

► WOLFGANG RUDOLPH

Maritim-kulturelle Innovationen im Ostseeraum zu Beginn des 21. Jahrhunderts

Bei den drei Trägergruppen der maritimen Kultur in den Ostsee-Regionen – dem seefahrenden Schiffsvolk, den Fischern und anderen Gruppen der in Hafenstädten und Stranddörfern ansässigen Küstenbevölkerung – setzten zum Ende des 20. Jahrhunderts gravierende Veränderungen der Lebensweise ein, über die in diesem Jahrbuch bereits mehrfach berichtet worden ist.¹ Weitere Untersuchungen sollten dringlich in Angriff genommen werden. Dazu hier einige Beispiele.

Die Bohrinsulaner: ein neues Schiffsvolk?

Bereits im letztvergangenen Vierteljahrhundert rückte an der deutschen Ostseeküste ein Ereignis von erheblicher Bedeutung in Sichtweite: die aus dem Nordseeraum eingeführte Existenz von »Bohrinseln«. Die Projektierung dieser Objekte begann 1978 im Auftrag des Texaco-Konzerns. Von 1980 an wurden die Insel-Plattformen ALPHA und BRAVO im nordöstlichen Teil der Eckernförder Bucht, am sogenannten Schwedeneck, erbaut. Das erste Rohöl floss 1984 durch die Pumpen und weiter in eine Pipeline, die beim Dorf Waabs den Strand erreichte und die geförderte Flüssigkeit – nach einer ersten Reinigung in großen Klärbecken – als Rohstoff an eine Raffinerie in Dithmarschen weitergab.

Beide Plattformen arbeiteten vollautomatisch, so dass es später, nach Abschluss der Förderung, aber auch bereits während des eigentlichen Förderbetriebs, nur noch wenig Kontakte mit der Strandbevölkerung sowie mit den Badegästen im Seebad Damp gab. Damp hatte sich seinerzeit als Kurort einen guten Ruf erworben. In der Bauphase gab es keinerlei Protestaktionen gegen die Erdölförderung, weder durch »Einheimische« noch von Seiten der Badegäste. Alle Kontakte zu den Bohrinseln vermittelte der 1985 erbaute hochmoderne Versorger WAABS, der im Hafen von Damp stationiert war. Während der Badesaison unternahm die WAABS täglich Rundfahrten zu den in der Ferne gut erkennbaren »Neuheiten«.

Im örtlichen Badebetrieb erfreute man sich in den Damper Hotels und Restaurants an den dort dargebotenen »Bohrmuscheln«, welche die heimischen Fischer und die Schlepperbesatzung täglich frisch von den Beton-Insellandungen »ernteten«: Sie waren sandfrei und mundeten besser als die von außerhalb der Gegend beschafften Exemplare. Die Fischer des Küstenabschnitts nahmen die Existenz der »Bohrtürme« gelassen hin, vielfach sogar mit Wohlwollen. Betriebsunfälle gab es keine, jedoch nahm die Ölförderung langsam, aber stetig ab, so dass der Konzern im Jahr 1998 den Bohrinselbetrieb einstellen ließ. Die anschließend musterhaft durch-



Abb. 1 Ölbohrinsel ALPHA nahe Damp (Holstein). (Foto: Stefan Lipsky)



Abb. 2 Die »Versorger« für die Bohrplattform beim »Schwedeneck« der Eckernförder Bucht. (Foto: Stefan Lipsky)

geführte Abbau-Aktion an beiden Plattformen endete im Jahr 2002. Heute ist das alles bereits Vergangenheit. Nur die beiden Klärbecken für die Separation der geförderten Flüssigkeit sowie die Gebäude der bescheiden anmutenden »Betriebszentrale« in Waabs erinnern noch an diesen Beginn einer neuen Epoche im Ostseeraum.

In Deutschland erregte die Bohrinself-Innovation damals nur mäßige Aufmerksamkeit. Anders beim Nachbarn Dänemark; dort liegen diese »künstlichen Inseln« in der Nordsee. Die an Bord beschäftigten »Insulaner« kommen jedoch vielfach aus den anderen Landesteilen. Und so diskutierte man bald – auch unter Volkskundlern – über die Frage, ob die »Bohrer« zum Schiffsvolk gehören oder nicht. Unsere darüber befragten Auskunftgeber stammten vom nördlichen Jütland, wo sich täglich die Ostsee mit der Nordsee trifft. »Wir leben hier wie an Bord«, meinte man zu unseren Fragen, »bloß dass unser ›Ober-Klempner‹ der ›Alte‹ ist, also gewissermaßen der Kapitän. Und dass man auf Freiwache angeln kann oder sogar Reusen setzen darf. Hummer kannst Du fangen: prachtvolle Biester!« So ähnlich klangen auch andere Auskünfte: »Genau wie an Bord: kein Schnaps! Nicht mal 'ne Flasche Tuborg-Bier ... Und täglich Rettungsübungen. Und kein Weihnachten ...« Auf unsere Frage, ob man sich auf der Insel als Seemann fühle oder als Klempner, hieß es: »Was soll man sagen: Wir haben dasselbe Fernsehprogramm wie die daheim, aber sonst? Immer dieselben Gesichter, immer dieselbe See ...«

Windparkwächter

Eine Windkraftanlage, die zur Gewinnung von elektrischer Energie in großer Dimension geplant war und zu diesem Zweck im Küstengewässer der Ostsee erbaut wurde, gehört selbstverständlich ebenfalls zum veränderten Gegenwartsbild der Regionen zwischen Kattegat und Nawa-Mündung. Mithin sollten die mit dem Betrieb der Anlage unmittelbar verbundenen Spezialisten auch der Seewirtschaft und ihr Tun und Treiben dem maritim-kulturellen Zeitgeschehen zugeordnet werden.

Dafür bietet der erste Ostsee-Windpark auf dem »Roten Sand« vor Nysted auf der dänischen Insel Lolland ein gutes Beispiel. Er wurde im Spätherbst 2003 in Betrieb genommen und enthält 72 »Mühlen« von 110 m Höhe. Der Nysted-Park war von Baubeginn an eine touristische Sehenswürdigkeit. Seit seiner Inbetriebnahme gehört eine Flottille kleiner Küstenkutter aus Gedser und Nysted gewissermaßen zum »Parkinventar«. Wie Wassertaxis befördern diese Fahrzeuge die permanent inspizierenden Kontrolleure zum »Roten Sand« und unternehmen täglich Rundfahrten für Touristen, genauso wie die Sassnitzer Fischkutter heutigentags den Badegästen von der Insel Rügen die Kreideküste der Stubbenkammer vor Augen führen. Diese Nysted- und Gedser-Boote kreuzen jeweils zweimal durch das Park-Areal von 24 km² Fläche – selbstverständlich in vorgegebenen Passagerouten. Dabei erläutern ihre Schiffsführer die technischen Details der Anlage. Am Hafen dient das von der Stadt Nysted mit viel Liebe, großer Sachkenntnis und modernem Gestaltungsgefühl eingerichtete »Parkmuseum« der weiteren Vertiefung des Wissens über die moderne »Off-Shore-Kultur«.

Wie in den nordischen Ländern schaltete sich dem Kreis der »Windparkwächter« auch das dänische Seenotrettungswesen ohne Kompetenzprobleme zu, und zwar mit einem eigens entwickelten Spezialdienst in der Station Gedser, der im Falle eines Turmröhrenbrands per Schnellboot, Hubschrauber und modernster Spezialgerätschaft einzugreifen vermag. Auch diese Rettungsgruppe präsentiert sich mit täglichen Übungsvorführungen gern den Hafen- und Parkbesuchern.



Abb. 3 1914 erbaute Verladebrücke für den geplanten Kreidehafen in Wiek auf Rügen. (Foto: Gerhard Parchow)

Drachensurfen am Strand – und im Atlantik

Nach herkömmlichem Sachverständnis sollte man die »Bohrinsulaner« zur seefahrenden Bevölkerung rechnen. Etwas anders ist es um die »Drachen-Windnutzer« bestellt. Deren Aktivitäten gut zu erkunden wäre außerordentlich nutzbringend, denn sie erregen – in bestimmten Litoralbezirken – nicht nur die Aufmerksamkeit der Sportler, sondern ihre Betätigung regt offenbar auch die Schiffbauer zu interessanten Innovationen an. Im Augenblick muten sie noch kurios an, doch sie könnten schon morgen Auswirkungen auf die ozeanische Schifffahrt zeigen.

Berichtet wird im Folgenden von Kitesurf-Aktivitäten in einem Randgewässer im Nordwesten der Insel Rügen, dem Wieker Bodden. Von dort aus wurde seit dem 17. Jahrhundert rege und erfolgreich Frachtschifffahrt mit Jachten, Schonern und Briggs betrieben – anfangs nur in Heimatnähe, seit dem beginnenden 19. Jahrhundert aber ausgedehnt bis nach Italien und ins Schwarze Meer. Die Epoche der industrialisierten Schifffahrt brachte dann das Ende für diesen dörflichen Segelbetrieb. Zunächst sah es so aus, als könnte die pommersche Industrie des Stettiner Raums einen – wenn auch bescheidenen – Tätigkeitsersatz in die Wege leiten, nämlich die Verschiffung von Rohkreide aus einem nahe Arkona geplanten Tagebau. Eine Werkbahn sollte das geförderte Gestein zum Wieker Hafen bringen, wo noch heute der Torso einer mächtigen Verladebrücke als Wahrzeichen dieser »Talfahrt«-Phase an das Projekt erinnert. Der Kriegsausbruch von 1914 beendete jedoch den Versuch.

Ganz rasch folgte, beinahe als Ersatz anmutend, die Errichtung eines großen Fliegerhorstes für die Kaiserliche Marine mit einer Vielzahl von Bauten in Wiek und auf dem Bug, der westlich gegenüber dem Hafendorf gelegenen Nehrung, die das ruhige und flache Wasser des Boddens zur Ostsee hin abschirmt. Der Versailler Friedensvertrag untersagte allerdings 1919 den Weiterbau dieser Militäranlagen. Die ganze Gegend schien in Vergessenheit und auch in Armut

zu versinken. Doch als Hitler an die Regierungsmacht gelangte, erfolgte bald auch sein Befehl zum Wiederaufbau der bislang verbotenen Luftwaffe. Die Bug-Nehrung wurde danach ein mächtiger Bauplatz und später ein wichtiger Stützpunkt für Flugboote. Diese waren bis zur ersten Maiwoche 1945 im Einsatz. Dann erfolgte auf Befehl der sowjetischen Militärverwaltung auf dem Bug und im angrenzenden Dorf Dranske eine gewaltige Demontage – zum dritten Male in einem Jahrhundert!

Die »windige Ecke« schien endgültig aus dem Interessenkreis des maritimen Küstenlebens geworfen zu sein, zumal auch die zuständigen Landesbehörden im fernen Schwerin durch »Eigeninitiativen« nicht eben unbedeutend an dieser »Abschreibung« beteiligt waren: Man stellte schon Mitte der 1950er Jahre die mit einem modernen, schnell fahrenden Motorschiff betriebene Direktverbindung zwischen Wiek und dem Regionalzentrum Stralsund ein und schnitt dann 1970 durch die Demontage der Kleinbahnverbindung zur Inselhauptstadt Bergen die letzte traditionelle Verkehrsader ab. Was Wunder, dass damals auf Rügen die Rede davon war, die Gemeinde Dranske hätte die höchste Selbstmordrate im Land Mecklenburg-Vorpommern aufzuweisen. Dort könne niemand mehr eine Zukunftsperspektive sehen.

Es gab jedoch in jener gottverlassenen Ecke der Küste auch noch Leute, die nicht zur Selbstaufgabe bereit waren. In Wiek hatten Pommern-Vertriebene 1946 eine Bootswerft gegründet und sich mit fachgerechten Reparaturarbeiten sowie mit dem Neubau zweier 17-m-Fischkutter einen guten Ruf erworben. 1958 ging man dort auf eigene Initiative zur Fertigung von Polyester-Fischerbooten über und stellte aus demselben Kunststoff auch kleine Segeljachten her. Der Betrieb florierte, nicht zuletzt durch die Produktion von Kinder-Segelbooten, der schließlich die Herstellung von Plastik-Motorjachten für den Export nach Schweden folgte.

Auch für das »Ende-der-Welt«-Dorf Dranske gab es, allen Unkenrufen zum Trotz, einen bemerkenswerten und seinerzeit ganz unüblichen Neubeginn. Es waren junge Leute, die – um 1990 – den Abriss der hässlich anmutenden Plattenbauten für die Familien des Marinestandortes nicht verhindern konnten und wollten und sich innerlich gegen den »Untergang des Windlandes« aufbäumten und nach Chancen für ihre Existenz suchten. 1993 gelangten die ersten Windbrett- und Drachensurfer nach Dranske. Den Erzählungen nach handelte es sich um Wassersportler aus dem Rhein-/Mosel-Revier, die zuvor ihren Sport am Balaton oder in Oberitalien ausgeübt hatten. Sie befanden den Wiek-Bodden als ein geradezu ideales Revier für ihre »Flüge«. Und sie kamen wieder und »infizierten« dabei die nicht zur Resignation bereiten »Windländer«.

Ein Zufall forderte wenig später die Dransker zum raschen Handeln und zu neuen Initiativen heraus: »Ich erfuhr Mitte Juli 2002, dass die Weltmeisterschaften (im Windsurfen) aufgrund von Absagen aus dem Mittelmeerraum nicht ausgetragen werden könnten. Meine spontane Frage lautete damals: ›Warum machen wir das nicht bei uns?‹ Das Resultat ist bekannt: Wir haben 2003 die erste Weltmeisterschaft, die auf Rügen überhaupt ausgetragen wurde, mit gutem Erfolg durchgeführt ... In kürzester Zeit entwickelte sich dann dort eine Euphorie, die bei den Beteiligten, bei Organisatoren und Sponsoren unerwartete Leistungen hervorrief.« Seither kennt man in den Kreisen »Brett- und Drachenseglern« dieses Revier mit seiner »hundertprozentigen Windverlässlichkeit« sowie dessen junge Wassersportler, die sich auf erstaunliche Weise mit eigener Kraft aus der aufgezwungenen Ungunst einer »terra incognita« herausgearbeitet haben.

Die bekannte Tatsache, dass nicht-kommerziell geplante Innovationen unter bestimmten Umständen auch im Alltag von Gewerbe und Industrie von erheblichem Nutzen sein können, fand eine neue Bestätigung im Winter 2007/2008. Damals erregte die Jungfernfahrt des Bremer Frachters BELUGA berechtigtes Aufsehen: Nach dem Prinzip des Zugdrachen-Surfens sollte dieses Schiff auf einer Atlantikquerung unter Beweis stellen, dass auf solche Weise der Verbrauch des immer teurer werdenden Diesel-Treibstoffs gedrosselt werden könne. Inhaltlich ähnliche

Gedanken hatte der deutsche Ingenieur Anton Flettner bereits vor dem Zweiten Weltkrieg geäußert und – wenn auch nach einer anderen Methode – in die Schifffahrtspraxis umgesetzt. Im Januar 2008 trat die BELUGA ihre Jungfernfahrt an, ausgerüstet mit einem Zugdrachen von 160 m² Fläche als »Zusatzantrieb«. Die im März beendete erste Reise verlief erfolgreich, über einen Kurs von 12 000 Seemeilen. Die Reeder äußerten sich danach zuversichtlich, und man wird in nicht allzu ferner Zukunft sicher erfahren, ob sich diese Technik auf Dauer bewähren kann. Möglicherweise gibt es auch für einen »neuen« Flettner-Rotor noch eine Zukunft: In Kieler Seefahrerkreisen gehen derzeit Gerüchte um, dass man auf der Werft von Lindenau an einer Wiederbelebung des Flettnerantriebs arbeite. Es dürfte verständlich sein, dass die Kieler dazu einstweilen noch schweigen. Weitere Zugdrachen-Zusatzantriebe wurden jedenfalls bereits geordert.

Häfen – oder Logistik-Terminals?

Dass ein alter, gern als »hanseatisch« gekennzeichnete Stadthafen heute kein unübersichtliches Gewirr von schmalen Kanälen und verölten Umschlagbecken mehr ist und auch nicht mehr allein von hohen Backsteinspeichern und Betonsilos gekennzeichnet wird, das weiß wohl fast jedes Kind, das an der Küste aufwächst. Aber auch die seit drei, vier Jahrzehnten nachfolgende Dominanz des Hafentypus »Container-Terminal« nähert sich offenbar bereits dem Wege, der zum »Schnee von gestern« führt. Von Schleswig-Holstein und Lolland-Falster bis hin zur Mündung der Nawa schleichen sich Neuheiten heran, die den maritimen Historiker zur Kenntnisnahme herausfordern. Dabei imponieren – wasserseitig – nicht mehr die Riesentanker, auch nicht die Luxusliner, sondern Eisbrechfrachter und Pipelineverleger.

Zu den bemerkenswerten neuen Hafenplätzen zählt Sassnitz-Mukran auf der Insel Rügen: der Terminal mit der einzigen Breitspur-Bahnverbindung außerhalb Russlands und demnächst wohl Startplatz des Baus einer Erdgas-Rohrleitung zwischen Karelien und Vorpommern. Angelegt als eine eilige, streng geheim gehaltene Aktion, wurde dieser Liegeplatz bereits 1983 erbaut, als der sowjetische Besatzungs-Militärstab in der DDR die Möglichkeit einer Unterbrechung der Transporte – als nicht auszuschließender politischer Akt des Ungehorsams der Solidarność-Regierung in Polen – befürchtete. Dazu kam es jedoch nicht.

Weniger geheim verlief später, nach der Wiedervereinigung Deutschlands, bis 1994 der Heimtransport großer Teile der Sowjetarmee via Mukran-Hafen. Was diesem Platz besonders zugute kommt, ist das Faktum, dass seine Zufahrt für Schiffe bis zu 10 m Tiefgang bequem und ohne Lotsenhilfe passierbar ist. Die beiden anderen Pluspunkte – eine endlos erscheinende unbebaute und noch wenig erschlossene Hinterlandfläche sowie das Vorhandensein des Breitspur-Bahnanschlusses – interessierten seinerzeit offenbar noch niemanden. Als erster »Zuwanderer« erschien dann 2002 eine niederländische Fischfabrik auf dem Mukraner Hafengelände, die dort eine hochmoderne Verarbeitungsanlage in Betrieb setzte, dabei noch misstrauisch betrachtet von der Konkurrenz des ehemaligen »volkseigenen« Fischkombinates in Sassnitz. Um den Mukraner Hafen nicht in Vergessenheit geraten zu lassen, verlegten die Eisenbahndirektionen Deutschlands und Schwedens den südlichen Endpunkt der Trajektorie Sassnitz-Trelleborg in die »Mukraner Öde«: Die Autofahrer waren zwar über die relativ soliden Zufahrtsstraßen erfreut, doch die wenigen »Fußreisenden« fluchten über den ihnen auferlegten Shuttle-Busverkehr. Für die noch vorhandenen Breitspur-Gleise interessierte man sich offenbar nicht.

Erst 2006 horchten die Experten des Logistikwesens auf, als die internationale Presse von der kurz bevorstehenden Unterzeichnung eines deutsch-russischen Vertrages über regelmäßigen Bahn- und Lastwagenverkehr zwischen Mukran und Baltijsk (Pillau) berichtete. Im Herbst 2007 begann dieser Trafik. Nun wurde man in der Logistikwelt hellhörig, und als die Vorbereitungen



Abb. 4 Ein kleiner Teil der für den Pipeline-Bau gestapelten Rohre im Hafengelände von Mukran auf Rügen.
(Foto: Gerhard Parchow)

zum Bau einer diagonal durch die Ostsee führenden Erdgas-Pipeline begannen, entschied das Bau-Konsortium, den Mukraner Hafen zum Basisplatz des Unternehmens zu machen, das im Mai 2008 mit der Anfuhr, der Lagerung, Ummantelung und Verschweißung von 65 000 Riesenrohren in die Tat umgesetzt wurde. Im Schatten der gewaltigen Rohrmantelfabrik ließen sich ein Kieswerk und eine Reparaturwerft nieder, ein Helikopter-Landeplatz folgte.

Es dürfte wahrscheinlich sein, dass der logistische Ausbau des Hafens Mukran in diesem Tempo weitergeht. Vielleicht wird dann irgendwann zur Realität, worüber man auf der Insel Rügen vor kurzem noch spöttelte, nämlich dass Mukran einmal der Vorortbahnhof von St. Petersburg sein könnte ... Wer da meint, das alles wäre Unsinn, dem sei gesagt, dass noch vor Ende des Jahres 2008 von den Krefeld-Uerdinger Siemens-Werken der erste von acht bestellten zehnteiligen, an Russland zu liefernden Hochgeschwindigkeitszügen via Mukran trajektiert worden ist.

Übrigens rückte man auch anderenorts im Ostseeraum diesen neuen Realitäten näher. In Finnland beispielsweise wurde im November 2008 der uralte Stadthafenbetrieb in Helsinki stillgelegt und der Container-Umschlag zum neuen Terminal Vuossari verlegt, dem Gelände der ehemaligen Valmet-Werft. In achtjähriger Bauzeit hat man diese Gegend »umgepflügt«. Sehr bald wird der neue Hafen auch die Endstation der »Superfast«-Fährschiffe sein, die zwischen Rostock und Helsinki verkehren. Ähnliche Pläne existieren für Stockholms Logistik. Man arbeitet schon seit längerer Zeit daran, den langen Anfahrtsweg zu den alten Stadthäfen durch Betriebsverlagerungen in das moderne Nynäshamn-Terminal wesentlich zu verkürzen.

Floating Homes

Wie überall gibt es derzeit auch im Ostseeraum Anzeichen für maritim-kulturelle Innovationen im Bereich der Lebensweise zu Lande. Dabei geht es um das moderne Wohnen – aber eben nicht auf dem Land, sondern auf dem Wasser. Neu ist dieses Phänomen allerdings nicht: An der Nordsee, in den Niederlanden, gab es bereits spätestens im 19. Jahrhundert Einwohner von Küstenorten, die als Daueradresse die Formel »An Bord von ...« vorwiesen, also Stadtbürger mit festem Wohnsitz auf einer am Kai oder zwischen Dalben vertäuten Tjalk oder einem anderen, ähnlichen Gefäß.

In jüngerer Zeit konnte man schließlich in vielen Hafenstädten zwischen Antwerpen und St. Petersburg im Sektor des Wassersports auch auf schwimmende Bootshäuser stoßen, selbstver-



Abb. 5-6 Die schwimmenden Wohnhäuser der Firma im-jaich in Lauterbach auf Rügen. (Fotos: Gerhard Parchow)

ständig nicht bei den hanseatischen Rudervereinen oder gar beim Kaiserlichen Yachtclub, wohl aber bei den Ruder- oder Paddelbootunterkünften der Gymnasien. Diese Bootsunterkünfte schwammen auf entleerten und dann verschraubten Blechfässern von OLEX oder Standard Oil.

Solche Nutzungen der besonderen Art dürften die Vorbilder für eine Entwicklung der letzten Jahre gewesen sein – nämlich für das Wohnen auf dem Wasser, beispielsweise auf der Insel Rügen oder in der Stockholmer Vorstadt Solna. Seit 2002 datiert der gewerbliche Bau schwimmender Wohnhäuser in Putbus-Lauterbach auf Rügen. Ein Jahr zuvor präsentierte Richard Bergström seine »Aquavillen« auf der Baumesse von Malmö. Sie wiesen – in drei Typen – Wohnflächen von 120 m² bis 145 m² auf, und es handelte sich dabei um Beton-»Boote« von 150 t Gewicht. Im Handumdrehen waren sie verkauft, und die Gewässerschutzbehörde musste sich beeilen, um mit den Betriebsordnungen nachzukommen: Die Eigner mussten dauerhaft und mit fester Adresse darauf wohnen, hatten ihr »Schiff« im Reichsregister anzumelden und waren verpflichtet, ihren häuslichen Abfall auf dem Festland abzuliefern. Haushunde waren erlaubt, und auch die Benutzung von Fahrrädern auf den Zugangsstegen wurde gestattet, Weitervermietungen jedoch nicht. Heute wohnen im »Pampas«-Dorf 80 Familien, sommers wie winters.

Um nichts wesentlich Anderes handelt es sich bei den »Wasserdörfern« der deutschen Ostseeküste: in Lauterbach auf Rügen, am Darßer Bodden und in der Krumminer Wiek auf Usedom. In Schleswig-Holstein ist man einen anderen Weg gegangen: 2004 wurden in Flensburg, nach der »Entmilitarisierung« eines Marinehafenbeckens, 25 »Komfort-Häuser« von 175 m² Fläche von der Mole ins Hafenbecken hineingebaut, gewissermaßen als landnahe massive Pfahlbauten, in vorzüglicher Lage und zu entsprechendem Preis.

Das hier vorgelegte Material soll verdeutlichen, dass bereits im ersten Dezennium des 21. Jahrhunderts nicht eben wenige maritim-kulturelle Innovationen erkennbar geworden sind. Die volkskundliche Forschung und die maritime Geschichtsschreibung täten gut daran, mit der Kenntnisnahme dieser Veränderungen nicht allzu lange zu warten – zumindest nicht so lange, bis es für eine genaue Untersuchung der Details oder für das Füllen von Kenntnislücken zu spät ist.

Anmerkung:

1 Wolfgang Steusloff: Küstenfahrgastschiffahrt in Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung der kleineren Reedereien seit 1990. In: DSA 25, 2002, S. 425–448; ders.: Bootsbau an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung des maritimen Handwerks seit 1990. In: DSA 27, 2004, S. 201–234; ders.: Kutter- und Küstenfischerei in Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung eines maritimen Erwerbszweiges seit 1990. In: DSA 29, 2006, S. 219–246.

Innovations in Maritime Culture in the Baltic Sea Region at the Dawn of the Twenty-First Century

Summary

The author calls attention to notable current innovations in maritime culture at the beginning of the twenty-first century. The discussion is based on five examples ranging from everyday life and work on oil-drilling platforms in German and Danish waters and the operation of the first Danish Baltic Sea wind park to the relationship between the athletic discipline of kitesurfing on the coasts and initial experiments with wind-powered auxiliary drive systems on German ocean-going vessels, problems of modern Baltic Sea harbour logistics and life on the water (in the coastal area). The intent is to point out the necessity of current critical documentation of the specific regional aspects of changing maritime culture.

Les innovations culturelles maritimes dans la région de la Baltique au début du XXI^e siècle

Résumé

À partir de cinq exemples, comprenant le travail quotidien sur les plates-formes pétrolières dans les eaux allemandes et danoises, l'exploitation dans le premier parc éolien danois dans la Baltique, les problèmes de la logistique portuaire moderne sur la mer Baltique, les habitations sur l'eau (dans la région côtière) ainsi que les « relations » entre le sport nautique kite-surf sur les côtes et les premiers essais de traction à l'aide d'un cerf-volant sur les navires allemands, l'auteur attire l'attention sur les innovations actuelles dignes d'intérêt qui se produisent dans la culture maritime au début du XXI^e siècle. De cette façon, l'accent sera mis sur la nécessité de procéder à temps à une documentation critique de la spécificité régionale, lors des changements subis par la culture maritime.