

BINNENSCHIFFBAU: FORSCHUNG MIT HINDERNISSEN

von Jenny Sarrazin, Darfeld

In verschiedenen Ausgaben des LOGBUCH ist wiederholt von hölzernen Binnenschiffen des Donauraums die Rede gewesen. Ich möchte daher das Thema von der Konstruktion der berühmten Donau-Zillen und Plätten nicht mehr direkt aufgreifen, sondern den Artikel Günter Pohlandts aus dem Heft 1/1991 zum Anlaß nehmen, einige grundsätzliche Bemerkungen zum Bau primitiver Binnenfahrzeuge zu machen. Wenn auch die Beispiele vornehmlich aus dem Gebiet der Donau stammen, so sind sie doch sicherlich auch auf andere Flußgebiete übertragbar.

Der Holzschiffbau im Binnenland wie an der Küste ist seit Beginn unseres Jahrhunderts dramatisch zurückgegangen, ja aus einigen Gebieten völlig verschwunden. Nur noch wenige Schiffbauer arbeiten heute noch nach traditionellem Muster, selbst wenn sie die alten Fertigungstechniken noch erlernt haben. Damit versiegt die für den Schiffshistoriker neben authentischen Fahrzeugen wichtigste Quelle.

Wie unentbehrlich die Aussagen dieser Gewährspersonen sind, begreift man erst richtig, wenn man versucht hat, die Schiffbaugeschichte einer Region allein für die letzten 100 Jahre zu erforschen. Aussagen über Schiffsförmungen des frühen 19. oder gar des 18. Jahrhunderts müssen durch ein Fehlen von zuverlässigen Quellen oft sehr vage bleiben.

Welche Quellengruppen stehen dem Archäologen und Historiker neben der Befragung der alten Handwerker, Schiffleute und Fischer zur Verfügung? Für den Seeschiffbau, insbesondere den von Kriegsschiffen, wären hier wohl in erster Linie erhaltene Risse und Pläne zu nennen. Beim Bau von hölzernen Binnenschiffen waren solche Konstruktionszeichnungen aber nur in den seltensten Fällen vorhanden.

Wie aber kamen die Schiffbauer an der Donau und an anderen Flüssen zu der gewünschten Schiffsförmung? Der Donau-Schiffbau als reiner Schalenbau kennt weder den Einsatz eines Hauptspants als formgebendes Element, noch wurden dort je Mallen verwendet. Die Schopper, wie die Schiffszimmerleute im Donaugebiet genannt werden, benutzten und benutzen zwei Hilfsmittel zur Formgebung: einige wenige Zahlen, die über die Abmessungen Auskunft geben, und, zumeist beim Bau kleinerer Fahrzeuge, Schablonen, mit denen die Rundungen von Boden und Seitenwand festgelegt wurden.

Bei der Durchsicht von Archivalien stößt man zuweilen auf solche Maßangaben, meist im Zusammenhang mit dem Schiffbau innerhalb einer Zunft. Auch die Schiffbauer selbst verfügen manchmal über Aufzeichnungen über die von ihnen gebauten Fahrzeuge. Wer aber nun glaubt, angesichts der Einfachheit der Konstruktion von traditionellen Donauschiffen nach diesen Angaben die komplette Schiffsförmung ermitteln zu können, der sieht sich in aller Regel enttäuscht. Ein Beispiel aus der Ulmer Schifferzunft soll dies verdeutlichen:

Am 27. Juni 1850 legte die Versammlung der Schiffleute (von denen viele gleichzeitig auch Schopper

waren) die neuen Maße für die „großen Schiffe“ fest: *„78'lang, auf der Mitte 17', der vordere Kranns, welcher vorn vor dessen Ende 12'herein gemessen 12'weit, das hintere Ende 12'breit und von da herein gemessen 12', der Kranns 15'weit sein muß und 3'4''tief.“*

Versucht man nun, nach diesen Angaben und einer allgemeinen Kenntnis des Aussehens von Donauschiffen ein „großes Schiff“ zu zeichnen, so muß man bald feststellen, daß man auf einige Hindernisse stößt. Zunächst einmal ist an keiner Stelle abzulesen, ob es sich bei diesen Maßen um den Schiffsboden handelt oder um das fertige Schiff. Nach Kenntnis der Aufzeichnungsmethoden heutiger Schopper würde ich das Erste vermuten. Sodann fehlt es völlig an Maßangaben für den Bug des Schiffes, eine Tatsache, die besonders in diesem Fall bedauerlich ist (1). Vollends schwierig wird es, wenn man versucht, eine Seitenansicht zu zeichnen, denn außer der Angabe „3'4''tief“ haben wir keinerlei Hinweise darauf, wie hoch Bug und Heck aufgezogen waren.

Probleme könnte in diesem Zusammenhang auch der „schiffige“ Sprachgebrauch des letzten Jahrhunderts bereiten. Es gibt nämlich keineswegs eine verbindliche Terminologie für die Bezeichnung der Einzelteile von Binnenschiffen, sondern die Benennungen sind je nach Flußgebiet, Region und Zeit sehr unterschiedlich.

Das Beispiel der Ulmer Schifferzunft verdeutlicht die Quellenprobleme, die im Zusammenhang mit schriftlichen Aufzeichnungen von Schiffbauern entstehen können: Da die Daten nicht für die Nachwelt bestimmt sind, sondern dem Handwerker nur zur eigenen Gedächtnisstütze dienen sollen, wird meist nur das notiert, was von der Norm abweicht bzw. was, wie im obigen Falle, als verbindliche Regel festgelegt wird. Die Rekonstruktion des Schiffes wird auf diese Art und Weise oft unmöglich bleiben.

Aber auch wenn es möglich erscheint, die Linien des Schiffes nach schriftlichen Angaben zu rekonstruieren, ist es zum Modell noch ein weiter Weg. So sagt die Position der Spanten noch wenig über ihr tatsächliches Aussehen aus, schon gar nicht aber darüber, aus welchem Holz sie gefertigt und wie sie am Schiffsboden und den Seiten befestigt waren. Selbst ein Photo des Schiffes mit genauen Maßangaben enthüllt uns noch nicht, in welcher Sequenz das Fahrzeug gebaut worden ist; welche Tricks der Schiffbauer anwandte, um die Form zu erreichen; also auch, wo die Variablen liegen, die das nächste Produkt bestimmen könnten.

Noch ein weiteres Problem tut sich bei der Verwendung von schriftlichen Quellen (und der Auswertung von Wrackfunden) für den Historiker auf: die Frage nämlich, in wie weit das fragliche Schiff eigentlich typisch ist für die Masse der zu jener Zeit gebauten Fahrzeuge.

An diesem Punkt offenbart sich ein Phänomen, das vielleicht dem gesamten Schiffbau, mit Sicherheit aber dem Bau kleinerer und primitiver Fahrzeuge eigen ist: Die hohe Flexibilität, die der Schiffbauer entwickelte, um den Wünschen seiner Kunden gerecht zu werden.