

MODERNER VOLKSTÜMLICHER BOOTSBAU AN DER WARTA (WARTHE)

VON JERZY LITWIN

Bei meinen Feldforschungen über den polnischen volkstümlichen Bootsbau, die ich seit 1973 durchführe, kam interessantes Dokumentationsmaterial¹ zutage, das eine genaue Darstellung der im Bootsbau erhaltenen Traditionen erlaubt und die Möglichkeit bietet, die Entwicklung des Bootsbaus nach der Art des Gewässers (Fluß, Haff, Binnensee) und der Umgebung, wo die Objekte gefunden wurden (Flußgebiete, Seenplatte), zu bestimmen. Systematische Forschungen haben gezeigt, daß Boote aus polnischem Gebiet verschiedene technische Besonderheiten haben, die dem jeweiligen Einsatzgebiet auf einem Fluß, einer Seengruppe oder auf einem Haff bzw. Meerbusen entsprachen. Bevor nun eine vollständige Dokumentation über sämtliche volkstümlichen Boote in Polen veröffentlicht wird, soll die Lage im volkstümlichen Bootsbau in einigen Regionen vorgestellt werden, um die Bearbeitungsmethode für das gesammelte Material und vorläufige Ergebnisse zur Diskussion zu stellen.²

Der Bootsbau an der Warta (Warthe), dem größten Nebenfluß rechts der Oder (Odra), ist noch nie ausführlich untersucht worden.³ Informationen über die Berufe, die in den zahlreichen Dörfern an der Warta vorkommen und mit diesem großen Tieflandfluß zu tun haben, sind ebenfalls außerordentlich dürftig. Bekannt sind lediglich einige Veröffentlichungen über die Entwicklung der Fischerei in der Umgebung von Poznań (Posen)⁴. Manche Details über Boots- und Schiffstypen von der Warta sind in Veröffentlichungen zu breiteren Themenbereichen enthalten.⁵ Dabei sind die Arbeiten von B. Ślaski besonders interessant, weil er regionale Bezeichnungen für einige Bootstypen erwähnt, auf ihre Bedeutung eingeht und technische Daten nennt. Aus diesen Veröffentlichungen, vor allem aber aus seinem Wörterbuch über den Sprachgebrauch in der Warta-Fischerei Anfang des 20. Jahrhunderts geht hervor, daß man sich dort noch an Einbäume (*kopalnica*⁶) erinnert. Allgemein üblich war dagegen die Nutzung eines Plankenbootes, der *szkutka*. Die größere *bata* war dagegen in Wirklichkeit ein schwimmender Fischhalter. B. Ślaski spricht von *einem großen, stabilen Fischhalter in der Form eines Bootes*.⁷

In der Handelsschifffahrt waren Holzkähne üblich, die wegen ihrer auf unterschiedliche Schleusen und Kanäle zugeschnittenen Größe je nach Fahrtgebiet *berlinki*, *odraki* oder *finówki*⁸ genannt wurden. Sie fuhren von der Oder bzw. Noteć in die Warta ein und gelangten anscheinend bis nach Konin.⁹ Der obere Lauf dieses Flusses war nämlich für die Schifffahrt zu seicht. Auch die zahlreichen Prähme und Fährboote, die in Wirklichkeit etwas größere *szkutkas* waren, gehörten zu den traditionellen Wasserfahrzeugen.

Moderne Formen des Bootsbaus an der Warta

In Ermangelung ausreichender Literaturquellen über den volkstümlichen Bootsbau an der Warta habe ich in dieser Arbeit fast ausschließlich das Material meiner Feldforschungen aus

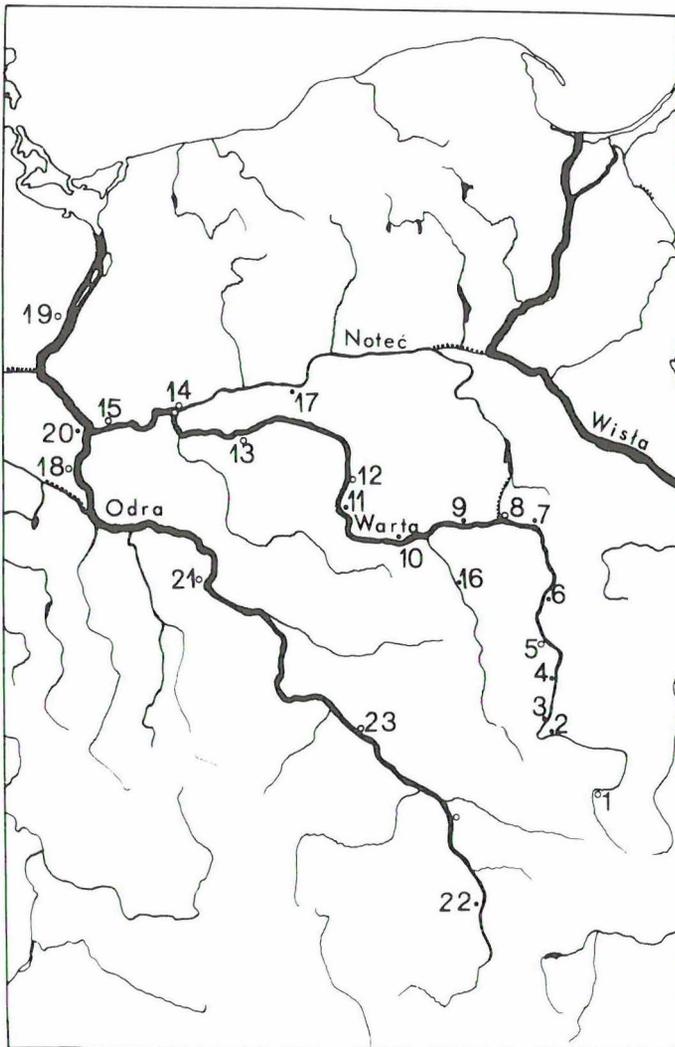


Abb. 1 Warta (Warthe),
Odra (Oder) und Noteć.
Die Zahlen bezeichnen
folgende Orte:

- 1 Częstochowa
- 2 Bobrowniki
- 3 Przewóz
- 4 Jarocice
- 5 Sieradz
- 6 Książę Młyny
- 7 Ochle
- 8 Konin
- 9 Łądek bei Łąd
- 10 Czeszewo
- 11 Rogalinek
- 12 Poznań (Posen)
- 13 Międzychód
- 14 Santok
- 15 Kostrzyn
- 16 Kalisz
- 17 Góra bei Czarnków
- 18 Frankfurt
an der Oder
- 19 Schwedt
- 20 Kietz
- 21 Nowa Sól
- 22 Przewóz (bei Koźle)
- 23 Wrocław (Breslau)

gewertet.¹⁰ Im Verlauf dieser Forschungen habe ich mehrere am Fluß gelegene Dörfer und Siedlungen besucht und Mitarbeiter der Museen von Poznań und Gorzów Wielkopolski befragt. Das gesammelte Material ist sehr aufschlußreich.

Die Warta entspringt in Kromolów, im Hochland von Wyżyna Krakowsko Częstochowska. Erst in Częstochowa erhält sie den Charakter eines größeren Flusses, ist aber wegen zahlreicher Flußschleifen, seichter Stellen und natürlicher Hindernisse im Strom und aufgrund von Wasserbauwerken, Mühlenwehren und -dämmen noch nicht schiffbar. Im Verlauf weiterer 100 Kilometer wird sie lediglich von Wassersportlern genutzt, die dort Kanu fahren.¹¹ Die ersten Orte am oberen Lauf der Warta, wo gehäuft Boote auftreten, sind Bobrowniki bei Działoszyn, 613 km von der Wartamündung entfernt¹², und Przewóz, 593 km von dort (Abb. 1). Die Bewohner dieser und weiter flußabwärts gelegener Dörfer haben eigenartig aussehende Wasserfahrzeuge als Fähren in Gebrauch, die in technischer Hinsicht sehr einfachen Prähmen ähneln, da sie im Grundriß rechteckig sind. Die Bordwände stehen senkrecht

zum Boden, und in der Seitenansicht erkennt man, daß Bug und Heck, die identisch konstruiert sind und sich lediglich durch die angebrachte Haltekette unterscheiden, leicht nach oben aufgebogen sind.

Solche Boote, »Prähmchen« könnte man sagen, haben dort keine spezielle Bezeichnung. Sie gehen höchstwahrscheinlich auf Flöße zurück, die an vielen polnischen Flüssen sowohl für Überfahrten als auch in der Fischerei eingesetzt wurden. Die Boote sind manchmal kürzer als 4 m, können aber auch länger als 5 m sein. Aber immer wird die Breite in einem bestimmten Verhältnis zur Höhe gehalten (Abb. 2).

Ein erfahrener »Prähmchenbauer« ist der 1905 geborene Adam Stasiak aus dem Dorf Przewóz bei Wieluń. Als Schreiner hat er sich die nötigen Kenntnisse selbst beigebracht, wie er behauptet, und baut die für diese Gegend typischen Wasserfahrzeuge häufig. Seinem Bericht zufolge gibt es dort seit jeher rechteckige Boote, und er konnte sich nicht daran erinnern, in der Umgebung von Przewóz jemals andere Konstruktionen gesehen zu haben als die »Prähmchen«. Er selbst könne zwar auch ein »Kanuboot« mit zugespitzten Bug- und Heckteilen bauen, jedoch würden solche Boote nur auf Bestellung von Bewohnern der weiter flussabwärts gelegenen Dörfer hergestellt (Abb. 3).

»Prähmchen« werden von A. Stasiak mit den üblichen Tischlerwerkzeugen gebaut. Der Boden besteht gewöhnlich aus einigen Kiefern Brettern, die durch Nut und Feder (*feder*) verbunden werden. Für diese Verbindung werden die Plankenenden mit einem speziellen Hobel bearbeitet. Es werden keine Maschinen verwendet, weil ihr Einsatz zu große Ungenauigkeit mit sich brächte, die wiederum einen undichten Boden zur Folge hätten. Wenn die rechteckige Bodenplatte fertig ist, werden als Querversteifung an ihren Enden die sogenannten Schwellen (*progi*) angebracht. A. Stasiak nennt sie *baliki*. Ihre Abmessungen in Breite und Höhe können jeweils 10 bis 12 cm betragen (Abb. 4).

In der nächsten Fertigungsstufe des »Prähmchens« werden Wrangen (*spongi*) als weitere Querversteifung im Abstand von 80 cm angeordnet. Sie reichen nicht über die ganze Bodenbreite, damit überkommendes Wasser sich in der Bootsmitte sammeln kann.



Abb. 2 Verkehrsboot
vom oberen Lauf der
Warta aus Bobrowniki



Abb. 3 Verkehrsboot vom Oberlauf der Warta aus Przewóz

Die Bordwände (*boki*) werden aus 3 bis 4 cm starken Kiefern Brettern gefertigt, deren Breite 30 bis 32 cm beträgt. Zuerst werden die Bordplanken mittschiffs am Boden befestigt, also dort, wo dieser eben sein soll. Das ist gewöhnlich der Abschnitt zwischen den drei mittleren Bodenwrangen. Mit Hilfe einer längeren Stange werden später unter Anwendung eines Hebelwerks die Bootsenden so hochgezogen, daß die Oberkante der Schwelle mit den Oberkanten der Bordplanken auf einer Ebene liegt. Nur wenn der Boden nicht schwer genug ist, werden einige Steine in das Boot gelegt, damit die Konstruktion beim Hochbiegen der Enden fixiert bleibt. Wenn die Enden des Bodens aufgebogen sind, werden die Bordplanken angenagelt. Dann wird das Boot umgedreht, und die überstehenden Plankenteile werden abgehobelt. Gewöhnlich braucht ein solches Boot nicht kalfatet zu werden, nur in Ausnahmefällen werden Flachsgebände verwendet. Bei manchen größeren Booten werden mittschiffs zur Verstärkung ihrer entsprechend höheren Bordwände Knie angebracht. Diese Knie werden aus natürlich gewachsenem Krummholz (*krzywki*) aus Eiche oder anderem Holz angefertigt. Wenn natürliches Krummholz fehlt, verwendet A. Stasiak auch Metallwinkel. Das fertige Boot wird mit Karbolinenum oder Holzteeer getränkt.

Angetrieben wird das Boot mit einer Stakstange von 4 bis 5 m Länge. Dabei steht der Bootsführer im Heckteil.

Als ich im Frühjahr 1982 meine Forschungen an der Warta fortsetzte, versuchte ich, eine Grenze für das Auftreten dieses Bootstyps zu bestimmen, der am mittleren und unteren Lauf der Warta unbekannt ist. Auf meiner Fahrt von Sieradz flußaufwärts fand ich erst in der Ortschaft Jarocice, 552 km vor der Wartamündung, erste Hinweise auf ein rechteckiges Boot, das dort leider während der Frühjahrsüberschwemmungen der Warta eben erst verloren gegangen war. Aber es gab in diesem Dorf drei andere Boote eines Typs, der im gesamten weiteren Verlauf dieses Flusses verbreitet ist. In den folgenden Ortschaften, flußaufwärts von Jarocice, also in Krzeczów (585 km) und Toporów (589 km), gab es schon keine Boote mehr, weil man kurz zuvor Brücken gebaut hatte, so daß kein Fährbetrieb mehr nötig war. Die ehemaligen Boote,

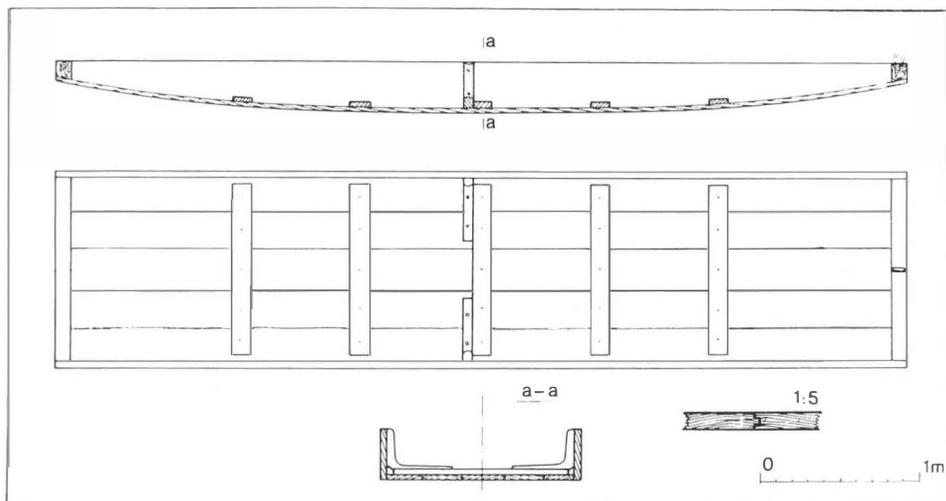


Abb. 4 Dokumentationszeichnung eines Verkehrsbootes aus Przewóz



Abb. 5 Boot vom Oberlauf der Warta aus Jarocice

allesamt rechteckig, wie ich feststellen konnte, waren bereits zu Brennholz zerlegt worden. Man kann demnach annehmen, daß von den Dörfern Jarocice und Majaczewice (550 km) bis nach Miedzichód (128 km) am unteren Lauf der Warta, und früher sogar bis nach Gorzów Wielkopolski (55 km), d.h. im mittleren Lauf des Flusses, derselbe Bootstyp üblich war. Auf dieser langen Strecke kann man freilich auch andere Bootskonstruktionen antreffen, die spon-

tan und oft nicht fachmännisch angefertigt waren. Sie wurden als Fähren oder zur Angelfischerei benutzt.

Ein typisches Warta-Boot hat folgende Merkmale: einen flachen Boden und ähnlich oder völlig gleich geformte Bootsenden, die oft eine Unterscheidung des Bugs vom Heck erschweren. Die Bordwände dieser Boote sind stark ausgebaucht und bestehen gewöhnlich aus zwei Plankengängen, die sich überlappen. Heute ist so ein ganz aus Holz gebautes Wasserfahrzeug nur noch sehr selten zu finden. Häufig werden die Querversteifungen durch Stahlwinkel ersetzt. Warta Boote unterscheiden sich durch lokale Eigenarten in der Konstruktion, deren Bezeichnung regional stark variiert.

Die drei Boote aus Jarocice gehören Bewohnern des Dorfes und wurden von einem Tischler gebaut, der heute in Sieradz lebt (Abb. 5). Die Boote haben keine eigene Bezeichnung und werden für Flußüberfahrten benutzt. Sie bestehen, abgesehen von einigen Eichenversteifungen, ganz aus Kiefernholz, haben einen flachen, verhältnismäßig breiten und in der Länge leicht aufgebogenen Boden, der aus drei bis fünf Planken zusammengesetzt ist (Abb. 6). Bug und Heck (*dzióble*) sind gleich geformt und bestehen aus Planken von 6 cm Stärke. Die Plankensteven haben Nuten für die Bordplanken und besonders geformte Enden. Die Seitenkanten oberhalb der Plankennuten sind ein wenig konkav und gerundet, was ihnen ein dekoratives Aussehen verleiht. Ungewöhnlich ist die Verbindung von Achter- und Vordersteven mit den Bodenplanken. Die Steven sind auf die Enden der mittleren Bodenplanke aufgesetzt und gegen eine kurze Wrange, die die Naht abdeckt, genagelt. Sowohl die Boden- als auch die Bordplanken laufen etwas über die äußeren Flächen der Steven hinaus. Das schützt diese bei einem Zusammenstoß mit einem Hindernis im Strom vor Beschädigung. Die Querversteifun-



Abb. 6 Verkehrsboot vom oberen Lauf der Warta aus Książę Młyn

gen des Bootes bestehen aus Bodenwrangen (*progi* oder *prześlą*) und aus einigen Spanten aus natürlich gewachsenem Krummholz (*kolanka*), die mittschiffs angebracht werden. Jeder Spant verbindet eine Seitenwand mit dem Bootsboden. Die Spanten sind entweder auf eine Bodenwrange auf oder seitlich gegengesetzt. Das Boot wird mit einer Stakstange oder einem Stakruder vorwärts geschoben. Manche Boote haben oben im Achtersteven eine runde Öffnung, durch die von oben ein Ruder geführt wird, das bei der Fahrt flußabwärts als Steuer dient. Zur Konservierung des Bootes wird traditionell Karbolium oder Holzteer verwendet.

Obwohl von Jarocice zahlreiche Boote flußabwärts fahren, ist es mir nicht gelungen, dort eine Bootsbauwerkstatt ausfindig zu machen. Ich hatte aber Gelegenheit, mit einigen Schreibern zu sprechen, die auf Bestellung die hier verwendeten Boote bauen. Auch die Bauern und Fährleute verstehen sich auf die Fertigung der für die Warta charakteristischen Wasserfahrzeuge. Die ausführlichsten Informationen über die Technik des Bootsbaus vermittelte der 1915 geborene Kazimierz Stasiak, der im Dorf Ochle bei Koło wohnt, 426 km von der Mündung entfernt. Er war früher beim Wasserschutz tätig gewesen und hatte sich gelegentlich mit dem Bootsbau beschäftigt. Er erinnerte sich jedoch nur an solche Boote, wie sie dort auch heute noch eingesetzt werden. Dabei handelt es sich um die sogenannte *szkutka*, die zu Transport oder Fischereizwecken benutzt wird.

Der Bau einer *szkutka* beginnt nach K. Stasiak mit dem Zusammenfügen von einigen meistens drei Planken zu einer 80 bis 100 cm breiten Platte, die durch Querleisten, die späteren Bodenwrangen des Bootes (*poprzeczki*), versteift wird. Zunächst wird die bei Bug und Heck gleiche Bodenbreite abgesteckt (25–32 cm). Dann zeichnet man mit dem Zimmermannsbleistift die Rundung des Bodens an. Dabei benutzt man eine Schnur, an deren Ende ein Pflock befestigt wird, der in einer solchen Entfernung von der Bodenplatte in den Boden getrieben werden muß, daß mit dem Stift am anderen Schnurende ein Bogen aufgezeichnet werden kann, der einerseits die festgelegten Endpunkte der Bodenbreite an Bug und Heck berührt, andererseits in der Mitte bis an die maximale Bodenbreite heranreicht. Der Fixpunkt für den Pflock wird in mehreren Versuchen bestimmt, was der Erfahrung meines Auskunftgebers nach nicht schwierig ist. Nachdem der Bogen der Seitenkanten aufgezeichnet ist, werden die Überstände befestigt und die Seiten mit dem Hobel leicht abgeschrägt, um die auseinandergelagerten Bordplanken besser an den Boden anpassen zu können. Der zur weiteren Montage fertig zusammengefügte Boden wird auf Balkenstützen gelegt, wobei der Mittelteil zur Erhaltung der Wölbung mit Steinen beschwert wird. Nun werden die Seitenplanken (*boki*) angeschlagen, von der Mitte aus zu den beiden Enden hin. Ihre Unterkanten laufen über die Außenfläche des Bodens so weit hinaus, wie es die Spreizleiste (*poprzeczki*), die während des Baus vorübergehend an die Oberkanten angeschlagen wird, erlaubt. Die Spreizleiste dient dazu, die Ausbiegung der Seitenplanken zu erhalten. Der zweite, 3–5 cm starke Plankengang wird in Klinkerbauweise angenagelt und ragt ebenfalls über die Enden des Bootsbodens hinaus. Die Überstände lassen bereits die Form von Bug und Heck erkennen. Auch beim zweiten Plankengang werden vorübergehend Spreizleisten verwendet. In der nächsten Bauphase werden die sogenannten Planken oder Kaffensteven (*kafy*) eingesetzt. Sie werden aus 4–6 cm starken Brettern gesägt. Für die Verbindung von Steven und Boden gibt es verschiedene Techniken: Ist der Steven sehr dünn, wird er einfach vor die Stirn der Bodenplanken genagelt; ist er stärker, erhält er eine Nut, entsprechend der Stärke der Bodenbretter. Zur Verstärkung wird von innen eine genau angepaßte Leiste oder ein kleines Brett gegen die Steven genagelt. Wenn die Steven befestigt sind, werden die Überstände der Bordplanken abgeschnitten (Abb. 7).

Der Bau wird mit zwei bis drei Spantenpaaren (*kolanka*) abgeschlossen, die aus gewachsenem Eichen- oder Kirschbaumkrummholz angefertigt werden. An der Boden- und Bord-



Abb. 7 Eine »szkutka« vom Mittellauf der Warta aus der Ortschaft Łądek

kante werden Wasserdurchlässe ausgespart. Das fertige Boot erhält einen Schutzanstrich aus Karbolineum und wird nur an eventuell undichten Stellen mit Werg abgedichtet. Gewöhnlich werden die einzelnen Bootsteile so aneinander angepaßt, daß sie sich durch Aufquellen im Wasser selbsttätig abdichten.

Die früher üblichen Fischerboote sind heute an der Warta nicht mehr zu finden. Sie waren nach K. Stasiak der eben beschriebenen *szkutka* ähnlich, hatten jedoch mittschiffs einen Fischkasten, der durch zwei Schottbretter begrenzt wurde. Diese ersetzten als Querversteifung die Spantenpaare der *szkutka*. Während meiner Forschungen an der Warta ist es mir leider nicht gelungen, ein solches Boot zu finden, obwohl es noch in den 70er Jahren in der Umgebung von Rogalinek sporadisch vorkam.

Die Umgebung von Konin, flußabwärts der Warta, wird im Frühling oft von Schmelzwasser überschwemmt, besonders das weite Tiefland am linken Ufer. In den dort gelegenen Dörfern ist ein Wasserfahrzeug also unentbehrlich, und es wird dort häufiger genutzt als in anderen Wartagebieten (Abb. 8). Dieser Umstand hat eine reiche Bootsbauterminologie geschaffen, die viele Bezeichnungen für ein und denselben Bootstyp aufweist. So wird im Dorf Łądek, 376 km vor der Mündung, die *szkutka łódka* genannt, die Seitenwände heißen *oplawy*, der untere Plankengang wird als *dolny bok* (untere Seite) und der obere Bordgang als *oplawia* bezeichnet. Der Bug, der oftmals nur ein klein wenig schmaler als das Heck ist, wird *przedni ryjek* (Vorderschnauze, Rüssel) oder *przedni pysk* (Vordermaul) genannt, das Heck hingegen wird *tylny ryjek* (Hinterschnauze, -rüssel) oder *pysk tylny* (Hintermaul) genannt. Die Bodenwangen heißen *szpongi* und die Spanten *krzywki* (Abb. 9 und 10).

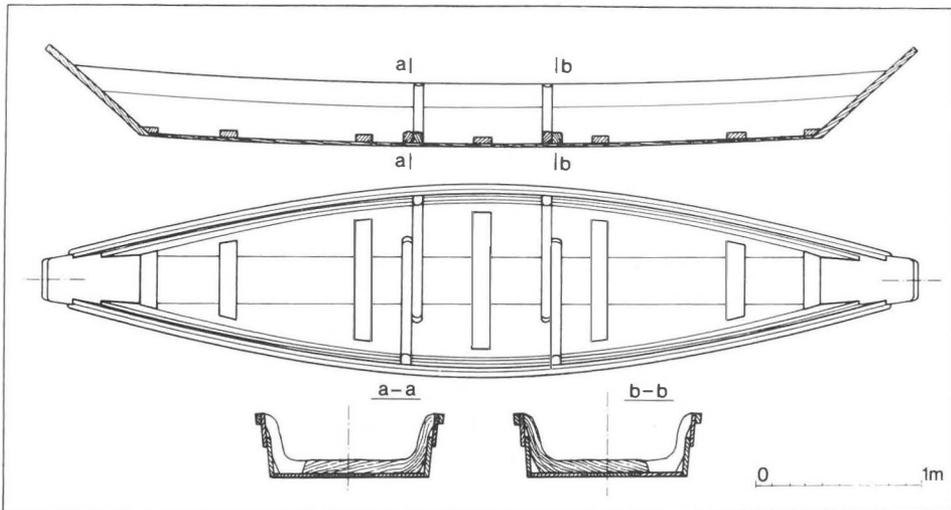


Abb. 8 Dokumentationszeichnung einer ganz aus Holz gebauten »szkutka« in Ciążeń bei Łądek

In Łądek ist es mir gelungen, ein interessantes Exemplar einer aus Holz gebauten *szkutka* zu dokumentieren (Abb. 7). Bei dem Boot heben sich drei Spantenpaare aus natürlichem Krummholz von den übrigen ab, deren Anordnungsweise im Rumpf deutlich auf ihre Unterstützungsfunktionen für den oberen Plankengang hinweist. Damit wird auch ersichtlich, warum sich dort Querversteifungen befinden, die bei Booten mit einem Plankengang praktisch überflüssig sind. Boote mit Bordwänden aus einem Plankengang werden in großer Anzahl auch an anderen polnischen Flüssen gebaut, z.B. an der Narew oder Pilica.

Oberhalb von Pyzdry, in der Ortschaft Ciążeń, 365 km vor der Mündung, ist der Terminus *szkutka* schon nicht mehr gebräuchlich, obwohl früher Boote, die den heutigen ähnlich sahen, so genannt wurden. Abgesehen von der Typbezeichnung ist die Terminologie aber vergleichbar. Bordwände werden hier *splawy* genannt, Steven heißen *ryje* und Bodenwrangen *progi*. Spanten heißen dort *krzywki*, und wenn sie aus Metallwinkeln bestehen, *winklówki*.

In einem anderen Dorf, in Czeszewo, 337 km vor der Mündung, lieferte der Fährmann Nikodem Przybylski, geboren 1905, eine interessante Beschreibung der ehemaligen Fischerboote. Dem Aussehen nach unterschieden sie sich nicht von den oben vorgestellten Konstruktionen. Sie besaßen lediglich mittschiffs einen verhältnismäßig großen Fischkasten (*skrzynia*). Am Vorder- und Achtersteven waren kleine Räume abgeteilt (*kabinka*), in denen Proviant, Reservekleidung und dergleichen aufbewahrt wurde. Die Steven dieser Boote hießen *kaferek*, und die freien Räume zwischen dem Fischkasten und den *kabinki* wurden als *stojenie* bezeichnet, das heißt soviel wie »Stehplätze« für die Fischer (Abb. 11). Solche Boote sind auf Fotos vom Anlegeplatz für Fischerboote in Poznań/Posen aus der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen zu sehen (Abb. 12). Bringt man die Boote auf den älteren Fotos mit der von Ślaski gesammelten Terminologie der Fischer in Zusammenhang, ergibt sich, daß zum Beispiel die Fischerboote als *szkutki* bezeichnet worden sind. Wörtlich heißt es dort: *Szkuta – ein kleines Schiff, Boot, z.B. Fischerboot*¹³ bzw. *Boot ein größeres Fischereifahrzeug an der Warta, das gewöhnlich von drei Männern gefahren wird. Länge: 4,5 m, Breite: 1,2 m, mittschiffs mit einem Fischkasten ausgerüstet.*¹⁴ Darüber hinaus finden wir in dem »Posener Wörterbuch« Termini wie z.B. *kaf* – *der vordere Teil des Bootes, meist mit einem Deck, unter dem die Fischer Reiseproviant und Küchengeschirr, also Töpfe, Löffel und dergleichen aufbewahrten, Luby* ist



Abb. 9 »Szkutka« mit Metallversteifungen aus Księżce Młyny. Diese Variante ist heute die häufigste

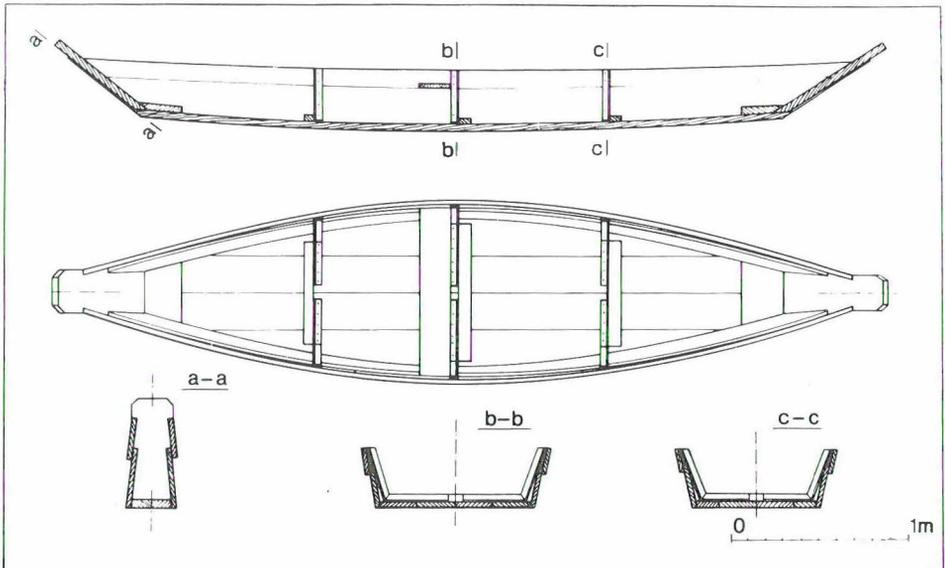


Abb. 10 Dokumentationszeichnung eines Verkehrsbootes mit Metallspanten aus Księżce Młyny

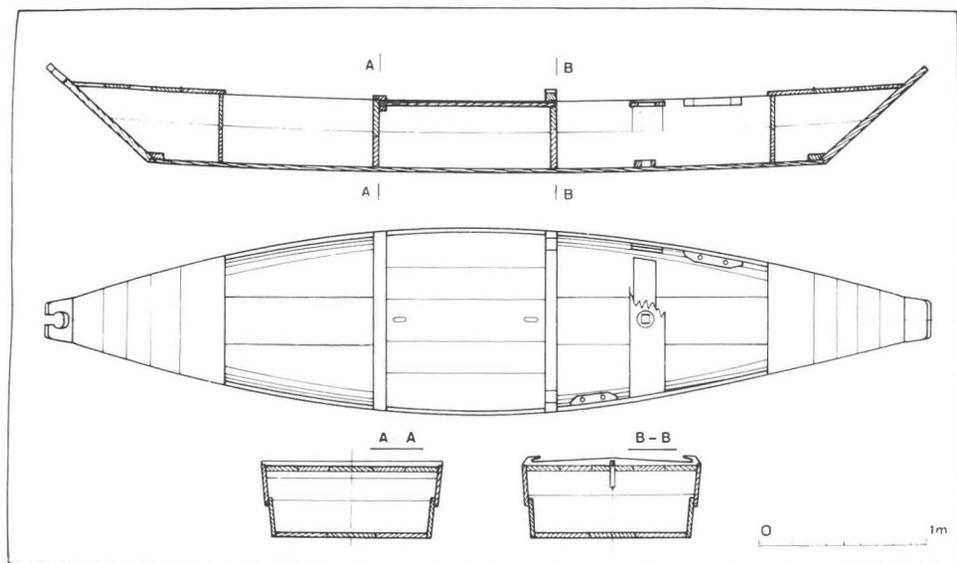


Abb. 11 Rekonstruktionszeichnung einer Fischer »szkutka«



Abb. 12 Liegeplatz für
Fischerboote in Poznań.
Foto von etwa 1930

das Vorder oder Achterdeck aus Holz, meist der hinteregedeckte Teil eines solchen Bootes, ein Aufbewahrungsort für Kleidung. *Oplawa* bezeichnet dasselbe wie *burtnica*, nämlich ein senkrecht zur Bordwand angebrachtes Brett als Verstärkung des ganzen Bootes, der *szkutka*. *Stojenie* heißt der leere Bootsinnenraum, der als Stehplatz für die Besatzung bestimmt ist.

Dies Wörterbuch enthält auch Begriffe, die heute schon nicht mehr gebraucht werden, wie z.B. *stolec*, eine quer eingebaute Bootsbank mit einer Aussparung als Halterung für den Mast¹⁵ oder die schon erwähnte *bata* oder Riemen und deren Teile, *pióro* (Riemenblatt) und *storc* (Oberteil des Riemens mit Griff). Dort finden sich auch unterschiedliche Riemenbezeichnungen: *Pacyna* heißt der Riemen zum Steuern oder Rudern, an der Weichsel (Wisła) einfach *drzawka* genannt. Als *sternica* wird ein längeres, breites Ruder bezeichnet, das sich am Heck befindet und zum Steuern dient (Streichruder). Ergänzt wird die Wortliste von der Warta durch Bezeichnungen für Dollen, z.B. *jazda* für zwei vertikale Holzdübel, die in die Bordwand des Bootes als Befestigung für den Riemen eingeschlagen werden.

Nicht nur die klassischen Warta Fischerkähne, sondern auch die *bata*, die zu Anfang unseres Jahrhunderts in großer Zahl genutzt wurden, sind heute verschwunden. Auf dem Foto (Abb. 12) ist die Anlegestelle dieser Boote noch zu sehen. In seinem Bericht über die Zunft der Fischer bemerkte B. Ślaski unter anderem: *Jeder der einheimischen Meister besitzt verschiedene eigene Netze sowie Schiffe für den Fischfang auf der Warta, łodzie und czółenka* [Boote und Kähne]. *Außer diesen Schiffen besitzen die Zunftmitglieder die sonst in Polen nicht bekannten bata, d.h. große bootförmige Kisten mit eingelassenen Trennwänden, für den Transport lebender Fische. Diese werden, mit Vorhängeschlössern gesichert, am Ufer angebunden. Solche bata unterscheiden sich von dem gewöhnlich in ganz Polen üblichen sadz, der Fischkiste, durch ihre Schwimmfähigkeit und einen größeren Raumgehalt bei einer Länge von 7 m und einer Breite von 2¼ m ...*¹⁶

Holzboote, die den traditionellen Formen entsprechen, sind heute nur noch in ihrem Ursprungsgebiet zu finden, d.h. am oberen Lauf der Warta oberhalb von Poznań/Posen. Unterhalb der Stadt bis nach Międzychód, das von 1920 bis 1939 Grenzstadt war, werden abgewandelte Formen dieses Bootstyps gebaut, die Metallversteifungen und sogar eine »Kompositkonstruktion« haben, d.h. einen Holzboden und Bordwände aus Metall. Solche, in verschiedenem Grade »modernisierte« Konstruktionen haben zahlreiche technische Merkmale, die eindeutig auf ihren Prototyp, die *szkutka*, hinweisen. An der ganzen Warta findet man auch andere Variationen des Bootes, Konstruktionen für unterschiedliche Zwecke und mit unterschiedlichem ästhetischen Reiz (Abb. 13a, b).

Eine Besonderheit im volkstümlichen Bootsbau hat sich am unteren Lauf der Warta zwischen Międzychód, 128 km vor der Mündung, und Kostrzyń, 3 km von der Mündung entfernt, herausgebildet. In diesem Flußabschnitt wird Fischerei betrieben, es besteht jedoch keine Ähnlichkeit der dortigen Boote mit denen vom oberen und mittleren Warta Lauf. Hier findet man Boote, die denen von der Weichsel oder von den pommerschen Seen ähnlich sind. In Kostrzyń, also praktisch schon vor der Warta-Mündung, habe ich drei Boote dokumentiert, die nach traditionellen Mustern gebaut waren, aber von den bisher beschriebenen abwichen. Sie ähneln den von Wolfgang Rudolph beschriebenen Spitzkähnen, die in den Ortschaften am linken Oderufer unterhalb der Warta Mündung verbreitet sind.¹⁷

Boote aus Kostrzyń haben einen flachen Boden und als Bug einen charakteristischen, oben gespitzen Balkenvorsteven. Das Heck ist dagegen durch einen Spiegel geschlossen; die Bordwände werden aus zwei Planken in Klinkerbauweise zusammengefügt. Als Querversteifungen dienen hölzerne Bodenwrangen, Fischkastenschotten und gelegentlich Spanten aus Metallwinkeln (Abb. 14).

Zusammenfassend ist festzustellen, daß traditionelle Boote aus Kostrzyń sowohl Merkmale der Boote vom linken Oderufer aufweisen als auch gewisse für den Bootsbau an der Warta ty

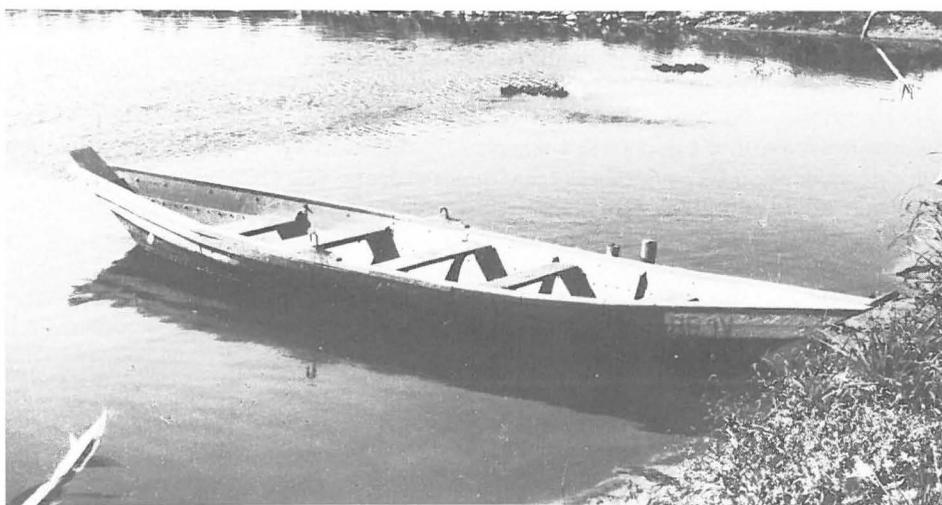


Abb. 13 Nach dem Muster der traditionellen »szkutka« gebaute Boote aus Metall aus Pstrokonie bei Sieradz (oben) und aus Bąblin bei Miedzichód (unten)

pische Lösungen. Die von Wolfgang Rudolph dokumentierten Oderkähne, die sogenannten Spitzkähne, haben identische Balkenenden an Bug und Heck, einen schmalen Boden aus einer Planke sowie Seiten aus einem einzigen Plankengang. Die für die Warta Kähne charakteristischen Merkmale sind ein flacher, breiter, durch die Bodenwangen versteifter Boden, ein flaches Heck und aus zwei Planken in Klinkerbauweise ausgeführte Bordwände. An Spitzkähne erinnern bei den Konstruktionen aus Kostrzyń vor allem die schlankere Gestalt des Rumpfes, die oben erwähnten Vorsteven sowie verhältnismäßig niedrige Bordwände.

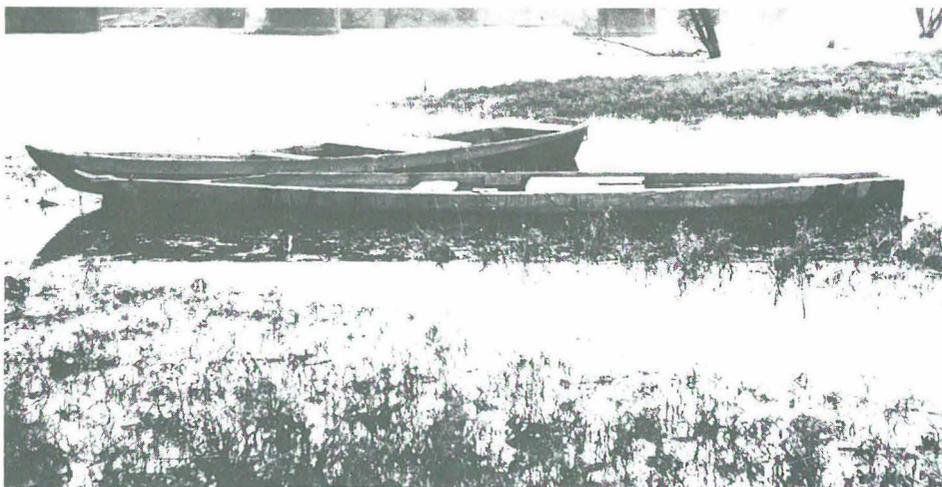


Abb. 14 *Fischerboot aus Kostrzyn*

Bootsbau an den Nebenflüssen der Warta (Warthe)

Bei der Untersuchung des modernen volkstümlichen Bootsbaus an der Warta muß man auch seine möglichen Bezüge zum volkstümlichen Bootsbau an ihren Nebenflüssen näher betrachten. Für die Schifffahrt eignen sich im Grunde genommen nur die Prosna und die Noteć. Von 1815 bis 1915 war die Prosna ein Grenzfluß, Schifffahrt konnte also nicht betrieben werden. Bootsbautraditionen, die dort vielleicht vorher bestanden haben, sind im Laufe dieser 100 Jahre verschwunden. Bis heute gibt es kaum Boote an der Prosna. Die beiden einzigen, die ich dort fand, werden eigentlich nur für Überfahrten gebraucht. In technischer Hinsicht ähneln sie ein wenig den Booten von der Warta, besonders denen an den oberen Abschnitten dieses Flusses, deren Rumpfe meist mit wenigen Spanten auskommen (Abb. 15).

Der zweite Fluß, die Noteć, spielte schon immer eine wichtige Rolle für den Binnenverkehr, besonders aber nach dem Bau des Bydgoszcer Kanals im Jahre 1774, weil danach Schiffe von der Weichsel über die Noteć in die Warta und weiter von der Oder bis nach Berlin und in die Elbe gelangen konnten. Seit dieser Zeit ist das Verkehrsaufkommen mit Schiffen und Flößen an der Noteć erheblich gestiegen. Auch auf den örtlichen Bootsbau hatte der Kanal zweifellos einen wesentlichen Einfluß. Daß diese Blütezeit nur einige Jahre andauerte, hatte politische Gründe. So war z.B. in der Zeit von 1920 bis 1939 die Noteć in ihrem Mittellauf auf einer langen Strecke ein Grenzfluß. Administrative Verordnungen der damaligen Zeit untersagten der Bevölkerung den Besitz von Booten. Deshalb kann man heute kaum noch vielfältige Bootsbautraditionen an diesem Fluß erwarten.

Während meiner Forschungen an der Noteć habe ich dort viele Boote kennengelernt, jedoch zeugen ihre unterschiedlichen konstruktiven Merkmale eher von der Mannigfaltigkeit von Bootstypen, die aus anderen Gebieten entlehnt wurden, oder sie sind in Ermangelung eigener eigenen Bautradition spontan entstanden, z.B. für Überfahrten. Eine Gruppe von Booten, die ich im Dorf Góra bei Czarnków entdeckte, war leicht zu identifizieren. Die Boote sind den Konstruktionen von der Warta ähnlich. Sie wurden von dem 1906 geborenen Sylwester Wicher gebaut, der in jungen Jahren als Tischler in Poznań/Posen arbeitete, wo er solche Boote kennenlernte und auch gelegentlich selbst baute. Bei seiner Beschreibung eines Bootes



Abb. 15 Verkehrsboot von der Prosna, das gewisse Ähnlichkeiten mit der »szkutka« von der Warta aufweist

von der Noteć hob er besonders die Aufzeichnungsmethode der Bodenbiegung hervor: Den Boden bilden gewöhnlich drei mit Nut- und Federverbindungen zusammengefügte Planken (Abb. 16), die mit zwei bis drei kleinen Querbrettern verstärkt sind. Auf dieser Platte werden die maximale Breite in der Mitte und die minimalen Breiten an den Steven angezeichnet. Über diese Punkte wird eine Leiste gelegt und die Krümmung angezeichnet. Die gegenüberliegende Seite wird symmetrisch nachgebildet. Dann werden die Überstände abgeschnitten und der Boden durch Beschwerung mit Steinen leicht gebogen. Nun können nacheinander die beiden Bordplanken angebracht und in Klinkerbauweise miteinander verbunden werden. So entsteht der sogenannte *bok*, die Seite. Durch Spreizleisten, die an den oberen Plankenrand angeschlagen werden, erreicht man eine Auswölbung der Bordwände (*rozchylene burt*). Die Bordplanken laufen über den Boden in beiden Richtungen so weit hinaus, daß sie die zwischen ihnen eingesetzten Steven aus Holz (*szczyty*), schützen. Deren Neigung ist schon nicht mehr so stark wie bei der *szkutka* von der Warta. In die fertige Rumpfschale werden die Spanten eingesetzt, die heute gewöhnlich aus mehreren Teilen zusammengefügt werden. Früher wurde gewachsenes Eichenkrummholz verwendet. Das fertige Boot, das gewöhnlich als *czolno* bezeichnet wird, tränkt man mit Erdöl. Das sei, glaubt man, das beste Mittel, weil es vom Holz gut aufgenommen werde.

Relikte des volkstümlichen Bootsbaus an der Odra (Oder)

Die vor Jahren durchgeführte Regulierung der Oder und die intensive Nutzung des Flusses als Wasserstraße hatten bereits in der Vergangenheit einen Rückgang der mit dem Wasser ver-



Abb. 16 *Boot aus
Góra an der Noteć*

bundenen traditionellen Beschäftigungen der Landbevölkerung bewirkt. Nach 1945 verschärfte sich die Situation. Infolgedessen konnte man Holzboote in den letzten Jahren nur noch in den Dörfern am oberen Lauf des Flusses finden, nämlich oberhalb von Opolo, sowie unterhalb der Wartamündung bis zur Mündung der Oder in die Ostsee. Die Boote dieser beiden Regionen sind sehr unterschiedlich und zeichnen sich durch eigene charakteristische Merkmale aus. Mit den Booten vom unteren Lauf der Oder hat sich Wolfgang Rudolph schon früher beschäftigt, und die von ihm veröffentlichten Dokumentationen aus dem Bereich des volkstümlichen Bootsbaus an den nordöstlichen Gewässern der DDR sind hier von grundlegender Bedeutung.¹⁸ In seiner Arbeit findet man Baubeschreibungen zweier Kahntypen, die am linken Oderufer zwischen Frankfurt und Schwedt vorkommen. Einer dieser Oderkähne ist der Spitzkahn, ein Bodenplankenfahrzeug mit Blocksteven, das ohne Zweifel vom Einbaum abstammt, dem es besonders durch die ziemlich tief von der Innenseite her eingelassenen Blocksteven ähnlich ist. In der von Wolfgang Rudolph vorgelegten Dokumentation werden Kähne aus Gartz und Oderberg vorgestellt.¹⁹ Außerdem finden sich darin Aufnahmen von Kähnen aus Friedrichsthal.²⁰ Zusammenfassend können für Oderkonstruktionen folgende gemeinsame Merkmale bestimmt werden: Sie haben einen flachen Boden, der oft aus einer einzigen Planke besteht, massive Blocksteven mit spitzen Enden (daher ihre Bezeichnung Spitzkahn), eine aus einem Plankengang bestehende Bordwand und keine Spanten – die Querversteifungen bestehen aus ein oder zwei Schotten.

Solche Kähne fanden sicherlich besonders als Fischerkähne bis 1945 am gesamten unteren Lauf der Oder breite Anwendung. Die von mir dokumentierten und vorgestellten Kähne aus Kostrzyń sind aus dem Spitzkahn entwickelt worden. Nach seinem Vorbild entstanden auch größere Varianten, die den im Oderhaff eingesetzten Heuern nachempfunden waren.

Bei dem zweiten Kahntyp, den W. Rudolph an der Oder erforschte, einem Bodenplanken Kahn mit Querplankensteven, dem Querstevenkahn, erkennt man eine Reihe von Analogien zu dem Warta-Boot. Solche Konstruktionen, die mancherorts »Zollen« genannt werden, kommen auch an der Havel vor.²¹ Den der *szkutka* in technischer Hinsicht ähnlichsten Kahn jedoch hat W. Rudolph in Kietz an der Oder gefunden. Bei seiner Beschreibung wies er auf die sehr späte Entstehung (Ende des 19. Jahrhunderts) hin, als man im Oderbruch, an der Unter

havel und in Mecklenburg mit dem Bau von sogenannten »Zollen« begann. Eine ähnliche Bezeichnung hatten Schiffe aus Böhmen, die die Oder herabtrieben, die »Zillen«. Nach W. Rudolph ist das Wort »Zollen« slawischen Ursprungs und wurde unter anderem von *czóln* abgeleitet.²²

Man darf also vermuten, daß die Zollen eine Abwandlung der *szkutka* sind, von der Warta an die Oder kamen und weiter nach Westen verbreitet wurden. Wahrscheinlich geschah das im 19. Jahrhundert, als noch eine rege Binnenschifffahrt bestand. Damals fuhren Oderkähne auf der Warta, während Fahrzeuge von der Warta nach Bedarf auf der Oder verkehrten und über die Kanäle bis nach Berlin und an die Elbe kamen. Nach damaligem Brauch schleppte man hinter dem Heck ein kleines Beiboote mit, das keinem bestimmten Bootstyp entsprach. Eine einzigartige ikonographische Quelle aus jener Epoche aus der kleinen, am mittleren Lauf der Oder gelegenen Stadt Nowa Sól zeigt auf zwei Kapitänsbildern Handelsschiffe, bei denen sich solche Beiboote erkennen lassen, die sehr an die *szkutkas* erinnern (Abb. 17). Man könnte vermuten, daß Schiffer von der Oder unterwegs an der Warta eine *szkutka* erwarben, die dann auch in den oberen Lauf der Oder gelangte. Dort konnte sie den lokalen Bootsbauern zur Kenntnis gelangen und für einheimische Käufer nachgebaut werden. Für diese These spricht, daß im 19. Jahrhundert der Einbaum an der Oder im Schwinden begriffen war und man nach geeigneten Baumustern für Plankenboote suchte. Bestätigt wird sie auch durch die Aussage des 1910 geborenen Bootsbauers Joachim Ryborz, der einer alteingesessenen Familie im Dorf Przewóz bei Kózle an der Oder entstammt (Abb. 18). Er baute, ebenso wie zuvor sein Vater, ausschließlich Kähne. Auf meine Frage nach anderen Bootstypen aus der Gegend konnte er keine konkrete Antwort geben. Der der *szkutka* ähnliche Kahn, der von J. Ryborz *kódka* ge-

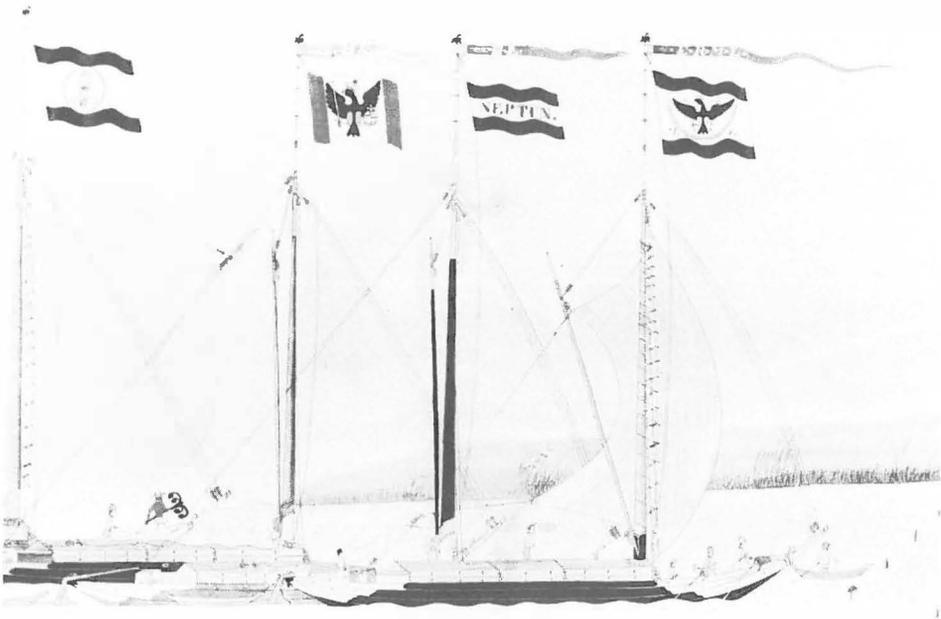


Abb. 17 Oderschiffe in Nowa Sól mit Booten im Schlepp, die der »szkutka« ähneln. Ausschnitt eines Bildes aus der Mitte des 19. Jahrhunderts



Abb. 18 *Bootsbauer Joachim Ryborz vom Oberlauf der Oder mit der Kaffe eines zerlegten Bootes*

annt wird, ist nach Behauptung seines Vaters *vom Unterlauf des Flusses, von Wroclaw [Breslau] her gekommen* (Abb. 19). Die Einzelteile des Kahns werden von J. Ryborz folgendermaßen beschrieben: Der Boden (*dno*) wird aus einigen Planken zusammengefügt und quer durch Wrangen (*progi*) versteift. Die Bootsenden heißen *kaf przedni* und *kaf tylny*, die Spanten



Abb. 19 *Hentiges typisches Boot vom Oberlauf der Oder*

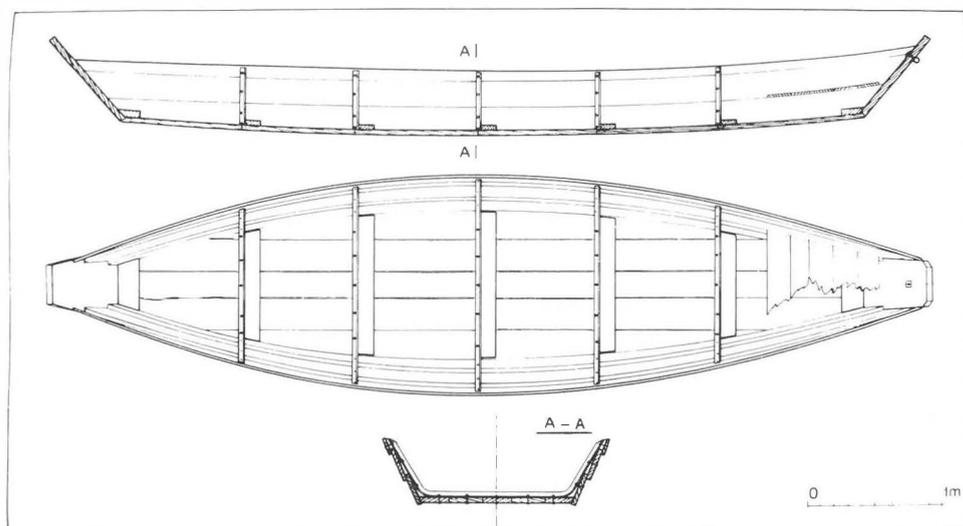


Abb. 20 Dokumentationszeichnung des von J. Ryborz aus Przewóz gebauten und benutzten Bootes

wrangi. Heute werden derartige Kähne nur noch zu Transportzwecken, meistens für die Flußüberfahrt, verwendet; früher wurden sie auch zum Fischfang eingesetzt.

In Ermangelung anderer Quellen läßt sich nicht beweisen, ob die Entwicklung der *szkutka* tatsächlich so verlaufen ist (Abb. 20). Nähme man an, daß sie an der Oder entstanden sei, stellte sich die Frage, wie dieser Typ so weit die Warta herauf bis zu Ortschaften vordringen konnte, zu denen niemals Handelschiffe gelangten. Daß die Bauidee über Land von der Oder an die Warta übertragen worden wäre, ist unwahrscheinlich. In manchen Zeiten hätten das sogar die Staatsgrenzen verhindert. Hinsichtlich der Analogie beim Gebrauch des Wortes *kaf/kaffe* gilt, daß es im 19. Jahrhundert ein allgemeiner Fachausdruck war für flache, geneigte, oben zugespitzte Bug- und Heckteile von Schiffen, die auf der Oder und ihren Nebenflüssen verkehrten. An der Warta ist der Begriff *kaf* oder *kaferek* nur in den Flußgebieten verbreitet, wo früher große Schiffe fuhren, d.h. bis zur Mündung der Prosna. In den Gegenden weiter flußaufwärts überwogen mundartliche Begriffe, wie *ryj*, *psysk*, und das Wort *kaf* benutzte nur der vormalige Wächter des Wasserschutzes, der sehr abgeschieden in einem Dorf bei Koło wohnte. In den nächsten flußaufwärts gelegenen Ortschaften bin ich nur dem Terminus *dzióbel* begegnet, obwohl sich die Enden der Boote dort in technischer Hinsicht nicht von denen unterscheiden, die an der gesamten Warta und in den oben erwähnten Ortschaften an der Oder zu finden sind.

Zusammenfassung

Aus dem angeführten Material geht hervor, daß der volkstümliche Bootsbau an der Warta auf mehreren Abschnitten dieses Flusses seinen originalen Charakter bewahrt hat. Dort finden sich eigenartige Reliktformen von Wasserfahrzeugen. Auf anderen, schon regulierten oder mit zahlreichen Brücken versehenen Abschnitten des Flusses ist der traditionelle Bootsbau er

loschen, in vielen Ortschaften ist er im Aussterben begriffen. So hatte beispielsweise der Bau der Brücke in Bobrowniki bei Działoszyn im Herbst 1984 das Verschwinden zahlreicher Prähme in diesem Dorf zur Folge.

Die vorgestellten Bootstypen, die noch in Gebrauch sind und bei Bedarf noch gebaut werden, geben Aufschluß über die Entwicklung des an diesem Fluß eingesetzten Wasserfahrzeugs. An seinem seichten, breit fließenden Oberlauf sind Boote mit einem rechteckigen Boden üblich. Etwas weiter flußabwärts, ungefähr 550 km vor der Wartamündung, dominiert eine Konstruktion, die vorwiegend als *szkutka* bezeichnet wird. Daß solche Boote jahrelang an diesem für Handelsschiffe zu seichten Strom gebaut wurden, legt die Vermutung nahe, daß sie hier entstanden sind. Anfangs haben sie Merkmale, die an Prähme erinnern: einen breiten Boden, der aus einigen Planken besteht, charakteristische Versteifungen, eine beachtliche Anzahl von Bodenwrangen und sporadisch Spanten, die entweder aus Krummhölzern oder Metallwinkeln bestehen. Die Steven ruhen, ähnlich wie bei den Prähmen, auf den Bodenplanken und werden von den Bordseiten umschlossen. Je näher wir der Einmündung der Warta in die Oder kommen, desto häufiger sind Innovationen im Bootsbau anzutreffen, eine Erscheinung, die sich an jedem größeren Fluß beobachten läßt.²³

Die Erforschung der letzten Entwicklungsstadien der *szkutka* läßt Rückschlüsse auf ihre Prototypen zu. Neben den floßartigen Prähmen zählt dazu auch der Einbaum (Abb. 21). Über seinen Einsatz noch um die Wende des 19. Jahrhunderts erfahren wir aus den Veröffentlichungen von B. Ślaski: *kopalnica, also der Einbaum, ein durch die Fließgeschwindigkeit des Wassers vorantriebener Trog, ein Kahn für 6 Personen, der aus einem Eichenstamm gehöhlt wird. Seit eh und je benutzten die Fischer an der Warta solche Kähne, die leicht kentern konnten, aber äußerst haltbar waren. An sie wurden Fischkästen gebunden.*²⁴ Es läßt sich heute schwer genau nachvollziehen, wie die Einbäume damals aussahen, weil nur sehr wenige in Museen erhalten sind. K. Stasiak aus Ochle hat mir einen solchen Einbaum beschrieben. Das

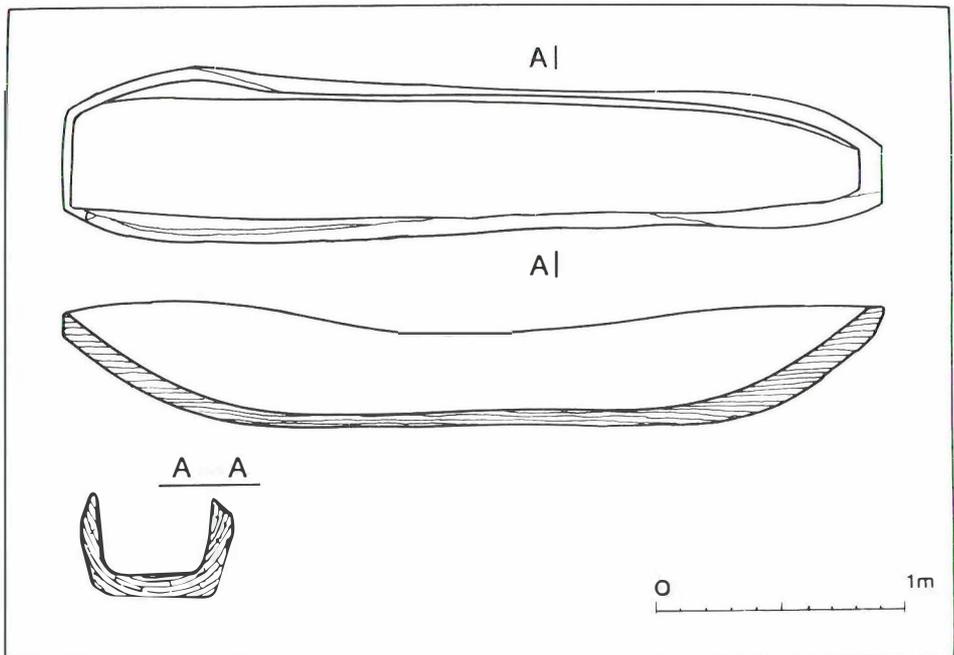


Abb. 21 1946 an der Warta in Bogumilów bei Sieradz hergestellter Einbaum. (Nach W. Stępień)

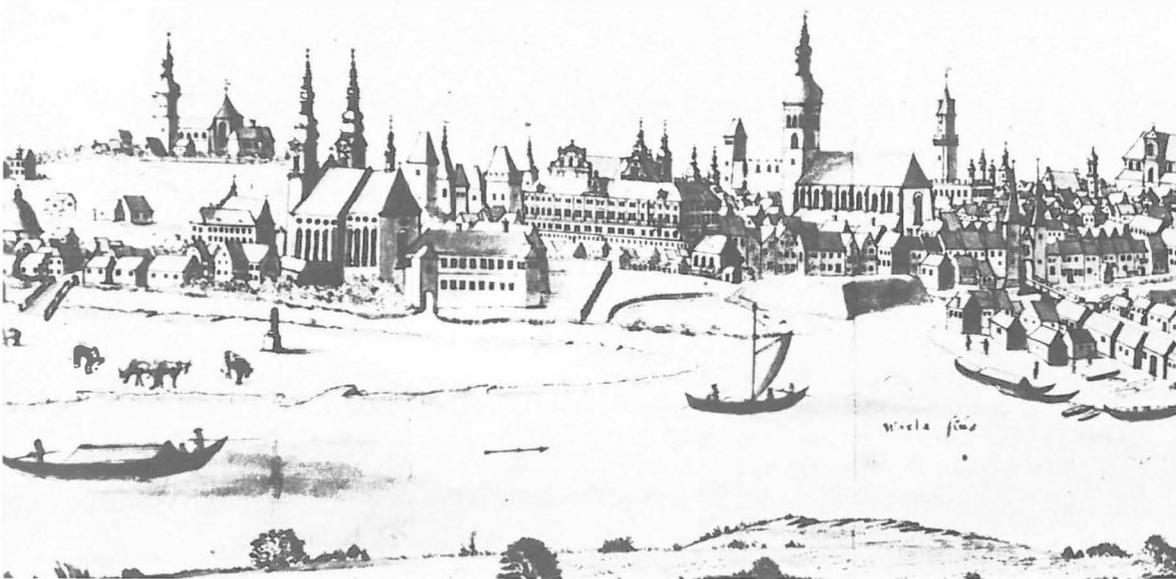


Abb. 22 Die Warta in Poznań. Ausschnitt aus einem Stich des 17. Jahrhunderts. Die dargestellten Boote haben keine Ähnlichkeit mit den dortigen Schiffen des 19. Jahrhunderts

Fahrzeug wurde vor einigen Jahrzehnten aus dem Fluß geholt. Es hatte einen flachen Boden, flache, geneigte Seiten und stumpfe Bug und Heckenden. Diese kurze Beschreibung erinnert an einen anderen Kahn, der an der Warta im Dorf Bogumiłów bei Sieradz entdeckt wurde.²⁵ Dieses 3,25 m lange und etwa 60 cm breite Fahrzeug ist aus Pappelholz. Das Boot ähnelt mit seinen Boden- und Seitenflächen sowie der Form von Bug und Heck der *szkutka*. Man darf also annehmen, daß die heutigen Boote an der Warta sowohl aus floßähnlichen Konstruktionen als auch aus Einbäumen entwickelt wurden. Von den einen wurden technische Lösungen übernommen und von den anderen die Form, von beiden jedoch stammen die mal mehr, mal weniger breiten oder schmalen, aber stets flachen und nicht spitzen Bootsenden.

Von ganz anderer Art ist ein großes frühmittelalterliches Plankenboot, das im Dorf Łąd an der Warta im Jahre 1983 gefunden wurde.²⁶ Das Boot war auf Kiel gebaut. (Das erhaltene Fragment ist 7,2 m lang.) Mit seiner Beplankung in Klinkerbauweise erinnert es lediglich durch den geneigten Achtersteven, der mit dem Kiel eine waagrecht-schräge²⁷ Verbindung hat, an die *szkutka*.

Große Boote und Schiffe mit spitzem Bug und Heck sind auch auf alten Stichen von Poznań/Posen abgebildet (Abb. 22). Sollte sich also doch im 18. Jahrhundert an der Warta eine Umgestaltung der Bootsformen vollzogen haben? Gerade in jener Epoche wurde die Idee verwirklicht, größere schiffbare Flüsse, die in die Ost- und Nordsee münden, durch Kanäle zu verbinden, die in Ost West Richtung liefen. Man kann also annehmen, daß die *szkutka*, das traditionelle Flachstegenboot von der Warta, zum Prototyp eines neuen Typs des Binnenhandelschiffs wurde, das sich durch flache »Kaffen« auszeichnet. Die Rümpfe solcher Fahrzeuge wurden unter Berücksichtigung der Anforderungen der Kanalschiffahrt gestaltet. Ihre Abmessungen durften die der Schleusenammern nicht überschreiten.²⁸ Aber sie behielten in ihrer Konstruktion eine Reihe von volkstümlichen Eigenheiten bei.

Noch deutlicher als an der Warta kommt diese Entwicklung an der Wisła/Weichsel zum Ausdruck. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts entstand hier ein neuer Schiffstyp, der mit seinen Abmessungen für die Fahrt über die Kanäle und Flüsse nach Berlin bestimmt war, wie der Name *berlinka* deutlich macht (Abb. 23a, b). Hinsichtlich seiner technischen Lösun-

gen und teilweise auch in seiner Form erinnert dieses Fahrzeug an traditionelle Weichsel-schiffe.²⁹

Im 19. Jahrhundert wurde eine wesentliche Umgestaltung in der Konstruktion der *berlinka* vorgenommen. Die bisherigen traditionellen, praktisch stevenlosen Abschlüsse des Rumpfes waren durch eine extreme Aufbiegung des Bodens entstanden, die eine Verbindung der spitzen Bug und Heckteile mit den oberen Bordgängen zuließ. Nun wurde die Neigung von Bug und Heck durch Einsetzen einer dreieckigen oder trapezförmigen Holzplatte (*kafy*) erreicht, deren Unterseite der Breite des rechteckigen Bodens entsprach. Auf gleiche Weise wurden an der Oder Schiffsrümpfe gebaut. Sie waren der *berlinka* ähnlich und wurden Oder bzw. Kaffenkahn genannt. Weitere Neuerungen bei der *berlinka* waren eine Folge der nun fast senkrechten Seitenwände. Früher wurde beim Auseinanderbiegen der Bordwände eine wesentliche Hebung von Bug und Heck auf natürliche Weise erreicht. Nun wurde der Rumpf mit einem Deck versehen und das Rahsegel durch ein Sprietsegel ersetzt. Die *berlinka* von der Weichsel unterschied sich im 19. Jahrhundert ihrem Aussehen nach schon nicht mehr vom Kaffenkahn, dem *odrak*.

Obwohl heute hölzerne Handelsschiffe von Wisla/Weichsel und Warta verschwunden sind, gibt es an diesen Flüssen noch traditionelle volkstümliche Transport- und Fischerboote. Gerade Fischerboote von der Weichsel, *lejtak* genannt, erinnern ihrer Form nach an die *berlinka* des 18. Jahrhunderts, so wie auch die *szkutka* dem *Kafschiff*, dem Oderkahn also, ähnelt.

Das legt die Vermutung nahe, daß *szkutka* und *lejtak* Prototypen des Kaffenkahns und der *berlinka* sein könnten. Für diese Schlußfolgerung spricht auch die Entwicklung des einzig bekannten Wartabootstyps, dessen Ursprung sich in einem Flußabschnitt befindet, an den flußaufwärts fahrende Schiffe niemals gelangten. Deshalb konnten sie von den dortigen Bootsbauern auch nicht nachgebildet werden. Dort, in der Heimat der »Prähmchen«, konnte auch der *kaf* Abschluß des Bootes erfunden werden, der später bei den Schiffen angewandt wurde.

Für das *lejtak* gab es noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein Gegenstück mit größerer Abmessung an der Weichsel, die *łodyga* (Abb. 24). Das Verhältnis ist so wie das zwischen *szkutka* und *bata* an der Warta. Vom gegenwärtigen Forschungsstand im volkstümlichen Bootsbau ist es schwer vorstellbar, *szkutka* und *lejtak* als Nachahmung der Flußhandelsschiffe anzusehen.

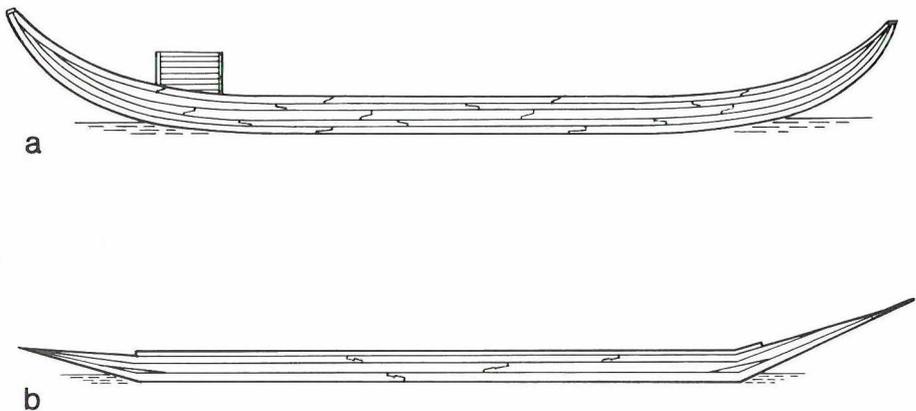


Abb. 23 »Berlinka«. a nach einer Zeichnung von Ing. B. Losy aus Losenau aus dem Jahre 1796, b aus den Jahren 1817 und 1826, nach H. Kostecki

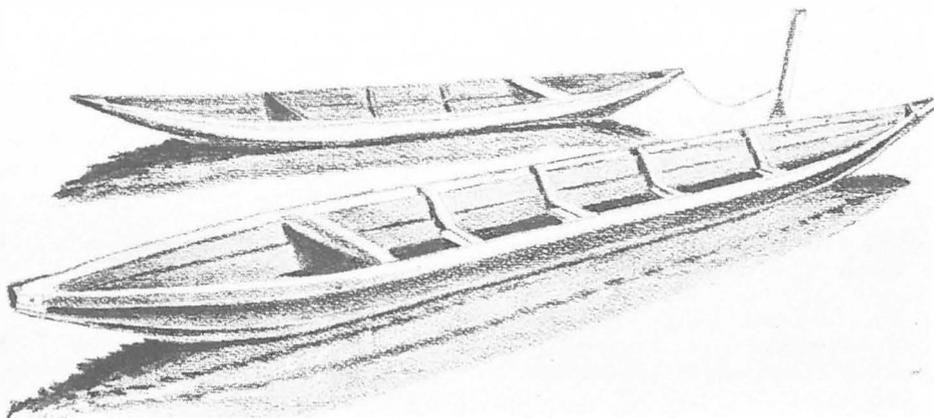


Abb. 24 »Lejtak« und »lodyga«, nach einer Zeichnung von B. Ślaski, 1917

Es bleibt zu hoffen, daß weitere Forschungen über den volkstümlichen Bootsbau an der Warta, besonders in Archiven, den Stand der Kenntnisse über die interessante Geschichte der Wasserfahrzeuge an diesem Fluß vervollständigen.

Anmerkungen:

- 1 Seit 1973 befaßte ich mich im Rahmen meiner Arbeit im Zentralen Meeresmuseum in Gdańsk mit der Erforschung des polnischen volkstümlichen Bootsbaus. Hauptziel dieser Studien war die Dokumentation der bis heute verwendeten Bootsformen, die Erforschung (soweit möglich) ihrer Entwicklungswege sowie die Auswahl der interessantesten Konstruktionen, Bootsbaugeräte und anderer Denkmäler für die Ausstellungen des Zentralen Meeresmuseums und des »Muzeum Wisły« (Museum der Weichsel) in Tczew.
- 2 Bis jetzt sind erschienen: J. Litwin: W sprawie badań nad polskim szkutnictwem ludowym. In: Kwartalnik Historii Kultury Materialnej (KHKM), R. XXVIII, 1980, Nr. 1, S. 75–85; ders.: Der Slowinzer Kahn, ein interessanter Überrest des ehemaligen Bootsbaues. In: Das Logbuch 1980, Nr. 3, S. 77–80; ders.: Budowniczy pierwszych kutrów. In: Rocznik Gdyński 1982, S. 57–62; ders.: Współczesne szkutnictwo ludowe nad Bugiem. In: KHKM, R. XXXI, 1983, Nr. 2, S. 188–195; ders.: Kaschubischer Bootsbau. Teil I: Volkstümlicher Bootsbau im Binnenland. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 7, 1984, S. 223–242; ders.: dass. Teil II: Volkstümlicher Bootsbau an der Küste. In: Ebd. 8, 1985, S. 285–308; ders.: The Development of Folk Boats in Poland from the Example of Structures Used on the San and the Bug Rivers. In: Postmedieval Boat and Ship Archaeology. Stockholm, Report No. 20, BAR International Series 256, 1985, S. 327–349; ders.: Barkasy z Zalewu Wiślanego – jednostki rybackie minioniej epoki. In: Budownictwo Okrętowe, No. 12, 1985, S. 530–533.
- 3 Vereinzelt Bemerkungen aus diesem Bereich sind in den Veröffentlichungen enthalten, die der Problematik des traditionellen Fischfangs und Wasserverkehrs gewidmet sind.
- 4 S. Chmielewski: Rybolówstwo. In: Kultura ludowa Wielkopolski. (Eine Gruppenarbeit unter der Redaktion von J. Burszta). Poznań 1960, S. 277–325; J. Deresiewicz: Poznańscy rybacy na poznańskich Rybakach. In: Studia Historyczne. Warszawa 1965, S. 73–83; W. Kulmatycki: Cech rybacki w Poznaniu. In: Przegląd Rybacki 1920, Nr. 5, S. 95–97; B. Ślaski: O cechu rybaków Miasta Poznania. In: Rybak Polski 1925, Nr. 4, S. 51–53; ders.: Nazwy techniczne rybaków poznańskich. In: Ebd. 1925, Nr. 7, S. 101–105 und Nr. 8, S. 113–117.
- 5 T. Dohnalowa: Rozwój transportu w Wielkopolsce 1815–1914. Warszawa–Poznań 1976, S. 83–145; W. Korcz: Z dziejów żeglugi i handlu na Warcie i Odrze w XVI–XVIII wieku. Zielona Góra 1967; A. Mielczarek: Statek odrzański (Odrak). In: Materiały Zachodniopomorskie, t. XX, 1974, S. 377–394.
- 6 B. Ślaski: Nazwy ... (wie Anm. 4), S. 102.

- 7 Ebd.
- 8 T. Dohnalowa (wie Anm. 5), S. 118–124; A. Mielczarek (wie Anm. 5), S. 380.
- 9 Im Jahre 1896 wurden an der Warthe Flußregulierungen durchgeführt, darunter auch auf dem Abschnitt oberhalb von Poznań bis zur Mündung der Prosna. Entlang der Prosna verlief damals die Grenze zwischen dem preußischen Teilungsgebiet und Russisch Polen, die somit künstlich die Warthe teilte. Es ist zweifelhaft, ob die Regulierungsarbeiten auch von den zaristischen Behörden oberhalb der Prosna Mündung durchgeführt wurden.
- 10 Das Material habe ich auf fünf Forschungsreisen an die Warta gesammelt. Die erste Expedition fand 1978 statt; ich habe damals Forschungen auf dem Abschnitt von Skwierzyna bis zur Mündung der Warta in die Odra betrieben. Im Jahre 1980 erforschte ich den Bootsbau in den Ortschaften am Oberlauf der Odra, von Czestochowa bis Działoszyn. Meine dritte Reise 1981 führte zum Abschnitt zwischen Kolo und Pyzdry und 1982 zu dem Abschnitt von Śrem bis Santok und von Działoszyn bis Kolo. Während meiner letzten Reise im Jahre 1983 habe ich Ergänzungsmaterial in den Ortschaften zwischen Sieradz und Pyzdry gesammelt.
- 11 W.Z. Owsianowski: *Z biegiem Warty*. Poznań 1982, S. 12–17.
- 12 Die Entfernungen der einzelnen an der Warta gelegenen Ortschaften, von der Mündung dieses Flusses in die Oder stromaufwärts gerechnet, habe ich der Arbeit von W.Z. Owsianowski: *Z biegiem Warty* entnommen.
- 13 B. Ślaski: *Nazwy ...* (wie Anm. 4), S. 115.
- 14 Ebd., S. 113.
- 15 Ebd., S. 115.
- 16 B. Ślaski: *O cechu ...* (wie Anm. 4), S. 53.
- 17 W. Rudolph: *Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland*. Berlin 1966, S. 34–62.
- 18 Ebd.
- 19 Ebd., Tafeln 5 und 6.
- 20 Ebd., S. 36.
- 21 Ebd., S. 96–103.
- 22 Ebd., S. 97.
- 23 Eine der während der Studien zum polnischen volkstümlichen Bootsbau »entdeckten« Gesetzmäßigkeiten ist das Vorhandensein eines einzigen für den gegebenen Fluß charakteristischen Grundtyps des Bootes, der von einer sehr einfachen, im Oberlauf einsetzenden Form sich allmählich entwickelt, um am Unterlauf dieses Flusses schon die bedeutendste Form zu erreichen. Diese Regelmäßigkeit betrifft alle größeren Nebenflüsse der Weichsel und läßt sich besonders anschaulich am Bug beobachten. Vgl. J. Litwin: *Wspólczesne ...* (wie Anm. 2).
- 24 B. Ślaski: *Nazwy ...* (wie Anm. 4), S. 105.
- 25 W. Stępień: *Z badań nad czółnem drżonym w Polsce*. In: *Nautologia* No. 1, 1986.
- 26 P. Smolarek: *Znalezisko wczesnośredniowiecznej łodzi z Łądu nad Wartą*. In: *KHKM* 1985, No. 3, S. 171–184.
- 27 Ebd. S. 176.
- 28 T. Dohnalowa (wie Anm. 5), S. 92–102 und 118–124.
- 29 Besonders interessant scheint die Dokumentation der frühen »offenen« *berlinka* zu sein, die von B.L. von Lossenau im Jahre 1796 abgefaßt wurde. K. Waligórska: *Konstrukcje statków pływających po Sa nie i Wiśle w XVIII wieku*. In: *KHKM*, R. VIII, 1960, Nr. 2, S. 229–241, ryc. 8.

Deutsche Fassung von Romuald Lebedek, Gdańsk, und Ursula Feldkamp, DSM/Bremerhaven.