

DIE NIEDERLÄNDISCHE UND EMDER FISCHEREI MIT BÜSEN UND IHRE DARSTELLUNG INSBESONDERE AUF ALTEN FLIESEN, GIEBELSTEINEN UND GRAFIKEN

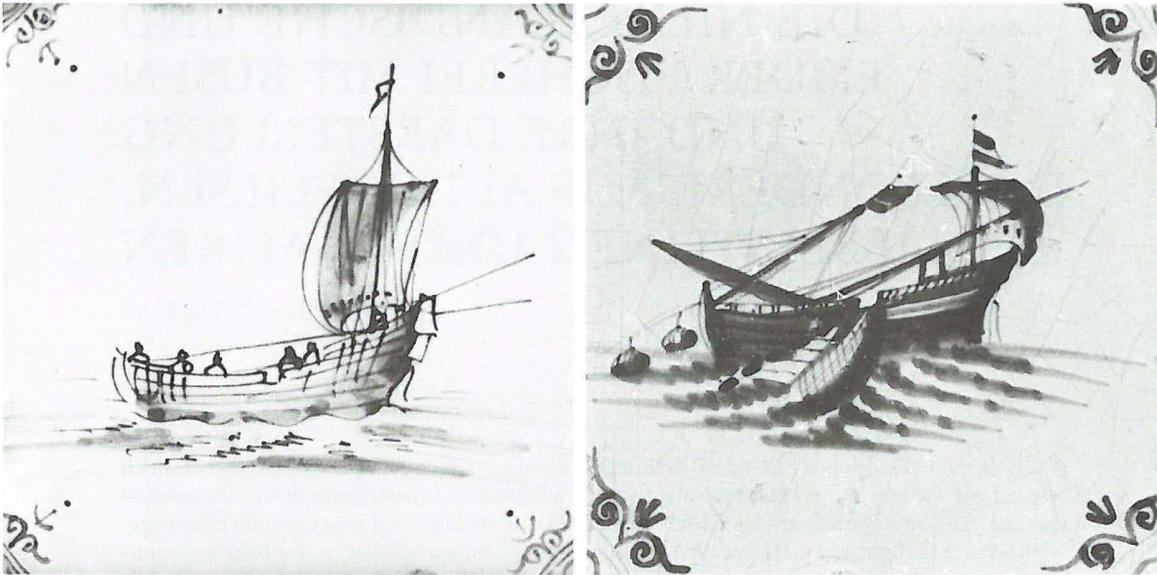
VON HEINRICH STETTNER

Aufalten niederländischen Fliesen mit Schiffsabbildungen – selten genug auf Einzelfliesen, noch seltener auf Tableaus –, in Hafenorten auf alten Giebelsteinen (niederländisch *Gevelsteen* = steinernen Schmuckreliefs an der Giebelseite von Häusern) sowie auf sonstigen alten kunstgewerblichen Erzeugnissen maritimer Art findet sich bisweilen ein Schiffstyp, der beim unkundigen Betrachter Kopfzerbrechen oder gar die Mutmaßung auslöst, es handele sich um ein Wrack. Denn nur ein Mast steht aufrecht, während ein weiterer Mast oder deren zwei wie abgeknickt fast waagrecht über dem Deck liegen. Meist aber ist ein Netz an der Bordwand zu sehen, so daß es sich um ein Fischereifahrzeug handeln muß. An Hand alter maritimer Grafik, die erfahrungsgemäß den Fliesenmalern zum Vorbild gedient hat¹, wahrscheinlich auch den Bearbeitern der Giebelsteine und anderen Kunsthandwerkern, läßt sich indes bald verdeutlichen, daß man eine Büse (nld. *Buis*, früher *Buys*) vor sich hat, jenen Schiffstyp also, der etwa ein halbes Jahrtausend lang in der Hochseefischerei der Niederländer und ihrer engsten Nachbarn vorherrschte.

Zur Geschichte der Büse und der mit ihr betriebenen niederländischen Fischerei

Vom 14. Jahrhundert n. Chr. an wanderte der bis dahin überwiegend in der Ostsee gefangene große Hering in zahlreichen Schwärmen in die Nordsee und erschien besonders vor deren nördlichen Küsten. Die Gründe dieser Wanderung mögen klimatischer, meeresbiologischer oder anderer Art gewesen sein – niederländischen Zeitgenossen und späteren Schriftstellern erschien sie als Gottesgabe oder jedenfalls ausgelöst „zweifellos durch geheimen Beschluß Gottes, der sicherlich weiß, wen er begünstigt“² (aus welcher Auffassung nicht nur Gottvertrauen, sondern auch ein beachtliches Selbstbewußtsein spricht). Die neue Gottesgabe wurde insbesondere in den ständig wachsenden Städten Flanderns und Hollands als Volksnahrungsmittel dringend benötigt, von wo aus die entsprechenden Fangreisen in erster Linie auch ausgingen. Um der Fische aber in möglichst großer Zahl in heimatfernen Gewässern habhaft zu werden und sich dabei auch der für die Niederlande neuen, ursprünglich skandinavischen Techniken des Zubereitens der Heringsbeute, nämlich des Ausnehmens und Salzens an Bord (nld. *kaken*, früher *kaaken*) zu bedienen, bedurfte es größerer seegängiger Fangschiffe, als es die bis dahin für den Seefischfang gebräuchlichen Kleinschiffe – in Zeeland *slabberts* genannt – waren³: Das Zeitalter der Büsen in der Hochseefischerei brach an. Es sollte bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts dauern.

Der Name „Büse“ geht zurück auf mlat. *buza*, *bucia* ‚größeres Fahrzeug‘, aus dem direkt oder über Zwischenstufen entlehnt sind afrz. *busse*, *buce* ‚Ruderschiff‘, ahd. *būzo* ‚Seeräuberschiff‘, mhd. *būze*, mnd. *butze*, anord. *buza* ‚Kriegs-, Handelsschiff‘, mnl. *buse*, engl. *buss* ‚Boot zum Heringsfang‘. Der Ursprung des Wortes selbst ist ungeklärt⁴. Die bisher bekannteste älteste schriftliche Erwähnung im Niederländischen findet sich in einem Dokument von 1326,

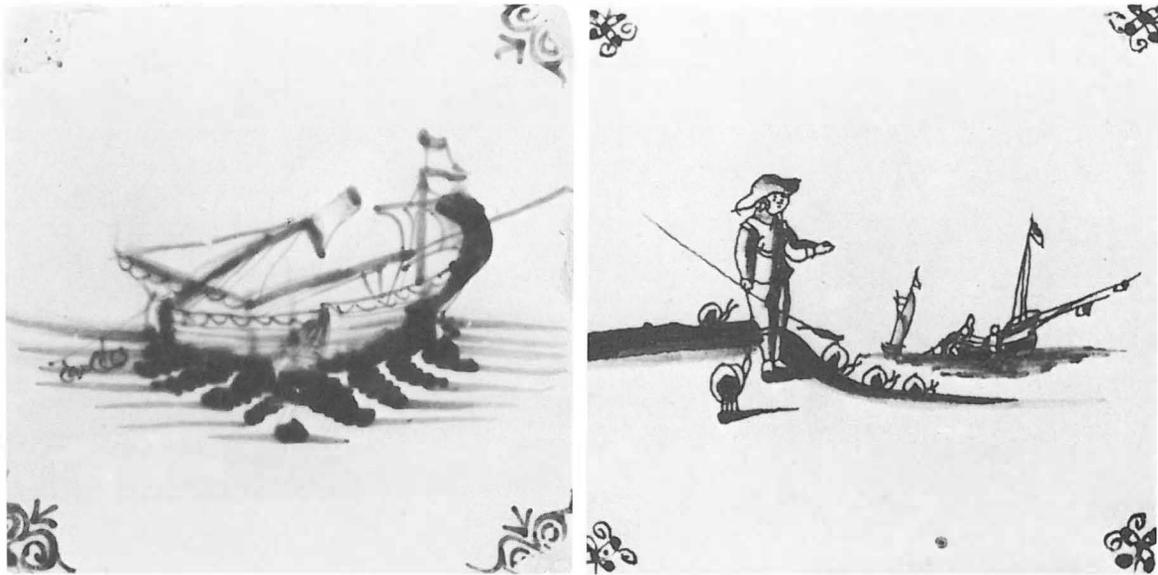


Nr. 1 Dreimastige (?) Buse älteren Typs (mit auch unten flacher Heckpartie) mit zwar niedergelegtem Fock- und Großmast, doch ohne Netz; blau-weiße Fliese, ohne Bildbegrenzung, Eckornamente Ochsenköpfe, Dicke ca. 11,5 mm, Seitenlängen ca. 128 mm, 2. Hälfte 17. Jhdt. (Foto: Niedersächsisches Landesverwaltungsamt, Denkmalpflege, Hannover).

Nr. 2 Dreimastige Buse älteren Typs beim Fang; blau-weiße Fliese, ohne Bildbegrenzung, Eckornamente Ochsenköpfe, Dicke ca. 11 mm, Seitenlänge ca. 124 mm, 2. Hälfte 17. Jhdt. (Foto: S. Stahl, Langendamms bei Nienburg).

wo die Rede von u. a. „140 haringbuizen“ ist, die der Graf von Holland der Königin von England und ihrem Sohn Eduard lieh⁵, ohne daß sich etwas über das Aussehen dieser Büsen sagen ließe. Büsen, die den hier abgebildeten älteren Typs schon nahegekommen sein dürften, sind erstmalig 1405 in Brielle (Voorne) urkundlich belegt, wo 70 Jahre später etwa die Hälfte aller niederländischen Heringsbüsen eingeschrieben war⁶. In Hoorn an der damaligen Zuiderzee wurde 1415 die erste dortige Heringsbuse gebaut; von dort aus wurde im folgenden Jahre auch die erste Heringsfangfahrt mit großen Büsen unternommen; zur gleichen Zeit ging man auch in Goedereede in Zeeland erstmalig mit Büsen auf Heringsfang⁷. In Sluis (Flandern) gab es 1464 bereits an die 40 Fischerei-Büsen, die übrigens Philipp der Gute von Burgund für einen Türken-Kreuzzug beschlagnahmte⁸. Waren also solche frühen Büsen sogar als Truppentransporter geeignet, so dienten sie häufig auch für die Handelsschiffahrt, wie sich aus zeitgenössischen Quellen ergibt⁹. Der Regelfall war jedoch zunehmend der Fischereieinsatz

Die Angaben über die in den Niederlanden insgesamt vorhanden gewesenen Büsen schwanken beträchtlich: Für 1547 ist die Rede von einer Heringsfangflotte, die etwa 700 Schiffe umfaßte, von denen an die 100 ihre Heimathäfen in Flandern, 200 in Zeeland und 400 in Holland hatten¹⁰. Für die Zeit unmittelbar nach der Niederlage der spanischen Armada (1588) wird dann von 2700 Büsen berichtet¹¹, während andere Schätzungen für das 15./16. Jahrhundert auf 1500 bis 1600 Büsen und für die Zeit um 1600 auf 1000 bis 1500 Büsen lauten¹², wobei vieles dafür spricht, daß die erstgenannte Zahl von 2700 erheblich zu hoch gegriffen ist und auch die darauffolgenden Schätzungen zu hoch liegen. Für die Mitte des 17. Jahrhunderts werden einmal an die 1000 oder etwas mehr¹³, zum anderen – und vermutlich der Wahrheit näher kommend – höch-



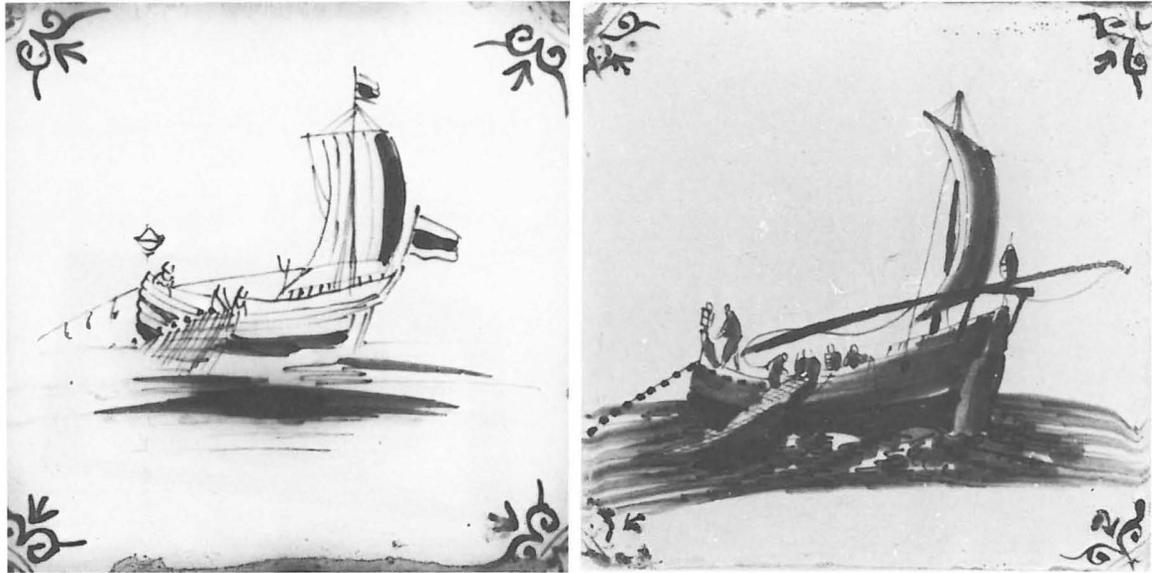
- Nr. 3 *Dreimastige Büse älteren Typs beim Fang in weniger präziser Zeichnung als Nr. 2, aber möglicherweise nach der gleichen Durchstaubschablone gefertigt; blau-weiße Fliese, ohne Bildbegrenzung, Eckornamente Ochsenköpfe, Dicke ca. 11 mm, Seitenlängen ca. 125 mm, 2. Hälfte 17. Jhd. (Foto: Niedersächsisches Landesverwaltungsamt, Denkmalpflege, Hannover).*
- Nr. 4 *Dreimastige Büse älteren Typs beim Fang vor Uferlandschaft mit zum Schiff weisendem Hirten und Schafen (die – wie oft – zeichnerisch teilweise zu Schnecken degeneriert sind), im Hintergrund kleiner Segler; seltene Kombination eines Exemplares aus der Gattung der Schiffsfliessen mit einem solchen aus der Gattung der Hirtenfliessen; blau-weiß, ohne Bildbegrenzung, Eckornamente Spinnen, Dicke ca. 10 mm, Seitenlängen ca. 126 mm, 1. Hälfte 18. Jhd. (Foto: Niedersächsisches Landesverwaltungsamt, Landesbildstelle, Hannover).*

stens 500 Büsen (für 1630) angegeben¹⁴. Im westlich Rotterdam gelegenen Vlaardingen, dessen Büsenflotte noch wuchs, als die Gesamtzahl der niederländischen Büsen in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts langsam zurückzugehen begann, hatte man Ende des 17. Jahrhunderts 72 Büsen¹⁵. In Enkhuizen an der damaligen Zuiderzee sollen in der Blütezeit des Heringsfanges im 17. Jahrhundert etwa 400 Büsen (?) eine Fischereiflotte gebildet haben, die die Stadt zum vornehmsten Fischereiplatz der Niederlande machte, welche sich denn auch 3 Heringe im Wappen zulegte. An der Stadtgeschichte Enkhuizens läßt sich aber auch der Niedergang der Heringsfischerei mit Büsen ablesen, der im Laufe des 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts stattfand, zu einer Verringerung des dortigen Büsenbestandes beispielsweise auf 75 im Jahre 1731, auf 56 im Jahre 1750 führte und neben anderen seine Ursache in den Blockade- und Kapermaßnahmen feindlicher Seemächte in den Kriegen hatte, an denen die Niederlande beteiligt waren¹⁶. Vlaardingen hingegen war 1752 noch Heimathafen für ca. 118 und 1790 immer noch für ca. 100 Büsen¹⁷. Um 1728 soll es in den Niederlanden an die 800 Büsen (?), um 1780 an die 150 bis 180, um 1793 an die 190, kurz nach 1800 wieder an die 240 bis 250, 1832 jedoch nur noch 120 Büsen gegeben haben¹⁸. In Vlaardingen, wo 1421 die erste der dortigen Büsen gebaut worden sein soll, baute man 1841 die letzte¹⁹. In der Hochseefischerei auf Heringe kam der Logger auf²⁰.



- Nr. 5 Dreimastige Büse älteren Typs mit nur einem niedergelegten Mast und ohne Netz; blau-weiße Fliese, ohne Bildbegrenzung, Eckornamente Ochsenköpfe, Dicke ca. 11 mm, Seitenlängen ca. 130 mm, 2. Hälfte 17. Jhdt. (Foto: Niedersächsisches Landesverwaltungsamt, Denkmalpflege, Hannover).
- Nr. 6 Wohl zweimastige (umgelegter Mast in der Zeichnung vor dem zweiten Brand verwischt) Büse älteren Typs beim Fang vor Uferlandschaft mit zum Schiff weisendem Mann (Hirte wegen des in der Rechten gehaltenen Stabes?) und Baum, im Hintergrund andere kleinere Segler; blau-weiße Fliese, ohne Bildbegrenzung, Eckornamente Spinnen, Dicke ca. 9 mm, Seitenlängen ca. 128 mm, 2. Hälfte 18. Jhdt. (Foto: S. Stahl, Langendamms bei Nienburg)

Aus der Spätphase der Büsen berichten als Zeitgenossen teils van der Aa, teils Le Comte²⁰, daß die Schiffe alljährlich im Frühjahr gerüstet und ausgerüstet wurden, um nach einem Gottesdienst (nldd. *Buisen-Biddag* mit Gebeten um guten Fang und heile Rückkehr) Mitte Juni bis in die Höhe der schottischen Küste auszulaufen, dort – nach einem erneuten gemeinschaftlichen Gebet an Bord – zu fischen und Anfang September in den Heimathafen zurückzukehren. Ihre zweite Reise, der manchmal noch eine dritte folgte, dauerte bis Ende Oktober, bisweilen Anfang November. Gefischt wurde wohl auch nachts mit dem durch leere Tonnen und Taue gehaltenen, übrigens schon 1293 erwähnten²¹ Treibnetz von beträchtlicher Länge²² und hauptsächlich im Konvoi, wie auf Abb. 14 dargestellt. Die gefangenen Fische, soweit sie nicht ausgenommen und gesalzen im Laderaum verstaut wurden, blieben nicht lange an Bord, sondern konnten von *Ventjagers* oder einfach auch *Jagers* übernommen werden, kleinen Schnellseglern, die gelegentlich über einen dem Meerwasser zugänglichen Behälter im Rumpf für die Lebendware verfügten und so auch mit Frischfisch ihren Bestimmungsort zu erreichen vermochten²³. Die allerersten angelandeten Heringe, auf die in den kleineren Häfen schon Extra-Eilposten aus den großen Städten warteten, erzielten hohe Preise, soweit sie nicht als Geschenke an die Reederei-Herren und an die Regierungs-Prominenz gingen. – Zu den größeren Büsen-Flotten gehörte nicht selten ein Hospitalschiff mit Arzt und Apotheke, das auch Ersatzmaterialien verschiedener Art mitführte und an seiner blauen Flagge wie nachts an zwei besonderen Laternen kenntlich war. Bei gegebenem Anlaß begleiteten schon früh auch bewaffnete Schiffe den Büsen-Konvoi²⁴,



Nr. 7 Zweimastige Büse älteren Typs mit Laterne beim Fang; blau-weiße Fliese, ohne Bildbegrenzung, Eckornamente Ochsenköpfe, Dicke ca. 10 mm, Seitenlängen ca. 126 mm, 1. Hälfte 18. Jhdt. (Foto: Niedersächsisches Landesverwaltungsamt, Denkmalpflege, Hannover).

Nr. 8 Zweimastige Büse älteren Typs mit Laternen beim Fang; blau-weiße Fliese, ohne Bildbegrenzung, Eckornamente Ochsenköpfe, Dicke ca. 11 mm, Seitenlängen ca. 127 mm, frühes 18. Jhdt. (Foto: S. Stahl, Langendamm bei Nienburg).

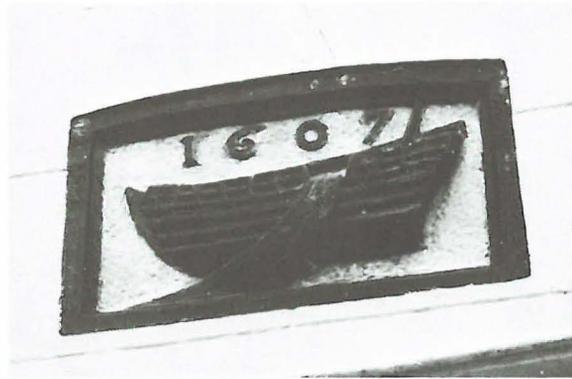
soweit nicht überhaupt – wofür es genaue Vorschriften gab²⁵ – alle Büsen bewaffnet sein mußten. Als amtliche Aufsichtsperson mit dem Auftrag, die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften zu überwachen, befand sich meistens auch ein Offizier der staatlichen Marine bei der Flotte.

Die Fischer arbeiteten teils auf eigene Rechnung, teils – besonders in der späteren Phase – auf Rechnung einer Gesellschaft. Berichten des 17. Jahrhunderts ist zu entnehmen, daß eine Büse Arbeit für etwa 400 Menschen gab, die mit Fischen, Ausnehmen, Pökeln, Verpacken, Versand und Handel beschäftigt waren²⁶.

Zu Typologie, Bau, Besetzung und Kosten der Büse

Die Büsen, die vom 15. Jahrhundert an in der Hochseefischerei auf Heringe vorherrschend waren, boten kein einheitliches Bild und machten typologisch naturgemäß im Laufe der Jahrhunderte eine Entwicklung durch.

Die Grundform dieser recht schwer gebauten, seetüchtigen Holzschiffe, der flachbodige, sonst bauchige Rumpf mit seinen Barghölzern, blieb zwar weitgehend unverändert, doch schon das Heck wandelte sich bemerkenswert: Die frühe, bis Mitte des 17. Jahrhunderts vorherrschende Büse – der Typ, der auf den hier abgebildeten, offenbar nach alten Vorbildern gemalten Fliesen sowie auf den Giebelsteinen zu sehen ist – hatte eine flache, vierkantige, oben vorkragende Heckpartie, also unten einen „Spiegel“, an dessen Stelle bei dem späterem Typ – den mit Sicherheit drei der hier wiedergegebenen vier Grafiken zeigen – ein Rundheck mit hochgezimmertem, verziertem „Hakkebord“ trat²⁷. Damit wirkte die Büse dann im Schiffskörper wie die verkleinerte Ausgabe jenes größeren Schiffes, das noch mehr als die Büse zur niederländischen



Nr. 9 Zweimastige Büse älteren Typs, stilisiert und unproportioniert mit viel zu pompöser Heckpartie, beim Fang; blau-weiße Fliese, ohne Bildbegrenzung und Eckornamente (offenbar alten „Openluchtjes“ nachempfunden), Dicke ca. 7 mm, Seitenlängen ca. 130 mm, wohl Utrecht, 1. Viertel 20. Jhdt. (Foto: S. Stahl, Langendam bei Nienburg).

Nr. 10 Zwei- oder dreimastige Büse älteren Typs (der niedergelegte Mast oder deren zwei sind nur mit Mühe und noch am besten über dem Einschnitt in der Bordwand zu erkennen, durch den das Netz läuft) beim Fang; kleinerer Giebelstein von 1607 an einem Haus am Hafen in Brielle. (Foto: H. Stettner).

Seegelung beigetragen hat, der Fleute (ndld. *Fluit*). Ob diese Büse baulich von der Fleute²⁸ oder die Fleute von der Büse beeinflusst wurde²⁹, ist schwer zu sagen und mag offenbleiben. Auch die Aufbauten wandelten sich: In der 2. Hälfte des 15. und der 1. Hälfte des 16. Jahrhunderts konnten die Decks mindestens mancher Büsen mit Segelplanen überspannt werden, die auf „Rippen“ lagen³⁰, was in der Folge entfiel. Binnenschiffs vor dem Hakkebord lag ein Raum, der bei Le Comte später das „Krähennest“ genannt wird, und noch weiter binnenschiffs waren manchmal eine „Lanterne“, also ein Oberlicht für die Kajüte³¹, sowie ein Spill vorhanden. Das eigentliche Treibnetz wurde über Rollen, die meist vertieft seitlich in die Bordwand eingelassen waren, von oder an Bord gehievt, während das das Netz haltende Haupttau, an dem auch die für Auftrieb sorgenden leeren Tonnen hingen, durch eine oben offene Klüse beim Vorderstevan lief³². blieb die Fangeinrichtung im Lauf der Zeit einigermaßen unverändert, so änderte sich das Bild der Masten wieder beträchtlich: Etwa ab 1700 wurde die Büse, die vorher in der Regel drei Masten hatte, mit nur noch zwei Masten ausgestattet und wie ein Hoeker besegelt³³. Stets stehen blieb der kleine Besanmast; sein ebenfalls kleines Rahsegel mag die Büse beim Fischen steuerbar vor dem Wind gehalten und ein leichtes Driften achteraus entgegen der Zug-Richtung des schweren Treibnetzes ermöglicht haben, während der oder die anderen Masten (Fockmast, Großmast) wohl zur Verminderung des Winddrucks und damit zur Ruhigstellung des Netzes niedergelegt wurden und dann auf „Galgen“ ruhten³⁴. Dies Bild war Jahrhunderte lang für die Fischerei mit Büsen typisch³⁵; es änderte sich erst in der letzten Phase, in der man – wie zeitgenössische Grafiken (z. B. Groenewegen, 1789; Le Comte, 1831) erweisen und Abb. 14, 15 und

17 zeigen – auf das Niederlegen der Masten verzichtete, nachdem die Besegelung teilweise wieder gewechselt hatte, zu den früher allein vorhandenen Rahsegeln Stag- und bisweilen auch Klüversegel hinzugekommen waren³⁶ und manchmal sogar das kleine Rahsegel am Besanmast durch ein Gaffelsegel ersetzt war (Abb. 15).

Was die Größe der Büse angeht, so lassen sich aus verschiedenen zeitgenössischen Angaben unterschiedliche, nicht allzu genaue Vorstellungen gewinnen. Grundsätzlich gilt wohl, daß die frühe Büse größer war als die spätere: Für die Büse des 15. Jahrhunderts ist bis etwa 60 Tonnen die Rede³⁷, 1572 soll sie (übrigens ein in Emden beheimatetes Exemplar) 70 Lasten Heringe, zum Ende desselben Jahrhunderts im Durchschnitt aber nur noch 15 bis 18 Lasten zu befördern in der Lage gewesen sein³⁸. Für die Zeit nach 1570 werden eine Länge von 20 Metern³⁹, für 1697 eine solche von 71 Fuß und eine Breite von 15 Fuß⁴⁰ angegeben. Generell wird man für die spätere Büse von den Rahmenmaßen 19 bis 22 Meter Länge und 4,70 bis 5,50 Meter Breite auszugehen haben⁴¹. Die von Le Comte⁴² beschriebene späte Büse konnte je nach Bauart 25 bis 40 Lasten Heringe fassen und hatte unbeladen einen Tiefgang von 5 1/2 Fuß, beladen einen solchen von 10 Fuß. – An Besatzungsmitgliedern werden für ca. 1550 18 bis 30 Mann, für das Ende desselben Jahrhunderts 12 bis 14 Mann, für die letzte Phase 14 bis 15 Mann gezählt⁴³, deren Arbeitsverhältnisse, Verpflegung und Entlohnung oft erbärmlich waren⁴⁴.

Für den Bau einer Büse brauchte man 1741 in Vlaardingen, wo allerdings besonders viele Büsen gebaut wurden und man große Erfahrungen hatte, acht Wochen. Die Lebensdauer einer Büse wird für die 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts mit etwa 20 Jahren angegeben, doch sollen auch Büsen, die noch nach 32 Jahren fuhren, keine Ausnahme gewesen sein⁴⁵. Eine voll zum Fang ausgerüstete Büse kostete um 1800 zwischen 18000 und 20000, ein ausgerüsteter Ventjager ca. 600 niederländische Gulden⁴⁶, doch werden – z. B. für Ostfriesland – auch abweichende Preise in Gulden genannt.

Büsen aus Emden

Die Quellen, aus denen sich Näheres über die von Ostfriesland aus betriebene Heringsfischerei mit Büsen gewinnen läßt, sind vergleichsweise spärlich. Dies liegt in erster Linie daran, daß diese Fischerei in Ostfriesland bei weitem nicht den Umfang und die Bedeutung wie in den Niederlanden hatte, und dürfte mit von der Tatsache beeinflusst sein, daß sehr viele Schifffahrt und Fischerei betreffende Akten des Auricher Staatsarchivs im vorigen Jahrhundert als entbehrlich ausgesondert worden sind⁴⁷. Immerhin läßt sich für die Emder Hochseefischerei mit Büsen einiges berichten⁴⁸.

Der Krieg mit Frankreich, in den die Niederlande in der 1. Hälfte des 16. Jahrhunderts durch ihren Landesherrn Karl V. hineingezogen wurden, setzte ihre Fischereischiffe dem Zugriff französischer Kaper aus. Dies veranlaßte einige niederländische Büsenschiffer, sich nach Emden abzusetzen und von dort aus unter quasi neutraler Flagge weiter auf Fang auszufahren. Die Vorteile der mitgebrachten Büsen und der geschäftliche Erfolg der mit ihnen betriebenen Fischerei dürften für Emdener Bürger Anreiz geboten haben, sich – vielleicht auf eine Initiative, die der ums Landeswohl recht besorgten Reichsgräfin Anna zugeschrieben wird – gleichfalls der Fischerei mit Büsen zu widmen, doch wurde ihnen offenbar der Erwerb niederländischer Büsen unter anderem aus Gründen mit Recht befürchteter Konkurrenz verweigert. Man baute also in Emden selbst Büsen⁴⁹: 1552 fünf, dann weitere, so daß 1555 schon 19 Emdener Büsen zur norwegischen Küste unterwegs waren. Schon damals gab es Büsen unter Partenreederei, wie es 1559 für ein aus Jemgum nach Emden erworbenes Exemplar belegt ist^{49a}. Später fischte man vor der schottischen Küste, wozu 1598 laut Seebriefregister 25 Büsen von Emden ausliefen. Knapp 100 Jahre nach ihrer Gründung allerdings ging diese erste Emdener Hochseefischerei mit Büsen wieder ein – aus mancherlei, nicht völlig geklärten Gründen, zu denen sicher auch die niederländische Konkurrenz gehörte.

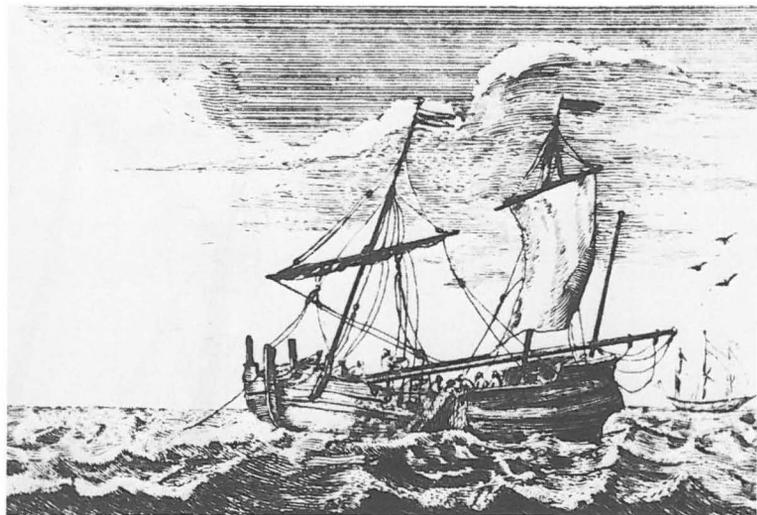
Eine zweite, aus merkantilistischen Erwägungen heraus staatlich initiierte und stark beeinflusste Phase⁵⁰ dieser Fischerei begann nach der Angliederung Ostfrieslands an Preußen. Die

königliche „Octroy“ Friedrichs des II. von 1769 beendete langwierige, vor allem zwischen Emden und Leer kontrovers geführte Verhandlungen wegen einer „Herings-Compagnie“ mit deren Gründung in Emden. Sie war auf Aktien angelegt, wurde für zunächst 15 Jahre mit beträchtlichen Privilegien ausgestattet und sandte erstmals am 8. Juni 1770 sechs Büsen und einen Jager aus, die sämtlich in Emden gebaut worden waren, nachdem man einen Schiffbaumeister zwecks Erwerb entsprechender Erfahrungen in die Niederlande geschickt hatte. Die erste Ausfahrt (wie auch die jeweiligen ersten Ausfahrten der folgenden Jahre) war ein Volksfest; August und September 1770 kehrten die Büsen erstmals mit Fang zurück. Diese Büsen, von denen es 1779 schon 22 (nebst 2 Jagern), 1782 36 und 1799 gar 55 (nebst 3 Jagern) gab, hatten – wie auch auf Abb. 17 zu sehen – jeweils 2 Masten, Groß-, Mars- und Stag- sowie das bekannte kleine Besansegel. Sie führten die Namen ostfriesischer und preußischer Städte, wurden im Durchschnitt von 13 Mann Besatzung bedient und hatten – soweit sie nicht auf einer ihrer zwei bis drei jährlichen Fangreisen waren – den Falderndelft als Liegeplatz. Diese Fangreisen brachten bisweilen recht unterschiedliche Ergebnisse: 1780 landeten 24 Emdener Büsen 555 Lasten Heringe an, während 1781 30 Büsen nur 107 Lasten erzielten. – Für 1779 ist von drei Emdener „Schiffs-Bauereyen“ mit 90 Beschäftigten die Rede, für 1782 in einem Bericht über eine Reise durch Ostfriesland von 4 Werften. Als reine Baukosten einer Emdener Büse werden ca. 11 000 niederländische Gulden angegeben, während eine komplett zur Ausfahrt gerüstete und ausgerüstete Büse ca. 7 180 Reichstaler gekostet haben soll.

Das Bild der Emdener Hochseefischerei mit Büsen veränderte sich während des vierten niederländisch-britischen Krieges 1780 bis 1784 und während der Zeit der mit Frankreich englierten, darum britischen Blockademaßnahmen ausgesetzten „Batavischen Republik“ ab 1795, als niederländische Büsenfischer – ähnlich wie schon an die zweieinhalb Jahrhunderte vorher – nach Emden auswichen, um dessen neutrale Stellung zu nutzen und – diesmal unter preußischer Flagge und mit Emdener Seepässen versehen – unbehelligt weiterzufischen⁵¹. Diese Flaggen und Pässe durften aber nur von Emdener Bürgern geführt werden, was eine Reihe von Schein-Verkäufen niederländischer Büsen an Emdener Einwohner auslöste. Das Verbot solcher Scheingeschäfte, das ausgesprochen wurde, ist wohl nicht sonderlich effektiv geworden, denn es wird einmal von 19 niederländischen Büsen berichtet, die unter preußischer Flagge und mit Emdener Seepässen ausgestattet von britischen Seestreitkräften aufgebracht und nach Yarmouth geführt wurden. Übrigens gab es auch Emdener Unternehmer, die aufgebrauchte niederländische Büsen in England ersteigerten und in Dienst nahmen.

1801 kam es im Zusammenhang mit Bestrebungen zur Auflösung der nun nicht mehr privilegierten Emdener Herings-Compagnie zu einer offiziellen Schätzung des Compagnie-Vermögens, wobei auch die Büsen taxiert wurden⁵²: Je nach Alter der 54 Compagnie-Schiffe – die ältesten davon fuhren 32 Jahre – wurden Werte von 2 500 bis 5 700 niederländischen Gulden, für alle Büsen zusammen ein Wert von gut 185 000 Gulden angegeben, wobei diese Werte nur im Fall der Nutzung der Büsen für den Heringsfang galten; bei anderer Nutzung waren unvergleichlich geringere Werte zu erwarten. 1811 wurde die Emdener Herings-Compagnie tatsächlich aufgelöst⁵³, nachdem die britische Blockade nunmehr auch der Emsmündung ab 1806 als Folge der Besetzung der preußischen Territorien durch napoleonische Truppen die Emdener Hochseefischerei zum Erliegen gebracht hatte. Die compagnieeigenen Büsen und Jager wurden am 28. März 1811 ganz überwiegend an Emdener Unternehmer verkauft, welche dann fünf kleinere, zunächst inaktive Fischereibetriebe gründeten; eine Büse ging nach Leer und von dort aus nach 1814 noch einige Jahre auf Fang. Die zweite Phase der Emdener Hochseefischerei mit Büsen war zu Ende.

Die dritte und letzte Phase⁵⁴ dieser Fischerei begann nach Abzug der französischen Besatzungstruppen und Aufhebung der britischen Ems-Blockade wieder mit staatlicher Unterstützung, als Preußen Ostfriesland erneut in Besitz genommen hatte. 1814 wurde durch eine mit Emdener Interessenten abgestimmte Verordnung der Regierung die Emdener „Direction der Großen Fischerei“ als kollegiale Aufsichtsbehörde geschaffen, die detaillierte Instruktionen für den Heringsfang mit Büsen herausgab. Am 10. Juni desselben Jahres fuhren zum ersten Mal nach

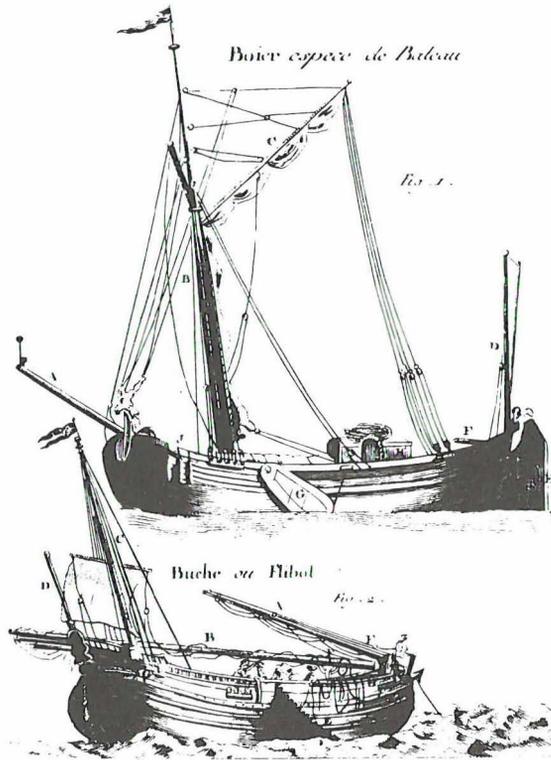


Nr. 11 Dreimastige Buse älteren Typs beim Fang, im Hintergrund größerer Segler; großer, wohl später angebrachter Giebelstein des 17. Jhdts. mit Inschrift am „Peperhuis“, früheres Lagerhaus der Oost-Indischen Compagnie und heute Teil des Rijksmuseums „Zuiderzeemuseum“ in Enkhuizen. (Foto: H. Stettner).

Nr. 12 Dreimastige Buse nicht ganz erkennbaren Typs (flache Heckpartie?) beim Fang, im Hintergrund rechts größerer Dreimaster; nicht identifizierte niederländische Grafik des 18. Jahrhunderts (weitgehend kopiert entweder nach A. van der Laan [ca. 1685–ca. 1756], Grafik Nr. 7 der „Groote Visserij“, oder früher durch van der Laan), 84 × 70 mm. (Foto: Niedersächsisches Landesverwaltungsamt, Landesbildstelle, Hannover).

den napoleonischen Kriegen 31 Büsen von Emden wieder zum Fang von Hering und – nur hilfsweise und gelegentlich –, „Laberdan“ (= Kabeljau)⁵⁵ aus; am 20. Juli erreichte ein Jager dieser Flotte mit seiner Heringsladung Hamburg. Die Gesamtbeute des Jahres 1814 betrug 309 Lasten. Die Heringsfischerei mit Büsen nahm zunächst noch weiteren Aufschwung – 1815 gab es wieder mehr als 50 Büsen in Emden –, doch nach der Abtretung Ostfrieslands an das ungeliebte und wenig förderungsbereite Königreich Hannover im gleichen Jahre zeichnete sich bereits die Stagnation ab.

Eine komplett ausgerüstete Buse kostete damals ca. 23 440 niederländische Gulden. 1817 bestand die Emdener Heringsflotte immer noch aus 51 Büsen und 3 Jagern im Eigentum von fünf Reedern, wobei diese Reeder in unterschiedlicher Weise – z. T. durch gemeinschaftliche Unterhaltung von Jagern und Ausrüstungsbetrieben – zusammenarbeiteten. Wirtschaftsgeschichtlich interessant ist eine im selben Jahr von der „Direction der Großen Fischerei“ der Stadt Emden erteilte Auskunft, nach der die genannten Büsen und Jager im Durchschnitt insgesamt mit Arbeit versorgten: 120 Seiler, Spinner und Hechler, 60 Böttcher, 50 Schiffszimmerleute, 60 Segelmacher, 100 Netzarbeiter, 500 Netzstricker in Emden und weitere 500 in den umliegenden Dörfern, 800 Mann Schiffsbesatzung und viele Emdener Gewerbetreibende als Ausrüster der Büsen⁵⁶. Diese Auskunft war erteilt worden, um deutlich zu machen, welcher wirtschaftliche Verlust dem Raum Emden drohte, falls Emdener Büsen-Reeder wegen der mangelnden staatlichen Förderung durch die hannoversche Regierung ihre Betriebe ins Ausland verlegen sollten, wie erwogen wurde. 1821 kam es tatsächlich zu solcher Verlegung: Der größte der Emdener Reeder und Promotor der Heringsfischerei, der niederländische Konsul Abegg, stationierte seine 24



Nr. 13 unten: Dreimastige Büse jüngerer Typs (mit Rundheck und Hakkebord, hier französisch als Buche in typologisch bedenklicher Weise mit Flibot, nld. Vlieboot, gleichgesetzt*), beim Fang; Grafik aus Diderot, d'Alembert u. a.: *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Paris 1751–1780, Tafelband „Marine“, kl. Ausg., 122 × 167 mm. (Foto: Niedersächsisches Landesverwaltungsamt, Landesbildstelle, Hannover).

Büsen im niederländischen Enkhuizen, wo ihm u. a. Prämienzahlungen für auslaufende Büsen zugesagt worden waren (die es in preußischer Zeit für Emdener Büsen auch gegeben hatte); in Emden blieben nur noch die 28 Büsen der anderen Reeder zurück.

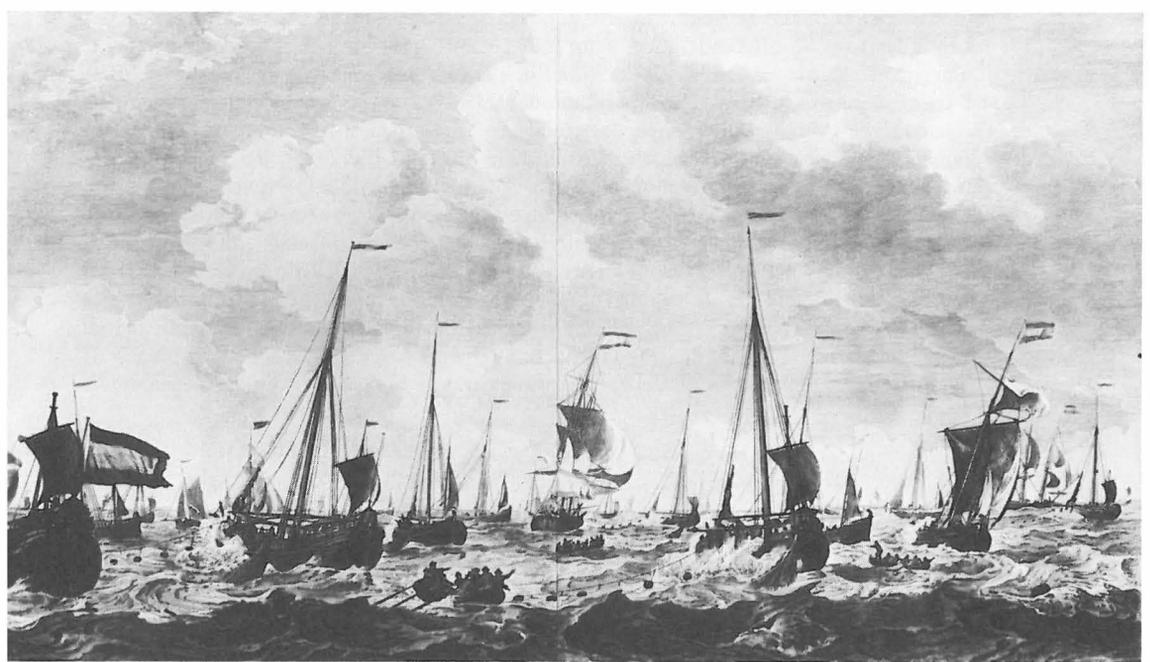
Nach diesem Aderlaß ging es mit der Emdener Büsenflotte bergab. Schiffsverluste in Stürmen auf See und bei Strandungen wurden kaum durch Neubauten ausgeglichen, so daß 1832 nur noch 19 Büsen und 3 Jager, 1842 12 Büsen und 1 Jager, 1852 10 Büsen und 1 Jager vorhanden waren⁵⁷. 1853 gab es nur noch einen Fischereibetrieb in Emden, die „Harmonie“. Ihr Gebäudebestand fiel 1858 weitgehend einem Großbrand zum Opfer, als ihre sechs Büsen ausfahrbereit am Kai lagen; sie sollten nie mehr ausfahren, denn die Reederei war ruiniert, da ihre Feuerversicherung nicht zahlungspflichtig gemacht werden konnte. Die sechs letzten Emdener Büsen lagen noch lange im Hafen und wurden schließlich abgewrackt. Neue wurden nicht mehr gebaut. Die Logger waren besser⁵⁸.

* Diese bedenkliche Gleichsetzung ist auch schon früher erfolgt; dazu van Beylen: a. a. O., S. 139; Petrejus: a. a. O., S. 185f. m. Abb.; s. auch Hagedorn: a. a. O. (Anm. 9), S. 96 ff.

Das Bild der Büse

Büsen gibt es nicht mehr. Jedenfalls ist dem Verfasser nicht bekannt, daß sich irgendwo eine Original-Büse aus der Zeit erhalten hätte, und er weiß auch nichts von Wrackfunden solcher Qualität, daß sich aus ihnen ein authentisches Bild der zeitgenössischen Büsen gewinnen ließe⁵⁹. Wer dieses Bild dennoch sucht, ist außer auf Beschreibungen auf alte Malerei (einschließlich der „naiven“ Fliesenmalerei) und Grafik, auf alte Steinmetzkunst (Giebelsteine), alte Schmiedekunst (Windfahnen), sonstige alte Volkskunst (gravierte Gläser, geschnitzte Holzreliefs) und auf alte Modelle angewiesen. J. Ploeg, Modellbau-Berater des Visserijmuseums Vlaardingen, hat die wohl umfang- wie aufschlußreichste Sammlung von Ansichtsmaterial zur Geschichte der Büse zusammengetragen und nennt einiges davon in den in Anm. 5 und 10 näher bezeichneten Publikationen, die durch nachfolgende Ausführungen teilweise ergänzt werden mögen.

Die ältesten sicheren Büsen-Darstellungen finden sich als Dekorationen auf niederländischen Land- bzw. Seekarten des 16. Jahrhunderts – Jan de Beeldsnijder (1526), Christiaan Sgrooten (1573), Lucas Jansz. Waghenaer (1584) –, auf einem im Gemeentemuseum Zierikzee (Duiveland) aufbewahrten Oelgemälde der Wasserfront dieser Stadt aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts sowie auf der in Anm. 32 genannten Zeichnung van den Wijngaerde's aus der Mitte desselben Jahrhunderts⁶⁰. Aus dem „Goldenen Jahrhundert“ der Niederlande zwischen 1600 und 1700 sind relativ viele Darstellungen von Büsen erhalten geblieben, so beispielsweise auf Oelgemälden A. de Verwer's († um 1650)⁶¹, Simon de Vlieger's (1601–1653), Reinier Nooms' (alias Zeeman, ca. 1623–1664) und Jan Vermeer's (1632–1675; seine berühmte Ansicht von Delft



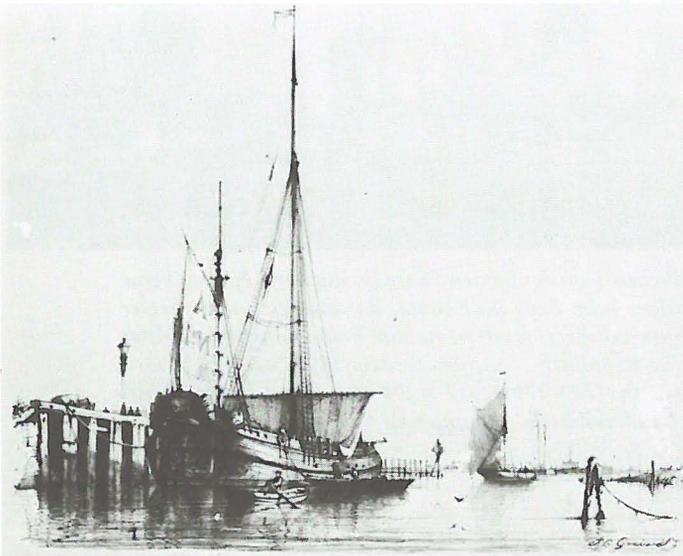
Nr. 14 *Zweimastige Büsen unterschiedlichen Typs der letzten Phase (in der beim Fischen keine Masten mehr niedergelegt wurden) beim Fang im Konvoi, dazwischen andere Segler (die beiden größeren Begleitschutz-Schiffe ?) sowie bemannte Boote; Grafik aus: Atlas van de zeehavens der Bataafsche Republiek . . ., Amsterdam 1805, nach H. Kobell (1751–1779) graviert von M. Sallieth (1749–1791), 352 × 204 mm. (Foto: Niedersächsisches Landesverwaltungsamt, Landesbildstelle, Hannover).*

zeigt rechts zwei Büsen von achtern), auf Grafiken von Jan Porcellis (1584–1632) und ebenfalls von Nooms sowie auf einer Zeichnung Willem van de Velde (entweder des Älteren [ca. 1611–1693] oder des Jüngeren [1633–1707]), wo es sich um eine *Hoekerbuis* handelt⁶². Aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts interessiert besonders die ganz dem Heringsfang mit Büsen gewidmete, auf Zeichnungen Sieuwert van der Meulens (um 1700) basierende, 17 Blätter umfassende Grafik-Serie „Groote Visserij“ des Adolf van der Laan (ca. 1685 – ca. 1756)^{62a}. Büsen, einen dreimastigen Hoeker als Büsen-Begleitschiff sowie Jagers stellen mehrere grafische Blätter Gerrit Groenewegens von 1789 dar⁶³. Eine Büse – vielleicht die letzte, die von einem ihrer Zeitgenossen abgebildet wurde – hat P. Le Comte⁶⁴ in seiner 1831 erschienenen Sammlung litografiert.

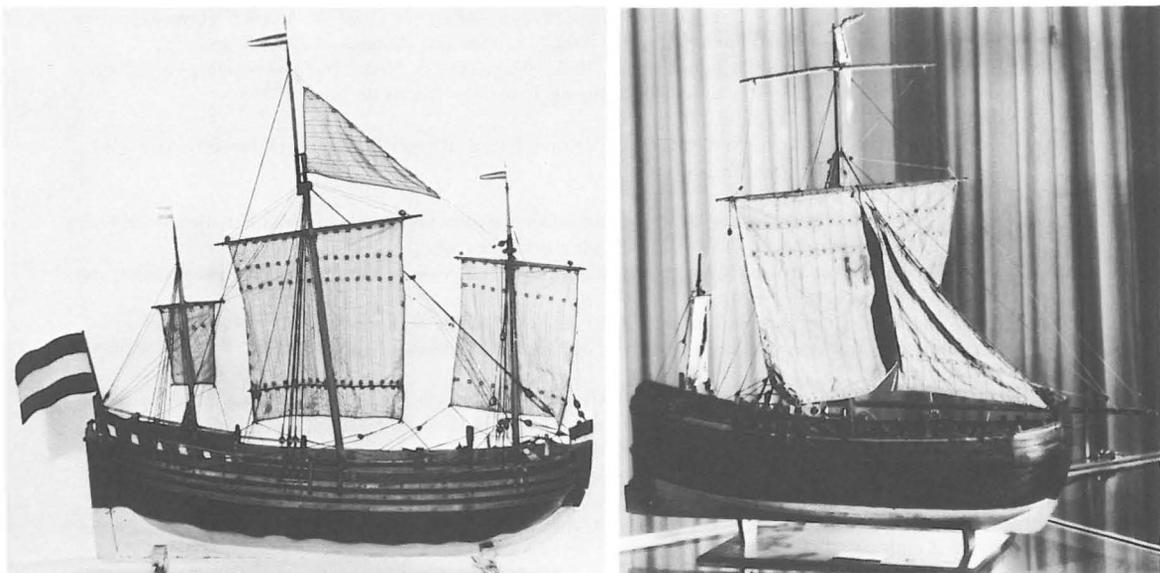
Drei der Blätter aus der vorgenannten Grafik-Serie van der Laans bilden die Vorlage für ein großes, aus 10 × 5 braun-weißen Fliesen bestehendes, mit Rocailles üppig verziertes Tableau, das mehrere Büsen zeigt, in den sechziger Jahren des 18. Jahrhunderts in der Rotterdamer Manufaktur des Jan Aalmis entstand und über einen Altonaer Käufer schließlich seinen Weg ins Hamburgische Museum für Kunst und Gewerbe fand⁶⁵. Etwa aus derselben Zeit stammt ein weiteres, 5 × 6 braun-weiße Fliesen umfassendes, mit Rokoko-Rankenwerk geschmücktes Tableau, auf dem mehrere Büsen – davon eine nach ihrem Wappen aus De Rijp (Noord-Holland) – zu sehen sind und das zum Bestand des Rijksmuseums „Zuiderzeemuseum“, Enkhuizen gehört⁶⁶. Ein wohl nach derselben Vorlage gefertigtes, entsprechend ähnliches, jedoch aus nur 4 × 5 blau-weißen Fliesen bestehendes Tableau, auf dem die Büse im Vordergrund am Hakkebord eine alttestamentarische Szene mit der Unterschrift „TLANT VAN BELOFTE“ zeigt, findet sich im Tegelmuseum It Noflik Sté zu Otterlo (Gelderland)⁶⁷.

Das genannte Enkhuizer Museum bewahrt auch einen eine Büse darstellenden Giebelstein des 18. Jahrhunderts aus Monnikendam auf. Vom 1598 gebauten, inzwischen abgebrochenen östlichen Haupttor Rotterdams stammt eine Windfahne aus vergoldetem Eisen in Form einer Büse, die sich im Historisch Museum dieser Stadt befindet. Drei Büsen zeigt ein graviertes Prachtglas des 18. Jahrhunderts im National Scheepvaartmuseum Antwerpen. Eine weitere Büse zwischen den Wappen von Veere und Vlissingen weist ein Zierbrett aus Eiche auf, das vom Ende des 16. Jahrhunderts stammen könnte und im Zeeuws Museum zu Middelburg verwahrt wird⁶⁸.

Alte Modelle von Büsen sind sehr selten. Das älteste komplette, seit seiner Herstellung Mitte des 17. Jahrhunderts in einigen Teilen fehlerhaft rekonstruierte Modell einer Büse zeigt Abb. 16; es war von jeher in der Großen Kirche zu Maassluis (westl. Rotterdam), wo es sich noch heute befindet⁶⁹. Ein anderes Modell aus der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts – das der aus De Rijp stammenden „Vigelandie“⁷⁰ – ist im Besitz des Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum zu Amsterdam, wo übrigens auch eine Kopie des Modells aus Maassluis vorhanden ist. Zwei historische Modelle – darunter ein dort *Vlaardinge logger* (!) genanntes



Nr. 15 *Zweimastige Büse der letzten Phase am Kai, im Hintergrund andere Segler; niederländische Grafik (Litografie) aus der Mitte des 19. Jhdts. mit kaum lesbarer Signatur (F. G. Greiser ?), 225 × 178 mm. (Foto: Niedersächsisches Landesverwaltungsamt, Denkmalpflege, Hannover).*



Nr. 16 Dreimastige Büse jüngeren Typs (mit Rundheck und Hakkebord), ältestes bekanntes vollständiges, in einigen Teilen fehlerhaft rekonstruiertes Modell aus der Mitte des 17. Jhdts. in der Großen Kirche zu Maassluis. (Foto: T. Mastenbroek, mit Genehmigung der Kerkevoogdij Herv. Gemeente, Maassluis).

Nr. 17 Zweimastige Büse der letzten Phase, nach dem Hannoverschen Staatswappen am Hakkebord zu urteilen im Zustand der Zeit nach 1815, Modell im Ostfriesischen Landesmuseum zu Emden. (Foto: Fokuhl i. A. des Ostfriesischen Landesmuseums Emden).

Fragment aus dem 16. Jahrhundert – finden sich in der reformierten Kirche der ehemaligen Zuiderzee-Insel Marken. Zwei weitere kleine gehören zum Bestand des Fries Scheepvaart Museum in Sneek⁷¹. Abb. 17 schließlich zeigt das Modell einer Büse der letzten Phase aus dem Ostfriesischen Landesmuseum in Emden^{72,73}. – Von neueren Rekonstruktionsmodellen ist außer dem einer zweimastigen Büse im Rijksmuseum „Zuiderzeemuseum“ zu Enkhuizen besonders dasjenige einer dreimastigen Büse mit Rundheck im Visserijmuseum Vlaardinggen hervorzuheben, das nach auf Cornelis van Yk (1697) gestützten Angaben und Zeichnungen J. Ploeg's durch K. van der Meer (Haarlem) so genau als möglich gebaut wurde⁷⁴.

Weiteres, mit Ausnahme der Abb. 16 und 17 vorstehend nicht erwähntes Anschauungsmaterial bieten die hier beigegebenen Abbildungen, deren Originale zu den Nrn. 1 bis 9 (Fliesen) und 12 bis 15 (Grafiken) der Privatsammlung des Verfassers entstammen⁷⁵.

Anmerkungen:

- 1 Vgl. J. Pluis: De invloed van de etsen van A. van der Laan op de tegelschilders van schepentableaus, Sneek (Fries Scheepvaartmuseum) o. J.; ders.: Schiffsbilder auf Fliesen, in: Friesisches Jahrbuch, Bredstedt 1970, S. 9 ff.; ferner H. Stettner: Küstenschiffe und Uferlandschaften auf alten Fliesen, in: Ostfriesland, Heft 2, Leer 1973, S. 35 ff.; ders.: Große Segelschiffe auf alten Fliesen, a.a.O., Heft 3, Leer 1974, S. 15 ff.
- 2 Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum (Hrsg.): Provisional catalogue of exhibits . . ., Amsterdam 1969, Anm. vor Nr. 242, zit. nach J. Janssonius.
- 3 J. van Beylen: Schepen van de Nederlanden, Amsterdam 1970, S. 127, auch unter Hinweis auf Antwerpener Schiffs-Bodenfunde, sowie S. 135 f., unter Berufung auf van Boxhorn (1644); ferner E. W. Petrejus: Oude zeilschepen en hun modellen, Bussum 1971, S. 183.

- 4 Näheres bei F. Kluge: Seemannssprache, Halle 1911, S. 167f.; ders. und W. Mitzka: Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache, Berlin ²⁰1967, S. 113, und Petrejus, a.a.O., S. 183.
- 5 J. Ploeg: Speurtocht naar Haringbuizen, in: Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeege-schiedenis, 25, 1972, S. 30f., unter Berufung auf Franz van Mieris de Jonge (1753).
- 6 Van Beylen: a. a. O., S. 135 u. 129.
- 7 Petrejus: a. a. O., S. 183, unter Berufung auf Velius (1648) u. Reygersbergh (1551); van Beylen: a. a. O., S. 136, unter Berufung auf Velius (1604).
- 8 Van Beylen: a. a. O., S. 136.
- 9 B. Hagedorn: Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, Berlin 1914, S. 92ff.; van Beylen: a. a. O., S. 134f.; Petrejus: a. a. O., S. 184.
- 10 Visserijmuseum Vlaardingen (Hrsg.): Driemastbuizen bij de vleet = Handleiding bij de tentoonstelling dec. 1972 tot mrt. 1973, S. 4.
- 11 J. C. Mollema: Geschiedenis van Nederland ter zee, Tweede deel, Amsterdam 1940, S. 87.
- 12 C. van der Aa in: Atlas van de zeehavens der Bataafsche Republiek . . . , Amsterdam 1805, Sp. 5; Petrejus: a. a. O., S. 186.
- 13 Van der Aa: a. a. O., Sp. 8; P. le Comte: Afbeeldingen van Schepen en Vaartuigen . . . , Amsterdam 1831, S. 46; C. R. Boxer: The Dutch Seaborne Empire 1600–1800, Harmondsworth/G. B. (Penguin) 1973, (1. Ausg. London [Hutchinson] 1965), S. 48, unter Berufung auf De la Court (1662). – Wie immer man auch die oben genannten Zahlen wertet, sie verweisen die Zahl von „12000 besegelten Schif-fen“, die nach einer früheren (6.) Auflage von Meyers Großem Konversationslexikon, 9. Band, 1907, Stichwort „Hering“, S. 209, alle Jahre am 24. Juni von Texel aus zum Heringsfang ausliefen, in den Be-reich der Phantasie.
- 14 J. P. van de Voort: De nederlandse noordzeevisserij, Vlaardingen o. J., S. 5f.; H. A. H. Boelmans Kranenburg: De zeevisserij in de Gouden Eeuw, in: „MA-1649“, Handleiding bij de tentoonstelling „De Scheepsmodellen uit de Grote Kerk te Maassluis“, Vlaardingen, Museum voor de Nederlandse Zeevisserij, feb. tot apr. 1968, S. 2.
- 15 Boelmans Kranenburg: a. a. O., S. 3
- 16 Boxer: a. a. O., S. 307ff. – Schon vorher und immer wieder hatte die Enkhuizer Büsenflotte unter feind-lichen Kapern zu leiden gehabt. Sie verlor z. B. lt. Mollema: a. a. O., S. 77, um 1600 durch Kaper aus Duinkerken und Nieuwpoort in nur einem Jahr an die 100 Schiffe, und lt. van de Voort: a. a. O., S. 6, 1703 noch einmal die gleiche Anzahl durch einen französischen Überfall im Spanischen Erbfolgekrieg – Indizien für die Größe dieser Flotte.
- 17 Van de Voort: a. a. O., S. 6.
- 18 Van de Aa: a. a. O., Sp. 5; Le Comte: a. a. O., S. 46; Boxer: a. a. O., S. 306f.; Petrejus: a. a. O., S. 186.
- 19 Petrejus: a. a. O., S. 183 u. 186.
- 20 Van der Aa: a. a. O., Sp. 4 ff.; Le Comte: a. a. O., S. 49f.
- 21 Visserijmuseum Vlaardingen: a. a. O., S. 3.
- 22 Petrejus: a. a. O., S. 188, nennt eine Gesamtlänge des aus 65–70 Teil-Netzen bestehenden Heringsnet-zes von ca. 1800 Metern (das in der letzten Phase der Treibnetzfisherei, als es längst keine Büsen mehr gab, sondern Motorlogger, bis auf 4 Kilometer anwuchs – s. van de Voort: a. a. O., S. 13).
- 23 S. auch van Beylen: a. a. O., S. 139.
- 24 Visserijmuseum Vlaardingen: a. a. O., S. 4, mitgeteilt für 1440; van Beylen: a. a. O., S. 130f., unter Be-rufung auf Reygersbergh (1551) mitgeteilt für 1511 und 1524; Mollema: a. a. O., S. 29f., mitgeteilt für 1547 und 1552, sowie S. 275, mitgeteilt für 1652, in welchem Jahr überlegene britische Seestreitkräfte unter Admiral Blake eine geschützte niederländische Heringsfangflotte überfielen und außer vielen Bü-sen mehr als zehn kleine Kriegsschiffe nahmen bzw. versenkten, die offenbar den Begleitschutz versehen hatten.
- 25 Van Beylen: a. a. O., S. 138f., unter Berufung auf Witsen (1671).
- 26 Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum: a. a. O., Anm. zu Nr. 245; vgl. auch die Angaben bei van der Aa: a. a. O., Sp. 8, über die von der Heringsfisherei Profitierenden.
- 27 Van Beylen: a. a. O., S. 139f.; Petrejus: a. a. O., S. 186; Le Comte: a. a. O., S. 47.
- 28 So für möglich gehalten von van Beylen: a. a. O., S. 140.
- 29 So Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum: a. a. O., Anm. vor Nr. 242.
- 30 Van Beylen: a. a. O., S. 135ff., unter Berufung auf van Boxhorn (1644) und spätere Autoren, auf eine Abbildung von ca. 1480 sowie auf Abbildungen kleiner Büsen auf Land- resp. Seekarten des 16. Jahr-hunderts.
- 31 Le Comte: a. a. O., S. 47.

- 32 So deutlich erkennbar schon auf einer im Nationaal Scheepvaartmuseum zu Antwerpen aufbewahrten, mehr als 10 Meter langen zusammengesetzten Zeichnung „Zelandiae Descriptio“ Antoon van den Wijngaerde's aus der Mitte des 16. Jahrhunderts, auf die van Beylen: a. a. O., S. 137f., und Petrejus: a. a. O., S. 185, verweisen, von der sich eine Fotokopie im Besitz des Verfassers befindet und auf der mehrere Büsen dargestellt sind; s. auch Le Comte: a. a. O., S. 48.
- 33 Van Beylen: a. a. O., S. 141; van de Voort: a. a. O., S. 20; Le Comte: a. a. O., S. 48; Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum: a. a. O., Anm. zu Nr. 243; Visserijmuseum Vlaardingen: a. a. O., S. 5. Zweimastige Büsen mit Hoeker-Takelung neben dreimastigen Büsen zeigt allerdings auch schon die in Anm. 32 genannte van den Wijngaerde'sche Zeichnung.
- 34 Völlig ausreichend geklärt scheinen jedoch das Niederlegen von Fock- und Großmast, das nach Ploeg: a. a. O., S. 31, durch Scharniere ermöglicht wurde, sowie das Stehenbleiben von Besanmast mit -segel nicht. Letzteres war lt. van Beylen: a. a. O., S. 140, der sich auf Witsen (1671) beruft, vorgeschrieben, „maar bovendien had dit nog een praktische reden, omdat het schip dan rustiger en beter achter de vleet (Treibnetz) lag“. Im erläuterten Text zur Grafik „Harinck-Buysen“ (a. 7.) in der 1970 in Alphen/Rijn erschienenen Neuauflage von R. Nooms' (ca. 1623–1664) „Verscheyde Schepen en Gesichten van Amstelredam“ heißt es: „De fokke- en grote mast zijn gestreken om de windvang te verminderen en de bezaan houdt de kop op zee“. Im Begleittext zum Foto einer späten, auch hier unter Nr. 17 abgebildeten Büse im 1963 erschienenen „Emder Rathaus – Kulturspiegel Ostfrieslands“ betitelten Führer durch das Ostfriesische Landesmuseum, S. 78, wird gar ausgeführt: „Der Großmast mit der Großrah und den beiden Focksegeln ist umlegbar, damit das Einholen der Netze mittels des an Deck befindlichen Drehspills nicht behindert wird. Das kleine Rahsegel am Besanmast gibt dagegen dem Schiff die während des Fischens auf See erforderliche langsame Fahrt“.
- 35 Ploeg: a. a. O., S. 26, van de Voort: a. a. O., S. 20, und Visserijmuseum Vlaardingen: a. a. O., S. 5, weisen darauf hin, daß es auf Galgen niedergelegte Masten nur bei dreimastigen Büsen gegeben habe, daß also der Großmast bei zweimastigen Büsen stets stehen geblieben sei. Dem widersprechen jedoch die Abbildungen Nrn. 7 bis 9, die Fliesen mit darauf gemalten zweimastigen Büsen zeigen, deren jeweiliger Großmast sehr wohl niedergelegt ist, sowie der in Anm. 34 zitierte und auf eine zweimastige Büse (Abb. 17) bezogene Emder Text.
- 36 Le Comte: a. a. O., S. 48.
- 37 Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum: a. a. O., Anm. vor Nr. 242; Boxer: a. a. O., S. 48, unter Berufung auf De la Court (1662).
- 38 Hagedorn: a. a. O., S. 93; Petrejus: a. a. O., S. 185.
- 39 Petrejus: a. a. O., S. 186.
- 40 Van Beylen: a. a. O., S. 141, unter Berufung auf van Yk (1697).
- 41 Van de Voort: a. a. O., S. 20.
- 42 A. a. O., S. 46 u. 48.
- 43 Petrejus: a. a. O., S. 185, z. T. unter Berufung auf Reygersbergh (Ausgabe 1646). Auf Büsen der in Anm. 32 genannten Zeichnung van den Wijngaerde's sind mehrfach Besatzungsmitglieder, in einem Fall 15, in einem anderen Fall 10, an Deck zu sehen. S. im übrigen von der Aa: a. a. O., Sp. 4; Le Comte a. a. O., S. 46f., wo die einzelnen Besatzungsmitglieder vom *stuurman* über die *spilloopers* bis zum *afhouder* genannt und deren Tätigkeiten beschrieben sind.
- 44 Boxer: a. a. O., S. 74ff., wo besonders auf zeitgenössische Berichte des 17. Jahrhunderts Bezug genommen wird.
- 45 Petrejus: a. a. O., S. 186; vgl. auch S. 172.
- 46 Van der Aa: a. a. O., Sp. 4 u. 7.
- 47 Lt. freundl. Auskunft von Dr. Leerhoff, Niedersächsisches Staatsarchiv Aurich.
- 48 Der Verfasser ist dem Küstenarchiv auf Juist, Dr. A. Lang, für Auskünfte und Hinweise zu besonderem Dank verpflichtet.
- 49 B. Hagedorn: Ostfrieslands Handel und Schifffahrt im 16. Jahrhundert, Berlin 1910, S. 110ff.; L. Hahn: Ostfrieslands Heringsfischereien, Oldenburg 1941, S. 12ff., unter Berufung auf Beninga (1490–1562), Emmius (1547–1629) und neuere Autoren, ferner S. 17f.
- 49aP. van Renscn: Mitteilungen über das Schiffswesen Ostfrieslands im XVI. Jahrhundert in JahrbGes-BildKunst, 15. Bd., 1. Heft, Emden 1903, S. 179.
- 50 Fr. L. J. Fischbach: Historische politisch-geographisch-statistisch und militärische Beyträge, die königlich preussischen und benachbarten Staaten betreffend, 1. Teil, Berlin 1781, S. 127, 136 u. 140ff. – S. 144ff. mit Abdrucken der alten Emder Heringsordnung von 1597, der königl.-preuß. Octroy für die Emder Heringscompagnie sowie der „Convention“ dieser Compagnie, beide vom August 1769 –, fer-

- ner 2. Teil, Berlin 1782, S. 309 f., 314 ff. u. 351 f.; Wöchentliche Ostfriesische Anzeigen und Nachrichten, 1770 und folg. Jahrgänge mit verstreuten Einzelnachrichten; A. Müller: Emdens Seeschiffahrt und Seehandel von der Besitزرgeifung Ostfrieslands durch Preußen bis zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals 1744–1899, 1. Teil, in: Hansische Geschichtsblätter 55, 1930, Lübeck 1931, S. 105 ff. u. 117 ff.; Hahn: a. a. O., S. 20 ff., S. 125 ff. bzw. 131 ff. ebenfalls mit Abdrucken der vorgehen. Heringsordnung und der Octroy.
- 51 Hahn: a. a. O., S. 35 ff.
- 52 Hahn: a. a. O., S. 41.
- 53 Hahn: a. a. O., S. 47 ff.
- 54 „Bekanntmachungen, Anzeigen und Nachrichten von Emden“ 1814 und folg. Jahrgänge mit verstreuten Einzelnachrichten; Müller: a. a. O., S. 149 ff.; Hahn: a. a. O., S. 57 ff.
- 55 Näheres zur Laberdan-Fischerei bei Hahn: a. a. O., S. 81 f.
- 56 Hahn: a. a. O., S. 69 ff. Vgl. hierzu den oben S. 169 mitgeteilten Kreis von Menschen, dem eine niederländische Büse des 17. Jahrhunderts im Durchschnitt Arbeit gab.
- 57 Hahn: a. a. O., S. 87 f., bietet eine tabellarische Übersicht über die Emdener Büsenbestände im Laufe der Jahre.
- 58 Zu Gründen und Umständen der Verdrängung der Büsen durch Logger s. van de Voort: a. a. O., S. 6 u. 21.
- 59 Für gegenteilige Mitteilungen wäre der Verfasser dankbar.
- 60 Van Beylen: a. a. O., S. 136 ff.; Petrejus: a. a. O., S. 184 f. Ein Ausschnitt (mit 2 Büsen) einer Seekarte aus Waghenaer's „Spiegel der Zeevaert“ ist bei Ploeg: a. a. O., S. 27, abgebildet, desgleichen ein Ausschnitt (mit Büse) des Gemäldes aus Zierikzee in: Op de Rede – het leven aan de waterkant in Europese havens, Katalog der gleichnamigen Ausstellung von Juli bis September 1973 in Antwerpen, S. 64 oben, mit Beschreibung in Anm. A 18.
- 61 Zwei davon angeboten auf der Antiekbeurs zu Delft 1973.
- 62 Van Beylen: a. a. O., Abb. XXVII (Simon de Vlieger) gegenüber S. 121, S. 302 f., S. 139 f., Abb. XXVIII (Willem van de Velde) gegenüber S. 136, S. 303; Verscheyde Schepen en Gesichten van Amstelredam, Naer't leven afgetekent en opt Cooper gebracht, door Reinier Nooms, alyas zeeman, Neuausgabe Alphen/Rijn 1970, Tafel a 7.
- 62a Amsterdam o. J., („By Petrus Schenk . . . in Vischers Atlas“), mehr. Ausg.
- 63 Verzameling van Vier en tachtig Stuks Hollandsche Schepen Geteekend en in koper gebragt door G. Groenewegen, Rotterdam 1789, Tafeln D 1 bis 5.
- 64 A. a. O., Tafel 39.
- 65 Pluis: a. a. O. De invloet . . . , Abschn. II sowie Abb. 19–22; a. a. O. Schiffsbilder . . . , S. 12 u. Abb. S. 17 ff.
- 66 D. F. Lunsingh Scheurleer: De verzameling tegels in het Rijksmuseum „Zuiderzeemuseum“ te Enkhuizen, Derde Serie, „Uit het Peperhuis“, Nr. 5/6, Enkhuizen, September 1966, 1. u. 2. Umschlagseite; Op de Rede, Anm. K 8.
- 67 P. Clarijs: Een huis vol tegels, Amsterdam 1970, S. 120 f.
- 68 Op de Rede, Anm. M 23, M 15, D 18, D 12.
- 69 Näheres mit Abb. bei J. van Dorp: „MA-1649“, Handleiding bij de tentoonstelling „De Scheepsmoedellen uit de Grote Kerk te Maassluis“, Vlaardingen, Museum voor de Nederlands Zeevisserij, feb. tot apr. 1968, S. 5 ff.; Petrejus: a. a. O., S. 189 ff.; van Beylen: a. a. O., S. 140.
- 70 Abb. bei Petrejus: a. a. O., S. 187, und Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum: a. a. O., neben Anm. 245.
- 71 Dortiger Katalog, o. J., Nr. K 13.
- 72 Ein anderes Foto dieses Modells findet sich im „Emder Rathaus – Kulturspiegel Ostfrieslands“ betitelten Katalog des Ostfriesischen Landesmuseums, Emden 1963, S. 79, wo allerdings der S. 78 vorhandene Begleittext hinsichtlich gewisser Angaben zu Fang und Besegelung Bedenken begegnen muß.
- 73 Der Verfasser wäre für Nachweise anderer alter Büsen-Modelle dankbar.
- 74 Abb. bei van de Voort: a. a. O., S. 26; Abb. mit Erläuterung bei Visserijmuseum Vlaardingen: a. a. O., S. 6.
- 75 Vgl. auch H. Stettner: Schiffe auf Fliesen, Bremerhaven 1976 (= Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums 6).