

► WOLFGANG STEUSLOFF

Bootsbau an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern

Zur Entwicklung des maritimen Handwerks seit 1990

1. Vorbemerkungen

Die sich seit der deutschen Wiedervereinigung vollziehenden gravierenden Veränderungen der maritimen Kultur an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern verlangen in ihrer Deutlichkeit geradezu nach einer volkskundlichen Dokumentation. Dementsprechend ist vom Verfasser 1997 ein Forschungsvorhaben konzipiert worden, dessen wesentliche Orientierungsbereiche die Kleinschiffahrt einschließlich der Fahrgastschiffahrt, die Küstenfischerei, das maritime Handwerk, der Funktionswandel der Hafenanlagen, die neuen Erwerbszweige im Zusammenhang mit dem nun wieder unbehinderten Wassersport sowie der Ortsbildwandel in den Hafenstädten und den maritim strukturierten Küstendörfern bilden. Über eine umfassende fotografische Bilddokumentation der gegenwärtigen Verhältnisse hinausführend konnten durch die Befragung zahlreicher kompetenter Gewährsleute und durch eine ergänzende Auswertung der regionalen Presse erhebliche wirtschaftliche, soziale und kulturelle Veränderungen seit 1990 aufgezeigt werden. Zudem führt der Vergleich mit den Ergebnissen früherer volkskundlicher Forschungen, die in dieser Küstenregion eine lange und gute Tradition besitzen, zu einem interessanten Erkenntnisgewinn, was bereits am Beispiel der Entwicklung der Fahrgastschiffahrt an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern verdeutlicht werden konnte. Inzwischen sind die Forschungen zu einem weiteren Teilbereich des Projektes, nämlich zum handwerklichen Boots- und dessen Entwicklung seit 1990, soweit fortgeschritten, daß nun auch diese Ergebnisse veröffentlicht werden können.¹

2. Zur Forschungsgeschichte an der südlichen Ostseeküste

In Anbetracht der ersten, bereits Ende des 19. Jahrhunderts erschienenen bootskundlichen Veröffentlichungen, die im wesentlichen typologisch ausgerichtet sind, fanden die Baustellen und die Erbauer der hölzernen Frachtsegler und Boote erst verhältnismäßig spät die ihnen aus volkskundlicher Sicht gebührende Beachtung: In den 1920er Jahren einerseits durch Hans Szymanskis Forschungen zum traditionellen Boots- und Schiffbau, die sich auf die deutsche Ostsee- und Nordseeküste in ihrer gesamten damaligen Ausdehnung erstreckten², und andererseits in der Sammlung von Richard Wossidlo zum Seemannsleben auf mecklenburgischen Segelschiffen, die auch umfangreiche Aufzeichnungen mündlicher Mitteilungen über die Verhältnisse auf den Werften zwischen Wismar und Ribnitz enthält.³ Eine wünschenswerte Erweiterung nach dem

Vorbild schwedischer Inventarisierungen erreichte die maritimkulturelle Forschungsarbeit an der südlichen Ostseeküste erst nach dem Zweiten Weltkrieg, wie Wolfgang Rudolph 1981 in der Bilanz eines Jahrhunderts maritimer Volkskunde im Ostsee- und Nordseeraum⁴ aufgezeigt hat. Angeregt wurden diese Arbeiten 1955 von Wolfgang Steinitz, Vizepräsident der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin und Direktor des Instituts für deutsche Volkskunde, das auf seine Bemühungen kurz zuvor gegründet worden war. Für das Vorhaben konnte der Volkskundler Reinhard Peesch gewonnen werden, nach dessen Konzeption 1956 mit einer umfassenden dokumentativen Bestandsaufnahme in allen Teilbereichen der Küstenkultur begonnen wurde.

Eine Pilotstudie befaßte sich mit der Untersuchung der brauchwürdigen Arbeitsgesellschaften (»Kommünen«) der Fischer auf Rügen und Hiddensee. Dabei kam es zum Kontakt und zur Zusammenarbeit mit Wolfgang Rudolph, der damals in Garz am Heimatmuseum der Insel Rügen tätig war und Material zu einer Volkskunde der rügischen Schifffahrt sammelte. Seine Mitarbeit am Berliner Projekt begann 1957 mit der volkskundlichen Inventarisierung der Boote in den Gewässern der Insel Rügen, wobei selbstverständlich auch die Bootsbauer sowie die Einrichtungen des handwerklichen Bootsbaus und die Herstellungsverhältnisse auf den Baustellen gründliche Beachtung fanden. Nachdem Wolfgang Rudolph seine Arbeiten auf das gesamte Küstengebiet zwischen Trave und Oder erweitert hatte, konnte als Ergebnis u.a. auch der vorindustrielle Bootsbau in Mecklenburg und Vorpommern als umfassend erforscht bilanziert werden – ausgewiesen durch eine Reihe ausgezeichneter Veröffentlichungen, die in kurzer Folge zwischen 1958 und 1969 erschienen sind. Dazu gehören neben mehreren Aufsätzen insbesondere die beiden Monographien »Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland« (1966) und »Segelboote der deutschen Ostseeküste« (1969).

Im Nachbarland Schleswig-Holstein hat man etwa zwei Jahrzehnte später die Notwendigkeit einer ähnlich großräumig und umfassend angelegten volkskundlichen Untersuchung erkannt und Mitte der 1980er Jahre eine entsprechende Inventarisierung des maritimen Kultur- und Strukturwandels nach 1945 in die Wege geleitet. Für das Küstengebiet zwischen Flensburger Förde und Lübecker Bucht fehlten seinerzeit großflächig angelegte maritim-ethnologische Publikationen ebenso wie gehaltvollere Einzeluntersuchungen zu maritimvolkskundlicher Thematik, und zwar in sehr auffälligem Unterschied zum benachbarten Dänemark im Norden und Mecklenburg-Vorpommern im Osten sowie darüber hinaus zu Schweden und Finnland. Beteiligt an diesem vom Schifffahrtsmuseum Flensburg initiierten Projekt waren außer Jutta Glüsing, Leiterin des Flensburger Museums, und Wolfgang Rudolph auch Hans-Walter Keweloh vom Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, Ulrich Tolksdorf vom »Preußischen Wörterbuch« an der Universität Kiel und der dänische Volkskundler Alan Hjorth Rasmussen vom Fjordmuseum Jyllinge (früher Fischerei- und Seefahrtsmuseum Esbjerg).

Als Teilergebnis dieser leider nicht zum Abschluß gebrachten Forschungen – es fehlt weiterhin die Küste von Holstein – konnte 1994 vom Flensburger Schifffahrtsmuseum der zweisprachige Text/Bild-Dokumentarband »Fördenland im Wandel. Veränderungen der maritimen Kultur zwischen Alsensund und Eckernförder Bucht« veröffentlicht werden. Hinsichtlich des handwerklich betriebenen Bootsbaus werden auch in dieser Küstenregion gravierende strukturelle Veränderungen während der letzten fünf Jahrzehnte deutlich: Einige Kleinwerften wechselten vom traditionellen Holzschiffbau zunächst zur Reparatur und schließlich zum Neubau von stählernen Küstenfahrzeugen oder zum Wasser- und Hafenausbau. Andere Werften erweiterten infolge des Rückgangs von Neubau-Aufträgen aus der Fischerei ihre Serviceleistungen für Segel- und Motoryachten aus dem Bereich der Freizeitschifffahrt, zumeist in Verbindung mit der Schaffung oder Erweiterung von Steganlagen und Winterlagerplätzen. Eine dritte Gruppe der alten Werften spezialisierte sich ganz auf den Neubau von Yachten, neuerdings aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Das Leistungsprofil anderer Werften blieb hingegen mit Holzarbeiten

verbunden, allerdings mit spezieller Ausrichtung auf Reparaturen und Um- oder Ausbauten von »Oldtimern« und »Traditionsseglern«.

Insgesamt verliefen diese Entwicklungen und Strukturveränderungen auf den Bootswerften Schleswig-Holsteins stets in marktorientierter Anpassung an wirtschaftliche Entwicklungen und Freizeittrends, und vor allem ohne Behinderungen privatwirtschaftlicher Aktivitäten, ohne Dominanz von Staatseigentum, ohne dirigistische Wirtschaftslenkung und ohne Unterbindung seeseitiger Freizeitaktivitäten, was in Mecklenburg und Vorpommern bis 1989 nicht der Fall war.

3. Zum Bootsbau in Mecklenburg und Vorpommern von 1945 bis 1989

Politische Entwicklungen in der DDR und eine von der SED-Führung 1969 durchgesetzte »Akademie-Reform« führten u.a. auch zur vorläufigen Einstellung der bootskundlichen Forschungen von Wolfgang Rudolph, doch zu jener Zeit waren diese Arbeiten bereits weitgehend abgeschlossen und deren Ergebnisse publiziert. Davon unabhängig wäre eine Veröffentlichung zu einem weiteren volkskundlich relevanten Thema höchstwahrscheinlich auch vor der »Akademie-Reform« verhindert worden, nämlich die umfassende Auswertung der beruflichen Biographien der in Mecklenburg und Vorpommern seit 1945 tätig gewesenen Bootsbauer, die in nicht wenigen Fällen mit Flucht oder Vertreibung aus den östlichen Teilen des Deutschen Reiches und mit der Wiederaufnahme des Handwerks in Mecklenburg und Vorpommern, dort aber auch mit Behinderungen in den 1950er Jahren, mit einer erneuten Aufgabe des Bootsbaus und einer weiteren Flucht oder Abwanderung in die Bundesrepublik verbunden ist, worüber die von Wolfgang Rudolph angelegte Kartei der Bootsbauer in Mecklenburg und Pommern beste Auskunft gibt. Dennoch kann hier auf eine kurze Zusammenfassung der Entwicklung des handwerklichen Bootsbaus von 1945 bis 1989 nicht völlig verzichtet werden, weil nur in diesem Zusammenhang die gravierenden Veränderungen und Wandlungsvorgänge seit 1990 besonders deutlich und verständlich werden.

Bis in die frühen 1950er Jahre gab es an der Küste von Mecklenburg und vor allem in Vorpommern insgesamt etwa 45 Bootswerften, die auf den hölzernen Boots- und Kahnbau spezialisiert waren. Für die Fischerei entstanden dort vor allem Polten, Heuer, Ruderboote, Garn- und Reusenboote sowie Strandboote, vereinzelt sogar noch Zeesboote, und selbstverständlich gehörten auch Reparaturen all dieser hölzernen Fahrzeuge zu den ausgeführten Arbeiten.

Für die größeren Bootswerften erbrachte ein staatlicher Großauftrag in den Jahren von 1947 bis 1954 eine hervorragende Auftragslage: Neubauten von hölzernen 17-m- und 24-m-Kuttern, zum Teil als Reparationsleistungen, vor allem aber für die dringend erforderliche Wiederaufnahme und Intensivierung der ostdeutschen Küstenfischerei, der aus diesem Programm 124 17-m-Kutter und 57 24-m-Kutter zur Verfügung gestellt werden konnten. Mit der Fertigstellung von 24 12-m-Kuttern in Greifswald und Barth (1955-1958) endeten die letzten größeren Aktivitäten im hölzernen Boots- bzw. Schiffbau, für dessen Renaissance sowohl der Mangel an Stahl als auch fehlende spezielle Fachkenntnisse im stählernen Schiffbau bzw. die Bindung der ausgebildeten Stahlschiffbauer an den industriellen Schiffbau der städtischen Werften ursächlich waren.⁵ Doch die erfreuliche Auftragslage hatte auch ihre Schattenseite, die einige Bootsbaumeister deutlich zu spüren bekamen: Zielgerichteten staatlichen Behinderungen und diktierten Niedrigpreisen folgten Konkurse, mehr oder weniger erzwungene Werftverkäufe und Enteignungen. Einige der größeren privaten Bootswerften gingen auf diese Weise in den genossenschaftlichen oder »volkseigenen« Besitz über: Sie wurden entweder von Produktionsgenossenschaften des Handwerks (PGH) und von Fischereiproduktionsgenossenschaften (FPG) übernommen (z.B. Freest, Lauterbach und Wiek/Rügen) oder verstaatlicht: als Fischereigerätestationen (FGS) oder als Betriebsteil (BT) größerer »volkseigener« Werften (z.B. die enteigneten

Werften von Rohde in Gehlsdorf und Buchholz in Greifswald). In einem späteren zweiten Akt kam es auch zu Zusammenlegungen von genossenschaftlichen Werften und zu damit verbundenen Umwandlungen in »Volkseigene Betriebe« (VEB), de facto also zu weiteren Verstaatlichungen (z.B. VEB Bootsbau Rügen und VEB Eikboom Rostock).

Für eine ständige Auslastung dieser auf den Holzbootsbau spezialisierten genossenschaftlichen Werften war während der folgenden Jahrzehnte gesorgt, denn kontinuierlich kam es zu kleineren Reparaturen und zu Generalreparaturen von Fahrzeugen aus der großen Flotte der 17-m- und 24-m-Kutter. So wurden beispielsweise in Freest auf der Jarling-Werft, die über zwei Slipanlagen verfügt, jährlich 120 bis 130 Kutter aufgeslipt. Die dafür geeigneten Anlagen waren auf allen dieser Werften traditionell vorhanden und stellten dort ebenso wie die hölzernen Bootsbauhallen gleichsam ein sichtbares Gewerbezeichen dar.

Von den nicht auf genossenschaftlichen oder staatlichen Werften beschäftigten Bootsbauern, die weiterhin selbständig mit dem Bau und den Reparaturen von kleineren offenen Booten und Kähnen beschäftigt waren, gaben nicht wenige ihr Handwerk in den 1950er Jahren auf, aber die Mehrzahl arbeitete weiter, mitunter sogar bis in die 1970er Jahre: Gebaut wurden Heuer, Boote für die Garn- und Reusenfischerei und Strandboote, deren Auftraggeber genossenschaftliche und private Fischer waren. Fischer gaben auch Umbauten in Auftrag, beispielsweise Ruderhäuser, die zuvor auf kleineren Booten traditionell nicht vorhanden waren. Reparatur- und Umbaufträge kamen jedoch nicht allein aus der Fischerei, sondern auch aus der Gruppe der Freizeitsegler. Zu diesen Segelfreunden gehören seit 1966 in zunehmender Zahl auch die Nachnutzer von ehemaligen Fischerbooten, vor allem von Zeesbooten, die sich besonderer Beliebtheit erfreuen.

Mit dem Bau, den Reparaturen und den Umbauten der offenen oder halbedeckten kleineren Boote ebenso wie mit dem Kutterbauprogramm und den Reparaturen der 17-m- und 24-m-Kutter auf den PGH- oder FPG-Werften war auch die Weitergabe dieses Handwerks durch die Ausbildung von Lehrlingen im Bootsbau verbunden.

Neben dem hölzernen Bootsbau zeichneten sich – zum Teil peripher – bereits in den 1960er Jahren zwei davon abweichende Entwicklungen ab, und zwar hinsichtlich des verwendeten Materials und der damit verbundenen Fertigungstechnologien, die zu dieser Zeit nicht nur in Mecklenburg und Vorpommern Innovationen darstellten: Es handelt sich um die Verwendung von Stahl und von glasfaserverstärkten Kunststoffen (GFK) für den Bau von kleineren Fischerbooten und von Sport- und Freizeitbooten. So werden in Mönkebude auf der Bootsbaustelle von Emil Hinze und dessen Sohn Kurt seit 1960 die traditionellen Heuer für die Fischerei auf dem Haff aus Stahlplatten zusammengeschweißt, was offenbar mit einigen Vorteilen verbunden ist – beispielsweise mit niedrigeren Baukosten und höherer Dichtigkeit der Rumpfe. Sicher dürften diese Eigenschaften auch dazu beigetragen haben, daß Hinzes Heuer während der 1980er Jahre in der genossenschaftlichen Werkstatt des benachbarten Fischerdorfes Altwarp von dem Schlosser Karl-Heinz Wilke nachgebaut wurden. Mit dem stählernen Bootsbau sind auch außergewöhnliche Freizeitaktivitäten von Stralsunder Schiffbauern verbunden, die von etwa 1975 bis 1989 zunächst in Ramin und dann in Thießow auf Rügen aus Schiffbauabfall von der Stralsunder Volkswerft stählerne Motorboote für die Küstenfischerei gebaut haben.

Die Verwendung von glasfaserverstärktem Kunststoff im Bootsbau begann etwa zu der Zeit, in der auch in der Bundesrepublik um 1957 erste Boote aus diesem Material entstanden. Im Norden der Insel Rügen kam es zu einem ersten bootsbaulichen Experiment mit dem neuartigen Material: 1958 entstand in Wiek die erste Kunststoff-Segelyacht. Die serienmäßige Produktion von GFK-Bootsrümpfen begann dort jedoch erst in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre. Es waren Rumpfe von Sport- bzw. Freizeitbooten, die nach ihrer Fertigstellung in Lauterbach fast ausnahmslos für den devisabringenden Export bestimmt waren (siehe Wiek und Lauterbach). Auch der Rostocker Eikboom-Bootsbau ist in diesem Zusammenhang zu nennen. Für die

Küstenfischerei folgten in den 1980er Jahren 6,80-m- und 10-m-GFK-Boote aus der Rechliner Bootswerft, jedoch nicht in großer Zahl und auch nicht für die Schleppnetzfischerei, so daß die hölzernen Kutter weiterhin das Bild in den Fischereihäfen von Wismar, Warnemünde, Saßnitz, Freest und Karlshagen bestimmten. In zahlreichen weiteren Häfen waren es die kleineren offenen oder halboffenen Boote für die Stellnetz- und Reusenfischerei, die ebenfalls zumeist aus Holz erbaut waren.

Mit dem gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Umbruch kam es seit 1990 an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern auch im handwerklichen Bootsbau zu erheblichen Veränderungen, die im folgenden zunächst konkret anhand der knapp skizzierten Entwicklungen der einzelnen Bootswerften und Bootsbaustellen in der geographischen Folge von West nach Ost verifiziert werden sollen.

4. Bootsbau in Mecklenburg-Vorpommern seit 1990

Boote – Formteile – Polyesterbau Schlichting, Dassow, Holmer Berg 13

1972 begann Uwe Schlichting (Jg. 1948) nach vorheriger Strandkorbvermietung mit dem Bau von Polyester-Booten. Nach 20 Jahren auf dem Priwall bei Travemünde wechselte er 1994 mit seinem Unternehmen, zu dem außer ihm zwei Mitarbeiter gehören (Mai 1999), aus Kostengründen nach Dassow, wo am Ortsrand in dem neuen Gewerbegebiet »Holmer Berg« im selben Jahr eine Bootsbauhalle errichtet und 1995 der Bau von glasfaserverstärkten Kunststoffbooten (GFK) fortgesetzt werden konnte. Sein Vater Alfred Schlichting, der in Travemünde mit dem Polyesterbootbau bereits 1957 begonnen hatte, gehörte zu den ersten, die Boote aus diesem Material im Handauflegeverfahren in Negativformen hergestellt haben.

Das aktuelle Produktionsprogramm umfaßt von der See-Berufsgenossenschaft zugelassene Angelboote (Länge 4-5 m), Strandrettungsboote, Beiboote (Länge 2,75 m) und Tretboote, zum Kundenkreis gehören dementsprechend hauptsächlich Angler, Nebenerwerbsfischer, die Deutsche Lebensrettungsgesellschaft, die Feuerwehr und das Deutsche Rote Kreuz. Zur nichtbootbaulichen Produktion aus glasfaserverstärktem Kunststoff gehören Industrieteile und Erdbeeren-Verkaufsstände.

Poeler Bootsbau GmbH, Kirchdorf/Insel Poel, Am Hafen 4

Nachdem die Wismarer Bootswerft Schackow und Schröder nicht mehr existierte, erfolgte auf Beschluß der Wismarer Fischwirtschaftsgenossenschaft 1949 die Gründung einer neuen Bootswerft. Als Standort wurde der Hafen von Kirchdorf gewählt – wahrscheinlich auch deshalb, weil dort bereits eine Slipanlage vorhanden war (seit 1931). Bis 1990 wurde auf der Kirchdorfer Werft als Betriebsteil der Wismarer Fischereiproduktionsgenossenschaft nur für die genossenschaftliche Fischerei gearbeitet: Neubauten von kleineren Kuttern und offenen Booten aus Holz und Reparaturen hölzerner Fischerboote.

Im Zuge der Privatisierung wurde die Kirchdorfer Bootswerft von der am 2. Januar 1991 gegründeten »Poeler Bootsbau GmbH« übernommen. Deren Geschäftsführer Ralf Asmus hat auf dieser Werft 1977-1979 das Bootsbauphandwerk bei Paul Schmiedeberg und Rüdiger Haase erlernt und 1993 seinen Meisterbrief erhalten. Zum Leistungsprofil der Bootswerft gehören inzwischen Neubau, Reparatur und Restaurierung von Holzbooten, Reparatur von GFK-Booten, Sanierung und Neuanfertigung von Teakdecks, Unterwasseranstriche und Winterlager für Freizeitboote. Nach wie vor ist die 35-t-Slipanlage eine der wichtigsten Einrichtungen. Zum Kundenkreis der Werft gehören außer Fischern nun vor allem Freizeitskipper und Vereine mit Tra-



Abb. 1 Traditionsegler zum Plankenwechsel auf der Slipanlage der Poeler Bootsbau GmbH in Kirchdorf, 1999. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Wolfgang Steusloff)

ditionssegeln und Museumsschiffen. Als hölzerne Neubauten entstanden seit 1991 ein 9-m-Fischkutter, ein Binnenfischerboot (8 m) und zwei Reusenkähne (4,50 m/5,00 m) für die Fischerei, außerdem eine Barkasse (8,50 m), ein Lotsenversetzboot (5,30 m), ein Jugendkutter (8,50 m), ein Motorboot (6,00 m), ein nordischer Prahm (4,00 m) und vier Dingis. Außergewöhnliche Aufträge führten 1991 und 1992 sogar zum Bau von zwei »Wikingerbooten«. In Zusammenarbeit mit der Wismarer Qualifizierungs- und Entwicklungsgesellschaft (QEG) erfolgten auf der Kirchdorfer Werft auch Umschulungen zu Bootsbauern und Schiffszimmerern, so beispielsweise während der Restaurierung des 1901 erbauten Lotsenschoners ATALANTA (1993-1997). Beschäftigt sind auf der Werft ein Meister, zwei Gesellen und zwei Lehrlinge (2004).

Boots- und Holzbau Dieter Pipin, Warnemünde, Mittelmole

Dieter Pipin (Jg. 1935) erlernte den Bootsbau 1950-1953 in der Lehrwerkstatt der Rostocker Neptunwerft. Der Spezialisierung im Bereich Kutterbau und Schiffsreparaturen folgten über 20 Jahre beruflicher Tätigkeit als Bootsbauer bei der FPG Warnemünde. Umstrukturierung der FPG und Aufgabe einzelner Bereiche 1990/91 führten zu der Entscheidung, sich beruflich selbstständig zu machen. Im September 1991 erfolgte die Unternehmensgründung gemeinsam mit seiner Tochter Kathrin Schranck (Verwaltung/Buchhaltung). Zur Verfügung standen Räumlichkeiten und Geräte der FPG Warnemünde am östlichen Bollwerk des Alten Stroms. Weiterhin wurden Reparaturen an Kuttern ausgeführt, neuerdings aber auch an hölzernen Freizeitbooten. Zu den Mitarbeitern gehörte außer Kathrin Schranck Dieter Pipins Schwiegersohn Torsten Schranck, der dort zum Bootsbauer umgeschult wurde. Außerdem wurde ein Lehrling ausgebildet.

Zum 1. Januar 1998 ging Dieter Pipins Unternehmen in der gemeinsam mit Torsten Schranck im März 1996 gegründeten »Boots- und Yachtwerft GmbH Rostock« auf. Der Standort Warnemünde wurde zum 30. Juni 2000 aufgegeben, seither ist Dieter Pipin im Ruhestand.

Boots- und Yachtwerft GmbH Rostock, Gehlsdorf, Pressentinstraße 17a

Geschäftsführer Torsten Schranck (Jg. 1963) erlernte 1979-1981 den Schlosserberuf auf der Warnowwerft in Warnemünde, eine Umschulung zum Bootsbauer erfolgte 1991-1994 bei seinem Schwiegervater Dieter Pipin im Warnemünder »Boots- und Holzbau«. 1996 erhielt Torsten

Schranck seinen Meisterbrief im Bootsbauer-Handwerk. Im Januar desselben Jahres kam es zur Unternehmensgründung und im März 1996 zur Eröffnung der Werft in Gehlsdorf, wo eine Bootsbauhalle des einstigen Neptun-Bereiches IV (vormals Rohde-Werft) genutzt wird. Beschäftigt war anfangs (1996) nur ein Umschüler, 2003 waren es bereits zehn Mitarbeiter: Bootsbaumeister, Bootsbauer, Tischler, ein Elektroingenieur, zwei Bootsbaulehrlinge und eine Buchhalterin. Im März 2004 hatte sich die Zahl auf sieben Mitarbeiter und einen Lehrling verringert. Ausgeführt werden Reparaturen in Holz und GFK, Um- und Ausbauten, Decksverlegungen, Osmose-Sanierungen, Konservierungen sowie Restaurierungen traditioneller Boote und Yachten.

Bootsplätze auf dem Werftgelände sind hauptsächlich mit Arbeitsaufträgen verbunden, da Stegliegeplätze und Winterlager von der benachbarten Neptun-Marina angeboten werden. Zu den Kunden gehören Bundesmarine und Behörden, Sport- und Freizeitschiffer mit Segel- und Motorbooten, Berufsschiffer und mitunter auch größere Werften durch Vergabe von Subaufträgen.

Bootswerft & Bootsmotorenservice Lothar Schritt, Rostock, Mühlendamm 6

Gegründet wurde die Bootswerft 1950 an der Warnowstraße 6 vom Bootsbauer Otto Schritt (1906-1962) aus Danzig, der seit 1936 in Rostock wohnte und von 1947-1950 auf der Neptun-Werft als Meister in der Zimmerei tätig war. Sein Sohn Lothar (Jg. 1941) arbeitete nach der Ausbildung zum Bootsbauer (1957-1960) auf der väterlichen Werft, die seit 1963 von ihm weitergeführt wird. 1964 folgte die Qualifizierung zum Bootsbaumeister.

Als Neubauten entstanden zunächst einige hölzerne Segelyachten, seit 1963 wurden jedoch hauptsächlich Aufträge der Neptun-Werft ausgeführt: Neubauten von hölzernen 5,5-m- bis 10,5-m-Motorbarkassen und -versetzbooten sowie Zulieferungen für den Schiffbau, letztere vor allem seit den 1970er Jahren. Auf der Werft werden ausschließlich Holzarbeiten durchgeführt, zu denen vereinzelt auch Ausbauten von stählernen Bootsrümpfen gehört haben. Seit 1989 erfolgten keine Neubauten mehr, sondern nur noch Reparaturen in Holz, aber auch Um- und Ausbauten sowie Bootsservice (Wartung und Pflege). Zum erweiterten Angebot gehören seit 1990 der Verkauf von GFK-Booten und der Bootsmotorenservice. Für letzteren ist Dirk Neun (Jg. 1963) zuständig, der nach früherer Tätigkeit als Kfz-Schlosser seit 1990 auf der väterlichen Werft arbeitet. Als wesentliche technische Veränderung ist die Entfernung der Slipanlage zu nennen, auf die bereits seit den 1980er Jahren verzichtet werden konnte, weil bei Bedarf ein Autokran angefordert wird. Zu den Beschäftigten der Werft gehört außer dem Bootsbaumeister und dessen Sohn ein weiterer Mitarbeiter (2004). Im Sommer 2004 erfolgte wegen Umgestaltungsvorhaben im Bereich der Warnowstraße die Verlegung der Bootswerft zum Mühlendamm.

Ludewig Wasserbau und Werft GmbH, Rostock, Am Strande 7

Gegründet wurde die Werft 1853 vom Schiffbaumeister Otto Wilhelm Ludewig. Sein Sohn Otto Julius Ludewig führte bereits Ende des 19. Jahrhunderts den Wasserbau als neuen Geschäftszweig ein. 1961 kam es zur staatlichen Beteiligung, 1970 zur Umwandlung in eine Kommanditgesellschaft und am 20. April 1972 schließlich zur Enteignung durch Zwangsverkauf. Aus der Werft Otto Ludewig jun. wurde der VEB »Wasserbau Rostock«. Am 1. Juli 1991 konnte die »Ludewig Wasserbau und Werft GmbH« gegründet werden. Weiterhin gehörte zu den hauptsächlichsten Arbeiten der Wasserbau, angeboten wurden aber auch Bootsreparaturen und -ausrüstung, Motorbootservice (vor allem Einbau neuer Motoren), Wasserliegeplätze und Winterlager in begrenztem Umfang (für jeweils etwa 55 Boote). Zur Verfügung stand weiter-

hin die 40-t-Slipanlage. 1992 hatte das Unternehmen 19 Beschäftigte, im Jahre 2000 waren es nur noch drei. Konzipiert war auf dem Werftgelände das »Ludwig Center« mit einer Marina für 80 Boote und entsprechenden Landeinrichtungen (Halle für Bootsbaue- und -reparatur, Winterlagerhalle, Wohngebäude, Geschäftszeile, Yachtshop, Sanitärgebäude). Nach langwierigen ergebnislosen Verhandlungen mit dem Senat der Hansestadt, nach Behinderungen, Verzögerungen und vor allem aufgrund der restriktiven Bedingungen des Erbpachtvertrages zwischen dem Senat und der Werft wurde das Vorhaben aufgegeben und die Werft am 24. November 2000 an die Odin AG verkauft. Seither ruhen alle Aktivitäten auf dem Werftgelände.

»Eikboom« GmbH, Rostock, Krischanweg 7

Hervorgegangen ist das Unternehmen aus der 1956 gegründeten Bootsbaup-GH »Eikboom«, die 1962 verstaatlicht wurde (VEB »Eikboom«). 1976 erfolgte der Zusammenschluß mit dem VEB Rostocker Polstermöbel (zuvor die 1956 gegründete GH »Frieden«) zum VEB Bootsbaue »Eikboom«. Zum Programm gehörten der Bau von Sportbooten, auch für den Export, und die Innenausstattung von Großschiffen. 1967/68 erfolgte im Bootsbaue die Umstellung von der Holzbauweise auf die Verarbeitung von glasfaserverstärktem Kunststoff. Nach Beantragung der Privatisierung wurde am 11. September 1990 die »Eikboom« GmbH gegründet.

1994 wurde der Bootsbaue (u.a. Jollenkreuzer Typ GREIF und Segeljollen Typ COLUMBUS für den Export) – beide aus glasfaserverstärktem Kunststoff – mangels Nachfrage und aus Kostengründen aufgegeben. Die »Eikboom« GmbH wurde zum Lieferanten von Formteilen aus Kunststoff für die Industrie, vor allem von Gehäusen für Windkraftanlagen. Des weiteren gehören Raumausstattungen bzw. Inneneinrichtungen zum Angebot. Seit Frühjahr 2002 konnte eine neue Produktionshalle für die Kunststoff-Fertigung (Koppelsollstraße, Gewerbegebiet Seehafen Ost, Hafenvorgelände Hinrichsdorf) genutzt werden, wo der Laminierbereich für GFK-Arbeiten, die Tischlerei und der Formenbau untergebracht worden sind. 2003/04 entstand aus glasfaserverstärktem Kunststoff der Prototyp der 35-Fuß-Motoryacht SOLEMAR 35, ein Auftrag der SoleMar AG Rostock. Im Februar 2004 beschäftigte das Unternehmen 50 Mitarbeiter.

A&R-Neptun Boat Service GmbH, Gehlsdorf, Pressentinstraße 17a

Ein früherer Geländeteil der Neptun Werft am Gehlsdorfer Ufer, wo sich bis zur Enteignung 1949 die Schiffs- und Bootswerft von Max Rohde befunden hat, wurde von 1994 bis 2002 von dem am 21.12.1994 gegründeten Gemeinschaftsunternehmen der Schiffs- und Yachtwerft Abeeking & Rasmussen in Lemwerder und der Neptun Industrie Rostock genutzt. Zum Angebot gehörten Reparaturen von Behörden- und Marinebooten sowie von Motor- und Segelyachten. Beschäftigt waren ca. 60 Mitarbeiter. Ausgestattet war die Werft u.a. mit einer modernen Slipanlage für Boote bis 1000 Tonnen und 70 Metern Länge und mit zwei Reparaturhallen. Seit 1996 sind jährlich bis zu 60 Schiffe repariert und überholt worden. Die A&R-Neptun Boat Service GmbH existierte bis 31.12.2002, es folgte der Werftverkauf an die Sunseeker Yacht Division Shipyard AG.

Sunseeker Shipyard Rostock, Gehlsdorf, Pressentinstraße 17a

Die Sunseeker Yacht Division Shipyard AG mit Stammsitz im englischen Pool erwarb die Werft am Gehlsdorfer Ufer zum 1. Januar 2003 von der A&R-Neptun Boat Service GmbH. Es folgten Geländezukauf und Ausbau der Werft mit erheblichen Fördermitteln und dem Ziel, ab 2004 große GFK-Luxusyachten mit Längen zwischen 40 und 60 Metern zu bauen. Übernommen wurden die 42 Mitarbeiter der A&R-Neptun Boat Service GmbH, perspektivisch wurde sogar

an die Einstellung von weiteren 146 Beschäftigten gedacht. Nach einem Probebetrieb sollte im September 2004 mit dem Bau von 47-m-Yachten in der Preislage zwischen 18 und 25 Millionen Euro begonnen werden. Diesen Ankündigungen und der Fertigstellung von vier Yachten folgte im März 2005 die Entlassung von ca. 50 Beschäftigten der Glasfaser-Kunststoff-Produktion, mithin derjenigen, die mit der Herstellung von Bootsrümpfen beschäftigt waren.

SoleMar AG, Rostock, Langenort 14-15

Gegründet wurde das Unternehmen am 6. März 2003 in Hamburg von den Geschäftsleuten Renate Koch und Harry Huber. Im September 2003 folgte die Umsiedlung an die Warnow, zunächst nach Gehlsdorf und im Oktober 2003 nach Langenort, wo Gewerbeflächen und zwei Produktionshallen (insgesamt 26 000 m²) auf dem ehemaligen Gelände der Deutschen Seereederei Rostock erworben werden konnten.

Zum Produktionsprogramm des Unternehmens soll perspektivisch der Serienbau von Motor-yachten (25-35 Fuß) und Segelyachten (30-50 Fuß) gehören. In Zusammenarbeit mit der Rostocker Eikboom GmbH, die den GFK-Rumpf lieferte, konnte im September 2004 der Prototyp einer 35-Fuß-Motoryacht – die SOLEMAR 35 – fertiggestellt werden. Angetrieben wird das Boot von zwei VW-Marinedieseln mit jeweils 150 PS. Im Bau befindet sich derzeit (März 2005) eine weitere SOLEMAR 35. Zusätzliche Angebote umfassen Winterlager für Boote sowie Service und Verkauf von VW-Marinediesel-Bootsmotoren. Ausgebliebene Fördermittel verzögerten die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens, was u.a. dazu geführt hat, daß von sieben Mitarbeitern, die noch im Sommer 2004 als Bootsbauer, Tischler, Motorenschlosser und Bootselektriker beschäftigt waren, bis zum Jahresende fünf Mitarbeiter entlassen werden mußten.

Yacht- und Bootsbau Jens-Peter Weiß, Bartelshagen II, Hessenburger Straße 14

Jens-Peter Weiß (Jg. 1970) war nach seiner Bootsbauerlehre 1987-1989 bei Karl-Heinz Kraeft in Wieck/Darß dort weiterhin ein Jahr als Geselle tätig. Nach Arbeitslosigkeit folgten Meisterschule und Abschluß als Bootsbau-Meister (1995). Im selben Jahr machte sich Jens-Peter Weiß in Verbindung mit einem größeren Neubau-Auftrag – einem 13-m-Kutter als Freizeitboot (1995-98) – beruflich selbständig. Von 1995 bis 1997 war die ehemalige Halle der Maschinen-

Abb. 2 Umbau eines Usedomer Strandbootes zum Ausflugsboot für Fahrten auf Berliner Gewässern auf der Bootswerft von Jens-Peter Weiß in Bartelshagen II, 2004: Zu den Arbeiten gehörten Plankenwechsel, teilweiser Wechsel des Achterstevens wegen neuer Propellerwelle, Motorwechsel, Ausstattung mit größerem Ruderhaus und einer Kapp (Foto), Änderung des Ruders (jetzt binnenbords) und des Schwertkastens (jetzt Dreh- bzw. Klappschwert), zusätzliche Stahlsohle als Außenballast und einmastige Takelung.





Abb. 3 Inzwischen eine Seltenheit: Zeesboot-Neubau auf der Werft Rammin in Barth, 2003/04.

und Traktorenstation (MTS) Bartelshagen II als Bootsbauhalle zunächst gepachtet, 1998 wurden Halle und Gelände gekauft. Der Bootstransport erfolgt mit einem Trailer-Eigenbau (12,5 t) vom und zum Hafen von Neuendorf. Beschäftigt sind ein Geselle und zwei Lehrlinge (Februar 2004).

Zum Angebot gehören aufgrund der selten gewordenen Neubau-Aufträge für Holzboote hauptsächlich Restaurierung, Reparatur und Wiederaufbau von hölzernen Booten ebenso wie der Um- und Ausbau ehemaliger Fischerboote zu Freizeitbooten (Zeesboote, Strandboote, Netzboote), aber auch die Besegelung von Booten nach eigenen Entwürfen.

Werft Rammin, Barth, Waldstraße 27b

Gegründet wurde die Werft der Fischereiproduktionsgenossenschaft (FPG) »Barther Bodden« Ende der 1950er Jahre für Reparaturarbeiten an Fischerbooten, beschäftigt war ein Holzbootsbauer. 1990 konnte Eckehardt Rammin (Jg. 1937), der bis dahin auf der Barther Werft (BT Schiffsreparaturen) tätig war, die Werft erwerben. Nach anfänglich alleiniger Tätigkeit auf der

»Bootswerft Ekehardt Rammin« wurde das Unternehmen später gemeinsam mit seinem Sohn Nils bis Ende 2001 betrieben. Nils Rammin (Jg. 1967) – Lehre als Rohrschlosser 1984-1986, Umschulung zum Bootsbauer 1992/93, Bootsbau-Meister seit 1999 – übernahm zum 1. Januar 2002 die Werft mit drei Gesellen und einem Lehrling. Im Februar 2002 beschäftigte die Werft sechseinhalb Mitarbeiter und zudem zwei Lehrlinge. Zur Werftanlage kam 2002 eine Zelthalle, die nach ihrer Erweiterung 2003 geschützte Stellplätze für sieben Zeesboote (Winterlager, Reparaturen) bietet. Damit verbunden war die Einrichtung einer neuen Aussetzslip (15 t), weiter in Betrieb ist zudem die ältere 25-t-Slipanlage.

Zum Leistungsprofil gehören Holz- und Stahlarbeiten, hauptsächlich aber Reparaturen und der Wiederaufbau von hölzernen Booten, die inzwischen hauptsächlich aus der Freizeitschiffahrt kommen. Erworben und restauriert wurde 1998 auch ein Schlepper (erbaut um 1920) von der Rostocker Ludewig-Werft. Als Neubau entstand 2003/04 ein Zeesboot. Außerdem bietet die Werft weitere vielseitige Leistungen im Holz- und Stahlbau – von Gaststätteneinrichtungen (maritime Gestaltung in Bodstedt) über Polsterungen bis zu Bootsbeschlägen, Signalmasten als Freiflächen-Dekoration und Schwimmstegreparaturen (Barhöft).

Schiffswerft Barth GmbH, Hafenstraße 28

Entstanden ist die Werft auf dem Gelände der 1867 von Johann Holzerland gegründeten Schiffswerft, die in drei Generationen (Carl sen., Carl jun.) bis 1926 betrieben wurde. Margarete Kurzweil, Tochter von Carl Holzerland jun., verpachtete die Werft nach dem Zweiten Weltkrieg an Gustav Sanitz, der im Rahmen des Kutterbau-Programms u.a. elf 12-m-Kutter (1955-58), sechs 17-m-Kutter (1948-50), zwei 24-m-Kutter (1952-54) baute. Nach Sanitz' Flucht in die BRD (1953) wurde die Werft durch Verkauf Staatseigentum: VEB Bootsbau und Reparaturwerft (1953-1964), VEB Schiffbau und Reparaturwerft (1965-1971), VEB Schiffsanlagenbau Barth, Betriebsteil (BT) Schiffsreparaturen (1971-1991). Das im Dezember 1991 zur »Schiffswerft Barth GmbH« umstrukturierte Unternehmen wurde 1992 von den Hamburger Kaufleuten Klaus und Klaus-Stephan Reeckmann übernommen, zum 1. Januar 1993 privatisiert und während der folgenden Jahre mit Investitionen von inzwischen 13 Mio. Euro zu einer modernen Kompaktwerft umgestaltet. Beschäftigt sind Februar 2004 ca. 25 Mitarbeiter und fünf Lehrlinge in der Ausbildung zum Konstruktionsmechaniker (Rohr-, Maschinen- und Schiffbaumechaniker).

1992 begann der Umbau der Werft, umfangreiche Modernisierungen und Erweiterungen, die das jetzige Werftbild prägen: u.a. Sanierung der Schiffbauhalle (1993/94), Rekonstruktion der 150-t-Slipanlage (2001) und Neubau der Sliphalle (1994/95), Oberflächensanierung und Befestigung der Freiflächen (ab 1994), Erneuerung und Erweiterung der Kaianlage durch Stahlspundwandkonstruktionen (ab 1994), damit verbunden die Einrichtung einer 45-t-Hublift-Anlage (1995/96), Hochdruckwaschanlage zur Unterwasserschiff-Reinigung mit umweltfreundlicher Wasseraufbereitung (1995/96), Schaffung neuer Wasserliegeplätze (1996/97, 1999, 2001), Bau einer Halle für die Winterlagerung von Booten sowie Einrichtung einer Bootstankstelle (1997), westliche Erweiterung des Werftgeländes, neue Freifläche und Kaianlage nach Befestigung des westlichen Ufers (1997, 1999), Bau eines Multifunktionsgebäudes für den Sportboothafen (2002).

Zum Kundenkreis gehören Bundesmarine, Behörden (Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter, Zoll, Bundesgrenzschutz, Wasserschutzpolizei, Fischereiaufsicht), Reeder von Fahrgastschiffen und Freizeitschiffer. Das Leistungsspektrum umfaßt hauptsächlich Boots- und Schiffsreparaturen in Stahl, Aluminium, Kunststoff und Holz sowie Um- und Ausbauten. Vereinzelt entstanden – in Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern – auch Neubauten für die Wasserschutzpolizei und die Fischereiaufsicht. Ein weiterer Tätigkeitsbereich ist der Wasserbau, z.B. Stahlteile für Zingster Seebrücke, Fähranleger in Vitte/Hiddensee und Schaprode/Rügen.

Mobiler Bootsbau Christian Klostermann, Barth, Dammstraße 1

Christian Klostermann (Jg. 1954) erlernte den Bootsbau 1971-1973 bei Hans Stöcker in Ueckermünde, wo er weiterhin bis 1979 als Geselle arbeitete. Mit dem Wechsel zur FPG »Barther Bodden« war die Tätigkeit auf der FPG-eigenen Bootswerft an der Barthe (siehe Werft Rammin, Barth) verbunden, auf der Christian Klostermann bis 1990 einziger Beschäftigter war. Die Genehmigung des beantragten Reisegewerbes für Bootsbau bedeutete berufliche Selbständigkeit (1991), es folgten Wanderschaft und Bootsbau an verschiedenen Stellen in Deutschland und Frankreich. 1998 erhielt Christian Klostermann von der Schiffswerft Barth das Angebot, einen Hallenteil zu pachten. Seither ist er dort hauptsächlich mit Reparaturen sowie dem Wiederaufbau, Innenausbau und Umbau von hölzernen Booten und mit Holzarbeiten aller Art für die Schiffswerft Barth beschäftigt. Bootsbauliche Arbeiten werden aber auch außerhalb der Werft »vor Ort« durchgeführt. In traditioneller Schalenbauweise (Holz, geklinkert) baut Christian Klostermann zur Zeit an einem sieben Meter langen Boot (2004).

Bootswerft Thomzik, Stralsund, Am Flotthafen 1

Auf einer alten Baustelle am Flotthafen gründete Richard Dinse (1883-1968), Nachfolger von Carl Fünning (1863-1912), 1913 seine Werft, die vom Sohn Albert (1919-1977) weitergeführt und nach dessen Tod zum 1. September 1978 an Hans-Jürgen Thomzik verkauft wurde. Hans-Jürgen Thomzik (Jg. 1945) – Lehre als Kfz-Schlosser, Maschinenbau-Studium und 1975 Abschluß als Maschinenbauingenieur – war zuvor als Bauleiter auf der Stralsunder Volkswerft tätig. Im Zusammenhang mit der Übernahme der Dinse Werft erfolgte ab 1978 eine zweite berufliche Ausbildung zum Bootsbauer (Yachtwerft Berlin), die 1985 als Meister abgeschlossen wurde.

1987 entstand der Zeesboot-Neubau STR 9 für das Meeresmuseum Stralsund, hauptsächlich erfolgten bis 1989 jedoch Reparaturen von Fischkuttern sowie die Ausstattung von Zeesbooten aus der Fischerei und Rechliner GFK-Fischerbooten mit hölzernen Ruderhäusern, aber auch Reparaturen von Segel- und Sportbooten, insgesamt überwiegend Holzarbeiten. Ende der 1980er Jahre waren drei Mitarbeiter beschäftigt, gegenwärtig (2004) sind es vier: Laminierer, Motorschlosser, Bootsbauer und Buchhalterin. Ab 1990 ist die Werft auch Vertragswerkstatt für Yanmar- und Yamaha-Bootsmotoren, zudem wurde ein Shop für Yachtausrüstung eingerichtet. Zu den technischen Veränderungen gehören die Entfernung der alten Pfannenslipanlage (Querslip, 50 t) 1985/86 und 1990 die Anschaffung eines 12,5-t-Autokrans.

In den 1990er Jahren wurde nach eigenem Entwurf die eigentlich als Netzboot konzipierte 5,65-m-»Pommernjolle« gebaut (fünf Boote in Schalenbauweise Eiche auf Eiche). Außerdem entstanden etwa 20 Dingis (Massivholz), ein Heuer und ein 11-m-Boot, letzteres im »Westsystem« nach gelieferten Plänen. Außer Neubauten gehören Bootsreparaturen aller Art einschließlich Motorenservice, Restaurierung alter Schiffe, Mastenbau, Einbau von Bootsheizungen, Sommer- und Winterlager sowie Bootskranung zum Angebot.

STRAHL maritim GmbH, Stralsund, Ziegelstraße 3

Nach Zusammenführung der Stadtwerft (auf dem Gelände der ehemaligen Werft von Dornquast) und der Staatswerft (Dänholm, vormals Königliche Werft) zum VEB Schiffbau- und Reparaturwerft Stralsund (15. Mai 1951) folgte am 1. Januar 1958 dessen Eingliederung in den VEB Volkswerft Stralsund als Reparaturbereich. Bereits 1973 wurden die wesentlichsten Werftanlagen an die Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei verkauft. Die zwischen 1990 und 1992 kaum genutzten Anlagen übernahm die »STRAHL Werft- und Bau GmbH«, ein von ehemali-

gen Ingenieuren der Volkswerft am 1. Dezember 1992 gegründetes Unternehmen. Dessen Name ist nicht nur eine Referenz an den Werftstandort Stralsund, er steht als Kunstwort zugleich für alle konzipierten wirtschaftlichen Orientierungen: S – Schiffsreparaturen und Stahlbau, T – Technik-Service (Forschungsarbeiten zu Bodeneffektfahrzeugen und Gasmotoren), R – Rekonstruktion von Bauwerken (Trockenbaugewerke), A – Ausrüstungsarbeiten an Kfz, Bootsbau und -reparaturen, Winterlager, H – Handelsgesellschaft, L – Lackiererei (Boote, Kfz) und Osmoseschutz (GFK-Boote).

Bis Ende 1994 konnten fast alle wichtigen Flächen und Einrichtungen erworben werden, die einst zur Schiffbau- und Reparaturwerft gehört haben. Damit verfügt die STRAHL GmbH über Slipanlagen von 150, 850 und 1000 Tonnen sowie über einen Bockkran mit einer Tragfähigkeit von 30 Tonnen. Aufträge kommen überwiegend aus den Bereichen Fahrgastschiffahrt, maritime Schiffstechnik (Schlepper, Schuten, Pontons) und Marine, und damit waren in den 1990er Jahren 100 Mitarbeiter beschäftigt. Da innerhalb der Europäischen Union auch für Schiffsreparaturen Kapazitätsgrenzen festgelegt wurden, mußte für die STRAHL GmbH bis 2005 eine Diversifikation gefunden werden, zu der insbesondere der Bau und die Montage von Brückenelementen (u.a. auch für die Instandsetzung des Rügendamms) gehört. Seit 2003 führen neue Gesellschafter den Betrieb als »STRAHL maritim GmbH« weiter und beschäftigen derzeit etwa 20 Personen.

Wieker Boote GmbH, Wiek/Rügen, Am Hafen

Gegründet 1946 als Bootswerft Albert Wessel & Sohn am Hafen von Wiek sowie auf der gegenüberliegenden Landzunge Bug, hatte das Unternehmen 30 Beschäftigte, zu deren Arbeiten Bootsreparaturen, Bau von Rettungsbooten für die Sowjetunion und der Bau von zwei 17-m-Kuttern gehörten. 1950 kam es zum Konkurs und zur Flucht Albert Wessels in die Bundesrepublik sowie ab 27. Februar 1950 zur Treuhandverwaltung der Werft. Übernommen wurde die Werft am 12. Juni 1950 von Friedrich Krieger (1914-1987), der seit 1946 als Geselle bei Albert Wessel gearbeitet hatte (fünf Beschäftigte; Reparaturen, Fertigstellung eines 17-m-Kutters, Bau von Fischerbooten und 20er-Jollenkreuzern, 1958 Bau des ersten Kunststoff- bzw. Polyesterbootes, der Segelyacht ZIS I, in Zusammenarbeit mit dem Zentralinstitut für Schweißtechnik in Halle).

Am 2. Juli 1959 wurde die Werft zur PGH »Am Wieker Bodden« (sechs Beschäftigte; Reparaturen, Bau von Ruderbooten für den Export und von hölzernen Rettungsbooten für Forschungsschiffe, Volksboote und Laurinkreuzer für den Export, Motorseglerkörper VILM I aus Kunststoff, ebenfalls aus Kunststoff Sprint JUNIOR, Renn-Einer, Kinder-Einer und Cadet-Segelboot). Am 23. Mai 1972 erfolgte die Verstaatlichung, die Werft wurde zum VEB »Am Wieker Bodden« (21 Beschäftigte; Kleinreparaturen an GFK-Booten, weiterhin Bau der Cadet-Segelboote, Sprint JUNIOR für den Export nach Schweden, Ruderboote Typ RÜGEN und WIEK, Motorseglerkörper VILM I und VILM II). Am 1. Januar 1977 wurde der Zusammenschluß mit dem VEB Bootsbau »An der Goor« in Lauterbach zum VEB Bootsbau »Rügen« vollzogen (33 Beschäftigte; Kleinreparaturen an GFK-Booten, GFK-Bootsbau: Ruderboot WIEK für den Export in die BRD, Kombi-Boot RÜGEN, Ruderboot ARKONA für den Export nach Schweden, Motorseglerkörper VILM I und VILM II, Fischereihafenbootkörper).

Die Privatisierung und Gründung der Wieker Boote GmbH fand am 1. Juli 1990 statt, Geschäftsführer ist Ottomar Spiering (Jg. 1943), der zuvor als Tischlermeister und Brigadier auf der Wieker Bootswerft tätig war. Beschäftigte (2004): zehn Gesellen und ein Lehrling. Zum Angebot der Werft gehören Herstellung und Reparatur von GFK-Booten und Bootshandel. Gefertigt werden GFK-Ausbauschalen des Motorseglers Typ VILM, der Rügenjolle (5,10-m-Kajüt-Jollenkreuzer, seit 1996), des Kombi-Bootes Typ RÜGEN, des Motorbootes Typ WITTOW, des

Ruder- und Segelkutters ZK 10 sowie Beiboote. Holzarbeiten im größeren Umfang und der Ausbau von GFK-Bootsschalen erfolgen nicht. Zur Werft gehören Winterlagerplätze und zwei Bollwerk-Liegeplätze (Arbeitsplätze) für Reparaturen. Motorenservice wird nicht geboten, weil im Ort eine Firma für Bootsmotoren ansässig ist.

Nach jahrelangen investitions- und förderungshemmenden Problemen zwischen Gemeinderat und Werft kam es 2002 zum Abschluß eines Erbpachtvertrages über das Werftgelände, der in Verbindung mit der Erneuerung des Hafens 2003 auch die Aufstellung von zwei modernen Krananlagen (2 t/10 t) ermöglichte. Zur nichtbootsbaulichen Produktion gehören Abfall-Iglus und Wasserzählerschächte aus GFK.

REAN GmbH Reparatur- und Anlagenbau Saßnitz, Hafenstraße 12e

Das aus der Reparaturabteilung des VEB Fischfang Saßnitz hervorgegangene Unternehmen wurde von ehemaligen Mitarbeitern dieser Abteilung am 1. August 1992 gegründet. Hauptsächliche Arbeiten waren zunächst Boots- und Schiffsreparaturen, Um- und Aufbau älterer stählerner Wasserfahrzeuge sowie der Stahl- und Anlagenbau. Seit Juli 1998 ist die REAN GmbH auch im Schiffsneubau tätig. Damit wurden neue Produktionsräume erforderlich, die in Mukran zur Verfügung standen. Bis Ende 2004 lieferte das Unternehmen zehn stählerne Neubauten ab: sechs Arbeits- und Aufsichtsboote vom Typ SPATZ (Länge 15,30 m) für die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd in Würzburg, ein Fischereiforschungsschiff (Länge 15,00 m) für das Fischereiamt Berlin, zwei Arbeitsprähme (Länge 19,80 m) für das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde und ein Hafenstreifenboot (Länge 15,00 m) für die Wasserschutzpolizei Hamburg. Zu Wasser gelassen werden die Neubauten im nahegelegenen Fährhafen Saßnitz. Geplant ist künftig auch der Bau von individuell entworfenen Stahl-Motoryachten. Gegenwärtig beschäftigt das Unternehmen 22 Mitarbeiter, Lehrlinge werden z.Zt. (2005) nicht ausgebildet.

PeWi Rügen GmbH, Sellin, Siedlung am Wald 24

Gegründet wurde das Unternehmen 1990 von Manuel Hellwig aus Sellin, der zuvor in der Hochseefischerei (Fischkombinat Saßnitz) und in der Küstenfischerei beschäftigt war. Zu den Mitarbeitern gehören Ehefrau und Sohn. Zunächst wurde nur mit kleinen offenen GFK-Booten gehandelt, auch über ein Verkaufs- und Hafenbüro auf dem Dänholm. Seit 1994/95 werden Rumpfschalen gekauft und für Kunden individuell fertiggestellt. Der Ausbau von Booten als Schwerpunkt des Unternehmens begann mit Orkney-Booten bis zu 6 Metern Länge, dann folgte zusätzlich der Service »rund ums Boot«, einschließlich Winterlager und Riggservice, Bootsumbau und -reparatur. Zum Kundenkreis gehören hauptsächlich Nebenerwerbsfischer und Angler. Beabsichtigt ist ein Umzug der PeWi Rügen GmbH nach Baabe, wo nicht nur das ehemalige FPG-Gebäude genutzt werden soll, sondern auch ein Hallenneubau und Wasserliegeplätze geplant sind.

Bootswerft Lorenz, Middelhagen/Rügen, Dorfstraße 40a

Mathias Lorenz (Jg. 1960) gründete am 2. Oktober 1992 auf dem Familiengrundstück an der Dorfstraße eine Bootswerft, womit zunächst der Bau einer Bootsbauhalle und einer Werkstatt für Metallarbeiten verbunden war. Das Bootsbauhandwerk erlernte Mathias Lorenz 1976-1978 bei Hans Husmann in Baabe. Es folgten ein weiteres Jahr als Geselle bei Hans Husmann, 13 Jahre auf der Bootswerft Gager und 1990 die Qualifizierung zum Meister.

Auf der Bootswerft Lorenz wird der traditionelle Holzbootsbau fortgesetzt, obwohl hauptsächlich Reparaturen an Fischerbooten auszuführen sind. Für Arbeiten im Stahlbereich wird ein



Abb. 4 Plankenwechsel an einem Motorboot, das 2004 auf der Bootswerft Lorenz in Middelhagen wieder für die Fischerei zurückgebaut wird.

Mitarbeiter beschäftigt. Zum Angebotsspektrum gehören außerdem Takelarbeiten einschließlich Drahtseilverarbeitung (Drahtseilpressungen bis 8 mm), Mastenservice, Motoreinbau und -service, Reparatur von Maschinenanlagen, Lieferung von Bootszubehör und Rettungsmitteln sowie Winterlager. Als einer der inzwischen seltenen Neubauten in Holz (Boote bis 10 m Länge) entstand 2003/04 ein Reusenboot (Länge 6,70 m, Breite 2,80 m, 30-PS-Yanmar) für einen Fischer aus Thießow. Besonders umfangreiche Arbeiten waren 1997/98 mit der Restaurierung bzw. dem Wiederaufbau des Zeesbootes POMMERLAND (erbaut um 1880) verbunden.

Bootswerft Gager GmbH, Gager/Rügen, Zum Höft 28a

Hervorgegangen ist die Werft aus der Bootswerft von Fritz Koldevitz (1903-1977), der diese 1946 auf ehemaligem Luftwaffengelände gegründet und bis zur Verstaatlichung am 1. Oktober 1950 betrieben hatte. In dieser Zeit entstand u.a. ein 17-m-Kutter (1948/49). Nach der Verstaatlichung seiner Werft arbeitete Fritz Koldevitz bis 1958 als Bootsbauer in Thießow und wanderte dann in die Bundesrepublik ab. Mit der Verstaatlichung gehörte die Werft als Reparaturabteilung Gager/Mönchgut zunächst zum VEB Fischfang Saßnitz, anschließend von 1968 bis Ende 1970 zum VEB Fischkombinat Saßnitz. Ausgeführt wurden hauptsächlich Reparaturen von 17-m- und 24-m-Kuttern, als einziger Neubau entstand ein großer Aal-Ligger (Eiche geklinkert). In den 1970er Jahren wurden hölzerne Motorboote für die Garn- und Reusenfischerei gebaut (9-11 Meter, geklinkert) und natürlich Boote repariert. Am 1. Januar 1971 kam es zur Zuordnung der Bootswerft zum VEB Ingenieurbüro für die Rationalisierung der Fischwirtschaft Stralsund (VEB IBR Stralsund), und zwar als Betriebsteil Gager. Neben dem Bau hölzerner Boote erfolgten Zulieferungen für andere Werften (Deckshölzer) und die Produktion von »Konsumgütern«.

Am 1. Juli 1990 wurde die »Stralsunder Maschinen- und Anlagenbau GmbH« mit dem Betriebsteil Gager gegründet. Zu diesem gehörten etwa 50 Mitarbeiter, von denen die Bootsbauer nun auch mit der Aufarbeitung von Haustreppen und -fenstern in Stralsund beschäftigt waren. Außerdem wurden neuerdings auch Stahlarbeiten ausgeführt. Bootsbaulich erfolgten hauptsächlich Reparaturen von Kuttern und offenen Booten, vereinzelt Umbauten von Fischkuttern zu Freizeitbooten und von Rettungsbooten zu Fischerbooten und außerdem Konservierungen stählerner Rumpfe von Lotsenbooten und Schleppern. Als Neubau entstand lediglich ein Motorboot für die Fischerei (Holz, geklinkert). Am 5. März 1992 kam es zur Eröffnung der Gesamtvollstreckung. Gesucht wurde ein Investor für die Werft, auf der noch etwa 20 Mitarbeiter beschäftigt waren. Unter Konkursverwaltung wurden die Arbeiten von 1992 bis 1994 fortgesetzt (u.a. Treppenbau in Holz und Stahl).

Mit der Verpachtung der Werft an Mitarbeiter aus Gager, Thießow und Groß Zicker als Gesellschafter und Geschäftsführer kam es am 29. Dezember 1993 zur Gründung der »Bootswerft Gager GmbH«. Weil es jedoch keine Aufträge für Bootsneubauten gab, wurden außer Bootsreparaturen auch nichtbootsbauliche Arbeiten ausgeführt: Anfertigung von Fenstern, Türen und Treppen aus Holz sowie von Bauelementen aus Stahl, Edelstahl und Aluminium. Angedacht war zudem die Einrichtung von Wasserliegeplätzen. Trotz positiver Bilanz konnten Forderungen der Berufsgenossenschaft nicht erfüllt werden, weil für neue Maschinen Kredite in erforderlicher Höhe nicht bewilligt wurden. Für den beabsichtigten Kauf des Geländes wurde ebenfalls kein Kredit zur Verfügung gestellt. Am 17. Mai 1995 übernahm der Investor Günther Barth aus Wiesloch die Werft mit den Beschäftigten (1997: 21 Mitarbeiter), geplant war nun ein Wassersportzentrum mit Werft. Im April 1997 kam es zum Abschluß des Durchführungsvertrages zum Vorhaben »Wassersportzentrum Gager« GmbH, der jedoch im Oktober 1999 aufgrund erheblicher Differenzen seitens der Gemeinde Gager gekündigt wurde. Bereits zuvor (1. Juli 1999) wurde eine Insolvenzprüfung beantragt. Damit endete der Bootsbau in Gager.

Yachtwerft »Bootsbau Rügen« GmbH, Lauterbach/Rügen, Vilmnitzer Weg 9

Hervorgegangen ist das Unternehmen aus der Bootswerft, die 1946 Wilhelm Wessel (1893-1960) in Lauterbach gegründet hatte. 1959 kam es zum Verkauf der Werft an die kurz zuvor gebildete PGH Bootsbau »An der Goor«. Zwölf Jahre später erfolgte die Verstaatlichung, zunächst als VEB Bootsbau »An der Goor« (1971-1976) und seit dem Zusammenschluß mit dem VEB »Am Wieker Bodden« am 1. Januar 1977 als exportorientierter VEB Bootsbau »Rügen«. Zu den ersten Arbeiten gehörten Bootsreparaturen und Kutter-Neubauten (vier 17-m-Kutter 1948/49, ein 24-m-Kutter 1953/54). Danach entstanden Neubauten (10-m-Kutter) nur noch vereinzelt. Seit 1952 werden Sport- und Freizeitboote gebaut – zunächst Piraten und Jollenkreuzer, seit 1965 der Motorsegler VILM, mit dem die Werft ab 1966 zum devisabringenden Exportunternehmen wurde. Mitte der 1960er Jahre kam es zur Umstellung der Produktion von eigenen Neubauten aus Holz auf die Fertigstellung von Booten, deren GFK-Rumpfe aus Wiek/Rügen angeliefert wurden, und 1967 schließlich zur Fertigstellung des letzten hölzernen Neubaus (Motorsegler VILM I).

Am 17. Juni 1990 erfolgte die Privatisierung der Lauterbacher Werft. Geschäftsführer wurde Wolfgang Lenz (1940-2004) aus Lauterbach, der 1954-1957 bei Wilhelm Wessel das Bootsbauhandwerk erlernt und 1962 seinen Meisterbrief erhalten hatte. Wolfgang Lenz leitete die Werft von 1961 bis zum Sommer 2004, als er während einer Geschäftsreise in Polen einem Raubmord zum Opfer fiel. In den 1990er Jahren wurde der Motorsegler VILM weiterentwickelt. Zu den in dieser Zeit fertiggestellten Bootstypen gehören die Motorsegler VILM 106 (bis 1993), VILM 112 DS (bis 1993), VILM 112 (bis 1995), VILM II (bis 1998), VILM 116 (seit 1995), VILM 101 (seit 1999) und VILM 117 S (seit 2003), deren GFK-Rumpfschalen in Polen gebaut werden. Zum weiteren



Abb. 5 Viele Bootswerften erweiterten ihre Angebote Anfang der 1990er Jahre durch Bootsmotorenservice und Yachtausrüstung. Auf der Yachtwerft Bootsbau Rügen in Lauterbach erfolgte das 1991 durch den Umbau eines Bürogebäudes zum »Yacht- und Bootszubehör-Shop«.

Angebot der Lauterbacher Werft, die 18 Mitarbeiter einschließlich eines Lehrlings (2004) beschäftigt, gehören individueller Ausbau von Yachten, Reparaturen aller Art einschließlich Elektrik und Elektronik, Slipmöglichkeit bis 12 Tonnen, Arbeiten am Rigg einschließlich Neulieferung sowie Anstricharbeiten. Außerdem werden seit 1991 auch nichtbootsbauliche Leistungen angeboten: Dazu gehören Anfertigungen von Einzelmöbeln, Ladenbau, Gaststättenausbau (u.a. auch »maritim« mit Rumpfteilen von VILM-Booten) sowie der Innenausbau und dessen Planung.

Yachtzentrum Greifswald GmbH & Co.KG, Greifswald, Salinenstraße 22

Gegründet wurde das Yachtzentrum Greifswald am 1. November 1990 von Michael Schmidt aus Wedel, der dort bereits eine Yachtwerft gehabt hat und diesbezügliche Erfahrungen sammeln konnte. Das Greifswalder Yachtzentrum entstand auf einem Teil des Geländes der 1911 gegründeten »Boots- und Yachtwerft Richard Buchholz«, die bis 1945 von Richard Buchholz (1884-1945) und nach dessen Tod im Lager Fünfeichen von seinem Sohn Willi Buchholz (Jg. 1914) geleitet wurde. Nach dem Krieg entstanden im Rahmen des Kutterbauprogramms drei 17-m-Kutter (1948-50), ein 32-m-Lehrkutter (1950/51), ein 27 Meter langes hölzernes Fischereihilfsschiff (1952) und zwei 24-m-Kutter (1952-53). Die hervorragende Auftragslage bot jedoch privaten Werfteigentümern unter den damaligen politischen Verhältnissen keinen Grund zur Freude. Willi Buchholz flüchtete 1953 in die Bundesrepublik, seine Werft wurde verstaatlicht und existierte bis 1989 als Betriebsteil »Boots- und Reparaturwerft« des VEB Volkswerft Stralsund. Weiterhin wurden hölzerne Fischereifahrzeuge gebaut (u.a. dreizehn 12-m-Kutter von 1955-58) und repariert, und außerdem stählerne 8-m-Segelyachten vom Typ SUND ausgebaut.



Abb. 6 Im Yachtzentrum Greifswald entstehen seit 1993 Serien-Yachten vom Typ HANSE.

Mit dem Um- und Ausbau sowie der Reparatur von Segelyachten begannen auch die Arbeiten im Yachtzentrum Greifswald. Nach dem ersten Neubau, der Einzelfertigung einer 41-Fuß-Yacht, ging das Unternehmen 1993 zur Serienfertigung der Segelyachten vom Typ HANSE über, die sich innerhalb kürzester Zeit weltweit einer großen Nachfrage erfreuten. Zu nennen sind aus den Anfangsjahren die HANSE 291 (seit 1993) und die HANSE 331 (seit 1994). 1999 wurden vier Typen der HANSE-Yachten gebaut (292, 301, 331 und 401), 2004 waren es bereits sechs Bootstypen zwischen 9 und 16,15 Metern Länge (HANSE 300, 312, 341, 371, 411 und 531). Auszeichnungen von HANSE-Booten als »Yacht des Jahres«, weltweiter Export, eine Erhöhung der Produktionskapazität von 400 auf 700-1000 Boote pro Jahr, Rang zwei unter den Yachtbauern in Deutschland und Rang vier unter den Herstellern von Serien-Yachten in Europa bestätigen das überaus erfolgreiche Unternehmenskonzept.

Außer Serien-Yachten, deren GFK-Rumpfschalen seit einigen Jahren im polnischen Goleńiów (Gollnow) hergestellt werden, gehören zum Angebot individuelle Neubauten nach Auftrag sowie Reparaturen und Lackierung, Arbeiten in GFK, Holz und Stahl, Osmose-Sanierung, Elektrik und Yachtelektronik, Motorenservice, Liegeplätze, Winterlager, Yachtausrüstung und Handel mit Gebrauchbooten. Entsprechend hat sich seit 1991 auch das Gelände des Greifswalder Yachtzentrums erheblich verändert: Entstanden sind in Nachbarschaft der älteren gemauerten Werftgebäude mehrere moderne Produktions- und Winterlagerhallen (die größte mit ca. 10 000 Quadratmetern im Jahre 2003) sowie neue Steganlagen und Wasserliegeplätze. Zur modernen Transporttechnik gehören Hubwagen und ein 32-t-Drehkran für die Bootskranung. Beschäftigt sind im Yachtzentrum Greifswald, das 1990 mit 25 Mitarbeitern begann, gegenwärtig 230 Mitarbeiter (2004).

Bootswerft Hans Jarling & Sohn, Freest, Dorfstr. 21

Gegründet wurde die Werft 1889 von Christian Jarling, der sie 1930 an seine Söhne Carl und Christian übergab. 1950 übernahm dessen Enkel Hans Jarling (Jg. 1923) das Familienunterneh-

men. 1960 kam es zur Enteignung der Werft und zu deren Umwandlung in die PGH »Bootsbau Peene«, die Leitung blieb weiterhin bei Hans Jarling. Mit der Auflösung der PGH wurde die Werft 1975 Betriebsteil der FPG »Peenemündung«. 1990 erhielten Jarlings ihre Werft zurück und kauften zudem das bis dahin gepachtete Werftgrundstück von der Gemeinde. Von Hans Jarling übernahm sein Sohn Karl-Christian Jarling (Jg. 1953) die Werft, die er seit 1996 zusammen mit seinem Sohn Michael Jarling (Jg. 1977) betreibt. Karl-Christian Jarling erlernte 1967-1970 das Bootsbauerhandwerk bei seinem Vater und qualifizierte sich 1996 zum Bootsbau-Meister, sein Sohn Michael wurde 1993-1997 auf der väterlichen Werft zum Bootsbauer ausgebildet.

Als letzte größere Neubauten entstanden 1949/50 ein 17-m-Kutter und 1953/54 ein 24-m-Kutter. Von etwa 1960 bis 1989 erfolgten nur noch Reparaturen genossenschaftlicher Kutter, dazu gehörten sowohl kleinere außerplanmäßige Arbeiten als auch zwei Generalreparaturen pro Jahr. Letztere kamen oft Neubauten gleich, wurden aber als Generalreparaturen mit 60% staatlich gefördert. Dementsprechend ausgelastet waren die beiden Slipanlagen von 60 und 120 t, auf denen jährlich 120 bis 130 Kutter aufgeslipt wurden. Nach der Reprivatisierung 1990 waren zunächst zehn Mitarbeitern beschäftigt, die jedoch wegen rückgängiger Auftragslage bis 1997 entlassen werden mußten. 1999 arbeitete Karl-Christian Jarling nur noch zusammen mit seinem Sohn, ausgeführt werden hauptsächlich Reparaturen in Holz. In Anpassung an den neuen Kundenkreis, der überwiegend aus Sport- und Freizeitschiffern besteht, stehen seit 1994 neue Steganlagen mit Wasser- und Stromanschluß, insgesamt 30 Wasserliegeplätze, sanitäre Einrichtungen und Winterlagerplätze zur Verfügung, und weiterhin auch die beiden Slipanlagen.

Bootswerft Manfred Holtz, Kröslin, Hafenstraße

Nachdem die frühere Bootswerft von Ewald Grimm (1905-1969) aus Kröslin, der an dieser Stelle von 1939 bis 1969 gearbeitet hatte, 20 Jahre geschlossen gewesen war, konnte Manfred Holtz, ebenfalls aus Kröslin, das Gelände pachten und am 1. September 1990 seine Bootswerft eröffnen. Manfred Holtz (Jg. 1953) erlernte das Bootsbauerhandwerk 1967-1970 auf der Horn-Werft in Wolgast, 1977 folgte die Qualifizierung als Bootsbau-Meister. Nach beruflichen Tätigkeiten auf der Horn-Werft und auf der Peene-Werft folgte mit der Eröffnung der eigenen Bootswerft der seit längerem beabsichtigte Schritt in die berufliche Selbständigkeit.

Auf der Bootswerft werden nur Holzarbeiten ausgeführt. 1995/96 konnten nach eigenen Entwürfen in traditioneller Schalenbauweise drei Neubauten fertiggestellt werden, zwei davon für die Fischerei: ein Strandboot (7 Meter) für einen Fischer in Koserow und ein Boot (8 Meter) für einen Fischer in Warthe. Als dritter Neubau entstand ein 9-Meter-Kajütboot. Hauptsächlich erfolgen jedoch Reparaturen von Fischerbooten, die zumeist aus Freest und Stahlbrode kommen. Für Arbeiten an im Wasser liegenden Booten wurde der Bau einer Steganlage genehmigt, die 1996 fertiggestellt werden konnte und auch 18 kleinen Booten Liegeplätze bietet. Genutzt wird weiterhin die hölzerne Bootsbauhalle von 1948 und die 25-t-Slipanlage. In den 1990er Jahren konnten unter günstigeren Verhältnissen zwei Lehrlinge ausgebildet werden, gegenwärtig (2004) beschäftigt Manfred Holtz einen Bootsbauer.

Schiffswerft Horn GmbH, Wolgast, Hafenstraße 13

Im Norden der Schloßinsel wurde 1896 eine Werft gegründet, die im Laufe der folgenden Jahrzehnte mehrere Eigentümer gehabt hat. Im Januar 1933 kaufte der Wolgaster Maschinenbau-meister Willi Horn (1900-1956) diese Werft und gründete das Unternehmen »Schiffswerft und Motorenbau Willi Horn, Wolgast«. Gebaut wurden hauptsächlich Fischereifahrzeuge, aber auch hölzerne Frachtschiffe, die von den ebenfalls auf der Werft gebauten Glühkopfmotoren (5-25 PS) angetrieben wurden, sowie Sport- bzw. Freizeitboote. Weitergeführt wurde die Werft 1956

bis 1959 vom Sohn Joachim Horn (Jg. 1937), der auf der Wolgaster Peenerwerft 1953-56 den Beruf des Stahlschiffbauers erlernte und sich 1958 zum Meister qualifizierte. 1960 mußte die Werft an den Staat verpachtet werden, weil unter den damaligen politischen Verhältnissen der weitere private Betrieb wirtschaftlich nicht mehr möglich war. Damit wurde die Horn-Werft ab Januar 1960 zur Abteilung der »Fischereigerätestation Wolgast« (FGS), deren Leitung Joachim Horn übertragen wurde. Am 1. Januar 1970 erfolgte die Zuordnung der Werft zur Fischereiproduktionsgenossenschaft (FPG) »Inselfisch« Karlshagen mit Joachim Horn als technischem Leiter, der nun zunehmend zum Verkauf seiner Werft gedrängt wurde. 1977 kam es zum Verkauf der bis dahin verpachteten Werft an die Fischereigenossenschaft in Karlshagen. Das von der Kreisverwaltung Wolgast erteilte Vorkaufsrecht ermöglichte den Rückkauf der Werft, die vom 1. Januar 1992 bis Ende 1999 als »Schiffswerft Horn« betrieben wurde. Am 1. Januar 2000 erfolgte deren Umwandlung in die »Schiffswerft Horn GmbH«.

Nach dem Krieg entstanden auf der Horn-Werft drei 17-m-Kutter und ein 24-m-Kutter für das staatliche Kutterbauprogramm sowie mehrere kleinere Kutter und ein 16-m-Kutter für private Fischer. Ständig ausgelastet war die Werft in den folgenden Jahrzehnten mit laufenden und planmäßigen Reparaturen der volkseigenen und genossenschaftlichen 17-m-Kutter. Aber auch weitere hölzerne Neubauten entstanden: Strandboote für die Außenküste von Usedom und Kutter bis zu 12 Metern Länge. Der letzte Neubau wurde 1988 fertiggestellt.

Seit 1990 kam es mit einem neuen Kundenkreis auch zur erheblichen Veränderung der Auftragslage: Weiterhin werden Fischereifahrzeuge von Rügen und Usedom repariert, aber darüber hinaus ist die Werft mit ihrer 80-t-Slipanlage voll ausgelastet mit Reparaturen, Umbauten und Modernisierungen von Polizei- und Zollbooten, Seenotbooten der DGzRS und Fahrgastschiffen. Für Kunden aus dem Sport- und Freizeitbereich steht seit 1994 ein werfteigener Yachthafen zur Verfügung, zudem Winterlagerplätze im Freien und Yachtzubehör in einem Shop auf dem Werftgelände. Größere Modernisierungen, wie beispielsweise die Errichtung einer neuen Werfthalle, werden seitens der Stadt Wolgast unterbunden. Seit den 1990er Jahren hat die Werft zwischen 16 und 20 Beschäftigte, 1990 waren es noch 70. Veränderungen gibt es auch in der beruflichen Ausbildung, die zwar als Industriemechaniker angeboten wird, aber seit 1992 nicht mehr als Bootsbauer.

Fridtjof Nansen Werft GmbH, Wolgast, Lotsenstraße 17

Aus einem ABM-Projekt zur weiteren Beschäftigung der vom Personalabbau der Peene-Werft betroffenen Werftarbeiter, in dessen Rahmen drei alte Schiffe aufgekauft und zu Segelschiffen umgebaut wurden, ging am 1. Dezember 1992 die Fridtjof Nansen Werft GmbH hervor. Gegründet wurde das Unternehmen von Diplom-Ingenieur Ralf Reinhardt, der zuvor auf der Peene-Werft in der Projektierung tätig war, und von zwei weiteren, später nicht mehr beteiligten Geschäftspartnern.

Für die bootsbaulichen Arbeiten konnte die Werkhalle des ehemaligen Marinestützpunktes Wolgast genutzt werden. Beschäftigt waren kurz nach der Unternehmensgründung 25 Mitarbeiter (1993). Im Januar 1995 kam es zum Abschluß eines Erbbaupachtvertrages mit der Stadt Wolgast über das Firmengelände am Stadthafen. Zu den ersten Arbeiten gehörte der Bau von hölzernen Tuckerbooten (Länge 5,90 m), die ein Hamburger Unternehmen in Auftrag gegeben hatte. Auch danach bildete der hölzerne Bootsbau in Verbindung mit der Ausbildung von Bootsbauern einen wesentlichen Beschäftigungsbereich. Zu den gemeinsamen Gesellenstücken gehörten Jollenkreuzer aus Eschen- und Zedernholz und der Nachbau eines historischen hölzernen Motor-Rennbootes. Aufträge zum Bau von hölzernen Booten kamen auch aus der Fischerei: 1995 entstand für einen Fischer von Usedom ein Reusenboot (Länge 7,50 m, Holz, geklinkert), 1996 folgte für einen Fischer in Zempin ein Strandboot. Weitere Aufträge von Fischern

umfaßten den Bau von stählernen Kuttern: 1998 für einen Fischer in Zinnowitz (11,90-m-Kutter, dessen Rumpf mangels werfteigener Möglichkeiten noch in Polen hergestellt werden mußte) und 1999 für einen Fischer in Warnemünde wie auch für einen Berufskollegen in Baabe. Bei den beiden letztgenannten Neubauten handelt es sich um stählerne 10-m-Kutter, die auf der Nansen-Werft entwickelt wurden. Bis zum Sommer 2004 konnten 13 Neubauten fertiggestellt werden.

Insgesamt gehören zum Angebot der Bau von Arbeitsbooten, Fischereifahrzeugen, Motor-yachten und Fahrgastschiffen bis zu 40 Metern Länge, weiter Reparatur-, Umbau- und Rekonstruktionsarbeiten sowie Decksverlegung, Innenausbau und Einbau von Antriebsanlagen. Gearbeitet wird in Holz (Klinker-, Kraweel- und moderne Leistenbauweise), Stahl und Aluminium. Außerdem können Wasserliege- und Winterlagerplätze genutzt werden. Nach Ablieferung des Greenpeace-Schiffes BELUGA II geriet das Unternehmen in finanzielle Schwierigkeiten, die zur Entlassung von neun der insgesamt zehn Mitarbeiter und am 12. Oktober 2004 zur Anmeldung der Insolvenz geführt haben.

Bootsbauerei Bodo Nagel e.K., Zecherin/Usedom, Wolgaster Weg 9

Bodo Nagel (Jg. 1956) aus Mölschow gründete im Mai 1995 im Nachbarort Zecherin seinen Handwerksbetrieb, um selbständig den traditionellen Holzbootsbau einschließlich Reparatur, Wartung und Umbau hölzerner Boote ausüben zu können. Das Bootsbauerhandwerk erlernte Bodo Nagel 1970-1973 auf der Wolgaster Horn-Werft, es folgten berufliche Tätigkeit als Bootsbauer und Qualifizierung zum Bootsbau-Meister (1993). Nach einem ABM-Projekt (1991-1993) im Verein »Leben lernen auf Segelschiffen e.V.« kam es 1995 zur beruflichen Selbstständigkeit. Mitarbeiter der Bootsbauerei führen Reparaturarbeiten seither vorwiegend auf fremden Werften sowie an Liegeplätzen im In- und Ausland durch, beispielsweise Reparaturen von Marine-Schnellbooten und U-Booten auf der Peene-Werft Wolgast, Verlegung von Teakdecks und teilweiser Innenausbau auf den Fahrgastschiffen KATHARINA VON BORA und CASANOVA der Deilmann-Reederei, Decksverlegung und Anfertigung der Spanten im Rahmen der Generalreparatur der 36-m-Segelyacht DORIANA, Arbeiten am Nachbau der Bark DUNBRODY in New Ross/Irland und Reparaturen der Barkentine SHABAB OMAN im Oman.

2001 konnte mit der Gemeinde Zecherin ein Pachtvertrag über die Nutzung des Hafengeländes abgeschlossen werden. Dort entsteht eine Bootswerft für Reparaturen und Neubauten von hölzernen Fahrzeugen bis 15 Meter Länge, damit verbunden sind entsprechende Wasserliege- und Stellplätze sowie die beabsichtigte Errichtung einer Bootshalle. Als Neubau entstand dort 2001/02 der originalgetreue Nachbau des Zeesbootes SWART JOHANN, und zwar als Freizeitboot für einen Auftraggeber von Rügen. Die Bootsbauerei von Bodo Nagel verfügt über ein eigenes Sägewerk, wo Bootsbauhölzer zugeschnitten werden. Zu den nichtbootsbaulichen Arbeiten gehört die Fertigung von Fachwerken für den Hausbau. Im Bootsbau sind inzwischen 15 Mitarbeiter beschäftigt (2004), seit 1998 konnten außerdem neun Lehrlinge ausgebildet werden.

Navcon. naval consulting GmbH, Peenemünde, Fährstraße 1

Wie 1992 die Wolgaster Nansen-Werft ist zwei Jahre später auch die Navcon-Werft aus einer Schiffbau-ABM zur Beschäftigung von 250 vom Personalabbau betroffenen Werftarbeitern der Peene-Werft hervorgegangen, in dessen Rahmen 1991-1994 drei alte Schiffsrümpfe angekauft und zu Segelschiffen um- und ausgebaut worden sind (Brigg ROALD AMUNDSEN, Dreimastschooner FRIDTJOF NANSEN, Rennkutter NOBILE). Gegründet wurde die »Navcon. naval consulting« GmbH am 24. Oktober 1994 in Wolgast von dem Hamburger Bootsbaumeister Detlev Löll (Jg. 1959) mit der Absicht, vorrangig Holzbootsbau, Schiffbau und Bau von Großtakelagen zu be-

treiben. Dementsprechend verfügt das Unternehmen auch über eine eigene Konstruktionsabteilung. Außer dem Entwurf und der Konstruktion von Segelschiffen gehören Begutachtung, Bauberatung und Bauaufsicht für Schiffe jeder Größe aus Holz, Stahl und Aluminium sowie Segelschiffsneubauten, -umbauten, -reparaturen und -takelungen zum Angebot. Genutzt wurden zunächst Werkstätten im Wolgaster Südhafen. Seit 2002 wird in einer Halle und auf dem Freigelände im Hafen von Peenemünde gearbeitet, dessen Kaianlagen in diesem Bereich ebenfalls zur Verfügung stehen. Im Herbst 2003 ist das Unternehmen vollständig nach Peenemünde umgezogen.

Referenzobjekte sind u.a. Reparatur- und Restaurierungsarbeiten an der 20-m-Yacht INGORATA in Wolgast und der 36-m-Yacht DORIANA (Generalreparatur) in Peenemünde, Neubau des Decks und Außenhautreparaturen an der Bark SEUTE DEERN des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven, Entwurf, Konstruktion und Ausführung des Innenausbaus der Bark DUNBRODY in New Ross/Irland, Konstruktion von Takelungen für zahlreiche Großsegler und Takelarbeiten (Montage von in Wolgast vorgefertigten Teilen) bei den Auftraggebern, z.B. auf der Barkentine LILI MARLEEN, dem Toppsegelschoner LILITH, der Bark DUNBRODY und dem Vollschiiff CISNE BRANCO. Eine komplette Takelage wurde auch für die Bark SEA CLOUD II angefertigt. Zu den Neubauten der Navcon-Werft gehören hölzerne Tuckerboote (Länge 5,90 Meter, geklinkert), die Replika eines hölzernen Rennbootes aus den 1920er Jahren (12-m-Runabout RED STAR) und ein venezianisches Wassertaxi, ebenfalls aus Holz. Außerdem entsteht als Großprojekt in Peenemünde ein Nachbau des hölzernen Schoners FRAUENLOB, der Mitte des 19. Jahrhunderts zur preußischen Marine gehört hat.

Im Laufe seines zehnjährigen Bestehens hat sich das Unternehmen in Europa zum Marktführer in den Bereichen Holzschiffbau und Großtakelagebau entwickelt. Die Zahl der Mitarbeiter, die überwiegend bei den Auftraggebern im Ausland auf Montage tätig sind, ist von anfänglich vier auf 52 gestiegen. Der Anteil der weiblichen Beschäftigten beträgt in der Produktion 20%, in der Ausbildung sogar 40%. Im September 2004 mußte das Unternehmen Insolvenz anmelden, wobei die Arbeiten im Konstruktions- und Baubereich zunächst fortgesetzt werden sollen.

Bootswerft Rudi Menge, Lassin, Lange Straße 1

1920 wurde die Werft von Rudolf Menge (1893-1974) gegründet und 1936 durch Zukauf der nördlich des Hafens gelegenen ehemaligen Baustelle von Johann Baars, der dort bis 1925 gearbeitet hat, erweitert. 1958 übernahm sein Sohn Günter Menge (1932-1973) die Bootswerft und betrieb sie bis 1973. Dessen Sohn Rudi (Jg. 1954) entschied sich nach erster Ausbildung zum Baumaschinisten zur Umschulung als Bootsbauer (1974/75), um die väterliche Bootswerft zu erhalten und selbständig weiterzuführen, was seit Mitte der 1970er Jahre wieder leichter möglich war. 1982 folgte die Qualifizierung zum Bootsbau-Meister. In den 1960er Jahren und bis Anfang der 1970er Jahre wurden etwa 15 Folkeboote gebaut (kraweel oder geklinkert), in den 1980er Jahren waren es zumeist Reparaturen für die Fischerei (ca. 90%) und nur wenige Neubauten. Seit den 1990er Jahren gehören Reparaturen von hölzernen Sport- und Freizeitbooten zu den hauptsächlichen Arbeiten. Ein Shop für Bootsmotoren (Honda, Yanmar, Suzuki) wurde 1991 eingerichtet, eine Steganlage folgte 1994, womit 18 Liegeplätze für kleinere Boote entstanden. Werftseitig stehen sechs überdachte Winterlagerplätze und 30 offene Stellplätze zur Verfügung. Weiterhin in Betrieb ist die 20-t-Slipanlage von 1968; für den weiteren Bootstransport wird ein Autokran angefordert. Wie bereits in den 1980er Jahren war auch bis Mitte der 1990er Jahre ein Geselle beschäftigt, ausgebildet wurden im Laufe der 1990er Jahre drei Lehrlinge.

Bootswerft Anklam, Anklam, Werftstraße 6

In einer Zwangsversteigerung erwarb der Bootsbaumeister Carsten Enke (Jg. 1966) aus Weißenfels im September 2000 die Werft der Gebrüder Freude, die bis zur Insolvenz 1994/95 von Norbert Freude in vierter Familiengeneration betrieben worden war. Carsten Enke, der als gelernter Elektriker und studierter Dipl.-Ing. für Ökologie und Umweltschutz seit 1991 auch bootsbaulich tätig ist und 2003 seine Bootsbau-Meisterprüfung absolviert hat, bietet neben traditionellem und modernem Holzbootsbau, dem Innenausbau von Sport- und Freizeitbooten sowie Reparaturen in Holz und Kunststoff auch Motorenservice für Außenborder und Diesel-Einbaumaschinen sowie etwa 15 Winterlagerplätze im Freien. Zur Werft gehören unverändert die 20-t-Slipanlage und eine große hölzerne Bootsbauhalle.

Als Neubauten entstehen unter anderem Kanus (Zedernholz-Canadier) in Leistenbauweise, für einen Fischer aus Bansin wurde 2003 auch ein Heuer gebaut, allerdings nicht in traditioneller Bauweise, sondern in »Sandwich-Bauweise«: aus zwei Lagen Bootsbausperrholz mit zwischenliegendem Epoxidharz-Glasfasergewebe. 2004 konnte der komplette Innenausbau einer 11-m-Segelyacht fertiggestellt werden, deren Aluminium-Rumpf in Emden gefertigt wurde. In Arbeit ist der Neubau einer 9-m-Motoryacht (Bauweise: Epoxid-Furnierverleimung, Naturfinish Mahagoni auf Eiche). Als zusätzliche Erwerbsquelle dient eine auf dem Werftgelände eingerichtete Kanu-Station für Bootsverleih und Wasserwanderungen auf der Peene. Beschäftigt sind auf der Werft außer dem Meister ein Geselle und ein Lehrling (2004).

Bootswerft Gerd Hinze, Mönkebude, Am Hafen

1946 gründete Emil Hinze (1908-1974), der zuvor auf der Stettiner Vulkan-Werft als Schiffbauer tätig war, in Mönkebude die »Schiffs-Maschinen & Motoren-Reparaturwerft«. 1969 übernahm Kurt Hinze (Jg. 1934) die väterliche Werft, die dessen Sohn Gerd (Jg. 1958) seit 2001 in dritter Familiengeneration leitet. Seit 1960 werden dort stählerne Boote gebaut und repariert: zumeist die von Emil Hinze bereits in Stettin entworfenen »eisernen« Heuer für die Fischerei



Abb. 7 Schiffbau-Meister Gerd Hinze in Mönkebude beim Bau eines stählernen 9,50-m-Strandbootes, 2003.

auf dem Haff. Mit dem Rückgang der Fischerei seit 1990 verschlechterte sich auch die Auftragslage. Konnten vor 1990 noch vier Heuer pro Jahr abgeliefert werden, waren es zwischen 1990 und 2004 nur noch eine Yacht und fünf Fischerboote: drei Strandboote (nach Konstruktionen des Stralsunder Ingenieurs Höppner) und zwei Heuer. Aufgrund dieser Situation werden auch keine Lehrlinge mehr ausgebildet – vor 1990 waren es noch drei Lehrlinge pro Jahr.

Um die rückläufige Entwicklung im Bootsbau auszugleichen und zugleich der zunehmenden Nachfrage aus dem Bereich der Sport- und Freizeitschiffahrt zu entsprechen, wurde 1990 auf der Werft ein Yachtshop für Bootszubehör und Schiffsausrüstung sowie der Bootsmotorenservice einschließlich Motoreinbau eingerichtet, außerdem konnten die Winterlagerplätze auf etwa 20 erweitert werden. Auch wesentliche technische Neuerungen erfolgten: 1990 konnte ein 10-t-Säulendrehkran aufgestellt werden, der seither die 2003 demontierte 40-t-Slipanlage ersetzt. Für den Bootstransport zwischen Kran und Stellplatz konstruierten und bauten Kurt und Gerd Hinze einen 10-t-Hubwagen, und im Stahlbootsbau wird seit 1990 ein Plasma-Brenner verwendet.

Bootswerft Diethelm Baars, Ueckermünde, Altes Bollwerk 16

Die 1866 von Wilhelm Klotz (1843-1927) gegründete Baustelle wurde von seinem Sohn Richard Klotz (1879-1962) weitergeführt und 1976 von Günther Baars (Jg. 1934) übernommen. Seit 1993 leitet dessen Sohn Diethelm (Jg. 1962) den Betrieb in vierter Familiengeneration. Er erlernte den Bootsbau 1978-1980 bei seinem Vater und legte 1984 die Meisterprüfung ab. Gleich 1990 konnten unter veränderten Verhältnissen das Werftgelände erweitert und die Bootswerft modernisiert werden. Drei Leichtbauhallen (errichtet 1994, 1997 und 2003) mit einer Fläche von insgesamt 2000 qm bieten geschützte Winterlagerplätze und Räumlichkeiten für Bootsbau, Reparaturen und Servicearbeiten. Weitere 4000 qm Bootsstellfläche stehen auf dem Werftgelände im Freien zur Verfügung, insgesamt für etwa 100 Boote. Im Zusammenhang mit der Bollwerkserneuerung 1993 wurden die vier Slipanlagen demontiert und durch einen 1993 aufgestellten 10-t-Säulendrehkran ersetzt. Für den Bootstransport auf dem seit 1993 gepflasterten Werftareal wird seit dieser Zeit ein hydraulischer Hubwagen (16 t) verwendet. Nach Abschluß der Bollwerkserneuerung folgte 1993 der Bau einer neuen Steganlage mit Sommerliegeplätzen für 40 Boote, zeitgemäß ausgestattet mit Wasser und Stromanschlüssen.

Wie schon in den vorausgegangenen Jahrzehnten gehören auch seit 1990 Neubauten von Motorseglern, Ruderbooten und Segelyachten in Holz nach eigenen Entwürfen und Konstruktionen zum Angebot der Bootswerft. Außerdem werden Bootsrümpfe ausgebaut, Reparaturen in Holz und GFK durchgeführt, Bootstechnik installiert und repariert sowie Lackierarbeiten ausgeführt. Auf der Werft sind gegenwärtig sieben Mitarbeiter beschäftigt, ausgebildet wird jährlich ein Lehrling (2003).

Bootswerft Norbert Stöcker, Ueckermünde, Ueckerstraße 131

Die frühere Bootswerft der Gebrüder Kruse, die sich seit ihrer Gründung 1875 in Familienbesitz befand, wurde 1965 an deren Neffen Hans Stöcker (Jg. 1930) verkauft. Als dieser 1993 den Werftbetrieb aus Altersgründen aufgab, übernahm die Werft sein Sohn Norbert (Jg. 1956), der 1972-1974 das Bootsbauhandwerk beim Vater erlernte und 1980 seinen Meisterbrief erhielt. Zu den hauptsächlichen Arbeiten von 1945 bis 1989 gehörten außer dem Bau von zwei 17-m-Kuttern (1949/50) und einem 24-m-Kutter (1952) der Bau von Rettungsbooten (als Reparationsleistungen für die Sowjetunion), von Jollenkreuzern, Kielbooten und Arbeitsbooten. Von 1986 bis 1990 sind hauptsächlich 13 in Rostock von Oskar Tübbecke konstruierte GFK-Bootsrümpfe hergestellt worden, einer davon als 9-m-Segelyacht. Inzwischen überwiegen bei den Werft-



Abb. 8 Die Bootswerft Norbert Stöcker in Ueckermünde ist eine der seit 1990 modernisierten Werften: Ersatz der Slipanlagen durch einen Boots Kran, moderne Leichtbauhallen, Stahlspundwände anstelle hölzerner Bollwerkkonstruktionen, neue Steganlagen und erweiterte Liegeplätze.

leistungen der Innenausbau von Berufsfahrzeugen und Yachten, die Restaurierung bzw. der Wiederaufbau von traditionellen hölzernen Booten sowie sonstige Holz- und GFK-Arbeiten im Reparaturbereich. Neubauten erfolgen bevorzugt in Holz, werden aber auch in GFK ausgeführt: Für die Fischerei entstand u.a. ein 8,4-m-GFK-Heuer nach Entwurf und Konstruktion von Norbert Stöcker (2000), ein hölzernes 6-m-Motorboot (2003) und ein 6,50 Meter langes Strandboot aus Holz (2003). In Arbeit ist gegenwärtig (2004) der komplette Einzelbau einer 12,50-m-Yacht aus glasfaserverstärkten Kunststoffen und Carbonfaser.

Zu den technischen und baulichen Veränderungen gehören ein 10-t-Säulendrehkran (1990), die Pflasterung des Werftareals (1997), die Errichtung von zwei Leichtbauhallen (1990/1997) als Winterlager und als Bootsbaustätte, ein ferngesteuerter Hubwagen (1999) und schließlich die Demontage der 40-t-Slipanlage im Zusammenhang mit der Bollwerkserneuerung (2002). Zur Verfügung stehen etwa 100 Winterlagerplätze und 40 Liegeplätze an der Steganlage. Beschäftigt sind drei Gesellen, ein Lehrling und Norbert Stöckers Sohn Danny, der inzwischen auch Bootsbaumeister ist.

5. Zusammenfassung

Im Unterschied zu dem vergleichsweise langsam verlaufenden, staatlich-politisch erzwungenen »Übergang« zu sogenannten sozialistischen Produktions- und Lebensverhältnissen während der 1950er und 1960er Jahre folgte der neuerliche Wandel der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse seit 1990 innerhalb kürzester Zeit. An der Küste von Mecklenburg-Vorpommern werden diese jüngsten Veränderungen auch in allen Bereichen der maritimen Kultur sehr deutlich, nicht zuletzt im traditionellen handwerklichen Bootsbau. Um solcherart

Veränderungen erkennen zu können, ist es erforderlich, alle kulturell relevanten Aspekte zu beachten, zu vergleichen und zu analysieren. Im handwerklichen Bootsbau betrifft das vor allem die Standorte der Werften und Bootsbaustellen, deren bauliche und technische Ausstattung, deren Eigentümer und Beschäftigte, den Kundenkreis sowie das mit den Auftraggebern zusammenhängende Angebots- und Leistungsspektrum einschließlich der hauptsächlichen Arbeiten in quantitativer Hinsicht – stets im Vergleich mit den Verhältnissen vor 1990 und im Hinblick auf die Entwicklung während der folgenden Jahre.

Dabei lassen schon die Standorte des handwerklichen Bootsbaus seit 1990 einige Veränderungen erkennen. Neben den Werften, die bereits zuvor an traditionellen Bootsbaustellen existiert haben und die – entweder unverändert privat oder (re-)privatisiert – weiterhin in Betrieb sind, gibt es acht neue Bootsbaustellen: 1992 machte sich in Middelhagen Mathias Lorenz auf dem Familiengrundstück selbstständig, um dort traditionellen Holzbootsbau zu betreiben. Damit verbunden war die Errichtung einer Bootsbauhalle und einer Werkstatt. 1995 eröffnete Jens-Peter Weiß in einer ehemaligen Halle der Maschinen- und Traktorenstation (MTS) Bartelshagen II zwischen Damgarten und Barth seine Baustelle. Im selben Jahr begann im Hafen von Zecherin auch Bodo Nagel mit dem Bootsbau. Zu den neuen Bootsbau-Standorten gehören außerdem Sellin (PeWi Rügen seit 1990), Dassow (Schlichting seit Unternehmensverlegung 1994), Mukran (REAN seit Erweiterung 1998), Peenemünde (Navcon seit Unternehmensverlegung 2002) und Rostock-Langenort (SoleMar seit 2003). Ansonsten werden bzw. wurden die vorhandenen Bauplätze weiter genutzt: in Kirchdorf auf Poel, an der Warnow am Gehlsdorfer Ufer und in Rostock (Ludewig und Schritt), in Barth an zwei Stellen, in Stralsund (Thomzik und STRAHL-GmbH), auf der Insel Rügen in Wiek, Lauterbach und zunächst auch in Gager, am Peenestrom in Freest, Wolgast (Horn) und Lassan, an der Peene in Anklam, am Stettiner Haff in Mönkebude und in Ueckermünde (Baars und Stöcker). Einzigartig ist in dieser Hinsicht die Wiedereröffnung einer Holzbootswerft in Kröslin am Peenestrom (1990) nach 20jähriger Stilllegung.

Auf nahezu allen Bootswerften – mit Ausnahme einzelner nachgenutzter und umfunktionsierter Gebäude neuer Unternehmen – fällt natürlich in besonderem Maße das äußere Erscheinungsbild auf, das neuerdings drei wesentliche Grundformen erkennen läßt:

(1) Auf einigen Werften sind unverändert die etwa ein halbes Jahrhundert alten hölzernen Bootsbauhallen anzutreffen, in die wasserseitig durch ein großes Tor die Schienen der Slipanlage führen, und in denen sich (zumeist auf der gegenüberliegenden Giebelseite) der hochgelegene, über eine Treppe erreichbare Büroraum des Meisters befindet (das »Schwalbennest«), mit bester Übersicht über das Geschehen im Inneren der Halle. Von diesem Typus gibt es noch zwei große Hallen in Freest und Anklam und drei kleinere Hallen in Kröslin (1) und Lassan (2), in denen bis heute gearbeitet wird. In Gager scheinen die ungenutzten Gebäude einschließlich Bootsbauhalle dem Verfall preisgegeben zu sein, und in Zinnowitz mußte die ebenfalls seit Jahren nicht mehr genutzte hölzerne Bootsbauhalle von Albert Bollow 2003/04 einem Ersatzbau für das abgebrannte Gebäude des Segelklubs weichen. Inzwischen dürfte es also an der Zeit sein, darüber nachzudenken, wo und wie eine der letzten hölzernen Bootsbauhallen möglichst unverändert mit allem älteren Zubehör als funktionierendes technisches Denkmal erhalten werden kann. Für auszubildende Bootsbauer wie auch für bootsbaulich interessierte Besucher wäre das recht anschaulich, informativ und eindrucksvoll. In Greifswald ist in dieser Hinsicht beispielhaft gehandelt worden, jedenfalls vorläufig: Von der ehemaligen Buchholzschens Werft wurde 1995 zunächst die Slipanlage unter Denkmalschutz gestellt und zwei Jahre später die gesamte Werft (siehe auch Yachtzentrum Greifswald). Einige der seit 1990 nicht mehr genutzten Einrichtungen werden von der Erbgemeinschaft seit 2001 an einen Museumswerft-Verein verpachtet, der wiederum die Werft als Selbsthilfewerkstatt und Winterlager betreibt. Allerdings ist diese Werft bereits der nächstgenannten Kategorie zuzuordnen.

(2) Zum zweiten Typus gehören jene Werftanlagen, die nach ihrer Verstaatlichung seit Mitte der 1950er Jahre mit staatlichen Mitteln erweitert und modernisiert worden sind. Sie verfügen im allgemeinen über mehrere massive, zumeist gemauerte, zum Teil auch in Plattenbauweise errichtete Gebäude. Hierzu gehören die Werften in Kirchdorf auf Poel, in Rostock-Gehlsdorf, in Stralsund (Staatswerft/STRAHL), in Wiek und Lauterbach auf Rügen, in Greifswald (neben den modernen Hallen des Yachtzentrums), in Wolgast (Horn) und bis zur vollständigen Werftmodernisierung auch in Barth.

(3) Die dritte Gruppe der Werften ist von jüngsten, seit 1990 erfolgten Modernisierungen geprägt: Dort fallen große Leichtbauhallen aus Stahl oder Aluminium ebenso auf wie Bollwerks-erneuerungen durch Stahlspundwände und das damit verbundene Fehlen der bis dahin unverzichtbaren Slipanlagen. Letztere sind durch moderne Hub- und Transporttechnik (stationäre Säulendrehkrane und mobile hydraulische Hubwagen oder sogar Travel-Lifts) ersetzt worden. Mit den neuen Transportmitteln ebenso wie mit der Zunahme des Boottransportes und der Winterlager hängt wiederum die Planierung und Pflasterung der Werftgelände mit Verbundpflastersteinen zusammen. Zur wasserseitigen Modernisierung und Erweiterung gehören neue Steganlagen mit Strom- und Trinkwasseranschlüssen, die nicht nur reparaturbedürftigen Booten Liegeplätze bieten, sondern zum Teil zu werfteigenen Yachthäfen erweitert worden sind. In größerem oder kleinerem Umfang sind solche Veränderungen in Rostock-Gehlsdorf, in Barth (Schiffswerft Barth), in Greifswald (Yachtzentrum), in Mönkebude und auf den beiden Werften in Ueckermünde erfolgt. Unter den Arbeitsgeräten und Maschinen fallen in der Holzverarbeitung moderne Vakuum-Geräte ebenso auf wie Plasma-Brenngeräte in der Metallverarbeitung, die neuerdings auch auf kleineren Werften verwendet werden.

Doch nicht nur Investitionen in Modernisierungen und Erweiterungen, sondern generell der Betrieb von Werftanlagen verlangt selbstverständlich klare Eigentumsverhältnisse bzw. langfristig abgeschlossene Pachtverträge. Diesbezüglich kam es seit 1990 zu den größten Veränderungen, denn nur sieben Unternehmen haben die DDR-Verhältnisse als Privatbetriebe überstanden: die Bootswerft Lothar Schritt in Rostock (in zweiter Familiengeneration), die Bootswerft Thomzik (vormals Dinse) in Stralsund, die Bootswerft Rudi Menge in Lassan (in dritter Familiengeneration), die Bootswerft Freude (jetzt Enke) in Anklam, die Bootswerft Kurt Hinze in Mönkebude (in dritter Familiengeneration), die Bootswerft Diethelm Baars (vormals Klotz) in Ueckermünde (in vierter Familiengeneration) und die Bootswerft Norbert Stöcker (vormals Kruse) ebenfalls in Ueckermünde (in fünfter Familiengeneration).

Die Mehrheit der Bootswerften und der bootsbaulich ausgerichteten Betriebsteile größerer Werften war jedoch bis 1990 staatlich und damit zu privatisieren bzw. zu reprivatisieren, was auch überwiegend noch im selben oder im darauf folgenden Jahr erfolgte. Mehrere Bootsbaumeister, die bereits zuvor auf diesen Werften beschäftigt waren, entschieden sich für den Erwerb bzw. für eine Teilhaberschaft an einer der zum Verkauf stehenden Werften, die auf diesem Wege zumeist in eine GmbH umgewandelt wurden. Zu ihnen gehören die Bootsbaumeister Ralf Asmus in Kirchdorf, Eckehardt Rammin in Barth, Wolfgang Lenz (†) in Lauterbach und der Tischlermeister Ottomar Spiering in Wiek auf Rügen. In zwei Fällen kam es auch zum Rückerberwerb von ehemals eigenen Werften: in Wolgast durch den Schiffbaumeister Joachim Horn und in Freest durch die Bootsbaumeister Hans und Karl-Christian Jarling.

Andere Bootsbaumeister mieteten oder pachteten Räumlichkeiten, um selbständig ihrem Handwerk nachgehen zu können: Dieter Pipin, zuvor Bootsbauer bei der FPG Warnemünde, nutzte zunächst die genossenschaftliche Werkstatt am Alten Strom. Sein Schwiegersohn Torsten Schranck, gelernter Schlosser, konnte nach Umschulung zum Bootsbauer und Qualifizierung als Bootsbaumeister seine Boots- und Yachtwerft auf dem Gelände der A&R-Neptun Boat Service GmbH (inzwischen Sunseeker) einrichten. Jens-Peter Weiß pachtete nach seiner Boots-

bauerlehre und Gesellenzeit in Wieck/Darß und nach Qualifizierung zum Bootsbau-Meister die Halle der ehemaligen Maschinen- und Traktorenstation in Bartelshagen II. Christian Klostermann, einst einziger Beschäftigter auf der Bootswerft der Fischereigenossenschaft »Barther Bodden«, konnte einen Hallenteil der Schiffswerft Barth pachten. Manfred Holtz aus Kröslin eröffnete in seinem Heimatort eine vorhandene Bootswerft nach 20jähriger Stilllegung. Er war zuvor in Wolgast auf der Horn-Werft und der Peene-Werft tätig. Auch die Gründer der Bootswerft Lorenz (auf eigenem Grundstück in Middelhagen/Rügen) und der Bootsbauerei Bodo Nagel (auf gepachtetem Hafengelände in Zecherin/Usedom) waren zuvor viele Jahre auf nahegelegenen Bootswerften tätig: Mathias Lorenz in Gager und Bodo Nagel in Wolgast.

Die regressive Entwicklung der Auftragslage wie auch allgemeine wirtschaftliche Tendenzen haben auf den meisten der vorrangig auf den Holzbootsbau spezialisierten Werften vor allem während der 1990er Jahre zu einem erheblichen Rückgang der Zahl der Beschäftigten und der Ausbildungsstellen geführt. Inzwischen sind auf diesen Werften nur noch wenige Mitarbeiter beschäftigt, im allgemeinen zwischen drei und fünf, und zumeist auch noch ein Lehrling.

Selten geworden sind Aufträge für den Neubau von Booten aus Holz, aber sie werden weiterhin vergeben, sowohl von Berufsfischern als auch von Freizeitskippern. Boote für die Fischerei entstanden seit 1990 in Kirchdorf beim Poeler Bootsbau (ein 9-m-Fischkutter, ein Binnenfischerboot und zwei Reusenkähne), in Middelhagen auf der Bootswerft Lorenz (ein Reusenboot), in Kröslin auf der Bootswerft Manfred Holtz (zwei Boote, davon ein Strandboot), in Wolgast auf der Nansen Werft (ein Reusenboot, ein Strandboot), auf der Bootswerft Anklam (ein Heuer), in Ueckermünde auf der Bootswerft Norbert Stöcker (ein Motorboot, ein Strandboot). Hölzerne Freizeitboote fertigten der Poeler Bootsbau in Kirchdorf (eine Barkasse, ein Jugendkutter, ein Motorboot, ein Prahm und vier Dingis; als Dienstfahrzeug außerdem ein Lotsenversetzboot), der Yacht- und Bootsbau Jens-Peter Weiß in Bartelshagen II (ein 13m-Kutter), die Werft Rammin in Barth (ein Zeesboot), die Bootswerft Thomzik in Stralsund (fünf »Pommern-Jollen«, ein Heuer, ein 11-m-Boot und ca. 20 Dingis), die Bootswerft Manfred Holtz in Kröslin (ein 9-m-Kajütboot), die Nansen-Werft in Wolgast (Jollenkreuzer), die Bootsbauerei Bodo Nagel in Zecherin (ein Zeesboot), die Bootswerft Anklam (Kanus und ein 9-m-Motorboot) und die Bootswerft Diethelm Baars in Ueckermünde (Motorsegler, Ruderboote, Segelyachten). Zur bootsbaulichen Bilanz gehören auch einige außergewöhnliche Arbeiten: der Bau von zwei »Wikingbooten« (Kirchdorf), eines venezianischen Wassertaxis und eines historischen Motor-Rennbootes (Wolgast) sowie einer »Kogge« (Lauterbach). Letztere entstand 1998 für die Störtebeker-Festspiele in Ralswiek.

Ursächlich für die Verringerung der Zahl der hölzernen Neubauten sind im wesentlichen der erhebliche Rückgang der Fischerei als früherem Hauptauftraggeber an der Küste sowie die Alternative der noch aktiven Berufsfischer, sich Boote bzw. Kleinkutter aus GFK oder Stahl bauen zu lassen oder gebraucht zu kaufen. Hinzu kommen die vergleichsweise hohen Herstellungsbzw. Anschaffungskosten für hölzerne Boote. Mithin überwiegen auf den Holzbootswerften seit 1990 Reparaturarbeiten wie Planken- und Spantenwechsel an Fischerbooten und Traditionssegelern, Umbauten ehemaliger Fischerboote zu Freizeitbooten und die Restaurierung bzw. der Wiederaufbau von Oldtimern. Die große Flotte der 17-m-Fischkutter, die vor 1990 alljährlich die Slipanlagen der genossenschaftlichen und staatlichen Bootswerften frequentiert und völlig ausgelastet hat, ist inzwischen erheblich reduziert worden. Die verbliebenen Fahrzeuge sind zumeist zu Angel- und Ausflugskuttern umgebaut worden, aber auch diese Kutter benötigen nach wie vor die Slipanlagen der traditionellen Bootswerften.

Im Unterschied zu den Werften für hölzerne Boote, die zahlenmäßig nach wie vor die deutliche Mehrheit bilden, hat sich auf den beiden Werften, deren Produktionsschwerpunkt der Serienbau von Yachten bildet, eine gänzlich andere Entwicklung vollzogen. Die große Nachfrage



Abb. 9 Ein zum Angel- und Ausflugs-kutter umgebauter 17-m-Kutter auf der Slipanlage der Jarling-Werft in Freest, 2004.

nach diesen Freizeitbooten und eine dementsprechende Auslastung der Werften in Lauterbach und Greifswald wird – vor allem in Greifswald – auch in personeller Hinsicht sehr deutlich: Nach anfänglich 25 Mitarbeitern beschäftigt das Yachtzentrum Greifswald hauptsächlich bei der Herstellung der HANSE-Yachten inzwischen 230 Mitarbeiter (2004). Kleiner und recht konstant ist die Zahl der Beschäftigten der Bootswerft Lauterbach, wo 18 Mitarbeiter die VILM-Motorsegler herstellen. Beide Werften haben bereits vor mehreren Jahren die Produktion der GFK-Rumpfschalen (sie umfaßt etwa 10% der Herstellung eines übergabefertigen Bootes) nach Polen verlagert. An der Küste von Mecklenburg-Vorpommern werden damit gegenwärtig (Frühjahr 2005) nur an fünf Stellen Boote bzw. Bootsrümpfe aus glasfaserverstärkten Kunststoffen hergestellt: in Dassow (Schlichting mit zwei Mitarbeitern), in Rostock-Langenort (SoleMar mit zwei Mitarbeitern), in Wiek/Rügen (Wiek-Boote mit elf Mitarbeitern) und in Ueckermünde, wo Norbert Stöcker mit fünf Mitarbeitern nach individuellen Einzelaufträgen außer hölzernen Booten auch GFK-Segelyachten und -Fischerboote baut. Obwohl in gänzlich anderen Dimensionen konzipiert, gehört neuerdings auch die »Sunseeker Shipyard« in Rostock am Gehlsdorfer Warnow-Ufer zu den Werften, auf denen mit glasfaserverstärkten Kunststoffen gearbeitet wird: 2004 waren dort etwa 50 Mitarbeiter beschäftigt, im Herbst 2004 wurde mit dem Bau von Luxus-Motoryachten in Preislagen zwischen 18 und 25 Millionen Euro begonnen, perspektivisch sollten etwa 150 Mitarbeiter beschäftigt werden. Statt dessen folgte jedoch die Entlassung von 50 Beschäftigten der Glasfaser-Kunststoff-Produktion (März 2005). Auf den Werften, die auf den GFK-Bootsbau ausgerichtet sind, dominiert also der Bau von Freizeitbooten bzw. Yachten – in Wiek und Lauterbach allerdings nicht mehr unter der staatlichen Vorgabe des »devisenbringenden« Exportes. Nach wie vor werden jedoch an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern keine GFK-Kleinkutter für die Fischerei gebaut.

Wiederum anders gestaltet sich die Auftragslage für jene Werften, zu deren Programm hauptsächlich Reparaturen von Fahrzeugen aus Stahl oder Aluminium gehören: Die Schiffswerft Barth wird meist von Booten der Bundesmarine, von Behördenfahrzeugen und von Fahr-

gastschiffen angelaufen. Ähnlich verhält es sich auf der Schiffswerft Horn in Wolgast: Außer Reparaturen von Fischerbooten werden dort Reparaturen, Umbauten und Modernisierungen von Polizei- und Zollbooten, von Booten der DGzRS und von Fahrgastschiffen ausgeführt. Aufträge der Bundesmarine und von Behörden bestimmten auch das Programm der ehemaligen »A&R-Neptun Boat Service GmbH« in Rostock-Gehlsdorf. Außerdem werden Reparatur- und Konservierungsarbeiten von Fahrgastschiffen, Marinefahrzeugen und Fahrzeugen der technischen Flotte auf der Stralsunder STRAHL-Werft ausgeführt. Darüber hinaus kann die REAN-GmbH in Saßnitz/Mukran neben Reparaturen und dem Wiederaufbau älterer stählerner Fahrzeuge sogar auf Neubauten von Behördenfahrzeugen verweisen. Beschäftigt sind auf diesen stahlbauorientierten Werften etwa zwischen 15 und 25 Mitarbeiter.

Zwei weitere Werften sind sowohl hinsichtlich ihrer Entstehungsgeschichte als auch ihres Leistungsprofils gesondert zu nennen: die 1992 gegründete Fridtjof Nansen Werft in Wolgast und die 1994 gegründete Navcon-Werft in Peenemünde. Beide Werften sind hervorgegangen aus Schiffbau-Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen zur Beschäftigung der vom Personalabbau betroffenen Arbeiter der Wolgaster Peene-Werft, beide Werften bieten Boots- und Schiffbau an und führen Arbeiten sowohl in Holz als auch in Stahl und Aluminium aus. Die Navcon-Werft konnte sich im Laufe ihres zehnjährigen Bestehens eigenen Angaben nach in Europa sogar zum Marktführer in den Bereichen Holzschiffbau und Großtakelagebau entwickeln. Letztendlich gibt es noch eine Gemeinsamkeit: Beide Werften haben Ende 2004 Insolvenz anmelden müssen.

Neben den speziellen Ausrichtungen dieser zwei Werften, die mit einer Renaissance der Großsegler zusammenhängen, läßt der Großteil der Bootswerften an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern neuerdings weitere und allgemeinere Veränderungen erkennen. Dazu gehören vor allem jene vielfältigen Angebote, die über bootsbauliche Leistungen hinausgehen. In diesem Zusammenhang sind zwei wesentliche Entwicklungen bestimmend, und zwar wiederum der erhebliche Rückgang der Berufsfischerei und vor allem die enorme Zunahme des Freizeitsegelns, was natürlich auch der Kundenkreis der meisten Bootswerften widerspiegelt. Recht schnell haben sich die Bootsbaumeister darauf ein- bzw. umstellen können: durch erweiterten Boots- und zusätzlichen Motorenservice (Outboarder und Einbaudiesel), modernisierte und erweiterte Wasserliegeplätze bis zu werfteigenen Yachthäfen mit sanitären Einrichtungen, zusätzliche Winterlagerplätze im Freien und in Hallen sowie moderne Transporttechnik (Bootskrane, hydraulische Hubwagen). Trailer für den Boottransport als Kfz-Anhänger gehören vor allem zu jenen Werften, die nicht am Wasser liegen (Dassow, Bartelshagen II, Middelhagen). Dabei stellt nicht die wasserfernere Lage dieser Werften eine Neuerung dar, sondern das Transportmittel: Wolfgang Rudolph konnte um 1960 noch Boottransporte per Pferdefuhrwerk fotografisch dokumentieren.

Zum erweiterten Angebot einiger Werften gehören auch Leistungen, die mit Bootsbau, -reparatur und -service gar nichts zu tun haben: Außer GFK-Bootsrümpfen entstehen in Wiek auf Rügen Abfall-Iglus und Wasserzählerschächte aus diesem Material, in Dassow sind es Industrieteile und Erdbeeren-Verkaufsstände. Werften für stählerne Boote bieten zudem Wasserbau und Fertigung von stählernen Konstruktionsteilen an (Schiffswerft Barth, STRAHL Stralsund, REAN Saßnitz), während sich nichtbootsbauliche Arbeiten auf einigen Holzbootswerften von der Herstellung von Einzelmöbeln über die Fenster-, Türen- und Treppenproduktion bis zur Fertigung maritimer Gaststätteneinrichtungen erstrecken (z.B. Rammin/Barth, Lauterbach, ehemals auch Gager).

Abschließend bleibt zu konstatieren, daß der handwerkliche Bootsbau an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern weiterhin existiert, und zwar sowohl in seiner traditionellen Form (Holz) als auch in neueren Ausrichtungen (GFK, Stahl). Nach der Zahl der Werften und der häufigsten Arbeiten auf diesen Werften steht der hölzerne Bootsbau sogar weiterhin an erster Stelle, was

natürlich nicht für das Produktionsvolumen gilt. Letzteres wird deutlich von jenen Werften bestimmt, die serienweise Sport- und Freizeitboote mit GFK-Rümpfen herstellen. Dennoch kann nicht von einer ungetrübten Entwicklung gesprochen werden, weil allgemeine wirtschaftliche Entwicklungen und politische Weichenstellungen auch dieses Handwerk im wesentlichen eher negativ beeinflussen. Zu rückgängigen Auftragslagen aufgrund von Veränderungen in der Küstenfischerei und zu damit verbundener Verringerung der Zahl der Beschäftigten und der Ausbildungsstellen kommen mitunter noch Probleme administrativer Art durch städtische oder kommunale Entscheidungsträger und Antragsbearbeiter, wodurch Investitionen, Modernisierungen und Erweiterungen verhindert oder verzögert werden.

Bootsbaulich erscheinen neben der Konjunktur im Bau von GFK-Serienyachten vielleicht jene Arbeiten am bemerkenswertesten, die in heutiger Zeit auf Holzbootswerften ausgeführt werden: Dazu gehören nicht nur Erneuerungen von Planken und Spanten oder Innenausbauten von angelieferten Bootsrümpfen, sondern mit zunehmender Beliebtheit von »Oldtimern« auch die Restaurierung oder der Wiederaufbau von Booten, die noch vor wenigen Jahrzehnten als reparaturunwürdig aufgegeben worden wären. Außerdem werden ehemalige Fischerboote – zunächst waren es Zeesboote, inzwischen sind es Strandboote und Heuer – für Freizeit Zwecke umgebaut. Und weiterhin entstehen Neubauten, nicht nur für Freizeitskipper, sondern mitunter sogar für jene Berufsgruppe, die – inzwischen stark reduziert – noch immer der Fischerei nachgeht. Dabei handelt es sich nicht um moderne GFK-Kleinkutter, die aus Dänemark kommen, oder nur um stählerne Boote und Kleinkutter (Hinze/Mönkebude, Nansen-Werft/Wolgast), sondern nach wie vor auch um hölzerne Arbeitsboote für Berufsfischer, die sehr wohl die Vorteile eines soliden geklinkerten Fahrzeuges aus Eichenholz zu schätzen wissen.

Literatur:

- Borchers, Walter: Pommersche Fischerboote des Odermündungsgebietes. Stettin 1935.
 Brunner, Karl: Die volkstümlichen deutschen Schiffsfahrzeuge. Stuttgart 1917.
 Mitzka, Walther: Deutsche Bauern- und Fischerboote. Heidelberg 1933.
 Mitzka, Walther: Norddeutsche Bootsarten. Bremen 1931.
 Rudolph, Wolfgang: Die letzten hölzernen Frachtfahrzeuge der kleinen Küstenfahrt auf Rügen. In: Baltische Studien 45, 1958, S. 137-143.
 Rudolph, Wolfgang: Die Schiffstypen der ländlichen Frachtschiffahrt in den Gewässern der Insel Rügen. In: Deutsches Jahrbuch für Volkskunde 4, 1958, S. 129-154.
 Rudolph, Wolfgang: Die Boote der Gewässer um Rügen. In: R. Peesch: Die Fischerkommünen auf Rügen und Hiddensee. Berlin 1961, S. 226-272.
 Rudolph, Wolfgang: Rügischer Schiffbau auf der Werft zu Seedorf. In: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch 2, 1962, S. 257-272.
 Rudolph, Wolfgang: Eine Übergangsform vom Einbaum zum Plankenboot an der deutschen Ostseeküste. Die Kleinbootstypen in Mecklenburg-Vorpommern. In: Deutsches Jahrbuch für Volkskunde 8, 1962, S. 30-53.
 Rudolph, Wolfgang: Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland. Berlin 1966.
 Rudolph, Wolfgang: Strukturwandel im Bootsbauhandwerk Vorpommerns und Mecklenburgs. In: Kolloquium Balticum Ethnographicum 1966, Vorträge und Berichte der internationalen Tagung in Berlin und Stralsund. Berlin 1968, S. 111-120.
 Rudolph, Wolfgang: Boote der pommerschen Haffe und Bodden zwischen Recknitz und Nogat. In: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch 7, 1967, S. 231-241, und ebendort Jahrbuch 8, 1968/69, S. 185-196.
 Rudolph, Wolfgang: Segelboote der deutschen Ostseeküste. Berlin 1969.
 Rudolph, Wolfgang: Ein Jahrhundert maritime Volkskunde im Ostsee- und Nordseeraum. Von der Bootskunde zur Erforschung der maritimen Kultur. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 4, 1981, S. 191-204.
 Steusloff, Wolfgang: Küstenfahrgastschiffahrt in Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung der kleineren Reedereien seit 1990. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 25, 2002, S. 425-448.
 Steusloff, Wolfgang: Strukturveränderungen an Seestrand, Haff und Bodden. Mecklenburg-Vorpommerns maritimer Kulturwandel nach 1990. In: Traditio et Innovatio. Forschungsmagazin der Universität Rostock 6, 2/2001, S. 27-30.
 Strobel, Dietrich, und Dame, Günter: Schiffbau zwischen Elbe und Oder. Herford 1993.
 Szymanski, Hans: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt. Lübeck 1929.
 Szymanski, Hans: Deutsche Segelschiffe. Berlin 1934.

Anmerkungen:

- 1 Die Beiträge zur Fahrgastschiffahrt (siehe Literaturverzeichnis) und zum Bootsbau in Mecklenburg-Vorpommern sind Teilergebnisse des Forschungsprojekts »Veränderungen der maritimen Kultur in Mecklenburg-Vorpommern seit 1990«, das am Institut für Volkskunde (Wossidlo-Archiv) der Universität Rostock vom Verfasser bearbeitet wird und von Januar 1997 bis Januar 2000 vom Kultusministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern gefördert worden ist.
- 2 Insbesondere zu nennen: Szymanski: Deutsche Segelschiffe.
- 3 Zettelkasten »Schiff II (Bau)«, teilweise veröffentlicht in Richard Wossidlo: *Reise, Quartier, in Gottesnaam*. Rostock 1940/43 und nachfolgende Auflagen. – In diesem Zusammenhang sind auch die späteren archivalischen Forschungen und Publikationen von Jürgen Rabbel zum Segelschiffbau in Rostock und Barth zu nennen, insbesondere: *Rostocker Windjammer*. Rostock 1983, erweitert 1988; *Rostocks eiserne Segler*. Rostock 1986.
- 4 Rudolph: *Ein Jahrhundert maritime Volkskunde*.
- 5 Dazu ausführlich bei Strobel/Dame: *Schiffbau zwischen Elbe und Oder*.

Danksagung:

Danken möchte ich allen Bootsbauern, Werfteignern und Geschäftsführern, die durch ihre Auskünfte diese Arbeit über den Bootsbau an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern ermöglicht und maßgeblich bereichert haben. Für die Förderung der maritimvolkskundlichen Forschungen von 1997 bis Januar 2000 gilt mein besonderer Dank dem Kultusministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Boatbuilding on the Coast of Mecklenburg – Western Pomerania: The Development of Maritime Craft since 1990

Summary

In contrast to the comparatively slow and politically compulsory “transition” to so-called socialist production and living standards during the 1950s and '60s, the transformation since 1990 in social and economic conditions has occurred very rapidly indeed. On the coast of Mecklenburg – Western Pomerania these recent changes have also been obvious in all sectors of maritime culture, not least in the traditional craft of boatbuilding. Already on the superficial, visual level, for instance, the boatyards can be divided into three basic types: Firstly there are those with old wooden boatbuilding halls that have remained unchanged for around fifty years, with rails leading down the slipway through a large gate to the water. Secondly, there are those that were nationalized and then expanded and modernized with state funds from the mid 1950s onward. The third type is conspicuous for the modern features introduced since 1990 (large halls for lightweight construction, bulwark renewal by means of sheet pile, an absence of slipways and their replacement by modern lifting and transportation technology, paved areas, new jetty facilities with drinking water and electric power connections, as well as – in some cases – expansions that include the boatyard's own marina).

The property situation resulted in the biggest changes, because only seven smallish companies survived GDR conditions as private enterprises. The nationalization and/or re-nationalization of the remaining boatyards took place in 1990/91, whereby several master boatbuilders previously employed at these yards decided to risk the partial or full acquisition of one of those up for sale. Other master boatbuilders rented or leased accommodations in order to continue with their craft on a self-employed basis.

During the 1990s, declining numbers of orders forced most of the yards specializing in wood-

en boatbuilding to reduce both personnel and training vacancies sharply, because scarcely any orders were still being received from either professional fishermen or recreational sailors. In contrast to these yards, which still account for the majority (as they always have in the past), the two yards in Greifswald and Lauterbach – mass-scale manufacturers of yachts made of fibreglass-reinforced plastic – have undergone a different development, mainly because of the high demand for these leisure vessels. Since these two boatyards shifted their fibre-glass hull production to Poland several years ago, boats and hulls made from fibreglass-reinforced plastic are currently only being built at three locations along the coast of Mecklenburg-Western Pomerania.

As far as steel boat construction is concerned, naval and administrative boats as well as passenger ships are still calling at their respective specialist yards in Barth, Stralsund and Wolgast (Horn). No more new boats have been built there, however. Apart from boatbuilding, the rest of the services offered by the boatyards are clear indications of recent developments relating to the decline in professional fishing and the considerable increase in recreational sailing. Many master boatbuilders have managed to adjust to this new situation quite rapidly by expanding their boat and engine services, modernizing and extending their water berths, adding additional winter storage facilities both outside and in halls, and introducing modern transportation technology (boat cranes, hydraulic lifting trucks).

In summary it can be said that the craft of boatbuilding along the coast of Mecklenburg – Western Pomerania still exists, both in its traditional form (wood) as well as in newer forms (fibreglass-reinforced plastic, steel). As concerns the number of yards and the work most frequently carried out at them, wooden boatbuilding still occupies pride of place, but of course that does not apply to production volume. The latter is clearly being determined by the yards that mass-produce sports and leisure vessels with fibreglass-reinforced plastic hulls. Aside from the economic situation currently prevailing in mass-produced fibreglass yachts, the type of work being carried out at boatyards which manufacture wooden vessels is perhaps most worthy of attention: Even though the main activity involves renewal of planks and frames and sometimes the interiors of supplied boat hulls, there is an increasing fondness for restoring or even reconstructing »veteran boats« abandoned only a few decades ago. A few former fishing boats at these yards have also been revamped for recreational purposes. In addition, these boatyards are still receiving orders for new boats from professional fishermen who continue to appreciate the advantages of a solidly built wooden boat and its clinker planking.

Construction navale sur les côtes du Mecklembourg-Poméranie occidentale. Du développement de l'artisanat maritime depuis 1900

Résumé

Comparé à la transition forcée qui eut lieu sur le plan politique et national pour amener aux conditions de production et de vie socialistes au cours des années 1950 et 1960, et qui évolua plutôt lentement, le changement plus récent des rapports sociaux-économiques à partir 1990 s'effectua en un temps record. Sur les côtes du Mecklembourg-Poméranie occidentale, ces récentes mutations sont aussi très évidentes, non seulement dans la construction navale artisanale traditionnelle, dans tous les domaines de la culture maritime. Depuis peu, trois formes fondamentales déterminent déjà l'apparence extérieure des chantiers navals: sur certains chantiers, on trouve, inchangés, les anciens hangars de construction en bois datant de près d'un demi-siècle, desquels sortent les rails du slip à travers une grande porte côté eau. Le deuxième type comprend les chantiers navals qui ont été agrandis et modernisés avec des fonds publics après leur nationali-

sation au milieu des années 50. Le troisième groupe de chantiers est marqué par une modernisation plus récente, réalisée à partir de 1990 (grands hangars en construction légère, remplacement des bastions par des palplanches en acier, du slip et de ses ersatz par des techniques modernes de levage et de transport, aire bitumée, nouveaux quais avec approvisionnements en électricité et en eau potable, parfois agrandissements en ports de plaisance propres au chantier).

Les plus grands changements se sont fait sentir dans le domaine de la propriété puisque seulement sept entreprises, plutôt de petite envergure, ont survécu aux conditions de l'ex-RDA en tant qu'exploitations privées. La privatisation ou la reprivatization des autres chantiers navals eut lieu en 1990 et 1991, plusieurs charpentiers de marine qui étaient employés auparavant sur ces chantiers se décidant soit à en faire l'acquisition, soit à s'associer en participation. D'autres charpentiers de marine louèrent des locaux afin de poursuivre l'exercice de leur profession artisanale de façon indépendante.

Le recul des commandes a conduit la plupart des chantiers navals spécialisés dans la construction en bois à réduire considérablement au cours des années 1990 le nombre de leurs employés et leurs capacités d'apprentissage, les commandes de nouvelles constructions en bois étant quasiment inexistantes, que ce soit pour les pêcheurs ou les plaisanciers. Contrairement à ces chantiers, qui constituent en nombre la majeure partie, un autre développement a pris son cours sur les deux chantiers de Greifswald et de Lauterbach, où des yachts en matière plastique renforcée de fibres de verre (PRFV) sont construits en grande série, ceci grâce à l'importante demande concernant ces bateaux de plaisance. Comme les deux chantiers ont déplacé la production des coques en PRFV en Pologne il y a de nombreuses années déjà, à trois endroits seulement de la côte de Mecklembourg-Poméranie occidentale sont fabriqués des bateaux ou des coques en plastique renforcé en fibre de verre.

En ce qui concerne la construction navale en acier, on constate que les unités de la Marine et des autorités, ainsi que les paquebots, font escale dans les chantiers spécialisés de Barth, Stralsund et Wolgast (Horn). Toutefois, aucune nouvelle construction n'y a vu le jour.

Outre les travaux de construction, le reste de la palette d'offres des chantiers navals montrent aussi clairement les derniers développements se rapportant au recul de la pêche professionnelle et à l'essor important de la navigation de plaisance. De nombreux constructeurs navals ont su s'adapter assez rapidement à ces nouvelles conditions en proposant des services supplémentaires autour des bateaux et des moteurs, en offrant des aires de stockage à flot modernisées et agrandies, des places d'hivernage supplémentaires sur terre-plein ou sous hangars, ainsi que des techniques de manutention modernes (grues, chariot d'élévation hydraulique).

Il reste à constater que la construction artisanale de bateaux existe toujours sur les côtes du Mecklembourg-Poméranie occidentale, que ce soit dans sa forme traditionnelle (bois) ou dans des exécutions plus nouvelles (PRFV, acier). Selon les chiffres des chantiers navals et les travaux qui y sont le plus couramment effectués, la construction en bois est même toujours en tête, ce qui, bien sûr, ne compte pas sur le plan du volume de la production. Ce dernier est clairement déterminé par les chantiers navals qui fabriquent des embarcations de sport et de plaisance en série avec des coques en PRFV. Outre la conjoncture dans la construction de yachts de série en PRFV, les travaux réalisés aujourd'hui sur les chantiers navals spécialisés dans la construction en bois apparaissent peut-être comme étant les plus remarquables: bien que ce soit principalement le remplacement des bordages ou des couples, parfois aussi des aménagements intérieurs de coques livrées qui composent la majorité des travaux, grâce au succès grandissant que connaissent les anciens gréements, des bateaux qui auraient été abandonnés il y a quelques décennies encore sont également restaurés ou reconstruits. Quelques anciens bateaux de pêche ont aussi été aménagés en unité de plaisance sur ces chantiers. De surcroît, des commandes de nouvelles unités, bien qu'étant rares, sont toujours passées par des pêcheurs professionnels qui savent encore apprécier les avantages d'un solide bateau en bois et de son bord à clins.