

Tyskekvase og danskerstævn

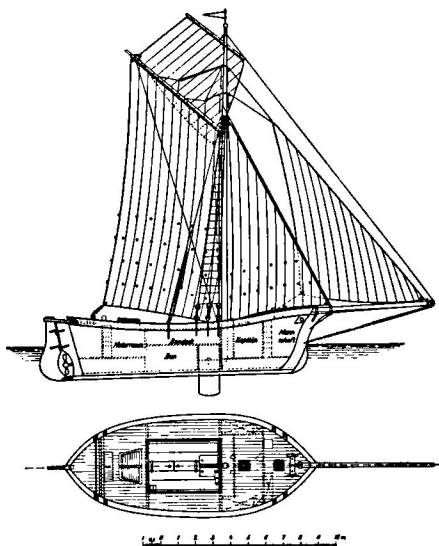
Mellempfolkelig kulturudveksling i den sydlige del af Østersøen
i det 18.-20. århundrede

Af Wolfgang Rudolph

I tysk historisk-kulturgeografisk forskning har man længe næsten udelukkende forsket i den udveksling af kulturelementer og nye fænomener, som var relevante for de politisk og økonomisk førende overklasselag i de forskellige områder. Man undersøgte udbredelsen af handelens og håndværkets institutioner, udbredelsen af genstande med kunstnerisk udsmykning, af motiver og former indenfor litteratur og musik, og man studerede udbredelsen af modedragtens forskellige elementer såvel som særtræk ved rets- og militærvæsen. I 1962 publicerede Reinhard Peesch (Berlin) en fængslende studie over kulturelle udvekslingsprocesser i den maritime folkekultur i Østersø-området, en studie, som stadig har fuld gyldighed på dette område. Ud fra fire eksempler, hentet fra områderne fiskeri, fiskehandel og havneteknik (repræsenteret af de tyske betegnelser *manz*, *krabb/kraaw*, *kåås* og *fitt*) gjorde han opmærksom på virkningen af den specielle, maritime kulturudveksling, som har fundet sted i den hanseatiske søhandels blomstringstid, og som i perioden 13.-16. århundrede kan spores i såvel øst-vestlig som i nord-sydgående retning.

Som knudepunkter for formidlingen, »Kultur-markedspladser« så at sige, udpegede Peesch den tids temporære kystbosættelser – af fed-typen, som vi kender fra Skanør og Falsterbo – som kun var beboet og i brug i sildefangsttiden (1).

Naturligvis ophørte sådanne maritime aktiviteter ikke, da Østersø-hansestædernes økonomiske magt fra og med det 16. århundrede gik hastigt tilbage. Ud fra materiale, som den nuværende etnologiske feltforskning stadig kan få tag i, kan man fastslå, at man i det 19. århundrede har at gøre med en ny blomstrende periode for kulturudvekslingen over Østersøen. Til belysning af disse processer viser den metode, som Peesch brugte – den såkaldte »ord-sag-forskning« – sig ligeledes anvendelig. Innovationerne i den folkelige maritime kultur i såvel det tyske som det danske kystområde analyseres med hensyn til deres oprindelse. Udgangspunktet vil være de folkelige redskabsbetegnelser, der

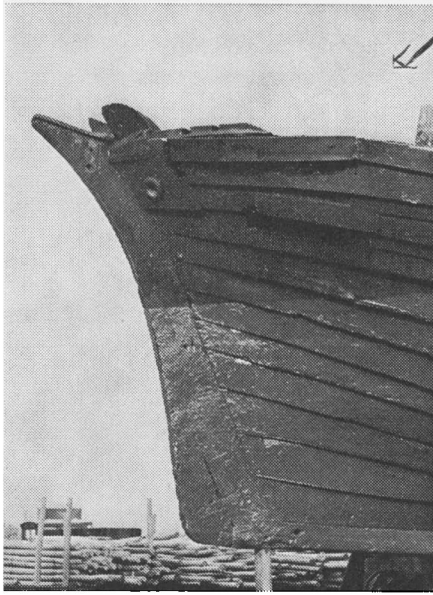


Kvasen »Helene« af Stettin. Fra: Dittmer-Lieckfeldt-Romberg: Motoren und Winschen für die See- und Küstenfischerei, bd. 2, fig. 32, s. 57. München/Berlin 1911.

så godt som altid viser sig at være ordforbindelser, hvor appellativet viser hen til en oprindelse på den anden side af Østersøen. Her kan etnologien ganske vist kun sjældent støtte sig til de foreliggende trykte dialektordbøger, da de ikke er tilstrækkelig grundige, når det gælder det maritime sagområde. I stedet bygger vi vor undersøgelse på dialektale tyske og danske redskabsbetegnelser, som stammer fra egne optegnelser i forbindelse med en etnologisk registrering af fiskeredskaber, fangstmetoder, bådebyggeri og småskibsfart, som blev foretaget for det tidligere Institut für deutsche Volkskunde af Reinhard Peesch og Wolfgang Rudolph i årene 1955 til 1969 i DDR's kystområde, altså strækningen mellem Trave og Oder (2). Om forholdene langs de danske kyster har vi fået et værdifuldt supplerende materiale gennem oplysninger fra fagkolleger ved søfartsmuseerne i Helsingør og Esbjerg (3).

Tyskekvaser og dän'scher Däken

Omkring midten af det 18. årh. dukker ordet *kvaser*, *qvase* første gang op på dansk, nærmere bestemt på Bornholm. Det betegner et skib, som er indrettet specielt til transport af levende fisk, og som navnlig sættes ind i forsyningen af de store markeder i byerne, i dette tilfælde København. Den første Bornholmerkvaser blev bygget 1758 i Wolgast i Pommern, hvor sådanne specialskibe allerede længe havde været i brug (4). Der hed de *quatzen*. Dette ords etymologi tyder på hollandsk oprindelse. Åbenbart har såvel handelen med levende fisk som transporten af dem i specialfartøjer vundet indpas i de gamle store Øster-



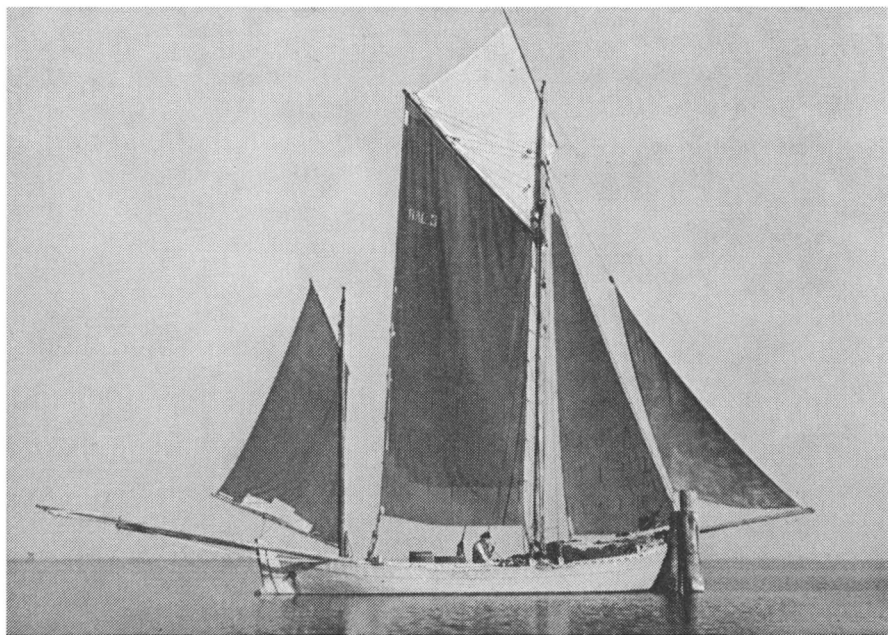
Forstavnen af en pommersk kvase fra Stettin. Wolfgang Rudolph fot.

sø-havnebyer med Holland som udgangspunkt, ligesom jo også den engelske ferskfisktransport mellem Harwich og London kan føres tilbage til hollandske impulser. Det var en hollænder, som i 1619 af Christian IV fik privilegium på handel med levende fisk ved hjælp af *waterskibe*. Siden det 18. århundrede har så antallet af *kvaser* eller *quatzen* til fisketransport været stadig stigende såvel i Pommern som i Danmark. Det sidste sted finder man en bemærkelsesværdig koncentration af kvaser i de farvande, der ligger nærmest ved den tyske kyst, nemlig på Sydfyn (ved Svendborgsund og Fåborg) og på Bornholm. Centret for den pommerske kvasefart var Stettin, hvor fiskehandlerfirmaet Jacob, som fra ca. 1860 var det førende, på et vist tidspunkt havde næsten 100 kvaser i fart (5).

Besætningerne, i det mindste skibsførerne på handelskvaserne, var erfarne fagfolk, hvis viden m. h. t. fiskeri sikkert ofte lå højere end den almindelige folkelige standard. Til forskellig tid og på mange forskellige steder har disse skippere ikke alene udøvet handelsfunktioner, men også formidlet tekniske kundskaber inden for fiskeri og søfart, i form af personlig kontakt fra skib til skib, fra mand til mand. Fra Nordjylland berettes: »Det stigende antal fiskekvaser, der søgte til Frederikshavn for at få ladning, medførte en intensivering i fiskeriet . . .«. Som et særligt bemærkelsesværdigt aspekt fremhæves: »Under fiskeriet havde fiskerne deres ophold ombord i kvaserne« (6). Yderligere beviser giver flere beretninger fra de statslige fiskeriopsynsmænd i det

daværende tyske riges kystområder. De beretter f. eks. 1881 om introduktionen af et bund-slæbenet i farvandene omkring Rügen, »indført for omkring 5 år siden på foranledning af kvaseskipperne fra Stettin.« Omkring 1895 formidlede andre kvaseskipperne fra firmaet Jacob de afgørende impulser til kuriske og litauiske fiskere fra Kurisches Haff til at indføre såvel ålefiskeri med langliner af Oderhaff-type som bygning af særlige krogbåde. Også i de sydlige danske farvande, som hydrologisk i mange henseender ligner de pommerske Haff'er og Bodd'er, har kvaseskipperne fra Pommern givet stødet til indførelse af mere moderne fiskeredskaber, fangstteknikker og både, først og fremmest indførelsen af *åle drivvoddet*. Det drejer sig om en netpose af form som en firkantet sæk – på nedertysk *zees* – som fra en tomastet sejlbåd slæbes hen over grunden, mens båden driver for vinden. Denne fangstmetode var indtil 1860-erne ukendt ved de danske kyster. Ålen havde man indtil da ene og alene fisket med små håndvod med tilsvarende ringe udbytte.

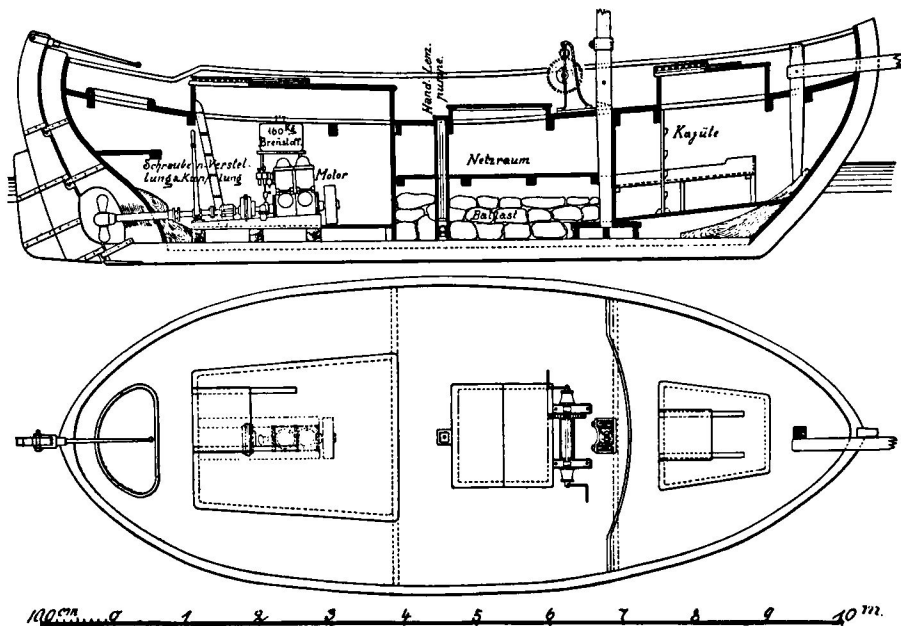
Beretninger om disse forhold, formidlet af pommerske kvaseskipperne, som købte op ved Lolland, Falster, Sydfyn og i Limfjorden, fandt gehør hos drivvodsfiskerne i farvandene ved Barth, Stralsund, Greifswald og Rügen, hvor metoden at drive for vinden med vodsækken længe havde været i brug. Men sikkert lige så længe havde denne specielle fremgangsmåde også været stærkt begrænset af de restriktioner i antal af udøvende, som købstædernes og statens fiskerimyndigheder havde indført. »Overtallige« unge fiskere måtte vente, indtil et drivvodsnummer blev ledigt ved dødsfald eller invaliditet. Den, der ikke ville vente, eller som måske havde raget sig ind i stridigheder med fiskeriinspektionen, han havde på den tid ingen anden mulighed end at udvandre til et andet revier, helst i udenlandske farvande. Derfor kan det ikke undre, at et stort antal drivvodsfiskere fra Pommern udvandrede til Danmark i årene omkring 1870. Nogle fiskede der kun i sæsonen, hyppigt i nær kontakt med stationerede handelskvaser. Andre lejede sig ind hos danske familier, giftede sig også med danske piger og blev danske statsborgere. I hvert tilfælde førte de deres vod og de både, der var udviklet specielt til denne fangstmetode, med sig. De pommerske drivvodsbåde, som ikke er til at tage fejl af, blev af de danske fiskere kaldt *tyskekvase* eller *drivkvase*. Ældre eksemplarer blev fra 1872 opkøbt af danskere. Med dem som model byggede man derpå også drivkvaser på danske værfter, og i den forbindelse blev konstruktionen af dammen, det gennemskyllede lastrum, væsentlig forbedret. Denne tekniske innovation blev omkring århundredskiftet – takket være de fortsatte familiekontakter mellem de udvandrede og drivvodsfiskerne hjemme, men sikkert også med besætningerne på handelskvaserne som mellemmand – formidlet tilbage til den pommerske kyst, hvor man hurtigt overtog ideen i den såkaldte *dän'scher Däken* eller *Dammdäken* (nedertysk *däken* = dansk *dam*) og fremover udrustede alle nybyggede drivkvaser med den (7).



Drivkase fra Rügen. Wolfgang Rudolph fot.

Dänenmors og Dänenstäben

I begyndelsen af 80'erne i forrige århundrede vedtog den preussiske regering et økonomisk og socialt program til ophjælpning af fiskeriet i provinsen Pommerns østlige kystområde. I 1882 blev de første søgående, men endnu åbne både købt i Blekinge for midler fra dette fond og stillet til rådighed for fiskere fra Kolberg, Rügenwaldermünde og Stolpmünde. Det drejede sig om sejlbåde af den sydsvenske type, som kaldes *eka*, og hvis platgattede hæk afsluttes med et lille spejl. De østpreussiske fiskere var ikke særlig godt tilfredse med disse fartøjer. Deres opmærksomhed rettede sig derfor med stigende interesse mod den danske *koster*, en båd med udpræget spidsgattet hæk, hvormed bornholmske fiskere fra midten af 80'erne dukkede op ved den pommerske kyst for at drive fangst på stør og laks (8). Takket være de penge, der var tjent på de svenske både, var man i Østpommern efter 1895 i stand til at købe de første kostere fra Bornholm. »I disse dækkede både var der nu også indbygget køjer til fiskerne. Det betød et fremskridt i sundhedsmæssig henseende« (9). Denne innovationsproces var på ingen måde enestående på den tid. Allerede omkring 1870 havde svenske fiskere fra den skånske østkyst hentet nymodens både af typen Øresundskoster til Vitemölle og Hörviken, og omkring 1880 er der også enkelte eksempler på, at danske kostere købes af fiskere i Holsten, som havde



Plan af kutteren »Rügenwaldermünde 17« (bygget 1894 på Bornholm). Fra: Dittmer-Lieckfeldt-Romberg: *Motoren und Winschen für die See- und Küst-fischerei*, bd. 1, fig. 49, s. 98. München/Berlin 1911.

lært dem at kende, når deres danske kolleger i høstsildetiden opererede med sådanne fartøjer inden for synsvidde af øen Fehmarn. Karakter af en masseforeteelse fik innovationen dog først på den østpommerske og vestpreussiske kyst mellem Dievenow og Hela. På alle pladser langs den sydlige Østersøkyst priste de tyske fiskere fartøjerne af koster-type for deres store sødygtighed og det, at de var bekvemme at bo i trods den ringe plads. »De nye kuttere på 9–12 m's længde blev i begyndelsen endnu bygget på Bornholm af danske bådebyggere i en kvalitet, som på den tid var uopnåelig for tyske småskibsbyggere. Endnu idag [1930] er en hel række af disse danske fartøjer i god stand og i brug. Med denne type som udgangspunkt bygger østpommerske bådebyggere nu med held kuttere på værfterne i Wollin, Dievenow, Kolberg, Rügenwaldermünde og Stolpmünde« (10).

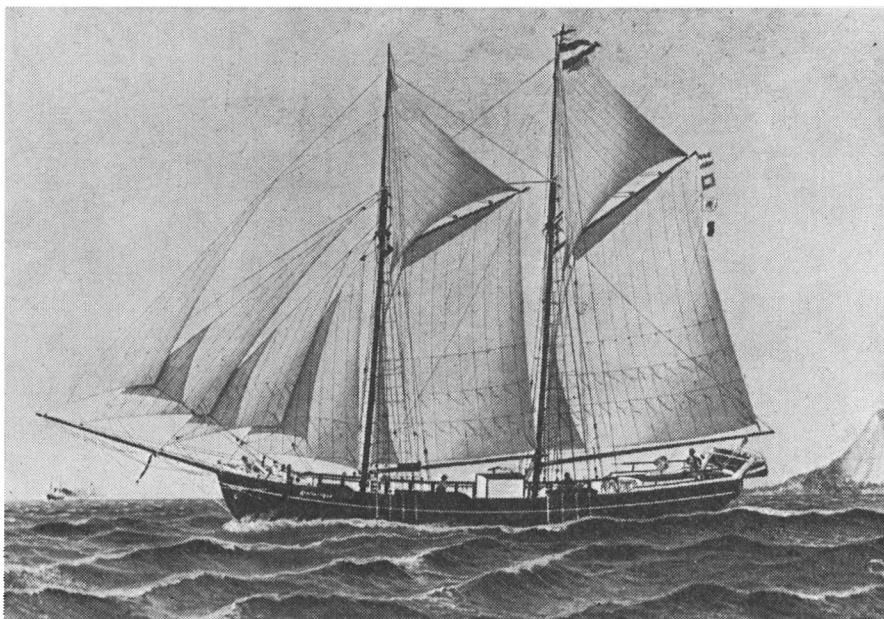
Den innovationsproces, som der her er gjort rede for, er i etnologisk henseende symptomatisk. Ved den sydlige Østersøkyst gjaldt på den tid endnu i fuldt mål de gamle regler, hvorefter fiskeren i vid udstrækning havde indflydelse på udformningen af de vigtigste produktionsmidler. Han alene bestemte, om en ny bådform skulle antages eller afvises. Derfor blev det ikke Blekingegen, som var anbefalet fra statslig side, men derimod den danske koster, som



Kuteren »De lütt Dän«, arbejdsbåd for den maritim-etnologiske feltforskning i DDR. Wolfgang Rudolph fot.

blev forbilledet ved bygningen af de tyske Østersøkuttere. Den sidste originale danskerbåd ved DDRs kyster bruges stadigvæk ved den maritime feltforskning, som drives af det kulturhistorisk/etnologiske forskningsområde ved centralinstituttet for historie under Akademie der Wissenschaften i Berlin. Siden den blev købt på den nordsjællandske kyst i 1933 er den lille, kun 7 m lange kutter blev kaldt *de lütt Dän*. Overalt, hvor den lægger til, beundrer fiskerne formen på dens hæk: »Hei hett'n schäunen Dänenmors« (hun har en smuk danskermås!).

I det 19. århundrede var sluppen, galeasen og skonnerten de typiske fartøjer i den folkelige småskibsfart i farvandene ved den mellemste del af den tyske Østersøkyst. I Slesvig-Holsten dominerede derimod jagten. Slup, galease og skonnert havde i stor udstrækning de samme karakteristika ved skroget over vandlinjen, nemlig den konkavt indsvungne *preussiske stævn* og den fremspringende firkantede eller rundgattede hæk, hvor rorstammen var ført gennem en rorbrønd. Anderledes med jagterne: de havde konvekst krummede stævne, og deres platgattede hæk afsluttedes af et smukt udseende, stort, hjerteformet spejl, hvortil roret var fastgjort udenbords. På begge former var bordene sammenføjet i kraelteknik. Kun ved Oderhaff var der et regionalt særpræg: klink-



Skibsbillede af jagtskonnerten »Sturmvogel« fra Neu Reddevitz på Rügen (bygget 1905 i Seedorf på Rügen).

bygning selv af de større jagter og galeaser. Med hensyn til sejlegenskaber turde alle de her nævnte typer være jævnbyrdige. Men da den begyndende konkurrence med kystfragtdamperne, som blev indsat i stigende tal, blev besvaret af sejlskipperne med en nedskæring af besætningerne som første spareforanstaltning, så viste den traditionelle »preussiske« skonnert-rigning (med tre ekstra råsejl på fokkemasten) sig som urational i forhold til jagtriggen uden råsejl.

I 90'erne vakte de danske »jagtskonnerner«, som blev bygget i Marstal og ved Svendborgsund, opmærksomhed hos de tyske skippere. På Fyn og Ærø var man – åbenbart efter impulser fra de gaffelskonnerner, som blev bygget på østkysten af USA – gået over til at bygge fragtskibene med skarpere spanteformer for og agter og med en stejlere kimming i bunden. På de ofte kun korte ruter og i de hyppigt stærkt snoede sejløb i den sydlige Østersø løb disse danske skonnerner kendeligt hurtigere end skibe af samme størrelse med »preussisk« form. Meget hurtigt fulgte på de pommerske værfter bygningen af nye skibe *nach dän'schem Schick*. Det var fra 1898 tilfældet i Barth, Seedorf på Rügen, Anklam, Neuwarf og Wollin. Siden da viste alle de fartøjer, som var bygget dér, jagtformens *danske stævn* og *danske spejl*. Et af de første af den slags fartøjer på Rügen, den i 1898 søsatte galease, tilhørende skipper Carl



*Spejlhæk på fragtjagten »Juno« af Sylvin på Rügen (bygget 1924 i Barth).
Wolfgang Rudolph fot.*

Steinbrink, fik det for denne nyskabelse karakteristiske navn »Carl brich Bahn«. Den danske form øvede også indflydelse på de klinkbyggede jagter, som var karakteristiske for Oderhaff; også de fik på samme måde danskerstævn og hjertespejl. Ganske særlig hurtigt slog endelig den i Danmark udviklede tremastede jagtrigning på skonnerter igennem. I 1903 blev det første fartøj rigget på den måde på Ærø; allerede et år senere blev denne nydannelse også indført på de pommerske værfter (11).

Alpha, Bolinder, Callesen, Dan

Omkring århundredskiftet havde Skandinavien og især Danmark for mekaniseringen af småskibsfarten og fiskeriet på den tyske Østersøkyst en lignende betydning, som i sin tid England havde haft for mekaniseringen af den internationale skibsfart ved hjælp af dampmaskinen. Det er ejendommeligt, at man hidtil næppe har været opmærksom på denne kendsgerning i litteraturen om teknikkens historie. Kulturhistorikeren må analysere små og spredte oplysninger og savner navnlig historiske informationer om de små motorfabrikker, som allerede næsten helt er gået i glemmebogen. Noget bedre står det til med bevarelsen af de gamle maskiner i museerne, i hvert fald i Danmark, hvor Fiskeri-



Petroleumsmotoren
„DAN“

bedste Motor til Fiskeribrug.

Bemærk
vor store Udstilling, Stand Nr. 1, paa
Fiskeri- og Motorudstillingen.

Aktieselskabet
P. Jørgensens „Dan“ Motorfabriker
Bragesgade 10
Kjøbenhavn L. Telf. 8006 og 8007.

Annonce for glødehovedmotoren »Dan«, Illustreret Tidende nr. 42, 1912.

og Søfartsmuseet i Esbjerg besidder ikke mindre end 20 skibsmotorer. I de maritimt orienterede museer i DDR findes i øjeblikket 10 gamle glødehovedmotorer.

I kort begreb så udviklingsforløbet således ud: I 1892 blev på den tyske Nordsøkyst (i Bremen) for første gang udrustet en kutter med petroleumsmotor af tysk fabrikat, og derpå i 1894 den første fragtbåd, fra Amrum i Nordfrisland. Begge forsøg faldt utilfredsstillende ud og satte ikke gang i tekniske fremskridt på dette område. Et sådant kom først ca. 10 år senere takket være stærke impulser fra Skandinavien. Der havde små mekaniske værksteder i mange havnebyer siden 1895 optaget fremstillingen af bådmotorer efter englænderen Akroyds glødehovedsystem. I Sverige regnes firmaerne Bolinder (Stockholm) og Skandia (Lysekil) for pionerer på glødehovedmotor-området. De mest kendte danske fabrikker var: Brødrene Houmøller i Frederikshavn (System »Alpha«), P. Jørgensen i København (System »Dan«), R. Kramper og Jørgensen i Horsens (System »Gideon«), H. Callesen i Åbenrå, Sørensen i Ålborg samt endnu nogle i Grenå og Hundested. I hele Danmark blev fra 1896 til 1898 fremstillet ca. 50 bådmotorer, men i 1902 allerede 240. I 1905 var tallet oppe på 730, og fra 1906 nåede årsproduktionen op over de tusinde. Denne udvikling indvirkede også på det tyske Østersøfiskeri. I årsberetningen for det tyske hav- og kystfiskeri for 1901/02 rapporteres første gang om, hvorledes det går med motoriseringen: »Tre fiskere fra Møltenort ved Kiel har udrustet et større fartøj med motordrivkraft for at kunne drive fiskeri i større afstand fra kysten.« I den næste årsberetning fra 1902/03 hed det: »I Østersøområdet blev adskillige fiskefartøjer, som hører hjemme i bugterne ved Kiel og Eckernförde, udrustet med petroleumsmotorer. Også nogle fiskere ved kysten af Svansen og Probstei (i Holsten) har ladet deres fartøjer indrette med motordrivkraft. De fleste af disse motorer stammer fra Danmark.« For 1903/04 rapporteres: »En særlig opmærksomhed viser fiskerne de godt afprøvede petroleumsmotorer fra Danmark« (12). I 1907 hed det et andet sted: »I mellemtiden havde anvendel-

sen af motorer i fiskefartøjer taget et så stort opsving i Danmark, at det forekom nyttigt at studere forholdene dér» (13). Samme år så udbredelsen af motorbåde til fiskeri ved den tyske Østersøkyst således ud (14):

Slesvig, Holsten og Lübeck	47 både
Mecklenburg	1 båd
Pommern	19 både
Westpreussen	1 båd
Ostpreussen	9 både

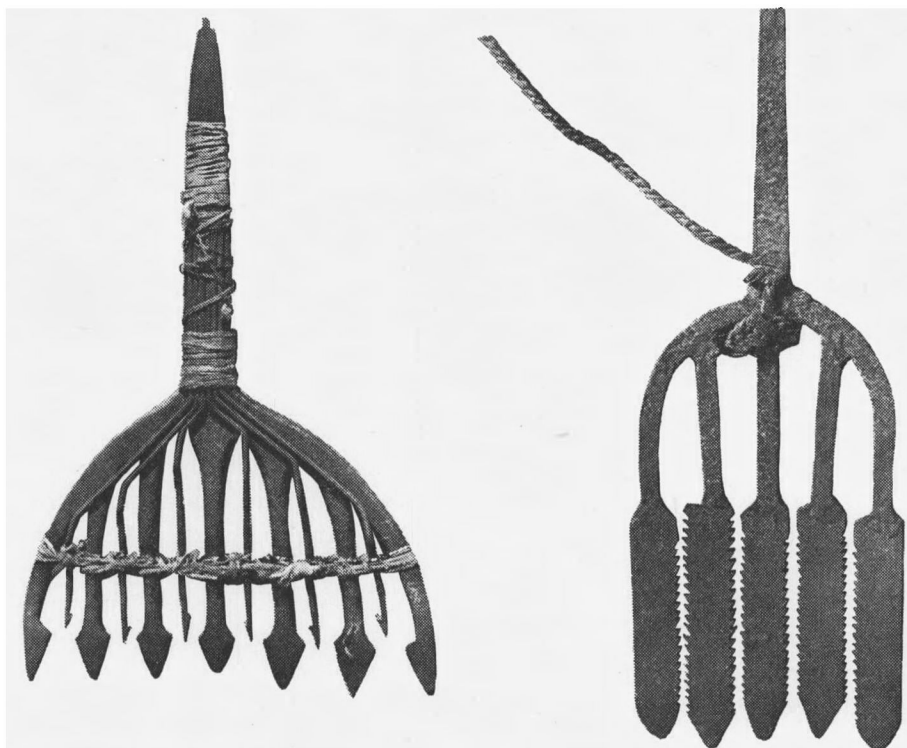
Motoriseringen af fiskefartøjer er altså fra første færd ganske tydeligt sket uden hjælpeforanstaltninger fra myndighedernes eller de faglige organisationers side, men har været spontant styret af eksemplerne fra den daglige praksis.

Det, der interesserer kulturforskeren, er – udover dateringen af processens forskellige stadier – mindre de tekniske enkeltheder end omstændighederne omkring formidlingen af en innovation. Men om dette kan man dog kun hente sparsomme oplysninger i motor- og fiskerilitteraturen. Vi får blot at vide, at danske montører på de leverende firmaers vegne har virket i tyske havne, og at »Deutsche Seefischerei Verein« fra 1907 på nogle centrale fiskeripladser har givet »særlig undervisning i anvendelsen af motor« inden for rammerne af sit uddannelsesprogram (15).

Fra vore interviews med de ældste endnu levende pionerer inden for båd-motoriseringen ved vi endvidere, at de tyske fiskere i årene før 1914 ofte sejlede over Østersøen til Danmark eller Sydsverige for at få maskiner installeret, for at hente reservedele eller for at gøre brug af danske og svenske mekanikers know-how i omstridte spørgsmål. Et sidste genskær af denne periode lyser endnu op, når vore hjemmelmænd – i mindet om deres barndomsdage – taler om oplevelser med de pålidelige skandinaviske maskiner med en varme og et engagement, som man ellers sjældent mærker hos fiskere. Derfor er det forståeligt, at én af disse pionerer kunne sige: »For os børn lød alfabetet dengang således: Alpha, Bolinder, Callesen, Dan -- --«.

Dän'schet Iisen

Henimod slutningen af 20'erne dukkede temmelig uformidlet en ny form for ålølyster op i Wismar – i folkemunde kaldet *dat dän'sche Iisen*. Mere interessant end de konstruktive detaljer er den sociale dimension ved denne nyhed i bestanden af fiskeredskaber ved den tyske Østersøkyst (se billedet s. 106). Den danske lyster blev indført af besætningerne på de små danske fragtfartøjer, som dengang i ret stort tal regelmæssigt anløb havnen i Wismar. Matroserne fordrev på bestemte tider ventetiden i havnen med at stange ål fra rælingen, fra



Ålejernet med pigge er fra gammel tid velkendt på begge sider af Østersøen, medens ålesaksen med de savtakkede tunger er trængt sydpå fra Danmark.

skibsjollen eller fra kajen – akkurat ligesom havnearbejdere i Wismar gjorde det i arbejds pauserne, eller ligesom pensionisterne eller de arbejdsløse. Ved sammenligning af fangstudbyttet viste det danske ålejern sig at være det mest effektive, og det blev derfor meget hurtigt overtaget af wismarerne. Via lejlighedsfiskerne og skolebørnene nåede ikke så få af disse lystre også ind i redskabsbestanden hos erhvervsfiskere i Wismar og i landsbyerne omkring bugten. Nu og da er sådanne jern også blevet efterlavet af smede i Wismar. Ved midten af 30'erne gik ålestangningen af forskellige grunde betydeligt tilbage, således at begge redskabsformer stadig sjældnere blev taget i anvendelse.

Dette sidste eksempel på en innovation på de maritime arbejdsredskabers område henleder igen vor opmærksomhed på det problem, som også Peesch rejste i slutningen af sin afhandling, nemlig spørgsmålet om, hvor man finder »kultur-markedspladserne« for formidlingen af sådanne nyheder. For det 19. og begyndelsen af det 20. århundrede bør vort svar naturligvis blive mere præcist, end når det drejer sig om hansetidens 13.-16. århundrede. Termen

»havn« er ikke tilstrækkelig som lokalisering af omsætningsstedet. På tale kommer, som vore eksempler tydeligt viser, båd- og småskibsværfterne, maskinværkstederne, men også sådanne steder som skipperkahytten og mandskabslukafet på handelskvaser og fragtskibe. Rækken af lokaliteter, hvor den maritime kultur formidles og udveksles *inter nationes*, er endnu længere. Dertil hører f. eks. også – under åben himmel – »die Börse«, læskuret, hvor gamle søfolk mødes i nærheden af kajen. Dertil hører også havneknejerne såvel som *capt'n's room* hos skibsekviperingshandleren. Og, ikke at forglemme, de små kaffestuer, hvor handelskonerne fra fiskemarkedet varmede sig, sømandshjemmene og logihusene, tatovérstuerne og værkstederne hos sejl- og kompassmagere, rebslageren, blokkedrejeren og skibslanternebyggeren og endelig også forstuen, ja måske endog kontoret hos havnemyndighederne og hos lodserne. Om dette funktionelle aspekt ved institutioner af den slags er der hidtil ikke anstillet undersøgelser. Det er på høje tid at foretage dem.

Noter og henvisninger:

1 Reinhard Peesch: Kulturströmungen in den Küstenzonen der südlichen Ostsee. Deutsches Jahrbuch für Volkskunde 8, 1962, s. 3–29. 2 Materialet findes nu i arkiverne i Akademie der Wissenschaften, DDR, nærmere bestemt i Centralinstitutet for historie, Afdelingen for kulturhistorie/etnologi. 3 En særlig tak til kollegerne Dr. Henning Henningsen og Christian Nielsen, Handels- og søfartsmuseet på Kronborg, Alan Hjorth Rasmussen, Fiskeri- og søfartsmuseet i Esbjerg, og professor Bjarne Stoklund, Institut for europæisk folkelivsforskning i Brede. 4 Wolfgang Rudolph: Segelboote der deutschen Ostseeküste, Berlin 1969, kapitlet om råsejlerne fra Oderhaff. 5 Holger Rasmussen: Kvaseskipper fra Bøjden, Odense 1975, s. 9–13. 6 smts. s. 19. 7 Om de tyskdanske maritime kulturkontakter, som omkring 1870 førte til indførelsen af drivvoddet og drivkvasen i Danmark, forbereder Alan Hjorth Rasmussen en særlig undersøgelse. 8 Wolfgang Rudolph anf. arb., kapitlet om de første Østersø-fiskekuttere. 9 Otto Marquard: Die Entwicklung der ostpommerschen Seefischereifahrzeuge. Mitteilungen des Deutschen Seefischereivereins 46, 1930, s. 254. 10 smts. s. 254. 11 Det fortjener opmærksomhed, at den firemast-rigning, som i 1913/14 første gang blev benyttet på jagtskonnerten i Danmark, ikke blev overtaget af tyske skibsbyggere. Om udviklingen af de små tyske fragtskibe giver Hans Szymanski: Deutsche Segelschiffe, Berlin 1934, bedst besked. 12 Mitteilungen des Deutschen Seefischereivereins 19, 1903, – 21, 1905. 13 H. O. Lübbert: Die Einführung von Motor und Schernetz in die deutsche Segelfischerei, Berlin 1906, s. 2. 14 Mitteilungen des Deutschen Seefischereivereins 23, 1907, s. 441. 15 Siebolds u. Block: Die Einführung von Motor und Schernetz in die deutsche Segelfischerei (Ostsee), Berlin 1907, s. 22, 42.

Zusammenfassung

Interethnischer Kulturaustausch in südlichen Ostseeraum während des 18. bis 20. Jahrhunderts

1962 hat Reinhard Peesch im »Deutschen Jahrbuch für Volkskunde« (Berlin) auf das Netzwerk interethnischer Kontakte aufmerksam gemacht, die im 13. bis 16. Jahrhundert

einen lebhaften Kulturaustausch der Küstenbewohner des südlichen Ostseeraumes – sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Südrichtung – möglich machten. Aus der pommersch-mecklenburgischen Mundart des deutschen Küstengebietes stellte er mehrere Lehnwörter vor, die noch heute auf Relikte dieser mittelalterlichen maritimen Kulturkontakte hinweisen. Peesch konstatierte, daß seinerzeit die sogenannten *Fitten* – nur während der Heringsfischerei saisonal genutzte Küstensiedlungen mit überregionalen Marktcharakter – die Wirkungszentren dieses interethnischen Austauschprozesses waren. Entsprechende Vorgänge hat es auch noch später in der maritimen Kultur des südlichen Ostseeraumes gegeben, vornehmlich zwischen Dänemark und Deutschland sowie umgekehrt. Für das 19. und beginnende 20. Jahrhundert können solche Relationen an Hand der volkssprachlichen Bezeichnungen für nautische Novationen nachgewiesen werden, wobei entsprechende Appellativa auf die Herkunft der Sachgüter hinweisen: z. B. *tyskekvase*, *dänscher Däken*, *Dänenstäben*, *Dänenmors*, *dänschet Iisen*. Im behandelten Zeitraum fungierten in erster Linie maritime gewerbliche Einrichtungen (Hafengaststätten, Shipchandlerläden, Tätowierstuben), maritime Handwerkstätten (Werften, Segelmachereien, Motorenschlossereien) sowie nautische Behörden (Hafenämter, Lotsenstationen, Fischereiaufsichtsstellen) als Kommunikations- und »Umschlag«plätze des internationaler maritimen Kulturaustausches. Die Erkundung dieses funktionalen Aspekts derartiger »Medien« stellt ein wichtiges Desiderat der maritim-ethnologischen Forschung dar.