

FISCHEREINBAUM VON BORKEN, WESTFALEN

VON DETLEV ELLMERS

Im April 1977 wurde in einem inzwischen verlandeten Bett der Bocholter Aa bei Haus Pröbsting, Gemeinde Borken, Westfalen, ein Einbaumfragment entdeckt.

Von dem ursprünglich kastenförmigen Eichenboot blieb lediglich ein Ende von ca. 1,30 m Länge, 0,63 m Breite und 0,48 m Höhe erhalten. Aber dieses unscheinbare Bruchstück ist in der Lage, die Erforschung der frühen Wasserfahrzeuge einen wichtigen Schritt voranzubringen.

Schon seit fast 200 Jahren werden in Deutschland Einbäume ausgegraben und in Museen aufbewahrt. Aber die meisten von ihnen führen ein Aschenputteldasein in unzugänglichen Kellern oder Dachböden, denn die Kriterien, nach denen man ihre Bauweise, Zweckbestimmung und Formengeschichte beurteilen kann, hat man erst seit wenigen Jahren zu erarbeiten begonnen¹. Schon zeichnen sich die ersten größeren Entwicklungslinien ab, aus denen man ableiten kann, daß z. B. alle wichtigen Schiffstypen in Mitteleuropa bis zum ausgehenden Mittelalter aus Einbäumen weiterentwickelt worden sind. Wir kennen z. B. inzwischen den Einbaumtyp, aus dem die Hansekogge entstanden ist, ebenso wie denjenigen, dessen Entwicklung zum Holk führte².

Bei der großen Anzahl jener Einbäume, die nicht zu großen Seeschiffen ausgeformt wurden, können wir bereits verschiedene Zweckbestimmungen voneinander unterscheiden. So hebt sich von den gewöhnlichen Booten deutlich eine Gruppe von Fähreinbäumen ab, von denen jeweils mehrere zu einer breiten Fähre zusammengekoppelt waren zum Übersetzen von Wagen oder Großvieh. Diese Einbäume sind an den Löchern zu erkennen, die man anbrachte, um aus mehreren Booten ein einziges Fahrzeug mit einer darauf festgeschnürten Plattform herzustellen. An der Weser hatten die Bordwände solcher Einbäume auf beiden Seiten vorn und achtern große quadratische Löcher zum Durchstecken von Querbalken, die sie zusammenhielten. Am Rhein hatten die einzelnen Fähreinbäume in den nicht ausgehöhlten Partien an beiden Bootsenden je ein senkrecht Loch von quadratischem Querschnitt. Hierin stand ein Pfosten, der in größerer Höhe durch eine galgenartige Portalkonstruktion mit den Pfosten des anderen Einbaumes verbunden war. Diese Form der Fähre war stellenweise bis ins frühe 20. Jahrhundert unter dem Namen „Ponte“ in Betrieb³.

Das Einbaumfragment von Bocholt weist ebenfalls ein massives Bootsende mit einer durchgehenden Durchbohrung auf, die aber einen runden Querschnitt von 7–10 cm Durchmesser hat und im Gegensatz zu den Pfostenlöchern der Fähreinbäume schräg verläuft (Abb. 1). Bei der Durchbohrung ist ein vorhandenes Astauge berücksichtigt worden, doch folgt die Bohrung nicht dem radialen Verlauf des Astansatzes, sondern läuft absichtlich und in gleichmäßiger Zylinderform von backbord unten etwa zur Mitte nach oben und gleichzeitig nach vorn (oder von steuerbord unten nach achtern, wenn das erhaltene Fragment nicht das Vorder- sondern das Achterende war). Mit Sicherheit war diese Bohrung für eine Stange von rundem Querschnitt bestimmt, die aber nicht als Querbalken einer Fährkonstruktion vom Wesertyp gedient haben kann, weil sie unter- bzw. oberhalb des benachbarten Einbaumes verlaufen wäre. Eine Portal-

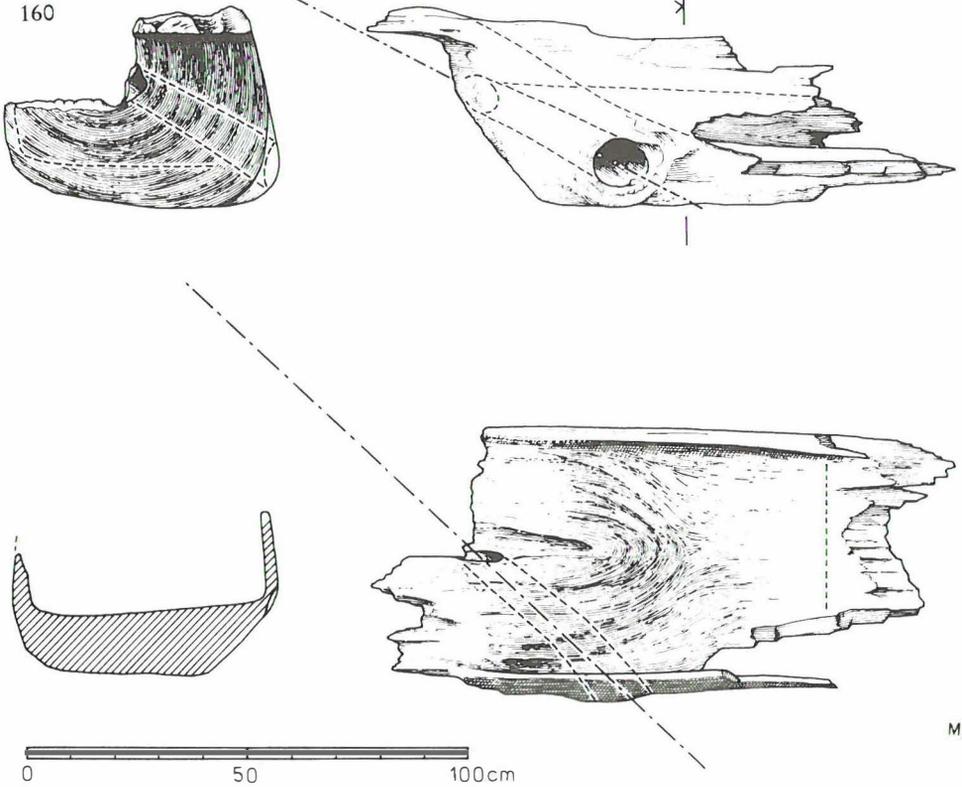


Abb. 1 Einbaumfragment von Borken, Westfalen. Länge 1,30 m, Zeichnung Müller.

konstruktion der Fähren vom rheinischen Typ scheidet wegen der Schräglage der Stange ebenfalls aus.

Die Stange kann nur so in der Bohrung gesessen haben, daß ihr unteres Ende mit der Außenhaut des Einbaumes abschloß, mußte also durch eine Verdickung oder einen Pflock vor eventuellem Tieferrutschen gesichert sein, sonst hätte sie die Fahrt und Steuerbarkeit des Bootes behindert. Das obere Ende der Stange dagegen ragte nach Steuerbord versetzt ein Stück vor dem Einbaum schräg in die Luft (oder nach Backbord versetzt hinter ihm). Stangen in vergleichbarer Schräglage kennen wir an neuzeitlichen Booten⁴ für den Fischfang mit Senknetz (Abb. 2). An dem freien Stangenende war dabei eine Rolle (Block) befestigt, durch die mit einem Tau ein quadratisches Netz an einem Lattenkreuz abgesenkt und hochgezogen werden konnte. Durch geschicktes Hochziehen wurden die über dem abgesenkten Netz schwimmenden Fische oder auch Krebse gefangen⁵. In Nordwestdeutschland wurde dieses Senknetz vor allem zum Lachsfang benutzt.

Offensichtlich war der Borkener Einbaum speziell für diese Fangmethode hergestellt worden. Die Gestaltung des massiven Bootsendes berücksichtigt nämlich sehr genau den Verlauf der Bohrung. Sie ist deshalb sicher nicht nachträglich in einen für andere Zwecke gefertigten Einbaum eingearbeitet worden. Die Stange ragte nicht in der Längsachse genau nach vorn, dann hätte sie das Einholen des gefüllten Netzes behindert. Durch die seitliche Schrägführung der Stange war das Netz vielmehr soweit zur Seite versetzt, daß es an dem aus dem Boot ragenden Stangenteil vorbei an Bord genommen werden konnte. Diese Arbeit erforderte in dem nur gut 60 cm breiten Boot geschicktes Hantieren eines Fischers, der sich weit vorbeugen mußte. Dabei konnte er sich auf einen balkonartigen Vorsprung stützen, der noch gut 20 cm über die Ansatzstelle der Stange hinausragte. Ein Einbaum von stammrundem Querschnitt wäre bei solchen Arbeiten gekentert. Der scharf rechteckige Querschnitt mit dem flachen Boden gab dem Borke-

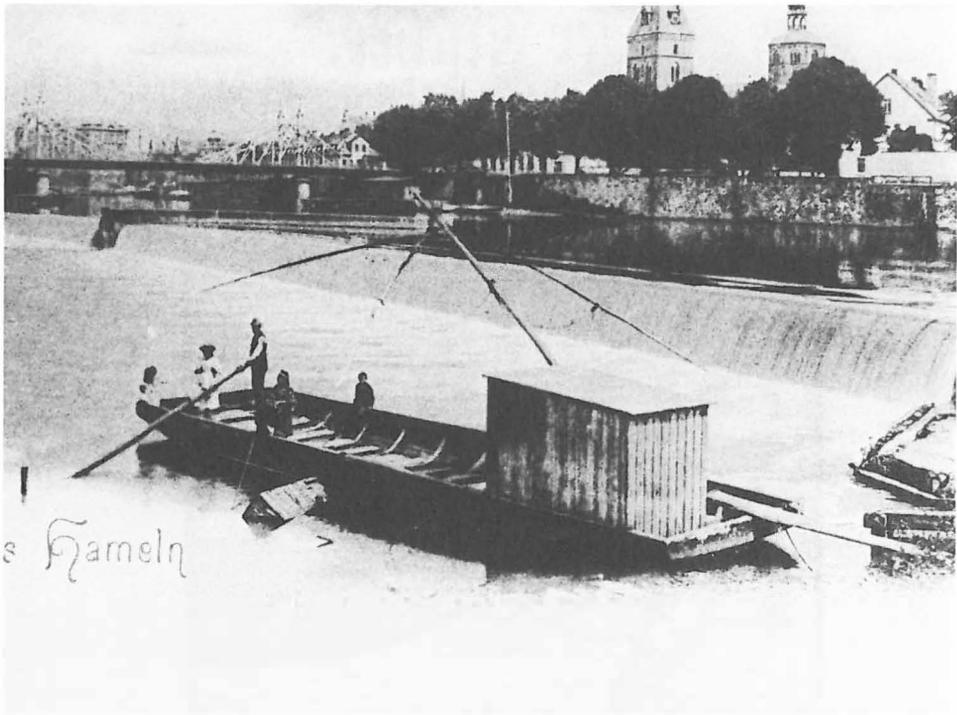


Abb. 2 Lachsfang mit Senknetz auf der Weser bei Hameln nach einer Postkarte von etwa 1900.

ner Boot immerhin eine so stabile Lage, daß es bei eingespielter Mannschaft gefahrlos benutzt werden konnte.

Zum Bedienen des Fanggerätes waren zwei Personen nötig, eine zum Senken und Hochziehen des Netzes und eine zweite zum Einholen des Fanges. Wahrscheinlich waren beide zusammen auch in der Lage, in den Arbeitspausen den Einbaum an die gewünschte Stelle zu rudern oder zu staken und während des Fanges die Position zu halten. Leichter war das Arbeiten auf jeden Fall, wenn hierfür noch eine dritte Person an Bord war. Aber eine größere Besatzung als zwei bis drei Mann war nicht erforderlich.

Eine exakte Datierung des Einbaumes ist wegen der Langlebigkeit der Bootsform nur durch naturwissenschaftliche Untersuchungen möglich, denn schon in der mittleren Jungsteinzeit wurden die ersten Einbäume mit flachem Boden gebaut und die senkrechten Seitenwände wurden spätestens in der mittleren Bronzezeit, also etwa vor 3500 Jahren eingeführt⁶. Pfahlsetzungen an der Fundstelle des Einbaums und größere Mengen mittelalterlicher Scherben im gleichen verlandeten Flußarm sprechen für mittelalterliche Zeitstellung. Eine wie auch immer geartete organisatorische Verbindung zum Vorläufer des jetzigen Hauses Pröbsting ist deshalb zu vermuten. Aber die Bedeutung des Fundstückes liegt weder in seinem Beitrag zur allgemeinen Formengeschichte des Einbaumes noch in seiner landesgeschichtlichen Aussage, sondern in der eindeutig nachweisbaren Spezialisierung als Fischereifahrzeug für eine bestimmte Fangmethode.

Den Fischfang mit Senknetz kennen wir von bildlichen Darstellungen seit dem ausgehenden Mittelalter⁷. Es gab verhältnismäßig kleine Handnetze an leichtem Stiel, die ohne besondere Haltevorrichtung⁸ freihändig wie Kescher durch einen Mann vom Ufer oder von einem Boot aus eingesetzt wurden (Abb. 3). Größere Senknetze konnten auch durch Wippvorrichtungen vom Ufer oder von einem Boot⁹ aus abgesenkt und hochgehoben werden. Und schließlich

Der Fischer.



Ich fisch gute Fisch ohn mangel/
 Mit der Seß/Reußen/vnd dem Angl/
 Grundel/Sengel/Erlen vnd Kressn/
 Forhen/Esch/Kuppen/Hecht vnd Pressn/
 Barben/Karpffen/thu ich behalten/
 Orphen/Neunaugen/Ehl vnd Alten/
 Kugelhaupt/Nasen/Hausn vnd Huchn/
 Krebs mag man auch bey mir suchen.

konnte auch wie beim Borkener Einbaum über fest eingebaute Stangen sowohl vom Ufer wie von einem Boot aus mit Hilfe eines Seilzuges gearbeitet werden. Die verschiedenen Varianten der Fangtechnik sind nicht alle schon seit dem ausgehenden Mittelalter überliefert, aber das vorhandene Quellenmaterial läßt in keinem Fall den Schluß zu, daß die eine oder andere Variante der Senknetzfischerei erst nach 1500 in Mitteleuropa eingeführt wurde.

Für alle Varianten dieser Fangtechnik ist das Senknetz nach dem gleichen Schema aufgebaut: das eigentliche Netz wird an vier Ecken durch ein Rutenkreuz gespreizt, in waagerechter Lage gehalten und zugleich auf und ab bewegt.

Durch die vier deutlich erkennbaren Zipfel wird auch das kleine Fragment einer Marmorplastik, das aus der Orbe (einem Zufluß des Neuenburger Sees in der Schweiz) zu Tage kam, als Darstellung eines Senknetzes charakterisiert (Abb. 4). Wegen der realistischen Darstellungsweise und außerordentlich feinen Ausarbeitung wird das Fragment in die Römerzeit datiert¹⁰. Das Netz ist keiner spezifischen Variante der Senknetzfischerei zuzuordnen. Es unterscheidet sich nur von den relativ flachen Senknetzen der Neuzeit durch den tiefen Netzkörper, der außerdem noch prall mit Fischen gefüllt ist. Man wird deshalb die Plastik am ehesten als den in Stein gestalteten Wunsch nach reichem Fischfang deuten wollen, der als Bitt- oder Opfergabe im Fluß versenkt wurde. Jedenfalls aber ist durch dieses Fragment die Kenntnis der Senknetzfischerei in den römischen Provinzen nördlich der Alpen archäologisch nachgewiesen.

Die Bedeutung des Borkener Einbaumes liegt nicht nur darin, einen weiteren archäologischen Nachweis einer besonderen Variante der Senknetzfischerei zu liefern. Der Einbaum ermöglicht es vielmehr erstmals, diese Fangmethode archäologisch in größere zeitliche Tiefen zu verfolgen, denn jetzt kann man unter den bisher ausgegrabenen Einbäumen gezielt nach gleichartigen Vorrichtungen für dieselbe Fangtechnik suchen. Leider sind nur so wenige Einbäume durch gut vermessene Zeichnungen publiziert, daß diese Suche nicht nach der Literatur, sondern nur in den Keller- und Bodenräumen der Museen erfolgen kann.



Abb. 4 *Fische im Senknetz. Fragment einer römischen Marmorplastik aus der Orbe, Westschweiz. Länge 12 cm. (Bernisches Historisches Museum).*

Anmerkungen:

- 1 Die entscheidenden Arbeiten sind: G. Timmermann: Zur Typologie der Einbäume, in: Offa 16, 1957/58, S. 109–112. – Ders.: Vom Einbaum zum Wikingerschiff, in: Schiff und Hafen 8, 1956, S. 133–138. – D. Ellmers: Kultbarken, Fahren, Fischerboote – Vorgeschichtliche Einbäume in Niedersachsen, in: Die Kunde N.F. 24, 1973, S. 23–62. – Vgl. auch Anm. 2.
- 2 D. Ellmers: Kogge, Kahn und Kunststoffboot – 10000 Jahre Boote in Deutschland, = Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 7 (1976).
- 3 Erstmals als Fähreinbäume angesprochen von D. Ellmers: Keltischer Schiffbau, in: Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz 16, 1969, S. 104–106. – Differenzierung in Fahren vom Oder-, Weser- und Rheintyp: Ders.: Kultbarken, Fahren, Fischerboote, in: Die Kunde N.F. 24, 1973, S. 40–43.
- 4 Die Vorlage für Abb. 2 verdanke ich Herrn Dr. G. Mettjes, Stade.
- 5 A. v. Brandt: Das große Buch vom Fischfang – international, Innsbruck 1975, S. 127 f. mit den dort angegebenen Abb.
- 6 Wie Anm. 2.
- 7 Wie Anm. 5.
- 8 „Eygentliche Beschreibung aller Stände“ mit Holzschnitten von Jost Amman und Reimen von Hans Sachs (Frankfurt 1568), S. 97 : „Der Fischer“.
- 9 Schiffahrtsmuseum Düsseldorf, Katalog (1965), Nr. 56, Abb. 12 („Salm-Wippe“ des 18.–19. Jhs.).
- 10 Bernisches Historisches Museum, Inv. Nr. 14 789. – Für die Erlaubnis zur erstmaligen Publikation bedanke ich mich hiermit herzlich.