

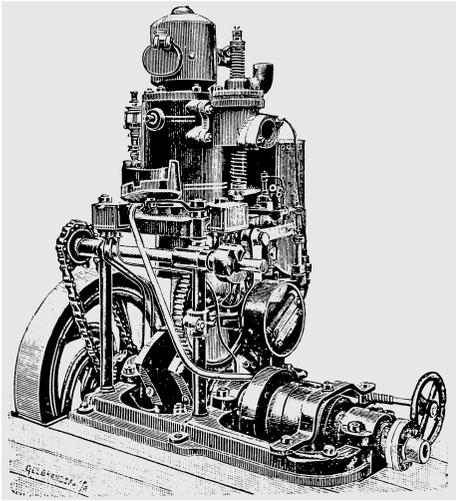
► WOLFGANG RUDOLPH

Die Frühzeit der Bootsmotorisierung

Über deutsch-skandinavische Kulturkontakte im Ostseeraum

Nach der Gründung des Norddeutschen Bundes (1867) bemühten sich sowohl die Behörden der deutschen Küstenländer als auch die Fischereiverbände darum, der Küstenbevölkerung wirksame Hilfen zur besseren Berufsausübung zu gewähren. Das geschah nicht ganz uneigennützig, bildeten doch die Seefischer und Seefahrer erstrangige Kaderressourcen für die im Aufbau befindliche deutsche Bundesmarine. Seinerzeit wurde der Bau einer Reihe von kleinen Ostseehäfen begonnen – hauptsächlich an der pommerschen Küste. Darüber hinaus bemühten sich Ministerien und Verbände um den Ersatz der seit Jahrhunderten in Pommern und West- bzw. Ostpreußen üblichen Strandboote durch schwedische Fahrzeuge, die für geeigneter angesehen wurden. Beide Hilfen brachten nur geringe Veränderungen der Situation. Die Fangtechniken und die Fanggeräte blieben an der langen Küste zwischen der Lojt-Halbinsel und dem Memelland die gleichen wie in den Jahrhunderten zuvor. Weiterhin forderten die Winterstürme viele Opfer, und die Mühsal der langdauernden Flautentörns auf den Fahrten zum Markt verlangten einen Kräfteaufwand, der bis an die Grenze der physischen Leistungsfähigkeit reichte. Und das, obwohl die eigenen, selbst erprobten Verbesserungen der traditionellen Bootstakelungen hierzulande bereits ein Maximum erreicht hatten: erwähnt sei die Entwicklung des Riggs bei den holsteinischen Wadenbooten, beim pommerschen Zeesboot und beim Keitelkahn des Kurischen Haffs, aber auch die Takelung der pommerschen Haffkähne, der pommerschen Galeassen sowie der preußischen Lommen, Boydacks und Reisekähne.

Die entscheidende grundsätzliche Veränderung des Antriebs der Fischerboote und der (in Größe und Takelung artverwandten) Küsten-Frachtsegler war um 1900 zu der wirklich lebenswichtigen Notwendigkeit geworden. Der Spielraum im Angebot der seinerzeit modernen Technik war jedoch – und zwar in Deutschland wie in Skandinavien gleichermaßen – relativ klein: Dampfmaschinen kamen nicht in Frage. Mit den erst jüngst erfundenen Benzinmotoren wurden zwar schon seit 1886 Boote auf Binnengewässern fortbewegt, aber es gab noch keinen »Regelbetrieb« in der kommerziellen Frachtfahrt oder in der Küstenfischerei. Hafenzollbehörden sowie Fischereiaufsichtsämter experimentierten auch mit Petroleummotoren. Doch die dabei aufgetretenen Unfälle verleiteten keinen Fischer oder Schiffer zur Nachahmung. Allen Beteiligten war klar, daß als Brennstoff nur ein schwer entflammbarer Rohöl verwendbar sein dürfte. Entscheidend würde die dafür notwendige Zündtechnik sein. 1890 meldete Herbert Akroyd Stuart sein britisches Patent dazu an: Ein dem Zylinderdeckel aufgeschraubter »hot bulb«, der mittels Heizlampe zur Rotglut gebracht wurde, entzündete das eingespritzte Öl; die nachfolgenden Explosionen hielten diesen »Glühkopf« – bei nunmehr gelöschter Lampe – auf Zündtemperatur. Das war die Problemlösung!¹ Innerhalb eines Jahrzehnts wurde diese Erfin-



Der ALPHA, ein Repräsentant des »dänischen Glühkopfsystems« in der Frühphase der Bootsmotorisierung an der Ostsee. Aus: Børge Dam-Hansen: ALPHA Diesel 100 år. Frederikshavn 1983.

Frederikshavn, von der dann bereits im April drei ALPHA-Glühkopfmotoren für den Einbau in Ostseekutter bzw. Strandboote geliefert wurden, zeitgleich mit derselben Anzahl ebensolcher Maschinen für Finkenwerder Nordseekutter. Die Ostseeboote begannen ihren Fangbetrieb im Oktober 1903 von Kolberg bzw. Memel aus. Im Winter 1904 übergaben Houmøllers mehrere ALPHA-Motoren an die Maschinenfabriken Daewel in Kiel und Pahl in Finkenwerder: als Vorlagen für einen Nachbau in Lizenz. Bei Daewel wurden sie im Frühjahr 1905 erstmals zum Laufen gebracht.

Inzwischen hatten Praktiker an der deutschen Ostseeküste auch privat mit der Motorisierung ihrer Boote begonnen: Im Jahresbericht über die Entwicklung der Küstenfischerei im Zeitraum von April 1901 bis März 1902 wurde mitgeteilt, daß drei Fischer aus Möltenort bei Kiel ein größeres Boot mit Motorbetrieb ausgerüstet hätten, um damit Flunderfang in weiterer Entfernung von der Küste zu betreiben. Angaben über Motortyp oder Fabrikat fehlen leider. Es könnte sich um dänische Maschinen aus Aalborg (RAP) oder aus Sæby (SKJOLD) gehandelt haben, die einige Zeit später als interessant für die deutschen Fischer erwähnt werden.³ Die Verkaufsunterlagen des Motorenherstellers Jørgensen weisen aus, daß diese Kopenhagener Firma ihre DAN-Maschinen erstmals 1903 nach Deutschland geliefert hat, und zwar elf Stück, nach Kiel, Schönberg und Eckernförde. 1904 traten dann bereits zwölf Holsteiner Fischer, Fischhändler und Schiffer als Käufer von DAN-Motoren auf, und 1906 waren es bereits 17 deutsche Kunden, die dieses Fabrikat gewählt hatten.

Im Juli 1905 sorgte ein Ereignis für Aufsehen an unserer Küste: Bei der Fischerbootsregatta auf der Kieler Woche gewann ein dänisches Boot mit Glühkopfmachine der Marke GIDEON aus der Fabrik von Kramper & Jørgensen in Horsens den ersten Preis seiner Klasse. Der Erfolg brachte der Firma prompt eine Reihe von Aufträgen aus Kiel, Maasholm und Flensburg. Im selben Jahr verschafften die Fangerträge der ALPHA-Boote diesem Unternehmen einen beachtlichen Absatz auch in Ostpreußen: Bis 1914 lieferten Houmøllers nicht weniger als 57 Antriebe in die Fischereiplätze zwischen Kahlberg-Liep und Pillau bzw. Fischhausen sowie am Strandstreifen zwischen Neukuhren und Bommelsvitte/Melneraggen nördlich von Memel. Nicht erhalten blieben die Kundenlisten der vierten dänischen Fabrik, die für die Frühphase der Boots-

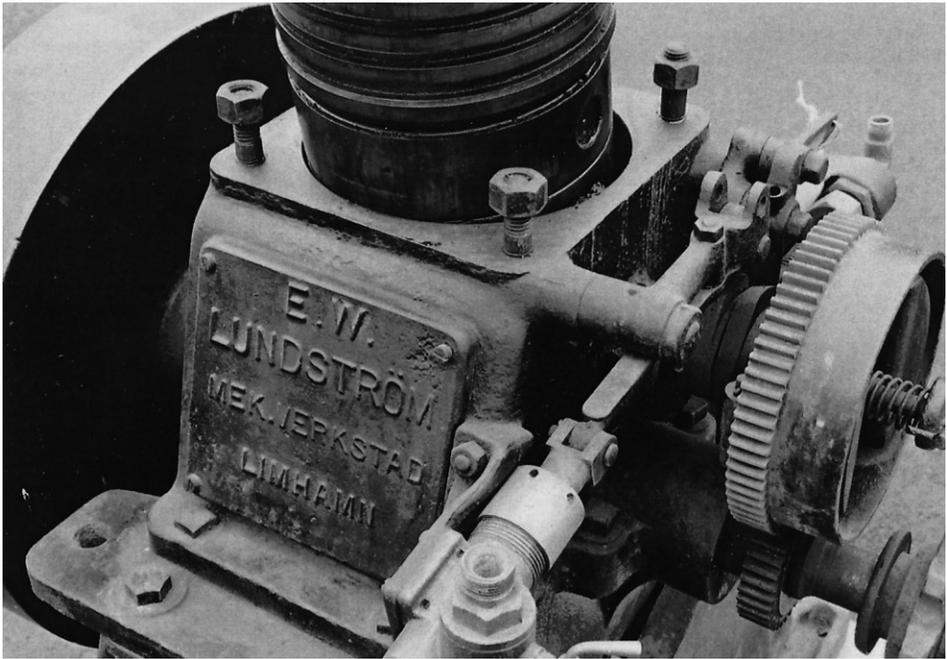
dung – teils korrekt, oft aber auch schamlos illegal – in die Praxis umgesetzt. Die Neuerung verbreitete sich wie ein Lauffeuer von der Themse- und Scheldemündung bis zu den Lofoten und an den Finnischen Meerbusen – ausgenommen Deutschland, wo kaum jemand Interesse für den idealen Antrieb der Fischerboote und kleinen Frachtsegler zeigte.

Der Deutsche Seefischerei-Verein untersuchte diese Sachlage und entsandte im Winter 1902/03 eine Kommission in dänische Fischereihäfen, die dann – nach zusätzlichen Ermittlungen auch in andere Richtung – feststellte, daß in Deutschland ein Petroleummotorsystem nicht vorhanden sei, welches den dänischen Systemen an Einfachheit, Zuverlässigkeit und Betriebssicherheit gleichkomme.² Das Präsidium des Berufsverbandes hielt die Zeit zum Handeln für gekommen. Noch 1903 knüpfte man Verbindungen zur Motorenfabrik der Gebrüder Houmøller im jütischen

motorisierung an der deutschen Ostseeküste ebenfalls von großer Bedeutung war: von Hein & Söhne in Randers. Deren Lieferungen gingen hauptsächlich nach Kolberg, Rügenwaldermünde, Stolpmünde und Leba. Mit Hein & Sønner war jedoch die Reihe nicht zu Ende; Verkäufe der Firmen Sørensen (RAP, in Aalborg), Sæby Maskinfabrik (SKJOLD, nahe Frederikshavn), Hoffmann (in Esbjerg) und Maskinfabrik DANMARK (in Rudkøbing/Langeland) lassen sich im Archival nur zum Teil verifizieren, die Erinnerung lebte aber noch um 1960 im Gedächtnis der von uns damals befragten Auskunftgeber. Von den Erzeugnissen des Motorenherstellers Callesen in Apenrade, das zu jener Zeit noch zu Deutschland gehörte, wird später die Rede sein. Am Motorexport der Frühphase waren außer den Dänen aber auch schwedische Firmen beteiligt, von denen SKANDIA in Lysekil bei Göteborg und BOLINDER in Stockholm größere Bedeutung gewannen.

Dieser Entwicklungsprozeß wurde in Deutschland bis in die Jahre um 1907 ohne wesentlichen Widerspruch als Erfolg angesehen. Der Deutsche Seefischerei-Verein betrachtete es als sein Verdienst, sich für das dänische Glühkopfsystem, und somit gegen die heimischen Benzin- und Petroleummotoren entschieden zu haben. Allerdings waren einige größere deutsche Automobilfirmen schon zeitig anderer Ansicht gewesen. 1903 hatten die ersten ALPHA-Kutter noch nicht in ihren pommerschen bzw. ostpreußischen Bestimmungshäfen festgemacht, als der Stettiner Fabrikant Stoewer bereits monieren ließ: *Unter Hinweis darauf, daß der DSV kürzlich drei Boote nach Dänemark geliefert hat, um dort Motoren einbauen zu lassen, bittet uns die Firma Gebrüder Stoewer zu konstatieren, daß neben anderen deutschen Firmen auch sie Motorboote als langjährige Spezialität baut, und daß demnach die Erteilung der Bauaufträge in das Ausland nicht notwendig gewesen wäre.*⁴ Daß dieser erste Schuß kein Volltreffer wurde, rührt wohl daher, daß die Mehrzahl der Motorindustriellen seinerzeit sicher stärker an den in Aussicht stehenden Großaufträgen aus dem Reichsmarineamt interessiert war als an Bestellungen von Seiten der Fischerei und Kleinschiffahrt zwischen Flensburg und Memel. Entsprechende Signale hatte es bereits gegeben: *In der deutschen Marine war es der Kaiser, der in voller Würdigung der neuen Verkehrsmittel seit geraumer Zeit Daimler-Motorboote zum persönlichen Gebrauch mit Vorliebe benutzt.*⁵

Vielleicht hat sich nach der Kieler Wochen-Regatta von 1905 die Kritik am Verhalten des DSV konkretisiert. Im Hinblick auf dessen Mitspracherecht bei der Vergabe von Reichsdarlehen hat man im Präsidium wohl aufgehört. In Abwehr der sich artikulierenden Schelte ging der Verband geschickt vor. Zunächst verwies man im eigenen Publikationsorgan auf Mängel in der Produktionsphilosophie der Hersteller: In der deutschen Motorenindustrie sei *der leitende Gesichtspunkt* noch immer nicht überwunden, daß ein Autoantrieb ohne weiteres auch *an Bord und auf See* verwendbar wäre. Namhafte Ingenieurwissenschaftler hatten auf Gegenteiliges bereits deutlich hingewiesen. Professor Romberg von der Berliner Technischen Hochschule hatte in diesem Zusammenhang die in Frage kommenden Fabriken als *ziemlich seefremd* bezeichnet: *ausnahmslos kannten sie nicht die Eigenart dieses (Fischerei-) Betriebes und seiner Personen, und sie unterschätzten die sich bietenden Hindernisse* – als da waren: das Durchspülen der Zylindermäntel als Folge des sandhaltigen Wasserstrahls der Kühlpumpe beim Manövrieren in Strandnähe sowie die Elektrolyseschäden an unterschiedlichen Metallteilen des Unterwasser-Schiffskörpers. Selbst die Presse der heimischen Motorindustrie hatte einräumen müssen: *Die Behauptung, daß die maßgebenden Leute der Werke bis dahin nur vereinzelt versucht haben, Anschluß zu den Praktikern an der Wasserkante zu bekommen, wäre kaum zu widerlegen.*⁶ Nun hielt der Fischereiverband die Zeit für reif, um in die Offensive zu gehen: *Die deutsche Industrie konnte oder wollte zu jener Zeit einen derartigen (Glühkopf-)Motor nicht liefern. Der DSV war daher gezwungen, die ersten Fahrzeuge und Bootsmaschinen aus Dänemark zu beziehen, wenn er seine in der Förderung der deutschen Seefischerei liegenden Aufgaben erfüllen wollte. Hierdurch gewannen die dänischen Motoren in wenigen Jahren an unseren Küsten eine*



Glühkopfmotor aus der Werkstatt von Limhamn (jetzt im Tekniska Museum Malmö). (Foto: Albert Lundström, Limhamn)

solche Verbreitung, daß ernstlich auf Mittel gesonnen werden mußte, die deutsche Motorenindustrie auf dies bedeutende Absatzgebiet aufmerksam zu machen.⁷

So kam es 1908 zum »Preisaus Schreiben für die beste Bootsantriebsmaschine aus heimischer Herkunft«. Als anstrebenswert betrachtete es das DSV-Präsidium, die deutschen Hersteller möchten *die ausländische Industrie, besonders die dänische, nicht nur einholen, sondern übertreffen*. Am Wettbewerb beteiligten sich neun Firmen, darunter zwar nicht der Favorit Seiner Majestät, wohl aber andere namhafte Betriebe wie die Motorenwerke Deutz in Köln, Benz in Mannheim, Swiderski in Leipzig, Grade in Magdeburg, Daevel in Kiel sowie die Eisenacher Motorenwerke. Nach interessanten Versuchen im Beisein der zu Schiedsrichtern berufenen Praktiker wurde der 1. Preis dann 1911 der Firma Deutz für deren Viertakter zuerkannt, der allerdings – was man in allen Veröffentlichungen schamhaft verschwieg – ein Lizenzbau nach niederländischem BRONS-Patent war.⁸ Das vom Verband erhoffte Übertreffen der nordischen Fabrikate blieb eine Wunschvorstellung. Mit der Veranstaltung wurde jedoch eine Veränderung der Vergabe-Richtlinien bei den Reichsdarlehen für die Motorbeschaffung erreicht: Geld vom Staat erhielt künftig nur, wer »deutsch« kaufte. Wer nordische Typen bevorzugte, mußte sich das fehlende Kapital bei Fischgroßhändlern, Werftbesitzern oder bei vermögend gewordenen Schiffsreedern leihen. Die Klagen der Fischer, z.B. der Warnemünder und der Hinterpommern, über Mängel bei den Motoren von Grade und Swiderski, selbst beim preisgekrönten Deutz-Brons, rissen nicht ab. Ein großer Verbraucherkreis blieb daher den skandinavischen Produzenten treu: Von 1908 bis 1914 kauften die Fischer aus Ostpreußen noch 38 Glühkopfmotoren der ALPHA-Schmiede. In Kolberg betrug 1912 das Verhältnis von dänischen zu deutschen Kuttermaschinen 15:9.

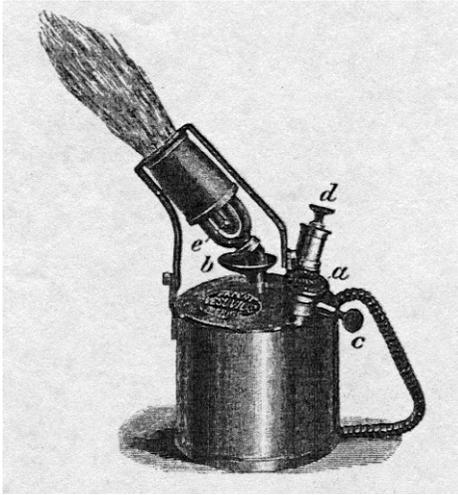
Eine Episode aus dem Jahre 1913, deren Ausgang noch nach mehr als einem halben Jahrhundert zum Gesprächsstoff der Saßnitzer Fischer gehörte, erhellt schlaglichtartig die damalige Situation: Ende März meldeten die rügenschens Zeitungen: *Vermißt werden seit mehreren Tagen*

die beiden Fischer Hermann Bliesath und Otto Klingenberg aus Hagen auf Jasmund. Dieselben waren vergangene Woche mit dem Fährschiff von Saßnitz nach Schweden gefahren, um sich dort einen Motorkutter zu kaufen. Wie verlautet, haben die Vermissten Trelleborg am Sonntag (21.3.) morgens mit dem Kutter verlassen, sind bis jetzt aber nicht in ihrem Heimatsort eingetroffen. Da auch noch keinerlei Nachricht über ihren Verbleib eingegangen ist, wird angenommen, daß dieselben auf der Rückreise mit dem gekauften Fahrzeuge dem Sturm zum Opfer gefallen sind. Der Autor ist diesem Geschehen bereits 1958 nachgegangen. In Trelleborg ließ sich feststellen, daß der dort ansässige Bootsbauer Anders Jönsson tatsächlich im Winter 1912/13 auf Bestellung der Rügauer einen Kutter gezimmert und ihn segelfertig übergeben hatte. Danach gingen die Eigner in See – offenbar, um den Motor zu kaufen und installieren zu lassen. Die beiden Motorenbauer in Trelleborg sowie der »Motorenschmied« in Simrishamn begannen ihre Fertigung erst zu Beginn der 1920er Jahre. In Frage kommt daher nur die Mechanische Werkstatt von Emil Wilhelm Lundström in Limhamn bei Malmö. Dort wurden bereits seit 1909 Zweitakt-Glühköpfe von 5 bzw. 10 PS speziell für die Boote der südwestlichen Schonenküste gebaut. Leider blieben Lundströms Verkaufsjournale nur unvollständig erhalten. Das tragische Geschehen bleibt also unaufgeklärt.

In die Reihen der Käufer nordischer Bootsmotoren traten nach den Fischern auch die Fischgroßhändler und die Frachtschiffer. Dieser neue Abschnitt der Entwicklung begann damit, daß 1907 die Stockholmer Firma Gebrüder Bolinder, die als erste ventillose Zweitakt-Glühkopfmotoren baute, in Berlin eine Niederlassung gründete, deren rühriger Direktor, ein Ingenieur Pape, in der Nähe der Hauptstadt das Gelände für einen Zweigbetrieb gekauft hatte. Aus bisher unbekanntem Gründen zerschlug sich dieses Projekt. Stattdessen übernahm die Rostocker Neptun-Werft 1909 den ersten Einbau eines BOLINDER-Motors in ein Fracht- und Personenfahrzeug der deutschen Ostseeküste: in den Ribnitzer Tourenfahrer GUDRUN – für den Verkehr zum Fischland. Dabei handelte es sich um einen wuchtigen Zweizylinder von 30 PS, von dem es sogar eine alte Abbildung gibt. Die nächsten Bolinder-Aufträge gingen nach Zoppot (MS MÖVE, mit 60 PS) für die Tourfahrt Neufahrwasser–Zoppot–Hela und an die Weichsel: dort für den 40 m langen Motorkahn BROMBERG, der einen 80 PS-Antrieb erhielt.

Etwa zeitgleich motorisierten die vorpommerschen Fischgroßhändler ihre Quatzen, welche dem Transport von lebendem Fisch (aus Estland, Schweden, Dänemark und Norwegen) dienten. Der erste Quatzner, der mit einem Motor zu Gange kam, war Gustav Boese aus Stettin. Er ließ 1908 einen DAN-Glühkopf (10 PS) in seine BERTHA installieren. 1910 folgte sein Kollege Paul Degener in Greifswald mit einem 20 PS LYSEKIL (in der Quatze ARTHUR), und 1911 schloß sich Friedrich Werner in Lauterbach auf Rügen (mit einem 36 PS LYSEKIL) an, der diese Maschine bei Krüger in Seedorf in den Neubau CHARLOTTE setzen ließ. Schon 1910 hatten die beiden Tourschiffer Wilhelm Scheel aus Kubitz und Fritz Vetterick von Puddemin die Motorisierung der kleinen Frachtsegler in Pommern eingeleitet. Sie bauten auf der Seedorfer Werft je einen SKANDIA-Glühkopf von 36 PS in ihre Fahrzeuge SCHWALBE bzw. FRIEDRIKE ein. Der erste größere Frachtsegler mit Hilfsmaschine dürfte – in Pommern – die GERDA (73/40 RT) von Krumrey in Stettin gewesen sein, die im August 1911 einen zweizylindrigen BOLINDER von 40 PS installiert bekam. Interessant zu wissen wäre, ob und wie weit der Werftbesitzer Krüger an dem Motorimport finanziell beteiligt gewesen war. Zum »Paket« der Bausaison 1910/11 gehörte damals – außer den Antrieben für SCHWALBE, FRIEDRIKE, CHARLOTTE und ARTHUR – noch ein fünftes Produkt aus LYSEKILS MEKANISKA VERKSTAD: nämlich ein 18 PS-Glühkopf für das Forschungsfahrzeug FROSCH IV, dessen Eigner der Greifswalder Universitäts-Meteorologe Prof. Falckenberg war.

Den Quatznern wie den Tourschiffen gereichten die Maschinen bei der Bewältigung der unvermeidlichen Flaudentörns zu großem Nutzen, gleichgültig ob es sich dabei um die Fahrten



VESUVIUS-Heizlampe für Glühkopfmotoren. Aus:
Dittmer/Buhl: Fischereifahrzeuge mit Hilfsmaschinen.
Hannover, Leipzig 1904.

bis Narwa oder zum Oslofjord handelte oder um die Relationen Stettin–Rügen bzw. Stettin–Darß–Damgarten. Um Reichsdarlehen brauchten sich weder die Fischhändler, noch die Tourenfahrer zu bemühen. Übrigens gelangten auf den Importwegen nicht allein die nordischen Motoren an unsere Küsten, sondern – in enger Verbindung damit – auch die beim Seevolk außerordentlich beliebten Heizlampen der Marke VESUVIUS des Stockholmer Herstellers PRIMUS sowie die als unverwundlich gerühmten Präzisionswerkzeuge von BAHCO, ebenfalls aus Schwedens Hauptstadt.

Die Vorliebe für Skandinavisches hielt auch nach Ende des Ersten Weltkrieges an. Die Gruppe der Produzenten erfuhr eine unerwartete Verstärkung, als die Firma CALLESEN im nordschlesischen Apenrade, die bis dahin ein kreditwürdiger »deutscher Erzeuger« gewesen war, nach Abschluß der im Friedensvertrag

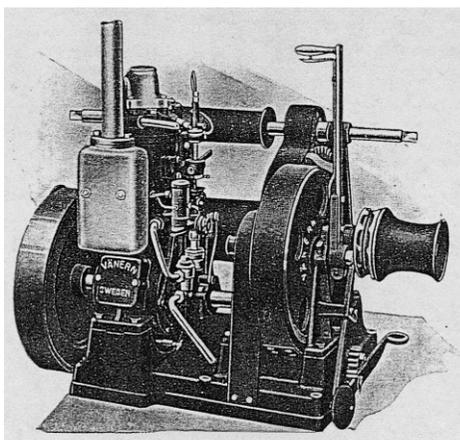
vereinbarten neuen Grenzziehung zu den »Ausländern« wechseln mußte. 1914 hatte CALLESEN die Maschine für Theodor Gottschalks Stralsunder Jacht FRIEDERIKE und 1915 den Antrieb für den rügenschon Tourenfahrt-Neubau HINDENBURG (für Albert Ermelin in Kuhle) geliefert. Noch knapp »vor Toresschluß« versandte CALLESEN dann 1919 in dasselbe Hafendorf den Glühkopf für die HOFFNUNG von Otto Hopp. Erst gegen Ende der 1920er Jahre konnten die Rohöl-Bootsmotoren der deutschen Fabrikate aus Bergedorf (HANSEATISCHE MOTORENGESSELLSCHAFT H.M.G.), aus Kiel-Friedrichsort (von den DEUTSCHEN WERKEN), von REHBEHN in Eckernförde, BAUER in Laboe und BOROWSKI in Kolberg als den skandinavischen Erzeugnissen gleichwertig angesehen werden. Jedoch kamen schon damals wieder Neuerungen vom Norden her, die die deutsche Kundschaft längs der Ostseeküste auch weiterhin zum Importieren reizten. Dabei handelte es sich zunächst um Aggregate, die aus einem Kleinst-Glühkopfmotor und aus einer Ladewinde bestanden, die – fest auf gemeinsamem Rahmen sitzend und miteinander gekuppelt – am Mast installiert werden konnten. Sie brachten eine bedeutsame Arbeitserleichterung für die meist nur mit zwei Mann (oder mit »een Mann un een Fru«) besetzten Frachter des Küstenbetriebs in Holstein, Pommern und Ostpreußen, verbunden mit einer Verkürzung der Hafenliegezeit. Die schwedischen Motorenzweige (von nur 3 bis 5 PS) der Marken VAENERN HANSEAT und LIDAN, der erste aus VAENERNS MOTORVERKSTAD, der andere aus Lidköping, wurden in der pommerschen Schifffahrt erstmals 1927 auf Otto Kruses Klinkerjacht ANNEMARIE von Grambin bei Ueckermünde sowie auf der OTTO von Krusemark (aus Barth) eingebaut.

Ein bescheidenerer Markt entwickelte sich etwa zu gleicher Zeit bei der Kleinfischerei unserer Küstenlandschaften. Damals hatten sich viele Nebenerwerbsfischer, aber auch etliche Gemeinschaften aus traditionellen Reusenkompanien von der Insel Poel, von Rügen sowie vom Stettiner Haff zur Motorisierung ihrer Ruderboote entschlossen. Dafür waren die an der Küste hergestellten Glühkopfmotoren zu schwer und zu voluminös. Die offenen Fahrzeuge verlangten kleine, leichte Ottomotoren mit einfachen Wellenkupplungen. Das deutsche Angebot aus den Häusern der »klassischen« Automobilhersteller war zwar groß, doch gingen die Motorisierungsversuche mit diesen Benzinern damals nicht zur Zufriedenheit der Fischer aus. Der Grund liegt im Dunkeln; seltsamerweise wurde in erster Linie über die Empfindlichkeit der

Zündapparate geklagt, obwohl die meist von Bosch geliefert wurden. Sie sollen die Dauerwirkung von Spritz- und Leckwasser nicht vertragen haben. Auch die Vergaser und die Kupplungen erschienen den Praktikern nicht »seegängig« genug. Wie dem auch war: Fest steht, daß sich um 1930 ein nicht unbeträchtlicher Teil der deutschen Ostseefischer wieder zunehmend nach nordischen Bootsmotoren umschaute.

Diesmal ging es um »Benziner«. In der Lübecker Bucht und in den Wismarschen Gewässern waren die kleinen 7 PS-Maschinen aus Marstal auf der dänischen Insel Ærø sowie die Fabrikate von IDEAL in Fjellebro bei Faaborg beliebt, im Pommerschen hingegen die Motoren mehrerer Kleinhersteller längs der Küste von Skåne und Blekinge. Genannt wurden Holmgren und Lundberg in Trelleborg, Jönssons SIMSON aus Simrishamn, Johannssons RECORD aus Karlshamn sowie die Wallentin- und Magnér-Motoren aus Bergkvara bzw. Oskarshamn.

Im dritten Anstoß jener Jahre lag noch mehr Gewicht. BOLINDER in Stockholm (ab 1932, nach der Fusion mit Traktoren-MUNKTELL, in Eskilstuna) hatte früh auf den Trend zum Leichtmotor reagiert und bereits 1925 den neuen Zweitaktertyp W 3 entwickelt: als Einzylinder mit 8 PS, im Doppelpack mit 16-20 PS, bei Gewichten ab 160 kg. Es waren Glühkopfmotoren, bei denen jedoch die Vorwärmung – bei Verwendung eines Schnellerhitzers, der Dieselöl mit komprimierter Abgasluft versprühte – auf wenige Minuten reduzierte. Für seinen Kundendienst versicherte sich BOLINDER in Deutschland der Hilfe renommierter Schlosser in Pommern. Ihre Namen waren noch drei Generationen später bekannt: Georg Lang in Lauter-



Firmenwerbung für VAENERN-Motorwünschen. Abb. aus einem Firmenkatalog, Vänern um 1925. (Archiv des Verf.)

BOLINDER'S

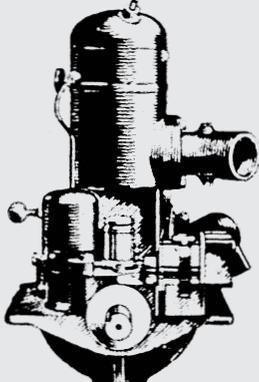
VENTILLOSER
NIEDERDRUCK
LEICHTGEWICHT

ÖL-MOTOR

die PREISWERTE Schweröl-
maschine vollendeter Bauart

Ohne Hilfsbrennstoff **sofort**
betriebsbereit : einfach zuver-
lässig überlastungsfähig

Billigster Betrieb : sauber
geruch- und geräuschlos



BOLINDER'S
BERLIN C 2

MERKUR 8029 KAISER WILHELMSTR. 29

Typ W 3, 6-7 PS, Bodenfläche
40 x 43 cm, Gewicht 160 kg

Anzeigenwerbung für BOLINDER-Leichtmotoren. Aus: Die Yacht, 1925. (Archiv des Verf.)

bach, Artur Wessel in Anklam und Franz Müller in Usedom. Die letzten W 3 Motoren sind 1942 ans Stettiner Haff, nach Rügen und Hiddensee sowie zum Darß geliefert worden, wo sie bis gegen Ende der 1970er Jahre liefen. Selbst zur Herrschaftszeit von Walter Ulbricht gab es Ersatzteile für diese Maschinen – wunderbarerweise sogar »offiziell« über die Fischerei-Genossenschaften und in eiligen Notfällen auch per Luftfracht via Stockholm–Prag–Berlin–Schönefeld bis hin zum kleinen Flugplatz von Barth.

Daß es sich bei der zweiten Phase der Motorbeschaffungen aus dem Norden durchaus nicht um Geringfügigkeiten gehandelt hat, vermögen einige Zahlen zu beweisen. Die CALLESEN-Fabrik in Apenrade lieferte zwischen 1924 und 1940 mindestens 64 Bootsmotoren an die Küste von Mecklenburg und Pommern. Als wir 1955 zu zählen begannen, fuhr von den damals registrierten Küstenfrachtern in Privatbesitz (in der DDR) noch acht Fahrzeuge mit CALLESEN-Glühköpfen, und es existierte eine (imaginäre) »Bolindergilde« von mehr als 60 Fischern mit ein- oder zweizylindrigen W 3 Motoren.

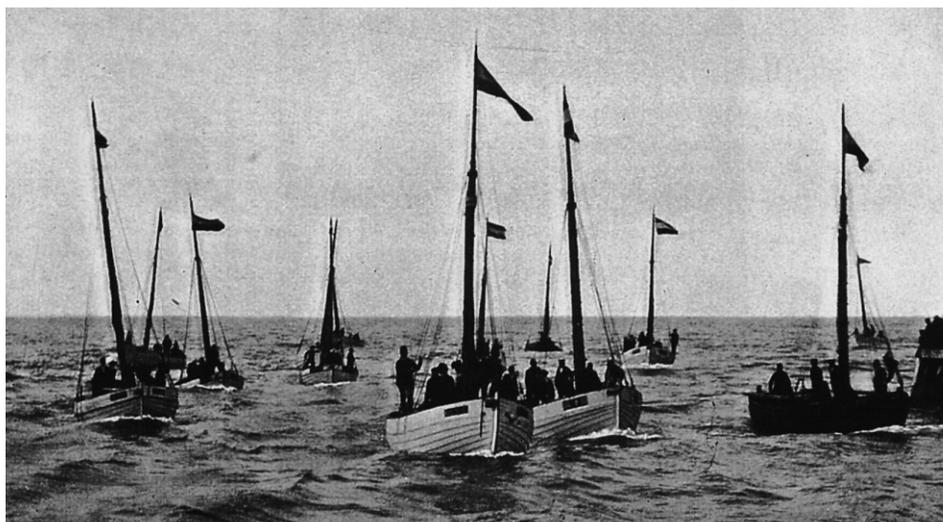
Der Verfasser versuchte seit 1951 in maritim-volkskundlicher Feldforschung durch Befragen unterschiedlichster Gewährleute den Hintergründen jener damals so gut wie unbeachteten interkulturellen Verbindung zwischen den Seevölkern der einander gegenüberliegenden Ostseeküsten auf die Spur zu kommen. Die Antworten ordneten sich im Lauf von fünf Jahrzehnten intensiver Forschung, in Verbindung mit immer aussagekräftigeren literarisch-landeskundlichen und archivalischen Dokumentararbeiten, zu klaren Bildern des Geschehens. Bevor näher auf die Modalitäten der Kulturkontakte sowie auf deren Schauplätze eingegangen wird, sollte über die vergangene Lebenswelt in den kleinen Fischersiedlungen von Schleswig, Holstein, Mecklenburg, Pommern sowie West- und Ostpreußen ganz pauschal gesagt werden, daß deren Arbeitsalltag um 1850 jedem Beobachter als »urzeitlich« erschienen ist.⁹ Erst im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts änderte sich dieses Bild – im West- und Mittelteil der Küstenregion rascher als in den östlichen Gefilden. Vom nordschleswiger Lojtland bis zur Odermündung waren die Verknüpfungen zwischen den Fischerweilern und den rasch wohlhabend gewordenen benachbarten Seefahrerdörfern sowie mit den aufblühenden Hafenstädten sehr viel enger und wirkungsvoller als im Osten, vom Treptower Deep angefangen bis Nimmersatt nördlich Memel. Die Novationen im Westteil hatten dort für schneller wachsenden Wandel gesorgt: gepflasterte Landstraßen und der Bau von Eisenbahnen, aber auch die Schaffung von Marinebasen, vor allem aber der Aufschwung durch den Seebäderbetrieb taten das ihre. Die Geldwirtschaft hatte den urtümlichen Tauschhandel verdrängt; sie machte dem Fischervolk die Übernahme industriell hergestellter Gegenstände – z.B. Netze – sowie den Kauf seetüchtiger Boote möglich.

Es ist jedoch völlig richtig, wenn der Deutsche Seefischerei-Verein die Bootsmotorisierung – gleich nach 1900 – als *die größte Wandlung, welche das Gewerbe jemals durchgemacht hat*, bezeichnete.¹⁰ Dieses Gewitter wehte ungeahnte Probleme in die Katen entlang der gesamten Küste. Nicht etwa solche, die den eigentlichen Fangbetrieb angingen: Das Hantieren mit dem Geschirr an Bord der (nun schon häufiger halbedeckten) Fahrzeuge blieb sich gleich. Doch mit gewaltigem Mißtrauen mögen die älteren Männer auf die angelieferten Gußeisengebirge der Glühkopfmotoren geschaut haben. Da hat es wohl Fragen über Fragen gegeben: Was tut man, wenn sich beim »Anschmeißen« das Schwungrad »verkehrt rum« dreht? Oder: Wie schraubt man Zylinderdeckel ab, womit entfernt man »verkokste« Kolbenringe? Niemand von diesen Alten hatte zuvor einen Schraubenschlüssel in der Hand gehabt, geschweige denn eine Stecknuß, eine »Abziehe« oder einen Gewindeschneider für »englisch Zoll«. Wie ließ sich solchen Situationen beikommen? Nur eine ganz knappe Literaturnotiz kann als antwortender Beleg dienen, der zeigt, auf welche Weise die frühen fachlichen Kontakte zwischen den ostpreußischen bzw. pommerschen Fischern und den »Motordänen« funktionierten: *Der Däne Allerman, der damals zum Anlernen der ostpreußischen Besatzung angenommen war*, wurde einmal namentlich er-

wähnt.¹¹ Die Reisemonteuere wohnten in den Stranddörfern, deren Bewohner sich noch nach fünf Jahrzehnten an diese Gäste erinnerten. Nicht uninteressant ist übrigens, weshalb Herr Allerman zu Weihnachten des Jahres 1903 in die Annalen der Wissenschaft eingegangen ist: Er versäumte es – ob in Unkenntnis des memelländischen Winterklimas oder als Folge eines längeren Abendseminars im Dorfkrug –, das Kühlwasser aus dem Motorzylinder abzulassen.

Im Zusammenhang mit dem Lehr- und Lernprozeß bei der Motorisierung jener Jahre dürfte eine Dominanz der nonverbalen Kommunikation klar auf der Hand liegen. Gemessen am Abgucken und Nachmachen spielte die sprachliche Verständigung wohl eher eine zweitrangige Rolle, zumal die dabei wichtigsten Wortfelder – »Boot« und »Fischerei« – wenn auch nicht in jedem Falle identisch, so doch infolge urverwandter Wurzeln allgemein gut verständlich sind. Sicher hat auch die in Jütland und Schleswig häufige Zweisprachigkeit geschäftserleichternd gewirkt. Zweisprachig waren die Motorenbauer Callesen in Apenrade und Hein in Randers. Die Heins stammten aus Nordschleswig, wo der Alte in Gravenstein eine Maschinenfabrik betrieben hatte, bevor er 1900 nach Randers umzog. Er gilt in der Erinnerung als »Erfinder« von »Hein's Lommebog«, einem Hosentaschen-Notizbuch, das jedem Kunden mitgegeben wurde. Es enthielt – in deutsch und dänisch – außer dem Kalendarium wichtige Adressen für den Hafenbetrieb (z.B. von Treibstofflagern und Motorenwerkstätten), außerdem die Eisenbahnfahrpläne in Richtung Hamburg und Kopenhagen. Derselbe »olle Hein« ging noch auf anderem Wege voran: bei der Gestaltung seiner deutschsprachigen Motorenkataloge. Darin finden sich mehrere Abbildungen mit Direktbezug zur Kundschaft in Pommern. Ein Foto zeigt die Kolberger Münde, in die von See her zwölf Fischkutter mit schäumender Bugwelle einstürmen – ohne Segel, versteht sich. Die knappe Unterschrift lautet: Alle Kutter sind ausgerüstet mit Hein-Motoren.

In den Verkaufsjournalen der Frederikshavner Gebrüder Houmøller erscheint ab 1907 als Empfänger ein A. Barkowski in Königsberg – später mit dem Vermerk »an Barkowski für (z.B.) G. Baumgart in Pillau«. Die erhalten gebliebenen Königsberger Adreßbücher belegen bis 1931 einen »beratenden Ingenieur« Arthur Barkowski, der sicher als Generalvertreter für die Dänen fungierte und möglicherweise auch die Motorenkäufe einiger Fischer bevorschußte. Auch Callesen hielt in den 1920er Jahren einen solchen Vertrauensmann für Vorpommern: den bekann-



Einlaufende Kolberger Fischkutter mit dänischen HEIN-Motoren. Abb. aus einem Firmenkatalog, Randers 1912. (Archiv des Verf.)

ten Motorenschlosser Hamer in Stralsund. In Kiel gab es in der Nähe der Fischhalle einen Schiffsversorger, der die bei den Fördefischern beliebten »Marstal-Benziner« in seinem KONSIGNATIONSLAGER vorrätig hielt. Für vermittelte Aufträge erhielt er eine Provision.¹² Einer der vier dänischen Hersteller, die in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg entlang der südlichen Ostseeküste am bekanntesten waren, die Firma Kramper & Jørgensen in Horsens, errichtete 1909 sogar ein Zweigwerk in Pommern: in Swinemünde auf der Grünen Fläche, das bis 1920 existiert hat und die Kundschaft in Mittelpommern mit den GIDEON-Glühkopfmotoren versorgte. Der letzte GIDEON arbeitete in dem Anklamer Frachter GERHARD von Schiffer Topp.

Bei derart gut geknüpften Kontaktnetzen sollte es nicht wundern, daß die »besonderen Verbindungen« zwischen dem Seevolk beiderseits der Ostsee damals auch zu eigenartigen Ergebnissen führten. Davon berichtet eine Zeitschriftennotiz von 1909: *Eine Motorbootwettfahrt für Fischkutter fand am 6. Juni bei Fischhausen auf dem Frischen Haff statt, in Verbindung mit der Segelregatta, die alljährlich für die Fischereifahrzeuge des Haffs ausgetragen wird. ... Eine Motorbootregatta war aber noch nicht abgehalten worden und war auch in diesem Jahre ursprünglich nicht beabsichtigt. Als dann aber die Maschinenfabrik von Houmøller in Frederikshavn 50 Mark als Preisgeld für eine Wettfahrt stiftete, gliederte man den beiden Klassen der Segelboote noch die Motorkutter an.*¹³ Das Beispiel hat Schule gemacht: Bereits 1912 wird auch der Motorenfabrikant Hein in Randers als Stifter eines Regattapreises für das Fischkutter-Race vor Laboe bei Kiel lobend erwähnt.

Ein letztes Beispiel möge zeigen, daß bei der maritimen Kulturvermittlung mit Modalitäten und Kontaktplätzen gerechnet werden muß, die auf den ersten Blick ungewöhnlich erscheinen. In den 1960er Jahren wurde dem Verfasser berichtet, daß in Wollin gegen Ende der 1920er Jahre plötzlich kleine Zweitakt-Benziner als Antriebe für leichte Angel-Heuer aufgetaucht sind – nicht allein in der Stadt selbst, sondern auch in den Fischerdörfern der Umgebung: in Sager, Pritter und Paulsdorf. Allesamt wären sie schwedischer Herkunft gewesen, *aber keine BOLINDER*, sondern mit einem Markennamen von eigenartigem Klang. Ihr Import habe in Zusammenhang mit den Handelsreisen der Stettiner Seequatzten gestanden, die meist mit Wolliner Besatzung fuhren.

Damals konnte dem Hinweis nicht nachgegangen werden. Erst 1998, also mehr als 30 Jahre später, ließ sich diese Fahrte wieder aufnehmen, als der Leiter des Seefahrtsmuseums in Oskarshamn dem Autor Einzelheiten über den früheren Fischhandel des pommerschen Quatzenschiffers Otto Last (geb. 1876) erzählte, dessen Aktivitäten im Kalmarsund legendär geworden waren. Last habe neben seinem Frischfisch-Aufkauf auch »alles mögliche« hin und her transportiert. *Unseren Fischern hat er jahrelang immer wieder zu Bargeld verholfen, das damals in den Smäländer Katen knapp war. Von Mönsterås nahm er kistenweise Schnapsgläser und -kruken mit nach Hause: billiges Zeug aus den Hütten im Wald. Außerdem Bootsmotoren aus einer kleinen Werkstatt hier bei uns, direkt neben der großen Schiffswerft.* Dabei handelte es sich um einzylindrige Benziner mit dem Markennamen MAGNE – Winzlinge von nur 1,5 PS, die der gelernte Schmied Ivar Magnér ab 1927 in seiner Werkstatt zusammengeschraubt hat.

Die volkskundlichen Untersuchungen zur Bootsmotorisierung im südlichen Ostseeraum zeigen – für die Periode vom Ende des 19. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts – ein intensives Zusammenspiel und enge maritimkulturelle Kontakte zwischen dem Seevolk beiderseits der Küsten Deutschlands, Dänemarks und Südschwedens, die zusammen mit zeitgleichen anderen, ähnlich gearteten Aktivitäten im Bereich von Segelschiffbau und Küstenfischerei für die allgemeine Historiographie dieser Region von Interesse sein dürften.¹⁴

Anmerkungen:

- 1 Zur technischen Erläuterung siehe DSA 19, 1996, S. 368.
- 2 Hans O. Lübbert: Die Einführung von Motor und Schernetz in die deutsche Segelfischerei. (= Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Bd. 8). Berlin 1906, S. 3.
- 3 Zu Aalborg und Sæby siehe Lübbert (wie Anm. 2), S. 3. Zu Møltenort vgl. Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 19, 1903, S. 231.
- 4 Der Motorwagen, 1903, S. 303.
- 5 Allg. Automobil-Zeitung Nr. 42, 1905, S. 63.
- 6 Das Motorboot, H. 24, 1908. – Dittmer/Lieckfeld/Romberg: Motoren und Winden für die See- und Küstenfischerei. München, Berlin 1911, S. 6.
- 7 Dittmer/Lieckfeld/Romberg (wie Anm. 6), S. 8.
- 8 Zur technischen Erläuterung siehe DSA 19, 1996, S. 368.
- 9 Spezielle Literatur dazu im Rostocker Universitätsinstitut für Volkskunde in Mecklenburg-Vorpommern.
- 10 Dittmer/Lieckfeld/Romberg (wie Anm. 6), Teil II, S. 102.
- 11 Siebolds/Block: Die Einführung des Motors in die deutsche Segelfischerei. (= Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Bd. 8a). Berlin 1907, S. 22.
- 12 Konsignationslager: Zwischen- oder Übergabelager (ohne zollfreien Status).
- 13 Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 25, 1909, S. 255.
- 14 Dazu auch: Wolfgang Rudolph: Tyskekvase og danskerstævn. Mellemlfolkelig kulturudveksling i den sydlige del af Østersøen i det 18.-20. århundrede. In: Folk og kultur 7, 1978; sowie Alan Hjørth Rasmussen: Drivvod i Danmark 1871-1888. Esbjerg 1988.

The early days of boat motorisation: German-Scandinavian cultural contacts in the Baltic region

Summary

The folkloristic investigation of the motorisation of fishing boats and small cargo sailing vessels in the Southern Baltic region concentrates on two phases, the first from 1900 to 1914, the second from 1920 until the end of the 1930s. It reveals an incontestable preference on the part of the Germans for Nordic products (motors, accessories and tools). The explanation for this circumstance is to be found in the extremely close-knit maritime-cultural contacts that gradually began developing as early as the beginning of the nineteenth century among the “sea folk” (fishermen, seamen and shipbuilders) of the coastal regions of Germany, Denmark and Southern Sweden. Along with earlier research results concerning concurrent related activities in the areas of shipbuilding and coastal fishing methods, the findings presented here are certain to be of interest for the general historiography of this region.

Les débuts de la motorisation des bateaux. De l'importance des contacts culturels germano-scandinaves dans la région de la Baltique

Résumé

L'analyse socio-historique de la motorisation des bateaux de pêche et des petits voiliers de fret dans la région sud de la Baltique montre du côté allemand, en deux périodes (I de 1900 à 1914, II de 1920 jusqu'à la fin des années 1930), une prédilection incontestable pour les produits nordiques (moteurs, accessoires et outillage), basée sur de multiples contacts maritimes culturels, très étroits, qui s'étaient déjà développés peu à peu vers la fin du 19^{ème} siècle, entre le «peuple de la mer» (pêcheurs, marins et constructeurs d'embarcations) des côtes de l'Allemagne, du Danemark et du sud de la Suède; une découverte qui, avec les anciens résultats de la recherche sur des activités similaires dans le domaine de la construction navale et sur les méthodes de pêche côtière, devrait être intéressante pour l'historiographie générale de cette région.