

MENSCHEN IM KÜSTENWIND

Erinnerungen an Wismar in den 20er Jahren

VON HANS-GÜNTHER WENTZEL

Redaktionelle Vorbemerkung: Der folgende Beitrag steht außerhalb des bisherigen Schemas dieser Zeitschrift. Er ist keine Abhandlung; Hans-Günther Wentzel fügt vielmehr Erinnerungen an die alte Hansestadt Wismar skizzenhaft zusammen zu einem Portrait dieser kleinen Hafenstadt, wie sie in den 20er Jahren unseres Jahrhunderts gewesen ist. Der Autor hat bis zum Jahre 1953 in Wismar gelebt. Sein Elternhaus stand nahe am Hafen, dessen Leben ihn schon von Kindheit an faszinierte. So war er seit der Schulzeit ein aufmerksamer Beobachter all dessen, was sich im Hafen und zwischen dem Wasertor von 1470 und der kleinen Insel Walfisch ereignete. Die Eindrücke vermitteln ein Bild der Zeit, die durch die Auswirkungen des Ersten Weltkrieges und eine Inflation von unbeschreiblichem Ausmaß geprägt war. Den wenigen Jahren der Scheinblüte mit einem sich anbahnenden bescheidenen Wohlstand folgte 1929 eine weltweite Wirtschaftskatastrophe. Dies Auf und Ab spiegelt sich im Hafenerleben, und es prägte vor allem die »Menschen im Küstenwind«.

Herbstnebel steigen von der Wismarschen Bucht her auf. Der Winter, der hier im deutschen Norden sehr streng sein kann, kündigt sich an.

Vom Boot des Fischers Otto Nausch muß ich heute abend den üblichen Dorsch abholen. Auf dem Wege dorthin begegne ich zwei Kindern. Sie mühen sich damit ab, ein langes Brett aus dem Hafengebiet zu schleppen. Ich kenne sie. Das Mädchen und der Junge sind Geschwister. Sie wohnen in dem alten baufälligen Mietshaus, Am Platz.

Erschrocken sehen sie mich an. Immerhin könnte ich sie ja verraten. Die Gaslaterne an dem grauen Eckhaus wirft ihr Licht auf die blassen Gesichter der Kinder mit den tiefliegenden Augen. Ich werde nichts sagen. Die Zeiten sind schlecht. Feuerung ist knapp und teuer.

Bald wird es wieder die gefürchteten Herbststürme geben. Dann gibt es Hochwasser, und die Keller der Häuser hier unten laufen voll Wasser. Es ist Aufgabe der Feuerwehr, sie wieder leerzupumpen. Die Stadtverwaltung könnte alles ändern. Doch für ein neues höheres Bollwerk ist kein Geld vorhanden.

Den Dorsch fest in die Kiemen gepackt, kehre ich nach Hause zurück. Der Nebel drückt den Rauch aus den Schornsteinen der zahlreichen Fischräuchereien herunter. Drinnen in den erleuchteten Läden liegen goldgelb geräucherte Bücklinge und die überall so begehrten »wismarschen Spickaale«. Der Preis dafür ist hoch. In Berlin und Leipzig zahlt man besonders gute Preise.

»Otting« wird Nausch bei seinen Fischerkollegen genannt. Er ist Eigner einer Fischerzeese, kommt aber trotzdem aus einer finanziellen Notlage nicht heraus. Seine Frau und er sind gutmütig. Sicher wird das mit dazu beitragen, daß sie auf keinen grünen Zweig kommen.

Von ihren vier Kindern sind kurz hintereinander drei an Blutarmut gestorben. Erna, die achtjährige Tochter, hilft schon den Eltern im Haushalt. Bereits vor Schulanfang geht sie zu den Häusern in der Lübschenstraße, um für die Fütterung eines Schweines Kartoffelschalen abzuholen. »Hebben se Schällen?« ruft sie in die Häuser, und sie freut sich über die Hilfsbereitschaft der dort Wohnenden.

Otting wohnt in der Straße Im Düstern, die von der Wilhelmsstraße abzweigt. Am Haus befindet sich eine Gaslaterne. Das Licht nutzt bis spät in die Nacht die Fischersfrau für ihre Strick- und Häkelarbeiten. Ihr Mann ist dann auf Fischfang.

Im Kolonialwarenladen an der Ecke schimpfen die Kunden über die hohen Preise. Der Kaufmann versucht die Leute zu beruhigen. Er hätte ja auch mehr für die Waren zu bezahlen, die er zum Teil selber bei den Erzeugern auf dem Lande beschaffen müßte. Schuld an den Preisen sei der Verfall der Mark. Alle Leute sprechen von einer Inflation, die sich heute — 1920 — stark bemerkbar macht.

*

Im Bereich der Wismarschen Bucht gibt es nach dem Kriege noch etwa 200 Fischer, allein 60 davon in Wismar. Die anderen verteilen sich auf die kleinen Fischerhäfen der Insel Poel, dann auf Redentin, Hoben und Fliemstorf. Jetzt das benötigte Netz- und Tauwerk sowie Segeltuch zu erhalten, ist mit Schwierigkeiten verbunden. Sehr entgegenkommend zeigt sich manchem notleidenden Fischer der Seiler Johann Eggers. Zwar wohnt er oben in der Lübschenstraße, aber das macht den Fischersleuten nichts aus.

Gefischt wird ausschließlich noch mit Segelbooten. Einige größere Boote, die mit einem »Bollender« Glühkopfmotor versehen sind, wurden von den Fischern Bruhn und Freitag angekauft. Sie begannen mit der Schleppnetzfisherei vor der dänischen Küste. Einige Poeler ließen sich neue und stärkere Motorkutter in Freest bauen. Bislang hatte man ausschließlich innerhalb der Wismarschen Bucht und vor den Küsten von Poel und der Halbinsel Wustrow gefischt.

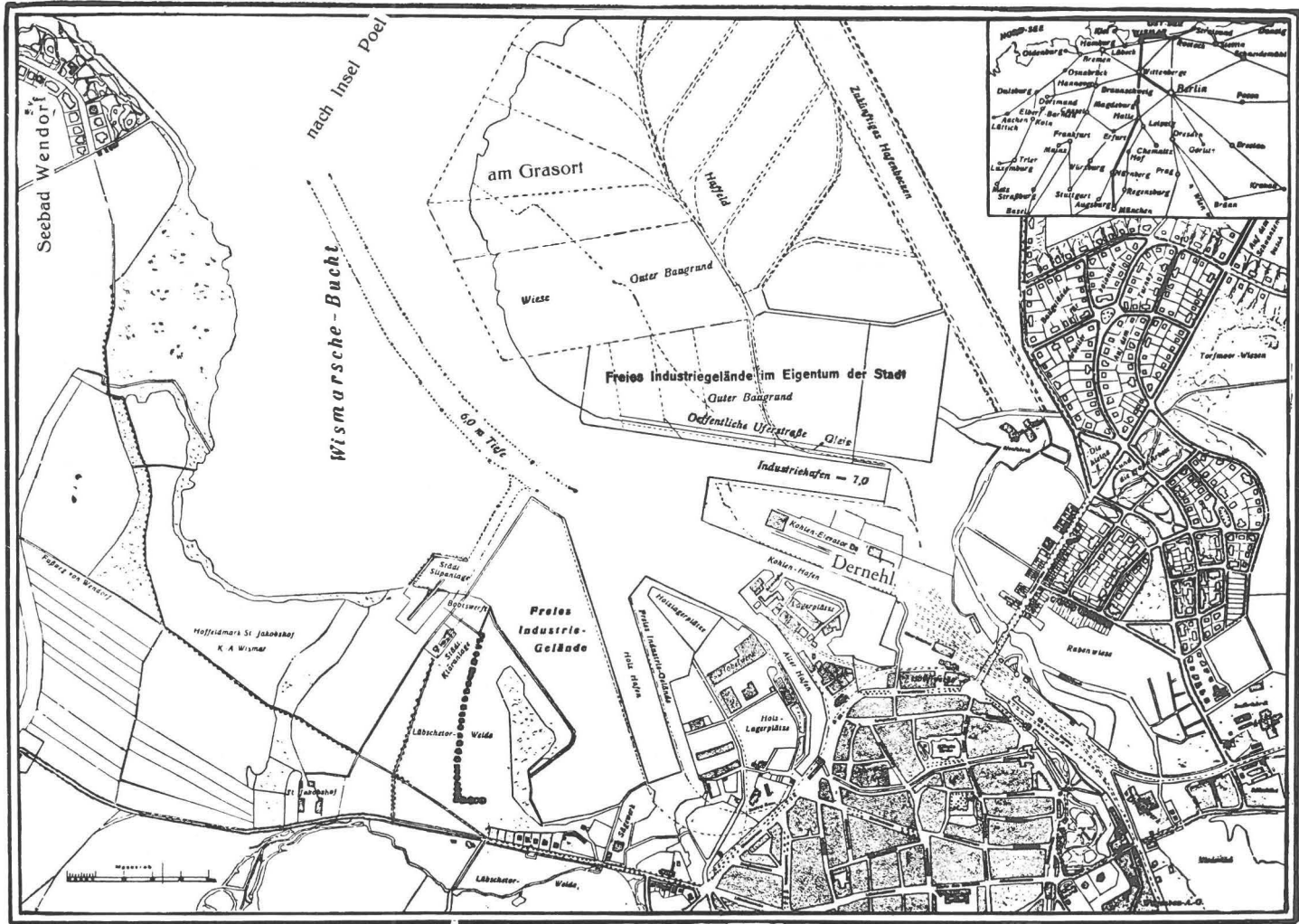
In der Fischerzunft, der jeweils zwei Fischerälteste vorstehen, sind fast alle in Wismar ansässigen 60 Fischer. Diesen Beruf kann jeder ohne Vorkenntnisse ausüben, was natürlich von den Alteingesessenen ungern gesehen wird. Seit Generationen betreiben die Familien Jantzen, Marthiensen, Westphal, Burmeister, Schoof, Freitag, Schacht und Wesenberg den Fischfang.

Gemäß behördlicher Vorschrift haben die Boote oben im Segel und am Bug den großen Buchstaben »W« mit der Registriernummer zu führen. Also »W 12« oder »W 48« usw. »P« ist die Bezeichnung für die Poeler Boote. Die Motorfischkutter haben zusätzlich am Ruderhaus ein schmuckes Schild mit dem Namen des Bootes.

Als Zeesen bezeichnet man die Boote der Aalfischer. Es sind geklinkerte Boote, etwa 9,1 m lang, 3,2 m breit, mit einem Tiefgang von ca. 0,8 m. Die Boote laufen meist abends gegen 18.00 Uhr aus und kehren morgens wieder heim. Die »Aalangler« führen jeweils gegen 6 000 m lange Schnüre mit, woran sich 2 000 bis 3 000 Angelhaken befinden. In jedem der Boote befindet sich die sogenannte Quatsch. Das ist eine Art Holzkiste, die fest mit der Bordwand verbunden ist. Sie ist ständig mit Wasser gefüllt, das durch Löcher in der Bordwand einfließt. Am beliebtesten ist der »Blankaal«. An den Angeln beißen aber auch Aalquappen und Dorsche an. Die Fische wandern bei dem Aufnehmen der Angeln in die Quatsch.

Unsere Fischer wohnen in der Nähe des Alten Hafens, Fischerreihe, Am Platz, Frische Grube, Neustadt, Düstern, Wilhelms- und Grützmaker-Straße. Nach getaner Arbeit geht es mit dem Fischbüdel über der Schulter nach Hause. Die Familien sind groß, meistens leben sie mit den »Alten« zusammen.

Bei der Fischhalle der Genossenschaft gegenüber der Gaststätte »Hafenhalle« liefern die Boote ihre Fänge ab. Angelandet werden hauptsächlich Dorsche, Schollen und Heringe, aber auch Steinbutt, Aale und zeitweilig Lachs und Seehasen. Von hier aus werden dann die Händler und Fischräuchereien beliefert. Die Genossenschaft beschafft Netze und Tauwerk, was in der gegenwärtigen Situation besonders vorteilhaft ist.



Die vier Hafenbecken haben massive Kaimauern, die Kaistrecken sind 3 000 m lang und sind durchgehend mit Eisenbahngleisen und Fahrstraßen versehen. Am alten Hafen sind 3 städtische, hochwasserfrei gelegene Lagerschuppen mit rund 32 000 qm Grundfläche vorhanden, für den Ladebetrieb an den Kaistrecken stehen fahrbare Drehkräne von 5 und 15 Tonnen Tragfähigkeit zur Verfügung. / In den Industriehafen mündet der zukünftige Elbe—Ostsee-Kanal.

Ganz so gut haben es die kleinen Fischer nicht. Zwar werden sie ihren Fang reißend los, doch die Materialbeschaffung wird für sie zusehends schwieriger. So bleibt ihnen nichts anderes übrig, als zu versuchen, auf dem Tauschwege das benötigte Gerät zu erhalten.

Der Winter 1921/22 ist in der westlichen Ostsee recht milde. Schon Anfang März fangen die Reusenfischer damit an, ihre Boote mit langen Staaken zu beladen, die weit über Bug und Heck hinausragen. Beim Fliemstorfer Baum und vor der Westküste der Insel Poel werden die Reusen aufgestellt. Mit starken Nordost-Stürmen, die die Reusen zerstören könnten, wird jetzt nicht mehr gerechnet. Nun ist für den Reusenfang nicht immer ein gutes Heringsjahr, doch in diesem Frühling verfährt sich der Hering reichlich in den Maschen der Reusen. Die großen Tonbottiche werden bis an den Rand mit grünen Heringen gefüllt, die in Lagen eingesalzen werden. So hat man bis in den Sommer hinein Fisch im Keller. Während dieser Zeit sieht man täglich die Leute den Fisch eimerweise vom Boot nach Hause tragen.

Jeder Fischer hat unten am Wasser einen kleinen Holzschuppen für die Aufbewahrung von Netzen, Leinen, Seezeug und anderem Material. Beim Netzeflicken hilft meist die ganze Familie mit. Es ist erstaunlich, wie flink alle mit der Netznadel umgehen. Hin und wieder müssen auch die Segel ausgebessert werden. Zwar gibt es die Segelmacher Weinrebe und den Engländer Robertson, doch sie in Anspruch zu nehmen würde recht kostspielig. Bei der Fischhalle befindet sich ein kleines Slip, wo die Boote auf Land gezogen werden können. So können kleinere Undichtigkeiten an den Booten selber repariert werden.

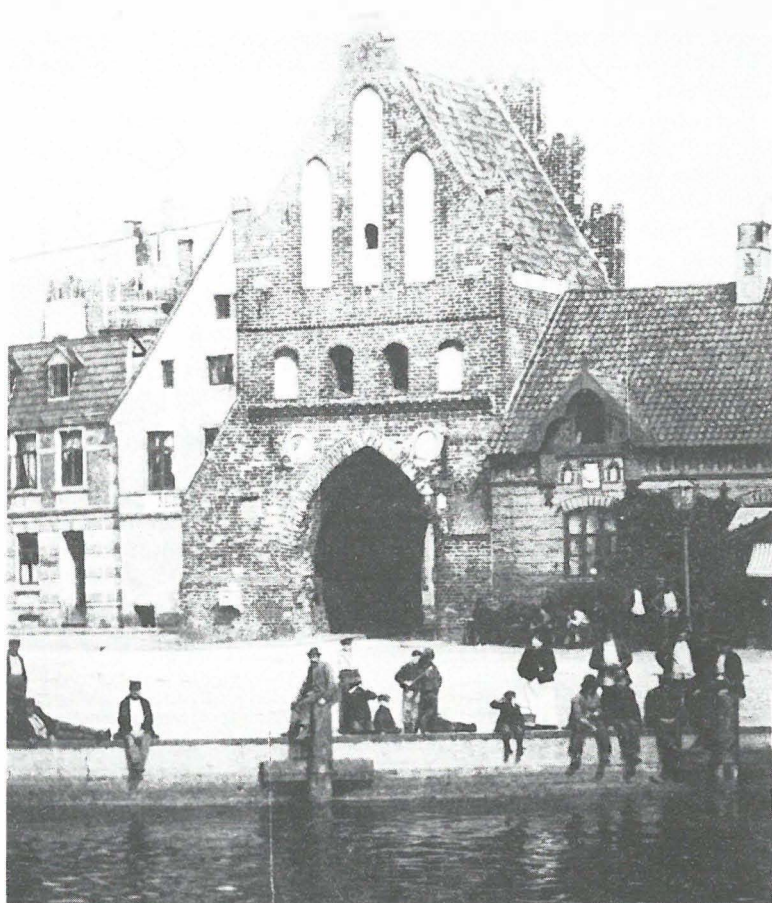
Weiter hinten an der Koggenoor befindet sich die Bootswerft von Schröder & Schackow. Diese bauen hauptsächlich Yachten, nehmen aber auch Ausbesserungen an Fischerbooten vor. Sie sind bekannt für den Bau guter Boote.

*

Mein Elternhaus befindet sich kaum 5 Minuten vom Wasser entfernt, und so zog es mich von frühester Kindheit zum Hafen. Sicher habe ich das vom Vater mitbekommen, der früher zur See gefahren ist. Aus seinen Erzählungen weiß ich, daß er um die Jahrhundertwende noch mit Segelschiffen als Bootsmann das Cap Horn umrundet hat.



Wismar. Am Hafen. 1980.



Das Wassertor in Wismar. Foto aus der Zeit der großen Arbeitslosigkeit 1931/32.

Gerade legt beim Pier vor dem Zollamt der Flensburger Dampfer SATURN an. »Der soll wieder Zucker laden«, werde ich von dem Hafearbeiter Charly Gläser informiert.

Hier beim Wassertor halte ich mich gerne auf. Es ist ein schöner Anblick, wenn die Fischerboote mit ihren rotbraunen Segeln einlaufen. Manches Segel weist zwei oder drei dicke Flicker auf, die in ihrer Farbzusammenstellung nicht übereinstimmen. Das stört aber gar nicht, im Gegenteil, es steigert die Romantik. Einige der Boote führen auch noch Gaffel und Besan.

Außer den Fischern sind auch die »Sandböter« unterwegs. Sie fahren mit ihren Booten zu der kleinen Insel Lieps draußen vor der Wohlenberger Wiek. Die Flotte der Sandböter beträgt 8 Boote in der Größenordnung von 20 bis 60 tons. Es sind ausgesprochene Familienbetriebe mit Namen Baustian, Prüssing, Lewerenz, Dethloff und Dreyer.

Die Sandböterei wurde bislang ebenfalls nur unter Segeln betrieben, doch jetzt werden die Boote mit Motoren versehen. Zur weiteren Ausrüstung gehört eine Motorwinde, mit der der Sand durch einen Greifer aus der See gebaggert wird. Somit entfällt auch das Leerschaukeln der Boote an den Sandlagerplätzen.

Vor einiger Zeit hatte sich am Hafen der Motorenfachmann Emil Seemann etabliert. Er liefert zu günstigen Preisen gebrauchte und neue Motoren. Natürlich erledigt er auch Reparaturen.

»Wer überleben will, muß mit der Zeit gehen!«

Dieser Ausspruch ist ein Ansporn für viele, doch nicht jeder kann aus finanziellen Gründen mitmachen.

»Ich würde mir ja auch gerne so einen Bauscher-Motor anschaffen, wie manche meiner Kollegen. Ich weiß jedoch nicht, wo ich das Geld dafür hernehmen soll«, sagt mir Otting Nausch, als ich wieder einmal bei ihm am Boot bin.

»Da ich kein Haus besitze, kann ich keine Hypotheken aufnehmen, und auf meine alte Zeese gibt mir niemand einen Kredit. So muß ich schon weiter von der Hand in den Mund leben, und wie lange ich das durchhalte, kann ich nicht sagen.«

Die Fischersleute haben es schwer, wenn sie mit ihren Segelbooten lediglich auf Wind und Wetter angewiesen sind. Da heißt es auch schon mal, bei Flaute in die Riemen greifen. Das ist nicht so leicht, wenn man allein im Boot ist.

*

Jeder Hafen hat seine Hafenordnung, die gewöhnlich bei dem Hafenmeister öffentlich aushängt.

Die für unseren Hafen zuständige Verordnung gilt seit dem 17. Okt. 1907 und umfaßt 49 Paragraphen. Unsere hier ansässigen Schiffer sind natürlich damit vertraut, fremde dagegen müssen sich nach dem Eintreffen ihrer Schiffe beim Hafenmeister orientieren. Die Verordnungen kann man in deutscher und ausländischer Sprache hier erhalten. Wer die zahlreichen Anweisungen nicht befolgt, muß mit einer empfindlichen Strafe rechnen.

Manchmal frage ich mich, ob die Besatzungen der Schiffe wirklich diese vielen Vorschriften befolgen, von denen ich einige zitieren will:

»§ 18: Vor der Abfahrt von Dampfschiffen und bei dem Probieren der Maschine darf die Schraube nur in Bewegung gesetzt werden, wenn das Hinterschiff 5 m vom Bollwerk oder von der Hafenuaer entfernt ist. Schnelle Umdrehung der Schraube ist untersagt.

§ 20: Beim Reinigen des Schiffes, Deckwaschen und Pumpen ist Vorkehr zu treffen, daß das Wasser nicht auf den Hafendamm, sondern in den Hafen abläuft.

§ 23: Feuer und Licht darf auf allen Schiffen nur in sicheren Feuerstellen angezündet und muß stets unter Aufsicht gehalten werden.

Feuer darf an Bord von Segelschiffen nur von morgens 5.00 Uhr bis abends 10.00 Uhr und nur dann gehalten werden, wenn die Kombüsen, Koch- und Kajütsöfen ausreichend feuersicher eingerichtet sind.

Bei heftigem Sturm ist das Feuer an Bord von Segelschiffen auszulöschen. In besonderen Fällen ist die Erlaubnis des Hafenaates zu beantragen . . .

§ 27: Mit Feuergewehren und anderen Schießwerkzeugen darf weder im Hafen, noch im Fahrwasser, noch endlich von den angrenzenden Gewässern in Richtung auf das Fahrwasser geschossen werden. Auf keinem im Hafen liegenden Fahrzeuge darf geladenes Schießwerkzeug gehalten und mehr als ein Kilogramm Pulver aufbewahrt werden.

Diese Vorschriften finden auf die Fahrzeuge der deutschen Marine keine Anwendung.

§ 36: Die Schiffsführer sind verpflichtet, auf amtliche Aufforderung die Fahrt ihres Schiffes sofort zu hemmen. Böte, welche amtliche Aufforderungen überbringen, zeigen als Signal die Wismarsche Lotsenflagge — 3 weiße und 3 rote Streifen und oben links ein blaues Feld mit weißem Anker . . .

§ 41: Am Lande ist den Schiff sleuten das Tragen und der Gebrauch der Scheidemesser untersagt.

§ 43: Ausgehende Schiffe dürfen den Hafen nicht eher verlassen, als bis sie die durch besondere Ordnungen festgesetzten Hafenaabgaben entrichtet und dies dem Hafenaeister durch urkundliche Bescheinigung nachgewiesen haben . . .«

Diese Verordnungen haben nach wie vor Gültigkeit. Lediglich der § 10 wurde nach dem Kriege außer Kraft gesetzt. Dennoch möchte ich ihn nicht in Vergessenheit geraten lassen:

»Die Standarte Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs besteht aus dem das quadratische Flaggentuch ganz ausfüllenden siebenseitigen mecklenburgischen Wappen ohne Umrandung oder Schildeinfassung.

Die Flaggen und Standarten der Großherzoginnen sowie der Herzöge und Herzoginnen des Großherzoglichen Hauses sind in § 2 und 3 der Landesverordnung vom 2. Jan. 1900 beschrieben. Die Hoheitszeichen anderer Fürsten oder Staatsoberhäupter sind entweder Standarten oder an deren Stelle geführte Flaggen.

Alle Fahrzeuge haben einem in Bewegung befindlichen Fahrzeuge, das eins der oben genannten Abzeichen führt, rechtzeitig auszuweichen und, wenn es das Fahrwasser gestattet, sich ihm nicht auf eine geringere Entfernung als 200 Meter zu nähern.

Es ist verboten, sich einem derartigen stillliegenden Fahrzeug ohne zwingende Gründe zu nähern oder in seiner Nähe zu verweilen.«

Der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin hatte folgende Seeflagge: blau/weiß/rot (waagerechte Streifen) in der Mitte mit dem Mecklenburgischen Wappen.

*

Manche Fischer geben ihren Beruf auf und verkaufen ihre Zeesen. Diese stabilen Boote eignen sich noch recht gut für Sportsegler. Da, wo sich sonst die »Quatsch« befand, wird eine geräumige Kajüte eingebaut. Diese Umbauten nehmen die Segler fast ausschließlich in eigener Regie vor. Mehrere junge Norweger und Schweden, die auf der hiesigen Ingenieur-Akademie ihr Studium betreiben, kaufen ebenfalls Zeesen. Da sie Devisen besitzen, kommen sie recht billig an die Fahrzeuge.

Die Inflation nutzen ausländische Seeleute, wenn sie an Land gehen. Für Kronen, Gulden oder Dollars ist alles erhältlich. In den Hafenkneipen drängen sich die Menschen. Biedere Bürger befreunden sich mit den Fahrensleuten. So etwas soll es in guten Zeiten nicht gegeben haben. Jetzt heiligt der Zweck die Mittel. In einer Hafenstadt mit internationalem Charakter ist man auch nicht so empfindlich. Die Menschen am Meer, immer dem Seewind ausgesetzt, fühlen sich freier und ungezwungener. Hier findet man stets jemanden, mit dem man sich unterhalten kann.

*

Betrug die Menge der im Hafen umgeschlagenen Güter 1913 immerhin 340 000 Tonnen, so lag sie 1919 — ein Jahr nach dem Kriege — nur bei 33 000 Tonnen. Langsam aber steigt der Verkehr im Hafen wieder. Unter den Firmen, die Träger des wismarschen Handels sind, sind große Veränderungen vor sich gegangen. Alte Unternehmungen sind durch den Krieg und seine Folgen verschwunden, neue entstanden. Das Auffangen kleinerer Unternehmen durch große macht sich auch in Wismar bemerkbar. Die schlechte Wirtschaftslage der Nachkriegsjahre ist besonders stark bei der Industrie erkennbar. Die Maschinenfabrik und Eisengießerei Podeus sowie die Waggonfabrik werden von auswärtigen Großunternehmen erworben. Das alteingesessene Holzimportgeschäft mit Säge- und Hobelwerk des Konsuls Klarus Otto am Holzhafen geht in den Besitz der Firma Otto Hetzer AG in Weimar über. Die 1922 in eine AG umgewandelte Maschinenfabrik Podeus fertigt u. a. Schiffhilfsmaschinen. Weitere Veränderungen in Handel und Industrie werden die Folge sein.

*

Der »Grasort« lockt mich Sommer wie Winter durch seine idyllische Lage an. Kein Wunder daher, daß mir eines Tages auffällt, daß an der Nordseite des neu angelegten Industriehafens im Jahre 1922 gewaltige Erdbewegungen vorgenommen werden. Zur Fahrerinne nach der Koggenoor

hin werden die tief gelegenen Wiesen um einige Meter mittels Loren hoch aufgeschüttet. Dazu sind sehr viele Arbeiter notwendig. Wie ich später erfahre, handelte es sich hierbei um sogenannte Notstandsarbeiten, die die Stadtverwaltung bei der bestehenden großen Arbeitslosigkeit durchführen läßt. Gleichzeitig hört man aber auch, daß ein Hamburger Industriekonzern an dieser Stelle eine größere Schiffswerft errichten will. Es handelt sich dabei um die Norddeutschen Union-Werke, die bereits an der Wasserstraße ein Fahrzeugwerk unterhalten. Inzwischen ist auf dem neuen Gelände schon zu erkennen, wo die Fundamente für die Schiffbauhallen geschüttet werden sollen. Baracken werden aufgestellt, auch eine große hölzerne Materiallagerhalle mit Wohnung für den Lagerhalter. Jedermann spricht schon von der Zukunft Wismars als Werftstadt. Eines Tages trifft in Wismar der stolze, aber schon sehr alte Raddampfer COBRA aus Hamburg ein. Der Dampfer war 1889 in Glasgow für den Kanaldienst England – Frankreich gebaut worden. Er war zu 1.146 BRT vermessen, bei einer Länge von ca. 81 m und einer Breite von ca. 10 m, sein Tiefgang lag bei 4,50 m.

Die COBRA erreichte bei 3 200 PS eine Geschwindigkeit von 16 Kn und faßte ca. 1 600 Personen. Das Schiff hatte zwei Schornsteine. 1904 kam das Schiff nach Hamburg und wurde dort im Seebäderdienst eingesetzt. In den Wintermonaten fuhr die COBRA dann für die HAPAG im Mittelmeer zwischen Genua, San Remo, Monaco und Nizza. Die alte Dame hatte also schon viele schöne Tage hinter sich. Wenn die Wismaraner nun glaubten, dieser große Dampfer würde ihnen für Seereisen ab Wismar zur Verfügung stehen, so hatten sie sich gewaltig geirrt.

COBRA ist das erste Schiff, das für die neue Werft eintrifft, und soll in Wismar abgewrackt werden. Sie macht dazu am unteren Westhafen fest. Mit Schneidbrennern geht es dem Schiff zu Leibe, während sich auf dem Hafengelände die Abwrackteile häufen. Noch lange Zeit hindurch haben die großen Rettungsboote hier gelegen. Ich verfolge die Abwrackaktion, bis nur noch der Boden auf dem Wasser schwimmt. Der WALFISCH schleppt den kümmerlichen Rest dann zur Städtischen Hafenslipanlage an der Koggenoor, wo nun auch noch der letzte Teil bis zum Kiel zerlegt wird. Am Industriehafen türmen sich indes Berge von Kies und Mauersteinen. Als 1923 die Inflation sich dem Ende zuneigt, wird plötzlich auch der Werftbau gestoppt. Wieder einmal ist der Traum Wismars, Werftstadt zu werden, leider aus. Jedoch Schröder & Schackow bauen ihre kleinen hölzernen Sport- und Fischereiboote weiter. Sie bleiben in jeder Weise stabil. Auch das Passagiermotorboot WISMAR wird hier umgebaut und das Grasort-Boot MÖWE neu erstellt.

*

Am Bollwerk bei dem Gasthaus »Hafenhalle« befand sich bis zum Jahre 1923 eine kleine Anleгеbrücke für die Dampfer im Fährdienst mit der Insel Poel. Die Reederei Gebr. Peter & Paul Steinhagen, Kirchdorf, versah diesen Verkehr schon seit vor 1900. Er muß sich gelohnt haben. Auf der »NEPTUN«-Werft ließen sich die beiden Brüder 1911 den 111 BRT großen Passagierdampfer INSEL POEL bauen. Er wurde hauptsächlich in dem Sommerverkehr mit den Ostseebädern Boltenhagen sowie Alt-Gaarz und Brunshaupten/Arendsee eingesetzt.

Als im August 1914 der erste Weltkrieg ausbrach, wurde das Schiff von der Kaiserlichen Marine als Vorpostenboot verwendet. Es überstand den Kriegseinsatz und fiel nach dem unglücklichen Ausgang unter die Ablieferungbestimmungen der Entente.

Nachdem die Reederei Anfang der zwanziger Jahre ihre beiden kleinen Dampfer POEL und POEL II ex WIDDER aus Rostock verkauft hatte, erwarb sie von den brandenburgischen Havelseen ein Passagierschiff, das wieder den Namen INSEL POEL erhielt. Vorher hieß dieser 55 BRT große Dampfer HANS-JOACHIM VON ZIETHEN. Ein Nachfahre dieser alten Adelsfamilie lebt auf dem Wismar benachbarten Hof Redentin, einem stattlichen Gut von etwa 1 600 Morgen.

Als wir als Quartaner einen Schulausflug mit dem neuen Dampfer zur Insel Poel unternahmen, überfiel uns während der Überfahrt ein heftiges Gewitter. Wir befanden uns auf der Höhe der Insel Walfisch, als eine starke Bö die Sonnenpersenning über dem Achterdeck erfaßte und ins Wasser abhob. Der Dampfer INSEL POEL schaukelte beachtlich in den hohen Wellen. Viele Schüler wurden seekrank. Doch als wir dann im Hafen Kirchdorf unter der Aufsicht unseres Klassenlehrers Professor Dr. Heinz ankamen, waren Angst und Seekrankheit verfliegen.

Die Steinhagens unterhalten mit ihren drei Schuten auch den Frachtverkehr zwischen Kirchdorf und Wismar. In Kirchdorf werden Getreide, Kartoffeln und Zuckerrüben verladen. Auf dem Rückweg befördert die Reederei Brennstoffe, Baustoffe und Holz sowie Düngemittel und Saatgut. Bei starkem Besucherandrang werden die Schuten in den Sommermonaten auch zur Beförderung von Passagieren mit eingesetzt.

Eine ähnliche Frachtschiffahrt wird auch von Hohen Wieschendorf und der Halbinsel Wustrow nach Wismar betrieben. Der Rittergutsbesitzer Glantz erwarb 1922 die Leichter GÜNTER und KURT nebst Schlepper PAUL FRIEDRICH. Von Wustrow kam der Segler ADELE.

*

In diesem Jahr haben wir Anfang September noch gutes Badewetter. Dampfer PAUL, der alte Klapperkasten des Eigners Paul Langhoff, bringt mich hinüber zur Wendorfer Badeanstalt. Mir gegenüber sitzt ein freundlich aussehender Herr, der mich anspricht: »Was machen denn da drüben die vielen Leute in den kleinen Kähnen? Wie man sieht, stechen die immerfort mit einer langen Stange ins Wasser.«

»Das sind die Aalstecher. Am unteren Teil der Stange befindet sich ein Eisen mit Widerhaken. Sie können natürlich den Aal nicht sehen, weil der sich meistens im Grund aufhält.«

»Also gehört wohl schon ein bißchen Glück dazu, wenn sich hin und wieder ein Aal stechen läßt«, meint der freundliche Herr, der sich mir im Verlauf des Gespräches als Amerikaner vorstellt. Er weilt bei der Organistenfamilie Brunneckow zu Besuch. »Wunderschön, die zahlreichen Boote da draußen mit den braunen Segeln zu beobachten. Sicher sind das alles Fischer. Wie weit fischen die nun wohl?« will er gern wissen.

Nun, da bin ich so recht in meinem Fahrwasser, und ich berichte dann:

»Beliebte Fischgründe sind die Gewässer um die kleine Insel Walfisch, in der Bucht dort hinten beim Fliemstorfer Baum, in der Eggers-Wiek und der Wohlenberger Wiek. Dann natürlich auch vor der Insel Poel bis zum sogenannten Kieler Ort auf der Halbinsel Wustrow. Dort bin ich schon mal mit einem befreundeten Fischer in Die Kroy eingelaufen.«

»Das ist ja sehr interessant, aber was bedeutet das Wort Kroy?«

»Kroy ist ein früherer slawischer Ausdruck und bedeutet soviel wie Krümmung.«

Aus Dankbarkeit für meine bereitwilligen Auskünfte schenkt mir mein neuer amerikanischer Freund zwei Quarter-Dollar-Münzen aus Silber und dazu noch einige Cents. Hierüber bin ich recht glücklich, denn dieses Geld ist wertbeständig, und der Gegenwert hierfür in deutschem Geld geht weit in die Millionen. (Der Dollar notierte 1923 am 1. Oktober 270 Millionen, am 15. Oktober 4 Milliarden, am 1. November 130 Milliarden, am 15. November 2520 Milliarden und am 1. Dezember 4000 Milliarden Mark. Offiziell wurde am 1. Januar 1924 mit der Ausgabe der Rentenmarknoten begonnen. Damit wurde der Inflation ein Ende gesetzt.)

*

Bei der Heiligen Geistkirche treffe ich Zöllnersohn Falkenhagen.

»Was willst Du denn mit diesem alten Tau?« frage ich ihn.

»Kannst Du Dir auch holen, das bekommen die Besucher an Bord der schwedischen Schulschiffe«. Nichts wie hin!

Da liegen die beiden alten Barken NAJADEN und JARAMAS aus Karlskrona. An Bord herrscht Hochbetrieb an diesem Nachmittag. Der schwedische Kommandant hat die Waisenkinder unserer Stadt zur Bewirtung eingeladen. Mitten darunter die katholischen Schwestern.

Hinten auf der Poop sitzt der Konsul Nilsson mit den Schiffsoffizieren. Ich grüße höflich, da ich den Reeder kenne. Seine Frau Elsa und Tochter Elisabet sind gute Kundinnen in Mutters Damensalon. Harald, ein Sohn der Nilssons, geht mit mir auf dieselbe Schule.

Die Waisenkinder rennen mit Kuchenstücken bewaffnet übers Deck. Die Schwestern flitzen aufgeregt hinterher. Sicher haben sie Angst, daß eines der Kinder über Bord fallen könnte. Jedoch die Matrosen freuen sich über das Tollen der Kinder und passen schon auf, daß nichts passiert.

An einem alten Stück Tau liegt mir nicht viel. Ich habe das Glück, von einem Bootsmann ein Mützenband der NAJADEN zu erhalten. Er bindet es gleich um meine rote Obertertianer-Mütze. Es muß flott aussehen, denn die Mädchen auf der Straße sind davon ganz entzückt. Facki ist ärgerlich, denn das Tauende kann er sich nirgends anhängen.

Vierzehn Tage später meint dann Klassenlehrer Hackbusch: »Harre Gotts nochmal, nun mach doch endlich das Tüdelband wieder ab, wir sind doch hier keine Matrosenschule!«

Dieses »Harre Gotts nochmal« kommt dem guten Studienrat bei jeder Gelegenheit über die Lippen, wenn er sich aufregt.

*

In der Woche zwischen Weihnachten und Neujahr ist der Schiffsverkehr sehr gering. Im unteren Alten Hafen liegen die Boote der Fischer und Sandböter fest vertäut an ihren gewohnten Liegeplätzen. Aufrecht erhalten bleibt die Fährverbindung zwischen der Insel Poel und Wismar. In dieser Zeit ist der Dampfer INSEL POEL meist stark besetzt. Auch die regelmäßig verkehrende Stettiner Ippen-Linie hält ihren Stückgutdienst aufrecht. Agent dafür ist die Schiffsmaklerfirma Carl Tiede, am Spiegelberg. Vor dem Kriege war das Unternehmen selbst Reeder von 3 Frachtdampfern mittlerer Größe. Ein Schiff führte den Namen GROSSHERZOG FRIEDRICH-FRANZ IV. Jetzt ist das Schiff in Rostock beheimatet.

Es ist zur Tradition geworden, daß der Hafenmeister jedes Jahr zur Weihnachtszeit an dem Pier vor dem Baumhaus einen großen Tannenbaum aufstellt. Der Baum hat elektrische Kerzen, und so erstrahlen seine Lichter weit hinaus auf die Wismarsche Bucht. Die Wismaraner gehen dann besonders gerne um den Hafen und freuen sich über den schönen Baum. Manchmal ist zu dieser Zeit der Hafen verschneit, wodurch das ganze Bild dann noch romantischer wird.

Eine ruhige Zeit haben jetzt die Lotsen in der ebenfalls im Baumhaus untergebrachten Lotsenstation. Ausgeschlossen ist es nicht, daß zum Jahresende noch einige Schiffe einkommen, um kontraktmäßig Getreide zu laden.

Im Kohlenhafen haben einige ältere hölzerne Segelschiffe Winterlager bezogen, darunter zwei Skandinavier. Sie hatten vorher Schnittholz für hiesige Holzimporteure gebracht. Frühzeitig in diesem Winter sind in der östlichen Ostsee, entlang der finnischen Küste, ihre Heimathäfen zugefroren.

Wismars letzter Rahschoner JÜRGEN wird ebenfalls bis zum Frühjahr aufgelegt. Das 1875 auf der Werft von Carl Schröder in Horsens, Dänemark, gebaute Schiff steht unter dem Kommando von Kapitän Friedrich Freitag. Im Herbst 1921 strandete JÜRGEN unter der Führung seines damaligen Kapitäns Hans Niemann mit einer Ladung Holz auf der Reise von Trangsund nach Fredericia, unweit des Feuerschiffes KALBADEN-GRUND. Nach Überbordwerfen eines Teils der Ladung kam das Schiff wieder frei.

Aufgelegt sind auch die drei Schiffe PAUL-FRIEDRICH, KURT und GÜNTER des Rittergutsbesizers Glantz in Hohen Wieschendorf. Daneben liegen der kleine Langhoff'sche Passagierdampfer PAUL sowie das Wendorf-Motorboot PRINCESS des Schiffseigners Hermann Hofemann. Dieser hatte das Fahrzeug aus Warnemünde angekauft.

*

»Dort liegt ein ganz neumodsches Ding im Hafen«, ruft mir Otting Nausch zu. »Das fährt alle zwei Stunden mit Gästen auf die Bucht raus«.

Es ist die BUCKAU, nach seinem Erfinder Anton Flettner das Flettner-Rotorschiff genannt. Ich mache eine Fahrt mit diesem Schiff. An Bord erfährt man dann so allerhand Neuigkeiten über die Handhabung der beiden riesigen Rotoren. Ursprünglich war die BUCKAU ein Topp-Segelschoner, dem man nun seine drei Masten abgenommen hatte.

An und für sich sollte mit dieser neuen Erfindung wohl eine neue Epoche in der Seefahrt eingeleitet werden, doch — soweit ich das beobachten konnte — ging es dem Eigner, einem tüchtigen

Stralsunder Geschäftsmann, wohl mehr darum, mit dieser Sensation Lustfahrten für Passagiere in See zu veranstalten.

Die Neugierigen »Schleute« zahlen gern den geforderten Preis für eine Besichtigungsreise, die manche wegen der günstigen Getränkepreise an Bord gleich mehrmals mitmachen. An diesem Tage haben wir Nieselwetter, weshalb die meisten Gäste gleich unter Deck kriechen. Der Laderaum war zu einer Bar ausgestaltet worden, wo es für jedermann reichlich zu trinken und auch zu essen gibt.

Blechern summen die Rotoren, die von einer steifen nördlichen Brise in eine Drehbewegung versetzt werden.

*

Als ich wieder einmal mit Otting in der Eggerswiek auf Aalfang bin, taucht in einigen hundert Metern Entfernung ein unserem Boot ähnliches Fahrzeug auf. Es segelt auf uns zu. Ich vermute zunächst, daß es sich ebenfalls um ein Fischerboot handelt.

»Dat's de Fischereiaufsicht«, ruft Otting mir aufgeregt zu, »wat wull'n denn de von uns?«

Oben am Mast des Entgegenkommers weht ein weißer Stander mit den roten Buchstaben »F. A.« darin. Fischereiaufsicht heißt das also.

Drüben an Steuerbordseite steht vorm Mast ein weißhaariger Seemann mit einem ebenfalls weißen Spitzbart. Die Ruderpinne hat ein forsch aussehender Mann mit blauer Schiffermütze und blauem Anzug mit goldenen Knöpfen fest im Griff. Ich glaubte, er würde jeden Augenblick von seiner Aufsichtswürde Gebrauch machen. Aber nein, er verhält sich ruhig.

Dafür kläfft der Spitzbart wie ein Hund herüber:

»Wieviel Zentner Aal habt Ihr denn schon in der Bünn?«

»Kannst ja nakieken un afwägen!« entgegnet Otting ironisch.

»Na, so war das denn nun nicht gemeint, Fischmeister und ich hätten gerne für unsere Mud-dings so ein paar dicke Gelbaale mit nach Haus genommen.«

Gutmütig, wie Otting nun mal ist, faßt er einen Beutel, den ihm der Weißbärtige herüber-reicht, und füllt ihn prall mit den so sehr begehrten Aalen.

»Danke vielmals und weiter guten Fang an diesem frühen Morgen«, ruft der jetzt kerzengerade aufgerichtete Fischmeister zu uns hinüber und segelt bei aufgefrischter Brise davon.

»Der hat mir doch zuerst einen schönen Schrecken eingejagt«, grollt Otting, »ein Glück, daß er meine Angeln nicht näher kontrolliert hat.«

Irgend etwas muß mir Otting doch verheimlicht haben. Nun, das soll mich nicht kümmern. Schließlich will ich doch noch weiterhin mit ihm zum Fischfang hinausfahren.

»Holl dien Schnut rut mang mien Räuben«, hatte er mir bereits vor einiger Zeit vernehmlich klar gemacht.

Mit Karli Kiesewetter, dem Sohn unseres Hafenspektors, unterhalte ich mich einmal über die Fischereiaufsicht. Karli ist gut bekannt mit dem Fischmeister Wilhelm Ebert. Er bereichert mein Wissen über das Aufsichtsboot und den Weißbart:

»Wir Jungens am Hafen nennen das Boot »FRITZ APPEL«, das sind ja die Anfangsbuchstaben F. A. Einen richtigen Namen hat der Kahn auch nicht. Fischmeisters Sohn und ich sind oft mit nach draußen gefahren. Das Boot ist vom Typ eines großen Zees-Bootes mit Schwert; Spitzgatt, Vorsteven, leicht ausfallend, geklinkert. Das Logis befindet sich im Vorschiff und ist mit 2 Kojen ausgestattet.« — »Also im großen und ganzen vom gleichen Typ wie unsere Zeesen.« — »Das ist richtig. In der Mitte der Koje befindet sich noch ein Klapptisch sowie ein kleiner eiserner Kochherd. Außerdem ist noch ein kleines Schapp vorhanden. Zwischen diesem und der Bordwand ist eine große Menge Brennholz, säuberlich und gleichmäßig gespalten, aufgestapelt. Großsegel und Fock haben lose Unterlieken. Die Ausführung der Gaffelklau ist normal. Das lose Ende des Fockfalls ist am Kopfbrett befestigt und dient so als Niederholer. Klüver und Bullendriwer werden gefahren wie bei den Fischern. — Den weißbärtigen Maat nennen wir »Kater«, an sich heißt er Rohmann. Diesen Spitznamen hat man ihm an unserer Küste wohl deswegen angehängt, weil er

durch die weißen Haare und den Bart einem Kater ähnelt. Rohmann hat in der Kaiserlichen Marine noch auf Segelkriegsschiffen gefahren. Von daher versteht er sich ausgezeichnet auf die Zubereitung von Labskaus. Wenn der Marineverein seine großen Versammlungen in der »Hafenhalle« bei Heiner Greif abhält, gibt's Labskaus, und Kater Rohmann führt dann das Regiment in der Küche. Übrigens, Heiner Greif wurde vor einiger Zeit von den Insulanern drüben auf der Insel Poel zum »Konsul von Poel« ernannt. Ein richtiges Konsulatsschild hängt über dem Eingang zur Hafenhalle.«

*

Ein Fischkutter steuert dem Bollwerk zu. Die Flagge weht auf Halbmast. Auf dem Vorschiff liegt unter einer Persenning verdeckt etwas verborgen. Ich kann mir denken, was darunter ist. Die See fordert alljährlich ihre Opfer.

In Timmendorf auf der Insel Poel befindet sich neben dem großen Leuchtturm eine Lotsenstation. Ganz in der Nähe davon liegt der Schuppen der Rettungswacht der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Auch einige Fischer sind hier angesiedelt. Im Laufe der Jahre konnte mit dem Rettungsboot, das jedesmal vor Antritt der Fahrt mit Pferden aus dem Schuppen gezogen wurde, eine Anzahl Schiffbrüchiger vor dem Ertrinken gerettet werden. Manchmal jedoch kamen die braven Rettungsmänner zu spät, besonders dann, wenn gegen die hohen Wogen kein Ankämpfen möglich war.

Bei der Position »Hannibal« gehen die Lotsen von Bord bzw. bei einkommenden Schiffen an Bord. Ein kleines, aber stabiles Motorsegelboot von etwa 8 m Länge versieht den Versetzdienst. Als der in der Wilhelmsstraße wohnende Lotse Heinrich Wahls vor der Insel Poel von einem Dampfer auf das kleine Lotsenboot übersteigen wollte, geriet er bei dem in der See auf und abgehenden Fahrzeug zwischen dieses und die eiserne Bordwand des Dampfers. Alle Rettungsversuche waren vergeblich.

*

Die Strände in Seebad Wendorf und am Grasort sind bei sommerlich gutem Wetter von tausenden Badelustigen vollgepfropft. In so einem Gewimmel fühle ich mich nicht wohl. Der Bootsverkehr ist nicht in der Lage, diese Menschenmassen zu befördern. Das einzige zur Verfügung stehende Motorboot KORMORAN gehört keinem Schiffer, sondern dem Dentisten Schacht. Die Sandböter haben behelfsmäßig ihre Boote für Fahrgäste hergerichtet. Ein Provisorium zwar, aber die Menschen hier sind nicht so verwöhnt. Der Poeler Dampfer hängt sonntags bis zu 3 Schuten achtern an, um die vielen Passagiere zur Insel zu befördern. Wenn da mal plötzlich ein Gewitter aufkommt, können die Schuten zur Badewanne werden! Doch der liebliche Strand beim »Schwarzen Busch« lockt. Es heißt: »Man wird auf der Insel brauner!«

Nachdem im Ostseebad Boltenhagen die Seebrücke neu errichtet worden ist, hat der Dampfer INSEL POEL seine Fahrten nach dort unter der Führung des Kapitäns Paul Steinhagen aufgenommen.

Hierdurch ermuntert, mache auch ich mich auf nach Boltenhagen. Als 15jähriger Obersekundaner komme ich mir schon recht erwachsen vor.

An den langausgedehnten Stränden herrscht ein munteres Leben. Eine stattliche Anzahl großer Burgen ist von den Gästen geschaufelt worden. Die Seitenwände sind mit Muscheln und weißen Steinen verziert. Einige führen einen Namen. Besonders prominente Gäste haben ihre Burgen mit Masten versehen, woran nicht nur Reichs- und Landesfahnen, sondern auch die Kontorflaggen ihrer Häuser flattern.

In den vorausgegangenen Jahren hat mancher gutsituierte Kaufmann aus Hamburg direkt am Strande eine Sommervilla erbaut. Darunter entdeckte ich auch ein Haus des in Wismar ansässigen Reeders Ragnar Nilsson. Auf dem Dach des Hauses weht die schwedische Flagge, denn der Reeder ist gleichzeitig Konsul dieses Landes.

An den Kurgästen scheinen die vorausgegangenen Jahre von Krieg und Inflation spurlos vorübergegangen zu sein. Das entnehme ich ihren heiteren und sorglosen Gesichtern.

Auf der Terrasse des Kurhauses flitzen befrackte Ober geflissentlich hin und her. An der Fassade des Hauses lese ich noch den früheren Namen »Hotel Großherzog von Mecklenburg«. Zum Tanztee sind die Plätze rund um die Tanzfläche voll besetzt. Es spielt eine Jazzband nach amerikanischem Muster.

Von hier aus hat man einen weiten Blick auf die im hellen Sonnenschein silbern glänzende Ostsee. So bieten sich den Kurgästen viele Möglichkeiten für einen angenehmen Aufenthalt.

Noch ist allerdings die Dampfverbindung zwischen Wismar und Boltenhagen recht spärlich. Führen vor dem Kriege die Dampfer täglich auf dieser Route, so ist das zur Zeit nur montags und donnerstags möglich. Kein Wunder, daß der kleine Dampfer meist überfüllt ist.

An der großen Seebrücke hat der wismarsche Kapitän Hans Kruse mehrere seiner Segeljollen zur Vermietung stationiert. Mit dem kleinen Motorboot CASANOVA veranstaltet er Fahrten in See.

Während ich auf der Brücke stehe, trifft, von Lübeck kommend, der Bäderdampfer MÖWE ein. Sein Kapitän und Reeder Heinrich Krohn war vor dem Kriege in Wismar ansässig. In Lübeck-Travemünde fand er jedoch bessere Verdienstmöglichkeiten.

Viele Schaulustige sind auf dem Brückenkopf. Hier haben sie einen herrlichen Blick auf das Meer und die Insel Poel.

»Hermann Siglow, der Versicherungsmakler, will eine Partenreederei zum Ankauf eines Passagierdampfers für Fahrten nach Boltenhagen und Brunshaupten-Arendsee gründen. Daran möchte ich mich eigentlich beteiligen«, sagt mir einige Tage später mein Vater.

Auch ein Kinobesitzer will in die Passagierschifffahrt einsteigen. Doch gelangt er auf der Überführungsfahrt nach Wismar mit seiner SCHWALBE — so heißt das Boot — nur bis Heiligendamm. Dort strandet die Expedition während einer Gewitterbö.

Gleich nach der Inflation hatte Kapitän Heinrich Mews den Stückgutverkehr zwischen Wismar und Lübeck mit dem Motorsegler HELENE wieder aufgenommen. Mit dem hölzernen Dampfer ADLER — 52 BRT — wurde 1905 der Anfang auf dieser Linie gemacht. 1910 folgte dann der 143 BRT große Dampfer SEEADLER ex DITMARSIA II. Von 1915 bis 1924 ruhte der Linienverkehr. Nach dem Kriege hatte Mews als Eigner den 3M-Gaffelschoner ESPERANZA ex NJALL — 276 BRT — gefahren. 1926 wird der Bremerhavener Fischdampfer BETTY von Mews aufgekauft. Das 141 BRT große, 1887 in Rostock gebaute Schiff erhält den Namen SEEADLER 1 und wird auf der Mews-Linie als Fracht- und Passagierdampfer eingesetzt.

Auf der gleichen Linie versuchte der Schiffsmakler Paul Storr in Wismar mit dem 99 BRT großen, 1884 in Elbing gebauten Dampfer SEEADLER ex NELUSCO ab Februar 1925 ins Geschäft zu kommen. Doch bereits 5 Monate später mußte dieser Verkehr wieder aufgegeben werden. In der darauf folgenden Zwangsversteigerung erwarb die Werft Nobiskrug in Rendsburg das Schiff.

Im Frühjahr 1926 kauft die Reederei Peter & Paul Steinhagen aus Kiel den 1893 dort gebauten 90 BRT großen Schlepdpdampfer DRESDEN an. Zum Passagierdampfer umgebaut, erhält das Schiff den Namen HINDENBURG, das jetzt im Seebäderdienst Beschäftigung findet.

*

Wenn man vom Bahnhof kommend über den Spiegelberg das Wassertor durchschritten hat, an dem das Stadtwappen prangt, und dann an das Bollwerk gelangt, darf man nicht mit der Vorstellung des Hamburger Hafens erfüllt sein. Nicht sehr viele Schiffe bekommt man hier zu sehen. Meist sind es kleinere Küstensegler, die z. B. im Alten Hafen Kalksteine aus Dänemark an Land geben oder Getreide laden. Natürlich kommen hin und wieder auch Dampfer mittlerer Größe, die ebenfalls Getreide oder Zucker laden. Dampfer bis zu 3 000 tons trifft man zeitweilig im Kohlenhafen an.

Im unteren Kohlenhafen und im Holzhafen findet man auf den dort vorhandenen Lagerplätzen große Holzstapel. Von Juni bis September treffen ständig zahlreiche Segler, aber auch Damp-



Segler und Dampfer beim Entladen von Hölzern im unteren Holzhafen (Westhafen). Im Vordergrund links der Zollkreuzer FALKE (Segler mit Motor).

fer mit Schnittholz aus Schweden und Finnland ein. Die Firma W. Gehrcke & Sohn unterhält im Hafengebiet ein großes Säge- und Hobelwerk. So herrscht hier stets große Regsamkeit. Das Holz wird aus den Schiffen mit eigenem Ladegeschirr gelöscht. Das geht bei den Dampfern schneller vorstatten als bei den Seglern.

Am Kai im Westhafen liegt der schwedische Dreimastschoner KIANA aus Karlskrona, aber nicht wie üblich längsseits, sondern mit der Bugspitze am Bollwerk. Drinnen im Schiff ist die Mannschaft dabei, aus einer Öffnung im Bug lange Sparren herauszuschieben. Einige Männer an Land ziehen dann diese Hölzer ganz heraus und setzen sie auf Loren. Eine mühselige Arbeit, bis das Schiff völlig entladen ist.

Der Kapitän des Schiffes heißt Johansson. Er trägt eine grüne Latzhose und faßt auch hin und wieder selbst mit zu. Von ihm erfahre ich, daß sein Schiff bereits 1879 in Marstal/Dänemark gebaut wurde und bei 172 Netto-Registertonnen 100 Standard Holz laden kann. Er gibt zu verstehen, daß die Dampfer die Frachtraten sehr herunterdrücken und in Deutschland Reeder mit Segelschiffen kaum noch bestehen können. In Schweden und Finnland dagegen kommt man mit diesen Schiffen noch ganz gut zurecht, weil in diesen Ländern Löhne und Sozialkosten erheblich niedriger sind.

Und noch etwas kann man im Holzhafen sehen, was einem Jungen das Herz höher schlagen läßt. Ein kleiner Mann mit Spitzbart läßt dort kleine Modell-Segelschiffe schwimmen. Es ist der Modell-Schiffbauer Robert Dähncke, der am Ziegenmarkt eine kleine Werkstatt besitzt. Auch mit ihm unterhalte ich mich.

»Mein Vater«, sagte er, »war Kapitän und hat dort auf Segelschiffen der Reederei I. C. Thormann und auch bei G. W. Löwe gefahren. Es war eine prächtige Zeit, wenn die großen Barken



Das 1555 gebaute Haus Kleine Hohestraße Nr. 24, Ecke Runde Grube, des Schuhmachermeisters August Fust, das auch als Kirche für schwedische Seeleute bis 1945 diente. Links daneben das Haus des Bäckermeisters Volkert Lammert und rechts das Geschäftshaus Joh. Fr. Dinnies, Inhaber Kaufmann Paul Steinhagen. (Foto aus dem Jahre 1979)

und Briggen in drei Reihen nebeneinander da drüben im Alten Hafen lagen. Ich selbst mußte als Lehrling und später noch als Kommiss Proviand und Ausrüstungsgegenstände von der Firma Dinnies Nachf. an die Schiffe bringen. Sie glauben gar nicht, was es da an Bord eines Segelschiffes für Arbeit gab. Bootsmann und Zimmermann konnten dann nicht alle Arbeiten selber verrichten.

So sah man auch den Segelmacher Robertson damit beschäftigt, ein neu gefertigtes Segel anzuschlagen. Die Arbeit wurde peinlich genau durchgeführt. Oftmals ließ es sich Robertson nicht nehmen, selber mit dem Schiff auf die Bucht hinauszufahren, um festzustellen, ob die neuen Segel in Ordnung sind. Schließlich war Robertson selber einmal als Kapitän zur See gefahren, kannte sich also mit der Führung eines Segelschiffes gut aus.«

Dann fährt Dähncke fort:

»Hast Du schon mal etwas von dem Schiffsjungen-Klaas gehört?«

Ich schüttelte den Kopf.

»Das war zu nett. Vorher gingen die Jungens in der Stadt herum und luden ein. Sie hatten die Schiffsflaggen ihrer Segler um den Leib gebunden und eine kleine Flagge in der Hand. Abends war Ball in der »Insel« und manchmal in der »Zentralhalle«. Gnade Gott aber dem, der auf dem Klaas einen Schiffsjungen duzte oder sonst gegen die Vorschriften verstieß. Der wurde vor das Ältestengelag gebracht, das war ein spaßhafter Gerichtshof von den ältesten Schiffsjungen, da mußte bezahlt werden. Ich sehe noch einen alten Kapitän. Er saß behaglich, seine Pfeife schmauchend, auf dem Sofa und duzte die Jungens nach Herzenslust. Und vor das Gelag? — Nee, dat deit he nich. Oho! Da packten die Jungens zu, und eins, zwei, drei schleppten sie den Alten mitsamt seinem Sofa vor ihr Gericht. Na, das hat der alte Spaßvogel ja nun bloß so gewollt. Er bezahlte dann eine Runde nach der anderen, wobei der dampfende Glühpunsch so manchem Schiffsjungen in die Krone stieg. Daran hatte der alte Kapitän tüchtig seinen Spaß und lachte sich was.«

*

»Läs- og Skrivrom för Svenska Sjöman«.

Weithin im Hafen sichtbar, stehen diese Worte in gelber Farbe auf blauem Grund an dem Giebel des 1650 gebauten Hauses Kleine Hohe Straße 24. Sie bedeuten, daß hier schwedische Seeleute eine Aufenthaltsstätte vorfinden, wo sie lesen und schreiben können. Rechts und links der Schrift ist die schwedische Flagge angemalt.

Mutter Fust, die Frau des Hafenschuhmachers Sigismund Fust, betreut das kleine Heim im oberen Stock ihres Hauses. Die rundliche kleine Frau versteht es, harmonisch mit ihren schwedischen Gästen zurechtzukommen. Zwar ist sie der schwedischen Sprache nicht mächtig, das ist auch gar nicht so wichtig. Die Hauptsache ist, daß sich die Seeleute bei Mutter Fust wohl fühlen.

Als Fust'scher Kunde ist es mir erlaubt, die oberen Räume zu besuchen. Ich mache hiervon oft Gebrauch, denn hier gibt es viele Bücher und Zeitschriften, die über Schwedens Seefahrt berichten. Liegen besonders viele schwedische Schiffe im Hafen, findet an Feiertagen ein Gottesdienst statt.

Eine besondere Freude ist es stets für mich, dort mit den Seeleuten ins Gespräch zu kommen. Ich hatte an einem Schwedisch-Kursus in der Schule teilgenommen, und so geht die Verständigung schon einigermaßen. So kommt auch eine Bekanntschaft mit Kapitän Nilsson vom kleinen Dampfer STERNÖ aus Karlshamn zustande. Der Dampfer bringt fast jede Woche Granitblöcke für das Transitlager der Firma A. K. Fernström nach Wismar. Kapitän Nilsson lädt mich zu einer Reise nach Karlshamn ein, die ich mit Begeisterung annehme. Das kleine Schiff, etwa 220 Ladetons groß, tanzt wie eine Waschbalge auf den Wogen der Ostsee. Ein starker Nordost macht ihm schwer zu schaffen. Doch die gute Aufnahme an Bord entschädigte mich dafür. Fröken Gunilla sorgt für das beliebte schwedische Essen, Frukost und Smörgåsar. Die Kochkunst überlassen die Schweden auf ihren Schiffen gerne ihren Frauen.

Daß Wismar einmal zur schwedischen Krone gehört hatte, war für mich ein beliebtes Thema. Taktvoll meint Kapitän Nilsson dazu: »Das ist sehr schön zu wissen, und darauf wollen wir unsere Gläser erheben, Skäll!«

Kapitän Nilsson erzähle ich, daß unser Hafen sehr oft von kleinen schwedischen Motorseglern angelaufen wird, die als Fracht nur selten mehr als 10 bis 20 große Granitblöcke geladen haben. Ich frage ihn, ob die Schiffseigner hiermit überhaupt auf ihre Kosten kämen.

Kapitän Nilsson erläutert: »Die Frachtraten sind sehr hoch, da findet auch das kleinste Schiff noch einen Nutzen. Die von Dir genannten Segler sind auch gleichzeitig Fischerfahrzeuge. Sie sind in Skillinge meistens in Djupekas, Sölvesborg und Järnavik beheimatet. Wenn zu gewissen Zeiten der Fischfang schlecht ist, nehmen sie gerne Frachten zum Transport von Granitblöcken und Pflastersteinen an. Nach dem Löschen der Ladung in Wismar geht die Reise nach Lübeck, um dort rückkehrend nach Schweden Salz zu laden.«

Ich sollte noch hinzufügen, daß diese Segler eine auffällige Schiffsform haben. Ihr Bug ist scharf und fast keilförmig, das Heck ist achtern schräg abgeflacht. Die beiden Masten sind wie bei einer Galeasse angeordnet, jedoch ist der Großmast ein wenig schräg nach vorn gerichtet. Der Klüverbaum ist kürzer und stumpfer als bei einer Galeasse. Abweichend sind auch die Luken, sie sind klein, fast quadratisch, das Lukensüll geringfügig vom Deck erhöht. Also für Holzverschiffungen vollkommen ungeeignet. Die Länge der Schiffe liegt zwischen 16 und 18 Metern.

*

Der Segel- und Rudersport auf unserer idyllischen Bucht an der herrlichen Mecklenburgischen Ostseeküste wird von Jung und Alt ständig mehr betrieben. Sowie die ersten warmen Sonnenstrahlen Ende März, Anfang April sich zeigen, bereiten sich Ruderer und Segler auf die neue Saison vor. Dabei werden auch schon Pläne für die Durchführung der Regatten geschmiedet.

Den Rudersport betreibt seit 1884 der »Ruderclub Wismaria«. Er zählt etwa 230 Mitglieder. Der Clubvorstand setzt sich aus angesehenen Bürgern unserer Stadt zusammen. Dann der »Wismarscher Yachtclub«, dessen Ständer die größeren Yachten in den Häfen der dänischen, schwedischen und norwegischen Küsten zeigen. Allen voran die Nilsson'sche AEGIR, dann die STELLA und PAULA AGNES. Eine wichtige Persönlichkeit des Yachtclubs ist der Kaufmann Walter Protzen. Er ist nicht nur ein hervorragender Segler, sondern auch Konstrukteur neuer Yachten. Ich habe ihn des öfteren auf der Bootswerft von Schröder & Schackow beobachtet, wenn er eine Inspektion bei einem Neubau vornahm. Ein eifriger Anhänger des Segelsports ist der fast blinde Theodor Conrades, dessen Schäferhund ihn stets im Boot begleitet. Ruderclub und Yachtclub haben eigene geräumige Bootshäuser mit Restauration, günstig zur Bucht an der Koggenoor gelegen.

Nach dem Kriege wurde der »Wismarer Seglerverein WSV« gegründet. Bootshaus und Liegeplätze der Segelboote befinden sich am unteren Kohlenhafen. Der Besitzer der Löwen-Apotheke, Kuhlmann, ist jetzt Eigner der Hochseeyacht GORCH FOCK. Vorher hatte er die Kielyacht PETER und die hochgetakelte PETER II.

Die als Schoneryacht getakelte WOTAN des Schokoladenfabrikanten Hildebrandt, Berlin, zählt zu den häufigen Gästen im Hafen. Sie hat etwa die gleiche Größe wie die AEGIR.

Für Freunde des Segelsports bietet sich vom hochgelegenen Kurhaus Seebad Wendorf ein schöner Blick auf die an den Regatten teilnehmenden Boote.

*

Das Aufblühen der Wirtschaft macht sich im Schiffsverkehr sehr bemerkbar. Die Entwicklung der Baukonjunktur in Deutschland veranlaßt die Holzimporteure zu erheblichen Holzkäufen im skandinavischen Raum. Holz ist immer noch ein wichtiges Material bei der Erstellung der Neubauten. Das hier angelandete Schnittholz geht größtenteils nach Bearbeitung in den Hobelwerken an Abnehmer in Mitteldeutschland. Von diesem Boom profitieren natürlich auch die Reeder. Sowohl in Rostock als auch in Wismar wird eine Anzahl von Schiffen aus dem In- und Ausland angekauft. Die hiesige Reederei Nilsson erwirbt zwei Dampfer mittlerer Größe aus Norwegen. Den von dieser Reederei aus Stettin angekauften Dampfer DOLLART ereilt gleich bei der ersten Ankunft mit einer Ladung Schnittholz im hiesigen Hafen ein Mißgeschick. Im Achterschiff bricht ein Feuer aus. Um zu verhindern, daß das Feuer auf die riesigen Lagerschuppen der Firma

Gehrcke & Sohn übergreift, wird das Schiff von dem Schlepper WALFISCH in das Wendebecken bugsirt. Den eingesetzten Feuerwehroleuten gelingt es, den Brand unter Kontrolle zu bringen. Danach kann die Ladung von den Hafenarbeitern an Land gebracht werden.

Noch ein weiterer Vorteil ergibt sich für unsere Seewirtschaft: Der im Frühjahr 1926 in England ausgebrochene Bergarbeiterstreik bringt die Verladung englischer und schottischer Kohle ins Ausland vollkommen zum Erliegen. Die skandinavischen Länder sind jetzt ausschließlich auf deutsche Kohle angewiesen. So sieht man auf den ausgedehnten Lagerplätzen der Firmen Kohlenhandelsgesellschaft mbH. und Wilhelm Dernehl große Kohlenhalden sich auftürmen. An diesen Halden befinden sich Schilder der exportierenden Firmen, wie Caesar Wollheim, von Giesche's Erben und andere.

Anfang Juli trifft als erstes Schiff der Dampfer VENDIA von »De Forenede Kul Importører«, Kopenhagen, ein. Der VENDIA folgen dann weitere Schiffe derselben Firma. Da nicht alle eintreffenden Schiffe zu gleicher Zeit unter den Verladebrücken oder am Pier liegen können, müssen sie auf Abruf auf der Reede liegen bleiben. Für die Besucher des Hafens ist es ein imposanter Anblick, so viele Schiffe auf einmal hier zu sehen. Es sind fast alle Schiffe ausländischer Nationen.

Als ein Kuriosum muß es wohl bezeichnet werden, daß für englische Rechnungen Dampfer eintreffen, um Kohlen für England zu laden. So etwas hatte es in der Hafengeschichte bislang noch nicht gegeben. Seit 1840 wurden in Wismar und Rostock Kohlen eingeführt. Deutsche Reeder waren an diesen Kohlentransporten, wie ich feststellen konnte, weniger beteiligt. Der Grund ist darin zu sehen, daß die meisten Kohlenimporteure über eigene Seeschiffe verfügen und auf Fremdtonnage daher kaum angewiesen sind. Die hiesige Firma Podeus führt ebenfalls ihre Kohlen mit eigenen Frachtern ein. Sie besitzt derzeit den Dampfer GLÜCKAUF.

Nach der Beendigung dieses langanhaltenden Bergarbeiterstreiks müssen im eigenen Lande die Kohlenvorräte aufgefüllt werden, um die Kohlenverbraucher zu versorgen. Man kann daher auf Importe aus Deutschland noch nicht verzichten. In unserem Hafen gelangt hauptsächlich Kohle aus den oberschlesischen Gruben zum Versand sowie Braunkohlenbriketts aus der Niederlausitz. Das hiesige Gaswerk bringt erstmals Gaskoks zur Verladung nach Dänemark.

Im Dezember 1926 laufen die mit den Engländern geschlossenen Kohlenverträge aus, und der Schiffsverkehr geht rapide zurück.

*

Nach Absolvierung der Obersekunda gehe ich zu Herrn Siglow in Rostock, um Kenntnisse in der Seeverversicherung zu erwerben. Namen mir bekannter Reedereien finde ich in den Akten, u. a. Ragnar Nilsson, Erich Ahrens, F. W. Fischer. Ich erhalte von Schäden Kenntnis, worüber nur selten die Tagespresse berichtet. Dabei sind dominierend die Reedereien des Konsuls Nilsson. Bei einem Orkan im Herbst 1927 in der Nordsee brachen auf dem Dampfer RAGNAR alle 3 Masten, wobei auch die Brückenaufbauten stark beschädigt wurden. Vorher hatte sich im Achterschiff des Dampfers DOLLART ein Brand ereignet. Umfangreich waren Schäden, die bei Kollisionen mit Kaimauern entstanden waren. Siglow kündigt daraufhin seine Versicherungen mit Nilsson.

Durch die Inbetriebnahme des neuen Seegrenzschlachthauses am Industriefafen Anfang 1928 erfährt der Seeverkehr einen erheblichen Auftrieb. Der Reeder Mews steigt in die Viehfahrt ein und erwirbt den Stettiner Dampfer ARCONA, der unter dem Namen WILLIAM in das Wismarer Schiffsregister eingetragen wird. Das 530 BRT große, 1863 in Stettin gebaute Schiff wird für die Beförderung von 1000 Kopf lebender Schweine aus dänischen Häfen nach Wismar pro Reise eingerichtet.

Otto Schacht übernimmt in Hamburg den 1889 dort gebauten, 65,82 BRT großen Passagierdampfer KARL HEINZ ex NORDSTRAND, der in Zukunft in den Dienst Wismar/Seebad Wendorf und Wismar/Timmendorf auf der Insel Poel eingereiht wird.

*

Mein Vater riet mir rechtzeitig, mich nach einer Tätigkeit in einem Betrieb umzusehen, dessen Produkte zu allen Zeiten von dem größten Teil unserer Bevölkerung benötigt werden. So kam

Kontor- und Privathaus der Firma Wilhelm Dernehl, Kohlen-Import- und Kohलगroßhandel, Wismar, Breitestraße 23/25. (Lediglich rechte Hausseite).



Die Verladepier im unteren Kohlenhafen der Firma Wilhelm Dernehl. Hier wurden die Dampfer mit englischer Importkohle entladen und Motorsegler mit Briketts und Koks beladen.

ich am 1. April 1928 in das Dernehl'sche Kohlen-Import- und Großhandelsunternehmen. Hatte ich bislang unseren Hafen nur aus meinem persönlichen Interesse kennengelernt, so habe ich jetzt dort geschäftliche Aufträge für meine Firma zu erledigen. Dampfer bringen englische und schottische Kohlen für unsere Lager, Briketts und Koks werden in zahlreichen kleineren Schiffen nach Dänemark exportiert.

Direkte Kontakte entstehen mit dem Lagerpersonal, den Bahn- und Zollbeamten und natürlich mit den Hafendarbeitern während der Be- und Entladung der Schiffe.

Als wieder einmal eine Ladung Kohlen mit dem Dampfer eintrifft, befindet sich unter den etwa 40 Hafendarbeitern auch mein alter Freund Otting Nausch: »Ich habe mein Fischerboot verkaufen müssen, denn die Fischerei brachte mir und meiner Frau kein Geld mehr ein. Die Motor-Fischkutter haben die Kleinfischerei bald völlig verdrängt. Nachdem nun vor fünf Jahren auch Erna, unsere letzte Tochter, gestorben ist, hat das Leben für mich kaum noch einen Sinn. Und so bin ich hin und wieder mit dabei, wenn Dampfer mit Kohlen oder Holz entladen werden. Meine angeschlagene Gesundheit erlaubt mir keine Vollbeschäftigung mehr, die ja auch sowieso zur Zeit nicht mehr zu bekommen ist.« Das erzählt mir der frühere Fischersmann.

Ich nicke ihm stumm zu, denn viel Zeit für eine Unterhaltung steht uns während der Arbeit nicht zur Verfügung. Manch anderen hat ein ähnliches Schicksal ereilt.

*

Unser Lagermeister hat mich zur Ladungskontrolle an Bord des lettischen Dampfers DAUGAVA geschickt. Das Schiff ist mit 1 600 tons schottischer Kohle aus Methil eingetroffen. Sein Kapitän lädt mich zu einem Drink in den Salon ein. Das ist sicher so üblich. Immerhin fühle ich mich sehr geehrt.

Der alte Seebär erzählt mir von Riga und seiner Heimat Lettland. »DAUGAVA heißt zu deutsch die Düna. Es ist ein wunderschöner Fluß, auf den wir sehr stolz sind«, berichtet er mir.

Was habe ich für einen schönen Beruf ergriffen, denke ich.

Die Wünsche an Bord rattern, und die Körbe, prall gefüllt mit Kohle, wechseln Hive um Hive an Land. Am Kai stehen Waggons bereit, in die die Arbeiter die Kohle schütten. Ein Teil wird mit Förderbändern auf Lager genommen. Die Bezahlung der Hafendarbeiter erfolgt im Akkordlohn. Der normale Tariflohn beträgt z. Zt. pro Stunde 0,68 Reichsmark. »Eilgeld« erhält die Firma vom Reeder, wenn das Schiff vor der in der Charter festgelegten Löszeit leer wird.

Aber auch die Stadtverwaltung profitiert von dem Kohlenimport. Für jede eingeführte Tonne nimmt sie 0,50 Reichsmark an Hafengebühr ein. Das summiert sich ganz schön, wenn man weiß, daß in Wismar 1928 insgesamt 50 042 Tonnen Kohle eingeführt wurden. Die Einnahmen hieraus vermindern die steuerliche Belastung für uns Wasserkantenmenschen.

Immingham und Methil sind die bedeutendsten englischen Kohleausfuhrhäfen. Die Verladung wird über sogen. Antibrakers vorgenommen. Dieses bedeutet größte Schonung für das zu verladende Gut. Die einzelnen Kohlewaggons werden hydraulisch mit den Kohlehebern hochgedrückt und auf das Schiff entleert.

*

Jetzt hat sich auch unsere Stadtverwaltung dazu entschlossen, einen stärkeren Eisbrecher anzukaufen. Der letzte strenge Winter gab dazu den Anstoß. Da war unser Hafen für die wismarsche Kaufmannschaft fast fünf Monate unbenutzbar gewesen. Schließlich ist Wismar für Mecklenburg ein bedeutender Seeumschlagplatz für Getreide, Zucker, lebendes Vieh, Hölzer aus Skandinavien, Granit aus Schweden, Düngemittel und Kohlen aus England.

Im April trifft dann der neue Eisbrecher im Hafen ein. EISBÄR prangt an Bug und Heck. Ursprünglich hieß der Dampfer STORE GUT. Das ist norwegisch und heißt auf deutsch soviel wie



Eisbrecher EISBÄR ex WOHLFAHRT ex DIREKTOR MÖRCK ex STORE GUT, aufgenommen 1929 im Wismarer Wendebassin.

starker Mann. Vor EISBÄR hatte er noch die Namen WOHLFAHRT und DIREKTOR MÖRCK. Gebaut war das Schiff 1903 in Trondjem. Bei 144 BRT und einer Maschinenstärke von 550 PS hatte es folgende Abmessungen: 28,73 m lang, 6,14 m breit, Seitenhöhe 3,92 m.

Da keine strengen Winter mehr folgen, liegt EISBÄR bis 1937 fast ohne Beschäftigung im Hafen. Er wird daraufhin an die Weser verkauft, wo der Dampfer den Namen LEMWERDER erhält. Im zweiten Weltkrieg finden wir das Schiff im Norwegen-Einsatz wieder, zwischen Narvik und Kirkenes. Vermutlich durch einen undurchsichtigen Befehl gerät LEMWERDER auf ein Felsenriff. Die tapfere Besatzung bleibt jedoch an Bord. Als der Wind plötzlich umspringt, gelingt es der Schiffsführung, mit äußerster Kraft ihr Schiff von dem Felsen freizubekommen.

Nach Kriegsschluß finden die Russen Interesse an dem Schiff. Sie geben ihm den Namen CYKLON.

*

Verweilen wir noch weiter im Jahre 1929, welches die sogenannten »goldenen zwanziger Jahre« abschließen wird.

Das alte Holzbollwerk im Alten Hafen wird nach und nach durch eine Eisenspundwand ersetzt. Auf dem Umschlagplatz für schwedischen Granit errichtete die Stadt eine moderne Verladebrücke. In den darauffolgenden Jahren kommen zu den bisherigen zwei großen Getreidesilos der Firmen G. W. Löwe und LHG drei weitere modernster Bauart hinzu. Es sind neue Wahrzeichen für unsere Stadt.

Der Sommer 1929 zeigt sich an den Stränden unserer mecklenburgischen Küste von seiner besten Seite. Die Personenschifffahrt zu den zahlreichen Seebädern weist die höchsten bisherigen Verkehrsziffern aus.

Am Baumhaus treffen an den Sonntagen Passagierdampfer aus Rostock, Lübeck und der Insel Fehmarn ein. Die Dampfer SEEMÖWE aus Lübeck und BÜRGERMEISTER LAFRENTZ aus Burg a. F. nutzen die Liegezeit am Baumhaus und veranstalten für 50 Pfg. zweistündige Lustfahrten in See. Noch nie hat man an dieser Stelle im Hafen so viele Menschen gesehen.

*

Wilhelm Dernehl, ein erfolgreicher Kaufmann, hatte seine Firma aus kleinsten Anfängen seit 1894 zu seiner heutigen beachtlichen Größe gebracht. Zu Großherzogs Zeiten hätte unser Senior bestimmt den Kommerzienrattitel erhalten. Sein markantes Gesicht und das schlohweiße Haar geben seinem Äußeren ein vornehmes Aussehen.

»Ein kluger Kaufmann rechnet mit dem Pfennig.« Solche und ähnliche Ratschläge erteilt Dernehl gerne. »Wir sind zwar keine Buddenbrooks, dafür aber die Dernehls«, meint er augenzwinkernd. Von seinen sieben Kindern sind die Söhne Wilfried und Hans-Karl als Prokuristen in der Firma tätig. In die Fußstapfen des Seniors ist sein früherer Lehrling und heutiger Prokurist Willi von Hoff getreten. Wilhelm Dernehl's Gattin Frieda, geb. Pentz, eine mecklenburgische Gutsbesitzerstochter, umsorgt rührend die Familie.

*

Eine schleichende Arbeitslosigkeit macht sich bemerkbar. Die Waggonfabrik mit ihren 1 200 Beschäftigten fängt an zu entlassen. Wismarer Waggonen laufen bei vielen deutschen Verkehrsunternehmen wie auch bei der Reichsbahn, in den skandinavischen Ländern, in China, Amerika und den übrigen Kontinenten. Eine erfolgreiche Zusammenarbeit besteht mit der Maybach-Motorenbau G.m.b.H.

*

Geschäftsleute, die sich in mancherlei Hinsicht finanziell übernommen haben, geraten in Zahlungsschwierigkeiten. In der Bauwirtschaft knistert es überall im Gebälk. Ein Textilwarenhändler erhängt sich in den Anlagen des Seebades Wendorf, ein bekannter Bauunternehmer im nahegelegenen Köpnitztal. Ein Druckereibesitzer springt in den Hafen, kann jedoch noch in letzter Minute von seinem Sohn gerettet werden.

Die extremen Parteien trommeln mit Schalmeien und Pfeifen die Leute auf den Straßen zusammen. Es wird gesammelt, die SA. für ihren Kampfschatz, KPD-Mitglieder aus den Reihen unserer Hafendarbeiter kommen mit Listen ins Kontor. Um eine Spende geben zu können, muß ich vorerst den Chef fragen, da ich doch mit dem Pfennig sparen soll!

»Selbstverständlich spenden wir, man kann nie wissen, wie sich die Zukunft entwickeln wird«, ist seine lakonische Antwort.

*

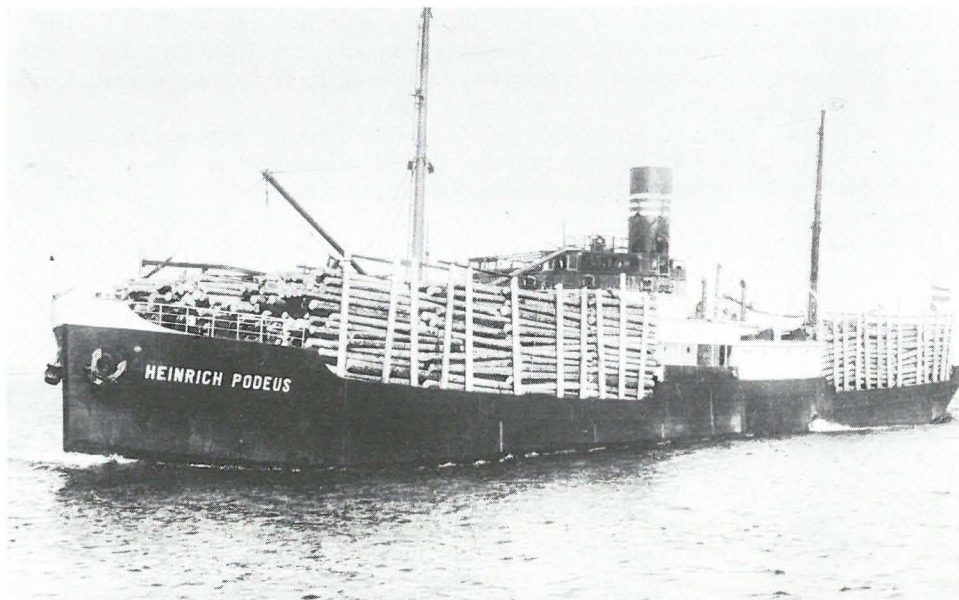
Noch vor dem Börsenkrach in der Wallstreet im November platzen die Wechsel vieler Geschäftsleute, Landwirte und der Hoteliers in unseren Seebädern. Die kleineren Kohlenhändler, die direkt an diese Verbraucher liefern, geraten in eine schwierige Lage. Soweit die Banken mitmachen, werden in Einzelfällen Wechsel prolongiert. Zahlungsvergleiche sind an der Tagesordnung. Sofern mit einem Kunden langjährige Verbindungen bestanden, erhält er neue Lieferungen nur gegen sofortige Barzahlung. Die Schuld ist gemäß der Vergleichsquote abzutragen. Oft frage ich mich, wie ein derart betroffener Geschäftsmann überhaupt noch existieren kann.

Der Reeder Ragnar Nilsson mußte zwischenzeitlich einen Teil seiner Schiffe verkaufen und beschäftigt jetzt nur noch die Dampfer OSKAR und RAGNAR.

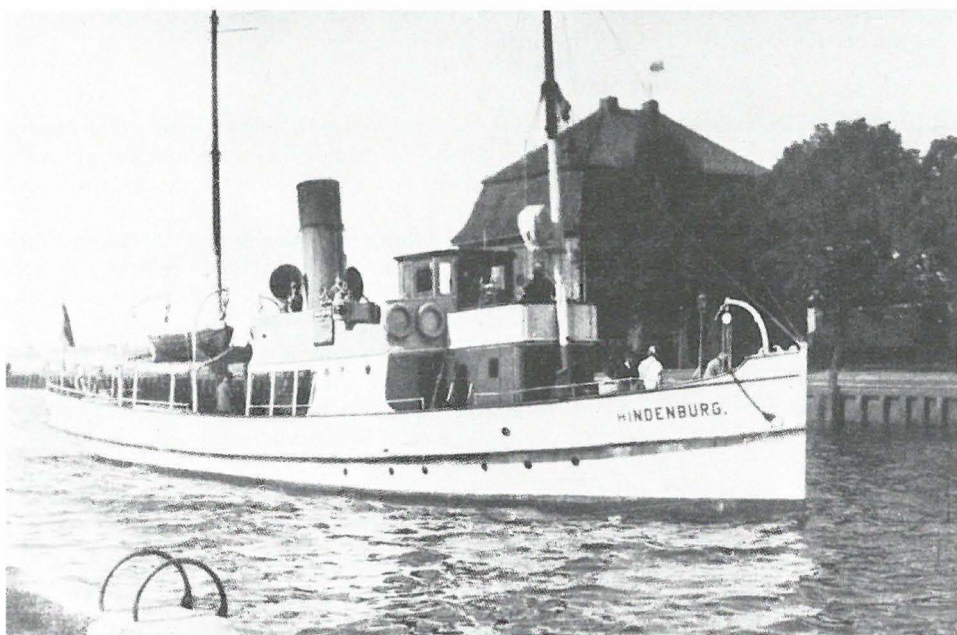
*

Geld wird knapp und teuer.

Bei zunehmendem Konkurrenzkampf bleiben die Preise nicht nur stabil, sie gehen sogar noch nach unten. Die Lebensmittelgeschäfte geben Rabattmarken heraus und machen Zugaben. So erhält der Kunde im Buttergeschäft »Kunella« — Alfred Kunert, Rostock — Hinter dem Rathaus, bei entsprechendem Einkauf gratis Porzellangeschirr. Dagegen wehren sich die Haushaltge-



D. HEINRICH PODEUS ex WITTE ZEE, gebaut 1922 in Papendrecht, 2 595 BRT, 1 527 NRT, 4 350 t_dw, 1 450 Standard Holz. Angekauft 1928 von der Erbgemeinschaft Heinrich Podeus zur Bewirtschaftung durch die Reederei H. Podeus, Rostock. Heimathafen zunächst Wismar.



Der zur Reederei Peter Paul Steinbagen gebörende Bäderdampfer HINDENBURG. Im Winter 1928/29 wurde er als Eisbrecher eingesetzt. Zeitweilig wurde der Dampfer von den Kapitänen Christian Karstedt und Fritz Robde geführt.

schäfte. Lorenz Innecken, Am Markt, und i. H. Niemann in der Krämerstraße — als Beispiele — verkaufen in ihren Geschäften aus großen Bottichen Margarine zum halben Preis. Die »Kampf-Margarine« wird, wie im Schaufenster angekündigt, mit per kg. für 50 Pfennige verkauft. Und so stehen die Minderbemittelten hier vor den Läden Schlange.

Wismars größter Betrieb, die Waggonfabrik A. G., entläßt über 1 000 Arbeiter. Der Umschlag im Hafen geht rapide zurück. Die Folge ist, daß auch die Hafenbetriebe zu Entlassungen schreiten. Sehr hart davon betroffen sind die unständig beschäftigten Hafentarbeiter, die nach Bedarf angefordert werden.

Die Holzimporteure löschen mit der eigenen Belegschaft die mit Holz für sie eintreffenden Segler aus Schweden und Finnland. Bei sinkendem Bedarf lohnt es sich nicht mehr, Dampfer zu chartern. Das Gleiche gilt auch für die Kohlenimportfirmen. Durch die Stilllegung industrieller Betriebe und der Ziegeleien ist der Absatz erheblich zurückgegangen. Wohl der größte Teil unserer Bevölkerung in der Stadt sieht zu, sich irgendwie Brennholz für den Küchenherd und für die Winterfeuerung zu organisieren. Und so sieht man täglich Ziehwagenkolonnen durch die Straßen rollen. Es ist genau wieder so wie vor 10 Jahren. Die Kinder erkennen die Notlage, in der sich die Eltern befinden. Wieder wandern Bretter von einem Lagerplatz im Hafen in die Öfen der Ärmsten der Armen. Ein Kreislauf, der sich wohl immer wiederholen wird.

*

Unter den Angestellten bei uns im Kontor herrschen Angst und Sorge um die Zukunft. Wer muß als nächster den Arbeitsplatz verlassen? Oder werden sie es hier im Hause schaffen?

Der greise Seniorchef spornt uns immer wieder an. Die im Unternehmen tätigen beiden Söhne lassen sich etwas Neues einfallen. So hatte Wilfried schon vor Jahren die Fertigung von Hackspänen für in Deutschland ansässige Räuhereien aufgenommen. Sogar das holzarme Dänemark macht hiervon Gebrauch. Die Abteilung Seespedition fertigt kleine Segler mit Briketts und Koks nach den dänischen Inseln ab. Unsere Lastwagen finden Einsatz beim Abtransport landwirtschaftlicher Erzeugnisse von den großen Gütern. So wird manche Lücke geschlossen.

Hansischer Kaufmannsgeist setzt sich durch.

*

Zahlreiche mecklenburgische Güter und Höfe, die zum Teil zu unseren Kunden zählen, geraten durch den Preisverfall für ihre Produkte in den Konkurs. Eine Zwangsversteigerung ist nicht mehr aufzuhalten. Neue Besitzer werden Industrielle von Rhein und Ruhr. Auch Hamburger Großkaufleute werden Gutsbesitzer.

Täglich hört man von Zusammenbrüchen großer Firmen in Deutschland. Es heißt, sie haben sich zu sehr übernommen. Die Auswirkungen bekommen wir hier an der Küste zu spüren. Das Leben wird täglich härter.

*

Die Dernehls kämpfen um den Fortbestand ihres fast vierzigjährigen Unternehmens. Gemeinsam wird die Situation schon gemeistert werden. Schließlich steht bei jedem von uns doch die eigene Existenz auf dem Spiel. Und eines ist gewiß, wir werden uns alle noch sehr einschränken müssen, Inhaber und Mitarbeiter, doch ein Kollege beim Schiffsmakler Karsten meint anspornend:

»Ein Seehafen bietet den Handelshäusern stets ungeahnte Möglichkeiten, sich zu behaupten!«

Entwicklung
des Schiffsverkehrs im Wismarer Hafen nach vorliegenden Angaben
von 1793 bis 1929

1793–1802	liefen im Jahresdurchschnitt	147	beladene Schiffe ein
		217	beladene Schiffe aus
1803 (8. 9.)	bis		
1818 (7. 9.)	„ „	119	„ Schiffe ein
		102	„ Schiffe aus

1809 (1. 8.)	bis			
1810 (31. 7.)	„	„	350 „	Schiffe ein
			438 „	Schiffe aus
Besonders günstiges Jahr während der Kontinentalsperre durch den Einfluß Hamburger Verloader.				
1843	eingehend	223 Schiffe mit 39 085 cbm (7949 Last)		
	ausgehend	228 Schiffe mit 42 986 cbm (8743 Last)		
1863	eingehend	258 Schiffe mit 72 919 cbm (14 830 Last)		
	ausgehend	266 Schiffe mit 74 915 cbm (15 236 Last)		
		(1 Wismarer Last = 3 000 kg)		
1899	bis			
1908	im Jahresdurchschnitt	eingehend 999 Schiffe mit 127 999 cbm		
		ausgehend 996 Schiffe mit 126 012 cbm		
1904	bis			
1913	im Jahresdurchschnitt	Wareneingang 239 397 tons		
		Warenausgang 93 037 tons		
1913	eingehend	751 Schiffe mit 417 787 cbm bzw. 213 000 tons		
	ausgehend	762 Schiffe mit 421 101 cbm bzw. 122 500 tons		
Der Schiffsverkehr war im ersten Weltkrieg sehr gering, langsam steigt dieser wieder an, von Gesamtumschlag mit 33 000 tons				
1919	auf			
1927		mit 167 729 tons		
1928	Umschlag eingehend	74 955 tons und 7 229 Kopf lebendes Vieh		
	Umschlag ausgehend	127 102 tons		
1929	Umschlag eingehend	91 579 tons und 51 236 Kopf lebendes Vieh		
	Umschlag ausgehend	104 844 tons		
Die Vieheinfuhr ist auf die Inbetriebnahme des Seegrenzschlachthauses im Jahre 1928 zurückzuführen.				
Ab 1878 nahm die Einfuhr englischer Steinkohle und Holz aus Finnland und Schweden in einem erheblichen Umfang zu; ausgenommen die Jahre von Aug. 1914 bis 1923.				
Zum Vergleich Gesamtgüterumschlag				
1976		2 635 760 tons		
1977		2 830 372 tons		
1978		3 500 000 tons		
davon alleine 1,4 Mio. tons Kali.				

Wismarer Reeder und ihre Schiffe – Stand 1926 –

	Ragnar Nilsson	BRT	tdw	Std
D. OSKAR ex POLMINA ex HERMINA geb. 1917		896	1260	380
D. RAGNAR ex ANTON STUB, THEODORA geb. 1917		865	1187	350
D. HARALD, geb. 1912, Nüscke & Co, Stettin		632	1000	360
D. ELSA, geb. 1911, Nüscke & Co, Stettin		590	900	340
D. ELISABET, geb. 1909, Nüscke & Co, Stettin		585	800	320
SY. AEGIR Gaffelschoneryacht m. Motor		47		
Nilsson jr. & Rose				
D. HARRIET, geb. 1921 Janssen & Schmilinsky, Hamburg		776	1046	300
D. DOLLART ex STETTIN, geb. 1919, Finnland		864	1150	410
Heinrich Podeus				
– Magister Hans Siemerling –				
D. GLÜCKAUF ex RONDO, geb. 1912 Sunderland (Heimathafen Rostock)		1915	2800	830

Heinrich Mews			
MS HELENE ex BERTA ex HEINRICH, Galeasse geb. 1921	47	80	
D. SEEADLER 1 ex BETTY, geb. 1887 NEPTUN, Rostock, Fracht- und Passagierdampfer	141	140	
Peter & Paul Steinhagen			
PD INSEL POEL ex HANS JOACHIM VON ZIETHEN	50		
PD HINDENBURG ex DRESDEN, geb. 1893, Kiel	90		
Wilhelm Harder			
S. JÜRGEN ex HOTHER, Schonerbrigg, geb. 1875, C. Schröder, Horsens	134	390	100
Hans v. Plessen, Wustrow			
S. ADELE Ewer, 2 M. geb. 1906, Lühesand	34	80	
Johannes Baustian			
S. AUGUSTE Ewer mit Motor, geb. 1885, Wevelsfleth	30	70	
Karl Baustian			
S. PERLE Ewer, geb. 1895, Höhen/Lühe	30	70	
Heinrich Lewerenz			
MS ANNA Tjalk, Sandbaggerboot	36	70	
Hans Radfan, Neuendorf-Lauterbach			
MS MARGARETHA Galeasse, geb. 1897, Martenshoek	54	100	35
Das Hafenamts der Stadt Wismar			
D. WALFISCH Schlepper u. Eisbrecher, geb. 1905	46	(165 Ps.)	
WISMAR Dampf-Eimerkettenbagger, geb. 1905, ferner ein Dampfelevator und 4 Baggerschuten			
Hans Kruse			
MS WENDORF ex BARBAROSSA, Passagierschiff, geb. 1920, Hamburg, als MS-Leichter		(35 PS)	
Im Passagierschiffsverkehr zwischen Wismar und Seebad Wendorf, sowie Wismar und Grasort verkehrten:			
MB KORMORAN, Eigner: Heinrich Schacht			
MS WISMAR, ehem. Hamburger Hafenbarkasse, Eigner: Otto Schacht			
MB MÖWE, Eigner: Karl Ehlers			
MB ONKEL EMIL ex CASANOVA, Eigner: Emil Baumbach			
MB OTTO, Eigner: Otto Braun (OTTO war flach gebaut zum Transport von Seegras und um unter der neuen Festlandverbindungsbrücke zur Insel Poel fahren zu können.)			
L. WILHELM TRENDELBURG, Fabrikschiff zum Pressen von Seegras, Eigner: Wilhelm Trendelburg. War in Nakskov, Dänemark, stationiert.			
D = Dampfer, MS = Motorschiff, MB = Motorboot, S. = Segler, PD = Passagierdampfer, L. = Leichter, Std. = Standard Holz, SY. = Segelyacht, geb. = gebaut bei (in)			