

verklärend als ein Stück verlorener Heimat empfinden.¹

Daneben gibt es noch eine ganze Anzahl weiterer Fischarten. Für die Fischer hatte jedoch vor dem Krieg der Lachs als Erwerbsquelle die größte Bedeutung. Dagegen spielte der Störfang, einstmals ein blühender Zweig im Pillauer Fischgewerbe, keine Rolle mehr. Nur selten verfang sich noch einer in den Netzen.

Die Fischerei in Ostpreußen war außerordentlich vielgestaltig, da nicht nur eine Kleine Küsten- und Hochseefischerei betrieben wurde, sondern auch eine davon verschiedene Fischerei in den beiden Haffen, der eine große Bedeutung zukam. Die Ostseefischerei war natürlich von den Anlandungen her gesehen der größte Umsatzträger. Besonders nach dem ersten Weltkrieg hatte sich der Kutter gegen die kleineren zunächst mit Segeln, später mit Motoren ausgestatteten Angelkähne durchgesetzt. Sie hatten eine Länge von 10 bis 14 m und wurden mit bis zu 100 PS Motoren angetrieben. Die Kutter verfügten über ein erhebliches Ladungsvolumen, so dass die angelandeten Mengen nur über große Absatzorganisationen, meistens Genossenschaften, abgesetzt werden konnten. Größter Kutterhafen war Pillau. Nicht übersehen werden darf jedoch, dass es daneben auch noch eine leistungsfähige Kleinfischerei in der Ostsee von den Stränden aus gab.

Die Fischerei auf den beiden preußischen Haffen stand jedoch in ihrer Bedeutung der Hochseefischerei nicht nach. Unzählige Fischersiedlungen gab es auf den Nehrungen, die meistens zur Haffseite hin ausgerichtet waren, wenn die Fischer auch gelegentlich in der Ostsee fischten. Aber auch rund um die Haffe hatten sich Fischer in vielen Orten angesiedelt. Die Produktivität der Fischerei in den Haffen war groß. Eine positive Planktonentwicklung (im Kurischen Haff), fruchtbarer Schlick durch die Flüsse mit guter Bodenbesiedlung (im Frischen Haff), trugen maßgeblich dazu bei. Ausschlaggebend für den Erfolg waren jedoch die Fischer, die über

1 Haberland, Lomber, Arendt S. 140 ff.

in Jahrhunderten in diesen diffizilen Gewässern erworbene Kenntnisse über den Bestand der Fische und deren Eigenarten verfügten. Im letzten Jahr vor dem Kriege landeten die deutschen Fischer aus der Ostsee (also nicht nur vor Ostpreußen) 341.000 dz. an, aus den Haffen, eingeschlossen allerdings auch das Stettiner Haff, 224.000 dz. Dabei erzielte die größte Menge das Kurische Haff, das allerdings auch das größte Gewässer aufweist.¹

Im Unterschied zur Küstenfischerei wurde die Fischerei in den Haffen meistens von Kleinbetrieben geführt, die den Fisch auf Märkten in der Umgebung an die Konsumenten unmittelbar vertrieben und nur bei großen Mengen die Genossenschaften bedienten. Die Hafffischerei war in vielerlei Hinsicht die interessanteste Fischerei. Schon die Größe der Gewässer – das Kurische Haff 1613 qkm, das Frische Haff 861 qkm – sicherte vielen Menschen und ihren Angehörigen die Haupterwerbstätigkeit oder Nebenverdienst. Vor dem Zweiten Weltkrieg lebten am Kurischen Haff vom Fischfang etwa 1200 Berufsfischer und etwa 300 Gehilfen, dazu kamen noch rund 200 Gelegenheits- und Nebenfischer, am Frischen Haff waren es etwa 1500 Berufsfischer mit etwa 500 Gehilfen und rund 400 Gelegenheits- und Nebenfischer.²

Obgleich die beiden Haffe riesige Seeflächen aufwiesen, waren sie doch letztlich begrenzt, so dass im Vordergrund aller Gesetze und Maßnahmen seit eh und je die Schonung der Gewässer und des Fischbesatzes stand. Deswegen befanden sich die Haffe seit Urzeiten auch im Eigentum des Staates, der auch die Fischereiberechtigungen an die Fischer verteilte. Dieser Rechtszustand war auch in § 1 der Fischordnung für die Haffe vom 7.3.1845 übernommen und im Fischereigesetz vom 11.5.1916 fortgeschrieben worden. In § 2 heißt es, dass die Ausübung der Fischerei auf dem Frischen Haff nur demjenigen gestattet ist, welcher ein durch landesherrliche Verleihung, Vertrag mit dem Fiskus oder Verjährung begründetes Recht dazu habe. Es bedurfte also grundsätzlich einer Berechtigungserlaubnis zur Fischerei in den Haffen. Nur ausnahmsweise galt

1 Meyer P.-F., S. A11, D20

2 Woede S. 13

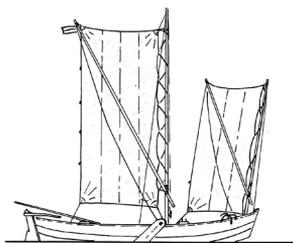
das landesherrliche verliehene Recht unmittelbar an eine Privatperson, wie das an den Vorfahren des Lochstädter und späteren Möltenortner Fischers Heinrich Mey, dem es vom Großen Kurfürsten verliehen worden war, wahrscheinlich für besondere Verdienste, die aber nicht mehr rekonstruiert werden konnten, da die Verleihungsurkunde in den Kriegswirren untergegangen ist. Das Recht auf private Nutzung von 20.000 qm Eigentum am Haffstrand wurde seitdem von den Nachfahren der Familie Mey ausgeübt.

Eine weitere Maßnahme, die Gewässer der Haffe zu schonen, bestand darin, dass die Fischerei in den Haffen bis zum Jahre 1945 nur mit Schiffen betrieben werden durfte, die ohne Motor fahren, also entweder gerudert oder, was üblich war, gesegelt wurden. Da die Gewässer flach sind und selten eine Tiefe von mehr als 4 m aufweisen bei allerdings durchaus möglichem hohen Wellengang, waren die Anforderungen an die Konstruktion der Boote groß. Entsprechend diesen Vorgaben wurden außergewöhnlich interessante Boote hervorgebracht. Die an die Gewässer gestellten Bedingungen erfüllten besonders die Lommen, indem sie flach waren und dennoch eine gute Stabilität aufwiesen. Die Bezeichnung Lomme kommt wohl aus dem Altgermanischen und deutet auf „Gefäß“. Zu Berühmtheit gelangte die Tolkemiter Lomme, ein Bootstyp mit einer Länge von bis zu 24 m, der in der Frachtsegelei und, für Ostpreußen typisch, beim Steinfischen eingesetzt wurde. Hersteller war die Firma Modersitzki in Tolkemit in der Nähe von Elbing, die übrigens sich nach dem Kriege in Maasholm niederließ und dort auch noch heute eine Werft betreibt. Dieses Schiff stand am Ende einer langen Entwicklungsreihe der Lommen, die in kleinerer Form in der Fischerei Verwendung fanden. Gemeinsam hatten alle, dass sie aus dicken Eichenhölzern gebaut und in Klinkerbauweise zusammengefügt waren. Dabei war es hohe handwerkliche Kunst, die Holzbohlen in einem besonderen Verfahren zu biegen.

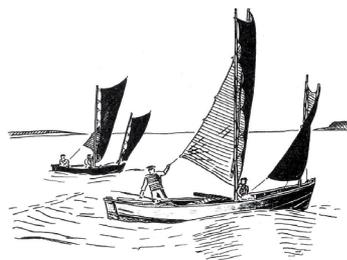
Das kleinste Boot in der Familie der Fischerboote war das Sicken. Es war etwa 6 bis 8 m lang, war offen und hatte einen durchspülten Fischkasten, die Bünn, mit zwei Abteilungen für Aale und Fische. Die sehr starken genagelten Klinkerplanken bewirkten eine große Eigenstabilität. Es wurde mit einem Schwert gefahren. Es hatte zwei Masten. Der kleinere Vormast, dicht am

Bug stehend, war schräg nach vorn geneigt, am stärksten bei den Booten der Nehrung, die auch die schrägsten Vorsteven hatten. Es wurde meistens mit zwei trapezförmigen Sprietsegeln gefahren. Mit Sicken fuhren die Fischer in Ufernähe auf dem Frischen Haff. Das Sicken war mit zwei Mann besetzt.¹

Die Fischerlomme war im wesentlichen nur ein größeres Sicken ohne Fischkasten mit einer Länge zwischen 6,50 und maximal 9,00 m. Das normale Antriebsmittel der Fischerlomme waren ihre Segel. Die Boote im Westhaff der Frischen Nehrung hatten einen Großmast und einen kurzen Mast unmittelbar am Vorsteven, leicht nach vorn geneigt. Dann wurden zwei Sprietsegel gefahren, manchmal auch trapezförmige Segel. Im Osthaff hatten die Boote nur einen Mast mit Sprietsegel und Fock. Die Fischerlomme wurde auch Strand- oder Hafflomme genannt, je nachdem, wo sie eingesetzt wurde. Für die See wurde meistens die kleinere Fischerlomme von 6,50 m Länge verwendet. Sie durften nicht größer sein, weil sonst das Aufschleppen und Zu-Wasser-lassen am hafenlosen Strand zu beschwerlich war. Zur Stabilität hatten sie ein Schwert. Auch ihre Besatzung bestand im Allgemeinen aus zwei Mann.²



Frisches Haff - Gebiet



Das größte Fischerboot des Frischen Haffs war der Angelkahn, mit dem früher auch die Lachsangelfischerei betrieben wurde. Er hieß auch im Frischen Haff Keitelkahn, weil er den Keitel, ein rund 11 m langes Schleppnetz zog bei einer

1 Fernaçon und Salemke S. 18

2 Fernaçon und Salemke S. 28 ff.

Gesamtlänge von etwa 60 m.¹ Diese Schiffe waren 10 bis 14 m lang und 4 bis 5 m breit, waren scharf auf Kiel gebaut und hatten einen Tiefgang von 1 bis 1,40 m. Ihr Mast war bis 15 m hoch. Gesegelt wurden sie mit 2 bis 3 Mann. Mit den geklinkerten Bootskörpern, einem Rahsegel von 10 m Höhe und 5 m Breite, das der einzige 13 m lange Mast trug, sahen sie der Takelage nach dem Wikingerschiff ähnlich und muteten auf den Betrachter archaisch an. Häufig führten die Boote noch weitere Segel.²

Ähnlich in der Konstruktion wie der Keitelkahn aber etwas kleiner war der Kurenkahn auf der Kurischen Nehrung, der das Kurrennetz zog. Im westlichen Haff war der Rumpf geklinkert, in der nördlichen Kurischen Nehrung bis Memel waren nach Art der südeuropäischen Karavellen die Planken aufeinander gesetzt und bildeten eine glatte Außenhaut (Kraweelbauweise). Wegen der vielen Untiefen im Haff mussten die Segelkähne flachbödig sein, so dass sie mit Seitenschwert gefahren werden mussten. Sie waren mit 2 Masten ausgestattet, von denen jeder ein Sprietsegel führte und der große Mast noch eine schmale Fock. Im südlichen Teil des Haffs hatte der Kahn nur einen Mast, getakelt mit einem Gaffelsegel. Gefahren wurde mit Seitenschwertern. Ihr besonderes Unterscheidungsmerkmal gegenüber den Booten des Frischen Haffs waren ihre auffälligen Herkunftsmarkierungen, die Kurenkahnwimpel, auf der Mastspitze. Obgleich erst im 19. Jahrhundert eingeführt, entwickelte sich mit den buntbemalten Schnitzereien eine über die Region hinaus bekannte Fischervolkskunst.

1 Der Keitel ist eines der ältesten Schleppnetze und war nur in den ostpreußischen Haffen gebräuchlich. Das Gerät besteht aus einem Netzsack von 10 bis 12 m Länge. Die Netzöffnung wird an den Seiten durch zwei senkrechte Hölzer, die Stölzen, offen gehalten. Ihre Länge beträgt 1 m. Die Mitte der beiden Stölzen ist durch einen Querbaum von 5 m Länge, den Treibbaum verbunden. Der Umfang der rechteckigen Netzöffnung beträgt also 12 m (Schnakenbeck Bd. IV Schleppnetze S. 11).

2 Woede S. 14, Haberland, Lomber Arendt S. 135