

## SOZIALGESCHICHTE DER SCHIFFFAHRT

► WOLFGANG RUDOLPH

### Neuzeitlicher maritimer Kulturwandel im Ostseeraum

#### Rückschau auf den Beginn

Die um 1900 an der Ostsee einsetzende Motorisierung der Fischerboote und der kleinen Frachtsegler im Küstendienst stellt – zusammen mit der nahezu zeitgleich einsetzenden ländlichen Elektrifizierung – das signifikante Merkmal eines neuerlichen Kulturwandels in den Stranddörfern der Gesamtregion zwischen Kattegat und Österbotten dar. Dieser Prozeß führte die genannten Gruppen der seefahrenden Bevölkerung in die moderne Industriegesellschaft – naturgemäß etappenweise, in zeitlichen Schüben. Über einige hauptsächliche Erscheinungen aus der ersten Phase dieser Entwicklung während der beiden frühen Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts wurde im Deutschen Schifffahrtsarchiv bereits berichtet.<sup>1</sup> Hier folgen nun Mitteilungen zur zweiten Periode, deren Beginn um 1920 erkennbar wird, als sich nach dem Ende des Weltkrieges die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse wieder normalisierten, und zwar sowohl in den zuvor kriegführenden Staaten als auch im neutral gebliebenen Skandinavien und bei den »neuen« Selbständigen: Polen, Litauen, Lettland und Estland.

Als ein kurzes Fazit des Wandlungsbeginns wäre festzuhalten, daß damals in der dörflichen Arbeitswelt der Ostseestrände der Übergang vom Segelboot zum Motorfahrzeug eingesetzt hatte. Dieser war von Dänemark und Schweden ausgegangen und erfaßte in allen Küstenabschnitten, aber in unterschiedlichem Ausmaß den Bestand der seegängigen Gefäße: in Dänemark, Schweden und Deutschland mehr als in Finnland und an der Südküste Norwegens.<sup>2</sup> Einige Motorfabriken, z.B. Houmøller in Frederikshavn (Marke ALPHA), Jørgensen in Kopenhagen (DAN), Kramper & Jørgensen in Horsens (GIDEON), Hein in Randers oder Bolinder bzw. Lysekils Mekaniska in Schweden, Callesen und Deutz in Deutschland, waren marktführend geworden. Technologisch gesehen dominierte zu Beginn der Bootsmotorisierung das Antriebsprinzip der mit Rohöl gespeisten Viertakt-Glühkopfmotoren, einer britischen Erfindung von 1890.

Mit der Novation im Motorbetrieb einher ging das Überwechseln vom brauchtümlichen Hantieren mit Gerätschaften aus natürlichen Rohstoffen (Holz, Stein, Knochen, Haut, Flachs, Federn) zum Umgang mit bisher nahezu unbekanntem Material wie Baumwolle, Sisal, Gußeisen, Stahl und Bronze-Rotguß. Dieser Wandel war nicht allein visuell erkennbar, sondern auch im Sprachgebrauch hörbar: nämlich bei der Übernahme von Wörtern der Industrie-Fachsprache (z.B. Zylinder, Kolben, Pleuel, Kurbelwelle, Getriebe) ebenso wie bei der Bildung von Ersatzbezeichnungen (z.B. *tweebeniger Glükopp*, *Knackwustkätel* [für den Schalldämpfer vor dem Auspuff], *Zischhohn* [für das Dekompressionsventil am Zylinder], *Jackelpump* [für Kol-

benpumpen], *Kommißbrot* [für die Zink-Anode der Elektrolyseabwehr am Heckstevén]) und scherzhaften Bezeichnungen wie »Bummst un kracht« (für das Kieler Firmenkürzel B & K).<sup>3</sup> Evident wurden schließlich Etappen eines Lernprozesses zwischen Novatoren und Nutzern. Anfangs geschah das durch Abgucken von Handfertigkeiten bei den Firmen-Monteuren, die zur Installation der Maschinen angereist waren, danach durch Zuschauen und Mithelfen bei den zu Rate gezogenen heimischen »Nothelfern«, z.B. bei den Schmieden auf den Leuchttürmen und in den Lotsenstationen oder auf den staatlichen »Tonnenhöfen« (für die Wartung der schwimmenden und landfesten Seezeichen) in der näheren Umgebung.<sup>4</sup>

Etwas später – aber noch vor Weltkriegsbeginn – erfährt man dann von der Teilnahme von Fischern und Küstenschiffen an Ausbildungskursen während der Wintermonate, die zur Aushändigung behördlicher Zeugnisse an »Motorenwarte« führen konnten; für das neue Wissen und Können also auch eine neuartige Berufsbezeichnung. Das Patent als Seemaschinist blieb denen vorbehalten, die imstande waren, James Watts Dampfröscher im Zaume zu halten.

## Modernere Motoren nach Maß

Die Weiterentwicklung ab 1920 wurde von drei Gruppierungen des Ostsee-Strandvolkes stimuliert. Die Küstenfischer, deren Gewerbe infolge der kriegsbedingten Verschlechterung der Ernährungssituation an Bedeutung gewonnen hatte, waren seinerzeit sehr bemüht, ihren traditionellen Fang mit stehenden Geräten zu intensivieren, zugleich aber auch physisch erträglicher zu machen. Strandboote waren damals in allen Anrainerländern noch fast ausschließlich nicht-motorisiert, was bedeutete, daß die schwer beladenen Fahrzeuge bei Flaute mitunter fünf, sechs Stunden bis zum Fischmarkt in der Hafencity – und auch wieder heimwärts – gerudert werden mußten. Für eine Verbesserung dieser Situation suchte man nach geeigneten Motoren.

Die zweite Gruppe, die bereits in größerer Zahl motorisierten Seefischer, versuchte in jenen Jahren eine Erweiterung ihrer Fangreviere: weg von der »Kirchturmfischerei« (also im Sichtbereich von Landmarken) und hin zum Fernfang auf hoher See. Für die Pommern bedeutete das beispielsweise bis zum Adlergrund, zur Oderbank und Stolpebank, eventuell gar bis ins Gotlandtief. Von entsprechend ähnlichen Bestrebungen wird in der Fachliteratur aus Bohuslän, von Schonen und Blekinge sowie von den Ålandinseln berichtet. Zu einer derartigen Expansion bedurfte es freilich größerer Kutter, mit Längen von 10 bis 14 m.

Als dritte Gruppe meldeten die Frachtschiffer Wünsche an. Sie versorgten nunmehr in zunehmender Häufigkeit auch kleine und kleinste Dorfhäfen – treffender »Ladestellen« genannt –, in denen es, anders als in den Städten, weder für Schwergut noch für Massengüter landseitig mechanische Umschlaghilfen gab. Mit den manuell bedienten bordeigenen Ladewinschen wurde solcherlei Güterumschlag oft zur Schinderei oder führte zu Transportschäden.

So hatte sich nach 1920 ein neuer Markt aufgebaut, und die Motorenfabrikanten waren nun gern bereit, ihr Können unter Beweis zu stellen. An probaten Novationen fehlte es nicht: Für die Glückkopfmotoren der größeren Seekutter empfahl sich ein Wechsel vom Viertakter (mit offenem Kurbelgehäuse) zum Zweitakter, möglichst in Gestalt kompakter Zweizylinder-Maschinen. Das Anlassen solcher Gußeisengebirge konnte durch eine holländische Erfindung zeitgemäß erleichtert werden, nämlich mit dem 1921 für den Motorenhersteller Kromhout patentierten »Schnellerhitzer«, der fest am Zylinderdeckel montiert war und den Glühkopf rasch zur Rotglut brachte, gespeist mit zerstäubtem Rohöl und »Luft aus der Flasche«, d.h. mit gereinigten Abgasen, die man – bei veränderter Ventilstellung – auch zum Anlassen des Bootsantriebs verwenden konnte.

Das beschwerliche »Törnen« der Schwungmasse von Hand gehörte seitdem der Vergangen-



Abb. 1 Dänischer Vølund-Glühkopfmotor mit Schnellerhitzer. (Alle Abbildungen zu diesem Beitrag: Archiv Dr. Rudolph)



Abb. 2 Dänischer Hundested-Mitteldruckmotor mit Patronenstarter.

heit an. Dänische Motorenwerke, voran die Hundested Motorfabrik, kreierte wenig später den sogenannten »Kaltstart« mittels einer in den Glühkopf geschraubten Zündpatrone. Von nun an stand für die »Großen« ein nahezu ideales Schwergewichts-Angebot zur Verfügung. Für diese Generation von Bootsantrieben hatte sich seinerzeit die Fachbezeichnung »Semi-Diesel« eingebürgert.

Zu den im Ostseeraum erfolgreichen Lieferfirmen gehörten mehrere Großbetriebe, deren Namen noch Jahrzehnte später allenthalben wohlbekannt waren: beispielsweise Neufeldt & Kuhnke (N & K) in Kiel, die Friedrichsorter »Deutschen Werke«, die »Hanseatische Motoren-Gesellschaft« (HMG) im hamburgischen Bergedorf sowie die mittelständische Fabrik von Borowski in Kolberg. In Finnland hatten sich die Gebrüder Wickström und die Finska Motorfabrik (Marke OLYMPIA), beide in Vasa, mit Qualitätsprodukten an die Spitze gearbeitet, und in Schweden waren es die Gebrüder Nilsson in Västervik, die in den 1920er Jahren zur Bootsmotoren-Elite zählten.

Westschwedische Glühkopfmotorenwerke hatten zur selben Zeit für Hilfe an die »Kleinen« der Frachtsegelschiffahrt gesorgt: Vornehmlich zwei Herstellern – Lidan in Linköping und Vänern in Vänersborg – war die Massenfertigung von 5-PS-Antrieben für Ladewinschen zu danken, die – am Maststuhl befestigt – den Umschlag in kranlosen Dorfhäfen wesentlich erleichterten.

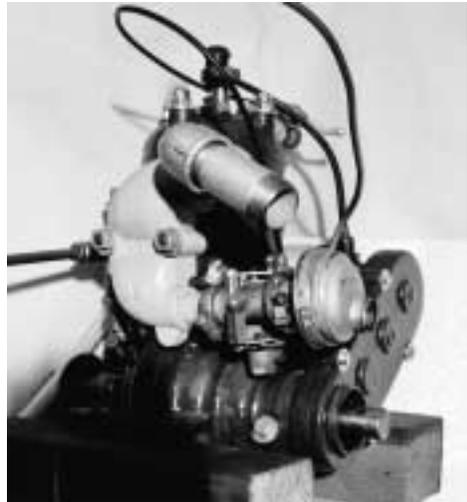
Rund fünfzehn Jahre nach der völligen Freigabe der Dieselpatente war es dann – in Deutschland – ab 1927 soweit, daß dieser Antrieb nicht mehr nur in massigen Einzelstücken und vornehmlich stationär zur Anwendung gelangte. Tausendfach erschien er nun plötzlich in Gestalt von Lastkraftwagen auf den Straßen und als Bootsmaschine auch auf den Wasserwegen. Das war der Verwendung der Einspritzpumpen von Bosch und der Nutzung von L'Oranges Vorkammerzündung zu verdanken.

Die Weiterentwicklung verlief ungemein rasch. Nicht wenige Traditionalisten unter den Motorenbauern spürten bald, daß die Luft für sie dünner wurde. In Schweden fusionierte Munktel mit Avance, Avance mit Bolinder, schließlich Bolinder mit Volvo. Andere frühere Spitzenreiter, wie Seffle oder Lysekill's in Schweden, Björneborgs Mekaniska im finnischen Pori und Vølund in Kopenhagen, stellten zumindest ihre Glühkopfproduktion ein. Dieser Trend interessierte mit Sicherheit vornehmlich die größeren Schiffsreedereien; das Strandvolk der Kutter-

fischer und der Eigner von kleinen Frachtseglern nahm davon kaum Notiz. In diesen Kreisen blieb man den »Glühhauben« und den »Kaltstartern« in Treue verbunden, im gesamten Ostseeraum bis in die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg.

Ganz anders entwickelte sich jedoch in dieser Periode die Bootsmotorisierung der Kleinfischerei: In den Schären von Blekinge und Bohuslän ebenso wie auf Rügen und auf Hela oder in der »dänischen Südsee«, im finnischen Österbotten nicht anders als auf den Ålandinseln. Bei allen diesen Anrainern gab es zwar seit langem Kleinst-Glühkopfmotoren, die auch schwere und mit Fisch vollgepackte Ruderboote der Strandfischerei recht ordentlich voranbrachten. Doch in kritischen Situationen wünschte man sich Antriebe, die sich so leicht starten ließen wie ein Automobil oder ein Motorrad. Und salzwasserfest sollten sie sein. Das waren Voraussetzungen, die sich – wie man damals feststellen mußte – gar nicht einfach realisieren ließen.

Man probierte es anfangs mit aus- und umgebauten Automobilmaschinen deutscher, französischer und amerikanischer Fabrikate. Die Mißerfolge waren augenfällig. Das dürfte einigen Leuten die Ruhe geraubt haben, die man – hierzulande und heutzutage – »Schrauber« nennt. Sie zweckentfremdeten Netzschuppen, Hühnerställe und Waschküchen, um dort Drehbänke, Schleif»böcke«, Bohrmaschinen und auch noch ein paar andere »Second-hand«-Geräte aufzustellen, die sie sich aus der Konkursmasse von Fabriken und Landgütern beschafft hatten. Damit begannen sie ihren Kleinmotorenbau. Diese Schrauber waren meist ausgelernte Schmiede oder Fahrzeugschlosser, auch Rohrleger und Landmaschinenbauer. Andere kamen aus Großwerften, die infolge der weltweiten Wirtschaftskrise ihr Personal zu Hunderten reduzieren mußten, sowie aus Eisenbahnwerkstätten oder von der Kriegsmarine – nicht zu vergessen: vom Besatz der Schiffsparks, die von insolventen Reedereien an die Kette gelegt worden waren. Kurz gesagt: Es handelte sich um Männer, die wußten, was es zu machen galt, und die vor nichts zurückschreckten, weil sie gewohnt waren, auch extreme Situationen zu meistern.



*Links:* Abb. 3 Transmissionen in Christian Madsens (1898-1988) »Motorschmiede« in Kulhuse am Eingang zum Roskildefjord. Er baute dort bis 1962 5-PS-Motoren.

*Oben:* Abb. 4 Typischer »Schmiedemotor«: Nr. 25 (3 PS) der Ærø-Motorfabrik in Ærøskøbing (1950).

Auf diese Weise entstanden seinerzeit die meisten »Motorbuden« in Dänemark, in Finnland und – offenbar in geringerem Umfang – auch in Schweden. In der Fachliteratur, vornehmlich in den Jubiläumsschriften renommierter Motorenhersteller, werden derlei »Schmiedebuden« gelegentlich mit Häme bedacht. Der Volkskundler darf die Situation etwas anders sehen, zumindest differenzierter. Beispiel Dänemark: Dort hat es in der hier abgehandelten Periode fast 20 solcher Kleinhersteller gegeben. Zwar haben ihre »Schmiedemotoren« volkswirtschaftlich nie eine bemerkenswerte Rolle gespielt, sie waren jedoch in ihrem Absatzgebiet wohlbekannt und wurden von den Kunden hoch gelobt.

Die Meister dieser »Buden« – in vielen Fällen gelernte Schmiede – arbeiteten mit einem, höchstens zwei Gesellen zusammen. Die Werkstätten waren klein: Selten maßen sie mehr als 10 m in der Länge und 5 m in der Breite. Häufig hat man sie dem Wohngebäude unmittelbar angesetzt. Die Hauptgerätschaft dieser Buden bestand aus zwei bis vier Drehbänken, einer Blechschere, einem Sharping, einem Schleifaufsatz (zu einer der Drehbänke passend), einer Stahlsäge und mehreren Säulenbohrmaschinen – alles über Transmissions-Riemenscheiben angetrieben und im Karree um die zentrale Schmiede-Esse gesetzt. Der Motorenbau war für diese Werkstätten meist nur eine Winterbeschäftigung. Im Sommer tätigte man Reparaturen (z.B. an Fahrrädern, Motorrädern und Dreschkästen), auch außer Haus. Die Jahresproduktion an Bootsmotoren überschritt selten die Zahl von drei, vier Dutzend Antrieben, bei denen es sich in fast allen Fällen um kleine Zweitakt-Benziner von maximal 6-8 PS handelte. Für deren Absatz im lokalen Kundenkreis bedurfte es keiner Werbung. Gebaut wurde entsprechend der Kundenwünsche, angepaßt an die vorhandenen Fahrzeuge und an deren Zweckbestimmung. Noch heute lobt man, daß die »Schmiede-Motoren« zuverlässiger und billiger waren als die Produkte der großen Fabriken.

Eine bemerkenswert eigenartige Situation dominierte damals die Nordostküsten zwischen Rigabucht und Österbotten. Die dort heimischen vier mittelgroßen Motorenwerke – Seiler im estnischen Pärnu (Pernau), Björneborgs Mekaniska in Pori, Wickström und Finska Motor in Vasa – waren im Norden des Ostseeraumes jedem Fischer und Frachtschiffer bekannt, genau wie das im Südwesten der Region für die »Deutschen Werke« in Kiel-Friedrichsort, für die »Bergedorfer« oder für Callesen in Aabenraa der Fall war. Entsprechend häufig sind diese Fabrikate auch in den regionalen Seefahrtsmuseen vertreten. Wer jedoch im finnischen Österbotten die lokalen Sammlungen gründlich betrachtet, der findet dort Dutzende anderer Hersteller von kleinen Boots-Benzinern: in Vasa weitere acht Hersteller, und rund um Jakobstad (Pietarsaari) und Gamla Karleby gab es fast zwei Dutzend Kleinproduzenten, von denen wenig mehr bekannt ist als der Name der »Kellerwerkstatt«. Bereits 1988 hat Jan Kronholm darauf hingewiesen.<sup>5</sup>

Die speziellen Ursachen für diese im Ostseeraum einmalige Massierung von Bootsmotoren-»Schraubern« ist noch ungenügend erforscht. Einige Grundbedingungen dürften dafür von Bedeutung gewesen sein: zum einen



Abb. 5 Finnischer Kleinmotor (2 PS) von 1957 aus der »Kellerwerkstatt« von Kruth in Jakobstad/Pietarsaari.

die damals bereits wesentlich bequemer gewordene Beschaffung von Material und Werkzeugen, so daß sich der Benzinmotorenbau auf eine Art »Endmontage« reduzierte. Fertigteile: das waren sowohl das Halbdutzend Basis-Gußstücke (Bodenwanne, Zylinder, Schwungscheibe, Kolben und Pleuel) als auch der dazu gehörige »Kleinkram« wie Gleit- oder Kugellager, Ventile, Vergaser, Zündmagneten, Zündkerzen, Fahrradketten für die Verbindung zwischen den Zahnradern auf der Kurbelwelle und der Zündapparatur, schließlich Rohrknie und Muffen für die Auspuffkonstruktion. All das ließ sich bei befreundeten Gießerei-Werkmeistern, bei (oft krisenbedingt arbeitslosen) Drehern, Fräsern und Rohrlegern oder aber bei den örtlichen »Ford«-Händlern besorgen. Auch vertrauten die »Keller-Asseln« und »Schuppenschmiede« fest auf herkömmlich-übliche Nachbarschaftshilfe von Seiten der örtlichen Modelltischler, Fahrradschlosser, Installateure, Fräser oder Härter, die später mit frischem Fisch zufriedengestellt wurden.

Von den Küsten im Süden Schwedens – zwischen Varberg am Kattegat und Västervik in Gotland-Nähe – sind wesentlich weniger »Motorbuden« bekannt geworden als aus Dänemark und Finnland: noch kein Dutzend Werkstätten, von denen Allan Wallentin in Bergkvara, Ivar Magnér in Oskarshamn und Nils Lundberg in Trelleborg wohl die bekanntesten waren.

An der (in jenen 1920er Jahren noch erheblich längeren) deutschen Ostseeküste gab es sogar – streng genommen – überhaupt keine vergleichbaren Produzenten von Otto-Benzinern, sondern lediglich fünf mittelgroße Fabriken, die sich eine Bezeichnung als »Bude« wohl strikt verboten hätten: Bohn & Kähler (BuB) und Poppe in Kiel, Jäger und Lehne in Lübeck sowie Loewy (Marke ALBERTUS) in Königsberg. Das fällt auf, und man könnte denken, daß die deutschen Ottomotorenfabriken im Binnenraum – als überwältigende Konkurrenz – dafür verantwortlich gewesen wären. Ein Trugschluß, denn es ist bekannt, daß sich Strandfischer der schleswigschen und holsteinischen Küste, aber auch solche aus dem westlichen Mecklenburg ihre »maßgeschneiderten« Benzinern in den 1920er, 1930er Jahren gern aus Sønderborg, Marstal, Faaborg, Søby, Fjællebro, Nordenbro und Svendborg holten, selbst von »Buden« in Lundeberg und Odense, die noch weiter entfernt lagen. Auch das Bild, das die pommersche Küste damals bot, paßt nicht zur Annahme einer Binnenland-Konkurrenz: Vom Darß über Rügen bis zum Stettiner Haff favorisierten die Reusen- und Angelfischer das ausgezeichnet durchkonstruierte Bolinder-Produkt W 3, einen kleinen schwedischen Leichtgewicht-Glühkopfmotor, der 1926 auf den Markt gebracht worden war und 8 PS leistete.

Für deutsche Kleinmotorenhersteller gab es seinerzeit offenbar keine allzu großen Chancen, obschon deren Angebote nicht schlecht waren. Das traf beispielsweise auf die Berliner Außenborder der Marke FZ sowie auf ILO-Maschinen aus Pinneberg zu. Die Anbieter hielten dennoch mit, wie der Motorenerwerb während unserer Inventarisierung (ab 1957) unter Beweis stellt. Der optisch »schöne« FZ II hatte besonders unter den Fischern von Rügens Bodden und vom Stettiner Haff Käufer gefunden.

Daß pommersche Fischer gegenüber interessanten Neuerungen der deutschen Motorenbranche aufgeschlossen waren, beweisen auch andere »Funde« aus den 1960er Jahren, die wir für die Fachmuseen in Berlin, Stralsund und Göhren auf Rügen erworben haben: Dorthin gelangten Vertreter des 12 PS starken »einbeinigen« Gegenkolbenmotors HK 65, den Junkers in Dessau 1926 auf den Markt gebracht hatte. Ähnlich stand es um die reichlich schweren, dem Strandbootkörper jedoch gut angepaßten »Dwasslöper« (auch »Knochenbrecher« genannt): Das waren liegende einzylindrige Vorkammerdiesels mit zwei Schwungscheiben – von Deutz in Köln ab 1928 mit Erfolg angeboten. Sie leisteten 5-7 PS. In den 1930er Jahren wurden diese Querläufer eine echte Konkurrenz für Bolinders Glühkopf-Zwerg und erst recht für die Benzinern, zumal sie sich auch gut zum Winschen-Antrieb auf den kleinen Küstenfrachtfahrzeugen verwenden ließen.

Abb. 6 Rechnungs-Briefkopf der Motorenschlosserei Rosenthal im vorpommerschen Lassin (1925).

0209

## Otto Rosenthal

Maschinenhandlung und Reparatur-Werkstatt

Lassin, den 27. Sept. 1925.  
Vom 1. d. M.

**Faktura**

an Herrn Teske, Rindharz

Das	1 Fräse	x	1 00
"	Wasserpumpe in Kohlenwasserstoffpumpe	x	2 50
Juni	Handfließpumpe 2 1/2 Zoll		22 50
"	1 Zylinderbohrer mit 3 Stsch.		35 --
"	3 Feinfräse 3 Separat. 6 Krayen		14 0 --
"	1 Motor 0,95 Koh. 1500 Umdr.		15 --
"	1 Wasserpumpe		10 50
"	1 Motor 1/2 Koh. mit 1 Zylinder		7 80
"	1 Pumpenbohrer		28 50
"	3 Stsch. 3 Feinfräse 3 Separat. 6 Krayen		1 80
"	1 Motor 0,20 Koh.		16 0 --
"	1 Wasserpumpe mit 1 Zylinder u. 1/2 Koh.		10 50
"	1 Wasserpumpe		5 --
"	1 Zylinderbohrer		2 5 --
"	3 Stsch. 3 Feinfräse 3 Separat. 6 Krayen		1 80
"	4,5 Kohal mit 1 Zylinder	1/2, 80	16 15
"	1 Handbohrer 3 Zoll		0 --
"	1 Motor 3 Zoll		5 10
"	5, 65 Kohlen	a 5, 50	19 50
"	lange u. kurze eingeklebt in 1/2 Kohal zusammen	x 24	24 --
			<u>84 55</u>

## Handwerkliche Spezialisten

Zeitzeugen der Bootsmotorisierung in jener zweiten Phase der Entwicklung bestätigen für alle Ostsee-Anrainerstaaten immer aufs neue: Ihre Großväter, die vor dem Weltkrieg die »Unge-  
tümte« von Alpha, Avance, Bolinder, Hein, Gideon oder Lysekils installieren ließen, hatten einem  
Maschinenschaden noch ziemlich hilflos gegenübergestanden und mußten oft meilenweit nach  
kundigen Nothelfern suchen. Die nächste Generation konnte damit schon besser zurechtkom-  
men: Um 1925 gab es an allen Küsten spezialisierte Bootsmotorenschlosser. Noch nach einem  
halben Jahrhundert waren deren Namen bei den Fischern und Küstenschiffern wohlbekannt:  
»Geh nach Stralsund«, hieß es auf Rügen, »zu Hamer am Querkanal«, und am Stettiner Haff  
verwies man »zum ollen Bresemeister« am Anklamer Fischerwall. Im Achterwasser waren die  
Brüder Otto und Paul Rosenthal in Lassin die ersten, die – nachweisbar seit 1922 – als Fach-

leute für *Landw. und gewerbl. Maschinen, Elektro- und Bootsmotore, Automobile, Fahr- und Motorräder, Öle und Fette* zur Verfügung standen. Wichtig erscheint, daß diese »Urväter« allesamt hervorragende Nachfolger ausgebildet haben: Rosenthals den Hans Albrecht, Bresemeister den Artur Wessel. Zu diesen Schlossern gesellten sich auch Dreher, z.B. Hermann Hoffschildt, der im Wolgaster Stahlwerk ausgebildet worden war und sich nach dem Konkurs dieser Fabrik (1932) am Fischmarkt von Wolgast selbständig machte.<sup>6</sup>

Bald jedoch war weitere Spezialisierung immer stärker gefragt, wofür die potentiellen Kunden lange Bahnreisen in Kauf nahmen. Das begann bereits mit der Auswahl der Gießereien: ob Beug in Stralsund oder Kesseler in Greifswald, »Panzer Stahl« in Wolgast oder die Pommersche Gesenkschmiede in Greifenhagen an der Oder. Hochgelobt für Reparaturen wurde der Zylinder- und Kurbelwellenschleifer Kollwitz in Stralsund, ebenso der Rostocker Propellergießer Michaelis. Nicht zu vergessen Georg Lang in Lauterbach auf Rügen, der Propellersteigungen berechnen konnte, auch Emil Hinze in Stettin, der als erster den lahmen Havaristen mit einem Werkstattschiff bis auf die Reede von Swinemünde entgegenfuhr.

Ganz anders verhielt es sich mit denen, die gegen Ende dieses Zeitabschnitts etwas wirklich völlig Neues auf die Kutter und Kleinfrachter brachten: Gemeint sind die namenlosen Bastler der 1930er und 1940er Jahre, die sich damals als Bordelektriker betätigten. Zu dieser Zeit kannte sich jeder Küstenschiffer und jeder Kutterführer bereits – mehr oder weniger gut – mit dem motorischen Bootsantrieb aus: gleichgültig, ob mit Glühköpfen, Dieseln oder Benzinern. Elektrisches Licht im Boot war jedoch eine Sache anderer, jüngerer. Am selbsterfahrenen Beispiel des von uns benutzten Arbeitsfahrzeuges soll auf die Anfänge dieser Neuerung hingewiesen werden.

1936 kaufte der Hiddenseer Fischer Erhard Schluck, damals ein drahtiger Mittzwanziger, einen kleinen dänischen Angelkutter von 8 m Länge, mit einem altmodischen Viertakt-Glühkopfmotor als Antrieb. Letzteren ersetzte der neue Eigner bald durch einen 8-PS-Zweitakter der Firma Neufeldt & Kuhnke in Kiel. Schluck fischte, häufig nachts, zwischen Rügen und Mön und nahm dazu – nach Ende des Krieges – seinen Sohn als Helfer mit an Bord. Zeitweilig nur, weil der Jungmann eine Lehre als Elektriker beim Wasserstraßenamt Stralsund antreten sollte. 1959 verkaufte Schluck sein schönes Boot an den Verfasser, der es danach als Arbeitsfahrzeug für die maritim-volkskundliche Forschung nutzte. Bei der Übernahme bestaunte mein verehrter Chef, Reinhard Peesch, den altertümlichen Glühkopfmotor, während mir im Ruderhaus etwas bei Kleinkuttern damals noch ganz Ungewöhnliches auffiel: die 1953 installierte 12-Volt-Bordelektrik, bestehend aus einer 100-Watt-Gleichstrom-Lichtmaschine und einem gewaltigen Akku, samt Schwachstromleitungen, winzigen Schaltern und insgesamt drei Lampen, je eine in Kajüte, Ruderhaus und Maschinenraum. Dieses Novations-Minimum hatte den beiden Männern von VIT 39 fürs erste genügt, um den Wohnplatz gemütlicher zu machen und an der Maschine für Nachtlicht zu sorgen. Wohlweislich hatten sie die amtlich vorgeschriebenen Positionslaternen im Petroleumbetrieb belassen.

Die Vorbilder für diese damals noch sehr bescheidenen Neuerungen in der Lebensweise an Bord gingen selbstredend von der weltweit stürmischen Entwicklung der Schiffselektrik während der 1920er und 1930er Jahre aus: von der Handelsschiffahrt, der Hochseefischerei und den Kriegsmarinen. Nach 1945 griffen sie dann allmählich auch auf die Fischkutter und Küstenfahrer über. Außer der elektrischen Beleuchtung gab es – vereinzelt bereits seit den späten 1940er Jahren – bei den Kleinfahrzeugen auch schon erste Zugriffe zum Radioempfang des Seewetterberichtes und bald danach auch zur drahtlosen Telefonie: im skandinavischen Norden früher als an den deutschen, polnischen und baltischen Küsten.

Die zögerlichen Anfänge markieren jedoch den Beginn des rasch folgenden Galopptrittes der Entwicklung von Bordelektrik zugunsten eines höheren Standards der Lebensqualität bei dieser Gruppe von Fahrern. Leider fehlt es der maritimen Volkskunde des gesamten Ostseeraumes noch an qualifizierten Darstellungen zu dieser Thematik, was zumindest für die Küsten der

ehemals »sozialistisch« genannten Staaten insofern erklärlich scheint, da sich dort die tatsächliche Entwicklung in einer Tabuzone abgespielt hat, in der sich staatliche Zulieferungen – z.B. in Gestalt fehlerhaft funktionierender landeseigener Produkte oder Importgeräte – oft mit recht abenteuerlichem »illegalen« Erwerb der begehrten Materialien vermischten, worüber die Beteiligten zu Bordfremden höchst ungern Klartext sprachen.<sup>7</sup> Erst im Frühjahr 1990 hatte die Geheimniskrämerei ein Ende, und der Erwerb von Sprechfunkapparaten, Fischfindern und Positionsbestimmern wurde frei für jedermann, so daß sich die modernen Entwicklungen, auch von Bordheizungen und Kochanlagen, auf die Kleinfahrzeuge ausdehnen konnten.

## Fischerdörfer werden Hafenzentren

Die Urbanisierung bestimmter Ostsee-Stranddörfer war einst, im 18. und frühen 19. Jahrhundert, neben Innovationen bei Schiffbau und Besegelung sowie damit verbundener Ausweitung der Reviere, das dritte Hauptmerkmal des seinerzeitigen maritimen Kulturwandels. Überaus eifrig waren die »zu Geld« gekommenen Schiffskapitäne bemüht gewesen, ihre Lebensweise dem Standard der Kaufleute und Reeder in den alten Hafenzentren anzupassen und dieses Novum mit dem Erwerb gleichartiger Prestigegüter offen zu demonstrieren. Viele solcher Zeichen des Kulturwandels – genannt seien hier nur: Uferstraßenzüge mit gemauerten Giebelhäusern, Schiffsmodell-Schenkungen an die Dorfkirchen, Porträtbilder der gefahrenen Segler, niederländisches oder englisches Mobiliar und Stubenschmuck, städtische Kleidung sowie der Verzehr importierter Nahrungs- und Genußmittel – lassen noch heute, in ihrer musealen Präsentation, die Tragweite und Tiefenwirkung dieser damaligen Veränderungen erkennen.<sup>8</sup>

Nicht ganz so eindrucksvoll erscheinen – auf den ersten Blick – die Kennzeichen des Hineinwachsendens der Strandfischerdörfer in die moderne maritime Urbanität im Verlauf der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Das dürfte wohl nicht zuletzt damit zusammenhängen, daß nunmehr bereits vielerorts und in den unterschiedlichsten Regionen ein gewisser ländlicher Wohlstand erkennbar geworden war. Schon häufig traf man in norddeutschen und skandinavischen Bauerndörfern auf gepflasterte Durchgangsstraßen und fand dort Bahnhöfe, Postagenturen, Arztpraxen, Wirtshäuser mit vermietbaren Fremdenzimmern sowie Kaufläden in kleinstädtischer Aufmachung und mit entsprechenden Angeboten. Das galt – noch um 1920 – jedoch für die wenigsten Fischerdörfer an den Ostseestränden zwischen Jütlands Kattegat-Gestade und dem finnischen Österbotten.

Am exemplarischen Beispiel von Saßnitz auf der Insel Rügen soll im folgenden der interessante Ablauf eines Urbanisierungsprozesses aufgezeigt werden. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts war dieser Ort ein Dorf, das von 15 Fischerfamilien bewohnt wurde, die sich ziemlich bescheiden von der traditionellen Arbeit mit Stellnetzen und Strandreusen ernährten. Das steinige Ufer vermochte nicht zum Baden in der See zu verlocken, ermöglichte jedoch bei guter Wetterlage ein Aus- und Einbooten von Tagesgästen aus den südlicher gelegenen Badeorten, die auf einem Segeltörn die romantische Schönheit der buchenbewaldeten Jasmunder Kreidefelsenküste erkunden wollten.

1889 setzten dann Veränderungen damit ein, daß der preußische Staat den Bau eines Nothafens begann, der auch als Bunkerplatz für die seit 1878 in Mode gekommenen Rügenfahrten der Stettiner Reederei Braeunlich genutzt werden sollte. Der wirtschaftliche Aufschwung bahnte sich an. 1891 erhielt Saßnitz Anschluß an das Eisenbahnnetz, von 1897 datiert die Eröffnung der staatlich subventionierten Postdampferlinie zum südschwedischen Trelleborg. Die Zeichen der Urbanisierung mehrten sich in immer rascherer Folge: die zum Hafen führenden Straßen wurden gepflastert, ein technisch eindrucksvoller Hafenbahnanschluß gebaut, 1896 ein Elektri-



Abb. 7-8 Der Saßnitzer Fischerhafen, 1958.

zitätswerk in Betrieb genommen. Behörden hielten ihren Einzug in das Dorf: zuvorderst das Hafenamts mit der Lotsenstation und einem Bauhof, dann das Postamt, das Zollamt sowie ein schwedisches Vizekonsulat.

Der über zwanzig Jahre hinweg, bis 1912, laufend erweiterte Hafen mit seiner 1500 m langen Mole wurde nicht nur alljährlicher Zwischenstop der kaiserlichen Jachtsegelfahrten, sondern konnte auch einige spezielle Besonderheiten bieten: z.B. eine Drahtseilbahn zum Abtransport der im Jasmunder Hinterland abgebauten Rohkreide mittels Seeleichtern, außerdem eine Quarantänestation für Vieh-Importe, samt Grenzschlachthof. Saßnitz erhielt einen Hafentarz und eine Apotheke. In der Hafenstraße eröffneten drei Gewerbetreibende ihre Läden, die für ganz Rügen Bedeutung besaßen: eine Drogerie, in der man allen »Teer un Schmeer« für die Fischerei faßweise kaufen konnte, ein Uhrmacher, der Chronometer vorrätig hatte und außerdem in der Lage war, Einspritzdüsen für Bootsmotoren zu bohren, schließlich ein Eisenwarengeschäft vom Range einer hafienstädtischen Shipchandlerei.

Schon 1897 war in Saßnitz ein erstes Speditionsunternehmen gegründet worden, dessen Inhaber dann 1901 den Anstoß zur Gründung der »Saßnitzer Dampfschiffs-Gesellschaft« gab, einer Reederei für die Bädertouristik zwischen Arkona und Greifswald. 1909 eröffneten der deutsche Kaiser und der König von Schweden die Eisenbahn-Fährverbindung Saßnitz–Trelleborg, zu deren Nutzen man dann 1911 die erste rügensche Funkstation auf den Bergen über der Großgemeinde errichtete.

Der Erste Weltkrieg verlief für den rügenschen Hafenplatz ohne nennenswerte Nachteile. Kurz nach Kriegsende erfuhr jedoch der Saßnitzer Fischereibetrieb eine gravierende, zukunftsweisende Veränderung, nämlich die rasche, durch vorausgegangene Versuche erfolgreich erprobte Umstellung auf den Fang mit Schleppnetzen von seegängigen Kuttern aus, die auch außerhalb der Dreimeilenzone in freier See operieren konnten. Diese und alle folgenden Novationen wurden übrigens ab 1920 von der »Saßnitzer Zeitung« publik gemacht. Aus dieser Quelle erfährt man 1928 über die Gründung der Fischerei-Genossenschaft, die mit dem Bau von Lagern für Fischkisten und für Eis sowie mit der Inbetriebnahme eines modernen Patent-Slips und einer Tankstelle für die (zwischen 10 und 14 m langen) Motorkutter verbunden war. Deren Flotte zählte derweil etwa 25 Fahrzeuge und prägte das Bild des Hafens. 1928 nahm auch der Hafenschmied Funk die Fabrikation von Netzwinchen und von kleinen Bootsmotoren auf, und Anfang der 1930er Jahre eröffnete die Reichsanstalt für Fischerei in Saßnitz eine Außenstelle.

Der Zweite Weltkrieg traf den Ort, dessen Hafenanlagen ab 1944 ein wichtiger Terminal für

die Marineoperationen zur Rettung der vor der Roten Armee flüchtenden ostpreußischen und ostpommerschen Küstenbevölkerung geworden waren, noch im März 1945 hart und sehr leidvoll.

Der Wiederaufbau begann im Oktober 1945 damit, daß die Besatzungsmacht den unversehrt gebliebenen Neubau der »Schulungsburg« der NS-»Arbeitsfront« freigab für die Einrichtung eines (dem Ort fehlenden) Krankenhauses. Seit dem Frühjahr 1946 bereitete die »Saßnitzer Dampfschiffs-Gesellschaft« – nach Wrackbergung und Charterung einiger ziemlich altersschwacher kleiner Frachter – eine Wiederaufnahme ihrer Schifffahrt vor, wofür sie nach hartnäckigem Verhandeln mit der sowjetischen Besatzungsbürokratie im Sommer 1947 sogar die Erlaubnis für einen seinerzeit einzigartigen, aber leider nur kurzlebigen »Interzonen-Schiffsfrachtdienst« zwischen Saßnitz bzw. Stralsund und Travemünde/Kiel erhielt. Die rügensche »Mars« zeigte damals (am Bug) als Nationale die Signalfolge C (= Control Council). Im März 1948 nahm die Schwedische Staatsbahn auch wieder die Trajektverbindung Trelleborg–Saßnitz in Betrieb. Im Februar 1949 kündigte sich mit dem schrittweisen Aufbau eines staatlichen Fischfang- und Verarbeitungskombinates ein weiterer vielversprechender Neubeginn an, in dessen Gefolge dann 1957 die formelle Verleihung des Stadtrechtes den Entwicklungsprozeß vom Uferdorf zum Seehafen gewissermaßen krönte.

Saßnitz war an den Ostseeküsten kein Sonder- oder Einzelfall. Eine mehr oder weniger variierte gleich verlaufende Entwicklung läßt sich für eine ganze Reihe von Plätzen erkennen, z.B. bei Hirtshals im hohen Norden Dänemarks oder bei den aus kaschubischen Fischerdörfern entstandenen Seestädten Gdynia und Władysławowo im Bereich der Danziger Bucht sowie bei Mariehamn auf den finnischen (autonomen) Ålandinseln.<sup>9</sup>

#### Anmerkungen:

- 1 Siehe dazu DSA 25, 2002, S. 325-336, sowie DSA 26, 2003, S. 185-192.
- 2 Für die Situation an der lettischen, litauischen und polnischen Küste fehlen Belege für die Zeit zwischen 1920 und 1939. Nur für die Motorisierung der estnischen Fischerboote bieten die Arbeiten von Jaak Sammel sowie von Jakob Steffensson (insbes. Båtar på Runö, Uddevalla 1987) gutes Vergleichsmaterial.
- 3 Zur Maschinensprache siehe Reinhold Goltz: Die Sprache der Finkenwerder Fischer. Herford 1984.
- 4 Siehe DSA 26, 2003, S. 185-192.
- 5 Jan Kronholm: Båtmotorer byggda i Jakobstad. In: Bottnisk Kontakt 4, 1988, S. 83-86.
- 6 Reinhold Bresemeister (Anklam), 1897-1969; Hans Heinrich Hamer (Stralsund), 1886-1983; Hermann Hoffschildt (Wolgast), 1889-1980; Otto Rosenthal (Lassan), 1885-1949.
- 7 Die illegalen Bord-zu-Bord-Transaktionen im Nachtdunkel von Nothäfen verliefen im Prinzip folgendermaßen: Mehrere Kisten fangfrischer Flundern oder Zander wechselten den Besitzer gegen den gut verpackten Bausatz eines ELAC-, Dancall- oder SP-Radiogerätes. Nach erfolgter Montage wurden diese nützlichen Hilfsmittel bei den Ein- und Auslaufkontrollen im Heimathafen vor den Blicken der Zöllner durch übergehängtes Ölzeug hinreichend geschützt. Als effiziente »Nothäfen« nutzte man Nexø auf Bornholm und Bagenkop an der Südspitze von Langeland.
- 8 Siehe dazu Wolfgang Rudolph: Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten. (= Schriften des DSM, Bd. 24). Leipzig 1987, sowie Wolfgang Rudolph: Des Seemanns Bilderwelt. Volkskunst der Fahrenden an der Ostseeküste von 1750 bis 1900. (= Schriften des DSM, Bd. 32). Hamburg 1993.
- 9 Władysławowo hieß anfangs Wielka Wieś, zur Preußenzeit Großendorf, nach 1920 dann Hallerowo, und wurde schließlich im Gedenken an einen alten königlich-polnischen Hafenbau in Władysławowo umgetauft. Den aus Gdynia 1939 vertriebenen Polen und den deutschen Flüchtlingen von 1945 dürfte noch der vorübergehend benutzte Stadtname Gotenhafen in Erinnerung sein.

## Changes in Maritime Culture in the Baltic Region during the Modern Age

### Summary

Continuing a historical analysis of the modern maritime cultural developments that began in the Baltic region around 1900, the first results of which have already been published in the *Deutsches Schifffahrtsarchiv* (DSA 25, 2002, and 26, 2003), similarly fundamental changes are thoroughly analysed here: the course of the second phase of motorization of fishing boats (beginning in around 1920) and small cargo sailing vessels with improved semi-diesel engines/custom-built diesel/petrol engines; the development of specialized techniques for engine repair, and electrical installation and the use of electronics on board small vessels. Finally, as a means of tracing the individual-cultural urbanization process of the eighteenth and nineteenth centuries, the development of fishing villages into harbour towns of the new type will be discussed on the basis of the example of Sassnitz on the island of Rügen.

## Le changement culturel maritime des Temps modernes dans la région de la Baltique

### Résumé

Afin de continuer l'analyse historique du développement de la culture maritime des Temps modernes qui s'est produit aux alentours de 1900 dans la région de la Baltique et sur lequel des premiers résultats ont été déjà publiés dans les tomes 25 et 26 du *Deutsches Schifffahrtsarchiv* en 2002 et 2003 (archives de la marine allemande), des transformations fondamentales semblables seront examinées ici. Cette analyse portera sur les étapes du début de la deuxième phase de motorisation des bateaux de pêche et des petits voiliers de fret avec des moteurs semi-diesel améliorés ou des moteurs diesel ou à essence «taillés sur mesure», ainsi que sur le développement de branches artisanales spécialisées dans les réparations des moteurs, des installations électriques ou l'utilisation de l'électronique à bord des petites embarcations. Pour finir, l'essor des villages de pêcheurs en villes portuaires d'un nouveau type, découlant du processus d'urbanisation individuel et culturel des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, sera documenté grâce à l'exemple de Sassnitz sur l'île de Rügen.