

Forschungsprojekt des DSM liefert Vorlage für Bootsnachbau

Die wissenschaftliche Dokumentation der Bremer Hansekogge von 1380 im Deutschen Schiffahrtsmuseum hat die Grundlage dafür geliefert, dass inzwischen wieder drei Repliken des Originals auf dem Wasser segeln. Aber auch das Forschungsprojekt „Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flussgebiet des Rheins“ – bei dem es um die Vermessung und Dokumentation holzgebauter Boote an Rhein, Main, Mosel und Neckar sowie deren Nebenflüssen ging – hat nun Vorlagen für zwei Nachbauten historischer Bootstypen bereitgestellt.

2003 wandte sich die Bootswerft Niederländer aus Nettetal am Niederrhein an das DSM und fragte nach Zeichnungen zu hölzernen Schelchen vom Main.

1980 hatten der Vermessungstechniker Heiko Eggers und ich bei unseren Feldforschungen im Rahmen des genannten Projekts zwischen Bamberg und Frankfurt etliche Exemplare dieses Bootstyps, der in der Fischerei in zwei verschiedenen Varianten im Maingebiet gebräuchlich war, vermessen. U. a. bei der Fischerzunft in Würzburg hatten wir eine größere Zahl dokumentiert. Zwei dieser Schelche waren später bei einem Unfall, bei dem ein Lkw in die an Land stehenden Boote gefahren war, so stark zerstört worden, dass die Besitzer sie nicht mehr nutzen konnten. Das Bedauern darüber war groß, drohten auf diese Weise doch wieder Relikte alter Geschichte vom Fluss und aus der Stadt zu verschwinden.

Doch Georg Göß und die Fischerzunft in Würzburg entsannen sich der guten Verbindungen zum Deutschen Schiffahrtsmuseum und der Tatsache, dass wir die alten Schelche dokumentiert und 1996 im wissenschaftlichen Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums, dem Deutschen Schiffahrtsarchiv, publiziert hatten. So kam der

Kontakt zur niederrheinischen Bootswerft Niederländer, der auch schon früher bei Museumsprojekten im Rheinland geknüpft worden war, wieder zum Tragen und wir stellten unsere Zeichnung und Dokumentation für zwei Nachbauten zur Verfügung.

Im April 2004 lieferte die Bootswerft Niederländer die beiden Fischerschelche für die Fischerzunft in Würzburg ab. Zwei Monate später erhielt ich vom Chef der Werft einige Bilder von den Booten und ihrer Ablieferung. Gleichzeitig machte Jörn Niederländer einige nähere Angaben zu den neu gefertigten Booten.

So wies er in seiner Beschreibung auch deutlich darauf hin, dass die Nachbauten von den nach den Originalen erstellten Vorlagen in einigen Details abwichen. Dies betraf zuerst einmal die Länge. Waren die Schelche am Obermain früher in der Regel ungefähr 9 m lang, hatte der Nachbau nun eine Länge von 8,20 m. Das „unter Schwierigkeiten eingekaufte Holz“ hatte nur eine solche Länge erlaubt und „damit waren Auftraggeber und Bootsbauer zufrieden“. Eine Abweichung in der Bootslänge von den Vorgaben eines Auftraggebers war schon in der Vergangenheit nicht unüblich. Als wir 1980 Angaben zu in Knetzgau gebauten Booten im Auftragsbuch des Bootsbauers Betz mit den Maßen der wirklich abgelieferten Boote verglichen, stellten wir fest, dass kein einziges Auftragsmaß mit den realen Abmessungen übereinstimmte. Betz gab dazu an, dass er sich selbstverständlich nach dem zur Verfügung stehenden Holz gerichtet habe. Dies ist nun wiederum auch bei den Nachbauten der Fall.

Von den von uns gelieferten Bootsbeschreibungen war man auch noch in zwei anderen, wesentlichen Dingen abgewichen.

Die Spanten, die bei den Vorbildern noch aus gewachsenem Holz hergestellt waren, hatte man



Der Schelch-Nachbau wird in Würzburg zu Wasser gelassen.

(Foto: Bootswerft Niederländer)

man bei den Neubauten schichtverleimt oder, wie der Bootsbauer sagt, „lamelliert“. Niederländer schrieb dazu: „Die gesägten Spanten der Vorgängerboote sind ja fast alle wegen des ungünstigen Faserverlaufes gebrochen und ich habe diese Methode, die ja auch bei ganz anderen Booten angewandt wird, immer für die schlechteste aller Möglichkeiten gehalten. Ich habe lange gezögert, ehe ich Herrn Göß entsprechende Vorschläge gemacht habe, fand dann die o. a. Baumethoden natürlich nicht korrekt, aber aus handwerklicher Sicht doch konsequent.“ Diese Abweichung findet ihre Begründung im Verantwortungsbewusstsein eines Handwerkers, dessen Produkt „möglichst lange halten“ soll, da er nicht weiß, „ob jemals weitere Neubauten aufgelegt werden“.

Auch wurden die Plankennähte nicht mit Werg oder den ganz früher üblichen geteerten Moosschnüren kalfateriert und mit so genannten Sendel-eisen (auch Sentel oder Sintel genannt) abgedeckt. Vielmehr hat die Bootsbauwerft „die Längskanten der Planken gefalzt und die somit

beim Zusammenbau der Boote entstehenden Nuten mit einer dauerelastischen Masse ausgegossen, und zwar von der Innen- und Außenseite“. Niederländer begründete diese Abweichung damit, „dass die Boote wohl eher selten zu Wasser gelassen würden, und die meiste Zeit an Land gelagert werden würden.“ So rechnete er eher mit einem Schwinden als mit einem Quellen des Holzes, und dies barg die Gefahr, dass die konventionelle Kalfaterung möglicherweise aus der Naht herausgefallen wäre.

Die baulichen Änderungen tragen also einem gleichfalls geänderten Nutzungsverhalten Rechnung. Möglich sind sie durch neue Techniken im Bootsbau, die – gut begründet – nun auch im traditionellen Bootsbau Eingang gefunden haben.

Wir freuen uns jedenfalls, dass unsere Dokumentation einer im Verschwinden begriffenen Kultur dazu beiträgt, dass Mitglieder der Fischerzunft zumindest noch eine Zeit lang einen Bootstyp nutzen können, der über Jahrhunderte hinweg in der Fischerei am Main gebräuchlich war.