

*Zeesboote* verdanken ihren Namen ...

... einem großen Fangnetz, Zeese genannt. Erstmals tauchte das Wort *seyze* 1315 in Zeugnissen von Bugenhagen bei Lassan in Vorpommern auf. Die Bezeichnung für dieses Fanggerät kommt nachweislich aus dem Slawischen und stand anfangs sowohl für ein Wehr als auch für ein Zugnetz. Auf Haff, Bodden und Außenküste der südlichen Ostsee benannte man damit einen Fangsack für verschiedene Arten der Schleppnetzfisherei.

Später erst sind für die Fahrzeuge die Begriffe *Zesekahn* (1449 in der Stralsunder Chronik), *Zeszekan* (1524 in einer Verweisung auf eine Regelung der Zeesener-Fischerei durch Herzog Bogislaw X. und Privilegiumsbestätigung für die Stadt Ückermünde), *Zesekan* (1541 in der Stettiner Haffordnung), *nathe Czesekane* (1601 in der Stralsundischen Vischer-Rulle) und schließlich *Zeesboot* (1858 erster aktenkundlicher Beleg in Stralsund) überliefert. Auf Hochdeutsch nennen wir sie heute auch *Zeesenboot*.

*Zeesboote* sind Fischersegler und weisen gegenüber anderen Fischfangarten unserer Region eine ungewöhnliche Besonderheit auf: Sie driften mit dem Netz quer vor dem Wind! Das macht sie zu Sonderlingen unter den Fischerbooten. An wenigen Küsten der Welt ist diese Art zu fischen gebräuchlich.

Die Wandlung vom Zesekahn zum Zeesboot ...

... ging im 19. Jahrhundert vor sich. Ehemals waren die zweimastigen, luggergetakelten *Zeeskähne* des Oderhaffs mit ihren 22 Metern Länge und 7 Metern Breite die größten Fischerboote an der südlichen Ostseeküste überhaupt. In der Stettiner Haffordnung von 1541 wird ihre Anzahl mit 91 angegeben.

Der pommersche Chronist *Thomas Kantzow* berichtete über sie in der *Pomerania*, einer Chronik aus dem 16. Jahrhundert, folgendermaßen: *Des Sommers gehen über einhundert Zesekahne darauf (das Pommersche Haff, d.A.), das seind kleine Schiffe, die konnen gegen und mit dem Winde siegeln. Da hengen die Zesener ein Netze an, welches eine Zese heißt, und siegeln*

*damit das Haff auf und nieder und fischen so. Was sie Großes fahen, salzen sie ein oder bringen es in die umbliegenden Stedte frisch zu Markte. Zu dieser Zeit war die Zeesenfisherei die einzige Schleppnetzfisherei auf dem Haff.*

Es muss ein imponierendes Bild abgegeben haben, als diese mächtigen Fahrzeuge mit ihren 18 Meter hohen Masten unter Segeln und den beiden riesigen Seitenschwertern, in solcher Zahl mit der aufkommenden Nacht aus den Fischerdörfern ums Haff zum nächtlichen Fang ausliefen.

Der Hauptsitz der Zeesenfisherei befand sich damals um Anklam, an der Westseite des Haffs. Im 17. Jahrhundert verlagerte er sich auf die östliche Haffseite und die aufkommende Tuckerfisherei, bei der zwei Tuckerkähne gemeinsam das große Netz schleppten, wurde zu einem ernsthaften Konkurrenten. In der Zeit vom Dreißigjährigen Krieg (1618 bis 1648) bis zum Siebenjährigen Krieg (1756 bis 1763) ging der Zeeskahn-Bestand infolge Verarmung der Bevölkerung immer mehr zurück. Danach führten immer häufigere Reglementierungen der Treibnetzfisherei (dazu gehörten *Zeesener-*, *Tucker-*, *Zollner-* und später auch die mit kleineren Bootspaaren betriebene *Taglerfisherei*) zu einem sukzessiven Rückgang. Im Jahre 1900 zählte man noch ganze dreiunddreißig dieser Fahrzeuge, bis dann 1908 die Zeesenfisherei auf dem Oderhaff endgültig verboten wurde.

Die stralsundische Fischerei entwickelte sich ...

... nach Schiemenz aus der stettinischen. Das vorpommersche Stralsund war allerdings neuzeitlichen Einflüssen im Bootsbau aufgeschlossener. So soll es auf dem Strelasund bereits im Spätmittelalter große und kleine Zeeskähne gegeben haben. Die kleineren einmastigen, später gaffelgetakelten Fahrzeuge waren etwa 13 Meter lang und besaßen vorn und achtern 3 bis 5 Meter lange Driftbäume. Damit waren sie in der Lage, trotz geringerer Bootslänge das Netz beim Driften ausreichend weit offen halten zu können. Der letzte dieser sundischen Zeeskähne soll 1935

abgewrackt worden sein. Als Fischereifahrzeuge allerdings waren sie nur bis zum Ende des 19. Jahrhunderts eingesetzt. Heute ist leider niemand mehr in der Lage, das Aussehen und den Aufbau dieser Boote zuverlässig zu beschreiben. So wissen wir über sie weniger als über die Zeeskähne des Pommerschen Haffs, das heutige Stettiner Haff. In den Bildern *Caspar David Friedrichs* könnte man sie eventuell entdecken.

Eine bahnbrechende bauliche Veränderung ...

... erfuhren die *Zeeskähne* in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Das Ergebnis war eine Erhöhung des Gebrauchswertes der alten Zeeskähne in einer Art, wovon heutige Schiffsprojektanten nur träumen können: Bei Einhaltung der gleichen Fangmethode wurden die einmastigen Kähne um ein Viertel verkürzt und die Besatzung um ein Drittel, auf zwei Mann, reduziert! Das ergab darüber hinaus eine bessere Wendigkeit auf dem Fangplatz und im Hafen sowie günstigere Voraussetzungen für Bau und Instandhaltung. Die kleineren Boote konnten nun fast überall, gar von den Fischern selbst, gebaut und repariert werden. Die verblüffende Lösung aber war: Vorderer Klüver- und achterer Längebaum wurden durch zusätzliche, bis zu sechs Meter lange Driftbäume, auch Tuckerbäume genannt, verlängert. Das nun nur noch 9 bis 12 Meter lange anderthalbmastige *Zeesboot* mit Großsegel, Fock, Klüver, Luggerbesan und Vierkanttopsegel war geboren!

Im Sprachgebrauch der Fischer hielt sich aber noch Jahrzehnte lang der Name *Zeeskahn*. Diese leistungsfähigen, ketschgetakelten Fischersegler haben sich wohl gerade dank dieser Innovation bis ins 20. Jahrhundert hinein behaupten können.

Zum Zentrum des neuen Bootstyps ...

... entwickelte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts *Stralsund*. Von hier aus begannen sich der Bau und die Nutzung dieser immer populäreren Fischerboote auf die umliegenden Wasserdörfer auszudehnen. Dazu trug auch die mit den Stein-Hardenberg'schen Reformen einhergehende Gewerbefreiheit bei. Zeesboote sind echte Boddensegler, deren bauliche Eigenart das Ergebnis einer weitgehenden Anpassung an ihre natürliche Umgebung ist. Auf einem mächtigen Sohlkiel errichteten die Bootsbaumeister

gemäß alten Überlieferungen einen breitspantigen klinker- und später auch kraweel-beplankten Bootskörper.

Um die Wende zum 20. Jahrhundert sollen sich sogar vierhundert solcher Boote auf den vorpommerschen und mecklenburgischen Boddengewässern befunden haben. Den Nachforschungen *Hermann Winklers* verdanken wir das Wissen, dass seit dem 17. Jahrhundert auch auf der Wismarer Bucht, um die Insel Poel und auf dem Salzhaff eine Zeesenfischerei betrieben wurde. Im 19. Jahrhundert kamen auch die schleswig-holsteinische Küste und die süddänischen Gewässer hinzu. Weiteres dazu siehe unten.

Das altehrwürdige *Amt der Zeesener Stralsunds* ...

... wurde sogar noch einmal zu neuem Leben erweckt. Ein Zeichen dafür war die Übersetzung der verstaubten *Vischer-Rulle* aus dem Jahre 1601 ins Hochdeutsche. In ihr hatte sich spätmittelalterliches Recht über Jahrhunderte hinweg erhalten. So stand dem Amte nach wie vor ein worthaltender Altermann vor, der noch bis 1891 jährlich zu Pfingsten den Zunftherren eine Tonne sundisch Bier schuldig war. Das Amt vergab unter anderem die Zeesenpachten und ging hart gegen fremde Zeesener vor.

Streit zwischen *Stellnetzfishern*, *Aalspeerern*, *Matern*, *Wadenfishern* und *Zeesenern* um Schonzeiten, Fanggeschirrarten, Fangmengen, Maschenweiten bis zu Beleidigungen und Tötlichkeiten waren keine Seltenheit und erinnern sehr an die heutigen Zeiten im globalen Fischereigerangel. Beschwerden aber, dass die Zeesenfischerei für die Fischbestände und den Grundbewuchs schädlich sei, verdanken wir einen der ausführlichsten Berichte über Arbeitsweise und Ertragslage der Zeesenfischer.

Der Fischereibiologe *Paulus Schiemenz* war 1895 mit einer Untersuchung beauftragt, wozu er mehrere Monate unter Zeesenfishern des Rügener Reviers zubrachte. Die Veröffentlichung der Ergebnisse, die sich unter dem Titel *Über die Zeesenfischerei im Stralsunder Revier* im Band 3 der Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins über 86 Seiten erstrecken, beweist, dass die Zeesenfischerei nicht mehr und nicht weniger schädlich war als jede andere Art der Fischerei auch. So darf man wohl annehmen, dass die Ursache der Beschwerden in den besseren Fangergebnissen der Zeesener gelegen haben dürfte.