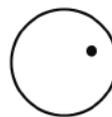


# TOP 48

Gesellschaft für Volkskunde



in Schleswig-Holstein e. V.



Berichte der Gesellschaft für Volkskunde  
in Schleswig-Holstein

---

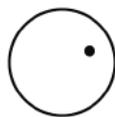
24. Jahrgang

Dezember 2014

---



Gesellschaft für Volkskunde



in Schleswig-Holstein e. V.



TOP 48



TOP 48

Berichte der Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V.  
www.volkskunde-sh.de

24. Jahrgang

Dezember 2014

TOP ist ein Mitteilungsheft der GVSH und berichtet über die Arbeit von Vorstand, Beirat, Arbeitskreisen und Mitgliedern. Alle mit Namen gezeichneten Beiträge und Anzeigen geben die Meinung der jeweiligen Autoren und nicht die Meinung der Redaktion oder der Gesellschaft wieder. Wir möchten alle, die sich mit volkskundlichen, kultur-, sozial- und alltagsgeschichtlichen Fragen beschäftigen, motivieren, von ihrer Arbeit zu berichten. Beiträge für TOP sind jederzeit willkommen. Auswahl und Kürzung behält sich die Redaktion vor. Manuskripte können in den Dateiformaten .doc oder .rtf eingereicht werden. Bilddateien bitte in den Formaten .jpg oder .tif senden. Die Auflösung von Fotografien und ähnlichen Abbildungen sollte mindestens 300 dpi betragen. Für Strichzeichnungen (z. B. Grundrisse) ist eine Auflösung von 600 dpi erforderlich. Bildvorlagen können aber auch bis zum Format DIN A 4 direkt an die Redaktion geschickt werden. Nach der Bearbeitung werden die Vorlagen zurückgesandt, wenn dies gewünscht wird.

Dateien, CD-ROMs und Bildvorlagen bitte an:

Anne Czichowski M. A., Feldstraße 117, 24105 Kiel, Tel. 04 31 / 6 58 97 79,  
E-Mail [anne.czichowski@gmail.com](mailto:anne.czichowski@gmail.com)

---

Redaktionsschluss für das nächste Heft ist der **30. April 2015**

---

Titelbild	<i>Der Untergang der Habicht. Aquarell eines unbekanntes Malers. Quelle: Schiffahrtsmuseum Flensburg, vgl. S. 31.</i>
TOP 48/2014 Herausgeberin:	Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V.
Redaktion für dieses Heft:	Anne Czichowski M. A., Claudia Ohlsen M. A., Guntram Turkowski M. A.
Layout:	Renko Buß M. A.
Geschäftsstelle der GVSH:	Dr. Nina Jebesen, Dorfplatz 6, 24960 Munkbrarup E-Mail: <a href="mailto:geschaeftsfuehrung@volkskunde-sh.de">geschaeftsfuehrung@volkskunde-sh.de</a>
Bankverbindung der GVSH:	Sparkasse Mittelholstein AG Rendsburg
IBAN	DE94 2145 0000 0000 0137 96
BIC	NOLADE21RDB

ISSN 1860-2282

© 2014 Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V.

# Inhaltsverzeichnis

---

## Aufsätze

---

*Claudia Ohlsen*

Landlust, Landleibe oder die Sehnsucht nach Idylle.  
Zur gesellschaftlichen Konstruktion von „Ländlichkeit“

4

---

*Vincent Wedel*

Frühe Personenschiffahrt und die Anfänge der „Butterschiffe“  
auf der Flensburger Förde

16

---

## Berichte und Mitteilungen

---

*Beate Borkowski*

Beruflicher Werdegang:  
Mein Weg, im Fach Volkskunde zu bleiben

41

---

*Vincent Büsch*

Das Netzwerk Maritimes Erbe / Den Maritime Arv

46

---

*Nina Jebesen / Guntram Turkowski*

Bericht zur Mitgliederversammlung  
der Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V.  
am 14. Juni 2014 im Museum des Kreises Plön

51

---

*Thomas Overdick / Susanne Grigull*

Preisgekrönt! Das neue Flensburger Rum-Museum

54

---

*Katharina Schuchardt*

Das Maschinenmuseum Kiel-Wik

58

---

*Doris Tillmann*

Rede zur Neueröffnung der Fischhalle  
des Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseums am 25. April 2014

62

---

## Buchbesprechungen

---

67

## Landlust, Landliebe oder die Sehnsucht nach Idylle.

### Zur gesellschaftlichen Konstruktion von ‚Ländlichkeit‘

*Claudia Ohlsen*

**„Und plötzlich ist da überall Landleben ...“.**

**Das Alltagsphänomen ‚Ländlichkeit‘**

Bereits seit einiger Zeit wird der ländliche Raum in den Kultur- und Geowissenschaften als Forschungsfeld wiederentdeckt. Lange wurde ‚das Land‘ eher als Opposition zur ‚Stadt‘ wahrgenommen und meist als vor allem defizitär beschrieben. Urbanisierung, Metropolen und ‚Großstadt‘ schienen gerade auch in Bezug auf die viel zitierte Globalisierung lohnendere Forschungsfelder zu sein. Dass jedoch auch der ländliche Raum sich wandelte und diese Wandlungen eng mit gesellschaftlichen Veränderungsprozessen und allgemeinen Weiterentwicklungen verbunden sind, wurde lange Zeit übersehen. Die populäre Umschreibung der ‚Glokalisierung‘<sup>1</sup> - das Reflektieren des Globalen im Lokalen - mag in diesem Kontext ein gutes Stichwort sein für die Suche nach Regionalität in Zeiten der Globalisierung.

Dazu kommt: Landleben boomt! Nie war die Sehnsucht insbesondere der Städter nach dem Leben auf dem Lande größer. Dabei weiß man, wie Konrad Köstlin schreibt, dass „die Zurichtung des Landes ein Ergebnis des städtischen Blicks ist. Denn Land-Bilder werden in der Stadt gemacht“. Sie seien „Ausdruck einer Verfügungsgewalt, die das Land der Deutungsmacht der Stadt unterwirft“<sup>2</sup>. Mit dem realen Landleben hat diese neue Lifestyle-Begeisterung deshalb nur eher wenig zu tun. Das Land dient vor allem als Projektionsfläche des vermeintlich Echten und Ursprünglichen. So scheint die neue Landsehnsucht auch kaum pragmatische Gründe zu haben, es geht vielmehr um das Suchen und Finden des eigenen Glücks<sup>3</sup>, wie es Gerhard Schulze beschreibt. Die Sehnsucht nach Ländlichkeit ist demnach viel mehr als ein antimoderner Reflex, die Aufwertung der Ländlichkeit muss eher als ein Phänomen der Spätmoderne gelten.<sup>4</sup> ‚Ländlichkeit‘ wird zum ganz eigenen Lebensgefühl, zum Lebensstil. Nach Wellness-Trend, Slow-Food und Nachhaltigkeit als Lifestyle ist der ‚sinnsuchende Mensch‘ nun

1 Robertson, Robert (1998): Glokalisierung. Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit. In: Ulrich Beck (Hrsg.), Perspektiven der Weltgesellschaft. Frankfurt am Main, S. 192ff.

2 Köstlin, Konrad (1998): Volkskunde und Geländewagen. Landrituale in der Stadt. In: Österreichische Zeitschrift für Volkskunde, Band LII/101, S. 303ff.

3 Siehe Schulze, Gerhard (1999): Kulissen des Glücks. Streifzüge durch die Eventkultur. Frankfurt am Main/New York, S. 18ff.

4 Siehe Hahne, Ulf (2011): Neue Ländlichkeit? Landleben im Wandel. In: Der Bürger im Staat, 1/2-2011. 61. Jahrgang. Raumbilder für das Land. Stuttgart, S. 12ff.

auf dem Land angekommen, dem scheinbar letzten Hort der Authentizität: auf der Suche nach „Metaphern der Ländlichkeit“, als „symbolische Konfrontation des Landes gegen die Stadt“<sup>5</sup>, so noch einmal Köstlin. Auf dem Land würden Stimmungen, Atmosphäre und antimaterialistische Ideen von Tradition und vergangenen Werten in einer Form von einfachem Lifestyle-Format konsumiert, das seinen Ausdruck unter anderem in einer Art von neoromantischem Landhausstil findet.

Fernab vom ‚wirklichen‘ Leben entsteht jedoch vor allem durch die Medien und in den Medien ein idyllisches und weitgehend idealisiertes Bild vom Land.<sup>6</sup> Das Thema Landleben scheint deshalb ein Erfolgsgarant für Zeitschriften, Bücher und Fernsehformate jeglicher Art zu sein. Egal, ob die Moderatorin Heike Götz im NDR mit dem Fahrrad durch die Lande radelt oder Landfrauen ihre Häuser öffnen und am heimischen Herd die köstlichsten Speisen aus regionalen und saisonalen Zutaten zubereiten – die Sehnsucht nach Natur, Ursprünglichkeit und gesundem Leben wird von den Medien fast inflationär aufgegriffen und durch schöne Bilder genährt.

„LandLust“ war es, mit der alles anfing. Die Zeitschrift, die „die schönsten Seiten des Landlebens“ zeigen will und mit rasant steigenden Auflagenzahlen verblüffte, löste einen wahren Hype von Hochglanzmagazinen aus, die sich mit ländlichem Leben und ländlicher Lebensart beschäftigen. Dass das Thema Landleben im weitesten Sinne einen so großen Anklang finden würde, ahnte wohl niemand, als der Münsteraner Landwirtschaftsverlag im Jahr 2005 diese neue Zeitschrift plante, welche sich – anders als das übrige Verlagsportfolio – nicht nur mit Bullenmast und Mähdreschern befas-



Abb. 1: „LandLust – Die schönsten Seiten des Landlebens“: erfolgreich am Zeitschriftenmarkt seit 2005; Auflage über 1 Million.

<sup>5</sup> Köstlin (1998), wie Anm. 2, S. 303ff.

<sup>6</sup> Siehe Braun, Annegret (2012): Lust auf Land? Die mediale Inszenierung des Landlebens. In: Bayerisches Jahrbuch für Volkskunde, S. 13.

sen sollte. Zu ihren Anfängen galt die ‚LandLust‘ mit einer Themenvielfalt aus Garten, Küche, Wohnen, Landleben und Naturerleben als absolutes Nischenprodukt. Doch der Erfolg gab der Redaktion Recht, die – so sei angemerkt – ausnahmslos aus Frauen besteht: In hunderttausender Sprüngen steigerte das Blatt seine Auflagezahlen. Das brachte Neider wie Nachahmer auf den Plan; und inzwischen hat dementsprechend jeder große Verlag sein eigenes Landmagazin – mit jeweils sehr unterschiedlichem Erfolg. Doch unterscheiden sich diese Zeitschriften allesamt von ihren Inhalten, der Aufmachung und den Titeln kaum voneinander. Die Titel ‚Landleben‘, ‚Liebes Land‘, ‚Landluft‘, ‚Landidee‘, ‚Landspiegel‘, ‚Land und Berge‘, ‚Mein schönes Land‘, ‚Landapotheke‘ und viele mehr beschreiben dabei nur eine kleine Auswahl. Das Regionalmagazin ‚LandGang. Mein schöner Norden‘ aus dem Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlag (sh.z) startete im Frühjahr 2012 und will, schon durch den Titel erkennbar, vor allem „den Gang vom Meer zum Land in all seiner Schönheit“<sup>7</sup> abbilden. ‚Landgenuss‘ und ‚Mein Landgefühl‘ sind zudem weitere Zeitschriftentitel, die im Norden produziert werden, in diesem Fall von der in Kiel ansässigen ‚falkemedia‘-Gruppe.

Werbestrategen bewerten dabei vor allem die ‚LandLust‘ als „absolutes Zeitgeistmagazin“, weil diese ein gegenwärtiges Bild von Entspannung und Entschleunigung abbilden würde, mit dem sich die Leserschaft „ganz hervorragend identifizieren“<sup>8</sup> könne. So ist die Welt der Landmagazine schön, friedlich, genießbar und völlig wertfrei. Im Dezember 2011 ging ‚LandLust‘ schließlich auch im NDR-Fernsehen auf Sendung, wurde jedoch inzwischen durch das Mitbewerber-Format ‚Mein schönes Land-TV‘ aus dem Burda-Verlag abgelöst, das – mit einem monatlichen Marktanteil von etwa 15 Prozent – am Sonntagabend in direkter Konkurrenz zur Krimireihe ‚Tatort‘ steht und sich erfolgreich behauptet.<sup>9</sup>

Die Schattenseiten des Landlebens werden in den unzähligen Hochglanzmagazinen und TV-Sendungen aber konsequent ausgespart. Dass vor allem Freiheit und Sorglosigkeit in ländlichen Gebieten herrschen würden, ist an sich jedoch keine neue, aber wiederum durch den städtischen Blick geprägte Idee – und neu ist auch nicht, dass die Probleme realen ländlichen Lebens nahezu vollständig ignoriert und ausgeblendet werden. Denn struktureller Wandel, Arbeitslosigkeit und fehlende Ausbildungsmöglich-

7 <http://www.landgang.sh/> (abgerufen am 15. November 2014).

8 Brauck, Markus (2012): Zeitgeist in Gummistiefeln. In: Der Spiegel, 17/2012.

<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-85157591.html> (abgerufen am 15. November 2014).

9 Siehe Horizont Online (2012): NDR tauscht ‚Landlust TV‘ aus und gibt Burda den Vorzug. Horizont, 31. Oktober 2012. <http://www.horizont.net/medien/nachrichten/-NDR-tauscht-Landlust-TV-aus-und-gibt-Burda-den-Vorzug-111054> (abgerufen am 15. November 2014).

keiten, Migration in urbane Strukturen, Überalterung, mangelnde ärztliche Versorgung und Infrastruktur, geschlossene Kindertagesstätten und großflächige Zusammenlegungen von Schulen, Massentierhaltung und Gentechnik, Vermaischung und Monokultur sind nur schwer mit ländlicher Idylle zu versöhnen.<sup>10</sup> Vor allem für Besucher aus den Städten bedeuten ländliche Regionen Raum für Erfahrungen, Erlebnisse und Gegenbilder. Und Stress hat man ja im Alltag genug, da soll doch wenigstens auf dem Land die Welt – bitterschön – noch in Ordnung sein. Auch wenn man eigentlich weiß, dass es anders ist, gilt es doch, dieses schöne und meist verklärte Bild für sich ganz persönlich aufrechtzuerhalten und zu genießen.

Immer mehr Menschen folgen aber auch sehr konkret ihrem Traum vom Landleben: Sie integrieren das Landleben gleich ganz in ihren meist urban geprägten Alltag. Sie kaufen sich alte Bauernhäuser in der ländlichen Provinz und bauen diese um, als Ferien- oder Wochenenddomizil, oder um gleich ganz dorthin zu ziehen. Aber bitte mit guter Verkehrsanbindung und Breitband-Internetanschluss. Der Fernsehmoderator Max Moor mag da ein gutes Beispiel sein, der seine Landerfahrungen im Brandenburgischen in dem Bestseller-Buch ‚Was wir nicht haben, brauchen sie nicht – Geschichten aus der arschlochfreien Zone‘<sup>11</sup> verarbeitet und erfolgreich verkauft. Inzwischen auch mit einem zweiten Teil. Moor bewertet das Land dabei vor allem als kuriose Gegenwelt, als in sich geschlossenen Kosmos. Und auch der Journalist Harald Braun verwirklicht in seinem autobiographischen Roman ‚Das Gummistiefelgefühl‘<sup>12</sup> den persönlichen Traum vom Landleben:

*„Eigentlich ist alles ganz okay in Haralds Leben. Er führt ein typisches Städter-Dasein in einer schicken Altbauwohnung im Szeneviertel, gönnt sich samstags ein ausgiebiges Frühstück bis die Sportschau beginnt und muss keinen Nagel gerade in die Wand schlagen können. Dann allerdings hat er diese fixe Idee von der eigenen Scholle auf dem Land. Von einem schnuckeligen Häuschen im Grünen, das aus ihm einen ausgeglichenen und richtig zufriedenen Menschen machen würde. Kussheln vor dem Kamin, Äpfel und Erdbeeren ernten, neben der Katze lässig in der Sonne lümmeln – soweit die zauberhafte Vorstellung.“<sup>13</sup>*

10 Dazu u.a. Scholze-Irrlitz, Leonore (2008): Perspektiven ländlicher Räume. Leben in Wallmow/Uckermark. In: Berliner Blätter. Ethnographische und ethnologische Beiträge. Sonderheft 45/2008 sowie Henkel, Gerhard (2004): Der ländliche Raum. Gegenwart und Wandlungsprozesse seit dem 19. Jahrhundert in Deutschland. 4. Aufl., Berlin/Stuttgart.

11 Moor, Max (2009): Was wir nicht haben, brauchen Sie nicht. Geschichten aus der arschlochfreien Zone. Reinbek bei Hamburg.

12 Braun, Harald (2011): Das Gummistiefel-Gefühl. Mein neues Leben in der Pampa. Köln.

13 Vgl. ebda., Buchklappentext.

Dass der ländlichen Idealvorstellung jedoch schnell die Realität folgt, beschreibt Braun dabei mit eher locker-leichtem und doch manchmal ernstem Unterton. So wird in seinen Texten deutlich, dass nur wenige privilegierte Menschen sich dieses Leben, so wie beispielweise Braun es führt, tatsächlich leisten können. Home-Office, eine durchgängige Anbindung an das Internet und der ortsunabhängige Status als Freiberuflicher machten es für diese Menschen sehr viel leichter auf dem Land zu leben und vor allem dort zu arbeiten, als für viele andere. Gemeinsam haben jedoch alle diese ‚Aussteiger-Autoren‘, dass sie mit überwiegend städtischem Blick, in leichtem Plauderton über das vermeintlich ‚wahre‘ Landleben schreiben und dabei doch übersehen, wie sehr konstruiert und einseitig ihr Blick auf das von ihnen Betrachtete tatsächlich ist.<sup>14</sup> Genau das kritisieren beispielweise auch die Autorinnen Barbara Schaefer und Katja Trippel in ihrem Buch „Stadtlust. Vom Glück, in der Großstadt zu leben“<sup>15</sup>; beide verstehen sich als ausgewiesene ‚Anti-Land-Fans‘ und loben das Leben im städtischen Kiez, in dem Gemeinschaft und Zusammengehörigkeit – neben vielem anderen – inzwischen besser als auf dem Land funktionieren würde.

Doch um sich einen Hauch der angesagten Landhaus-Idylle in die eigenen vier Wände zu holen, muss man nicht gleich ein Häuschen auf dem Land erwerben – oder auf einen abgelegenen Gutshof ziehen. Denn „auch die Stadtwohnung wird gemütlich und heimelig, wenn einzelne Wohnelemente oder ganze Räume im Landhausstil gestaltet sind“<sup>16</sup>, so die DLG (Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft) in einer von ihr herausgegebenen Image-Broschüre. Die Einrichtungskette ‚Butlers‘ bewirbt entsprechend einen neuen, modernen und leichten Landhausstil, „der uns daran erinnern soll, wer wir sind, und dabei trotzdem offen für Neues“<sup>17</sup> sein will. Egal, ob „provenzalisch-verträumt, englisch-rustikal oder mit skandinavischer Klarheit. [...] Ländliche Möbel sind wieder extrem gefragt! Sie erinnern uns an alte Werte und Traditionen, geben uns das Gefühl, an einem sicheren Ort zu sein und im Einklang mit der Natur zu leben“<sup>18</sup>.

Mit ländlichen Klischees wird jedoch nicht nur in den Bereichen Haus und Einrichtung gearbeitet, sondern auch bei Mode und Design. So vermarkten Modemacher einen sogenannten ‚village-girl-style and boy-nature-look‘, der Kaffeeröster Tchibo vertreibt eine Bekleidungsserie mit dem Titel ‚Country Romantic‘ und selbst die

---

14 Siehe Braun (2012), wie Anm. 6, S. 21f.

15 Schaefer, Barbara/Katja Trippel (2013): Stadtlust. Vom Glück, in der Großstadt zu leben. München.

16 DLG (Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft) (2012): Land & Genuss. Natur, Garten und Lebensart.

Ausstellungswegweiser. Frankfurt am Main, S. 25.

17 Butlers (2011): Werbeprospekt, Sommer 2011, Köln.

18 DLG (2012), S. 25.

schwedische Modekette H&M setzt auf eine Kollektion, die sie mit ‚Field of Dreams‘ umschreibt und fotografiert dementsprechend ihre Models in romantisch-rustikaler Kulisse im Stroh. Die Modekette Peek und Cloppenburg beschreibt hingegen in ihrem Modekatalog ihre ‚Landleibe‘-Kollektion wie folgt:

*„Neu ist die Liaison zwischen rustikal und romantisch. Das Kleidchen mit zartbunten Blumenmustern, dazu ein Strohhut oder eine fröhliche Karo-Hemdbluse. Schon ist eine moderne ländliche Idylle geboren und ein mädchenhafter, neuer Trend da. Perfekt für den Sommer“.*<sup>19</sup>

Und es geht noch weiter: Mitten in städtischen Ballungsräumen werden Obst und Gemüse auf angemieteten Flächen angebaut; man erlebt, wie es ist, mit seinen eigenen Händen in der Erde zu wühlen und die eigenen Mohrrüben zu ziehen – und sich dabei „wieder selbst zu spüren“<sup>20</sup>. Das inzwischen deutschlandweit agierende Netzwerk ‚Meine Ernte‘ mag hierfür ein Beispiel sein, das sogenannte ‚Urban Gardening‘ ein weiteres. So baut auch in Deutschland eine stetig wachsende Zahl ‚urbane Farmer‘ vermehrt Gemüse auf Balkonen, Dachgärten und brachliegenden Flächen inmitten der Stadt selbst an. Dies helfe, so ein überzeugter ‚Urban Gardener‘ „nicht nur der Umwelt, sondern trägt auch zur Verschönerung der Innenstädte“ bei. Und man müsse eben auch nicht gleich zum Schrebergärtner werden, „um seinen grünen Daumen zum Einsatz zu bringen“.<sup>21</sup>

Wer es sich leisten kann, kauft zudem im Bio- oder Naturkostmarkt ein oder auf dem nahegelegenen Wochenmarkt – nach Lebensmittelskandalen und dioxinverseuchten Eiern will man wieder wissen, wo Fleisch und Käse herkommen. „Das ist es mir wert und das bin ich auch meiner Familie schuldig. Es muss nicht alles Bio sein, aber ich möchte zumindest wissen, wo die Sachen herkommen, die wir jeden Tag essen“<sup>22</sup>, so die Lehrerin H.A., 37 Jahre alt aus dem nordfriesischen Husum auf den ‚Backensholzer Käsetagen‘.

Doch ist der aktuelle Ländlichkeits-Trend als solcher nur bedingt eine besondere und spezifische Erscheinung unserer Zeit – so kann man sagen, dass es dieses Phänomen in gesellschaftlichen Umbruchzeiten schon immer gegeben hat. Denn auch die bürgerlichen Eliten Ende des 19. Jahrhunderts sahen in der ländlichen Volkskultur die

19 Peek und Cloppenburg (2011): Imagebroschüre, Frühjahr/Sommer 2011, Düsseldorf.

20 Besucherinterview: J.T., männlich, 42 Jahre aus Hamburg, Bankbetriebswirt, Gut Oestergaard ‚Pfingstmarkt‘, 12. Juni 2011 (gemeinsamer Besuch mit Frau, Kindern und Schwiegereltern).

21 Besucherinterview: T.Z., männlich, 47 Jahre aus Halstenbek (Kreis Pinneberg), Beamter, ‚Park & Garden Country Fair‘, 10. Juni 2012 (gemeinsamer Besuch mit Zwillingstöchtern, 16 Jahre).

22 Besucherinterview: H.A., weiblich, 37 Jahre aus Husum (Kreis Nordfriesland), Lehrerin, ‚Backensholzer Käsetage – Landleben genießen‘, Bio-Hof Backensholz Oster-Ohrstedt, 7. Juli 2012 (gemeinsamer Besuch mit Mutter und Schwester).

‚heile Welt‘ im Gegensatz zur industriellen Moderne mit ihren Verstdterungsprozessen. Sommervillen und Sommerfrische sollen an dieser Stelle nur als Stichworte genannt sein. In seiner ästhetischen, stilistischen, emotionalen und gleichzeitig vermeintlich alltagsnahen Ausprägung, in seiner Qualität und dem relativ hohen preislichen Niveau, mit seinen Images und Vorstellungen, in Form und Sprache und gesellschaftlichem Umgang ist das gegenwärtige Konzept von ‚Ländlichkeit‘ deshalb stark an die Zeit der sogenannten Ersten Moderne um 1900 angelehnt, als eine überwiegend städtische, neue und dabei vielfältig gesättigte Mittelschicht nach vollendetem sozialen Aufstieg nach neuartigen Ideen und Lebensmodellen suchte und diese in einem ländlich-geprägten Lebensstil fand. Und auch heute noch lassen die schönen und meist inszenierten Bilder von freilaufenden Hühnern und dem krhenden Hahn auf dem Misthaufen fast vergessen, dass Grillhhnchen in der Regel unter anderen und dabei sehr viel schlechteren Bedingungen aufwachsen müssen.<sup>23</sup>

Aber es ist nicht nur die Flucht in eine schöne Scheinwelt, die das Land in dieser besonderen sthetisierten Form für einen großen Kreis von Menschen so ansprechend macht, sondern gerade auch das Gegenteil: Denn die schönen Dinge werden in das eigene Leben integriert und damit zu einem Teil des eigenen Alltags. Es wird gebastelt, gewerkelt, dekoriert, genäht und arrangiert. Dabei geht es jedoch vor allem um ein Stück Stabilität und Sicherheit, um das Schaffen von Orientierung und eine Art von Halt in einer weitgehend unübersichtlichen und komplexen globalen Welt, welche durch das mit einer Vielzahl von Attributen und Stereotypen aufgeladene Land greifbarer und nachvollziehbarer werden soll. So ist diese neue-alte Lust aufs Landleben an sich auch kaum gleichzusetzen mit einem Wandel der Lebensgewohnheiten oder gar einem gesellschaftlichen Ausstieg. Sie ist vielmehr als ein Mittel gegen Leistungsdruck, existenzielle Sorgen und mediale Reizüberflutung zu interpretieren, als eine besondere Form von Cocon und Rückzugsort. Aus diesem Grund kann die medial gern auch als ‚neu‘ bezeichnete Lesart von Ländlichkeit vielleicht als eher ‚rustikale‘ Variante oder Spielart einer sogenannten neuen Mittelschicht bewertet werden – und das vor allem vor dem Hintergrund großer Finanzkrisen, Zusammenbrüchen von Aktien- und Brsenmrkten, Wirtschaftskrisen, aber auch von mehr Freizügigkeit und der indirekten Verpflichtung zu eigenen Entscheidungen am Markt, wie beispielsweise durch die Möglichkeit, Stromanbieter, Krankenkasse oder Telefongesellschaft nach Bedarf und Belieben zu wechseln. Das Land dient also als Projektions- wie Fluchttraum gleichermaßen.

---

23 Siehe Braun (2012), wie Anm. 6, S. 13ff.

So gehört ‚Ländlichkeit‘ längst zum urbanen Lifestyle, was wiederum Konrad Köstlin unter dem Stichwort des ‚rituellen Landkults‘ zusammenfasst, bei dem sich Menschen für kurze Zeit ‚verländlichen‘<sup>24</sup>, um dann wieder in gewohnten Bahnen ihrem Alltag nachzugehen.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass sich das Ländlichkeits-Thema in ganz unterschiedlichen alltagskulturellen Dingen ausdrückt: in den Medien und medialen Kontexten, im Tourismus, in Events und Erlebniskategorien, bei Essen und Trinken, in Mode und Design, Möblierung und Einrichtung, aber auch in der Architektur wie im Garten- und Landschafts-Design.

### **„Raus aufs Land!“**

#### **Ländlichkeit‘ und ihre Formen von Eventisierung**

Die Schlagworte ‚Ländlichkeit‘, Landleben und ländliche Idylle haben sich längst zu einer Art emotionaler Marke und zu einem Label entwickelt, mit denen sich gutes Geld verdienen lässt. Eine ganze Branche aus Werbestrategen, Produktmanagern, Verkaufsagenturen und Eventmanagern hat sich inzwischen um dieses Thema gescharrt und versucht, etwas von diesem finanziell so lukrativen Kuchen abzubekommen. Studien aus dem Marketing-Bereich belegen, dass sich der bekannte und beliebte ‚Landliebe‘-Joghurt allein durch seine Labelung entschieden besser als jeder andere Joghurt verkauft<sup>25</sup> – und dies zunächst nur durch das, wofür er mit seiner Verpackung steht und nicht zwangsläufig durch seinen Geschmack oder seine Inhaltsstoffe. Emotionen werden also zum Verkaufsgaranten. Viele Wirtschaftszweige profitieren deshalb von dieser stetig wachsenden ‚Lust aufs Land‘.

Und ländliches Leben gibt es heute auch in allen touristischen Nuancen, von karger Einfachheit bis zur Luxusausführung, für Familien, Best-Ager, stressgeplagte Manager und Sinnsuchende gleichermaßen. Doch auch Menschen aus den ländlichen Regionen selbst fühlen sich von dieser Lifestyle-Ländlichkeit angesprochen, wenn es beispielsweise junge Landwirte mit ihren Familien am Wochenende in die ländliche Idylle zieht, jenseits von automatischem Melkstand oder intensiver Monokultur des heimischen Hofes.

Die vielen farbenprächtigen Urlaubsprospekte und Kataloge mit schönen Landschaften, freundlichen Tieren und strahlenden Menschen geben folglich ein Bild davon

24 Köstlin, Konrad (2010): Vom Genuss des Verräumlichten - Horti Oia und Mittelkärntner Blondvieh.

In: Raum. Genuss mit Moral, Kulinarische Regionalentwicklung. Österreichisches Institut für Raumplanung, S. 20ff.

25 Siehe <http://www.handelsblatt.com/marken-des-jahrhunderts/unternehmensportraet-landliebe-das-milchprodukt/7536026.html> (abgerufen am 15. November 2014).

ab, was heute allgemein hin unter ‚Ländlichkeit‘ zu verstehen ist. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang unter anderem der Begriff der Landschaft in seiner ästhetischen und symbolischen Funktion zu werten. Ergänzend dazu umschreibt der Begriff der ‚Eventisierung‘ zum einen den Vorgang einer gesellschaftlichen Entwicklung, bei der immer größere Bereiche des gemeinschaftlichen Miteinanders von einer bestimmten Art kultureller Erlebnisangebote durchzogen sind. Zum anderen sollen unter ‚Eventisierung‘ auch die Projektion und die Produktion subsumiert, sprich das ‚Machen‘ eines konkreten Events gefasst werden – was sowohl die Anbieter- als auch die Nachfrager-Seite mit einschließt.<sup>26</sup>

Bauernhofcafés und so genannte Kulturscheunen mit Galerie und Kunsthandwerk oder Konzerten im Kuhstall bieten also eine neue Form der Freizeitgestaltung. Urlaub und Wellness auf dem Bauernhof, duftende Heuherbergen, Fahrradhotels, Erlebnis- und Lernbauernhöfe und nicht zuletzt die vielen Hofläden liegen ebenfalls im Trend. Die ‚Musikfeste auf dem Lande‘ im Rahmen des Schleswig-Holstein-Musikfestivals mit den zahlreichen Picknickern auf ihren karierten und ge-



Abb. 2: „Raus aufs Land“: Tag des Offenen Hofes auf der Halbinsel Eiderstedt (Foto: Claudia Ohlsen).

blühten Decken, die vielen Frühjahrs-, Sommer-, Herbst- und Weihnachtsmärkte, Gartenausstellungen und Kulturveranstaltungen auf großen Hofanlagen und Gütern, und hier vor allem in Schleswig-Holstein, sind Attraktionen und Publikumsmagnete für unterschiedliche Nutzergruppen. Für jedes Bedürfnis scheint es die passende Erlebnisform zu geben. Und diese Erlebnisformen erweitern und entwickeln sich stetig, auch Dank kluger und nachhaltiger Konzepte. Und so müssen auch die vielen Tage des ‚Offenen Bauernhofes‘ und Hoffeste jeglicher Art mit einem eher bildungsorientierten Schwerpunkt an dieser Stelle erwähnt werden.

26 Vgl. u.a. Hitzler, Ronald (2011): Eventisierung. Drei Fallstudien zum marketingstrategischen Massenspaß. Wiesbaden; Gebhardt, Winfried/Ronald Hitzler/Michaela Pfadenhauer (Hrsg.) (2000): Events. Soziologie des Außergewöhnlichen. Opladen; Hartmann, Hans A./Rolf Haubl (Hrsg.) (1998): Freizeit in der Erlebnisgesellschaft. Amüsement zwischen Selbstverwirklichung und Kommerz. Opladen; Pühl, Harald/Wolfgang Schmidbauer (2007): Eventkultur. Berlin.

Dass Landevents ganz speziell auch in Schleswig-Holstein zahlenmäßig ebenso explosionsartig in die Höhe geschwungen sind wie die Auflagen von ‚LandLust‘ und Co., ist dabei augenscheinlich, vergegenwärtigt man sich, mit welchem massiven Aufwand jene Veranstaltungen beworben werden. Die in der Saison zwischen Frühjahr und Herbst beispielsweise fast inflationär auf dem Mittelstreifen des Kieler Westrings aufgestellten Plakatträger mögen dies exemplarisch verdeutlichen.

Die Ursprünge jener ländlich geprägten, touristischen Veranstaltungen liegen dabei in England. Die traditionsreiche ‚Chelsea Flower Show‘<sup>27</sup> gilt seit jeher als der größte Publikumsmagnet und ist die wohl wichtigste und populärste Gartenausstellung der Welt. Bereits im 19. Jahrhundert fand die Ausstellung in London statt, zunächst als sogenannte ‚Great Spring Show‘, die große Frühjahrsshow. Seit 1913 wird sie am bekannten Chelsea Hospital aufgebaut – und jährlich durch die Queen persönlich eröffnet. In den 1980er Jahren kam das Konzept der Englischen Gartenausstellungen dann in die Niederlande. Dort wurde diese Art der Ausstellungen schließlich konsequent kommerzialisiert. Die eigentlichen Gartenausstellungen wurden dabei erweitert um Dinge aus dem kunsthandwerklichen Bereich wie auch aus dem ländlich geprägten Einrichtungsbereich. So wurden verschiedene Arten gesellschaftlich relevanter Veranstaltungen etabliert – und das auf einem relativ hochpreisigen Niveau. Zu Beginn des neuen Jahrtausends kamen diese sogenannten Landevents dann auch nach Deutschland – und heute zeigt sich eine sich sehr stark unterscheidende, wachsende Sphäre für dieses Veranstaltungsfeld. In der Gegenwart findet man jene Ausstellungen und Märkte vor allem auf Gütern und in Herrenhäusern, nicht zuletzt aufgrund des besonderen Standorts und der speziellen Atmosphäre vor Ort. Ein Großteil dieser kommerziellen Landevents bildet einen thematischen Mix aus Gartenausstellung, Kunsthandwerkermarkt, Musikfestival und Vergnügen für Familien. Teile des zugehörigen Rahmenprogramms auf den Märkten



*Abb. 3: Stauden, Rosen und viel Grün – „Landpartie“ auf Gut Altenhof bei Eckernförde (Foto: Claudia Ohlsen).*

<sup>27</sup> Siehe [www.rhs.org.uk/Shows-Events/RHS-Chelsea-Flower-Show/2014](http://www.rhs.org.uk/Shows-Events/RHS-Chelsea-Flower-Show/2014) (abgerufen am 2. Januar 2014).

bestehen zum Beispiel aus Modenschauen, Floristikpreisen, Livemusik, Kleinkunst, bildenden Künstlern, Lesungen, Gartenwettbewerben – und auch die regionale, saisonale Küche liegt im Trend. Die Wiederkehr des Regionalen<sup>28</sup> ist hier kein bloßes Lippenbekenntnis.

„Landpartie“, „Landgeflüster“ oder „Leben auf dem Lande“ – die Namen der Veranstaltungen versprechen bereits eine entspannte Zeit auf dem Land: mit bezaubernder Umgebung, gutem Wetter und Sonnenschein, herrlicher Landschaft, freundlichen Menschen, einer besonderen Atmosphäre, Stille in der Natur, weniger Tempo und noch weniger Hektik. So wird der Name zum Programm – und das in sehr ähnlicher Form wie bei den bereits beschriebenen Landmagazinen.

Die großen Landevents setzen dabei vor allem auf das positive Bild vom Landleben und inszenieren Ländlichkeit durch einfache Mittel wie Heuballen und gestapelte Kürbisse, je nach Saison. Die einzelnen Veranstaltungen sind sich dabei jedoch häufig zum Verwechseln ähnlich. Überall verkaufen Händler Gartenmöbel und Wohnaccessoires, Kleidung und Schmuck, überall stehen die typischen weißen Pagodenzelte. Meist bieten mehr als einhundert Händler schöne und ländlich inspirierte Dinge für Haus und Garten an. Auf Gut Stockseehof im Kreis Segeberg sind es beim „Park and Garden Country Fair“ inzwischen über 200 regionale und überregionale Aussteller, die zum Teil sogar ihre Ladengeschäfte aufgegeben haben und nur noch auf dieser Art von Märkten unterwegs sind. Trotz der zum Teil immens hohen Standpreise ist das Geschäft mit dem Land-Label lukrativ. In der Regel werden diese Landevents von professionellen Agenturen organisiert, die ihren Sitz in einer Vielzahl deutscher Großstädte haben, insbesondere auf diese Veranstaltungsformate spezialisiert sind und von den Guts- oder Herrenhausbesitzern entsprechend beauftragt werden.



*Abb. 4: Weiße Pagodenzelte, Wohnaccessoires und gehobene Lebensart – sommerliches Landevent auf einer schleswig-holsteinischen Gutsanlage (Foto: Claudia Ohlsen).*

<sup>28</sup> Siehe Lindner, Rolf (1994): Die Wiederkehr des Regionalen. Über neue Formen kultureller Identität. Frankfurt am Main/New York.

Diese Austauschbarkeit scheint dem Erfolg der Landevents aber nicht zu schaden, wie der Besucherandrang zeigt. Auf dem Stocksee Hof sind es etwa 25.000 bis 30.000 Besucher, die an dem ‚Park and Garden‘-Wochenende im Juni die Anlage besuchen, einen nicht unerheblichen Eintrittspreis zahlen und kaufen, was das Zeug hält. Die Gäste sind sich dabei – und das zeigten zahlreiche Besucherbefragungen – auch durchaus bewusst, dass ihnen kein authentisches Landleben präsentiert wird. Das ist den Besuchern aber auch gar nicht wichtig; sie kommen vielmehr, um Landschaft, Stimmung und Atmosphäre zu konsumieren und das zu genießen, was sie langläufig mit einer modernen Form von Landleben assoziieren – und was sie gleichzeitig mit stereotypen Vorstellungen von Kindheit und Jugend verbinden. Hinter der Lust auf Ländlichkeit steckt also auch eine Form von ganz eigenem Lebensstil.

In diesem Zusammenhang ist davon auszugehen, dass zwischen fünf und zehn Prozent aller landwirtschaftlichen Betriebe in Schleswig-Holstein alternative Wirtschaftsstrukturen und Vermarktungsformen im Tourismus- und/oder im Eventbereich gesucht und gefunden haben.<sup>29</sup> Doch zeigt sich gleichzeitig, welch enormes Inwertsetzungspotential für den ländlichen Raum gerade in diesem Bereich liegt und dass bzw. wie sich dieses noch steigern lässt. Denn im Segment zwischen ‚herrlichen Himbeertorten‘ in den zahlreich vorhandenen Bauernhofcafés und den ‚weißen Pagodenzelten‘ auf den großen Märkten im Land liegt noch immer ein enormes wirtschaftliches Potenzial, mit dem sich strukturelle Veränderungen im ländlichen Raum durchaus abfedern lassen. Sicherlich ist dies auch immer von Standortfaktoren und vielen anderen Rahmen-Bedingungen abhängig – aber wenn hier die Grundrichtung stimmt, kann auch der Eventbereich durchaus ein erfolversprechender Weg zur Neuaufstellung eines Betriebes oder landwirtschaftlichen Unternehmens sein, ganz gleich, ob es sich dabei um die Ausrichtung von Großveranstaltungen oder um eine konsequent touristische Vermarktung handelt.

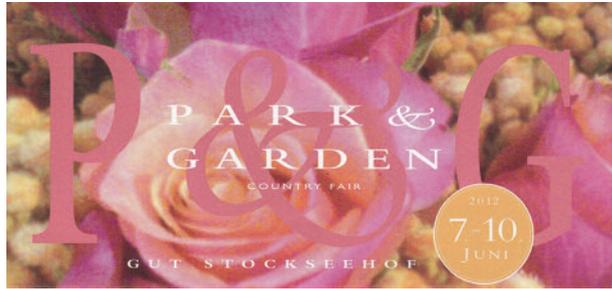


Abb. 5: Und jedes Jahr ein neues Motiv: Imageflyer des „Park & Garden“ Country Fair auf Gut Stocksee Hof.

29 Siehe <http://www.lksh.de/verbraucher/land-erleben-geniessen/> (abgerufen am 15. November 2014).

## Frühe Personenschifffahrt und die Anfänge der „Butterschiffe“ auf der Flensburger Förde<sup>1</sup>

*Vincent Wedel*

Gegenwärtig werden im Flensburger Hafen drei verschiedene Passagierfahrten angeboten.<sup>2</sup> Hinzu kommen die Sonderfahrten des Museumschiffes „Alexandra“ und kleinerer Schiffe, die teilweise für Veranstaltungen gebucht werden können, beispielsweise der „Gesine“. Von den drei größeren Schiffen lag eines, die „Jürgensby“, neben der „Viking“ das größte Passagierschiff in Flensburg, die gesamte Saison mit einem Motorschaden an der Brücke. Zur Blütezeit der Butterfahrten wäre dies undenkbar gewesen. Die Schiffe fuhren außer Weihnachten und Silvester jeden Tag; war eines kaputt, wurde es unverzüglich in der Werkstatt auf der Ostseite des Hafens repariert, um am nächsten Tag wieder seinen Dienst zu verrichten. Ausfall bedeutete verlorenes Geld, und die Schiffe lagen nicht im Hafen, um abends als Bar genutzt zu werden, was gegenwärtig teilweise geschieht. Sie waren eine Mischung aus touristischer Attraktion, grenzüberschreitender Begegnung und ausuferndem Konsumverhalten, wuchsen zum bedeutenden wirtschaftlichen Faktor, prägten Stadtbild sowie Infrastruktur und gaben einer breiten Bevölkerungsschicht die Möglichkeit der maritimen Teilhabe.

Obwohl all das in kürzester Zeit nach dem endgültigen Ende der Butterschifffahrt am 1. Juli 1999 in Flensburg und den anderen Orten an der Förde verloren gegangen ist, hat die Stadt ihren maritimen Charme nicht verloren. Die Ausdehnung des Museumshafens, die historischen Segler an der ehemaligen Fördebrücke, das Dampfschiff „Alexandra“ und die kleineren Veteranen, sie helfen der Stadt, ihr hochwertiges und markantes maritimes Gesicht zu wahren. Dennoch hat sich in qualitativer Hinsicht etwas verändert: Die Butterfahrten standen für einen überaus regen Ausflugsverkehr, jeder konnte sich solch eine Seefahrt leisten.

Am Ausflugsverkehr generell beteiligen sich nahezu alle Bevölkerungsschichten, und ungefähr 89 Prozent der Deutschen unternehmen pro Jahr mindestens einen Ausflug.<sup>3</sup> Das macht dieses Phänomen der Freizeitkultur an sich schon zum Gegenstand der Volkskunde. Die wichtigsten Motive, aus denen heraus diese Ausflüge unternommen werden, sind die Erholung, der Besuch von Verwandten und Bekannten sowie das Interesse an Sehenswürdigkeiten.

<sup>1</sup> Der vorliegende Aufsatz ist ein überarbeiteter Auszug aus meiner im Fach Europäische Ethnologie/Volkskunde an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel im Frühjahr 2014 abgeschlossenen Magisterarbeit.

<sup>2</sup> Vgl. <http://www.flensburger-hafen.de/index.php?id=27>, letzter Zugriff am 10.12.2013.

<sup>3</sup> Vgl. Zeiner 1993, S. 344.

Die Butterfahrten als Teil des Ausflugsverkehrs scheinen nur ansatzweise in diese Norm zu passen, denn jeder Passagier gab im Vergleich zum durchschnittlichen „Ausflügler“ doppelt so viel Geld aus, und zwar für Waren an Bord eines Butterdampfers, und der Nutzen aus Erholung und sozialem Kontakt spielte anfänglich eine nebensächliche Rolle. Trotzdem boten die Butterfahrten auch genau das: „geselliges Beisammensein“ und „ein bisschen frische Luft“. Einkaufshektik und Erholung passten hier anscheinend durchaus zusammen.

Im Folgenden werden die frühe Personenschiffahrt und die darauf basierenden Anfänge der Butterfahrten auf der Flensburger Förde nachgezeichnet. Wie kam es dazu, dass gerade in dieser peripheren Region der Grundstein zu einer neuen Art des Tagestourismus gelegt wurde? Welche Konstellationen förderten die Entwicklung, wie wurde hier aus zwei hin- und herpendelnden Schiffen eine maritime Institution? Wer war an ihr beteiligt und welche Auswirkungen hatte die Institution auf die Beteiligten und die Region?<sup>4</sup>

### **Die Entstehung der Flensburger Fördeschiffahrt**

Die Butterschiffahrt entwickelte sich zwar erst ab den 1950er Jahren, ihre Basis und die sie begünstigenden Konstellationen reichen aber zu den Anfängen der Flensburger Personenschiffahrt zurück.

Die 700-jährige Stadt Flensburg an der gleichnamigen Förde ist seit Jahrhunderten eng mit der Schiffahrt verbunden. Erste Erwähnungen einer selbstständigen Schiffergilde belegen dies seit 1581,<sup>5</sup> doch es darf davon ausgegangen werden, dass die Seefahrt schon in den Jahren zuvor eine bedeutende Stellung für die Flensburger Bürger einnahm. Fest steht, dass Flensburg von der Mitte des 15. Jahrhunderts bis zur Ein-

---

<sup>4</sup> In Bezug auf das Untersuchungsmaterial stellte sich heraus, dass schriftliche Quellen vor allem im Bereich der regionalen und überregionalen Tagespresse zu finden sind. Da in der Grenzregion mehrere Zeitungen erscheinen, u. a. Flensburger Tageblatt, Flensburg Avis, Der Nordschleswiger, konnte eine gute quantitative Basis erarbeitet und herangezogen werden. Die Zeitung, als schnelles und präsent Medium, ist mit ihrer Selektion und Darstellung Spiegel und zugleich Teil der Gesellschaft. Das macht diese Quellen einerseits attraktiv, andererseits birgt es aber auch Gefahren. Die Frage, was berichtet und was nicht berichtet wurde, ließ sich aus der Gegenwart teilweise nicht mehr beantworten. Aus diesem Grund wurden zusätzlich Interviews durchgeführt, von denen eines in Form von Zitaten unmittelbar in diese Arbeit eingeflossen ist. Hinzu kommen weitere Gespräche, die zum Teil unverhofft entstanden und mit kurzen nachträglichen Notizen festgehalten wurden. Zahlreiche kürzere Gespräche dienten meist dem Verständnis von Sachverhalten und Zusammenhängen. Im Verlauf der Untersuchung entstanden Kontakte, die Einblicke in interne Berichte, Schriftwechsel von beteiligten Personen und deren Einschätzungen ermöglichten. Dieses Material bot häufig zusätzliche Hintergrundinformationen. Bei den zitierten schriftlichen Quellen wurde die Originalschreibweise beibehalten.

<sup>5</sup> Vgl. Detlefsen 2000, S. 9.

gliederung der Herzogtümer Schleswig und Holstein in den preußischen Staat im Jahr 1867 nach Kopenhagen der zweitgrößte Hafen im Dänischen Gesamtstaat war.

Der Dreißigjährige Krieg und der darauffolgende Zweite Nordische Krieg in den Jahren von 1655 bis 1660 ließen die Flensburger Flotte von rund 200 Schiffen auf neun Schiffe schrumpfen. Die Flensburger jedoch wussten mit dieser Krise umzugehen und bewiesen durch geschicktes kaufmännisches Handeln, dass jede Rezession zu einer neuen Konjunktur genutzt werden konnte. In nur 30 Jahren schafften es die Flensburger Kaufleute, die Flotte durch Walfang und Handelsbeziehungen mit Grönland und Island erneut auf stattliche 295 Einheiten wachsen zu lassen.<sup>6</sup>

Ungefähr 150 Jahre später, Mitte des 19. Jahrhunderts, fanden die Errungenschaften der Industrialisierung und die damit einhergehenden technischen Fortschritte in der Seefahrt ihren Platz. Erste Raddampfer, etwa das dänische Schiff „Løven“, das ab 1837 auf der Linie Kiel – Flensburg fuhr, boten eine neue und angenehme Transportmöglichkeit auf kurzem Wege. Mussten sich Personen und Waren bisher auf mühselige Kutschfahrten oder Wanderungen über die staubigen Wege durch Angeln und Schwansen begeben, konnten nun bestimmte Ziele weniger beschwerlich, zuverlässiger und witterungsunabhängiger erreicht werden.

Im Jahr 1865 unternahm der Flensburger Kaufmann Friedrich Mommse Bruhn eine Geschäftsreise nach Hamburg, wo er die eleganten Passagierdampfer auf der Alster und deren enges Liniennetz beobachtete. Daraus entstand die Idee, dass diese kleinen, flinken und relativ einfachen Dampfer ebenso gut ein eng ausgebautes Netz auf der Flensburger Förde bedienen könnten und so die längeren Wege über Land und deren Strapazen erspart blieben. So kam es dazu, dass „Fiete“ Bruhn zusammen mit dem Eisengießer Heinrich M. Jepsen und dem Gütermakler Wilhelm C. Frohne am 11. September 1865 den Contract „behufs Befahrung der flensburger Föhrde“ aufsetzte.<sup>7</sup>

Die Vertragsunterzeichner bestellten bei der Hamburger Werft Janssen & Schmilinsky in Anlehnung an die Hamburger Alsterdampfer ein kleines Dampfschiff von 32 BRT und 17 Meter Länge. Am 25. April 1866 lief der erste Fördedampfer namens „Seemöve“ in den Hafen von Flensburg ein.<sup>8</sup>

Um ein ähnliches Liniennetz wie in Hamburg aufzubauen, hatte Friedrich Bruhn eine Idee. Er trat an die Wirte der Gaststätten der anzulaufenden Stationen heran und bot ihnen Kaffee- und Sommergäste, verlangte dafür aber die Errichtung einer Anlegebrücke auf Kosten des jeweiligen Wirtes. Dies umzusetzen gestaltete sich aber

<sup>6</sup> Vgl. Detlefsen 2000, S. 9.

<sup>7</sup> Vgl. Detlefsen 1977, S. 9.

<sup>8</sup> Vgl. Westphalen 2005, S. 8.

schwerer als gedacht, und nur in Kollund und Ekensund waren die Wirte dazu bereit. Weitere Anleger am Südufer konnten entweder gar nicht oder nur durch zähes Verhandeln hinzugewonnen werden.<sup>9</sup> Die erste offizielle Fahrt am 1. Mai 1866 mit vielen Ehrengästen an Bord war ein großer Erfolg und so gut besucht, dass der kleine Steg in Ekensund unter der Last der Gäste und der Blaskapelle ins Wasser brach. Die „Dampfer-Compagnie“ war gegründet und die Flensburger Fördeschiffahrt geboren.

Mit zwei weiteren Schiffen, der „Seeadler“ und der „Heinrich Adolph“, entwickelte sich ein gewinnbringender Linienverkehr auf der Förde.

*„Es gab damals staubige Landstraßen, es gab keine Autos, nur Pferdefuhrwerke und somit war dieses ein notwendiges Verkehrsmittel, um von A nach B zu kommen. Morgens fuhren Dampfer wie ‚Heinrich Adolph‘ – ‚Hein Piep‘. Die fuhren die Fördestationen ab und holten die Schüler für die Oberschule nach Flensburg. Es war also eine Notwendigkeit, und aus dieser Notwendigkeit war auch das Vergnügen, weil Schifffahren ja auch schön ist.“<sup>10</sup>*

Weitere Anlegestationen kamen hinzu, was eine größere Schiffstonnage verlangte. Um dies finanziell zu bewerkstelligen, wurde die „Dampfer-Compagnie“ in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, an der sich Flensburger und Ekensunder Geschäftsleute beteiligten. Dadurch konnten weitere Schiffe, nun für die Flensburger Bedürfnisse entwickelt, in Auftrag gegeben werden.

Die kleine „Seemöve“, die immerhin Platz für 100 Fahrgäste bot und Flensburgs erster Fördedampfer war, wurde aufgrund von Seeuntüchtigkeit bereits 1874 wieder verkauft.

In Sonderburg wuchs Argwohn bei den selbst seeverbundenen Kaufleuten, und als die Flensburger eine Linie nach Sonderburg aufbauten, gründeten sie am 28. Mai 1873 die „Sonderburger Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft“. Ihre Linie Apenrade – Sonderburg – Flensburg, vom Dampfer „Skjold“ befahren, sorgte für einen ersten erbitterten Konkurrenzkampf zwischen zwei Reedereien auf der Flensburger Förde. Immer weiteres Unterbieten der Fahrpreise führte schließlich dazu, dass beiden Reedereien nichts anderes übrig blieb, als über eine eventuelle Fusion zu verhandeln.<sup>11</sup> Man einigte sich auf die Eigenständigkeit beider Reedereien, deren Einnahmen in eine gemeinsame Kasse flossen, aus der dann die Ausgaben bestritten wurden. Die Auszahlung des Gewinns richtete sich nach dem Verhältnis des Kapitals.

---

<sup>9</sup> Vgl. Detlefsen 1977, S. 12.

<sup>10</sup> Interview I.

<sup>11</sup> Vgl. Westphalen 2005, S. 12.

Beide Unternehmen entwickelten sich wirtschaftlich erfolgreich, kauften neue Schiffe und bauten für eine bessere Abfertigung Pavillons in Gravenstein und Sonderburg. Als Anleger diente in Flensburg zu dieser Zeit ein kleiner hölzerner und achteckiger Schiffspavillon an der Schiffbrücke, der architektonisch an den Bahnhof in Wladiwostok angelehnt war.<sup>12</sup> Dieser prächtige Holzbau wurde 1896 erweitert, aber ein in den Hafen hineinragender Anleger sollte erst in den nächsten Jahren folgen. Die ersten Personenschiffe machten direkt am Bollwerk fest.

Als es am 25. November 1897 zur Fusion der Flensburger und der Sonderburger Reederei kam, ging aus ihnen die „Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft“, im Volksmund die „Vereinigte“ genannt, hervor. Die Schiffe behielten ihren jeweiligen Heimathafen und auch die Namensgebung wurde beibehalten: Namen aus der nordischen Mythologie für die Sonderburger Schiffe, Namen bekannter Vogelarten, bis auf wenige Ausnahmen, für die Flensburger. Eine dieser Ausnahmen war die „Ernst Günther“, ein Luxusship, das die Ausstattung und die Formgebung eines Salondampfers besaß und nach dessen Vorbild später die noch heute aktive „Alexandra“ gebaut werden sollte.<sup>13</sup>

*„Sachverständige der Kleinschiffahrt und die Flensburger staunten über dieses neue ‚Zwei-Etagen-Schiff‘. Es hatte wie die anderen Dampfer auch im Vorschiff eine Kajüte 2. Klasse, neu war aber auf dem Achterdeck ein großer und luxuriöser Decksalon mit Seitenfenstern, darüber erstreckte sich ein langes Promenadendeck mit vielen Sitzgelegenheiten. Zudem war es ein reines Passagierschiff, es gab keinen Laderaum für Stückgut, und Vieh hatte an Bord schon gar nichts verloren.“<sup>14</sup>*

Im Jahr 1910 transportierte die „Vereinigte“ über eine Million Fahrgäste über die Flensburger Förde. An schönen Sonntagen gab es bis zu 50 Abfahrten von dem hölzernen Pavillon. Flensburg hatte mittlerweile 60.922 Einwohner.<sup>15</sup>

Die Fördeschiffahrt wurde von der Bevölkerung angenommen, was auch an der neu hinzugekommenen Klientel der „Partout-Fahrer“<sup>16</sup> zu belegen ist. Nicht nur Arbeiter und Schüler nutzten das erschlossene Netz, um zur Arbeit oder zur Schule zu kommen, auch eine Gruppe meist älterer Frauen gehörte zu den Fahrgästen, die für 26 Reichsmark eine Dauerkarte, gültig auf allen Schiffen und Stationen während der Sommersaison, oder für 62 Reichsmark eine Jahreskarte erworben hatten.<sup>17</sup> Diese Damen,

12 Auf dem Turm saß die Prinzessin und winkte. In: Flensburger Tageblatt, 22.1.1974.

13 Vgl. Detlefsen 1977, S. 60.

14 Westphalen 2005, S. 16.

15 Vgl. Detlefsen 1977, S.16 und Detlefsen 2000, S. 37.

16 Im Flensburger Volksmund ausgesprochen „petuh“.

17 Vgl. Detlefsen 1977, S. 14f.

deren Sprache das Ergebnis einer Symbiose aus Hochdeutsch, Plattdeutsch, Sønderjysk und Reichsdänisch war, gingen als „Petuh-Tanten“ in die Kulturgeschichte Flensburgs ein.<sup>18</sup> Sie hatten ihren Stammpfad an Bord, galten als Experten der Fördeschiffahrt und verrichteten während der Fahrten Handarbeitstätigkeiten oder trafen sich zu einem „Klönshnack“ auf den Schiffen.

*„Die Reste [der Petuh-Tanten-Sprache], authentische Reste davon, konnte man tatsächlich noch bei einigen Frauen bis in die Anfänge der 80er Jahre hören auf den Schiffen. Es war wirklich ganz selten, aber einige hatten noch diesen Slang drauf, ganz weit ausgewaschen, mehr schon ins Plattdeutsche gehende. Der Klassiker ist dann Renate Delfs: Wie kann ich sizzen bei ausses Licht un szue Rollo 'n und nähn abbe Knöpfe bei an.“<sup>19</sup>*

Das Schiff war zum beliebtesten Transportmittel der Stadt geworden. Eine Kutsche konnten sich nur die wohlhabenden Bürger leisten, Autos gab es bisher nur wenige. Die Mehrheit der Bevölkerung bewegte sich zu Fuß, nutzte auf dem Landweg zwar auch die Straßenbahn nach Mürwik und die Kleinbahn ins Angeliter Umland, fuhr aber in vielen Fällen mit dem Schiff.

### Die Veränderungen während der Kriege

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges brachen schwere Zeiten für die etablierte Fördeschiffahrt an. Am 1. August 1914 veröffentlichten die „Flensburger Nachrichten“ in einer Sonderausgabe den Befehl zur Mobilmachung. Die „Vereinigten“ musste den Hauptteil ihrer Flotte der Marine übergeben, und Hermann Bruhn konnte nur noch einen „Notfahrplan“ aufrechterhalten.<sup>20</sup>

Mit dem Ende des Krieges kam es am 15. Juni 1920 nach einer Volksabstimmung zur neuen Grenzziehung zwischen Dänemark und Deutschland direkt durch die Flensburger Förde und vor den Toren Flensburgs.<sup>21</sup> Das nördliche Hinterland der Stadt war abgeschnitten. Flensburg war eine Grenzstadt geworden, die Förde ein Grenzgewässer.<sup>22</sup>

Da das Nordufer nun dänisch und das Südufer deutsch war, hatten sich die Gegebenheiten der „Vereinigten“ und der Fördeschiffahrt grundlegend geändert. Es kam zu einer unausweichlichen Trennung: Die Flensburger befuhren das Südufer der Förde,

18 Das Wort „Partout“, Ableitung des französischen Wortes „partout“, übersetzt „dauernd, überall“, beschrieb die Dauer- oder Überall-Karte.

19 Interview I.

20 Vgl. Detlefsen 2000, S. 38f.

21 Vgl. Kall 1978, S. 62.

22 Vgl. Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte 1966, S. 483.

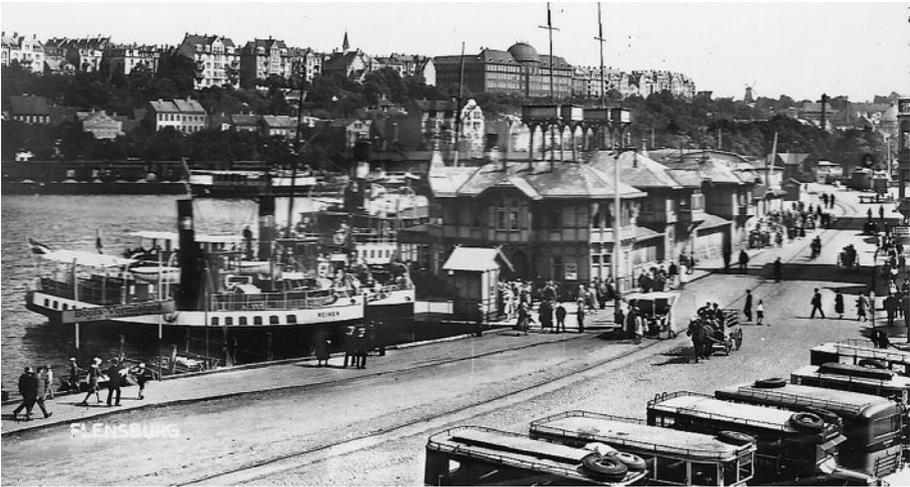


Abb. 1: Fördebrücke Ende der 1920er Jahre. Quelle: Schifffahrtsmuseum Flensburg.

die Sonderburger das Nordufer. Doch am Südufer gab es mit Glücksburg nur einen Anlegerkai, alle anderen befanden sich am Nordufer und damit im Ausland. Für dieses Ausland galt der neue Passzwang, was es für die deutsche Bevölkerung schwer erreichbar machte.<sup>23</sup>

Für die dänische Bevölkerung hingegen war ein Grenzübertritt nach Süden deutlich einfacher. Schon im November 1921 nutzen 121.000 Menschen den Vorteil des kleinen Grenzhandels – günstigere Preise in Deutschland – und passierten die Grenze, um dort einzukaufen.<sup>24</sup> Die Bewohner der neuen Grenzregion lernten demnach sehr schnell, dass es unterschiedliche Preisgestaltungen für ein ähnliches Produkt nördlich und südlich der Grenze gab.

Da an einen Grenzübertritt für Deutsche in dieser Zeit kaum zu denken war, mit dem Schiff schon gar nicht, bedurfte es für die Flensburger neuer Anlegestellen. Solitude, Holnisspitze und Langballigau an der Außenförde wurden errichtet.<sup>25</sup> Doch diese neuen Anlegestellen verhalfen der Reederei nicht zum gewünschten Erfolg. Außerdem machte der Omnibus – anfänglich als anfälliges und unkomfortables Transportgerät belächelt – den Schiffen immer stärker Konkurrenz. Die in die Jahre gekommene Flotte war veraltet; einige Schiffe fuhren nun bereits 50 Jahre auf der Förde. Aber Geld für

<sup>23</sup> Kall 1978, S. 62ff.

<sup>24</sup> Vgl. Andersen 2006, S. 370.

<sup>25</sup> Vgl. Detlefsen 1977, S. 19.

Neubauten war nicht vorhanden. Die Weltwirtschaftskrise brachte zu Beginn der 1930er Jahre der Fördeschifffahrt wie der gesamten deutschen Seefahrt den Stillstand.<sup>26</sup> Die Schiffe lagen im Hafen auf und das Ende der „Vereinigten“ schien unabwendbar.

Im Jahr 1933 liebäugelte die „Kieler Weiße Linie“ mit einer Schiffsverbindung zwischen Flensburg und Glücksburg. Um dies zu verhindern, gründeten drei Flensburger Geschäftsleute um den Prokuristen der Reederei Vöge & Däcker, Waldemar Nissen, die „Flensburger Förde-Motorschiffahrtsgesellschaft“ und bestellten bei der „Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft“ zwei kleine Neubauten, die ersten nach zwei Jahrzehnten Personenschifffahrt auf der Förde.<sup>27</sup> Die Flensburger Förde-Motorschiffahrtsgesellschaft konnte die Konzession der Linie Flensburg – Glücksburg für sich gewinnen und setzte vorerst die beiden Motorboote „Grille“ und „Johanna“ ein, bis 1934 die Neubauten „Forelle“ und „Libelle“ ausgeliefert wurden.

Die Finanzkraft der „Vereinigten“ war zu dieser Zeit geschwächt; weitere Kredite wurden Friedrich Bruhns mangels arischer Herkunft nicht gewährt. Die Reederei musste aufgelöst werden und nur der Sonderburger Teil blieb mit einer Linie nach Hamburg aktiv. Einen Winter lang lagen die Schiffe der „Vereinigten“ im Innenhafen auf, bis ein Zusammenschluss von etwa 100 Flensburger Geschäftsleuten unter der Führung des Flensburger Bankdirektors Karl Molzen für 80.000 Reichsmark einen Teil der Flotte und Anleger erwarb und Karl Lohse, Inhaber der Flensburger Reederei H.P. Vith, zum Geschäftsführer der Auffanggesellschaft „Förde-Reederei GmbH“, gegründet am 1. Juni 1935, wählte. Unter der Leitung von Waldemar Nissen einigte sich die neue „Förde-Reederei“ mit der dänischen Abteilung der „Vereinigten“ und konnte endlich auch wieder das Nordufer anlaufen.

Die einst erfolgreiche „Flensburg-Ekensunder“ Reederei war marode geworden und um den prächtigen Dampfschiffspavillon stand es ähnlich. Über die Jahre war das Bollwerk verrottet und es blieb nur der Abbruch des Gebäudes. Ein vorläufig und schnell erbautes Provisorium, die „Fördebrücke“, sollte aushelfen und wurde am 5. Juli 1937 eingeweiht.

Der Aufschwung der Fördeschifffahrt seit 1933 – man zählte im Jahr 1932 kaum mehr als 1.500 Fahrgäste, 1938 aber schon wieder 800.000 – wurde mit dem Ausbruch des Krieges am 1. September 1939 abrupt gestoppt und umgekehrt.<sup>28</sup> Die kurzzeitige Erholung und die steigenden Passagierzahlen veranlassten zuvor, im Jahr 1937, den ersten Neubau der „Förde-Reederei“, das Motorschiff „Mürwik“. Die Ereignisse aus

26 Vgl. Detlefsen 2000, S. 45ff.

27 Vgl. Westphalen 2005, S. 46.

28 Vgl. Westphalen 2005, S. 52f.

den ersten Tagen beider Kriege ähnelten sich. Wieder wurden die gebrauchsfähigen Schiffe eingezogen. Auch die Schwesterschiffe „Forelle“ und „Libelle“ wurden abkommandiert, kamen aber 1940 nach einer missglückten Überfahrt ins vorhergesehene Einsatzgebiet nach Flensburg zurück und hielten die Verbindung Flensburg – Glücksburg über die Kriegsjahre aufrecht. Dies wiederum geschah zum Teil nur, weil es keine vernünftige Verbindung auf dem Landweg gab.<sup>29</sup> Die Förde-Reederei war damit das einzige deutsche Schifffahrtsunternehmen, das den Dienst bis 1945 aufrechterhalten konnte und regelmäßig fuhr.<sup>30</sup> Dies sollte sich für die Flensburger später als immenser Vorteil bei der Wiederbelebung der Fördeschifffahrt erweisen.

Einen wesentlichen Beitrag leisteten die abkommandierten Passagierschiffe der Flensburger Förde in den letzten Kriegswochen bei der Evakuierung von mehr als zwei Millionen Menschen aus den Ostgebieten Deutschlands. Rund 1.000 beteiligte Schiffe transportierten in der Großoperation „Rettung über See“ Soldaten und Flüchtlinge unter unvorstellbaren Bedingungen nach Westen.<sup>31</sup> Vollbesetzt mit Flüchtlingen kehrten die Flensburger Schiffe, unter ihnen die „Alexandra“ und die „Albatros“, in ihren Heimathafen zurück.<sup>32</sup>

### **Nach dem Zweiten Weltkrieg**

Der gewaltige Bevölkerungszuwachs infolge des Flüchtlingszustroms führte nach dem Zweiten Weltkrieg in Flensburg zu einer Umgestaltung der Wirtschaftsstruktur. Die Einwohnerzahl stieg innerhalb weniger Monate um rund 80 Prozent,<sup>33</sup> und die „schlechte Zeit“, wie der Volksmund die Jahre zwischen der Kapitulation und der Währungsreform nannte, war geprägt von Lebensmittelknappheit und beengten Wohnverhältnissen. Jeder, der irgendwie in der Lage dazu war, versuchte zusätzliche Versorgungsquellen aufzutun.

Flensburg stand unter britischer Militärregierung, und die hatte nach dem Muster englischer Häfen den Flensburger Hafen mit Zaun und Stacheldraht eingezäunt. Ohne Passierschein war es nicht möglich, den Bereich des Hafens zu betreten.<sup>34</sup> Von der Konfiszierung der deutschen Seeflotte durch die Alliierten blieben die Flensburger Fördeschiffe allerdings weitgehend verschont. Bis auf die „Mürwik“, den ersten Neubau der Förde-Reederei, die als Reparationszahlung nach Russland ging, wurden die

---

29 Förde-Reederei feiert 25jähriges Jubiläum. In: Flensburger Tageblatt, 31.5.1960.

30 Vgl. Schifffahrt International, „50 Jahre Förde-Reederei in Flensburg“, Ausgabe 6/85, S. 227-230.

31 Vgl. Westphalen 2005, S. 52.

32 Vgl. Detlefsen 2000, S. 58.

33 Vgl. Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte 1966, S. 470.

34 Vgl. Tedsen/Moltsen 1971, S. 140.

Dampfer und Motorschiffe der Fördeflotte aufgrund ihres Alters oder ihrer Größe nicht beschlagnahmte.<sup>35</sup>

Die Schiffe lagen im Hafen auf; weitere hundert ankerten auf der Förde und warteten auf die Entscheidung zur Verwendung durch die Alliierten. Viele Reeder hatten gehofft, dass Flensburg mit Ende des Krieges dänisch werden würde und sie so ihre



Abb. 2: Fördebrücke in den 1960er Jahren. Quelle: Schiff-fahrtsmuseum Flensburg.

Schiffe vor der Zwangsenteignung der Alliierten retten könnten. Doch einen großen Nutzen hatten die Flensburger in diesem ersten Jahr von der Menge der Schiffe nicht. Die Militärregierung verbot die deutsche Schifffahrt zunächst ganz, und erst ab 1946 war ein sehr begrenzter Verkehr an der deutschen Küste wieder erlaubt.<sup>36</sup> Trotz des Verlustes des modernsten Motorschiffes „Mürwik“ nahm die Förde-Reederei den Betrieb unversehens wieder auf. Allerdings benötigte sie für die Dampfschiffe „Alexandra“, „Habicht“ und „Albatros“ Kohle, die es jedoch kaum gab. Durch Tauschgeschäfte konnte schließlich von den Engländern genügend Kohle erstanden werden.<sup>37</sup>

Die drei Dampfschiffe fuhren mit Unterstützung der beiden Motorschiffe „Forelle“ und „Libelle“ fahrplanmäßig Glücksburg und Meierwik an, wo ein Flüchtlingslager errichtet worden war. Zwischen den Bewohnern der Orte entwickelte sich ein reger Tauschhandel, für den die Linienschiffe gern genutzt wurden. Die Schifffahrt kam langsam wieder in Gang. Zusätzlich bot die Reederei zur Freude vieler Flensburger bereits Sonderfahrten nach Kiel an und ermöglichte so etwas Abwechslung vom grauen Nachkriegsalltag. Sogar Vorstandssitzungen, etwa die zum deutschen Städtetag am 10. August 1946, wurden auf See abgehalten.<sup>38</sup>

Vergleichbare Aktivitäten wie bei der Flensburger Personenschifffahrt, maßgeblich gestaltet durch Waldemar Nissen, dem Direktor der Förde-Reederei, waren so früh

35 Vgl. Stadt Flensburg 1984, Bd. 1, S. 394.

36 Vgl. Detlefsen 2000, S. 58.

37 Vgl. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg 1971, S. 140.

38 Vgl. Westphalen 2005, S. 59.

nach dem Krieg nirgendwo anders zu beobachten. „Das ist eine besondere Leistung gewesen, denn außer diesen Fahrten der Flensburger war praktisch die ganze Ostseeschifffahrt von Skagen bis nach Lübeck zum Erliegen gekommen.“<sup>39</sup>

Trotz dieser Aktivitäten fiel es der Flensburger Reederei schwer, in den normalen Betrieb zurückzufinden. Die Passagiere besaßen zwar

Geld, dies war aber kaum etwas wert und „Farbe, Kohle, Diesel und Ersatzteile wurden in anderer ‚Währung‘ gehandelt“.<sup>40</sup> Die Personenschifffahrt schrieb rote Zahlen und ein weiterer Betrieb wurde nur durch Einnahmen aus der Viehfahrt ermöglicht.<sup>41</sup>

Seit 1909 durfte aufgrund des Viehseuchengesetzes lebendes Schlachtvieh aus dem Ausland nur über See zu den Grenzschlachthöfen transportiert werden.<sup>42</sup> So kam es, dass die „Albatros“ und die „Habicht“ zur Winterzeit als Viehdampfer eingesetzt wurden.<sup>43</sup> Als sogenannte „Kombidampfer“ konstruiert, konnten diese durch geringe Umbaumaßnahmen sowohl in der Fahrgast- als auch in der Viehfahrt eingesetzt werden.



Abb. 3: Eines der beiden ersten Butterschiffe: die „Forelle“. Quelle: Förde-Reederei.



Abb. 4: Die Vorstandssitzung zum deutschen Städtetag am 10. August 1946 fand auf See statt. Quelle: Stadtarchiv Flensburg.

39 Detlefsen 1977, S. 26.

40 Detlefsen 1977, S. 26.

41 Vgl. Westphalen 2005, S. 60.

42 Vgl. Kall 1978, S. 122.

43 Vgl. Detlefsen 1977, S. 27.

„Dafür wurden die Sitzplätze an Deck einfach abmontiert. Zum Wochenende musste die Mannschaft dann das Deck schrubben und die Bänke wieder aufbauen. ‚Aber den Geruch bekam man doch so richtig nicht weg.‘ Deshalb seien die Passagiere lieber mit der Alexandra gefahren.“<sup>44</sup>

In Bezug auf Glanz und Ansehen konnten sich diese Dampfer mit der „Alexandra“ nicht messen, zumal auch die Besatzung keinen Hehl aus den wechselnden Fahrten machte und manchmal darüber scherzte. „Man sagte regelrecht: Im Sommer da fahren wir twäbehniges und im Winter vierbehniges Vieh.“<sup>45</sup>

Die „Alexandra“, als Salondampfer konstruiert, bot im Vergleich zu diesen Kombidampfern einen ganz anderen Komfort. In den Jahren von 1945 bis 1949 beförderte sie über eine Million Flensburger, die meist „auf der Suche nach Butter und Kartoffeln waren“, zwischen den Anlegerstationen der Flensburger Förde. In diesen schweren Jahren gab die Schifffahrt somit eine Möglichkeit, der Knappheit benötigter Waren zu entkommen.

Bis zum Jahr 1952 durfte nur das Südufer angelaufen werden, das dänische Nordufer war vorerst „Sperrzone“, was es erheblich erschwerte, an den einstigen Erfolg der Personenschifffahrt anzuknüpfen.

Die Bevölkerung musste ihre Grundbedürfnisse sichern; die Schiffstouren waren hier hauptsächlich Mittel zum Zweck und angebotene Sonderfahrten nach Holnis, zum Feuerschiff und in den Alsensund die Ausnahme.<sup>46</sup> Das Flüchtlingslager in Meierwik, der Tauschhandel und die wenigen Alternativen zur Verbindung nach Glücksburg waren die Gründe, um mit dem Schiff zu fahren.

Gültig ab 10. September 1951 Zusatzregeln vorbehalten

## Fahrplan

Flensburg-Glücksburg							
	Werktag			Werktag			
Ab Flensburg:	610	800	1000	1200	1330	1520	1730 1915
An Glücksburg:	650	840	1040	1240	1410	1600	1810 1935

Glücksburg-Flensburg							
	Werktag			Werktag			
Ab Glücksburg:	700	900	1100	1245	1420	1620	1820 2000
An Flensburg:	740	940	1140	1325	1500	1700	1900 2040

Flensburg-Meierwik		
An Meierwik:	710	1400 1800

Meierwik-Flensburg			
	Werktag		
Ab Meierwik:	710	1110	1400* 1800*
An Flensburg:	740	1140	1500 1900

Die mit einem \* versehenen Fahrten gehen über Glücksburg.

### Sonderfahrten

nach Holnis, zum Feuerschiff und in den Alsensund  
laut Wochenprogramm

Für Gesellschaftsfahrten empfehlen wir unsere behaglich eingerichteten Dampfer und Motorschiffe, zu günstigen Preisen - Restaurieren an Bord  
Alle Fahrten auf Grund unserer Beförderungsbedingungen

Förde-Reederei

Flensburg
G. m. b. H.
Ruf 31

Abb. 5: Fahrplan der Förde-Reederei von 1951, noch mit den Zielen nur am Südufer.  
Quelle: Schifffahrtsmuseum Flensburg.

44 Westphalen 2005, S. 61.

45 Interview I.

46 Vgl. Förde-Reederei, Fahrplan 1951, 10.9.1951.

## Die 1950er Jahre

Die Situation verbesserte sich nur schrittweise, ebenso wie sich die Handlungsmuster der Bevölkerung nur langsam veränderten. Mit dem erneut möglichen Grenzübertritt in den 1950er Jahren entwickelte sich dann aber aus diesen Konstellationen die Butterschiffahrt auf der Förde.

Der Sonderburger Orla Werner Rasmussen charterte 1952 ein altes aufliegendes Passagierschiff. Er war auf eine Lücke im dänischen Zollgesetz gestoßen.<sup>47</sup> Mit Fahrgästen an Bord fuhr sein Schiff auf die deutsche Seite der Flensburger Förde und befand sich somit außerhalb des dänischen Hoheitsgewässers. An Bord verkaufte er nun außerhalb der Zollgrenze Alkohol und umging so die durch Steuern in die Höhe getriebenen Preise von Spirituosen. Mit zollverplombten Kisten voller Flaschen verließ sein Schiff täglich das dänische Hoheitsgebiet und verköstigte die Passagiere mit den sonst teuren Spirituosen. Doch Rasmussen war kein Reeder und besaß keine Lizenz. Die Förde-Reederei erklärte sich bereit, die Funktion der Korrespondenz-Reederei zu übernehmen. Sie selbst durfte zu dieser Zeit aufgrund der Gesetzgebung noch nicht wieder dänische Häfen anlaufen. Diese Art der kleinen Reise, die Fahrten der „Spritdampfer“ und „Spritbåde“, sprach sich erst in Sønderjylland, dann in ganz Dänemark herum, und die Rückkehrenden torkelten angeheitert durch die Straßen von Sonderburg. Hier ging es den Fahrgästen nicht mehr darum, ein Ziel zu erreichen oder einen rein touristischen Ausflug zu unternehmen; die Fahrt war durch die wirtschaftliche Komponente attraktiv. Der gleichen Kategorie zugehörig waren die Tauschfahrten nach dem Krieg auf der deutschen Seite. Sie waren den Fahrten von Rasmussen ähnlich: Auch sie brachten einen spezifischen wirtschaftlichen Faktor in die Passagierfahrt, der ihr vorher fremd war.

## Kollund – Die Butterkolonie

Die Lage an der Flensburger Förde hatte sich in den Jahren nach dem Krieg zwar etwas gebessert, aber ein richtiger Aufschwung für die strukturschwache Gegend an der Förde und ganz Schleswig-Holstein war noch nicht zu verspüren. Noch immer haderte die zahlenmäßig enorm angestiegene Bevölkerung mit der unzureichenden Versorgung und noch immer war die Arbeitslosenzahl trotz des Wirtschaftsaufschwungs in der Bundesrepublik Deutschland sehr hoch. Auch die durch die Währungsreform bedingte Preissteigerung bildete ein erhebliches Problem.

Als es dem oben erwähnten Waldemar Nissen 1952 nach langen Bemühungen und Verhandlungen mit Kopenhagen endlich gelang, die Anlegeerlaubnis für das dänische

---

<sup>47</sup> Vgl. Moltsen 1978, S. 113.

Kollund zu erlangen, ebnete er damit den Weg aus der engen Korsage des Mangels und des Unerschwinglichen. Mit dieser Erlaubnis wurde eine Fahrgastschiffahrt auf der Förde aufgenommen, die in den nächsten 50 Jahren, geprägt durch eine Reihe von Ausnahmebestimmungen und Sonderregelungen, das Bild der typischen Seetagesreise grundlegend verändern sollte.

Unmittelbar nach der Bewilligung des Anlaufgesuchs befuhr die Förde-Reederei ab dem 20. Mai 1952 mehrfach täglich die Verbindung Flensburg – Kollund mit ihren beiden Schwesterschiffen „Forelle“ und „Libelle“. Die kurze Fahrt zum dänischen Kollund, die gerade einmal 20 Minuten dauerte, kostete erschwingliche 70 Pfennige, inklusive Rückfahrt 1,10 DM, Kinder zahlten die Hälfte.<sup>48</sup> Fünfmal täglich wurde Kollund angefahren, war für die Flensburger Bevölkerung somit gut erschlossen und die erste dänische Brücke, die wieder angelaufen wurde. Für den 18. Juli 1952 kündigte die Reederei eine „Erste Fahrt nach Sonderburg (Dänemark)“<sup>49</sup> an, bei der entweder ein „Vollpaß“ mit Visum oder ein Grenzpass erforderlich war. Diese Fahrt wurde wie alle anderen Touren zu weiter entfernten Zielen nur „bei günstiger Witterung“<sup>50</sup> gefahren. Eine Voranzeige bewarb weitere Touren nach Dänemark zum Ringreiterfest in Gravenstein.<sup>51</sup> Das dänische Ufer galt nach wie vor als attraktives Ziel und man versuchte, wenn auch in den ersten Jahren durch die Visumpflicht erschwert, es wieder zügig zu erschließen.

In Kollund angekommen, erwartete die Passagiere ein Kolonialwarenladen, der nicht nur Butter zu günstigeren Preisen im Vergleich zu den Geschäften in der Bundesrepublik Deutschland anbot, sondern zudem auch noch gut bestückt war. Da man das Hamstern aus noch nicht vergessenen schlechten Zeiten gewohnt und eine breit aufgestellte Auswahl noch etwas Seltenes war, erweckte dieser Kolonialladen eine immer größere Aufmerksamkeit bei den Vielfahrern und den „Petuh-Tanten“. Die dort erworbenen Waren konnten an der Grenze, nach der Entrichtung eines minimalen Einfuhrsteuerbetrags, nach Deutschland mitgenommen werden. Die Dänen bemerkten im Gegenzug rasch, dass der „Snaps“ an Bord der deutschen Fördeschiffe viel günstiger als in Dänemark war.<sup>52</sup> Die Passagierzahlen stiegen, sodass die Förde-Reederei zusätzlich den alten Veteranen und eigentlichen Viehdampfer MS „Habicht“ auf der Strecke einsetzte.<sup>53</sup>

---

48 Vgl. Förde-Reederei, Fahrplan 1952, 1.5.1952.

49 Förde-Reederei, Sonderfahrplan 1952 „Nächste Fahrten in den Alsensund“, 12.7.1952.

50 Förde-Reederei, Sonderfahrplan 1952 „Nächste Fahrten in den Alsensund“, 12.7.1952.

51 Dänisch: Gråsten.

52 Vgl. 50 Jahre Förde-Reederei in Flensburg. In: Schifffahrt International, Ausgabe 6/85, S. 229.

53 Vgl. Westphalen 2005, S. 58.

Zwar hätte man die Butter auch in dem auf dem Landweg zu erreichenden Krusau erwerben können, doch wäre dies mit mehr Zeit und Strapazen verbunden gewesen. Die günstigen Preise und das üppige Sortiment sprachen sich schnell unter den Flensburger Hausfrauen herum und die Auflösung des Visumzwanges machte die Fahrten nach Dänemark nun noch einfacher. Die Beförderungszahlen der Förde-Reederei auf der Linie Flensburg – Kollund stiegen von 54.971 im Jahre 1953 auf 56.963 im Jahre 1954<sup>54</sup>.

Damit stellte diese Linie eine absolute Ausnahme dar, denn insgesamt sank die Anzahl der Passagiere seit Jahren. Das Schiff war durch den weit moderneren Omnibus abgelöst worden, und die wohlhabendere Bevölkerung leistete sich bereits einen eigenen Pkw. Die Mobilität der Bevölkerung nahm langsam Fahrt auf. Auch die Förde-Reederei hatte dies bereits erkannt und unterhielt 1954 selbst mit drei Bussen die Linie Flensburg – Meierwik – Glücksburg – Holnis und später die Strecke Flensburg – Wees – Rothenhaus – Glücksburg.<sup>55</sup> Abgelegene Anleger wie Solitude wurden mangels Frequenzierung zu dieser Zeit ganz aus dem Schiffsfahrplan gestrichen.

Dementsprechend fiel die Einschätzung der Förde-Reederei zu dieser Zeit nicht sehr vielversprechend aus.

*„Das Ergebnis des vergangenen Jahres zeigte einmal mehr, daß die Personenschiffahrt ein Zuschußgeschäft bleiben wird. Nur in der Kombination Viehschiffahrt/ Personenschiffahrt/Omnibusbetrieb dürfte die Fördeschiffahrt zu erhalten sein.“*<sup>56</sup>

Auf der kurzen unscheinbaren Strecke nach Kollund, bei der man stets den Blick auf den Flensburger Hafen behielt, wuchsen die Passagierzahlen immer weiter an, während die Zahlen der jahrelang wichtigsten und ertragreichsten Strecke Flensburg – Glücksburg und überall sonst stagnierten oder schwanden. Das Hauptmotiv der Einkaufsfahrten bestand nach wie vor in dem enormen Nachhol- und Ergänzungsbedarf, und als 1956 die Förde-Reederei mehr Personen nach Kollund als irgendwo anders hin transportierte, war der Ort innerhalb von vier Jahren zum wichtigsten Ziel der Passagierschiffahrt auf der Flensburger Förde geworden.

Die Aufmerksamkeit für die „kürzeste Schiffsroute ins Ausland“ wuchs und hatte längst nicht nur die einkaufswilligen Bewohner der Region, sondern auch Kaufleute, Reeder und Busunternehmer erreicht. So pendelte etwa Orla Werner Rasmussen nach wie vor zweimal täglich mit seinem „Spritdampfer“ auf der Förde und reagierte dann auf den zunehmenden Verkehr, indem er die neue Reederei „Hansa-Linie“ gründete. Neben dem betagten Ex-Fährdampfer „Hansa“ charterte er mit der Kieler „Ellerbek“

<sup>54</sup> Vgl. Geschäftsbericht der Förde-Reederei GmbH Flensburg 1954.

<sup>55</sup> Vgl. Detlefsen 1977, S. 27.

<sup>56</sup> Geschäftsbericht der Förde-Reederei GmbH Flensburg 1954.

ein zweites Schiff für seine „Sprit Touren“ und bediente jetzt ebenfalls die beliebte Verbindung nach Kollund.<sup>57</sup>

### Das „Butterjahr“

1957, das Jahr, das später als „Butterjahr“ in die Geschichte der Grenzregion eingehen sollte, begann im Januar mit einem herben Verlust der Fördeschiffahrt: Am 13. Januar sank in der Kieler Bucht bei stürmischer See die „Habicht“ mit 100 Rindern an Bord. Die Besatzung konnte glücklicherweise gerettet werden. Für die Förde-Reederei war dies der Verlust eines Kombidampfers, der in den vorherigen Jahren zwar hauptsächlich als Viehdampfer eingesetzt worden war, aber in Notfällen kurzfristig zum Passagierschiff umgebaut werden konnte. Die Viehfahrten spielten aufgrund der starken dänischen Konkurrenz eine immer kleinere Rolle, und weil das Schiff in die Jahre gekommen war und eine Wiederinstandsetzung zu kostspielig gewesen wäre, wurde die „Habicht“ in Travemünde nach der Bergung verschrottet.<sup>58</sup>



Abb. 6: Der Untergang der „Habicht“. Aquarell eines unbekanntes Malers. Quelle: Schiffahrtsmuseum Flensburg.

*„Mit Wehmut sehen die Flensburger mit der alten ‚Habicht‘ ein Stück der Geschichte des Flensburger Hafens scheiden. Seit 1897 trug Jahrzehnte hindurch die ‚Habicht‘ so manchen Flensburger Bürger über die Förde und auch später, als sie zum Viehtransporter geworden war, gehörte sie zum Hafenbild.“<sup>59</sup>*

Im Herbst 1957 wurde Butter in den dänischen Geschäften mittlerweile zu einem Drittel des deutschen Preises angeboten<sup>60</sup> und mobilisierte so die deutsche Bevölkerung, deren Einzugsbereich sich stetig vergrößerte. Die 20-minütige Verbindung per Schiff nach Kollund war zwar die schnellste und bei den Flensburgern beliebteste, aber in-

57 Vgl. Detlefsen 1977, S. 27.

58 Vgl. MS „Habicht“ im Wintersturm gesunken. In: Kieler Nachrichten, 14.1.1957; „Habicht“ vor Kiel gesunken. In: Flensburger Tageblatt, 18.1.1957; Detlefsen 1977, S. 28.

59 Viehdampfer „Habicht“ gehoben. In: Kieler Nachrichten, 28.1.1957.

60 Vgl. Weigand 1988, S.11.

zwischen hatte auch die Bevölkerung aus dem Umland und ganz Schleswig-Holsteins den Preisvorteil entdeckt. Die Grenzübergänge an Land verzeichneten ebenso wie die dänischen Ortschaften einen exponentiellen Anstieg der Frequentierung, denn es lohnte sich der Einkauf nicht nur in Bezug auf die Butter, sondern auch bei anderen Lebensmitteln, die in Dänemark günstiger erworben werden konnten.

Auf dem Landweg kamen aus Hamburg, Bremen und Hannover ganze Familien- und Reisegruppen, sodass die Zahl der Grenzpassanten von drei Millionen im Jahr 1957 sprunghaft auf fast das Doppelte im Folgejahr anstieg.<sup>61</sup> Die Gründe waren die gleichen: zollfreier Einkauf dänischer Lebensmittel, vor allem Butter.<sup>62</sup> Diese Entwicklungstendenz passte dem deutschen Einzelhandel in der Region überhaupt nicht, der mittlerweile seinen eigenen Ruin befürchtete und vehement protestierte.

War die höhere Anzahl an Grenzübergängen an Land für den Einzelhandel schon beunruhigend genug, taten die Zahlen aus dem Schiffsverkehr ihr Übriges. Zählte man 1957 insgesamt 69.612 Passagiere im Seegrenzverkehr im Flensburger Hafen, stieg die Ziffer innerhalb eines Jahres auf 537.067 Schiffspassagiere. Diese enorme Entwicklung ist einerseits dadurch zu erklären, dass sich die Einkaufstour über die Grenze nach Kollund in das Konsumverhalten der deutschen Bevölkerung eingeschrieben hatte. Andererseits nutzten aber auch dänische Fahrgäste die Anlegestation Kollund als Parkplatz und bestritten die letzten Kilometer per Schiff, um die schwierige Parkplatzsituation der Innenstadt Flensburgs zu umgehen. Wieder andere Dänen blieben gleich auf den hin- und herpendelnden „Spritdampfern“ sitzen und vergnügten sich an Bord.<sup>63</sup>

Angetrieben durch den Unmut des Einzelhandels auf beiden Seiten kam eine ganz neue Debatte auf, die über den „schiefen Grenzhandel“. Dieser Handel, bei dem eine Partei im Verkauf an die Nachbarn einen deutlichen Vorteil verzeichnet, bewegte die Gemüter und sollte die nächsten Jahrzehnte den Einkaufstourismus in dieser Region begleiten.<sup>64</sup> Eine geänderte Zollbestimmung im Jahre 1958 sollte schnell Abhilfe schaffen und die außer Kontrolle geratene Situation regulieren. Nur Bewohnern im Umland von 15 Kilometern südlich der Grenze wurde im Rahmen des sogenannten „kleinen Grenzverkehrs“ der Erwerb zollfreier Waren auf den Fördeschiffen gestattet. Dass es damit zwar gelang, eine weitere Steigerung des Einkaufsverkehrs temporär zu unterbinden, zeigten die darauffolgenden Jahre bis 1962. Doch zu einem gravierenden Rück-

---

61 Vgl. Weigand 1988, S. 11.

62 Vgl. Weigand 1982, S. 131.

63 Vgl. Weigand 1988, S. 18.

64 Vgl. Weigand 1991, S. 51.

gang führte diese Maßnahme nicht.<sup>65</sup> Viele Flensburger passierten einfach öfter die Grenze, weil zwar die Warenmenge, nicht aber die Zahl der Einkäufe beschränkt war. Diese Anpassung der Bevölkerung an die Rechtslage wurde von den Zollbehörden bald erkannt und 1962 wurde diese restriktive Zollbestimmung für die Grenzbevölkerung wieder aufgehoben.

Doch so weit war es 1958 noch nicht, die deutschen Kunden stürmten regelrecht in die dänischen Kolonialwarenläden. Die Einkaufsfahrten über die Grenze sorgten in diesen Jahren mit ihrer explosionsartigen Steigerung im Personenverkehr nicht nur für viel Arbeit in den dänischen Geschäften, sondern auch beim Zollgrenzdienst für erhebliche personelle Probleme. Die Zahlen der Grenzfahrer waren von Monat zu Monat gestiegen. Als zum Schutz des inländischen Handels eine Kontingentierung der Einfuhr von Butter und Zucker in Aussicht gestellt wurde, setzte in den Monaten Februar und März des Jahres 1958 nochmals ein enormer Anstieg ein<sup>66</sup>, der durch ein Verhalten des „Hamsterns“ und mit dem letzten Ausschöpfen aller Möglichkeiten erklärt werden kann. Das zu verzeichnende gesteigerte Verkehrsaufkommen an der Fördebrücke – bisher war man hier nur auf leichte saisonale Anstiege in den Sommermonaten eingestellt – konnte nur durch eine Erhöhung der Beamtenzahlen des Zollgrenzdienstes gemeistert werden.<sup>67</sup>

Dass es überhaupt möglich war, innerhalb eines Jahres einen Passagierzuwachs auf über eine halbe Million Personen zu bewerkstelligen, hing mit der Beteiligung neuer Reedereien zusammen. Die Förde-Reederei, deren Flotte nach dem Verlust der „Habicht“ geschrumpft war, hatte auf der Route Flensburg – Kollund bereits einen Konkurrenten bekommen: Orla Werner Rasmussen - und er war nicht der Einzige.

Die beiden Flensburger Busunternehmer Adolf Kruse und Michael Thurner hatten den Erfolg der Förde-Reederei ebenfalls mit Argwohn beobachtet. Auch ihr Transportunternehmen auf dem Land war durch die günstigen und attraktiven Fahrten auf der Förde beeinflusst und geschwächt worden. So gründeten Kruse und Thurner als Reaktion auf die wiederentdeckte Attraktivität der Fördeschiffahrt die „Flensburger Personen-Schiffahrt GmbH“ und charterten zwei ehemals dänische Minensuchboote, die „Sørte Sara“ und die „Strunk“.<sup>68</sup> Der Konkurrenzkampf unter den Reedern war entfacht. Drei Reedereien liefen die kleine Brücke in Kollund an. Darüber hinaus gab es etwas Neues auf den Fahrten der Hansa-Linie: Der Reederei ging es nicht mehr nur

---

65 Vgl. Weigand 1988, S. 13f.

66 Vgl. Kall 1978, S. 96.

67 Vgl. Kall 1978, S. 97.

68 Vgl. Detlefsen 1983, S. 104f.

um den Transport der Fahrgäste nach Kollund, damit diese dort die günstige Butter einkaufen konnten. Hinzu kam der Verkauf von zoll- und steuerfreien Waren an Bord des Schiffes.

Die Flensburger Presse berichtete am 18. September 1958, dass an Bord der Hansa-Linie „amerikanische Zigaretten und andere begehrte Artikel“ verkauft würden, was auch der Förde-Reederei schon aufgefallen war: „Das Geschäft dieser Linie liegt nicht in der Personenbeförderung, sondern in dem Kantinenverkauf an Bord. So soll an dem dortigen Verkaufspreis für eine Schachtel amerikanischer Zigaretten der Verdienst 50 Prozent betragen“.<sup>69</sup>

Dem Konkurrenzkampf geschuldet begannen die Reeder, wie schon ihre Vorgänger, sich zu unterbieten, sodass der Fahrkartenpreis im Sommer 1958 von 1,30 DM auf 40 Pfennige fiel.<sup>70</sup> Der Direktor der Förde-Reederei, Waldemar Nissen, stellte fest, dass bei diesem Minimalpreis „nichts mehr zu verdienen sei. Er deckt gerade die Betriebskosten“.<sup>71</sup> Der Grund dafür lag seiner Meinung nach in den gesetzlich unterschiedlichen Gegebenheiten.

*„Als deutsches Unternehmen seien der Förde-Reederei allerdings die Hände gebunden, da durch die deutschen Zollbestimmungen ein gleichwertiges Verkaufsgeschäft an Bord nicht möglich sei. Die deutschen Zollvorschriften stehen dagegen.“<sup>72</sup>*

Im Verständnis der Förde-Reederei war die Situation des Grenzhandels zuungunsten der deutschen Betreiber gekippt. Man sah sich durch die deutschen Zollbestimmungen eingeschränkt und nicht mehr wettbewerbsfähig.

Der Konkurrenzkampf mit der Hansa-Linie wurde auch im Geschäftsbericht der Förde-Reederei von 1958 betont: „Ein zeitweiliger Preiskampf mit der im Herbst erschienenen Konkurrenz brachte trotz der späten Jahreszeit Rekordziffern und erforderte einen stärkeren Schiffsverkehr“.<sup>73</sup>

Nach langen Jahren verzeichnete man endlich wieder steigende Einnahmen im Personenverkehr und die Fahrplanerweiterung für das folgende Jahr, gültig ab dem 30. Mai 1959, war das Resultat dieses Zuwachses. Die Route Flensburg – Kollund wurde jetzt halbstündig von der „Alexandra“, der „Libelle“ und der „Forelle“ befahren. Zusätzlich wurde Sonderburg mit der MS „Ellerbek“ regelmäßig angesteuert, die nun die Förde-

69 Konkurrenzkampf auf der Flensburger Förde. In: Flensburger Presse, 18.9.1958.

70 Vgl. Konkurrenzkampf auf der Flensburger Förde. In: Flensburger Presse, 18.9.1958.

71 Konkurrenzkampf auf der Flensburger Förde. In: Flensburger Presse, 18.9.1958.

72 Konkurrenzkampf auf der Flensburger Förde. In: Flensburger Presse, 18.9.1958.

73 Geschäftsbericht der Förde-Reederei GmbH Flensburg 1958.

Reederei gechartert hatte.<sup>74</sup> Auf beiden Routen konnte zollfreie Ware an Bord gekauft werden, worauf man auch im Fahrplan hinwies: „An Bord Verkauf von un versteuerten Tabakwaren und Spirituosen“.<sup>75</sup>

Die Förde-Reederei hatte mit O. W. Rasmussen gleichgezogen und verkaufte im Rahmen der Reiseverzehrfreimenge Tabakwaren und Spirituosen an die Passagiere an Bord.

### **Vereinszollgesetz und Duty-Free**

Die Förde-Reederei berief sich beim Handel mit zollfreien Waren an Bord einerseits auf ein altes Privileg der Seefahrer und andererseits auf die Entwicklungen des Duty-Free-Verkaufs, welche so im Rahmen des Gesetzes geschah.

Seit 1869 war durch das Vereinszollgesetz der Erwerb und Verbrauch von abgabefreiem Schiffsbedarf möglich.<sup>76</sup> Diese steuerliche Bevorteilung fand eigentlich ausschließlich in Arsenalen des Freihafens statt. Die Rationen waren für den Bedarf an Bord gedacht, und ein umständliches Ein- und Ausfuhr-Prozedere von benötigten und reglementierten Waren für Besatzung und Passagiere international agierender Schiffe sollte so vereinfacht werden.<sup>77</sup>

Als Reisender steuerbefreite Waren in dafür vorgesehenen Verkaufseinrichtungen zu erwerben, war erstmals nach dem Ersten Weltkrieg auf Passagierschiffen der internationalen Linien wie etwa der Hapag Lloyd zu beobachten. In dieses Zeitfenster fiel auch der Beginn des Duty-Free-Versandhandels mit deutschen diplomatischen und konsularischen Vertretungen in der gesamten Welt. Begünstigt durch die Zollfreigrenzen im Tourismusverkehr und den enormen Aufschwung dieses Wirtschaftszweiges kam es in der Bundesrepublik Deutschland zu dem eigentlichen Handel mit Duty-Free-Waren nach 1948.<sup>78</sup>

Prägend für diese Entwicklung ist die technische Neuerung des Flugzeuges als Transportmittel im Personenverkehr, das das Passagierschiff immer weiter ablöste. Im Jahr 1955 begann die „Deutsche Lufthansa“ mit dem „An-Bord-Verkauf“ von Duty-Free-Waren auf der Nordatlantik-Route und 1958 eröffnete der erste Duty-Free-Laden auf dem Frankfurter Flughafen.

---

74 Vgl. Förde-Reederei, Fahrplan 1959, 30.5.1959.

75 Förde-Reederei, Fahrplan 1959, 30.5.1959.

76 Vgl. Spreer 1982, S. 6.

77 Vgl. Knoblich/Haeever 1991, S. 12.

78 Vgl. Knoblich/Haeever 1991, S. 8.

## Der Kiosk an Bord

Der Verkauf von zollfreien Waren veränderte die Innenarchitektur der Schiffe und verlangte eine speziell dafür gestaltete Einrichtung, denn abends im Hafen musste diese Ware eingeschlossen und vom Zoll versiegelt werden. Das hieß, dass jedes Schiff, das zollfreie Waren an Bord führen wollte, ein verschließbares Abteil benötigte. Die Umbauten erledigte in Flensburg die Werkstatt am Kailager auf der Ostseite des Hafens, wo auch die beiden ersten „Butterdampfer“, „Forelle“ und „Libelle“, einen kleinen Raum, abgetrennt vom oberen Salon, bekamen.

Um möglichst wenig Fahrgastplätze auf dem Schiff einzubüßen, waren diese Räume in den Anfangsjahren klein und mit einer Luke ausgestattet. Aus dieser konnte dann ein Verkäufer wie bei einem Kiosk die Waren verkaufen. Wie die Vielzahl aller Schiffe war auch die „Alexandra“ als reines Ausflugsschiff gebaut worden, sodass kurzerhand im vornehmen Salon ein Kiosk nachgerüstet wurde – ein klares Zeichen wirtschaftlicher Neuorientierung.

Die dänischen Routen waren für die Förde-Reederei die ertragreichsten, was abgesehen von belegten Passagierzahlen auch die Hervorhebung auf dem Fahrplan vermuten lässt. Zwar bestand die Linie Flensburg – Glücksburg nach wie vor und man bot auch weiterhin Sonderfahrten an, wie etwa die „Abendfahrt auf der Förde“<sup>79</sup> mit Musik und Tanz an Bord, doch die dänische Verbindung mit ihren Einkaufsmöglichkeiten an Land und mittlerweile auch an Bord war die wichtigste geworden und wurde immer stärker angenommen.

## MS „Glücksburg“

Die steigenden Personenzahlen verlangten nach einer Erweiterung der Schiffskapazitäten, zumal die Flotte der Förde-Reederei durch den Untergang der MS „Habicht“ auf fünf Schiffe geschrumpft war.<sup>80</sup> Die alten Dampfschiffe „Alexandra“ und „Albatros“, die beiden Motorschiffe „Libelle“ und „Forelle“ und die gecharterte MS „Ellerbek“ reichten nicht mehr aus, um die steigenden Personenzahlen zu befördern. Die Rendsburger Kröger-Werft hatte bereits einen Neubau für die Kieler Förde entwickelt. Form und Größe entsprachen auch dem Wunsch der Flensburger Förde-Reederei, nur wollte sie im Gegensatz zu den Kieler Schiffen keinen „Wasserbus“, sondern eher eine Art Salonschiff. Diesen Wunsch setzte die Kröger-Werft in ihren Entwürfen mit einem schmuckeren Interieur um und erhielt den Zuschlag aus Flensburg für den ersten Neubau nach dem Zweiten Weltkrieg. Das Motorschiff mit 146 BRT und einer Länge von

<sup>79</sup> Förde-Reederei, Fahrplan 1959, 30.5.1959.

<sup>80</sup> Vgl. Westphalen 2005, S. 62.



Abb. 7: Der 1. Neubau der Förde-Reederei, die MS „Glücksburg“. Quelle: Förde-Reederei.

ca. 30 m bot 300 Passagieren, verteilt über zwei Fahrgastsalons und einem Sonnendeck, Platz.<sup>81</sup>

Als erster Neubau der Förde-Reederei war unmittelbar nach dem Stapellauf eine Fahrt auf der Nordsee geplant, zu der man viele Ehrengäste eingeladen hatte. Nichts sollte schiefgehen:

*„Die haben natürlich einen Stapellauf gefeiert, toll, mit Taufe und so weiter. Das Schiff war vorher aber schon auf Probefahrt gewesen und fertig. Haben sie nur auf die Slip Anlage wieder raufgezogen und dann wieder runterfahren lassen für den Stapellauf, der dann offiziell ja stattfand. Weil dann von da aus, ging es ja gleich auf Probe- und Gästefahrt. Einmal in die Nordsee raus, dann war da die feierliche Übergabe, Einholen der Werftflagge und Setzen der Reedereiflagge, Rede durch den Werftchef, und so weiter, so richtig wie sich das gehört. Die haben sich richtig feiern lassen damals.“<sup>82</sup>*

Nach geglücktem Stapellauf machte sich die „Glücksburg“ auf den Weg zur Flensburger Förde, wo sie am 5. Juli 1959, begrüßt von einer großen Menschenmenge, in ihren zukünftigen Heimathafen einlief. Man war stolz auf diesen Neubau, verkündete er doch eine Kehrtwende in der Fördeschiffahrt. Es war geschafft, man hatte sich vom

81 Vgl. HANSA. Schiffahrt – Schiffbau – Hafen, 96 (1959), Nr. 33/34, S. 1789.

82 Interview I.

Grau des letzten Jahrzehnts gelöst. Die eleganten Linien, die moderne Formgebung und der frische weiße Anstrich des Schiffes sorgten für eine Ästhetik, die man bis dato in der Personenschiffahrt nicht gekannt hatte.

Wenn auch schon vor der Indienststellung der „Glücksburg“ klar war, dass die Tage der alten Kohle-Steamer gezählt waren, so wurde es nun unübersehbar. Die Kosten für die Unterhaltung und das benötigte Personal waren bei den neuen Motorschiffen, wie der „Glücksburg“, im Vergleich zu den Kohledampfern deutlich geringer. War der Kapitän eines Dampfers noch auf einen Maschinisten und einen Heizer angewiesen, fuhr er auf den Motorschiffen „die Maschine von der Brücke aus“. <sup>83</sup> Zumal die schwere und schmutzige Arbeit des Heizers immer weniger Arbeiter verrichten wollten und sich der Anspruch der Fahrgäste bezüglich des Komforts von zugigen, offenen Decks zu geschlossenen Salons gewandelt hatte.



Abb. 8: Die Kaimauer in Kollund 1962. Schiff der Förde-Reederei (links) und Schiff der Flensburger-Personenschiffahrt (rechts). Quelle: Schifffahrtsmuseum Flensburg.

Konzipiert war die „Glücksburg“ als reines Fahrgastschiff und daher noch nicht mit einem internen Kiosk für zollfreie Waren ausgestattet. Dieser musste erst nachgerüstet werden. Ebenso das großzügige Sonnendeck, das zeitnah durch wetterbeständige Planen ergänzt und 1974 durch einen Aluminiumaufbau auf dem Brückendeck geschlossen wurde. <sup>84</sup> Diese Um- und Ausbaumaßnahmen, die auch bei vielen nachfolgenden Personenschiffen ausgeführt wurden, ermöglichten eine witterungsunabhängige Bewirtung für zusätzliche Passagiere. Wie witterungsabhängig die Fördeschiffahrt in den Jahren zuvor war, geht aus dem Geschäftsbericht von 1954 der Förde-Reederei hervor: „Im Ausflugsverkehr führte das anhaltende schlechte Wetter während des Sommers zu einem starken Rückgang der Beförderungszahlen und Einnahmen“. <sup>85</sup> Mit der „Glücksburg“ war die Transformation vom Fahrgastschiff als Attraktion für

<sup>83</sup> Westphalen 2005, S. 68.

<sup>84</sup> Vgl. Detlefsen 1977, S. 107.

<sup>85</sup> Geschäftsbericht der Förde-Reederei GmbH Flensburg 1954.

„Schön-Wetter-Fahrten“ zum ganzjährigen Einkaufsdampfer vollzogen worden. Zugleich war sie das erste Schiff der „Weißen Flotte“, die für die nächsten Jahre das Stadtbild Flensburgs maßgeblich prägen sollte. Von nun an ging es endgültig nicht mehr darum, die lufthungrigen Passagiere, sondern die einkaufsdurstigen Kunden zu bedienen.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

### Interviews

Interview I, geführt am 24. Oktober 2013.

### Literatur

- Andersen, Morten (2006)  
 „Nation Building“ im schleswigschen Grenzland. Der wirtschaftliche Wiederaufbau des schleswigschen Grenzgebietes 1919-24. In: Martin Rheinheimer (Hg.): Grenzen in der Geschichte Schleswig-Holsteins und Dänemarks (= Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 42). Neumünster, S. 367-386.
- Detlefsen, Gert Uwe (1977)  
 Flensburger Fördeschiffahrt. Herford.
- Detlefsen, Gert Uwe (1983)  
 Flensburger Schifffahrt. Vom Raddampfer zum Kühlschiff. Hamburg.
- Detlefsen, Gert Uwe (2000)  
 Vom Dampfboot zum Katamaran. Die Geschichte der Flensburger Fördeschiffahrt und aller Tochterfirmen. Bremen.
- Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (1966)  
 Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt. Flensburg.
- Industrie- und Handelskammer zu Flensburg (1971)  
 Schifffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg. Heide.
- Kall, Peter (1978)  
 Das Zollwesen in Flensburg und im deutsch-dänischen Grenzgebiet. Flensburg.
- Knoblich, Hans/Roland Haever (1991)  
 Der zoll- und steuerfreie Einzelhandel in der Bundesrepublik Deutschland. Erscheinungsformen und empirische Bedeutung (= Göttinger handelswissenschaftliche Schriften, Bd. 22). Göttingen.
- Moltsen, Gerhard (1978)  
 Fahrgastschiffahrt an Angelns Nordküste. In: Jahrbuch des Heimatvereins der Landschaft Angelns, Sonderdruck. Kappeln, S. 111-138.
- Spreer, Christian (1982)  
 Zur Wirkungsweise von Interessengruppen – eine Fallstudie um die sogenannten Butterfahrten. Schriftl. Examensarbeit, Erziehungswissenschaftliche Fakultät, Christian-Albrechts-Universität. Kiel.
- Stadt Flensburg (1984)  
 Flensburg 700 Jahre Stadt – eine Festschrift, Bd. 1: Flensburg in der Geschichte. Flensburg.
- Tedsen, Theodor/Gerhard Moltsen (1971)  
 Maschinenschifffahrt bis zur Gegenwart. In: Industrie- und Handelskammer zu Flensburg (Hg.): Schifffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg. Heide, S. 136-146.

Weigand, Karl (1982)

Grenzüberschreitende Reiseströme an der deutsch-dänischen Grenze. Kontinuität und Wandel von 1957-1980/81. Flensburg.

Weigand, Karl (1988)

Drei Jahrzehnte Reiseverkehr und Einkaufstourismus in der deutsch-dänischen Grenzregion – eine zusammenfassende Bilanz für die Zeit von 1957 bis 1987/88. Flensburg.

Weigand, Karl (1991)

Grenzhandelstourismus zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark. In: Hans-Georg Glaesser (Hg.): Beiträge zur Landeskunde Schleswig-Holsteins und benachbarter Räume. Vorträge anlässlich des 22. Deutschen Schulgeographentages in Kiel, 4.-10. Juni 1990 (= Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung, Bd. 24). Kiel, S. 51-65.

Westphalen, Andreas (2005)

Flensburger Fördeschiffahrt 1866-1975. Eine Ära und ihre Relikte. Bremen.

Zeiner, Manfred (1993)

Ausflugsverkehr. In: Heinz Hahn/H. Jürgen Kagelmann (Hg.): Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie. Ein Handbuch für Tourismuswissenschaften. München, S. 344-345.

## Berichte und Mitteilungen

### Mein Weg, im Fach Volkskunde zu bleiben

*Beate Borkowski*

Nach Abschluss meines Studiums im Januar 1995 hatte ich keine genaue Vorstellung, wie es beruflich weitergehen sollte. Nur so viel war klar: mein Studium, auf dem zweiten Bildungsweg absolviert, sollte nicht umsonst gewesen sein. Und ich setzte alles daran, als Volkskundlerin zu arbeiten. Im Rückblick stelle ich fest, wie stark der Wunsch, im Fach Volkskunde zu bleiben, mich leitet und wie wichtig die Vernetzung (mit anderen Menschen) dabei für mich ist. Im Austausch mit FachkollegInnen, aber auch in der Kommunikation mit anderen Freiberuflichen<sup>1</sup> sowie mit Beratungsstellen, eröffnen sich mir stets neue Perspektiven. Waren es anfangs Hinweise auf ausgeschriebene Stellen und weitere beruflich zielfördernde Informationen, so sind es heute Projekte und Aufträge, an die ich teils durch Vermittlung und „Empfehlungsmarketing“ gelange. Unter dem Namen „Ihre Geschichte“ biete ich seit 2004 freiberuflich meine Dienstleistungen an. Im Wesentlichen sind das (populär-)wissenschaftliche Texte (Stadtgeschichte, Festschriften, Chroniken und Lebensgeschichten), Recherchen, digitale wissenschaftliche Objektinventarisierung, Stadtrundgänge und die Transkription alter Schriften. Meine AuftraggeberInnen sind Museen, Archive, Firmen, Gemeinden, Vereine und Privatpersonen.

Direkt nach dem Studium schloss ich befristete Werkverträge ab. Im Stadtarchiv Kiel bettete ich Akten um, legte also das Material in archivgerechte, säurefreie Pappen; im Kieler Stadtmuseum Warleberger Hof, in der Stadtgalerie und beim Tonnenleger Bussard des Kieler Schifffahrtsmuseums arbeitete ich als Museumsaufsichtskraft. Vermittelt vom Volkskundler Jochen Storjohann, erhielt ich 1996 eine ABM-Stelle (Arbeitsbeschaffungsmaßnahme) beim Bauernhausverein Lehe e.V. in Bremerhaven, der eines der ältesten volkskundlichen Freilichtmuseen Europas ehrenamtlich unterhält. Zunächst befristet auf zwei Jahre, endete meine Zeit nach einer weiteren ABM-Stelle beim Bauernhausverein im Jahr 2000.

Der Bauernhausverein wurde für mich zum Ausgangspunkt, um Kontakte zum Museumsverband Niedersachsen/Bremen, zu Museen und Archiven aufzubauen. Die wissenschaftliche Inventarisierung der Sammlung land- und hauswirtschaftlicher Geräte, die Hausforschung, das Dauerausstellungskonzept, der Aufbau einer Fachbibliothek

<sup>1</sup> Siehe die Website des Berufsverband freiberuflicher KulturwissenschaftlerInnen [www.b-f-k.de](http://www.b-f-k.de)

und die Öffentlichkeitsarbeit waren meine Aufgabenbereiche. Auf diese Arbeit hatte ich mich über ein Praktikum im Schleswig-Holsteinischen Freilichtmuseum Molfsee gezielt vorbereiten können. In mehreren Museumspraktika während meines Studiums hatte ich zwar unterschiedliche Sachkulturgruppen kennengelernt. Neu waren für mich aber die Inventarisierung der haus- und landwirtschaftlichen Geräte eines Freilichtmuseums mit der dazu grundlegenden Fachliteratur und nicht zuletzt die selbstständige Installierung eines Inventarisierungssystems im Museum. Die grundlegenden Kenntnisse vermittelten mir meine wissenschaftlichen Kolleginnen in Molfsee, Ulrike Looft-Gaude und Astrid Paulsen, die mir auch in meinem neuen Umfeld in Bremerhaven wertvolle Ansprechpartnerinnen und gute Ratgeberinnen waren.

### **MUSEALOG – eine berufliche Qualifizierung für AkademikerInnen**

Nach meiner Zeit beim Bauernhausverein war ich froh, dass mir das Arbeitsamt, die Vorgängerorganisation der „Agentur für Arbeit“ und des „Jobcenters“, die elfmonatige Fortbildungs- und Qualifizierungsmaßnahme MUSEALOG bewilligte, war das doch die einmalig gebotene Chance, weiterhin im Museumsbereich zu arbeiten und die Grundlagen der professionellen Museumsarbeit kennenzulernen.

MUSEALOG steht seit 1997 als Kunstbegriff für „Museen der Weser-Ems-Region im Dialog“. Es ist ein Zusammenschluss von Museen unter dem Dach des Vereins zum Erfassen, Erschließen und Erhalten der historischen Sachkultur in Weser-Ems e.V., der arbeitssuchende und arbeitslose Akademiker/innen unterschiedlicher geisteswissenschaftlicher Fachrichtungen in der Museumsarbeit in Praxis und Theorie fortbildet. Für ein Jahr zog ich nach Oldenburg, um von September 2001 bis Juli 2002 an MUSEALOG V teilzunehmen. Am Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte Oldenburg befasste ich mich mit Fayence-, Silber- und Porzellanobjekten für die Abteilung Kunstgewerbe, am Museumsdorf Cloppenburg - Niedersächsisches Freilichtmuseum mit Hausrat und landwirtschaftlichen Geräten eines ostfriesischen Gulphauses. Neben der praktischen Arbeit in den Museen, die schwerpunktmäßig in der EDV-gestützten, wissenschaftlichen Objektinventarisierung lag, aber auch Raum für individuelle Projektarbeit bot, gab es einen umfassenden theoretischen Teil. In mehrtägigen Kompaktseminaren, vertieft über Exkursionen, wurden alle Bereiche der Museumsarbeit vermittelt, von der Einführung in die Sachkulturforschung, dem Umgang mit Museumsgut, Restaurierung, Berufsfelder und Berufsperspektiven, Museumskonzepte, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Kultursponsoring, Existenzgründung im Museums- und Kulturbereich bis zur Ausstellungsgestaltung. Heute sind die Rahmenbedingungen bei MUSEALOG etwas anders. In nunmehr acht Monaten erwerben

die TeilnehmerInnen das Zertifikat zum/r „Fachreferenten/in für Sammlungsmanagement und Qualitätsstandards in Museen“. Einzelheiten finden sich dazu unter [www.musealogo.de](http://www.musealogo.de).

Nach Abschluss von MUSEALOG zurück in Bremerhaven, archivierte ich im „Aeronauticum Nordholz. Deutsches Luftschiff- und Marinefliegermuseum“ Teile des Nachlasses des Luftschiffbauers Johann Heinrich Schütte und lernte viel über Geschichte und Konstruktion von Luftschiffen. Mit dem auf drei Monate befristeten Vertrag galt ich im Sinne der Qualifizierungsmaßnahme MUSEALOG als erfolgreich vermittelt. Der kurze Zeitraum störte mich nicht, sammelte ich doch wieder wertvolle Berufserfahrungen. Und ich hatte Glück: im Jahr 2003 erhielt ich für fünf Monate einen Anschlussvertrag im Aeronauticum.

### **Stellensuche**

In der nun folgenden Zeit der Arbeitslosigkeit bewarb ich mich weiterhin deutschlandweit um eine feste Arbeitsstelle. Zur gezielt-strukturierten Auswahl abonnierte ich - und empfehle ich - die Zeitungsausschnittsammlung „arbeitsmarkt Bildung Kultur Sozialwesen“. Auf der Website wird diese Dienstleistung anschaulich beschrieben:

*„Wöchentlich werden die Stellenangebote aus mehr als 150 Printmedien bzw. Internetportalen ausgewertet und in den beiden Informationsdiensten „arbeitsmarkt Umweltschutz & Naturwissenschaften“ bzw. „arbeitsmarkt Bildung Kultur Sozialwesen“ nach Berufsfeldern sortiert zusammengestellt. Die Berufsfelder werden überdies redaktionell beleuchtet. Die Analyse der Stellenangebote nutzt der Wissenschaftsladen Bonn für Studien, für Bildungsprojekte mit Jugendlichen, aber auch für gezielte Weiterbildungsangebote an Arbeitsuchende und Berufstätige.“<sup>2</sup>*

Vom Wochenmagazin „Die ZEIT“ erhalte ich zu meinem hinterlegten Profil passende Stellenangebote per Internet zugeschickt, siehe <http://jobs.zeit.de>. Und es gibt sicher sehr viele weitere Möglichkeiten zur Stellensuche, die ich hätte nutzen können.

### **Damoklesschwert Hartz-Gesetze - Das Studium sollte nicht umsonst gewesen sein**

Die Zeit der Arbeitslosigkeit nutzte ich mit dem Schreiben von Texten: Rezensionen, Tagungsberichte und Aufsätze für Fachveröffentlichungen, wie Kieler Blätter zur Volkskunde, Zeitschrift für Volkskunde, TOP und Jahrbuch der Männer vom Morgenstern. Von der Agentur für Arbeit kamen keine konstruktiven Vorschläge mehr. Das Fach Volkskunde war meiner Sachbearbeiterin unbekannt, sie hatte weder Zeit für in-

<sup>2</sup> <http://www.wilabonn.de/de/arbeitsmarkt-und-qualifizierung/arbeitsmarkt.html> (Zugriff 07.10.2014).

dividuelle Beratungen, noch die Bereitschaft sich mit den Bedürfnissen ihrer „Kundin“ zu befassen. Für mich bedrohlich, sollte am 1. Januar 2005 das Hartz-IV Gesetz in Kraft treten. Wer weiß, vielleicht wäre ich von der Arbeitsagentur aufgefordert worden, zurück in meinen vor dem Studium ausgeübten Beruf als Apothekenhelferin zu gehen. Das wollte ich auf keinen Fall. Also machte ich mich mit der Vorstellung vertraut, mich selbstständig zu machen.

### **Beratung zur freiberuflichen Selbstständigkeit**

Ohne das afz in Bremerhaven hätte ich meinen Schritt in die Freiberuflichkeit wohl nicht gewagt und nicht geschafft. Das afz ist eine von der Arbeitsagentur unabhängige, kostenfreie Beratungsstelle, ein Arbeitsnetzwerk aus Unternehmen, Personal- und ArbeitsberaterInnen, gefördert über Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, des Landes Bremen und der Stadt Bremerhaven. Neben Arbeitsvermittlung und der gezielten Qualifizierung Arbeitssuchender für den Arbeitsmarkt ist die Existenzgründungsberatung ein Baustein des afz. In der spezifischen Existenzgründungsberatungsstelle für Frauen, der „Koordinierungs- und Beratungsstelle ‚Frau und Beruf‘“<sup>3</sup> fand ich eine Ansprechpartnerin, die mit mir die Chancen und Risiken einer Selbstständigkeit auslotete. Sie informierte mich über öffentliche Förderungen für Existenzgründerinnen und vermittelte mir Qualifizierungsangebote rund um meine Geschäftstätigkeit (Büroorganisation, Steuern, Preisgestaltung). Auf dieser Grundlage entwickelte ich ein Gründungskonzept und einen Plan mit genauer Beschreibung meines Vorhabens, meiner Dienstleistung, Zielgruppe, Akquise, Werbestrategien, Finanzierungsbedarf und -mittel sowie Versicherungen aufzustellen. Die Agentur für Arbeit erkannte die vom afz erstellte fachkundige Stellungnahme zu den Erfolgsaussichten meiner Gründung „Ihre Geschichte“ und mein Gründungskonzept an. Sie bewilligte mir für ein halbes Jahr ein monatliches Überbrückungsgeld, einen Zuschuss zur Existenzgründung und eine Fördermöglichkeit, die seit dem Jahr 2006 in dieser Form nicht mehr existiert.<sup>4</sup>

### **10 Jahre „Ihre Geschichte“**

Dieses Jahr blicke ich auf mein zehnjähriges Geschäftsjubiläum zurück. Vieles aus meinem Volkskunde-Studium - Recherche, Analyse, Textdokumentation und das Lesen alter Schriften - kommt hier zum Tragen. Von Firmen, ehrenamtlich geführten Vereinen

<sup>3</sup> [http://www.afznet.de/index.php?article\\_id=43](http://www.afznet.de/index.php?article_id=43), Zugriff am 30.09.2014).

<sup>4</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%9Cberbr%C3%BCckungsgeld\\_%28Existenzgr%C3%BCndung%29](http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%9Cberbr%C3%BCckungsgeld_%28Existenzgr%C3%BCndung%29) (Zugriff am 08.10.2014).

und Gemeinden werden populär-wissenschaftliche Texte für Festschriften und Chroniken angefragt. Allerdings habe ich lernen müssen, Kompromisse einzugehen, denn wissenschaftliche Regeln sind nicht immer gefragt. So erwarten viele AuftraggeberInnen, um des vermeintlich besseren Leseflusses willen, bei Texten auf einen Anmerkungsapparat zu verzichten. Dennoch bin ich mit meiner Entscheidung zur Freiberuflichkeit sehr zufrieden. Die Arbeit ist abwechslungsreich, jeder Auftrag ein neues Feld und eine Herausforderung.

### **Resümee**

Um Missverständnissen vorzubeugen: dieser Text ist kein Plädoyer für die Freiberuflichkeit. Es ist schlicht die Beschreibung meines Werdegangs. In der Rückwärtsschau klingt es so, als ob mein Weg geradlinig verlaufen sei und sich alles reibungslos ineinandergefügt habe. Tatsächlich ist es aber ein Auf und Ab. Wer sich für die Freiberuflichkeit entscheidet, muss wissen, dass die Aufträge sich nicht wie eine Perlenschnur aneinanderreihen und oft die Angst mitschwingt, ob auch in den kommenden Jahren die Aufträge kommen. Sie bedeutet den Verzicht auf ein regelmäßiges Einkommen und die Überwindung finanzieller Durststrecken, vor allem in den ersten Jahren. Schließlich muss das Unternehmen ja erst aufgebaut und bekannt werden! Ohne persönliche und berufliche Netzwerke ist das kaum zu schaffen.

### **Kontakt**

Ihre Geschichte  
Beate Borkowski M.A.  
Körperstr. 14  
27570 Bremerhaven

## **Das Netzwerk Maritimes Erbe/Den Maritime Arv**

*Vincent Büsch*

### **Maritime Institutionen im deutsch-dänischen Grenzgebiet**

In der Region, die früher das Herzogtum Schleswig umfasste und sich heute nord- und südwärts der deutsch-dänischen Ländergrenze erstreckt, finden sich viele Institutionen, die sich sowohl von der Thematik als auch von der Tätigkeit her auf unterschiedliche Weise mit der maritimen Geschichte auseinandersetzen. Es gibt die „klassischen“ Museen wie das Wikingermuseum Haithabu, das Nordseemuseum in Husum oder die Schifffahrtsmuseen in Aabenraa und Flensburg. In diesen Museen werden unter wissenschaftlichen Aspekten kulturhistorische Sammlungen erschlossen und Exponate in Dauer- und Sonderausstellungen präsentiert.

Ein Großteil des maritimen Erbes wird aber auch in unzähligen privaten Vereinigungen bewahrt. So wäre z. B. der Erhalt des historisch bedeutenden Salondampfers Alexandra, der heute als Wahrzeichen der Stadt im Flensburger Innenhafen liegt, nicht ohne das Engagement der Mitglieder im Förderverein Alexandra e.V. möglich. In der Kombination von privatem Engagement und technischem Know-how entstand auch der Nachbau des eisenzeitlichen Nydamboots, der 2013 unter dem Namen „Nydam Tveir“ seinen Stapellauf erlebte und 2014 bei der Ruderregatta des E.on Hansecups in Rendsburg für Aufsehen sorgte.

Viele Vereinigungen befassen sich auf ganz unterschiedliche Art speziell mit der Segelschifffahrt, die über Jahrhunderte das Leben an den Küsten von Nord- und Ostsee prägte. Auf der kleinen Insel Kalvø in der Genner Bucht nördlich von Aabenraa sind die Gebäude der Jørgen Bruhn Werft zu sehen, wo einst Klippersegler vom Stapel liefen. Der Verein „Det maritime Kalvø“ betreibt dort ein Museum, das über die Geschichte des Werftgründers, Kapitän und Reeder Jørgen Brun, informiert und einmal jährlich am Werfttag im August ein größeres Publikum anlockt. In den Museumshäfen in Flensburg und Kappeln haben sich Eigner historischer Schiffe zusammengeschlossen. Während die Museumshäfen die maritime Historie aus der Perspektive der segelnden Küstenschifffahrt betrachten, fokussieren andere, wie der Verein Klassische Yachten Flensburg oder die Werft des Flensburger Silberfabrikanten Oliver Berking, auf die Geschichte des Segelsports.

### **Das Interreg 4A Projekt „Kongelig Classic und Maritimes Erbe“**

Im Mittelpunkt eines von der EU geförderten Projektes mit dem Titel „Kongelig Classic und Maritimes Erbe“ steht eine eingehende Erschließung der maritim-historischen

Szene und die Steigerung des touristischen Potentials der Region durch die bessere Außendarstellung der Szene. Projektpartner des Interreg-Projektes sind die Touristikagenturen der Städte Flensburg, Sønderborg und Aabenraa und die Schifffahrtsmuseen in Flensburg und Aabenraa. Kurz nachdem die Fördersumme bewilligt war, wurde im Spätsommer 2012 die erste Kongelig Classic 1855-Regatta veranstaltet. Diese Regatta von historischen Berufsfahrzeugen und klassischen Yachten, die jedes Jahr Ende August/Anfang September stattfindet, sollte keine reine Sportveranstaltung für die Seglerszene sein, sondern vor allem einen touristischen Mehrwert darstellen und Besucher auch im Spätsommer in die Region locken. Fördermittel des Projektes wurden u. a. dafür verwendet, Spielstationen zu bauen, an denen Kinder verschiedene Aspekte des Segelns spielerisch erleben können.

Besonders beliebt ist zum Beispiel die Station „Kraftmeier“, an denen verschiedene Techniken des „Dichtholens“ von Leinen anhand eines Anker-spills und einer Wansch erprobt werden. Auch die aus Fördermitteln finanzierte Ausstellung „Am Anfang war die Lust“ zur Geschichte des Segelsports in Deutschland und Dänemark erfreute sich großer Beliebtheit.



Abb. 1: Die Segelsport-Ausstellung „Am Anfang war die Lust“ erfreute sich großer Beliebtheit (Foto: Overdick)

Zur Vernetzung der unterschiedlichen maritimen Institutionen wurde im Rahmen des Projektes „Kongelig Classic und Maritimes Erbe“ für zwei Jahre ein Volontariat am Flensburger Schifffahrtsmuseum finanziert, in dessen Rahmen ein Netzwerk der maritim-historischen Institutionen im deutsch-dänischen Grenzgebiet aufgebaut werden sollte. Dazu gehörte u. a. die Kartierung der unterschiedlichen Kompetenzen, die Ansprache der Netzwerkpartner und die Entwicklung und Redaktionsarbeit einer Homepage. Letztere soll auch dazu beitragen, durch den Zusammenschluss der Vereine und Museen das touristische Potential der deutsch-dänischen Grenzregion zu erhöhen. So entstand seit Februar 2013 Schritt für Schritt das Netzwerk Maritimes Erbe/Den Maritime Arv.

## Maritime Heritage East

Bei der Organisation des Netzwerkes orientierten wir uns anfangs an einem ähnlichen Projekt zur Vernetzung maritimer Institutionen an der englischen Ostküste. Das Netzwerk Maritime Heritage East ist ein Zusammenschluss von über 30 Museen in den Grafschaften Essex, Suffolk und Norfolk. In einer zweijährigen Förderperiode wurde eine Initiative gestartet, die die regionale und nationale Bedeutung maritimer Themen hervorheben sollte. Durch eine Fragebogenaktion unter den teilnehmenden Institutionen wurden die Sammlungsbestände nach Objekten und Themen, aber auch Erfahrungen in Kooperationen mit anderen Anbietern abgefragt. Außerdem wurden regelmäßige Workshops abgehalten und die Homepage <http://www.maritimeheritageeast.org.uk/> eingerichtet, die Einblicke in die Arbeit der Netzwerkpartner bietet. Nachdem die Förderperiode ausgelaufen ist, trägt sich das Netzwerk nun durch finanzielle Beteiligung der Mitglieder.

Im Juni 2013 reisten wir mit einer Gruppe von Museumsmitarbeitern und Touristikern nach Great Yarmouth zum Time & Tide Museum, dessen Leiter James Steward das Netzwerkprojekt ins Leben gerufen hatte. Bei dem dreitägigen Aufenthalt besuchten wir zahlreiche Museen, die sich an dem Netzwerk beteiligen und hatten Gelegenheit, Anregungen für unsere Arbeit zu finden. Als ein Problem der gemeinsamen Arbeit stellte sich



*Abb. 2: Exkursion nach East Anglia Great Yarmouth  
(Foto: Overdick)*

die große geographische Reichweite des Netzwerkes heraus. Vor allem ehrenamtlich geführte, lokale Museen haben nicht immer die Möglichkeit, weite Anreisewege auf sich zu nehmen, um an Abstimmungstreffen teilzunehmen, dennoch finden solche Treffen halbjährlich an unterschiedlichen Orten statt. Durch diese Dezentralisierung sollen turnusmäßig alle Teilnehmer die Möglichkeit haben, sich an den Absprachen zu beteiligen. Als Vorteil erwies sich die Möglichkeit, durch rechtzeitige Absprachen Themen für kommende Sonderausstellungen abzustimmen und sich bei der Beantragung von Fördergeldern gemeinsam zu bewerben.

## Das Netzwerk

Ähnlich wie bei Maritime Heritage East stand auch bei uns eine Fragenbogenaktion am Anfang der Netzwerkarbeit. Zusätzlich zu den Fragen nach den Sammlungsstrategien und Themen der Ausstellung wurde auch nach den Angeboten für das Publikum und nach Methoden der Öffentlichkeitsarbeit gefragt. Von den 32 Institutionen, die sich letztendlich am Netzwerk maritimes Erbe beteiligen, haben 24 den Fragebogen ausgefüllt. Bei der Auswertung fällt vor allem die große Vielfalt der gesammelten Objekte ins Auge. Das Spektrum reicht von Schiffsmodellen über Bücher, Zeitschriften und Fotomaterial bis hin zu echten Schiffen, die zum Teil auch noch in Fahrt sind. Eine ähnliche Vielfalt ergibt sich auch bei den Themen: Hier werden die ersten drei Gruppen vom Kunsthandwerk, Geschichte und Seemannschaft gebildet. Bei der Frage nach den Aktivitäten vereinheitlicht sich das Bild. 18% der Einrichtungen bieten Führungen an, 14% veranstalten Vorträge und 12% haben unterschiedliche Veranstaltungen in ihrem Programm.

Am Rande der zweiten Kongelig Classic Regatta Ende August 2013 fand ein erstes Treffen von Vertretern der am Netzwerk beteiligten Institutionen statt. Bei diesem Treffen wurde das Projekt noch einmal ausführlich vorgestellt und erste Ideen gesammelt, welchen Nutzen das Netzwerk für die Teilnehmer haben könnte. Im zweiten Teil des Treffens wurden das Schifffahrtsmuseum und das Landprogramm der Kongelig Classic besucht. Bei diesem und den weiteren Treffen stand der fachliche Austausch immer gleichbedeutend mit Überlegungen, wie man gemeinsam das Interesse am maritimen Erbe wecken kann. Ein zweiter Workshop mit 23 Teilnehmern aus 17 Institutionen fand im November 2013 im Schifffahrtsmuseum Aabenraa statt. Alle Partner nutzten die Gelegenheit, sich und ihre Projekte vorzustellen. Nach einer Besichtigung des Museums reflektierten die Teilnehmer in Gruppen die Themen „Events“, „Forschen und Ausstellen“, „Fortbildung“, „Marketing und Organisation“. Da die einzelnen Gruppen zentrale Ideen unabhängig voneinander formulierten, hatten wir eine fundierte Übersicht, welche Schwerpunkte die Netzwerkarbeit haben könnte. So wurde die Idee, sich gemeinsam an größeren Veranstaltungen zu beteiligen unter dem Stichwort „Events“ genannt. Diese Idee wurde beim Landprogramm der Kongelig Classic 2014 auch umgesetzt. Man verabredete außerdem, bei fachlichen Fragen, die im Alltag aufkommen, zusammenzuarbeiten. Beim dritten Workshop in Cathrinesminde standen die Präsenz des Netzwerkes im Internet und der gemeinsame Auftritt beim Landprogramm der Kongelig Classic auf dem Programm. Stefanie Robl, Leiterin des Schifffahrtsmuseums Aabenraa, stellte die Initiative dänischer Seefahrtsmuseen vor, die sich unter dem Namen „Sjøfartspulje“ zusammengeschlossen hatten. Ausgehend von der Homepage

dieses Netzwerkes wurde über die im Aufbau befindliche Homepage gesprochen. Außerdem wurden Ideen gesammelt, welchen Beitrag die Teilnehmer zum Landprogramm der Kongelig Classic beitragen könnten. In einem vierten Workshop im November 2014 ging es u. a. über die weitere touristische Nutzung des Netzwerkes. Der Workshop fand im NordseeMuseum Nissenhaus in Husum statt.



*Abb. 3: Workshop in Cathrinesminde (Foto: Overdick)*

Als gemeinsame Internetplattform wurde mittlerweile die deutsch-dänische Homepage des Netzwerkes [www.maritimeserbe.eu/www.denmaritimearv.eu](http://www.maritimeserbe.eu/www.denmaritimearv.eu) online gestellt. Die einzelnen Institutionen sind hier mit Bildern und Texten vertreten und über Google-Maps geografisch erfasst. Auf einer Forumsseite wird über vergangene Veranstaltungen berichtet. Um auf die neue Homepage aufmerksam zu machen, wurden Flyer gedruckt, auf denen die neue Homepage beworben wird.

Als eine weitere Idee, wie sich die maritim-historische Szene in der Öffentlichkeit präsentieren könnte, wurde eine gemeinsame Präsenz bei größeren Veranstaltungen genannt. Eine Gelegenheit hierzu bot sich bei der Kongelig Classic-Regatta. Die Regatta fand vom 29. August bis zum 1. September 2014 statt. Im Zielhafen Aabenraa präsentierten sich einige Partner in eigenen Zelten. Das Sylter Heimatmuseum und die Robbe & Berking Classics-Werft stellten Objekte zur Verfügung. Andere Partner, wie das Maritime Center Svendborg, schickten Informationsmaterial. Auf diese Weise konnten die Besucher des Landprogramms sich über die maritim-historischen Angebote in der Region informieren. Auch die Ausstellung zur Geschichte des Segelsports in der Region wurde wieder gut vom Publikum angenommen.

### **Perspektiven**

In den letzten zwei Jahren ist mit dem Netzwerk Maritimes Erbe ein Zusammenschluss von ehrenamtlich betriebenen Vereinen und professionellen Museen entstanden, der

die maritim-historische Vielfalt der deutsch-dänischen Region sichtbar werden lässt und die Teilnehmer in einen konstruktiven Austausch miteinander bringt. Bei den Treffen wurde immer wieder deutlich, dass die Museen von den privat betriebenen Vereinen profitieren können und dass es ein Bedürfnis nach gegenseitigem Austausch gibt. Wo die Museen in den Bereichen Ausstellungspräsentation und Forschung helfen können, verfügen die ehrenamtlichen Akteure über Erfahrungen und Kenntnisse, die den Museen helfen, ihr Wissen zu fundieren und lebendig zu präsentieren. Mit der Homepage wurde ein erster Anreiz geschaffen, sich nach außen hin zu präsentieren und auch für Dritte die Vielfalt übersichtlich darzustellen. Der Workshop im NordseeMuseum Nissenhaus im November war das letzte Treffen, bevor die Förderperiode des Interreg-Projektes ausläuft. Hier wurde ein Programm vorgestellt, in dessen Rahmen die Zusammenarbeit weiterlaufen kann. Denkbar ist, dass die einzelnen Teilnehmer jeweils Gastgeber von Workshops werden, in denen auch Fortbildungen zu ausgesuchten Themen angeboten werden. Aus touristischer Hinsicht wäre es sinnvoll, die Veranstaltung von Events und Ausstellungen stärker miteinander abzustimmen und gemeinsam zu bewerben.

## **Bericht zur Mitgliederversammlung der Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V. am 14. Juni 2014 im Museum des Kreises Plön**

*Nina Jebesen/Guntram Turkowski*

Dreizehn Mitglieder trafen sich am 14. Juni zur Mitgliederversammlung der Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V. im Museum des Kreises Plön. Bevor die Sitzung begann, begrüßte die Leiterin des Museums, Julia Meyer, alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf dem Vorplatz des Museumsgebäudes und berichtete anhand einer Figur von Graf Rantzau und einer Landkarte Plöns aus dem 17. Jahrhundert über die geschichtliche Entwicklung der Stadt und des Museums. Bei einem anschließenden Rundgang durch das Museum erläuterte Frau Meyer die verschiedenen thematischen Ausstellungsräume: Ur- und Frühgeschichte, norddeutsche Glaskunst, Zunftwesen (Dauerausstellungen), Brautkleider (Sonderausstellung). Außerdem wies Frau Meyer im Rahmen der Führung auf spezielle Museumsaktionen hin, die von Ehrenamtlern

betreut oder ausgerichtet werden und die sich inhaltlich an den Ausstellungen orientieren. Als Beispiele nannte sie den Slawen- und Wikingertag oder auch das Erlernen von historischen Arbeitstechniken.

Nach der ca. einstündigen Führung gab es in einem der Ausstellungsräume einen mit Kaffee und Kuchen eingedeckten Tisch, an dem alle 13 Mitglieder Platz nahmen. Nachdem sich kurz gestärkt wurde, begrüßte der 2. Vorsitzende Guntram Turkowski die Anwesenden. Er wies darauf hin, dass der 1. Vorsitzende Thomas Overdick aus beruflichen Gründen nicht an der Sitzung teilnehmen konnte und Guntram Turkowski als 2. Vorsitzender die Leitung der Sitzung gerne übernehme. Er stellte die satzungsgemäße und fristgerechte Einberufung sowie die Beschlussfähigkeit der Mitgliederversammlung fest.

Nachdem es eine Ergänzung zur Tagesordnung gegeben hatte, Anne Czichowski in den Beirat aufzunehmen, verschoben sich ab TOP 13 alle weiteren Tagesordnungspunkte um einen Punkt nach hinten.

Zum Protokoll der letzten Mitgliederversammlung gab es hingegen keine Ergänzungen und Berichtigungen, so dass ein Bericht des Vorstandes erfolgen konnte.

Seit der letzten Mitgliederversammlung am 08. Juni 2013 im Freilichtmuseum Molfsee – Landesmuseum für Volkskunde, an der 15 Mitglieder teilnahmen, haben Vorstand und Beirat zwei Mal getagt (07.11.2013 und 27.02.2014). Es wurde dabei beschlossen, dass die zukünftigen Vorstands- und Beiratssitzungen in Rotation in Kiel und Flensburg stattfinden werden, um den Mitgliedern aus dem nördlichen Landesteil die Teilnahme zu erleichtern. Die Herbstexkursion der GVSH fand am 20.10.2013 auf dem Flensburger Museumsberg (Führung von Dr. Michael Fuhr) und im Schifffahrtsmuseum Flensburg (Führung durch Dr. Thomas Overdick) statt.

Die GVSH hat derzeit 142 Mitglieder. Weiterhin werden Pflichtexemplare der TOP an die Universitätsbibliothek Kiel, die Schleswig-Holsteinische Landesbibliothek, das Landesarchiv Schleswig-Holstein und an die Deutsche Bibliothek versendet. Nils Hansen hat die langjährige Redaktionsarbeit für die TOP nun fast gänzlich an Anne Czichowski übergeben.

Seit Februar 2014 existiert eine Arbeitsgruppe „Homepage“, die aus Julia Schramm, Thomas Overdick und Guntram Turkowski besteht. Ihr Ziel ist eine Modernisierung der Homepage der GVSH, sowohl in inhaltlicher, wie auch in gestalterischer Hinsicht. Julia Schramm stellte den Mitgliedern die entsprechenden Überlegungen vor. Diese stießen einhellig auf Zustimmung, so dass nun an dem Projekt weitergearbeitet werden kann. Die technische Umsetzung erfolgt mit dem frei zugänglichen Redaktionssystem Wordpress. Zur Ausgestaltung der neuen Homepage dürfen

Mitglieder und Institutionen Fotos aus den verschiedenen volkskundlichen Arbeitsbereichen gerne an die Mitglieder der Gruppe oder die Geschäftsführerin senden.

In diesem Zusammenhang wurde auch das Logo der GVSH noch einmal erklärt: Karl-S. Kramer verwendete die Darstellung von einem Kreis mit einem Punkt immer in seinen Einführungen in das Fach. Der Kreis symbolisiert die Gemeinschaft und der Punkt darin den Einzelnen.

Nach dem Bericht der Kassenführung, vor allem über die langwierige Umstellung auf das SEPA-Verfahren, und dem Bericht der Kassenprüfung, wurden Vorstand und Kassenwartin bei Enthaltung des Vorstandes einstimmig entlastet. Turnusgemäß standen Wahlen an: Thomas Overdick wurde in Abwesenheit als 1. Vorsitzender bestätigt. Auch die Kassenführung wurde in der Person von Claudia Ohlsen in ihrem Amt bestätigt. Die beiden Beisitzer, Nils Hansen und Karen Precht, stellten sich wieder zur Wahl und wurden einstimmig wiedergewählt. Der erste Kassenprüfer, Matthias Bunzel, wurde in Abwesenheit in seinem Amt bestätigt. Zusätzlich dazu wurde Anne Czichowski unter TOP 13 einstimmig in den Beirat gewählt.

Nach den Wahlen gab es einen Ausblick auf die geplanten Aktivitäten. Am 15. November 2015 findet die alljährliche Herbstexkursion der GVSH statt. Es werden auf Vorschlag von Matthias Bunzel das Heimatmuseum Brunsbüttel sowie die Schleusenmeile Brunsbüttel besucht. Einladungen erfolgen einzig über E-Mails an alle Mitglieder, deren E-Mail Adresse der GVSH vorliegen. Hier noch einmal der gesonderte Hinweis an alle Mitglieder – bitte übermitteln Sie, wenn noch nicht geschehen, Ihre E-Mail Adresse an die Geschäftsführerin Dr. Nina Jebesen!

Neben der Herbstexkursion sind Vorstand und Beirat damit beschäftigt Tagungen und Symposien zu planen, die dann immer eng an eine der GVSH nahestehenden Institutionen gebunden sein müssten. Über konkretere Schritte wird in der nächsten Vorstands- und Beiratssitzung gesprochen.

## **Preisgekrönt!** **Das neue Flensburger Rum-Museum**

*Thomas Overdick und Susanne Grigull*

Am 29. Juni 2014 hat das Flensburger Schiffahrtsmuseum die seit 2011 geschlossene Abteilung des Rum-Museums als multimedialen Erlebnisraum wiedereröffnet. Gleichzeitig wurde mit der „Flensburger Handelsroute“ ein neuer Rundgang durch das Schiffahrtsmuseum eingeweiht, auf dem sich die Besucher auf die Spuren der großen Flensburger Kaufmannsfamilien begeben können.

Das neue Rum-Museum befindet sich wie das alte im historischen Kellergewölbe des Zollpackhauses, also dort, wo jahrzehntelang der Pure Rum aus Westindien zwischengelagert wurde. Von jetzt an eröffnet sich dem Besucher hier eine ganz neue Welt. Sie erzählt von Zucker und Rum, von Handel und Schiffen und vor allem von Menschen und ihren Geschichten und Schicksalen. Auf drei Bildschirmen verteilt läuft ein rund 18-minütiger Film, der immer zur vollen und halben Stunde beginnt. Der Film nimmt die Besucher mit auf eine Reise durch die Zeit. Mit modernster Filmtechnik wurden historische Gemälde und Druckgrafiken dreidimensional animiert und zum Leben erweckt. Kleine Spielszenen vermitteln Eindrücke des vergangenen Lebens. Das Ergebnis ist eine ebenso fundiert recherchierte wie packend erzählte Dokumentation der Flensburger Rum-Geschichte. Das neue Konzept ist kein klassisches Museumskino, wo die Besucher hinter einem schwarzen Vorhang verschwinden. Vielmehr verwandelt die Filminstallation den Rum-Keller in einen multimedialen Erlebnisraum, der die Sinne vielfältig anspricht. Während der Film läuft, betonen Lichtspots relevante Exponate an den Seiten des Raumes: Fässer, Pumpen, Filter, Kannen, Abfüllanlagen und reproduzierte Gemälde und Porträts von Flensburger Schiffen, Kapitänen, Seemännern und Kaufleuten.

Das Konzept für die Filminstallation hat Sönke Lassen, Geschäftsführer und Regisseur der Flensburger Forward Filmproduktionsgesellschaft, in enger Abstimmung mit dem Flensburger Schiffahrtsmuseum entwickelt. Die Leitfrage war: Wie kann die Flensburger Rum-Geschichte aus der persönlichen Perspektive beteiligter Akteure erzählt werden? Dieser Perspektivwechsel sollte der Präsentation im Rum-Museum einen gänzlich anderen Akzent verleihen, als die Erzählung der Ausstellungen „Hafen & Höfe“ und „Sklaven, Zucker, Rum“, in denen bereits Teile der Rum-Geschichte im Schiffahrtsmuseum präsentiert werden. Gleichzeitig galt es, die Rum-Geschichte als Teil der Flensburger Handelsgeschichte zu erzählen, also die Bedingungen aufzuzeigen, die dazu führten, dass sie Flensburg im 18. Jahrhundert auf den Westindienhandel

einlassen konnte, und auch darzustellen, wann und wie dieses Kapitel der Stadtgeschichte Ende 1990er zu Ende ging.

Grundlage des Films ist die Familien- und Firmengeschichte der Flensburger Schiffer- und Kaufmannsfamilie Dethleffsen. Die kontinuierliche Geschichte dieser alteingesessenen Familie spiegelt nicht nur 275 Jahre Flensburger Seefahrts- und Handelsgeschichte wider, sondern sie ist auch schon seit Jahren in einer Reihe von Objekten in der Sammlung und den Ausstellungen des Flensburger Schifffahrtsmuseums präsent. – Ein spannender Anknüpfungspunkt für das neue Konzept des Rum-Museums und eine gute Möglichkeit, den Film mit den Ausstellungen zu verbinden.



Doch wer waren – und sind – die Dethleffsens? 1667 wurde Hans Detleffsen in Großsolt als drittes Kind eines gleichnamigen Kleinbauern geboren. Da der väterliche Hof an den älteren Bruder ging, zog Hans in die nahegelegene Stadt Flensburg und wurde Seemann. Seine ältesten Söhne folgten seinem Beispiel. Die Familie Dethleffsen musste so manchen Schicksalsschlag verkraften. Vater und Söhne starben auf See. Der jüngste Sohn aber, Christian, gründete 1738 am Südermarkt ein Kolonialwarengeschäft. In mehr als einem Jahrhundert baute er dieses zu einem überregional tätigen Handelshaus auf. Inzwischen am Holm (heute Holmpassage) ansässig, vertrieb Christian von hier Ziegelsteine und Dachpfannen nach Kopenhagen, Flensburger Branntwein und Eichenholz nach Norwegen, Getreide und Fleisch von der schleswig-holsteinischen Westküste in den Ostseeraum oder Proviantware nach Westindien. Da der Westindienhandel besonders einträglich war, eröffnete sein Sohn Hans ein Handelskontor auf St. Thomas. Von nun an handelt das Handelshaus Dethleffsen

auch mit Zucker und Rum. Die Nachfolger hielten es ebenso. Die Geschäftsräume am Holm wurden erweitert und in den Kellerräumen eine Branntwein-Destillation errichtet. 1862 war das Unternehmen so groß geworden, dass die Söhne Diederich und Hermann Georg gemeinsam die Leitung übernahmen. 1870 beschlossen die Unternehmer, das Familienunternehmen nach Branchen zu teilen. Der Handel mit Kolonialwaren wurde ganz aufgegeben, Diederich führte den Firmennamen Chr. Dethleffsen weiter und übernahm den Holzhandel – heute HBK-Baustoffhandel. Hermann gründete die Firma Herm. G. Dethleffsen, Vorläufer der heutigen HGDF-Familienholding. Namhafte Produkte der Konkurrenz wie Bommerlunder oder Balle wurden übernommen. In der Wiederaufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg folgten weitere Übernahmen (Hansen, Alleinvertrieb Linie Aquavit etc). Doch schon ab 1976 orientierte man sich parallel dazu neu und beteiligte sich an den Flensburger Nachrichten oder der Firma Queisser. 1984 wurde die Holding „Dethleffsen Beteiligungs AG & CO KG“ gegründet. Noch kurz vor dem 250jährigen Firmenjubiläum (1986) hatte die Holding Hansen-Rum komplett übernommen. 1998 erfolgte dann jedoch der gezielte Ausstieg aus dem Stammgeschäft – der Spirituosenzweig wurde an die Berentzen Brennereien in Niedersachsen verkauft – zugunsten anderer Anteilsankäufe (Flensburger Brauerei, Förde Reederei, Schleswig-Holsteinischer Zeitungsverlag, Agitalis Seniorenwohnanlagen, Beyersdorf u. a.). Es erfolgte also ein vollständiger Wandel des Sortiments bei gleichzeitiger Treue zum Standort Flensburg. Der Film erzählt aber nicht nur eine Familienchronik, sondern stellt auch die besonderen Kaufmannswerte dar, die nicht nur die Dethleffsens über Generationen geprägt haben.

Die Neueinrichtung des Rum-Museums war ein willkommener Anlass, die weit verzweigte Familien- und Firmengeschichte der Dethleffsens noch einmal eingehend zu untersuchen. Zu diesem Zweck öffnete die Familie dem Projektteam des Museums – bestehend aus der Volkskundlerin Julia Schramm sowie der wissenschaftlichen Museumsmitarbeiterin Susanne Grigull – ihr Archiv. Zwischen August 2013 und Januar 2014 wurden gemeinsam Dokumente und Archivalien durchforstet, Exponate gesichtet und Interviews mit Zeitzeugen geführt – letztere sind nun in Ausschnitten in einer Videostation in der Abteilung „Sklaven, Zucker, Rum“ integriert.

Das Rum-Museum ist kostenlos für jeden zugänglich. Möglich machen das die großzügigen Spenden der Familienzweige HGDF-Dethleffsen und HBK-Dethleffsen. „Wir sind Teil der lebendigen Geschichte einer Flensburger Kaufmannsfamilie, die über Generationen Lebenserfahrung, Heimatverbundenheit und Sachverstand vom Vater auf den Sohn weiterreicht. Traditionsbewusstsein wird in uns durch Erzählungen und Erinnerungen wach- und hochgehalten. Diese Erfahrung können wir nun mittels

dieser Ausstellung mit anderen teilen“, erklärte Hayo Dethleffsen, Inhaber von HBK-Dethleffsen, in einem Gespräch. Hermann Dethleffsen, geschäftsführender Gesellschafter der HGDF-Familienholding ergänzte: „Mit einem einzigen Kaufmannsschiff fing alles an. Die Familien- und Firmengeschichte ist Teil von Flensburgs Schifffahrtsgeschichte.“ Der Film kam offenbar auch bei den Cannes Corporate Media & TV Awards gut an, wo jährlich die weltbesten Wirtschaftsfilme, Online-Medien und TV-Dokumentationen prämiert werden. Im Oktober 2014 wurde die Filminstallation hier mit dem Silbernen Delphin ausgezeichnet!

Zu den Neuerungen im Flensburger Schifffahrtsmuseum zählt auch der neue Museumsrundgang der „Handelsroute“. Sie umfasst zwölf Stationen und führt durch die Abteilungen „Hafen & Höfe“ und „Sklaven, Zucker, Rum“. Auf Basis ausgewählter Objekte, die einen engen Bezug zu den großen Flensburger Kaufmannsfamilien haben, wird die Handels- und Seefahrtsgeschichte auf einer persönlichen Ebene erzählt. Highlights sind dabei die Neuinszenierung der Flensburger Handelswaren mit einer interaktiven Ratestation sowie ein Filmterminal mit Zeitzeugeninterviews über die Flensburger Rum-Geschichte. In fünf kurzen Videos erzählen Flensburger Persönlichkeiten wie Renate Delfs, Kurt Grün (Hansen Rum) oder Hans Dethleffsen von ihren Erinnerungen an die Rumstadt Flensburg. Die „Handelsroute“ ergänzt das neue Rum-Museum auf wunderbare Weise. Die Besucher können hier ausgewählte Exponate, die bereits im Film vorkommen, wiederfinden und im Original erleben. Bekannte Objekte können so noch einmal ganz neu entdeckt werden. Herausragende Exponate sind hierbei u. a. ein Gesangbuch aus dem Jahr 1703, das die dramatische Geschichte eines Piratenüberfalls erzählt, oder das prächtige Votivschiff der „Urania“, in dem sich Dank und Demut, aber auch Stolz und Selbstbewusstsein eines Schiffers und Kaufmanns widerspiegelt. Um die „Handelsroute“ auch Kindern zwischen 8 und 12 Jahren zu erschließen, hat das Schifffahrtsmuseum ein 28-seitiges Begleitheft mit Rätseln, Fragen, Mal- und Bastelbögen erstellt, die helfen, dass die jungen Besucher die Geschichte nicht nur begreifen, sondern auch in ihre eigene Welt transportieren können. Das Begleitheft kann im Museum gegen eine kleine Schutzgebühr erworben werden.

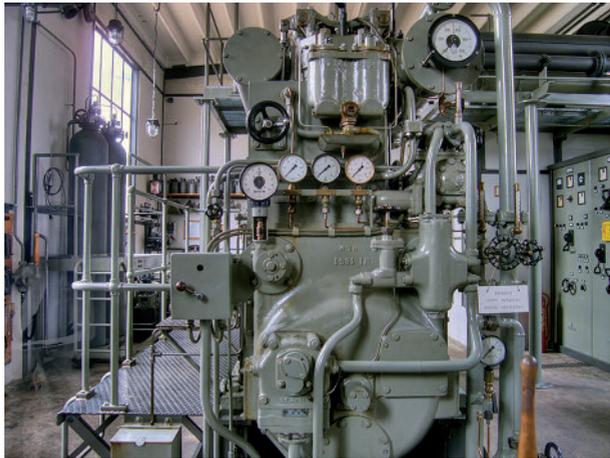
## Das Maschinenmuseum Kiel-Wik

*Katharina Schuchardt*

Im Kieler Stadtteil Wik liegt das Maschinenmuseum, das sich direkt gegenüber den Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals befindet. Dort wird mehr als ein Jahrhundert Maschinenbaugeschichte anschaulich und lebendig dargestellt. Der Blick richtete sich dabei stets auf Kiel als ehemals bedeutender Werften- und Marinestandort.<sup>1</sup>

Das Museum geht auf die Privatinitiative des ehemaligen Kieler Berufsschullehrers Peter Horter und seines früheren Schülers Frank Stobbe zurück, die das Projekt in den 1980er Jahren begannen. In einem ersten Schritt erfolgte das Zusammentragen ausgedienter Maschinen aus Kieler Betrieben und deren Instandsetzung in den ersten Räumlichkeiten des Museums. Dabei konnten Besucher von Anfang an den Arbeitenden über die Schulter blicken. 2005 wandelte sich die begehbare Sammlung in die Stiftung Maschinenmuseum Kiel-Wik.

Der Standort des Museums ist bereits ein Teil Kieler Geschichte, denn es liegt auf dem Gelände des ehemaligen Gaswerks im Stadtteil Kiel-Wik. Dieses wurde als zweites Gaswerk Kiels 1913 eröffnet und war bis 1966 (als die Stadt ihre Gasversorgung umrüstete) in Betrieb (Vgl. Wöhlk/Wöhlk 2013: 125). Der Lokschuppen des Gaswerks bildet seit 1985 das erste Gebäude, in dem Peter Horter und sein ehrenamtliches Team ihre Arbeit aufnahmen. Später folgte der Erwerb der ehemaligen Kompressorenhalle des Gaswerks, dessen Innenleben in den 1990er Jahren verschrottet wurde und seitdem das zweite Gebäude des Museums darstellt (Vgl. Wöhlk/Wöhlk 2013: 127). Der dritte und neueste Teil kam mit dem ehemaligen Uhrenhaus des Gas-



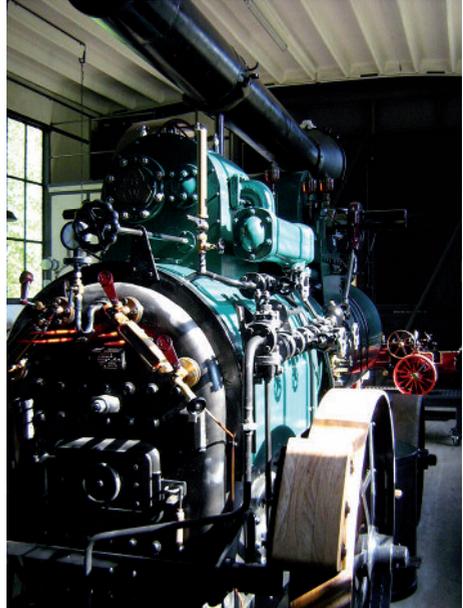
*Abb. 1: U-Bootdiesel 1944 (Foto: Schuchardt)*

<sup>1</sup> Siehe Homepage des Maschinenmuseums:

<http://www.maschinenmuseum-kiel-wik.de/museum/museum.htm> (26.10.2014).

werks im Frühjahr 2013 hinzu, das an die Kompressorenhalle angegliedert ist. Der ursprüngliche Grundriss wurde bei der Renovierung der Hallen beibehalten, die heute im Charme des Industriestils der 1920er Jahre erstrahlen.

Im ursprünglich ersten Gebäude des Museums befindet sich heute eine Ausstellung mit Motorentechnik aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Highlight dieses Raumes stellen ein U-Boot Dieselmotor und eine acht Tonnen schwere Dampflokomobile dar, die bei thematisch-einschlägigen Veranstaltungen unter fachkundiger Führung in Betrieb zu sehen sind. Dem Lokschuppen schließt sich die begehbare Museumswerkstatt an, in der die Maschinen restauriert und Anfertigungen für Sonderausstellungen hergestellt werden und wo die Besucher teilweise an den Thementagen auch selbst Hand anlegen können. Dies ist einer der Schwerpunkte des Museums: In den Besuchern soll einerseits allgemein das Interesse für Technik geweckt werden und andererseits soll die Auseinandersetzung mit der Technik erfolgen, die uns im Alltag überall begegnet. Kurz gesagt, die Kulturgeschichte der Technik steht im Mittelpunkt der Museumsarbeit.



*Abb. 2: Dampflokomobile (Foto: Schuchardt)*

In der Kompressorenhalle erwartet die Besucher eine alte Kesseldampfmaschine, die aufgrund ihrer Größe den Blickfang der Halle bildet. In dieser Halle befinden sich eine Dauerausstellung zur historischen Maschinentechnik mit besonderem Bezug zu Kiel und eine Transmissionswerkstatt aus der Zeit um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Neben der Möglichkeit, verschiedene historische Werkzeugmaschinen auch mit Muskelkraft zu bewegen, befindet sich dort ein Ottomotor als Antriebsmaschine und die Werkzeugmaschinen werden mittels Transmission zum Leben erweckt. Dieses wird bei einer Führung nicht nur anschaulich demonstriert, sondern auch mit historischen Bildern aus damaligen Werkstätten visuell erläutert.

Im dritten Gebäude des Museums, dem Uhrenhaus, werden als Höhepunkt das Großmodell eines Schiffsdampfkessels und eine Dampfmaschine ausgestellt, die die

älteste erhaltene Dampfmaschine aus Kieler Produktion von 1890 darstellt. Außerdem werden hier die wechselnden Sonderausstellungen gezeigt. Zusätzlich stehen hier Vitrinen mit kleinen historischen Messgeräten, deren Funktion allmählich in Vergessenheit gerät. Seit April 2014 befindet sich im Uhrenhaus ebenfalls ein Sonderbereich mit einer Schauwerkstatt historischer Werkzeugmaschinen im Stil der 1950er Jahre. Alle drei Museumsgebäude weisen somit ihren eigenen, unverwechselbaren Charakter auf und verfolgen eine unterschiedliche Schwerpunktlegung im Bereich Technik und Technikgeschichte.

Alle Maschinen wurden von Peter Horter und seinem ehrenamtlichen Team restauriert und in ihrer ursprünglichen Funktionalität wieder hergestellt. Die Besucher erwartet historische Technik in Betrieb mit der Möglichkeit zum Anfassen und Mitmachen. Dies kann besonders gut an den wechselnden Thementagen erlebt werden, die an jedem dritten Sonntag im Monat stattfinden. Des Weiteren finden regelmäßig Sonderausstellungen zu technischen Themen oder Aspekten statt, die mit Kiel zu tun haben. Für 2015 wird beispielsweise eine große Sonderausstellung zur Kaiserlichen Marine im Maschinenmuseum konzipiert und vorbereitet. Zusätzlich finden zu den Dauer- und Sonderausstellungen im Museum Lesungen, Kunstausstellungen, Workshops und (Kinder-) Geburtstage statt, sodass ein vielfältiges Kulturangebot realisiert wird.

Zu den regelmäßigen Gästen des Museums gehören nicht nur Fachkundige und Technikinteressierte, sondern auch Menschen, die bisher mehr unbewusst mit Technik in Kontakt gekommenen sind. Das Museum befindet sich im Spannungsfeld zwischen Museumsarbeit und touristischem Freizeitvergnügen. Besonders Familien nutzen die Themensonntage gerne für einen gemeinsamen Ausflug, da das Museumsteam unterhaltsam und kompetent durch die Ausstellungen und Themensonntage führt und die Kinder angehalten werden, mitzumachen. Das Maschinenmuseum versteht sich als außerschulischer Lernort, wo die jüngsten Besucher angesprochen und eingebunden sowie an Technik herangeführt werden sollen.

Für das leibliche Wohl sorgt das Café Schraube im Uhrenhaus. In den Sommermonaten bietet das Gartencafé auf dem Gelände des Museum einen schönen Blick auf den Nord-Ostsee-Kanal und lädt zum Erholen ein.

Neben der Technik stehen die Technikgeschichte, die Funktionalität und die Bedeutung der Maschinen für die frühere Alltagskultur im Vordergrund. Mittels Führungen wird den Besuchern anhand von Bildern und Objekten immer vor Augen geführt, wie früher produziert und gearbeitet wurde. Der heutigen mit Computern und Automatisierung aufgewachsenen Generation soll die Bedeutung der Maschinen für die

wirtschaftliche Entwicklung vor über 100 Jahren verdeutlicht werden, weil die Erfindung neuer Maschinen zu veränderten Produktionsstrukturen führte (Vgl. Gall 2011: 2), die alle Bereiche des täglichen Lebens erfassten.

Die 13 Tonnen schwere Kesseldampfmaschine in der Kompressorenhalle stellt ein solches Beispiel dar. Kesseldampfmaschinen wurden als erste Antriebsmaschinen in Fabriken verwendet. Sie ermöglichten mittels Transmission den Betrieb weiterer Arbeitsgeräte, sodass diese nicht mehr von Hand betrieben werden mussten. Dieser Entwicklung folgte später der einfacher zu bedienende und ungefährlichere Ottomotor, der in der Transmissionswerkstatt des Museums in seiner ursprünglichen Funktion in Betrieb erlebt werden kann. Die Besucher können am Beispiel einer Glühlampe den gesamten Energieumwandlungsprozess zur Erzeugung des elektrischen Stroms verfolgen. Erstaunt stellen sie fest, dass die große Kesseldampfmaschine in der Kompressorenhalle gerade einmal so viel Leistung wie heute ein kleiner Fahrzeugmotor bringt.



*Abb. 3: Transmissionswerkstatt (Foto: Schuchardt)*

## Literaturverzeichnis

Gall, Lothar (Hg.) (2011)

Die industrielle Revolution in Deutschland. Enzyklopädie deutscher Geschichte, Band 48. München, 3. erw. Auflage.

Pieper-Wöhlk, Hannelore/Dieter Wöhlk (2013)

Der Kieler Stadtteil Wik. Erfurt.

## **Rede zur Neueröffnung der Fischhalle des Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseums am 25. April 2014**

*Doris Tillmann*

Knapp 40 Jahre nach der Eröffnung des Kieler Schifffahrtsmuseums in der historischen Fischhalle haben wir nun das Haus modernisiert und eine neue Dauerausstellung erarbeitet.

Ziel war es, nach langen Jahren des Besucherrückgangs dem Publikum wieder attraktive Ausstellungen und Serviceeinrichtungen zu bieten und damit den Kielern und ihren Gästen die maritime Geschichte unserer Stadt zu vermitteln.

Bei der Erstellung eines entsprechenden Konzeptes sprudelten viele Ideen. Sie reichten von neuen kulturhistorischen Interpretationen der Stadt- und Schifffahrtsgeschichte über innovative Didaktik bei der Sammlungspräsentation und interaktive museumspädagogische Ansätze für unterschiedlichste Zielgruppen hin zu neuen Funktionskonzepten der historischen Räumlichkeiten oder besucherorientierten Serviceeinrichtungen einschließlich moderner Marketingideen. Die Modernisierung unseres Museums ist ein ehrgeiziges Projekt, nicht nur, weil in den vergangenen Jahren die Ansprüche des Publikums gewachsen und museologische Standards gestiegen sind, sondern weil die räumlichen Kapazitäten der Fischhalle äußerst begrenzt sind. Und weil hier dennoch der einzige - und außerdem sehr authentische - Ort für eine umfassende Darstellung unserer maritimen Stadtgeschichte ist, haben wir uns entschieden, in einer sehr kompakten Präsentation möglichst viele konzeptionelle Ideen umzusetzen.

Die meisten von Ihnen haben ja schon die Möglichkeit genutzt, sich einen Überblick zu verschaffen und dabei gemerkt, dass es sich um ein eher klassisches Museumskonzept handelt. Hier stehen die Exponate aus der eigenen Sammlung, wie Gemälde, Schiffsmodelle, historische Plakate oder Originalboote im Mittelpunkt, und mit ihrer Hilfe wird die Geschichte Kiels als Hafenstadt, als Werften- und Marinestandort und als Stadt des Segelsports nachgezeichnet. Diese vier in der großen Halle präsentierten Hauptthemen folgen jeweils der Chronologie von etwa 150 Jahren maritimer Stadtgeschichte. Sie werden ergänzt von Kieler Sonderthemen, wie der Fische- reigeschichte, dem Nord-Ostsee-Kanal oder dem Matrosenaufstand von 1918 und von besonderen Sammlungsgruppen des Museums, wie der Marinemalerei oder dem historischen nautischen Gerät.

Mit dieser thematischen Schwerpunktsetzung bietet die Ausstellung Einblicke und Erklärungsansätze für Kiels besondere Geschichte, die zugleich exemplarisch ist für die gesellschaftlichen und politischen Prozesse seit Mitte des 19. Jahrhunderts überall

in Deutschland – hier aber eben mit maritimen Vorzeichen. Es geht um den Wandel durch Urbanisierung und Industrialisierung in einer Hafenstadt unter den Vorzeichen der wechselhaften deutschen Marinegeschichte, denn die Marine war der Motor der Kieler Stadtgeschichte. Diese Stadtgeschichte ist zugleich ein Lehrstück nationaler Geschichte, denn Kiel war Reichskriegshafen, war Schauplatz des Matrosenaufstandes, war unter nationalsozialistischer Herrschaft erneut Rüstungsstandort ersten Ranges, gehörte zu den am stärksten kriegszerstörten Städten Deutschlands und rühmte sich bald danach eines vorbildlichen demokratischen Neuanfangs und Wiederaufbaus. Und auch das Wirtschaftswunder brachte Kiel einen überregionalen beachteten Boom: Die Fördestadt war zeitweilig produktionsstärkster Schiffbaustandort der Welt und im Kalten Krieg bald auch wieder Marinestation. Immer wieder geht es in unserer Geschichte auch um die Auseinandersetzung mit der Rüstungsindustrie, die die Entwicklung Kiels bis in die Gegenwart durchzieht. Das zeigt uns eindrucksvoll auch der Blick aus dem Fenster unseres Museums zur Werft mit den dort liegenden U-Booten.

Kiels maritime Kompetenzen waren und sind von mehr als nationaler Bedeutung, wie diese Ausstellung belegt: international beachtete Innovationen im Schiffbau, speziell im U-Bootbau und bei nautischem Gerät wie Kreiselkompass oder Echolot, genauso wie der NOK als meist befahrene Wasserstraße der Welt oder Kiels Position als Fähr- und Kreuzfahrthafen und nicht zu vergessen die Kieler Woche als größtes Segelsport- und Volksfest des Nordens.

Es war unser Ziel, mit dieser Ausstellung Kiels Besonderheiten und Alleinstellungsmerkmale herauszuarbeiten, und zugleich zu erklären, wie die Stadt so wurde, wie sie eben heute ist.

Wir gehen dabei nicht nur der politischen Geschichte nach, sondern suchen nach kultur- und mentalitätsgeschichtlichen Erklärungsmustern, die sich speziell auf die maritimen Entwicklungen anwenden lassen: Es geht um die Frage nach der Faszination der Seefahrt und den Wertvorstellungen die sich dahinter verbergen, wie zum Beispiel um die Legendenbildung um das Fischerdorfes Ellerbek, um die Klischees, die mit der Matrosenfigur verbunden sind oder um die Ikonografie maritimer Bildmotive.

Eine Museumsausstellung ist zuallererst auch eine Präsentation der eigenen Sammlung, und in dieser Hinsicht haben wir einiges zu bieten. Zu nennen sind:

- die vielen hochwertigen, exakt gearbeiteten Schiffsmodelle, die alle ihre eigene Geschichte erzählen oder
- die umfangreiche Gemäldesammlung mit kunsthistorisch wertvollen maritimen Landschaften, die im Stil der impressionistischen Freilichtmalerei nach französischem Vorbild an der Förde entstanden (Stoltenberg, Burmester, Mißfeldt und Olde),

- oder die Marinemalerei mit politischem, meist sogar propagandistischem Inhalt, die wir hier als historische Dokumente kritisch in Augenschein nehmen (Saltzmann, Stöwer und Bohrdt),
- Schiffsportäts im naivem Malstil der Kapitänsbilder (Reimers oder Schmidt-Hamburg).
- dazu Plakate aus der eigenen Sammlung, Gebrauchsgrafik von höchster künstlerischer Qualität (Ottomar Anton, Caesar Klein und Max Pechstein).
- Im gegenständlichen Bereich werden die Darstellungen ergänzt durch historisches nautisches Gerät, etwa ein Jacobsstab als eines der ganz wenigen Originalexemplare in ganz Deutschland,
- dazu als besondere maritime Exponate kaiserliche Regattapokale der Kieler Woche.

Neu als Exponate in der Fischhalle sind die Originalboote: das Ellerbeker Fischerboot von 1910, das Beiboot eines Torpedobootes der Kaiserlichen Marine – wohl das letzte erhaltene Boot der Kaiserlichen Flotte überhaupt – zwei Segelboote: ein Pirat aus den 1950er Jahren und ein Finn Dhingy von den olympischen Wettbewerben 1972.

Kieler Museumsbesuchern alt bekannt und immer noch von mahnender Eindringlichkeit ist das Wracksegment eines Ein-Mann-U-Bootes, des sogenannten Seehundes, ein Kleinst-U-Boot aus der Endphase des II. Weltkriegs, das bei seinem Einsatz auf dem Grund der Förde geblieben und für seine Besatzung zum Sarg geworden ist. Der große Motor der Deutschen Werke dient als Exponat der Technikgeschichte, zugleich der Schiffbau- und Militärgeschichte. Und er ergänzt unsere drei Museumsschiffe an der Museumsbrücke als authentisches Sachdokument Kieler Seefahrtsgeschichte.

Wichtigstes Exponat ist die Fischhalle selbst, die wir durch die Raumgliederung mit der Betonung der Mittelachse wieder neu in Szene gesetzt haben. Die imposante und seinerzeit hoch moderne Fischauktionshalle von 1910 verdeutlicht den einstigen Stellenwert der Kieler Fischindustrie.

Die Ausstellungsgestaltung muss hier neben den an sie gestellten thematischen Anforderungen auch besonders auf die räumlichen Gegebenheiten der Halle eingehen. Das Hauptproblem, das sich hier stellte: Hier gab es wegen der schönen Arkadenbögen und der vielen Fenster keine Wände zum Hängen von Bildern. Wir entschieden uns also für eine Vitrinen- und Stellwandlandschaft, die bei maximaler Präsentationsfläche zugleich so viel Transparenz wie möglich auf die historische Architektur zulässt und dabei das Ineinandergreifen unterschiedlicher Themen verdeutlicht. Zum Gestaltungskonzept gehört auch die Einbindung weiterer Informationsmedien, wie Filme, Bilddateien mit historischen Fotos, Hörstationen, oder interaktive Elemente, die in das Ausstellungsmobiliar eingebaut sind.

Besonderes Element der Raumgestaltung ist die Porträtgalerie von Menschen der Kie-ler Stadtgeschichte vom Stadtgründer Graf Adolf IV. bis etwa zu Hein Dahlinger und anderen mit großen Fototransparenten in der hohen Decke der Halle, während man unten auf den Bänken in den dort eingelassenen Hörstationen deren Biografien lau-schen kann.

Vielleicht zum Schluss noch ein paar Zahlen zur Ausstellung: rund 150 Jahre Ge-schichte in 800 Exponaten, ca. 1000 historische Fotos auf Datenträgern, gesprochener und geschriebener Text als Zusatzinformationen auf ca. 50 Seiten, insgesamt auf 700 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche für eine Verweildauer von mindestens ein bis zwei Stunden.

Selbstverständlich haben wir uns um Barrierefreiheit und Mehrsprachigkeit be-müht. Wir suchen außerdem die Ansprache besonderer Besuchergruppen, zum Beispiel durch die Kinderausstellung. Geplant und technisch bereits in Vorbereitung ist ein komplexer Medienguide, der Führungen in verschiedenen Sprachen und zu unter-schiedlichen Spezialthemen oder für Besuchergruppen mit speziellen Interessen-schwerpunkten bietet.

Und damit sind wir bei den vielen Dingen, die noch nicht verwirklicht sind. Sie finden einiges in der Ausstellung, was noch nicht ganz fertig geworden ist, was noch nachgebessert oder optimiert werden soll, das ist der Zeitnot geschuldet, oder hat sich einfach bei der Konzeption nicht vorhersehen lassen. Wir arbeiten noch daran.

Neben der Ausstellung bieten wir den Besuchern jetzt auch einen zeitgemäßen Ser-vice mit moderner Kasse, Tresen und Shopbereich und natürlich die Gastronomie unter dem Namen „Der alte Mann“, der wir auch heute Abend das Catering zu verdanken haben – Sie erraten es leicht, der Name nimmt Bezug auf Hemmingways berühmtesten Fischer der Weltliteratur.

Doch bevor das Buffet eröffnet wird, möchte ich noch eine ganz wichtige Sache nicht vergessen, mein persönlicher Dank an alle, die am Gelingen des Projektes betei-ligt waren; und das sind nicht nur der schon erwähnte Förderverein und das Land für die Finanzierung oder die Kulturpolitik - einschließlich der wechselnden Dezernenten und Oberbürgermeister - für die Unterstützung und die Geduld, die sie bei dem langen Prozess aufgebracht haben.

Ganz oben auf meiner Liste für ein herzliches Dankeschön steht meine Kollegin Dr. Sandra Scherreiks, die bei uns die Leitung bei der Projektumsetzung übernommen hat, von vergaberechtlichen Verfahren über Baubesprechungen, wissenschaftliche Re-cherche, Exponatbearbeitung, Restaurierungsaufträge, Textverfassung, redaktionelle Bearbeitung, Koordinierung von Zeitplänen, Objekttransporte und Aufbau. Die Aus-stellung trägt ganz deutlich auch ihre Handschrift. Ganz herzlichen Dank Sandra, Du

hast hier ein unglaubliches Arbeitspensum absolviert, und ich freue mich besonders, dass Du nun auch langfristig fest zu unserem Team gehörst.

Und der Dank gilt natürlich auch den übrigen Kollegen unseres Teams, das nun über ein Jahr konzentriert an dem Projekt gearbeitet hat: Herr Friedemann, Herr Polley, Frau Ohrtmann, Frau Wierobski, Herr Stirkat, Herr Franke, am Anfang auch dabei Frau Seiler-Kroll und seit kurzem auch Frau Danker, im Archiv vor allem Herr Dr. Rosenplänter, Herr Freitag, Frau Kalweit aber auch alle anderen in der Kulturverwaltung, speziell in der Finanzverwaltung unseres Amtes.

Ich danke ebenso den Kollegen der Bauverwaltung, die dem Modernisierungsprojekt noch eine Grundsanierung des Gebäudes vorangestellt haben, Frau Wiesemann-Liese und Ihrem Team, Herrn Warthenpfehl, Herrn Holger Schmidt, Herrn Voss, Herrn Lorentzen, Herrn Rück wie allen daran beteiligten Abteilungen.

Die Stadtverwaltung hat das Projekt nicht allein umgesetzt, sondern es waren etliche externe Firmen beteiligt. Der Bau lag wie schon vordem der Warleberger Hof in den Händen unseres Architekten Herrn Günther Szymkowiak, der hier oft sehr überraschend mit tückischen Details zu kämpfen hatte und sie gemeistert hat - denkmalgerechte Restaurierung der Sandsteinportale, statische Herausforderungen in den Seitennischen oder Wassereintrüche im Keller. An der technischen Durchführung waren maßgeblich beteiligt die Firmen Taube und Görtz, Voss, Flenker Bau u.v.a.

Die Ausstellungsgestaltung mit allen Entwürfen für Mobiliar, grafische Entwürfe, Farbkonzept, Medienstationen etc. verdanken wir der Agentur Iglhaut und von Grote, insbesondere Frau von Grote, die auch bis zum Schluss mit bewundernswerter Ruhe die vielen Gewerke hier koordiniert hat. Ihre Agentur hat die Ästhetik dieser Ausstellung bestimmt, und erst jetzt, wo alles fertig ist, wird deutlich wie ausgewogen und schön die einzelnen Elemente zusammenspielen. Die perfekte Ausführung mit ebenso perfektem Timing – die letzten Vitrinen kamen heute Morgen – lag bei der Firma Büchner, auch hierfür vielen Dank!

Im Bau, wie auch in der Ausstellung, waren noch etliche andere Firmen, Gewerke oder Einzelpersonen engagiert, vom Restaurieren der Bilder bis zur Installation des elektronischen Kassensystems, die ich nicht alle nennen kann – dafür haben Sie hoffentlich Verständnis – denen ich aber ebenso herzlich danke.

Dank auch an Igor Hinnekeuser und Jens Lause von unserer neuen Museumsgastronomie für die Geduld bei der langen Planungsphase, ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit euch. So und damit ist das neue Museum jetzt eröffnet, und auch das Buffet wartet schon, lassen Sie es sich schmecken.

## Buchbesprechungen

*Kristin Kube: Hochseefischer. Die Lebenswelt eines maritimen Berufsstandes aus biografischer Perspektive. (= Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 123). Münster u.a. (Waxmann) 2013. 420 S., zahlr. s/w Abb., 34,90 €.*

*„Bums fielen die, fiel der Kopp in 'nen Teller [...].  
Die schiefen beim Essen ein, ne.  
So fertig waren die Leute.  
Das war unmenschlich.“*

(Aussage eines Netzmachers, S. 180)

Extreme Arbeitsbedingungen auf See führten zu besonderen Ausprägungen von Kameradschaft untereinander und Abgrenzung zu anderen Berufsgruppen sowie kompensatorischen Exzessen an Land, so das Ergebnis der Dissertation „Hochseefischer. Die Lebenswelt eines maritimen Berufsstandes aus biografischer Perspektive“ von Kristin Kube aus dem Jahre 2012 an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster im Fach Volkskunde/Europäische Ethnologie. Die Arbeit ist von der Volkskundlichen Kommission für Westfalen – Landschaftsverband Westfalen-Lippe 2013 in der Reihe Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland veröffentlicht worden.

Kristin Kube stellt ein Defizit in der deutschsprachigen volkskundlichen Erforschung von Hochseefischern fest. Hochseefischer, das ist ein Beruf, der heute in Deutschland nahezu ausgestorben und gleichzeitig mit vielen Mythen behaftet ist. Kube untersucht in ihrer Doktorarbeit die Lebenswelt(en) ehemaliger, direkt in den Fischfang eingebundener Seeleute in der Großen Hochseefischerei. Diese Hochseefischer waren Kapitäne und Steuerleute sowie Matrosen und Netzmacher. Sie unterschieden sich auf den Trawlern von anderen seefahrenden Berufsgruppen, wie beispielsweise Köchen, Funkern, Maschinisten und Fischwerkern und erst recht von den Seefahrtsakteuren an Land, wie beispielsweise Heuerbaasen, Reedern und Geschäftsführern. Für die vorliegende Untersuchung wurden sowohl bundesdeutsche als auch DDR-Fischer, die im Zeitraum von 1945 bis ca. 1990 aktiv waren, in narrativen und themenzentrierten Interviews befragt.

## **Fragestellungen**

Die Autorin formuliert folgende fünf Fragestellungen für ihre Studie (S. 52 f.): Welche Auswirkungen hatten die Veränderungen der Arbeitsbedingungen in der Fischerei auf den Alltag der Hochseefischer? Verhinderten die langen Zeiten auf See und die sehr kurzen Pausen an Land eine Integration der Hochseefischer in die Gesellschaft? Gab es Unterschiede im Alltag der Fischer zwischen der BRD und der DDR? Wie wirkten sich die Stereotypen der verrufenen Fischer an Land auf ihre Selbstwahrnehmung aus? Welchen Einfluss hatten der Meeresmythos und das ideengeschichtliche Bild des Fischers auf seine eigene Wahrnehmung und die Reproduktion seines Alltags?

Kubes Material besteht aus publizierten Erinnerungen, journalistischen Reportagen, offiziellen Quellen von Seefahrtsinstitutionen und vor allem aus von ihr selbst innerhalb von sieben Jahren durchgeführten Interviews mit 39 Personen. Die Daten wertete Kube aus einer biografischen und diskurs- und bewusstseinsanalytischen Perspektive aus. Ihr Blick richtete sich dabei besonders auf individuelle und kollektive Selbstidentifizierungen der Hochseefischer und deren Außenwahrnehmung durch andere (Berufs-)Gruppen, die mit Hochseefischern in Kontakt standen.

## **Aufbau des Buches**

Kube stellt im ersten Kapitel des Hauptteils ihre Interaktionsteilnehmer (keine Teilnehmerinnen) aus der Hochseefischerei, sortiert nach sieben Berufsgruppen, vor und erläutert dabei u. a. Ausbildung, Rolle und Funktion an Bord. Anschließend analysiert sie die vorherrschenden „Kulturmuster“ (S. 107) der Hochseefischer. Darunter fallen die Motive für den Einstieg in die Hochseefischerei, gruppenkonstituierende Merkmale auch in Abgrenzung zur Handelsschiffahrt, soziokulturelle Handlungen und magische Rituale und Tabus auf See und deren Tradierung. Kube fährt fort mit den Themen Alltag auf See und Alltag an Land, den Außenwahrnehmungen der Hochseefischer sowie ihre Selbstwahrnehmungen.

## **Ergebnisse**

Die Autorin zeigt in ihrer Studie, dass bei den deutschen Hochseefischern „von einem kohärenten Berufsstand gesprochen werden kann“, da sie „weitgehend identische Kulturmuster“ (S. 345) in West- und Ostdeutschland gefunden hat. Die Fischer grenzten sich durch „kollektive Identitätskonstruktionen“ (S. 347) und institutionalisiertes Handeln klar „von anderen Berufsgruppen an Bord“ (ebd.), anderen Seeleuten und vor allem von der Landgesellschaft ab. Dies wurde unter anderem durch Initiationsriten und -prüfungen sowie einem als „Statussymbol“ (S. 348) dienenden Fischmesser, dem

Löwenmesser, reproduziert. Kube sieht darin auch ein Ersatz für das schlechte Image der Hochseefischer in der Gesellschaft an Land, zu der sie eine Art Gegenentwurf bildeten. Die Fischer sahen sich selbst als eine elitäre, seemännisch kompetente, selbstbewusste, hart arbeitende, kollegiale, zähe und gut verdienende Berufsgruppe an, die an Land auch mal über die Stränge schlugen.

Trotz der anstrengenden Arbeit wurden die Fischer durch Seefahrerromantik, sehr guten Lohn und wenig berufliche Alternativen an Land zur Hochseefischerei angelockt, so Kube. Gleichzeitig erwartete die Männer an Bord schwere Arbeit, (Lebens-)Gefahren, ein derber Umgang, Schlechtwetter in unwirtlichen Fanggegenden im Nordatlantik, schlechte Logis und Schlafmangel. Zum „Kulturmuster“ der Fischer gehörte auch Aberglaube, der das Leben an Bord beeinflusste, so durfte beispielsweise der Kaffee aus Angst vor negativen Reaktionen des Meeres nicht mit dem Messer umgerührt werden.

Weiterhin konstatiert Kube, dass Exzesse an Land als Ausgleich für das harte und gefährliche Leben der Fischer auf See, als Aufmerksamkeitsfänger, als Selbstinszenierungsmöglichkeit und als Ersatz für soziale Bindungen an Land fungierten, die bei teilweise nur 48-stündigen Landpausen nur schwer etablierbar waren. Starker Alkoholkonsum am Anfang und am Ende einer Seereise deutet sie als Übergangsritual zwischen den kontrastierenden Welten See und Land. Während des Fischens selbst herrschte nämlich Alkoholverbot.

Die Entwicklung und der Einsatz modernerer Schiffstypen änderte nichts an den Kulturmustern der Hochseefischer, so Kube, wobei die Gefährlichkeit und Anstrengung nach Einführung der Hecktrawler im Vergleich zu den alten Seitentrawlern abnahm. Die positive Selbstwahrnehmung entstand aber trotz der „im Grunde sozial deformierte[n] Lebenswelt der Hochseefischer“ (S. 357) und beruft sich auf die Erfolge auf See, während sie die Probleme an Land wie „Beziehungsverluste und [...] soziale Fremdheit“ (ebd.) oft ausblendeten. Gefahrensituationen und strenge Regeln, Hierarchien, Pflichten und Tabus an Bord schweißten zusammen.

### **Leserbewertung**

Die Arbeit kann als ein wirklich spannendes Lesebuch rezipiert werden. Es enthält viele aufregende Geschichten und Aussagen der Hochseefischer, die gerne noch ausführlicher hätten erzählt werden können. Einige nicht weiter ausgeführte Andeutungen, welche spannenden Geschichten die ehemaligen Fischer der Autorin weiterhin noch berichteten, lässt den Leser oder die Leserin an den betreffenden Stellen unbefriedigt zurück. Eine Schilderung dieser Vorkommnisse oder das völlige Weglassen dieser Er-

eignisse wäre eine bessere Lösung gewesen. Erfreulich sind dagegen die verständliche Sprache und die übersichtlichen Kapiteleinteilungen.

Viele Schwarz-Weiß-Fotografien illustrieren und verdeutlichen das Leben und die Arbeit auf See. Die Studie basiert auf einer sehr breiten Materialbasis und gewährt damit Einblicke in eine Welt, zu der nur wenige Menschen Zugang hatten/haben. Die allgemeine gesellschaftliche Relevanz des Forschungsthemas und der Ergebnisse wird aber leider nicht deutlich genug formuliert.

Kube problematisiert erfreulicherweise ihre eigene Rolle als Forscherin bei den Interviews und hebt hervor, dass ihr als junge Frau bestimmte Aspekte des Landganges, wie Bordellbesuche und Alkoholexzesse gar nicht oder nur andeutungsweise erzählt worden sind. Auch die Rolle des Interviewortes und dessen Auswirkungen auf die Inhalte des Gesprächs werden reflektiert. Es gibt einige Überschneidungen und Wiederholungen zwischen den einzelnen Kapiteln und Abschnitten, was durch fehlende metasprachliche Verweise redundant wirkt. Auch wird die Anonymisierung weder thematisiert, noch stringent durchgehalten, da teilweise die ausgeschriebenen Nachnamen der im Fließtext nur mit Vorname und Anfangsbuchstabe des Nachnamens gekennzeichneten Akteure in den Fußnoten oder im Anhang stehen. Ebenso fehlt ein Hinweis auf oder ein kurzer Vergleich mit der vermutlich recht ähnlichen Arbeits- und Alltagswelt der deutschen Walfänger. Eine Relativierung der Eigenperspektive der Hochseefischer wäre wünschenswert gewesen. Beispielsweise ist das Löwenmesser, welches, so Kube, speziell bei den Hochseefischern als Statussymbol galt, aufgrund seiner Qualität auch unter anderen Fischern, sowie bei Anglern durchaus verbreitet und kein alleiniges Spezifikum der Hochseefischer. Des Weiteren wäre eine Übersichtstabelle über die im Text genannten Schifffahrtspatente hilfreich für das bessere Verständnis der Lebensläufe der Akteure gewesen. Das Buch ist trotzdem lesenswert.

*Levke Bittlinger*