

TRADITIONELLE BOOTE IN DEUTSCHLAND 3: HOLZBOOTSBAU AM MITTELMAIN

Ein ausgestorbenes Handwerk

VON FRED HANKE

Das Freilichtmuseum Hessenpark in Neu-Anspach im Taunus ist im Besitz von zwei Fischerbooten, die ehemals auf dem Main in Benutzung waren.
Fahrzeug A erbaut 1933 von Peter Weber in Laudenschbach am Main für Johann Hartmann in Karlstadt am Main.

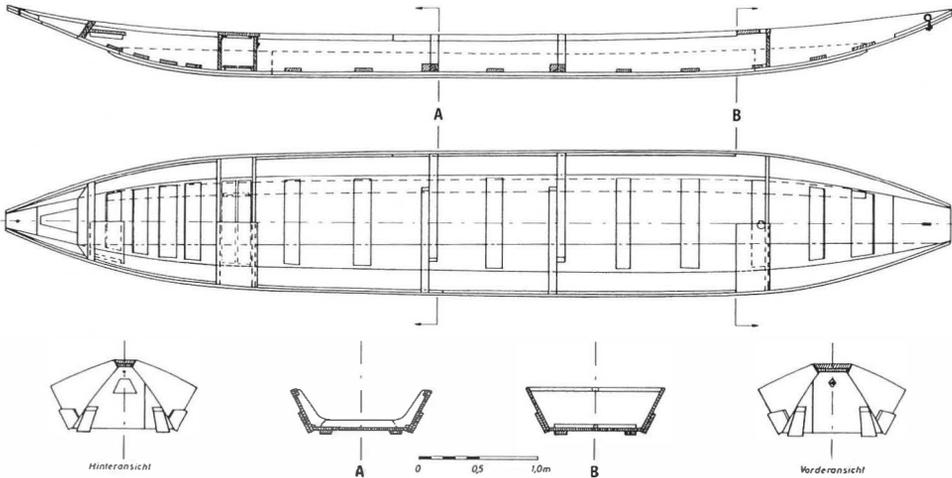


Abb. 1+2 *Fischerschelch, erbaut 1933 von Peter Weber in Laudenschbach/Main. (Fotos: Verf.)*

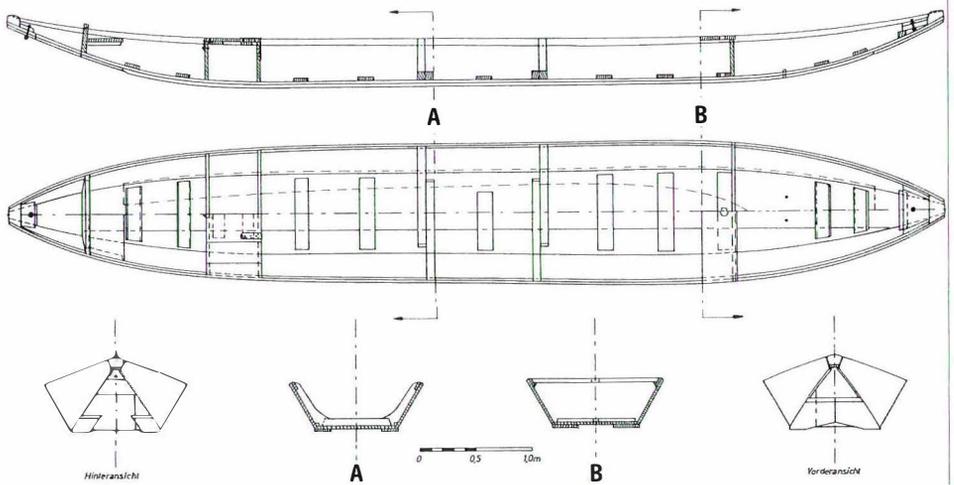


Abb. 3+4 *Fischerschelch, erbaut 1940 von Heinrich Firmbach in Stadtprozelten/Main. Auf der Werft wurden diese Fischerboote als Fischernachen bezeichnet. (Fotos: Verf.)*

Fahrzeug B erbaut 1940 von Heinrich Firmbach in Stadtprozelten am Main für Engelbert Kaiser in Dietesheim am Main.

Ein Besuch des Ausstellungsgeländes im Herbst 1988 sowie Rückfragen im Museum über die Fahrzeuge mit leider sehr kargem Ergebnis waren mir Anlaß, die Nachen zu vermessen, und Anstoß zu dem Versuch, vor Ort bei den Fischern am Main über die Fischerboote im allgemeinen und über die Fahrzeuge im Hessenpark im besonderen Nachforschungen anzustellen. Die sich über zwei Jahre hinziehenden Recherchen waren im Resultat erstaunlich ergiebig. Durch Glück und Zufall begünstigt, konnte ich die Bootsbauer Josef Firmbach, der mit Sicherheit in der Bootsbauwerkstatt seines Vaters noch an dem Fahrzeug B mitgearbeitet hat, sowie Georg Schuster aus Gemünden, der seine Lehre bei dem Erbauer des Fahrzeuges A absolviert hat, über die Technik des Bootsbaus befragen.

Allgemeines

Die Fischereifahrzeuge am Main werden von der Mündung aufwärts bis zum Mainabschnitt bei Wertheim – Marktheidenfeld (hier liegt die Bezeichnungsgrenze) heute in der Regel als Nachen bezeichnet. Oberhalb dieses Abschnitts fahren sie als Schelche.¹



Abb. 5 Dreibord in Wechselspantbauweise. 1953 nach Gustavsburger Muster für einen Fischer aus Güls an der Mosel in Koblenz gebaut. (Foto: Verf.)

Die Berufsfischerei am Main ist heute bis auf ganz wenige Ausnahmen nicht mehr anzutreffen. Im Nebenerwerb und als Freizeitbeschäftigung ist die Fischerei aber durchaus noch existent. Fischerboote in Holzbauweise sind am Unter- und Mittelmain kaum mehr im Einsatz. Ihr Bau ist unterhalb von Würzburg seit ca. 40 Jahren erloschen.² Es sind außer im Hessenpark noch einige alte Exemplare existent, die zum Teil in Museumsmagazinen lagern, zum Teil aber auch ausgestellt sind.³ Heute sind die hölzernen Fischerschelche in der Regel durch Fahrzeuge aus Stahl und seit einigen Jahren auch aus Aluminium ersetzt. Form und Aufteilung des Innenraumes sind weitgehend mit denjenigen der hölzernen Boote identisch. Das kann als Beweis dafür gelten, daß das Fahrzeug soweit ausgereift war, daß der Fischer keine Verbesserung für möglich hielt, und die neue Technik sich nur im Material zeigt. Als die Bootsbauer am Main in den 50er Jahren ihre Tätigkeit einstellten, wurden im Bereich Frankfurt–Hanau Dreiborde aus Gustavsburg angekauft. Diese haben sich aber bei den Mainfischern nicht bewährt und sie blieben Episode.⁴

Die Firmbachwerft in Stadtprozelten

Die Familie Firmbach war viele Generationen im Schiff- und Bootsbau tätig. Nachdem um die Jahrhundertwende der Holzschiffbau seinem Ende entgegenging, spezialisierte man sich auf Fähr- und Fischerboote. Josef Firmbach, ein Sohn des letzten Betriebsinhabers Heinrich Firmbach und gelernter Bootsbauer, arbeitete bis 1953 im Betrieb des Vaters. Der Bruder Willi und ein angestellter Bootsbauer ergänzten die Betriebsbelegschaft. Nach dem Tode des Heinrich Firmbach im Jahre 1956 wurde die kleine Werft aufgegeben. Damit endete in Stadtprozelten der Bootsbau. Das Einzugsgebiet der Aufträge für die Werft reichte von der Mainmündung bis in die Gegend von Nürnberg, hauptsächlich wurde aber der Bereich von Frankfurt bis Lohr abgedeckt.

Die Schelche von Firmbach standen bei den Fischern in so gutem Ansehen, daß Neubauten, die aus Kostengründen an eine andere Werft vergeben wurden, mit dem Zusatz versehen waren: Ausführung nach Art der Firmbachwerft!⁵ Beim Bauauftrag gab der Fischer hauptsächlich die gewünschte Bootslänge an. Sie schwankte zwischen acht und neun Metern. Für andere Zwecke wurden auch Boote ab ca. fünf Metern gebaut. Die anderen Maße wie Breite und Höhe leiteten sich als Verhältnismaße von der Länge ab. Eine Bauzeichnung gab es nicht. Maßgeblich waren die Bautradition und das Gefühl des Bootsbauers für Maß und Form. Als einzige Hilfe zu deren Festlegung wurden im Bereich der Schotten zwei Schmiegen benutzt. Am Bau eines Schelchs waren meistens zwei bis drei Personen beteiligt, die sich gegenseitig ergänzten, bestimmte Teile fertigten und verbauten. Alle Arbeiten wurden grundsätzlich ohne Maschinen in reiner Handarbeit ausgeführt.

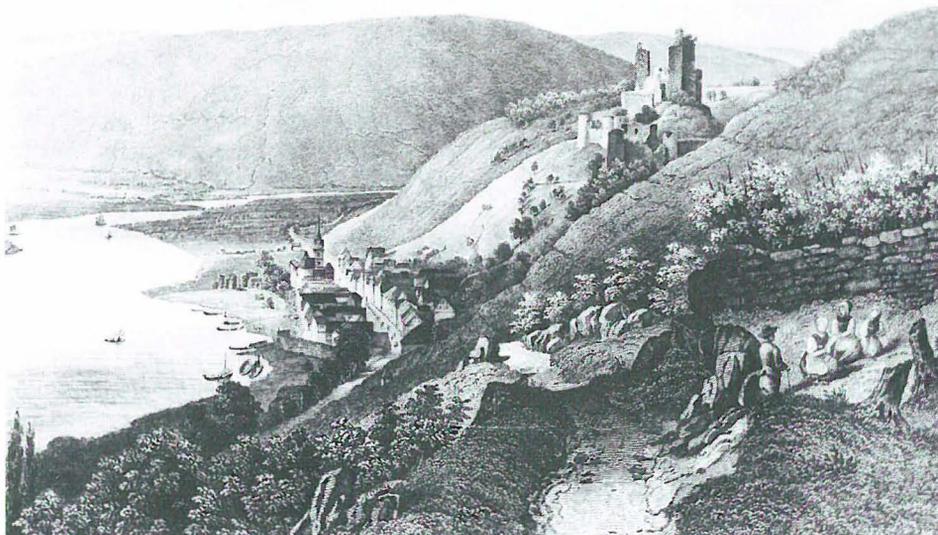


Abb. 6 Stadtprozelten im Jahre 1844. Die Firmbach-Werft befand sich auf dem Uferstreifen vor dem Städtchen. (Foto: Universitätsbibliothek Würzburg)

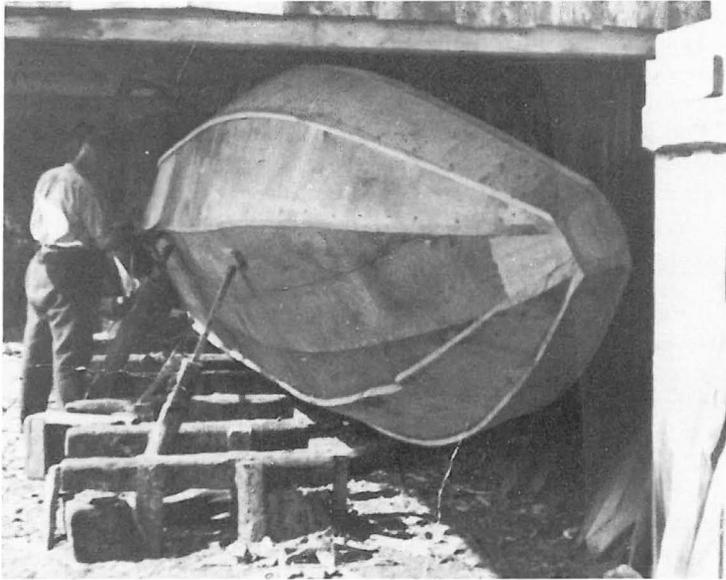
Der Bauplatz

Er befand sich in einem Holzschuppen, damit Bootsbauer und Boot bei der Arbeit vor der Witterung geschützt waren. Anderenorts konnte der Bootsbauplatz aber auch im Freien sein. Im Erdboden des Schuppens waren ca. zehn schwere Lagerböcke eingelassen. Ein Bock bestand aus jeweils zwei rechts und links in mäßiger Schräge im Erdreich eingelassenen Balken. Darüber waren mit seitlicher Befestigung waagrecht Querbalken gelegt. Die Oberkante des in beiden Richtungen genau horizontal ausgerichteten Lagers, des sog. Stapels, befand sich etwa fünfzig Zentimeter über dem Boden. Dies stellte ein soweit als möglich bequemes Arbeiten sicher.



Abb. 7 Ein großer Fabrachen für die Stadt Miltenberg mit Belegschaft und Familie Firmbach, kurz bevor er 1948 zu Wasser gelassen wird. (Foto: Josef Firmbach)

Abb. 8 *Firmbach* arbeitet an einem aufgewundenen Fabrnachen, 1931. (Foto: Josef Firmbach)



Das Baumaterial

Der Schelch wurde grundsätzlich mit allen seinen eingebauten Teilen aus Eichenholz gefertigt. Nur für den losen Einlegeboden, die Pritsche, wurde Fichte oder anderes Weichholz verwendet. Hauptmaß für fast alle Holzteile war 25 mm (= 1 Zoll). Stärkere Abmessungen hatten nur das Vorderschott, die Kurven und die Maulklötze. Alle zum Bootsbau gebrauchten Bretter bezeichnete man als Borde. Die Eisenteile wurden von dem ortsansässigen Schmied gefertigt und zugeliefert. Außerdem wurden für Befestigungen handgeschmiedete, viereckig-keilförmige Schiffsnägel verwendet.

Der Bauvorgang

Der Nachenboden

Der gewünschten Bootslänge entsprechend wurden für den Schelchboden zwei Borde ausgesucht. Früher nahm man für den Boden ein einzelnes Bord. Eichenborde in den erforderlichen Abmessungen waren aber bald nicht mehr zu bekommen oder nur zu Preisen, die den Bau unwirtschaftlich werden ließen. Bei Firmbach wurden mit Sicherheit seit 1938 keine Schelche mehr gebaut, die nur ein einziges Bodenbord hatten. Üblich war es nun, ein möglichst breites Bord auszusuchen und ein schmäleres seitlich anzusetzen. Die Fuge zwischen den beiden Bodenborden wurde so ausgearbeitet, daß die Borde im Bootsinnern dicht zusammenlagen. An der Unterseite war die Naht keilförmig von außen nach innen gearbeitet, um das Dichtungsmaterial besser einbringen zu können. Die Bodenborde wurden mit Spangen verbunden. Boden und Spangen wurden mit Schiffsnägeln von der Außenseite her vernagelt. Dabei wurden die Nagellöcher vorgebohrt und die keilförmige Nagelspitze quer zur Holzfaser eingetrieben. Um die Festigkeit während des Biegevorgangs zu gewährleisten, wurden zusätzliche Hilfsspangen provisorisch von innen her

geheftet. Die Bodenform wurde nunmehr mit dem Fuchsschwanz grob ausgesägt. Alle Feinbearbeitung erfolgte mit dem Dechsel, einschließlich der Zurichtung für den Lehnungswinkel der Seitenborde. Auch hier wurde so gearbeitet, daß die Seitenfuge (Kimmfuge) zum Bootsäußeren etwas weiter war.

Für den Nachenboden wurden Borde verwendet, die mindestens zwei Wochen im Main versenkt waren, um sich mit Wasser vollzusaugen.⁶ Die Werft hielt sich immer eine angemessene Anzahl Borde unter Wasser, um zu keiner Zeit in Verzug zu kommen.

Das Brennen

Als nächster Arbeitsschritt folgte das Aufbrennen des Bodens. Dafür waren in der Bootbauwerkstatt in Stadtprozelten zwei Böcke aus Rundeisen vorhanden. Über diese wurde der vorbereitete und gewässerte Boden in der Weise ausgelegt, daß er in etwa an den Stellen auf den Böcken auflag, an denen später die Schotten befestigt wurden. Nunmehr wurden an den Bodenenden Gewichte angebracht und unter dem Ganzen ein Feuer aus Spänen und Holzabfällen entfacht, das aber nur so stark sein durfte, daß das Bodenholz nicht ankohlte. Die spätere Innenseite zeigte zum Feuer. Die Bodenunterseite wurde während des Brennvorgangs mit nassen Lappen, die an einer Handhabe befestigt waren, befeuchtet. Insgesamt dauerte das Brennen etwa eine Stunde. Durch dieses Brennen, das einem Dämpfen ohne Dampfkasten gleichkommt, wurde die Spannung aus dem Holz genommen. Es wurde ohne Faserbruch biegsam und behielt bis auf eine kleine Restspannung nach dem Erkalten die vorgegebene Form. Niemals wurde der Bootsboden über dem offenen Feuer bis zur endgültigen Form gebracht. Die Schelchkonstruktion machte zu ihrer Stabilität eine Restspannung in den Borden erforderlich. Ein Bord, das zu weit gebogen war, war verdorben. Ansatz und Stärke der Bodenaufbiegung wurden von der Auflage auf den Böcken und der Gewichtsbeschwerung an den Bodenenden bestimmt.

Aufbringen des Bodens auf das Lager

Während des Brennvorgangs wurde das Lager für die Aufnahme des heißen Bodens vorbereitet. Auf die Lagerböcke legte man Abstandleisten, die an den jeweiligen Auflagestellen etwas weniger lang als der Boden breit waren. Das war notwendig, um bei der weiteren Arbeit einen Freiraum zwischen Lager und Bootskimm zu haben. Dieser Freiraum ermöglichte ein ungehindertes Anpassen der Seitenborde. Die Abstandleisten waren zudem so bemessen, daß der ansonsten gerade Teil des Schelchbodens zwischen den Schotten eine Ausbuchtung nach unten von mindestens einem halben Zentimeter erhalten konnte. Sie gewährleistete, daß sich alles eingedrungene Wasser an dieser Stelle, dem sog. Dorsch, sammelte und sich von dort mühelos ausösen ließ. Im Bereich der Schotten wurde der Bootsboden auf das Lager zur Fixierung während des Bauvorgangs genagelt sowie mit drei Stützen, den sog. Stäubern, (zwei an den Schotten, einer in der Bootsmittle) gegen einen Längsbalken an der Decke des Bauschuppens abgesprießt. Jetzt wurden vorderes und hinteres Ende, die sog. Heben, mittels Winden in die gewünschte endgültige Höhe gedrückt, unterlegt und von innen mit zwei Stäubern gegen den Deckenbalken versprießt. Die Höhe der Heben wurde vom Bootsbauer geprüft, indem er vom Kopf zum Arsch des Schelchs in der Längsachse eine Schnur spannte, an deren Verlauf er aus seinem Formgefühl heraus die Höhe bestimmte. Die Aufbiegung war hinten stets stärker als vorne.⁷ Ein Schelch mit einer dem Gefühl widerstrebenden, zu großen Aufbiegung der Heben wurde als »zu stolz« bezeichnet. War die Aufbiegung zu des Meisters Zufriedenheit ausgefallen, ruhte der Bootsboden bis zum völligen Erkalten.

Die Seitenborde

Im nächsten Arbeitsschritt wurden passende Seitenborde im Holzlager ausgesucht. Gefegte Borde wurden dabei bevorzugt, das heißt: ideal waren Borde von einem Stamm, der der Seitenbord-Aufbuchtung im Längsverlauf nahekommend gewachsen war. Wenn passende Stücke gefunden waren, wurden sie grob zugearbeitet und gebrannt. Allerdings mit dem Unterschied, daß die Seitenborde nicht im Wasser gelagert waren, sondern nur während des Brennens befeuchtet wurden.⁸ Um die erforderliche Biegung leichter zu erreichen, wurden die Borde im Verlauf des Brennvorgangs mehrmals auf den Böcken versetzt. Zwischenzeitlich wurden am Boden, im Bereich der Schotten, zwei Schmiegen mittels schräg angebrachter Spangen befestigt. Diese Modellschmiegen waren für alle Fischerschelche gleich und bestimmten endlich Form und Aussehen der Fahrzeuge. Das heiße Bord wurde nun mit mehreren Stäubern, die schräg zum Boden führten, im Mittelteil an die Kimmnaht angedrückt und mit Winden zu Kopf und Arsch beigezogen. War das zur Zufriedenheit gelungen, ließ man es erkalten. Mit der Gegenseite verfuhr man in gleicher Weise. Nach dem Erkalten wurden die Borde im Kimmbereich zwischen den Schotten bearbeitet. Es wurde die Kontur der hinteren und vorderen Heb im Bodenbereich grob ausgesägt. Die Bordoberkanten wurden mit Schnurschlag abgeschnürt und im Bereich zwischen den Schotten gerade ausgesägt. Im Bereich der vorderen und hinteren Heb wurden sie nach Augenmaß im Vergleich mit dem Schnurschlag geschweift herausgearbeitet. Diese Krümmung von den Schotten zu Kopf und Arsch hin gab dem Schelch zusammen mit der Bodenaufbiegung sein mehr oder weniger gefälliges Aussehen und wurde vom Bootsbauer aus eigenem Formgefühl heraus festgelegt. Die Seitenborde wurden nun provisorisch mit einigen Schiffsnägeln geheftet.

Schotten und Spanten

Die Hilfsschmiegen in den Schottbereichen wurden jetzt entfernt. Sie dienten als Formmaß für Auswahl und Zurichtung der Schotthölzer. Das Vorderschott, das den Schelch gegen den Fischraum in der vorderen Heb abschloß und die Mastbank stützte, war aus sechs Zentimeter starker Eiche gefertigt und mußte wasserdicht eingepaßt werden. Das mußte sehr sorgfältig geschehen, da kein Dichtungsmaterial verwendet wurde. Im Hinterschiff, vor dem Beginn der hinteren Heb, wurden zwei Schotten eingebaut, die mit einem Deckel versehen wurden und als Sitzbank und Materialkasten dienten. An den hinteren Schotten wurden im Kimmbereich die Wasserlöcher und an den Oberkanten die Ausparungen für die Oberlatten ausgeklinkt. Der Schelch erhielt grundsätzlich vier Halbkurven eingebaut. Paarig angeordnet lagen die Bodenteile von jeweils zwei Halbkurven ohne Abstand nebeneinander. Die Auflanger gingen wechselweise zur rechten und linken Bordkante. Der Raum zwischen diesen Kurvenpaaren war der schon erwähnte Dorsch.⁹ Die Form der Kurven wurde mit einer Schmiege am Schelch abgenommen und ein passendes Bord von sieben Zentimeter Stärke gesucht, aufgezeichnet und mit Fuchsschwanz und Stichsäge ausgesägt. Von einem Bord wurden mehrere Kurven geschnitten.¹⁰ Die Kurven waren so geformt, daß das Bodenstück sechs bis sieben Zentimeter an das gegenüberliegende Seitenbord heranreichte und der Auflanger mit der oberen Bordwand abschloß. Auch die Kurven bekamen Ausklinkungen für Wasserlöcher und Oberlatten. Schotten und Kurven wurden befestigt, indem von außen durch die Seitenborde jeweils vier 8 Zentimeter lange, handgeschmiedete Nägel durch vorgebohrte Löcher in die Seiten der Schotten und in die Auflanger der Kurven eingeschlagen wurden. Die Nagelung zum Boden hin erfolgte erst später. Vor der Befestigung an den Seitenborden wurden aber jeweils vier Löcher für jedes Schott und für jede Halbkurve in den Boden gebohrt.

Mast- und Sitzbank

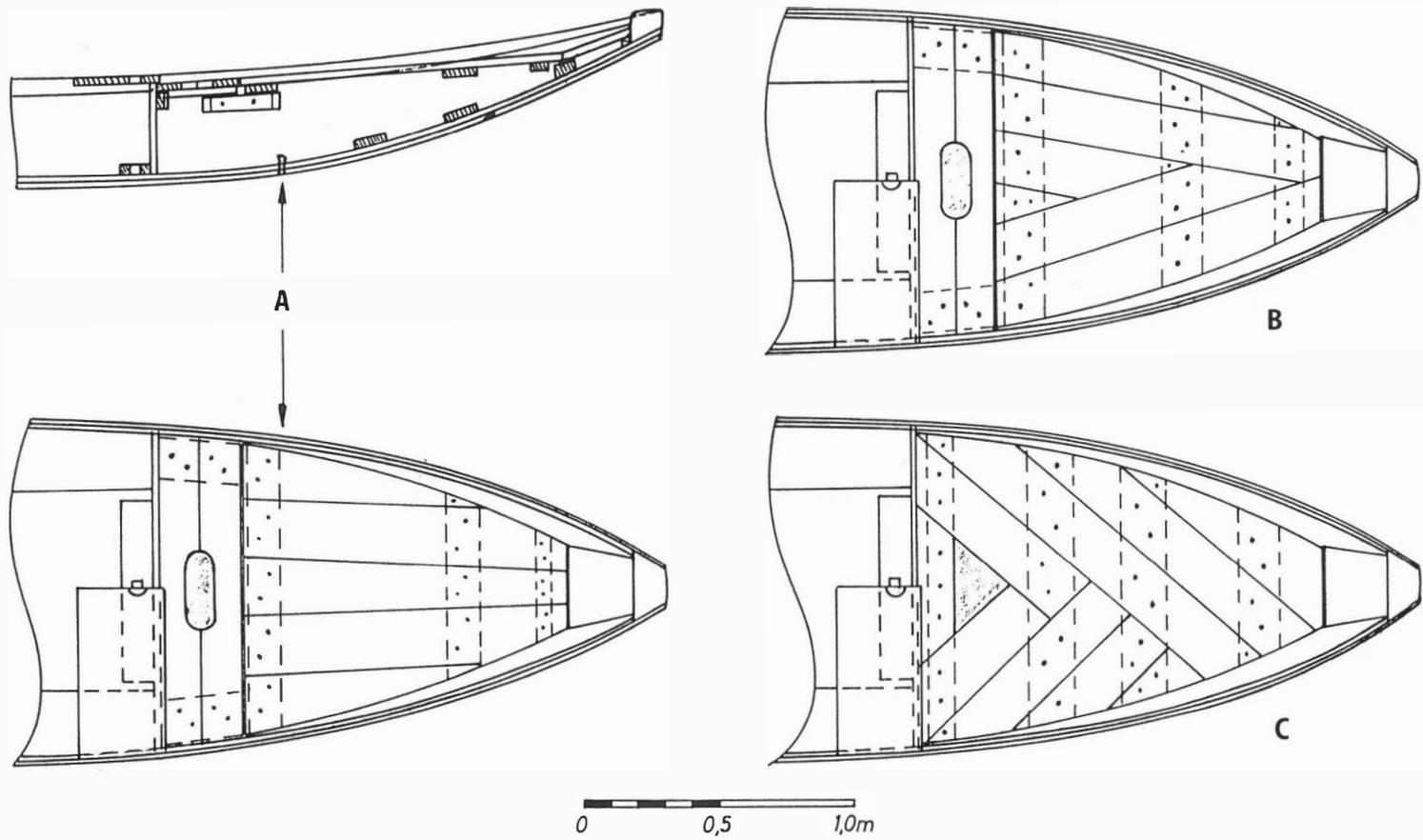
Im nächsten Bauschritt wurden die Mastbank über dem vorderen Schott und der Deckel über den hinteren Schotten eingepaßt. Letzterer wurde gegen die hintere Heib zu mit zwei Scharnieren am hintersten Schott angeschlagen und vorne mit einer Überfalle für ein Vorhängeschloß versehen. Die Oberkante der Mastbank und der Kastendeckel waren höhen- gleich mit der Oberkante Seitenbord. Eine weitere Sitzbank im hinteren Hebbereich, die zum Steuern mittels des Handruders oder als Standplatz für das Staken über das Heck diente, war etwas tiefer eingebaut. In späteren Jahren – frühestens Ende der 20er Jahre – kam unmittelbar hinter diese Sitzbank das Motorschott, das der Befestigung eines Außenbordmotors diente. Es hatte eine Stärke von ca. vier Zentimetern und war wasserdicht eingesetzt. Am Motorschott anschließend wurde ein Loch in den Boden geschnitten als Durchlaß für den Schraubenteil eines Außenbordmotors.

Maulklotz, Schoorbrett und Oberlatte

An Kopf und Arsch des Schelchs wurden nun die aus einem Stück gefertigten, an den Oberseiten abgerundeten Maulklötze eingepaßt und mit Boden und Seitenborden von außen vernagelt. An den vorderen Maulklotz wurde das Schoorbrett¹¹ angesetzt. In eine Bohrung durch Schoorbrett und Boden kam eine Ringschraube mit Kettenring, durch den die Festmacherkette geschoben wurde und die mittels Mutter und Kontermutter über einer quadratischen Unterlegscheibe befestigt war. Die Oberlatte (Spannlatte) lief parallel, innen mit der Oberkante der Seitenborde und war als einziges Bauteil von innen nach außen genagelt.



Abb. 9 Kopf eines Firmbach-Schelchs im Museum der Stadt Wertheim. Deutlich sind die Auflagen für das Schoordeck sichtbar. (Foto: Verf.)



Die Schoor: Fischraum zur Kurzbälterung während des Fangs. A = allgemein übliche Ausführung; B, C = seltener vorkommende Varianten.

Schoordeck und Schoordeckel

Der Nachenraum zwischen dem Schoorbrett und dem Mastbankschott, die Schoor, diente der kurzfristigen Lebendhälterung des Fisches in der Zeit zwischen seinem Fang und der Anlandung. Durch zwei mit Holzstopfen verschließbare Öffnungen im Nachenboden kurz vor dem Mastbankschott konnte die Schoor geflutet werden.¹²

Die Schoor war mit dem Schoordeck abgedeckt, das so stabil gebaut war, daß man es betreten konnte.¹³ Es reichte mit seiner Hinterkante bis etwa 50 Zentimeter an das Mastbankschott heran. Der Schoordeckel verschloß den verbleibenden Freiraum und wurde zwischen Schoordeck und Mastbank aufgelegt. Er hatte in seiner Mitte eine längsovale Öffnung von ca. 10–12 x 30–35 Zentimetern. Durch diese Öffnung wurde der Fisch in die Schoor eingebracht.

Die Pritschen

In den Bereichen zwischen Mastbank und erstem Kurvenpaar, zweitem Kurvenpaar und vorderem Kistschott sowie hinterem Kistschott und Sitzbank in der hinteren Heb deckten sog. Pritschen den Bootsboden ab. Im Dorsch zwischen den Kurvenpaaren wurde eine Pritsche eingelegt, die die halbe bis zwei Drittel der Breite abdeckte. So konnte das eingedrungene Wasser ohne Wegnahme der Pritsche unbehindert ausgeöst werden. Die Pritschen waren aus leichten Fichtenbrettern angefertigt. Mehrere breite Bretter in Längsrichtung mit kleinen Abständen wurden von unten mit Querhölzern vernagelt. Die Pritschen lagen immer lose, leicht wegnehmbar, auf dem Bootsboden.

Endgültige Befestigung der Seitenborde

Jetzt entfernte man Pritschen und Schoordeck wieder, löste die Nagelung zwischen Bootsboden und Lager und nahm die Stäuber fort. Der Schelch wurde auf ein Seitenbord hochgekantet. Das hochstehende Seitenbord wurde mit acht Zentimeter langen Nägeln im Abstand von ca. zehn Zentimetern mit dem Boden vernagelt. Anschließend wurde das Boot auf die andere Seite gewendet und der Vorgang wiederholt. Dann drehte der Bootsbauer das Fahrzeug um, so daß die Unterseite des Bodens nach oben zeigte, und nagelte die Schotten und Kurven von der Bodenseite her an. Dabei wurde von der Innenseite her mit einem schweren Hammer gegengehalten.



Abb. 10 *Schiffsnägel.* (Foto: Verf.)

Dichten der Nähte

Die zur Außenseite hin etwas aufgeweiteten Stöße zwischen den beiden Bodenplanken sowie zwischen Boden und Seitenbord wurden nunmehr mittels eines breiten Wergseisens und Hammers mit geteeter Wergschnur gestopft und mit heißem, flüssigem Pech vergossen. Die Arbeit an der Bodennaht war damit beendet. In den Kimmnähten wurden zusätzlich auf das noch heiße, halbflüssige Pech eine Lage Moos aufgebracht. Das Moos stellte die Abdichtung zwischen dem Boden und den noch aufzubringenden Sohlborden sicher.

Die Sohlborde

Zum Schutz des Bodens und der Kimm waren beim Schelch Sohlborde angebracht. Sie liefen von der Mitte der hinteren Heb in einer Breite von 15–20 Zentimetern bis zum Mastbankbereich. Dort verbreiterten sie sich zur Bootsmitte hin so weit, daß der Bootsboden der vorderen Heb bis auf etwa 80 Zentimeter vom Kopfende ganz mit den Sohlborden bedeckt war. Dies stellte einen hervorragenden Auflaufschutz für den Boden dar. Die Sohlborde waren so am Schelch angepaßt, daß sie an den Seiten jeweils etwa zwei Zentimeter über die Kimmkante hinausreichten. Somit erhielt der empfindliche Kimmbereich einen effektiven Schutz bei seitlichen Grund- und Uferberührungen. Die Sohlborde wurden zur Formgebung ebenfalls gebrannt und durch den Boden hindurch mit Schiffsnägeln von außen an Spangen, Schotten und Kurven angeschlagen.

Es gab am Main auch andere, abweichende Arten der Besohlung. So wurden z.B. auch Sohlborde von etwa 15 Zentimeter Breite, die von Mitte Vorderheb bis zur Mitte Hinterheb reichten, im Abstand von 3 bis 5 Zentimetern von der Kimm zur Mittelachse hin unter dem Bootsboden angebracht. Dabei ragten die Seitenborde ein kleines Stück nach unten über die Unterkante Boden hinaus. Der Kimmbereich stellte immer den empfindlichsten Teil des Schelchs dar. Es gab auch Boote, die mit seitlichen Kimmschutzborden (Wangen) fuhren. Diese reichten ebenfalls von Mitte Heb zu Mitte Heb und hatten eine durchschnittliche Breite von ca. 20 Zentimetern. Es sei aber ausdrücklich vermerkt, daß der originale Firmbach-Schelch nur die zuerst beschriebene Besohlung hatte und Varianten entweder von anderen Bootsbauern oder von den Fischern selbst stammten.

Anstrich und Konservierung

Vor dem Anstrich wurden die Nagellöcher, die durch die Hilfsbefestigungen entstanden waren, mit jeweils einem Holzzweck verschlossen. Diese wurden mit dem Hammer eingetrieben. Anschließend wurden auf beiden Seiten die überstehenden Teile mit dem Stechbeitel sauber abgestochen.



Abb. 11 *Heimich Firmbach mit seinen Söhnen im Jahre 1950 bei Anstricharbeiten an einem Boot. (Repro: Verf.)*

Der Schelch lag im Betrieb ca. 10 bis 12 Zentimeter im Wasser. Dieser Bereich, mitunter etwas mehr, bekam einen zweimaligen Steinkohlenteer-Anstrich. Der verbleibende Rest von Boden und Seitenborden wurde zweimal mit Braunteer (Braunkohlenteer) gestrichen. Der gesamte Innenraum, u. a. auch die Schoor, wurde abschließend mit Leinöl solange behandelt, bis eine Sättigung eintrat und das Öl auf dem Holz stehen blieb.

Die Ausrüstung

Das Boot war nun bereit zur Übergabe an den Auftraggeber. Auf dessen Wunsch wurde von der Werft auch die Ausrüstung geliefert, die aus Fahrbäumen, Handrudern und dem Handöser bestand.¹⁴ Dies war aber nicht allgemein üblich. Der Fahrbaum wurde aus einer 4 bis 6 Meter langen und 3 bis 7 Zentimeter starken Fichtenstange gefertigt, an deren unterem Ende mit dem großen Durchmesser ein gabelartiger, zweizinkiger Eisenbeschlag mittels einer Tülle angebracht war. Das obere Ende wurde oftmals mit einer Krücke versehen. Besonders aber an kürzeren Exemplaren fehlte diese Krücke häufig. Die Krücke war meist so geformt, daß die Krückenenden leicht nach unten zeigten. Dies gewährleistete eine bequeme Handhabung, wenn sie beim Fahrbetrieb unter die Achsel geschoben wurde.

Das Handruder von ca. 1,8 bis 2,3 Meter bestand ebenfalls aus einer Fichtenstange mit einer Krücke aus Buchen- oder Kirschholz. Das Ruderblatt von etwa 60 Zentimetern Länge war in der Breite oben abgerundet, unten leicht verjüngt und wurde aus Pappelholz gemacht, damit es möglichst leicht war.

Der Handöser ist aus dem vollen Holz geschnitten. Gewöhnlich wurde ein leichtes Holz wie etwa Pappel oder Weide verwendet. Es gab verschiedene Ausformungen. Die häufigste war die breite, kurze Form. Vereinzelt kamen in den späteren Jahren auch Öser auf, die aus Eisenblech angefertigt waren.

Der Weg eines Firmbach Schelchs vom Bauauftrag bis zum Museums Exponat

Die Gebrüder Engelbert (25. April 1889–3. Juni 1969) und Anton Kaiser (6. September 1896–10. August 1971) aus Dietesheim am Main übernahmen von ihrem Vater die sich im Familienbesitz befindlichen Fischereirechte. Engelbert Kaiser übte bis etwa 1922 den Fischfang als Berufsfischer ohne Nebenerwerb aus. Danach fand er Anstellung an der neu erbauten Schleuse Kesselstadt, und der Fischfang wurde zum Nebenerwerb. In den späten dreißiger Jahren zwang man ihn, den Dienst bei dem öffentlichen Arbeitgeber zu quittieren, da er seine Abneigung gegen das Regime nicht verhehlte. Jetzt mußte er seinen Lebensunterhalt wieder als Vollerwerbsfischer bestreiten und untadeliges Gerät und Gefährt zu seiner Verfügung haben. Deshalb gab er zu Anfang des Jahres 1940 bei Heinrich Firmbach in Stadtprozelten am Main ein Fischerboot mit der Gesamtlänge von 8,4 Meter in Auftrag. Als damals noch nicht allgemein übliche Besonderheit ließ er hinter der Sitzbank ein starkes Motorschott einbauen und in den Nachenboden ein Gatt für einen Außenbordmotor einschneiden, denn er bewegte schon seit 1934 sein altes und nun erneuerungsbedürftiges Boot mit einem »EFFZETT«-Außenbordmotor der Motorenfabrik Otto Kuntze aus Berlin-Rummelsburg.

Die Ablieferung des Schelchs erfolgte im Februar 1940 mit Rechnung vom 4. Februar 1940 zu einem Gesamtpreis von RM 200,-. Das neue Fahrzeug bewährte sich zu seiner Zufriedenheit, und bereits im August 1940 entschloß er sich, in Berlin einen neuen, stärkeren »EFFZETT«-Motor anzuschaffen. Engelbert Kaiser blieb seinem Beruf und seinem

Abb. 12 Rechnung für den heute im Freilichtmuseum Hessenpark aus gestellten Fischerschelch, den Firmbach 1940 unter der ortsüblichen Bezeichnung Fischernachen für Engelbert Kaiser in Dietesheim am Main fertigte. (Foto: Verf.)

Heinrich Firmbach • Stadtprozelten am Main
Schiffbauerei
 Anfertigung v. Holzfahrzeugen aller Art: Fähnachen, Fischernachen,
 Rettungsnachen sowie Reparaturen

Konto 3144 bei der Bez. Sparkasse Stadtprozelten a. M., den 4.2. 40.
 Hauptzweigstelle Stadtprozelten

Rechnung für Herrn Engelbert Kaiser Mülheim-Dietesheim.

1940 Febr.	Einen neuen Fischernachen geliefert. Preis R. M. -----	200.-	
Die Ware bleibt bis zur restlosen Zahlung mein Eigentum. — Gerichtsstand ist Mittenberg.			

Boot treu, bis er im 79. Lebensjahr, ein Jahr vor seinem Tode, die schwere Arbeit auf dem Fluß aus gesundheitlichen Gründen aufgeben mußte. Er fischte in diesen Jahren hauptsächlich auf Aale, die er selbst zu Räucheraal weiterverarbeitete und vor allem nach Frankfurt verkaufte. Da er sein Handwerk stets ohne fremde Hilfe ausübte, war er für den Bootsvortrieb auf einen guten Motor angewiesen. Er stattete seinen Fischerschelch deshalb nach der Währungsreform mit einem Motor der Marke »König« aus, den er dann 1967 nochmals ersetzte. Dieser letzte Motor war ein »Mercury«-Fabrikat. Ein Jahr nach dem Ableben des Engelbert Kaiser verkaufte seine Witwe im Jahre 1970 den durch eine gute, sorgfältige Pflege noch immer voll gebrauchstüchtigen Schelch an Ferdinand Kaiser in Dietesheim, der ihn bis ins Jahr 1984 zum Fischfang benutzte. Das Boot, wie es sich in heutigem Zustand darstellt, hat an beiden Oberkanten der Bordseiten auf die ganze Länge zwischen Vorder- und Hinterhub an den Außenseiten Rundeisenstangen eingelassen. Diese Besonderheit konnte ich sonst nirgends beobachten. Die sinnreiche Einrichtung erleichtert das Überbordnehmen der Garne ganz erheblich. Ob diese Verbesserung noch von Engelbert Kaiser stammt oder ob sie von Ferdinand Kaiser angebracht wurde, ließ sich nicht mehr eruieren.



Abb. 13 Engelbert Kaiser bei der Einfahrt in die Kanalschleuse Kesselstadt, 1963. (Foto: Marianne Bergmann)

1984 wurde der Schelch aufgelegt und kam nach dem Ableben von Ferdinand Kaiser 1986 durch Schenkung an das Freilichtmuseum Hessenpark. Vorher geführte Verhandlungen mit dem Museum Steinheim zerschlugen sich. Dies hatte vielleicht auch damit zu tun, daß das Museum in Steinheim im Zuge der hessischen kommunalen Gebiets- und Verwaltungsreform an die Stadt Hanau überging. Der fünfzig Jahre alte Schelch hat nun im Hessenpark zusammen mit dem Weber-Schelch aus Laudenbach in einem seitlich offenen, überdachten Bootsschuppen am Ufer eines kleinen Teiches seine letzte Bleibe gefunden.

Die Schuster-Werft in Gemünden am Main

Zwischen der Firmbach-Werft in Stadtprozelten und der Schuster-Werft liegen lediglich knapp sechsundsechzig Flußkilometer, und doch sind sehr große Unterschiede in der Bootsbauweise zu konstatieren.

Der Holzschiff- und Schelchbau wurde von der Familie Schuster seit der Mitte des 16. Jahrhunderts in Gemünden betrieben. Die Werft war früher knapp unterhalb der Saalemündung am Mainufer gelegen.¹⁵ Nach dem Bau der Eisenbahnstrecke Würzburg-

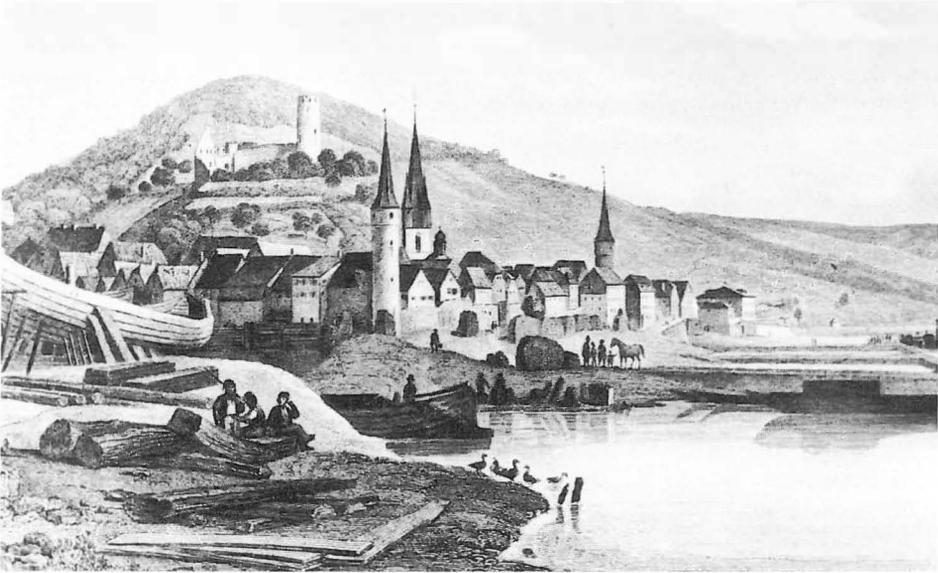


Abb. 14 *Gemüinden am Main im Jahr 1844; links die Schuster-Werft an der Mündung der Saale in den Main. (Foto: Universitätsbibliothek Würzburg)*

Aschaffenburg im Jahre 1854 wurde die Werft an das Saaleufer etwa gegenüber dem »Hutten-Schlößchen«, das jetzt das Verkehrsmuseum beherbergt, verlegt.

Georg Schuster ist 1922 geboren und erlernte nach dem Zimmerhandwerk das Bootsbauerhandwerk in der Schelchbauerei Peter Weber in Laudenschach am Main. Nach seiner Einberufung zur Wehrmacht und anschließender Gefangenschaft übte Georg Schuster den



Abb. 15 *Ein von Georg Schuster für das Saalerevier erbauter Schelch; jetzt im Verkehrsmuseum in Gemüinden am Main. Foto: Verf.)*

zuletzt erlernten Beruf bis ins Jahr 1952 aus. Der einzige heute noch existente, von ihm erbaute Schelch ist für das Saalerevier gebaut und in seinen Gesamtabmessungen sowie im Innenausbau etwas anders gehalten als auf dem Main gebräuchlich. Das Boot ist jetzt ein Exponat des Verkehrsmuseums in Gemünden am Main.

Der Bauauftrag

Ein Fischer gab die gewünschten Hauptmaße sowie seine Vorstellung zum Innenausbau bei der Auftragserteilung an. Die Bauausführung mußte sich aber immer dem auf der Werft vorhandenen Holzvorrat anpassen. Ein wichtiger Teil der Verhandlung war der Liefertermin¹⁶ und natürlich der Baupreis. Ein fertiger Schelch, dessen Abmessungen sich in den unten angegebenen Werten bewegten, kostete 1950 ca. DM 250,- ohne Ausrüstung. Gebräuchliche Abmessungen der von Schuster gefertigten Schelche

Länge über Alles: 9–11 Meter,

Breite über Alles an der Mastbank: 1,3–1,5 Meter,

Bodenbreite in der Kimm an der Mastbank: 1,0–1,1 Meter, zum Hinterschott auf 90–95 cm ablaufend,

Seitenhöhe: 30–35 cm,

Höhe der Heben: 60–65 Zentimeter. Vorder- und Hinterheb gleich hoch; in seltenen Fällen wurde die Hinterheb 2–3 cm tiefer gelegt.

Der Bauplatz

Der Bootsbauplatz bestand zuletzt aus einer Halle mit anschließender Helling. Es waren keinerlei Maschinen auf der Werft installiert; alle anfallenden Arbeiten wurden von Hand getätigt. Das Baulager bestand aus einer Anzahl schwerer Balken, die waagrecht ausgerichtet und im Abstand von 50 Zentimetern zueinander mit hochkant in den Erdboden eingelassenen Balken verzapft waren. Die Arbeitshöhe betrug ca. 50 Zentimeter, die Gesamtlänge des Lagers 10 Meter und die Breite etwa 2 Meter.

Das Baumaterial

Auf der Werft wurde nur Eichenholz verwendet. Die einzige Ausnahme war das Fichtenholz für die Pritschen. Das Holz wurde im Wald vom Bootsbauer selbst als Baum ausgesucht und nach dem Fällen und Anliefern auf der Werft mit der Schrotsäge aufgesägt. Die Borde wurden danach auf dem Werftgelände 10–15 Jahre an der Luft gelagert. Nach ca. 1900 wurden die ausgesuchten Stämme aufgeschnitten angeliefert. Alle für den Bootsbau bestimmten Borde waren zöllig (25 mm) geschnitten. Ausnahmen bildeten die Hölzer für den Innenausbau und die Sohlen. Zur Verwendung kamen nur handgeschmiedete Schiffsnägel in den Größen von 40–120 mm Länge. Diese wurden dann als 40er, 50er usw. Nägel bezeichnet. Es wurde immer vorgebohrt, je nach Nagelgröße 4–6 Millimeter. Der Nagel wurde so geschlagen, daß nach seiner Spitze noch ein Zentimeter Holz (Fleisch) stand. Sendeleisen zum Abdichten der Nähte (s. u.) und Nägel bezog man vom Nagelschmied Keller aus dem nahen Würzburg. Die Produkte des Nagelschmieds Junker¹⁷ aus Wörth wurden als im Material zu spröde bewertet. Als Anstrich- und Konservierungsmittel wurde bis zur Jahrhundertwende Holzteer, danach nur noch Braunteer (Braunkohlenteer) angewendet.

Die Zurichtung des Bodens

Bis in die späten 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts bestand der Boden aus einem Bord; später, soweit die Erinnerung von Georg Schuster zurückreicht, waren immer zwei Borde erforderlich. Bei der Zusammensetzung beachtete man folgendes: es wurde immer ein möglichst breites Bord verwendet, dem an einer Längsseite ein Bord in der noch fehlenden Breite angesetzt wurde. In der Länge wurde nicht angesetzt. Aus dem Holzlager wurden zwei passende Borde ausgesucht und mit dem Fuchsschwanz grob zugesägt. Durch knappes Übereinanderlegen der Paßstelle und Durchsägen der beiden Borde mit der Handsäge bekam man eine gut passende Längsnaht. Die beiden Bodenteile wurden nunmehr mit Zugwinden zusammengepreßt und von der später nach innen zeigenden Seite her mit einigen Hilfsleisten zusammengenagelt. Die Nägel gingen nicht ganz durch den Boden. Nachdem die Hauptmaße auf den Boden übertragen waren, riß der Schelchbauer unter Zuhilfenahme einer Stracklatte den Ablauf nach Augenmaß und Formgefühl an. Im nächsten Bauschritt wurden die Kimmkanten mit dem Dechsel bearbeitet und mit dem Schrupphobel geglättet.

Der zugerichtete Boden wurde nun zum Brennen auf dem Feuerbock befestigt. Dieser war ein in der Erde verankertes Eisengestell. Dessen oberes Ende war so geformt, daß man die Borde hindurchschieben konnte, sie aber trotzdem in Längs- und Querrichtung fixierbar waren. Unter dem eingeschobenen Bord war eine Feuerstelle zur Erhitzung des Holzes. Das Bord, das vorher nicht gewässert war, wurde während des Brennens dauernd feucht gehalten, an den erforderlichen Stellen erhitzt und in die gewünschte Form gebracht. Ebenso wie auf der Bootswerft in Stadtprozelten wurde auch hier das Holz nicht über seine endgültige Form hinaus gebogen. Eine Restspannung blieb erhalten, die für die Stabilität der Schelchform unerläßlich war. Den noch heißen Boden verbrachte man auf das Baulager. Er wurde mittels vier starker Schlüsselschrauben, je zwei im vorderen und hinteren Schottbereich, mit dem Lager verschraubt und dabei in Längs- und Querrichtung sorgfältig waagrecht ausgerichtet. Mit einer Winde (Daumkraft) hat man nun die Vorder- und Hinterheb aufgewunden und die Aufbiegung durch unterlegte Hölzer erhalten. Die Schuster-Werft verwendete keine Sprießhölzer, die ihr Widerlager an der Bauplatzdecke hatten.

Die Seitenborde

Im Holzlager suchte man für die Seiten passende Borde und sägte sie grob zu. Die Borde wurden jetzt, dem oben beschriebenen Vorgang entsprechend, gebrannt und heiß mittels Winden an die Bodenkante gedrückt und mit Absprießungen zum Erdboden hin vorläufig festgemacht. Um den Lehnungswinkel zu erhalten, legte man von innen eine lose Schablone an. Die obere Bordform hielt man provisorisch, indem quer über die Seitenborde Hilfsplatten gelegt waren, die leicht lösbar an den Bordoberkanten angebracht wurden. Nachdem die oberen Bordaußenkanten ebenfalls zum Erdbogen abgesprießt waren, ruhte das Holz bis zum völligen Erkalten. Waren die Seitenborde kalt und bis auf die kleine Restspannung formhaltig, konnten die Absprießungen fortgenommen und die Kimmkanten von Boden und Seitenborden zur Konservierung kräftig mit Braunteer eingestrichen werden. Anschließend wurden die Borde wieder an den Boden beigezogen und erneut leicht versprießt. Jetzt konnte man mit der Vernagelung beginnen. Hierfür wurden 70er oder 80er Nägel verwendet, die im Abstand von 15 bis 20 Zentimeter in die vorher gebohrten Löcher eingeschlagen wurden. Da der Schelch im Bereich der starken Biegungen am Übergang vom Boden zur Vorder- und Hinterheb stärkerer Belastung ausgesetzt war, wurde für die Nagelung hier ein Abstand von nur 10 bis 12 Zentimeter gewählt und 90er Nägel verwendet. Waren die Seitenborde im Kimmbereich befestigt, konnten alle unteren Sprießhölzer

wieder entfernt werden, da sie den Schelchbauer nicht unerheblich bei seiner Arbeit behinderten.

Die Bordleiste

An den inneren, oberen Seitenbordkanten wurden von vorne bis hinten ohne Unterbrechung Bordleisten angebracht. Auf jeder Seite war die Bordleiste mindestens einmal mit einer Schräglatze angesetzt. Die Leiste hatte ein Maß von 25 bis 50 Millimeter, wobei sie sich gegen die Schelchenden hin etwas verjüngte.

Die Kurben

In die Fischerschelche wurden auch hier immer nur zwei Kurbenpaare eingebaut. Die Schuster-Werft hat bis zu ihrem letzten Neubau nur natürlich gewachsene Krummhölzer verwendet, die nur noch zum Lehnungswinkel passend mit dem Dechsel abgearbeitet wurden. Waren die entsprechenden Kniehölzer gefunden und paßgerecht bearbeitet, Aussparungen für Wasserlöcher und Bordleisten ausgeklinkt, dann wurden die Einbaustellen gut mit Braunteer eingestrichen und die Kurben mit 80er oder 90er Nägel mit den Seitenborden vernagelt. Die Befestigung mit dem Boden erfolgte erst, wenn der Schelch vom Baulager gelöst war.

Die Spurkurbe

Am Ansatz der vorderen Heb erhielt der Schelch eine sog. Spurkurbe. Sie war eigentlich nur eine verstärkte Leiste (Wrange), 6 Zentimeter stark und 12 bis 15 Zentimeter breit. In der Mitte erhielt sie eine viereckige Ausnehmung von ca. 30 Millimeter Tiefe, die als Mastspur zur Aufnahme des entsprechend gearbeiteten Unterendes eines Treidelmastes diente. Nachdem die Auflagefläche geteert war, wurde die Spurkurbe von innen (!) mit dem Boden vernagelt.

Die Bänke

Überlicherweise erhielten die Schelche in Gemüden keine Schoor. Daher wurde auch kein Mastbankschott eingebaut.¹⁸ Die Mastbank hielt eine Stärke von 35 bis 40 Millimeter und bekam eine Breite von 30 bis 40 Zentimeter. Damit der Treidelmast in die darunter liegende Mastspur eingeführt werden konnte, bekam sie eine Bohrung von 3 bis 4 Zentimeter Durchmesser. Die Schmalkanten, die auf den Bordleisten auflagen, wurden deren Lehnungswinkel entsprechend abgefast, mit Braunteer bestrichen und mit den Seitenborden durch die Bordleisten hindurch vernagelt.

Die Hinterbank hatte in etwa die gleichen Maße wie die Mastbank und wurde in der Art mit den Seitenborden verbunden, daß ihre Hinterkante über dem Beginn der hinteren Heb zu liegen kam. Die Befestigung erfolgte in der gleichen Weise wie bei der Mastbank. Wenn die Hinterbank als Kiste ausgebildet war, was aber durchaus nicht allgemein war, so wurde an Vorder- und Hinterkante der Bank jeweils ein leichtes, nicht wasserdichtes, mit Wasserlöchern versehenes Schott eingebaut. Die Bankstärke war dann auch etwas schwächer gehalten. In diesem Falle versah man die Bank mit Scharnieren und befestigte sie am hinteren Schott, so daß sie gleichzeitig die Funktion eines Kistendeckels hatte.

Im letzten Drittel der Hinterhebe baute man eine Sitzbank ein, die mit der Sitzfläche ca. 10 bis 12 Zentimeter unter der Bordoberkante lag. Mit dem Einbau der Bänke fortschrei-

tend, konnten nun auch nach und nach die Latten, die die Schelchform provisorisch hielten, sowie die noch vorhandenen Abspreißungen der Bordoberkanten entfernt werden.

Die Maulbretter (Maulklötze)

Die Schelchenden wurden durch auf den Boden aufgesetzte ca. 30 bis 35 Millimeter starke Maulbretter verstärkt. Ende der 40er Jahre wurden die Maulbretter durch Maulklötze ersetzt, die dann etwa 6 Zentimeter stark und oben abgerundet waren.¹⁹ Die Maulbretter wurden zugearbeitet, geteert und an Boden und Seitenborde angenagelt.

Die Leisten

Der sicheren Verbindung des zweiteiligen Bodens dienten Wrangen, die sog. Leisten. Über die gesamte Schelchlänge gleichmäßig verteilt, wurden etwa 5 bis 8 Leisten eingebaut. Sie waren 25 Millimeter stark und 10 bis 15 Zentimeter breit. Auch hier wurden die Auflageflächen gut geteert und die Leisten von innen (!) mit dem Boden vernagelt. Die Hilfsleisten, die den Boden bis zu diesem Zeitpunkt zusammenhielten, konnten entfernt werden.

Der weitere Bauverlauf

Der Schelch war nun so weit fertiggestellt, daß die Verschraubungen mit dem Baulager gelöst werden konnten. Die Nagellöcher, die beim Einbau der Bauhilfshölzer entstanden waren, wurden mit je einem Holzwick verschlossen und an beiden Seiten glatt abgestochen. Astlöcher hatte man aufgebohrt, mit passenden Holzstücken ausgefüllt und anschließend mit dem Schrupphobel geglättet. Luftrisse (Windrisse) wurden mit ungeteertem Werg verstopft und verpicht.

Der Schelch wurde nun auf seinem Lager schräg aufgestellt und von zwei Stempelhölzern in dieser Lage gehalten. Die Kurben und soweit vorhanden die Schotte konnten jetzt durch den Boden hindurch vernagelt werden. Die Unterkanten der Seitenborde, die ja jetzt erst zugänglich waren, wurden nachgearbeitet. Nachdem der Nachen auf die andere Seite gedreht war, fand der Vorgang hier seine Entsprechung.

Das Dichten der Fugen (Nähte)

Die Nähte zwischen den beiden Bodenplanken sowie zwischen Boden und Seitenplanken wurden alle mit dem Kemmeisen bearbeitet, so daß eine gleichmäßig dreieckige Ausnehmung entstand. Diese Ausnehmung bekam einen satten Braunteeranstrich. Getrocknetes, im Winter gesammeltes Wintermoos wurde mit der Hand aufgelockert, um Erdreste und Staub zu entfernen. Dann wurde es von Hand zu einer wurstförmigen Rolle gedreht und in ein Stück der Naht eingepreßt. Mit einem Holzkeil²⁰ und mittels eines Klopffolzes²¹ wurde die Mooschnur eingetrieben und dadurch in ihrem Volumen stark reduziert. War die Naht in dieser Weise ca. 50 Zentimeter präpariert, begann man mit dem Einschlagen der Sendeleisen²². Um

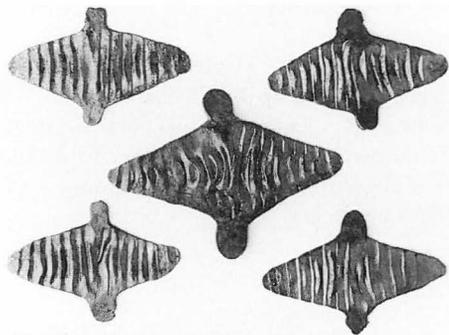


Abb. 16 *Sendeleisen.* (Foto: Verf.)



Abb. 17 Werkzeuge zur Anfertigung der Sendelnaht. Rechts: Kemmeisen; Mitte: Zuschlaghammer; links: Biegeeisen. (Foto: Verf.)



Abb. 18 Biegeeisen, wie es auf dem Schiffbauplatz Firmbach benutzt wurde. (Foto: Verf.)

eine Sendelnaht aufzubringen, bedarf es einiger Übung und Geschicklichkeit sowie spezieller Werkzeuge wie Zuschlaghammer und Zuschlageisen²³.

Der Schelchbauer hatte das Zuschlageisen mit einer Schnur am linken Handgelenk befestigt; den Zuschlaghammer handhabte er mit der Rechten. Mit der linken Hand faßte er das Sendeleisen, das er mit dem Zuschlaghammer schräg in die zum Körper hinweisende Nahtseite einschlug. Das am Handgelenk bereithängende Zuschlageisen schob er nun unter das nach oben stehende Sendeleisen und bog es mit leichten Hammerschlägen um, bis die vorher nach oben stehende Seite des Sendeleisens in die Schräge der körperabgewandten Nahtseite zeigte. Zum Abschluß schlug er mit dem Zuschlaghammer das Sendeleisen flach und damit auch mit der anderen Zunge in die noch freie Nahtseite ein, so daß es dem Moos den erforderlichen Halt gab und auch nicht mehr über die oberen Seitenkanten der Naht herausragte.

Die Sendeleisen wurden dicht an dicht über den Nähten eingeschlagen und überlappten sich schuppenartig jeweils um 8 bis 10 Millimeter. So entstand nach der Fertigstellung der Naht eine geschlossene metallene, leistenartige Fläche, die die Naht schützte. Bei einer Grundberührung mit Verlust der Sohle konnte es sonst leicht geschehen, daß eine Sendelnaht abgerissen wurde. Nahtdichtung und Sendelnahtanbringung geschahen immer vom Schelchende her.

Die Sohle

Über den Sendelnähten wurde der Schelch mit Sohlbrettern belegt, die von außen mit dem Schelch vernagelt wurden. Diese Bretter²⁴ endeten etwa 50 bis 70 Zentimeter vor Kopf-

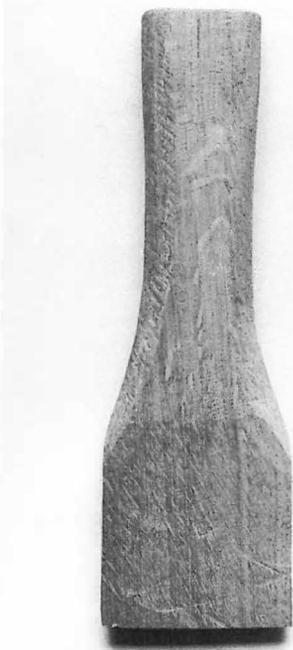


Abb. 19 *Stopfholz (Triebel)*. (Foto: Verf.)



Abb. 20 *Mooshölzle*. (Foto: Verf.)

und Arschende des Schelchs. Sie waren 15 bis 20 Millimeter stark, und ihre Breite betrug 15 bis 20 Zentimeter. Vor dem Aufbringen wurde ihre Auflagsseite sowie die Sendelnaht satt mit Braunteer bestrichen. Die Sohle diente dem Schutz von Schelchnähten und -boden bei Grundberührungen, denen das Fahrzeug besonders beim Anlanden ausgesetzt war. Sohlbretter verbrauchten sich und wurden im Verlauf der Lebensdauer des Bootes einige Male erneuert.

Die Konservierung

Zum Abschluß des Neubaus wurde der Schelch von außen und von innen so lange mit Braunteer gestrichen, bis die Sättigung des Holzes erreicht war. Dies war meist nach zwei- bis dreimaligem Anstrich der Fall.

Das Fischerfahrzeug aus Holz im täglichen Betrieb

Der Antrieb

Der Fischerschelch wurde im Normalfall von zwei Fischern oder einem Fischer und einem Helfer bewegt. Ein Mann stand im vorderen Teil des Schelchs und arbeitete mit dem Fahrbaum, während der andere, auf der hinteren Bank sitzend, das Handruder benutzte und damit auch die Fahrtrichtung bestimmte. War die Wassertiefe für den Fahrbaum zu groß, was aber im ungestauten Fluß selten vorkam, so bediente der vordere Mann entweder stehend ein langes oder auf der Mastbank sitzend ein kurzes Handruder. Bis auf Ausnahmen wurden die Handruder grundsätzlich frei mit der Hand ohne Auflage geführt. Fuhr ein



Abb. 21 Blick über den Main von Würth nach Erlenbach; deutlich sind die Fahrnachen (links und rechts) vom Fischerschelch (Mitte) zu unterscheiden; um 1935). (Repro: Verf.)

Mann allein im mäßig tiefen Wasser, stand er auf der hinteren Sitzbank und bediente sich des Fahrbaums, der dabei über das Heck geführt wurde. Diese Fahrweise bedurfte einiger Übung und besonderer Geschicklichkeit.

Längere Strecken zu Berg wurden Fischerschelche vielfach auch getreidelt. Ein Mast mit rechteckigem, seltener quadratischem Spurzapfen – mitunter benutzte man auch einfach einen Fahrbaum ohne Krücke – wurde durch die Mastbanköffnung in die Spurkurbe eingesetzt und über den Topp eine Leine zur Sitzbank geführt und hier befestigt. Ein Mann zog den Nachen vom Ufer aus auf dem Leinpfad, während der zweite sitzend mit dem Handruder steuerte oder den Fahrbaum zur Richtungsgebung und zur Unterstützung des Treidlers benutzte. Nachdem auf dem Main im Jahre 1886 die Kettenschleppschiffahrt Eingang gefunden hatte, nutzte man bei Gelegenheit gerne die Möglichkeit, sich eine Strecke weit von den Kettenschleppern mitnehmen zu lassen. Diese bequeme Art der Fortbewegung erforderte einige Geschicklichkeit, da der Schleppverband zur Annahme der Schleppeleine ja nicht angehalten wurde. Frühestens ab den späten 20er Jahren benutzte der Fischer auch Motoren zum Vortrieb. Generell kann gesagt werden, daß der Motorantrieb von der Mündung her Eingang fand und sich dann flußaufwärts verbreitete. Zuerst wurden vielfach Seitenbordmotoren verwendet. Sie erwiesen sich aber als hinderlich und gaben dem Schelch eine ungünstige Längsschräglage. Sie wurden deshalb bald durch den Außenbordmotor mit senkrechter Wellenachse und abgewinkelter Schraube ausgetauscht. Die Boote bekamen zu deren Aufnahme ein Motorschott und Gatt hinter der Sitzbank. Der Motor bildete so auch ein Gegengewicht zu der Schoor, wenn sie geflutet gefahren wurde. Nicht bei allen Fischern fand der Motor jedoch Gegenliebe und wurde in die Fischerboote übernommen. Es gab auch nach dem Zweiten Weltkrieg durchaus noch Fischer, die ihr Fahrzeug von Hand bewegten.



Abb. 22 *Heinrich Firmbach, der letzte Inhaber der Werft, ca. 1930 beim Rudern eines Schelchs. (Foto: Josef Firmbach)*

Die Lebensdauer der Fahrzeuge

Die Angaben der Bootsbauer und Fischer zur Lebensdauer der Fischerschelche sind sehr unterschiedlich. Es werden Betriebszeiten von 10 bis zu 35 Jahren angegeben. Die Lebensdauer ist abhängig von der Qualität des verwendeten Holzes, der Bauausführung, den Anforderungen im Betrieb und vor allem von der laufenden Pflege. Regelmäßige Konservierung und sorgfältige Winterlagerung erhöhten diese erheblich.

Im Normalfall wurde der Schelch vor dem Winter aus dem Wasser genommen und mit dem Boden nach oben auf Kanthölzern spannungsfrei im Freien gelagert. Bevor das Boot wieder zu Wasser gelassen wurde, wurde eine sorgfältige Konservierung durchgeführt. Das Fahrzeug mußte möglichst vor März wieder ins Wasser, da die durch die Sonne schon kräftig erwärmte Luft, verbunden mit der direkten Sonneneinstrahlung, sogenannte Windrisse entstehen ließ, die sich nur sehr aufwendig dichten ließen. Bevor der Schelch ins Wasser kam, wurde er auf Mängel untersucht und die erforderlichen Reparaturen durchgeführt. Handelte es sich dabei um kleinere Maßnahmen, führte sie der Fischer selbst aus. Bei größeren Arbeiten wie dem Auswechseln eines ganzen Seitenbordes oder ähnlichem bestellte man den Bootsbauer. Diese reisten im zeitigen Frühjahr den Fluß entlang, um bei ihren Kunden anfallende Reparaturarbeiten auszuführen.

Örtliche Besonderheiten in Benennung, Ausrüstung und Betrieb der Fischereifahrzeuge²⁵

Frankfurt (km 35)²⁶

Der Dorsch, der hier »Uscht« genannt wird, wurde ohne Pritsche gefahren. Die hintere Pritsche hatte Spanthöhe, während die vordere auf etwa 15 Zentimeter erhöht war. Sie



Abb. 23 Die Frankfurter Fischer, Vater und Sohn Adam Burck, bei der Arbeit in einem Firmbach-Boot, ca. 1932. (Foto: Hans Burck)

wurde als Standplatz beim Wurfgarn-Wurf benutzt. Die in Frankfurt gebräuchlichen Boote waren ca. 20 bis 30 Zentimeter hinter der Mastbank mit einer einseitig angebrachten, aus zwei Rundhölzern bestehenden Dolle für ein langes Handruder versehen. Die Bezeichnung für diese Dolle lautete: »Rühschloß«; Firmbach nennt sie »Rühdolle«. Eine weitere Besonderheit war ein Deckel, der vom Motorschott zum hinteren Maulklotz reichte und bei Nichtgebrauch des Motors eine zweite Kiste für allerlei Utensilien abgab.

Steinheim (km 58,4)²⁷

Die Schoorabdeckung in der Variante C war im Raum Steinheim in Gebrauch. Ihre Besonderheit besteht vornehmlich darin, daß Schoordeck und Schoordeckel zu einer Einheit zusammengefaßt sind. Dies war in den anderen Fischerortschaften am Fluß sonst unüblich. In Steinheim waren die Schelche nicht immer mit einer Kiste ausgestattet. Viele Schelche waren auch nur mit einer Ducht versehen.

Seligenstadt (km 69,5)²⁸

Die Schoor wird hier »Schaar« genannt. Der Handöser hat die Bezeichnung »Erst«. Volksetymologisch wurde als Begründung angegeben, daß vor der Benutzung des Schelches zuerst das eingedrungene Wasser mit dem »Erst« entfernt werden mußte. Kleinere Dichtungsreparaturen werden hier nicht mit geteertem Werg oder mit Moos vorgenommen, sondern mit den getrockneten Blättern des Wasserliesch (*Butomus umbellatus*), hier »Lich« genannt.²⁹

Dorfprozelten (km 140,3)³⁰

Als einmalige Besonderheit wird hier das Fischerboot wie an Mittel- und Oberrhein weit verbreitet auch »Dreibord« genannt. Den Fischern erschienen Schelche mit einer Gesamt-



Abb. 24 Die Fischer von Dorfprozelten um die Jahrhundertwende. Deutlich sind die unterschiedlichen Höhen der Hebaufbiegungen zu erkennen. (Foto: Herbert Brandt)

länge von 8,5 Metern für die Auflage des Breitgarns günstig. Reparaturen wurden auch an ursprünglich werggedichteten Schelches mit Moos durchgeführt, über die eine Sendelnaht gelegt wurde.

Wertheim (km 156)

In Wertheim konnte der Fischerschelch auch als »Wäde« oder »Wädschelch« bezeichnet werden. Der Gewährsmann, Herr Walter Herz, baute in den 50er Jahren selbst ein Boot aus GFK. Dies blieb ein Einzelstück am Main. Es ging bei einem Eisgang verloren und fand keine Wiederholung mehr. Die Schoor wurde mit »Schoo« und der Dorsch mit »Dorscht« bezeichnet. Die Pritschen wurden als Pfitschen angesprochen, abgeleitet aus dem mundartlichen Pfitsche für Pfütze. Der erste Stahl-(Eisen) Schelch im Wertheimer Raum war ein Eigenbau, der im Jahre 1927 von Vater und Sohn Herz erstellt wurde. In diesem Fahrzeug war stationär ein FORD-Automotor eingebaut, der sich über Jahre gut bewährte.³¹

Gemünden (km 210)³²

Die Bodenwrangen, die von Firmbach mit Spange und von Schuster mit Leiste bezeichnet werden, nennt der Fischer hier Spant. Das Hinterschott, Schied genannt, war an seiner Oberseite mit einer fast über die ganze Breite gehenden Ausnehmung versehen, die ein Übersteigen erleichterte. Nicht üblich waren Kistschott, Kiste und Bank über dem Hinterschott. Eine sonst am Fluß nicht feststellbare Besonderheit: hinter der Schied befand sich ca. 15 Zentimeter unter der Oberkante eine 12 bis 15 Zentimeter breite Leiste, die über die

ganze Schiedbreite reichte. Diese Leiste diente als Fußauflage beim Schieben des Schelchs mit dem Fahrbaum. Die Bordleiste war nur im Bereich Maulklotz (Maulbrett) bis zu dem hinteren Kurbenpaar vorhanden. Die Schelche in Gemüden waren nicht mit einer Schoor versehen. Vereinzelt war zwischen Maulklotz (Brett) und Mastbank ein Wurfarnstuhl eingebaut, der als Standort zum Wurf mit dem Wurfarn diente. Er war in seiner Ausführung ähnlich dem schon angesprochenen Schoordeck. Die Fischer brachten zum Teil auch einseitig Dollenlager am Schelch an, die sich an verschiedenen Punkten befinden konnten. Sie waren aber immer nur einmal am Fahrzeug vorhanden.

Wortverzeichnis:

Benennungen, die vorrangig auf der Firmbach oder Schuster Werft üblich waren, sind mit (Firm.) oder (Schu.) bezeichnet.

- Ablauf, m.: die Verjüngung des Schelchs in der Längsrichtung vom Mastschott als dem breitesten Teil hin zu Bug und Heck.
- Abstandleisten, f. (Firm.): Hilfhölzer (Kanthölzer), die beim Bau des Schelchs zwischen Baulager und Bootsboden gesetzt wurden.
- Arsch, m.: Heck des Schelchs.
- Biegeisen, n.: Werkzeug zur Ausführung der Sendelnaht. Es wird als Unterlage beim Umbiegen der Sendeleisen mit dem Zuschlaghammer (siehe dort) benutzt. Der Ausdruck Zuschlageisen ist identisch.
- Bord, m., n.: Bezeichnung aller zum Schelch verwendeten Bohlen und Bretter; Ausnahmen bilden Sohl-, Maul- und Schoorbretter.
- Bordleiste, f. (Schu.): innenbords angebrachte Verstärkung der oberen Bordkante; entspricht der rheinischen Remm oder allgemein dem Dollbord. Der Begriff Oberlatte (Firm.) und Spannlatte (Firm.) ist identisch.
- Brennen, n.: das Erhitzen der Borde über einem offenen Feuer. Die Borde wurden entweder vorher gewässert oder nur während des Brennvorgangs befeuchtet. Der Vorgang entspricht einem Dämpfen ohne Dampfkasten.
- Dorsch, m. (Firm.): der mittlere Teil des Schelchs zwischen den beiden Halbspantpaaren. Es ist der tiefste Punkt des Fahrzeugs, in dem sich alles eingedrungene Wasser sammelt.
- Fahrbaum, m.: eine vier bis sechs Meter lange Stakstange mit gabelförmigem Eisenbeschlag. Das obere Ende war vielfach mit einer Krücke versehen.
- gefegt (Firm.): synonym für geschweift.
- Handöser, m.: Wasserschaukel mit kurzem Griff, mit der das eingedrungene Wasser aus dem Dorsch (siehe dort) entfernt wurde.
- Handruder, n.: Stielruder mit langem Blatt und Krücke; wird sitzend und stehend für Vortrieb und Richtungsänderung gehandhabt.
- Heb, (Hebe) f.: die angehobenen Bodenteile des Bootes, vor dem Mast und hinter dem Kistschott.
- Hilfsleiste, f. (Schu.): eine zusätzliche Leiste (siehe dort), die aus Festigkeitsgründen während des Baus provisorisch in die Räume zwischen den dort verbleibenden Leisten eingebaut wird. Hilfsspange ist identisch.
- Hilfsspange, f.: andere Bezeichnung für Hilfsleiste.
- Holzweck, m. (Firm.): Holzswick (Schu.), ein mit Messer oder Hobel zugespitzter Holzdübel aus Weichholz, der zum Verschließen kleiner Öffnungen (Nagellöcher) diente.
- Kemmeisen, n. (Schu.): ein kleines Handbeilchen. Es wurde dazu benutzt, den für die Sendelnaht (siehe dort) erforderlichen, dreieckigen Querschnitt der Fugen auszuheben.
- Kiste, f.: durch ein 30–50 Zentimeter vor dem Hinterschott eingebautes Kistschott und der nach oben klappbaren Hinterbank entstand ein kleiner Raum, den der Fischer zur Material- und Geräteaufbewahrung nutzte.
- Klopfholz, n. (Schu.): ein Holzschlägel (Klüpfel) aus Hartholz. Er diente in Verbindung mit einem Holzkeil oder Triebel (siehe dort) zum Eintreiben von Moos in die Boden- und Kimmnähte.
- Kopf, m.: Bug eines Bootes.
- Kurbe, f. (Schu.): ein bei Schuster aus gewachsenem Holz hergestellter Halbspant (Lieger und Auflanger). Identisch mit der Kurve bei Firmbach; dort wurde der Halbspant allerdings aus einem Bord ausgesägt. Bei den Fischern am Fluß wird auch vielfach der rheinische Ausdruck 'Korbe' verwendet.
- Kurve, f. (Firm.): andere Bezeichnung für Kurbe.
- Lager, n.: Bezeichnung für Stapel, Baulager.
- Lagerbock, m. (Firm.): ein bockartig gebautes Stapelholz; in Reihe mit weiteren in den Erdboden eingelassenen Lagerböcken wird das Lager gebildet.



Abb. 25 Handlöser in verschiedenen Ausführungen; rechts: Exemplar aus Eisenblech.
(Foto: Verf.)

Latte, f. (Firm.): andere Bezeichnung für Bordleiste.

Lehnung, f.,: der Ausfallwinkel der Seitenborde.

Leiste, f. (Schu.): der Bodenwrange entsprechendes Querholz auf dem inneren Bootsboden; Spange ist identisch.

Luftriss, m.: durch zu schnelles oder ungleichmäßiges Austrocknen des Holzes in Faserlängsrichtung entstehender Riss; Windriss ist identisch.

Maulbrett, n.: ein drei bis vier Zentimeter starkes Brett; es dient der Verstärkung im Bug und Heckbereich und bildet mit seiner Vorderkante deren Abschluß.

Maulklotz, m.: Eichenklotz, massiv gearbeitet, oben abgerundet, als Abschluß von Bug und Heck; zeitlich Nachfolger des Maulbretts.

Moosholz (hölzle): besonders geformtes, aus Holz gefertigtes Werkzeug, das dazu diente, das n. (Firm.) Moos von Hand vorzustopfen.

Oberlatte, f. (Firm.): andere Bezeichnung für Bordleiste (siehe dort).

Pritsche, f.,: lose auf den Nachenboden aufgelegter Holzrost; entspricht der rheinischen Strau.

Schmiege, f. (Firm.): andere Bezeichnung für Lehre bzw. Mall.

Schoor, f.: flutbarer Fischraum zwischen Mastschott und Schoorbrett; zur kurzfristigen Lebendhaltung des Fangs.

Schoorbrett, n.: Beginn der Schoor und Auflage für das Schoordeck.

Schoordeck, n.: am Schoorbrett beginnendes und auf Auflagen an den Seitenborden liegendes Deck, das bis etwa 30 bis 50 Zentimeter an das Mastschott reicht; es überdeckte den Fischraum und war begehrbar.

Schoordeckel, m.: füllte den Raum zwischen Schoordeck und Mastbank; leicht abnehmbar und mit einer längsovalen Öffnung versehen, die es gestattete, den Fisch in die Schoor einzubringen.

Sendeleisen, n.: längsovales, handgeschmiedetes Eisenblättchen, mit zwei in der Mitte der Längsseiten angeschmiedeten kleinen Zungen, die mit ihren Spitzen in die Nahtseiten eingeschlagen wurden; Sendeleisen gab es in verschiedenen Größen; für den Schelchbau gebräuchlich waren solche von ca. 23 x 50 Millimeter (ohne die Zungen gemessen).

Sendelnaht, f.: eine mit Sendeleisen gedichtete Naht; wurde dreieckig ausgearbeitet, mit Moos gestopft und darüber überlappend die Sendeleisen vom Heck zum Bug eingeschlagen.

Sohle, f.: Schutzbrett für Boden, Kimm und Sendelnaht.

Spange, f. (Firm.): andere Bezeichnung für Leiste.

Spannlatte, f. (Firm.): andere Bezeichnung für Bordleiste.

4		April 1919		1919		September		9
Rechnung für Herrn Carl Adam Lorenz Heller feige Klein-Rechnung				Rechnung für die Gemeinde Neustadt bei Lepersdorf gesamt.				
10 Arbeitstag a 8 H		152 H	- 8	3, 8671 qm feige wood a 12 M		46	40	
3, 500 qm Kienholz a 8 H		28 "		2, 35 qm Kienholz a 8 M		20	80	
3, 000 qm Linsenpflanzen a 6 H		15 " 60 "		9, 12 " Linsenpflanzen a 6, 70		20	90	
5, 000 " Kienholz a 10 H		50 "		12, m Linsen a 30 H		3	60	
2, 200 Arbeit in 2. Feldarbeiten		7 " 50 "		4, m Kien a 30 H		2	10	
6 Zerklein, 2, Arbeit in 6 Klammern		18 "		für Arbeit, Klammern in Ringstücken				
6 m Kien a 30 H		1 " 80 "		Arbeit 10 Lagen				
4 " Kien " " "		2 " 10 "		1650 Kien a 45, 20 H		77	58	
Linsen mit Kienholz		20 "		350, 8 ton Kien a 4, 30 M		16	80	
Dies Kien		44 "		900, 8 ton " a 4, 50 "		17	50	
" Kienholz		30 " 95 "		100, 6 ton "		3	50	
" Kienholz		4 " 50 "		25, 8 ton Kienholz		1	50	
" Kienholz		2 " 50 "		Arbeit, Kienholz in Arbeit				
" Arbeit, Kienholz, 1. Post		7 "		für Kien				
" Kien		3 " 80 "				2		
Summa		384 H 15 H		Summa		358	97	
Wasser		300 "		Rechnung für Herrn Carl Adam Lorenz Heller Klein-Rechnung				
Arbeit, Kienholz		14 H 95 H						
		bezogen						
				4, 10 qm Linsenpflanzen a 6, 70 H		27	87	
				Kienholz		3		
				3, Arbeit		5		
				Arbeit 10 Lagen		42		
				450 Kienholz		77	90	
				100, 8 ton Kienholz		7	50	
				100, 7 ton "		4		
				50, 8 ton "		2	40	
				für Arbeit				
						2		
				Summa		127	67	
						bezogen		

Abb. 26 Auszug aus dem Conto-Buch der Firma Heinrich Firmbach, Schiffbauerei in Stadtprozelten am Main, Seiten 4 und 9. (Foto: Verf.)

- Spis, n., m. (Firm.): ein Streifen verrotteten Holzes am Bord des Nachens, zur Nahtkante hin; diese rotte Stelle wurde bis ins gesunde Holz entfernt und mit einem entsprechend zugerichteten Lattenstück, das dann ebenfalls als Spis bezeichnet wurde, repariert.
- Spurkurbe, f. (Schu.): Treidelmastspur in Form einer verstärkten Bodenwrange.
- Stäuber, m. (Firm.): Stempel oder Sprießholz.
- Stopfeisen, n. (Firm.): andere Bezeichnung für Wergeisen.
- Stopfholz, n. (Firm.): andere Bezeichnung für Triebel.
- Triebel, m. (Schu.): ein dem Kalfateisen ähnliches Holzwerkzeug zum Eintreiben von Moos in die Sendelnaht.
- Wasserloch, n.; Ausklinkung der Halbspanten; ermöglicht den Wasserzulauf in den Dorsch.
- Wergeisen, n. (Firm.): ein breites Kalfateisen.
- Windriss, m.; andere Bezeichnung für Luftriss.
- Zuschlageisen, n. (Schu.): andere Bezeichnung für Biegeisen.
- Zuschlaghammer, m. (Schu.): ein leichter, speziell geformter Hammer; wird in Verbindung mit dem Biegeisen zur Verarbeitung des Sendeleisens benutzt.

Anhang

Das Conto-Buch der Firma Heinrich Firmbach, Schiffbauerei in Stadtprozelten am Main.

Durch glückliche Umstände ist in der Familie Firmbach das Conto-Buch erhalten geblieben und gestattet es, die Geschäftsvorgänge über einen langen Zeitraum nachzuvollziehen.

Die Eintragungen beginnen im April 1919 und enden mit dem 29. Dezember 1955. (Es fehlen einige, von fremder Hand entnommene, Seiten, die aber nur einen Textverlust von ca. 2% verursachen.)

Eintragungen sind getätigt über Holz-Schiffs-Reparaturen, Neubauten von Nachen und Boote aller Größen, Ausrüstung von Eisen-, später Stahlschiffen mit Strau-Dielen und Lukenabdeckungen, sowie Holzverkäufe zu Verwendungszwecken unterschiedlichster Art.

Nicht erhalten sind große Neubauten, für die ein besonderer Vertrag (Akkord) abgeschlossen wurde.

Das letzte von Firmbach gebaute große Holzschiff ging 1930/31 an einen Auftraggeber nach Kehl am Rhein.

Seite 4

April 1919

Rechnung für Herrn Karl Adam Badeanstaltbesitzer Klein-Stienheim

<i>19 Arbeitstag a 8 M</i>	<i>152 M — Pf.</i>
<i>3,5000 qm Tannebord a 8 M</i>	<i>28 "</i>
<i>2,6000 qm Buchensohlen a 6 M</i>	<i>15 " 60 "</i>
<i>5,6000 qm Eichenbord a 10 M</i>	<i>56 "</i>
<i>2. Maulklötze u. 2. Schorbretter</i>	<i>4 " 50 "</i>
<i>6. Spankorbe, 2. Korbe u. 6 Klampe</i>	<i>18 "</i>
<i>6 m Spis a 30 Pf.</i>	<i>1 " 80 "</i>
<i>7 " Latte " " "</i>	<i>2 " 10 "</i>
<i>Britschen mit Spangen</i>	<i>20 "</i>
<i>Für Eisen</i>	<i>44 "</i>
<i>" Nägel</i>	<i>30 " 95 "</i>
<i>" Drahtstifte</i>	<i>1 " 50 "</i>
<i>" Zweck</i>	<i>2 " 50 "</i>

” Moos, Pech u. Werk	4 ”
” Therr	3 ” 80 ”
	<hr/>
Summa erhalten	384 M 75 Pf. 300 ”
	<hr/>
bleibt Rest	84 M 75 Pf. bezahlt

Seite 9

1919 September

Rechnung für die Gemeinde Reistenhausen

Fahrnachen repariert	M Pf.
3,8670 qm Eichenbord a 12 M	46 40
2,35 qm Eichensohlen a 8 M	20 80
3,12 ” Buchensohlen a 6,70	20 90
12. m Latte a 30 Pf.	3 60
7. m Spis a 30 Pf	2 10
Für Korbe, Klampe u. Ringschlösser	7
Arbeitslohn	141 75
1650 Eisen a 45.20 M	74 58
350. 9 ter Nägela 4.80 M	16 80
300. 8 ter ” a 4.50 ”	13 50
100. 6 ter ”	3 50
25. Schärfnägel	1 50
Werk, Pech Zweck u. Moos	4 50
Für Therr	2
	<hr/>
Summa	358 93 bezahlt

Rechnung für Herrn Karl Selig Wertheim

Nachen repariert

	M Pf.
4.16 qm Buchensohlen a 6.70 M	27 87
Eichenbord	3
3. Korbe	5
Arbeitslohn	42
750 Eisen	33 90
100. 8 ter Nägel	4 50
100. 7 ter ”	4
50. 9 ter ”	2 40
Für Moos	2
	<hr/>
Summa	124 67 bezahlt

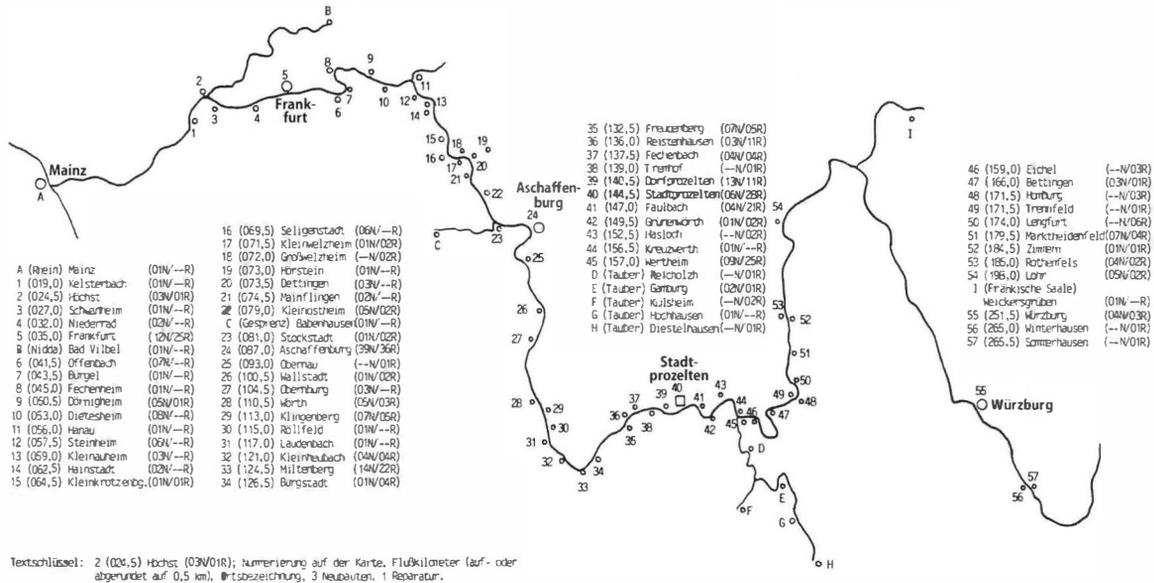


Abb. 27 Verbreitungskarte der von Firmbach gelieferten Boote nach dem Conto-Buch.

Die Verbreitungskarte

erfaßt alle Neubauten und Reparaturen im Conto-Buch, die sich auf Schiffsgefäße mit der Bezeichnung, und damit auch auf die Bauform »Nachen« beziehen; darunter fallen: Anker-(Enker-), Bagger-, Fahr-, Fischer-, Kies-, Rettungs-, Sand-, Schiffs-, Zangennachen, sowie Nachen ohne weitere Spezifizierung.

Anmerkungen:

- Die Bezeichnung Nachen, die früher nur am Rhein für einen bestimmten Bootstyp üblich war, hat in der Gegenwart eine größere, allgemeine Verbreitung gefunden und wurde auch auf andere Bootstypen übertragen. Dies gilt auch für das Fischerboot am Mittelmain, das in früherer Zeit hier ebenfalls als Schelch bezeichnet wurde.
Da Detlev Ellmers den Bootstyp Nachen unter dieser Bezeichnung in die Fachliteratur eingeführt hat (u.a. siehe »Kogge, Kahn und Kunststoffboot. Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums Nr. 7, 1976. S.39 f.), wird das hölzerne Fischerboot des Mittelmain im Folgenden als Schelch bezeichnet, auch wenn sich bis zur Höhe Wertheim/Marktheidenfeld von der Mündung an der Begriff Nachen eingebürgert hatte.
- In Knetzgau am Obermain baut bis auf den heutigen Tag ein Bootsbauer Schelche, die in Form und Bauausführung aber von denen im Mittel- und Untermain abweichen. Schelche aus Knetzgau wurden nach dem Erlöschen der Holzbautätigkeit der Werften unterhalb Würzburg auch von den Fischern am Mittel- und Untermain verwendet, waren aber nicht sonderlich beliebt. Stahl- und Aluminiumboote lösten diese bald ab.
- Im historischen Museum für Stadt und Grafschaft Wertheim ist ein Schelch von Firmbach, Baujahr 1925 (?), ausgestellt. Im Lager des Hanauer Museums, in Großauheim, befindet sich ein stark defekter Firmbach Schelch, Baujahr ca. 1954/56. Die Fischerzunft Marktheidenfeld hat einen Firmbach Schelch mit unbekanntem Baujahr aufgelegt.
- Laut freundlicher Auskunft von Herrn Alwin Kaiser aus Mühlheim. Ein Hauptgrund der Ablehnung dürfte der Bau dieser Fischerboote in Wechselspantbauweise gewesen sein, die viele Spanten im Arbeitsbereich bedingte und somit die Garnhandhabung beeinträchtigte.
- Freundlicher Hinweis von Herrn Hans Burck aus Frankfurt.
- Früher wurden auch die Bodenborde nicht im Wasser gelagert, sondern wie die Seitenborde gebrannt. Das führte aber immer wieder zu Schwierigkeiten beim Betrieb der Schelche, indem die Bodenborde in die Breite arbeiteten und sich von den Seitenborden lösten. Im Wasser gelagerte und dann gebrannt

- te Borde waren später im Betrieb »ruhig«, das heißt, sie änderten ihre Breitenmaße kaum mehr. Borde, die nur beim Brennen befeuchtet werden, blieben hingegen nicht maßhaltig. Bei den Seitenborden fällt das am fertigen Boot nicht ins Gewicht.
- 7 Das könnte ein Relikt aus der Zeit des mittelalterlichen Oberländers sein.
 - 8 S. Anm. 6
 - 9 Die Bezeichnung »Dorsch« für den Raum zwischen den Kurven ist nicht überall am Main bekannt, wurde aber auf der Firmbach Werft allgemein angewendet. Bei Friedrich Kluge: Seemannssprache. Wortgeschichtliches Handbuch deutscher Schifferausdrücke älterer und neuerer Zeit, 1911, S. 202, erscheint die Bezeichnung *Durk*. Sie ist aus dem Niederdeutschen und dem Mittelenglischen seit 1445 belegt. Wortvarianten sind *dork*, *dorrick*, *durck*, *dorck* und *thurrok*. Alle Varianten bestimmen immer den tiefsten Punkt des Schiffsgefäßes, den Pumpensod. Der Ausdruck wird wohl mit den Schiffern vom Niederrhein zu Berg bis in das Maingebiet gewandert sein und sich hier zum »Dorsch« verschliffen haben.
 - 10 In früheren Jahren, bis ca. um die Jahrhundertwende, wurden die Kurven aus entsprechend gewachsenen Krummhölzern gefertigt. Die Stabilität dieser Hölzer war um ein Vielfaches größer. Da das Hauptmoment der Bootsstabilität aber in den Schotten begründet ist, wirkten sich die gesägten Kurven kaum nachteilig aus. Eine stärkere Belastung für die Kurven ergab sich eigentlich nur beim Transport des Schelchs vom Wasser auf das Land und zurück im Spätherbst und Frühjahr.
 - 11 Das Schoorbrett dient außer als Festpunkt für den Kettenring vor allem als vordere Auflage für den Schoordeckel, die Abdeckung des nassen Fischraumes.
 - 12 Durch die Flutung des Fischraumes an einer so exponierten Stelle, im Bug des Schelchs, wurde das Fahrverhalten des Fahrzeugs empfindlich gestört. Das Boot neigte jetzt zu einer starken Kopflastigkeit und wurde schwer steuerbar.
 - 13 Das Schoordeck war bei den Fischern verschiedentlich als Standplatz für den Wurf mit dem Wurfgarn beliebt. Dies wurde aber sehr unterschiedlich gehandhabt und hing eng mit örtlicher Tradition zusammen.
 - 14 In der Mehrzahl der Aufträge war die Ausrüstung nicht Bestandteil der Lieferung. Bei den Fischern war oftmals die alte Ausrüstung noch tauglich; vielfach fertigten sie das Gerät aus Kostengründen auch selbst an. Diese Teile unterlagen in Maß und Formdetails sehr den individuellen Vorstellungen der Fischer, so daß auch das ein Grund für die Selbstanfertigung war.
 - 15 Ein Stahlstich nach einer Vorlage von Fritz Bamberger aus dem Jahre 1844 zeigt den Bauplatz der Familie Schuster vor seiner Verlegung an das Saaleufer.
 - 16 Auf der Schuster Werft wurde in der Regel mit zwei Mann an dem Neubau eines Fischerschelchs gearbeitet. Vom Baubeginn bis zur Übergabe an den Auftraggeber wurden gewöhnlich zehn bis zwölf Arbeitstage benötigt.
 - 17 Siehe: Otto Berninger: Die Nagelschmiede (Junker). In: Mainschiffahrtsnachrichten 1982, Verein zur Förderung des Schiffahrts- und Schiffbaumuseums Würth am Main.
 - 18 Wenn das stabilitätswirksame Mastschott und zudem auch noch die leichten Kistschotts im Bereich des hinteren Hebansatzes fehlten, hatten die gewachsenen Kurven einiges zur Gesamtstabilität des Fahrzeugs beizutragen.
 - 19 Die Schelchenden wurden auch in Gemüden vorne mit Kopf und hinten mit Arsch bezeichnet. Für den Kopf benutzte man vereinzelt auch den Begriff Schnaupe. Als der Maulklotz noch nicht verwendet wurde (siehe Bild und Zeichnung des Weber Schelchs), war der Schelchkopf immer breiter als der Arsch. Die Kopfbreite betrug ca. 20–25 Zentimeter, die Arschbreite ca. 15–20 Zentimeter. Nach der Einführung der Maulklötze bekamen die Schelche gleich breite Enden.
 - 20 Zu Kalfatholz (Triebel) vergleiche: Werner Jäger: Die Aak von Mönchenwerth und die Bedeutung ihres Verlustes für die Technikgeschichte. In: Das Logbuch, Jg. 15, 1979, H. 3. S. 81–85; Hans Walter Keweloh: Kalfathölzer – zur Interpretation eines Beifundes der Hansekogge. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 6, 1983, S. 7–10.
 - 21 Das Klopffholz war entweder wie ein Schreiner Klüpfel gearbeitet, also als Holzhammer mit Stiel, oder aber es hatte die Form einer Schlagkeule. Vgl. hierzu wie Anm. 20.
 - 22 Am Mittel- und Untermain ist die Bezeichnung 'Sendeleisen' die gebräuchliche. Wortvariationen im Rheingebiet und seinen Zuflüssen sind u.a.: Sentel, Sintel und Senkeleisen. Die Dichtung der Fugen mit Moos und Sendeleisen war im Untersuchungsraum jahrhundertlang die einzig gebräuchliche Art. Kalfatnähte mit geteerem Werg und Pech wurden erst spät und zögernd, zuerst rheinaufwärts und dann die Nebenflüsse zu Berg, allgemein üblich. Nachdem der eigentliche Holzschiffbau schon längst der Vergangenheit angehörte, war jedoch die Technik der Kalfatnaht in Gemüden am Main in der Mitte unseres Jahrhunderts noch immer üblich. Auf der Firmbach Werft in Stadtprozelten hat man ebenfalls kleinere Dichtungsreparaturen noch mit der Sendelnaht ausgeführt. Nicht zuletzt wünschten manche Auftraggeber die Dichtung mittels Sendelnaht, mit der sie offensichtlich gute Erfahrungen hatten und die sie im Bedarfsfall auch gut selbst ausbessern konnten. Die Sendeleisen weisen quer zur Längsrichtung mehrere (10–15) Einkerbungen auf, die das Blech in der Mitte ausdünnen.

nen und kleine Auffaltungen ergeben. Jäger schreibt 1979, daß nicht in Erfahrung zu bringen sei, wozu die Schlagmarken auf den Eisen dienten (wie Anm. 20, S.84). Die Befragung der Bootsbauer am Main ergab hierzu ganz eindeutig, daß diese Schlagmarken vom Schmied angebracht wurden, um das Eisen für die Verarbeitung geschmeidig zu machen. Der Bootsbauer schätzte ein geschmeidiges Sendeleisen. Es erleichterte und beschleunigte seine Arbeit an der Naht ganz erheblich. Durch ihre Schmiegsamkeit lagen die einzelnen Eisen praktisch ohne Zwischenraum in den Überlappungen aneinander. Das Gesamtbild der fertigen Naht wurde dadurch sehr homogen.

Zum Aspekt Sendeleisen, Sendelnaht siehe: Oskar Teubert: Die Binnenschifffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten. Leipzig 1912, Bd. 1, S. 375; Fritz Börsig: Untersuchungen von Kalfatklammern der Bremer Hanse Kogge. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 2, 1978, S. 87-97; Werner Jäger: wie Anm. 20; Hans Walter Keweloh: Ein Bootsbauvertrag aus dem Jahre 1856. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 5, 1982, S. 7-30; Willi Zimmermann: Der Holzschiffbau in Eberbach. In: Eberbacher Geschichtsblatt. 1982, S. 17-89.

- 23 Zuschlageisen oder Biegeeisen (in Gemünden mundartlich: Bägeeisen) und Zuschlaghammer sind Spezialwerkzeuge, die bei der Fertigung der Sendelnaht unverzichtbar sind. Form und Aussehen der Werkzeuge sind in den beigegebenen Abbildungen gut zu erkennen. Georg Schuster hat einen Teil seiner Schelchbauwerkzeuge dem Verkehrsmuseum in Gemünden am Main als Leihgabe übergeben. Sie sind dort im Rahmen der Abteilung Mainschifffahrt ausgestellt.
- 24 In Gemünden wurden diese Sohlen anders als in Stadtprozelten »Sohlbreter« und nicht »Sohlborde« genannt.
- 25 Ich folge in der Beschreibung dem Fluß von der Mündung aufwärts entsprechend der offiziellen Flußkilometrierung.
- 26 Gewährsmann: Hans Burck, Frankfurt/Harheim.
- 27 Gewährsmann: Martin Adam, Hanau.
- 28 Gewährsmann: Heinrich Beyke, Seligenstadt.
- 29 Eine Beobachtung, die nicht nur für den hier behandelten geographischen Raum ziemlich einmalig sein dürfte. Soweit mir bekannt, wird der Wasserlisch im Küfer Gewerbe zu Dichtungszwecken verwendet. Am Oberrhein verwendete der Bootsbauer Kircher in Illingen grundsätzlich Lisch zum Abdichten der Bootsnähte.
- 30 Gewährsmänner: Herbert Brand, Reinhold Brand und Ludwig Wolz, alle Dorfprozelten.
- 31 Die alten Fischer von Wertheim waren sehr skeptisch. Sie vermuteten, daß der Eisenschelch wesentlich lauter im Betrieb sei, und die Fangergebnisse entsprechend der verminderten Fängigkeit schlechter. Das hat sich zu ihrer Überraschung aber nicht bestätigt. Herr Walter Herz, Jahrgang 1913, hat seine Erinnerungen in der sehr interessanten Broschüre »Walter Herz erzählt von seinen tollkühnen Ahnen« niedergelegt.
- 32 Gewährsmann: Josef Roth, Gemünden am Main.

Wooden boatbuilding on the Middle Main – An extinct handicraft

Summary

Until the 1950s, in numerous small boatyards on the Middle Main between the river's mouth and the Wertheim–Marktheidenfeld Line, the fishermen's barge typical of this region was still being built. Presently the only remaining evidence of this boatbuilding tradition are the few vessels still in use and those found in museum collections.

This article presents a detailed description of the process and techniques of building these barges. The study is based on the admeasurements of two examples of the boat type belonging to the Hessian Open-Air Museum in Neu-Anspach as well as on information provided by two former boatbuilders who worked in the town of Stadtprozelten and Gemünden in boatyards now no longer existing.

The fishermen's barge of the Middle Main is basically a monocoque construction. When the bottom of the boat had been completed and its two ends bent upwards, the sideboards were affixed. Only then were further structural elements such as the bulkheads, ribs and finishing off the boat's ends – the so-called *Maulklötze* (muzzle blocks) installed. The work of forming a well for the fish in the forward bow area was also part of a later construction phase. In the finishing stage the caulking was done with flax or hemp fibre, the seams were sealed with strips of wood and measures were taken to preserve the barge.

Following the description of the building process formerly carried out in the two boatyards, there is a register of local particularities in the designation, equipment and operation of these fishing vessels. In conclusion the author provides a comprehensive dialectal index of technical terms.