

Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920-2000) - Teil 2

Rudolph, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Rudolph, W. (2007). Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920-2000) - Teil 2. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 30, 251-276. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59681-6>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► WOLFGANG RUDOLPH

Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920–2000) – Teil 2

Lettlands Küsten

Lettland, das als letzter der drei baltischen Staaten im November 1918 seine Unabhängigkeit vom russischen Zarenreich proklamierte, besitzt zwei unterschiedliche Küstenformationen: den kurländischen Seestrand zwischen Pape und dem Kap Kolka/Domesnäs sowie – als eine Art großes »Achterwasser« – die Riga-Bucht, in die die Daugawa und mehrere kleine Flüsse münden. Der Außenstrand steht nahezu ganzjährig unter starker Brandung und bietet natürliche Landungsmöglichkeiten eigentlich nur an wenigen Flussmündungen. Dementsprechend liegen die Hafenzentren Liepāja/Libau und Ventspils/Windau an den Ausläufen von Lielupe und Venta. Bewohnt wurden die Stranddörfer der Region Kurzeme/Kurland bis ins 20. Jahrhundert hinein von Letten und von Liven (einer finnisch-ugrischen Bevölkerungsgruppe), die Küstenorte am Vidzemer Ostufer der Rigabucht jedoch allein von Letten. In der Bürgerschaft der drei großen Hafenzentren gab es auch größere Anteile von Deutschen und von Russen.

Die im 19. Jahrhundert entwickelte moderne Infrastruktur war auf die Hafenzentren ausgerichtet. Hauptaufgabe der 1876 eröffneten Eisenbahn und des Chaussee-Netzes war der Zubringertransport von Inlandsprodukten – in erster Linie von Holz und landwirtschaftlichen Ernteträgern – für den Export per Schiff. Die Anlage von Häfen führte dann in den 1930er Jahren auch die Rigabucht-Plätze Engure (1931) und Salacgrīva (1937) in die Reihe der wichtigen Umschlagplätze.

Lettlands Ostseefischerei dürfte seinerzeit ausschließlich in Küstennähe betrieben worden sein, und zwar sowohl am kurländischen Weststrand wie zu beiden Seiten der Rigabucht. Der Fang lag mit Sicherheit ausschließlich in den Händen kleiner Familienunternehmungen und wurde mit hölzernen, in Klinkertechnik gezimmerten Ruder- und Segelbooten ausgeübt, unter Verwendung der damals in dieser Gegend allgemein üblichen Gerätschaften: Angeln, Reusen, Stell- und Treibnetze sowie Strandwadern. An einigen Flussmündungen gab es ortsfeste Wehre für den Fang von Neunaugen.

Die erste bedeutsame Neuerung war schließlich – zu Beginn der 1930er Jahre – die allmähliche Motorisierung der Strandbootflotte. Installiert wurden Glühkopfmotoren bis maximal 20 PS Leistung, importiert aus Dänemark, Schweden und Finnland. Mit Sicherheit dürften daneben auch die estnischen Bootsmotorenfabriken Seiler und Struck in Pärnu ihre kleinen Antriebe an die lettische Rigabuchtküste geliefert haben. Seit den 1930er Jahren gab es außerdem in Riga drei Bootsmotorenbauer, von denen jedoch bislang nur die Namen (Detlavs, Niezi-

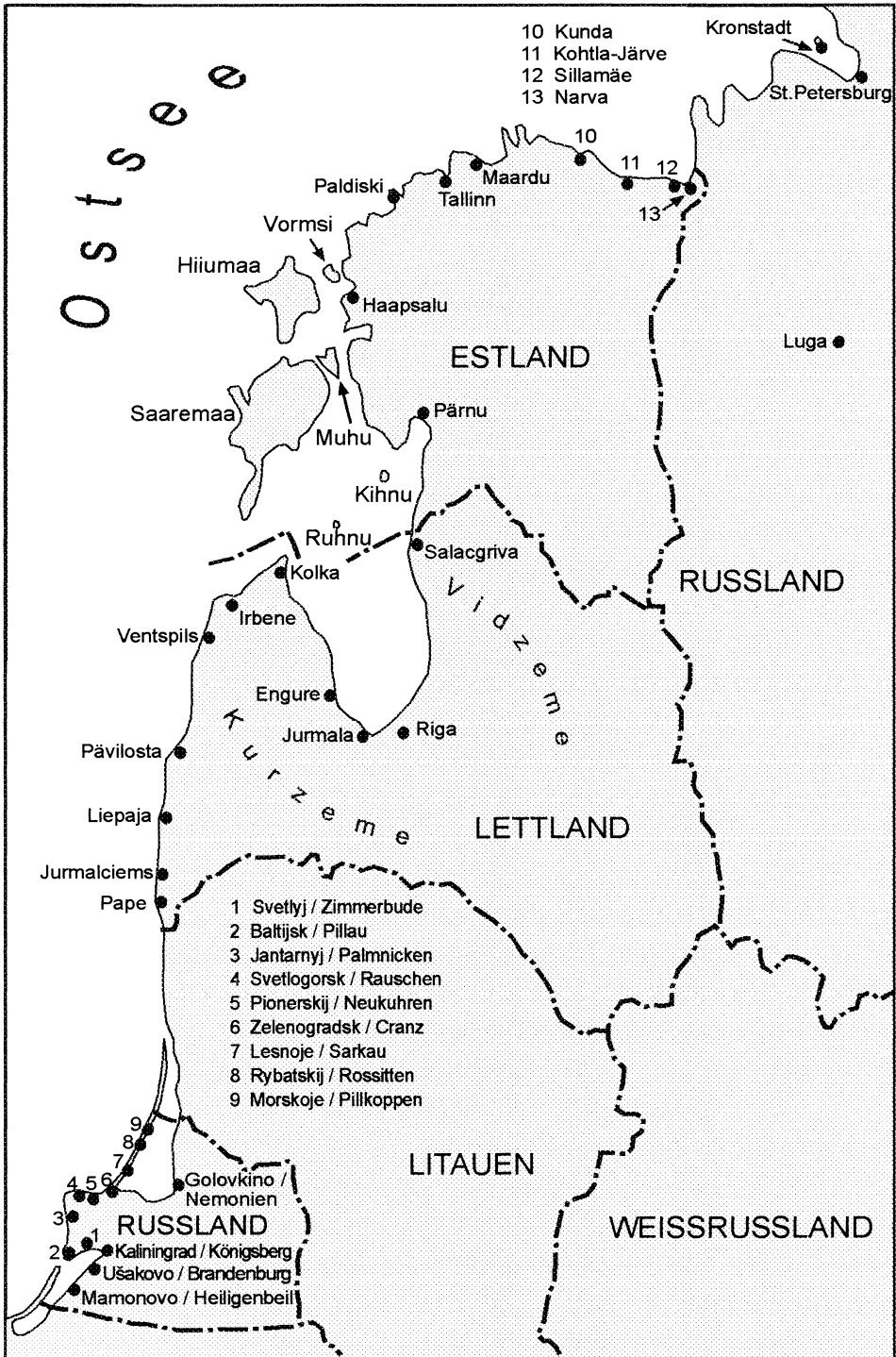


Abb. 1 Küstengebiet der im vorliegenden Beitrag behandelten Ostseeregion zwischen Pregel- und Nemanmündung. (Grafik: Andreas Freidank)

tis und Rukis) bekannt geworden sind. Die Beschaffung der Motoren und der damit verbundene Bau der ersten gedeckten hölzernen, mit Schleppnetzen operierenden Fischkutter (von 8-12 m Länge), aber auch der zollfreie Einkauf von Treibstoff sowie die Beschaffung größerer Mengen Eis und Netzmaterial, außerdem die Transporte zwischen den Dorfhäfen und den städtischen Märkten machten eine Bildung von privatwirtschaftlich arbeitenden Fischerei-Genossenschaften notwendig, wie das aus Engure (1931) und aus Pävilsta (1935) bekannt geworden ist.

Im Hinblick auf die später einsetzende Entwicklung soll hier nochmals erwähnt werden, dass zu jener Zeit die Küstenfischerei noch völlig in den Händen der ortsansässigen lettischen und livischen Strandbevölkerung gelegen hat. Die küstennah betriebene kleine Frachtschiffahrt scheint hier früher keine bedeutende Rolle gespielt zu haben. Sie basierte offenbar lediglich auf dem Export von Holz. Am Ostufer der Rigabucht, in der Region Vidzeme, wurden dafür bis 1939 noch einige kleine Häfen ausgebaut. Fahrplanmäßige Bäderschiffahrt hat es nur zwischen Riga und dem Kurort Jurmala gegeben. Die Motorisierung der kleinen Frachtsegler und der Einsatz von Fahrgast-Motorbooten kamen zeitgleich mit der Entwicklung der Fischerei in Gang. Für die Ausbildung von Nautikern wurden Fachschulen in Riga, Ventpils und Liepaja gegründet.

Im Sektor Seebäderwesen und Seesportbetrieb gab es während Lettlands erster Unabhängigkeit nur einen erwähnenswerten Platz, der sich jedoch schon zur »Zarenzeit« internationalen Ruf erwarb. An der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert hatte der Baron von Fircks damit begonnen, größere und für die Agrarwirtschaft ungeeignete Teile seines Majoratsgutes im Mündungsdelta der Daugawa zu parzellieren und dann zu verkaufen. Jurmala erlebte seine Frühblüte, von der schöne Jugendstilbauten noch Zeugnis ablegen, bereits vor 1914. Gegen Anfang der 1930er Jahre gab es dann Versuche, den Seebäderbetrieb auch auf die landschaftlich schönere, im Ostwindsschatten liegende Vidzeme-Seite der Rigabucht auszudehnen.

Die erste lettische Unabhängigkeitsperiode währte nur zwei Jahrzehnte. 1940 wurde dieser Zeitabschnitt in der Folge des Hitler-Stalin-Paktes vom einmarschierenden Sowjetmilitär brutal beendet. Für den weiteren Gang der Entwicklung waren fortan die in Moskau erdachten Vorstellungen maßgebend. In wenig humaner Praktik wurde die gesamte westliche Strandzone – von Pape bis zur Einfahrt in die Rigabucht – zum »verbotenen Gebiet« erklärt, das heißt weitgehend evakuiert und durch Wegsperrern so gut wie unzugänglich gemacht. Liepaja baute man zum Flottenstützpunkt aus: Große Teile der heimischen Bevölkerung wurden zwangsweise umgesiedelt, so dass die alte Hafenstadt weitflächig den Charakter eines Kasernenareals annahm. Von der Okkupation profitierte lediglich die Ostküste der Rigabucht, durch den Bau der Fernverkehrsstraße von Riga gen Norden, bis zum Hafen von Salacgriva (1960).

Maßgeblich für die Entwicklung der neuzeitlichen lettischen Fischerei war eine späte Erkenntnis der Moskauer zentralen Parteileitung und Unionsregierung – von Stalin volkstümlich und einprägsam formuliert: die Sowjetunion benötige Schiffe jeglicher Art und für jeden Zweck! Endlich wollte man gegen gravierende, über Jahrzehnte zurückreichende Versäumnisse angehen und für Nachholbedarf sorgen. In diesem Kontext muss die ab 1945 betriebene Fischerei-Kollektivierung betrachtet werden. Die »heimgeholten« drei baltischen Länder waren dabei als Startplätze für Großversuche in global betriebener Industriefischerei ausgewählt worden und hatten ganz nebenbei auch gewissen »Notwendigkeiten« der sowjetischen Seestrategie zu dienen. Nach dem bekannten Muster des in Diktaturen üblichen »freiwilligen Zwanges« wollte man zur Umstrukturierung der im Baltikum bislang privatwirtschaftlich betriebenen traditionellen Küstenfischerei gelangen. Das angestrebte Ziel waren staatliche »Kombinate«, in denen die Strand- und Kutterfischer, zusammen mit den neu zu rekrutierenden Hochseefängern sowie mit Hunderten von »landseitigen« Facharbeitern gemeinschaftlich wirken sollten.



Abb. 2 Kutter für Ostseefischerei im lettischen Roja. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Alan Hjorth Rasmussen)



Abb. 3 Kleinkutter für den Einsatz in der Rigabucht (in Mersrags).



Abb. 4 Offenes Holzboot zur Fischerei im Uferbereich (Berciems).

Im Endeffekt blieb dieses an den ministerialen Schreibtischen ausgedachte Kunstgebilde jedoch ökonomisch gelähmt: vornehmlich durch den Ballast aus betriebseigenen Immobilien und unrentablen Fremdinvestitionen, deren Skala vom Firmen-Fuhrpark über Heizwerke und Gärtnereien bis zum »Fabrikstadt«-Komplex reichte, mit Dutzenden von mehrstöckigen Werkswohnhäusern, Kaufläden, Kindergärten, Polikliniken, Fachschulen, Betriebsmuseen, Kulturhäusern und Sportstätten. Freilich darf ein derartiges epochales Unterfangen nicht einfach mit einem Fingerschnippen abgetan werden, zumal es sich dabei nicht um eine lokale Angelegenheit handelte, sondern um eine überregionale Novation größten Ausmaßes, die ihren Misserfolgen zum Trotz doch Erstaunliches bewirkt hat.¹

Die am Beginn der Operation stehende schiffbauliche Anstrengung war gewaltig. In Dutzenden von Werften, von Boizenburg und Rosslau an der Elbe und vom Ladoga-See bis Odessa und Astrachan wurden – über zwei Jahrzehnte hinweg – weit mehr als tausend Fangfahrzeuge gebaut, in genormten Teilen, aber mit unterschiedlichen Größen. Allein die ostdeutschen, von den Sowjets besetzten Regionen lieferten 700 Kutter (von 15-18 m Länge) und fast 1100 Logger (38 m Länge) an die Sowjetunion. Außer diesen »kleinen« Einheiten gehörten noch Hunderte von ozeangängigen Fang- und Verarbeitungsschiffen sowie Werkstatt- und Hospitalfahrzeuge zur »roten« Fischereiflotte. Die Schiffsbesatzungen stammten – auf den zwischen Kaliningrad und Leningrad beheimateten Einheiten – aus allen Teilen der Sowjetunion. Kommandiert wurde russisch, abgerechnet ebenfalls, doch an Bord wie an Land ließ es sich kaum vermeiden, dass die Frauen und Männer der Besatzungen untereinander in ihren Muttersprachen klönten, fluchten, sangen und beteten: ukrainisch, moldowanisch, karelisch, aber eben auch lettisch, estnisch und litauisch. So ging damals vom Baltikum eine für die Ostseeregion neuartige Industriekultur aus, die denn auch – zumindest in Teilen – das politische und staatliche Kunstgebilde einer »Union« überlebt hat.



Abb. 5 Drei »Sozialfischer« auf dem Heimweg (Berchiems).



Abb. 6 Motorboot für strandnahe Fischerei, im Hintergrund das schwimmende Clubhaus der Yachtsegler von Engure.



Abb. 7 Kunststoffboot mit Außenbordmotor (in Salacgriva).

Es gab seinerzeit in Lettland zwölf derartige »Kombinate«, denen von der Obrigkeit Namen wie »Roter Leuchtturm«, »Freies Meer« oder – etwas schlichter – »Woge« und »Sieg« zuerteilt worden waren. Zwei dieser Kolchosen lagen am Außenstrand (Liepaja und Ventspils), alle anderen an der Rigabucht. Das Verhältnis zwischen der Anzahl der ozeangängigen Fangfahrzeuge und den Ostseekuttern (und Loggern) soll 60 zu 300 betragen haben – doch muss man den sowjetischen Statistiken wohl mit etwas Vorsicht begegnen. Im Kombinat von Jurmala haben 400 Fischer gearbeitet, und an Land waren 100 Werftarbeiter, 40 Kraftfahrer, 80 Bauarbeiter, 30 Netzknüpferrinnen, 120 Fischverarbeiterinnen sowie 100 Frauen und Männer in der firmeneigenen Gärtnerei beschäftigt. Im Atlantik pflügten 28 Heck- oder Seitentrawler aus Jurmala, und 30 Kutter fischten in der Ostsee bzw. in der Rigabucht.

Die Entwicklung des lettischen Hafenlebens hat in jener Periode sehr wohl im Zeichen dauernden Bauens gestanden – was sich aber in erster Linie auf die großen Anlagen positiv ausgewirkt hat. Große Mengen Beton vergossen, mächtig gebaggert und viel gerammt wurde jedoch auch bei der Neuanlage und für den Unterhalt des Dutzends Kleinhäfen rund um die Rigabucht. Dort wuchs auch eine neue »Hafenkultur«, entstanden und auf das Engste verbunden mit dem Alltag der Fischereikombinate. Neu war das Erleben von Theateraufführungen, Filmvorführungen und Chorveranstaltungen. In den Kulturhäusern feierte man nicht nur den alljährlichen »Tag der Fischer«, sondern auch Hochzeiten, Titel- und Medaillen-Verleihungen sowie Totengedenken. Über all dem lag jedoch immer der Dunst der eingeschränkten Freiheit, jene Atmosphäre der Furcht vor den »Erlebnissen« mit bewaffneten Grenzposten, vor Stacheldrahtzäunen, Fotoverbotstafeln, ständigen Ausweiskontrollen – verbunden mit dem ermüdenden Gerangel gegen Inkompetenz und Bürokratie-Willkür: Kennzeichen, die die Hafenwelt des Baltikums seinerzeit leidig charakterisierten und in gänzlich anderem Licht erscheinen ließen als das nur ein paar Dutzend Seemeilen gegenüber liegende Milieu der skandinavischen Hafenstädte und Fischerdörfer.



Abb. 8 Ungewöhnliches Fischerboot: ehemaliges Amphibien-Heeresfahrzeug in Engure.



Abb. 9 Stahl- und Kunststofffahrzeuge der Kleinfischerei (Mersrags).

Auch in jenen Jahren entstanden am landschaftlich schönen, stellenweise noch fast »unberührten« Vidzemestrand der Rigabucht, aber auch in der Nachbarschaft von Jurmala einzelne Sanatorien, Kinder- und Betriebsferienheime, gebaut im Auftrag staatlicher Behörden, der Gewerkschaften sowie Parteiorganisationen. Jedermann aber wusste, dass die herrlichen Brandungsstrände der kurländischen Westküste eine Tabuzone bildeten, deren »unbefugtes« Betreten im Feuer von Maschinenpistolen enden konnte, sobald man die riesigen Radioteleskopmasten von Irbene in Sicht bekam.



Abb. 10
Jachthafen
von Roja.

Nach der Rückgewinnung der staatlichen Unabhängigkeit (1989) zeigten sich die bedeutsamen maritimkulturellen Neuerungen im Bereich der Fischerei. Als vorrangig hat man dabei die Liquidation der Sowjet-Kombinate angesehen. Die aus diesen Betrieben gegründeten Privatfirmen befreiten sich vom Ballast der Fuhrparks, Wohnblöcke, Schulen, Polikliniken und Kulturhäuser. In der neuen Firma blieben nur die besten Schiffe; die Lücken in der Tonnage wurden durch Ankäufe von modern ausgerüsteten Fahrzeugen gefüllt – sowohl bei der »kleinen« Schleppnetzfischerei in der Ostsee und in der Rigabucht als auch für die Fangreisen zu weiter entfernten Plätzen in der Nordsee und in arktischen Gewässern. Gleichfalls in Eigenregie behalten wurden die Reparaturwerkstätten, ferner die auf internationalen Standard gebrachten Kühlanlagen und Räuchereien. Die einst hauseigenen Konservenfabriken überließen die meisten der kapitalisierten Fischereigesellschaften anderen Eigentümern. Sorgsam gepflegt wurden die alten Handelsbeziehungen zu den Importeuren in Russland und Weißrussland, in der Ukraine und in den neu entstandenen mittelasiatischen Staaten. Für diese Geschäftsbeziehungen scheint die gute Verständigungsmöglichkeit in der zuvor oft genug verwünschten »Amtssprache« eine positive Rolle gespielt zu haben: Beim zufälligen Mithören von Handygesprächen während eines Werksbesuches wird man sehr häufig zum unfreiwilligen Zeugen eines mühelosen Sprachwechsels, der die ehemals gemeinsame »alte Schule« der Manager offen legt.

Mit einem Kurzbericht über die betriebswirtschaftliche Situation in der heutigen lettischen Seefischerei ist die volkscundliche Erfassung der Novationen jedoch längst nicht erschöpft. Hier soll aber nur noch – in knapper Form – über drei weitere Komplexe berichtet werden, die in den Rapporten der Ministerien und der Handelskammern unerwähnt bleiben. Es sei darauf hingewiesen, dass es seit der Entmilitarisierung der lettischen Meeresküste zumindest an einem Platz, in Jurmalciems südlich von Liepaja, wieder eine »echte« Strandfischerei gibt: mit einer



Abb. 11 Ein »Sozialer« beim Angeln in Liepaja.



Abb. 12-13 Strandboote an
der Mole von Jurmalciems.

einfach konstruierten kurzen Pfahlmole, vier Kleinkuttern, ein paar offenen Booten (in Klinkerbauweise) sowie mit mehreren Traktoren zum Aufholen der Fahrzeuge bei Sturm oder festem Eis. Bedauerlich ist, dass im Gefolge der sowjetischen »Grenzschutzmaßnahmen« die letzten der livischen Fischer vom Kap Kolka deportiert worden sind. In einer kleinen Heimatstube wird an diese finnisch-ugrische Minderheit erinnert. Hier soll aber auch gern vermerkt werden, dass man neuerdings an vielen Küstenplätzen der Vergangenheit mit mannigfachen maritim-musealen Zeugnissen gedenkt.

Beim Aufzählen von Novationen im Sektor Fischerei darf schließlich eine ziemlich große, für die freie Wirtschaft jedoch völlig uninteressante Gruppe nicht vergessen werden, die im Volksmund »Sozialfischer« genannt wird. Man trifft deren Vertreter – meist sind es zwei alte Männer oder Mann und Frau bzw. Schulkind – sobald sich der Tag dem Abend zuneigt an schmalen Kanälen im Schilfgürtel oder in den entlegensten Hafenzwischenräumen. Dort machen sie ihre Fahrzeu-



Abb. 14 Außer Dienst gestellter Fischkutter als Denkmal im Stadtpark von Päviloosta.

«Jaunā Jūrmala»

Māja jūras krastā

Pārdotas zemes gabali Garupē

- 49 apbūves gabali
- platība no 1500 līdz 3000 m²
- visas komunikācijas
- ērta infrastruktūra
- apsargājama teritorija
- 850 metri no jūras
- 25 km no Rīgas centra

IMPERIUS

Tel.: 6060900, 9214008, 7337061

Abb. 15 Werbetafel für neue Strandsiedlungen nordöstlich von Riga.



Abb. 16 Ferienhaus-Neubau am Weststrand bei Jurkalne.



Abb. 17 Badebetrieb an der Ostküste der Riga-bucht.

ge klar zum Auslaufen. Dabei handelt es sich um vergammelnde Ruderboote oder entsprechende »Plastikwannen«, mitunter auch um ehemalige Kombinatsskutter der 6- bis 8-m-Klasse, die als »Rostlauben« längst aus den Registern gestrichen wurden. Einmal begegneten wir in diesem Milieu sogar einem total verrosteten Amphibienfahrzeug aus ehemaligem Heeresbestand. Mit derlei Gefäßen gehen die »Sozialen« auf Nachtfang, zum Zweck der Aufbesserung ihrer Renten. Im Morgengrauen kehren sie heim, und die Frauen übernehmen den Fangertrag. Gefischt wird mit kleinen Bügelreusen, kurzen Stellnetzen sowie mit Langleinenangeln. Im Winter gesellt man sich den Hundertschaften der Eisangler hinzu, die mit Spiralbohrern, Fanghaken, Miniatur-Öfchen und Wodkaflaschen die zugefrorenen Gewässer bevölkern.

Der gesamte Küstenbereich Lettlands wird derzeit geprägt von jeglichen Entwicklungsstufen eines jüngst begonnenen privatwirtschaftlichen Seebade-, Touristik- und Seesportbetriebs. Das fängt mit dem Ferienhausbau auf noch unerschlossenem Terrain an, unmittelbar hinter den fla-

chen Seestränden, wo man gleich auch Parkplätze abgrenzt und provisorische Cafeterien einrichtet. Die Weiterentwicklung führt zur Ferienhaus-»Kolonie«, und ein Stück weiter entdeckt man das »Center« mit Info-Pavillon, Supermarkt-Kaufhalle, Tankstelle samt Reparaturwerkstatt und einem Hotel- oder Motel-Neubau, bei dem nur noch die Fenster fehlen. Zwei Jahre zuvor stand am selben Platz noch dichter Kiefern-Hochwald.

In fast allen kleinen Häfen – nunmehr auch am Außenstrand – finden sich neu erbaute oder neu eingerichtete Jachtpiers, die der Euro-Norm entsprechend ausgestattet sind oder es demnächst werden. Im Ort wirbt man für »Stundenfahrten in See«, auch für längere Törns zu der inmitten der Rigabucht gelegenen estnischen Insel Runö/Ruhnu. Es werden Kurse in Windsurfen angeboten. Campinggäste ermuntert man humorvoll mit einer großen Hinweistafel, getrost und unbeschadet auf dem Gelände des ehemaligen Grenzkontrollpostens zu nächtigen.

Angenehm fällt auf, dass bereits in dieser Gründungsphase großer Wert auf die Präsentation lokaler maritimer Traditionen gelegt wird. In Pävilosta beispielsweise hat man einen ausgemusterten Stahl-Fischkutter zum denkmalartigen Schmuck des Strandparks umfunktioniert; in die etwas weiter entfernten Bollwerkspoller wurden abgeschweißte Schienenstücke der früheren Hafensbahn einbetoniert. Den zentralen Park dieses Städtchens schmücken unter anderem alte Holzboote, Bootsanker und robustes Netzgeschirr. Für Anker aller Typen und Größen hegt man an der lettischen Küste offenbar eine besondere nostalgische Vorliebe: Nirgendwo im Ostseeraum finden sich derart viele solcher Prachtexemplare wie in den Strandgemeinden von Kurzeme und Vidzeme.

Estland und seine Inseln

Die estnische Küstenbevölkerung konnte in der ersten Periode der staatlichen Unabhängigkeit (1918-1940) auf eine breit gefächerte und traditionsreiche maritime Arbeitswelt blicken. Diese basierte zum einen auf der intensiv betriebenen Strandfischerei in den heimischen Revieren, zum anderen auf einer ansehnlichen Frachtschiffahrt innerhalb des Ostseeraumes – dabei einbezogen der uralte Fährverkehr zu den sechs vorgelagerten Inseln sowie der Anteil an der Fischerei auf dem 150 km langen Peipus-See. Es sollte daher nicht verwundern, dass damals im waldrreichen Estland der gewerbliche Schiffbau ebenfalls floriert hat.

In diesen Branchen hat es früher nicht an maritimen Novationen gemangelt: Bei der Küstenfischerei wäre dabei an die Einführung des (küstennahen) Schleppnetzfanges mit Hilfe neu erbauter Kutter der 10- bis 14-m-Klasse zu erinnern, des Weiteren an den von schwedischen Fischern übernommenen Aalfang mit großen stationären Kammerreusen. Voraussetzung für beiden Neuheiten war die ab Anfang der 1920er Jahre einsetzende Motorisierung der estnischen Fischkutter, der gaffelgetakelten Frachtsegler sowie der Inselfähren – gefördert durch die Gründung einer ersten einheimischen Schiffsmotorenfabrik in der Hafenstadt Pärnu (1920), der rasch ein Konkurrenzbetrieb am selben Platz folgte. 1938 zählte man 1800 motorisierte Fischerfahrzeuge, auf denen 4500 Berufsfischer gearbeitet haben. Estland besaß damals mehrere Seefahrtsschulen und vermochte mit den dort ausgebildeten Nautikern auch die 1928 eingerichtete Tallinn-London-Linie zu bedienen sowie die sich neu entwickelnden Hafenbetriebe in Kunde (spezialisiert auf Zement-Export) und Sillamäe (Abfuhr der Ölschieferproduktion) zu lenken.

Die maritim-kulturellen Verhältnisse jener Periode erforscht und publiziert zu haben, ist das bleibende Verdienst einer Gruppe estnischer und finnischer Volkskundler – Arved Luts, Harri Moora, Ilmari Manninen, Gustav Ränk und Ants Viires –, von denen einige ihre Untersuchungen sogar noch bis in die 1960er Jahre fortgesetzt haben. Auf diese Weise wurde denn auch, neben anderer Thematik, das sogenannte »Freundschaftssegeln«, der traditionelle Tauschhandel

zwischen den Anrainern der estnischen Nordküste und dem gegenüber liegenden südfinnischen Gestade zu einem im Ostseeraum weithin bekannten Begriff für grenzüberschreitenden maritimen Kulturaustausch.²

Mit Beginn der Okkupationsjahre (ab 1940) wurden alle diese positiven Ergebnisse des Aufwärtstrends jedoch jäh und brutal zunichte gemacht, kaum als Folge von kriegerischen Kampfhandlungen, sondern entweder im Ergebnis der Massenflucht der Küstenbevölkerung nach Schweden, Finnland und Deutschland oder durch die der »Befreiung« folgenden Vertreibungsaktionen auf sowjetischen Befehl. Hinzu kam die Schaffung großflächiger Sperrzonen – nicht allein in der unmittelbaren Strandregion, sondern auch im Revier der »geschlossenen Ortschaften« rund um das küstennahe Urangewinnungszentrum Kohtia/Järve. Als Folge aller dieser Behinderungen spielte die traditionelle Küstenfischerei nach der Okkupation kaum noch eine Rolle. Sie beschränkte sich auf die Sunde zwischen den west-estnischen Inseln und auf die Rigabucht.

Erst nach 1950 versuchten die Moskauer Behörden diese auf Dauer unökonomische Situation durch den schrittweisen Aufbau einer staatlichen Hochseefischerei zu verändern. Damals wurden in Estland etwa 50 Fischereikolchosen gegründet und acht Häfen zu »Heimatorten« für die neu zu schaffende »Ozeanfishereiflotte« erklärt. Die Kutter-Neubauten operierten in der Ost- und Nordsee, die größeren Trawler und Verarbeitungsschiffe im Atlantik und im südlichen Eismeer. Allesamt waren sie mit Russen und Esten besetzt, wobei jedoch die Esten in der Minderheit waren: die Nautiker, das Maschinenpersonal und die Funkoffiziere waren fast sämtlich »Fremde«. Diese Flotte war sehr aktiv: Die Fangstatistiken jener Jahre muten mitunter märchenhaft an. Über gewisse »Nebenbeschäftigungen« – als da waren: Transporte von Panzern und anderem Kriegsgerät samt Munition und Uranprodukten – geben die »Aktivisten-Rapporte« ohnehin keinerlei Auskunft. Eher glaubhaft erscheinen die Zahlenangaben über die Fischverarbeitung und den Export der Konserven, die Estland in Richtung Ukraine, Schweiz, die Niederlande und vorderasiatische sowie nordafrikanische Länder verließen.

Zur kulturellen Situation während der Sowjetperiode ist – selbst wenn man keinerlei Freundschaft zu einem solchen System hegt – jedoch nicht nur Negatives zu vermelden. Ein Großteil der unter den »roten Flaggen« fahrenden Fischer sowie der Besatzungen der Staatsreederei-Frachter dürfte Wohnungen wie die der Jahre nach 1960 vorher nicht gekannt haben. In jeder Kolchos-Jubiläumsschrift wird mit großem Pathos und vielen Abbildungen auf neuartige Errungenschaften hingewiesen: auf die Elektrifizierung und die Wasserversorgung sowie auf die Ausstattung der Neubauwohnungen mit Fernsehern, Waschmaschinen, Motorrädern und Autos aus russischen, tschechischen und ostdeutschen »Schmieden«. Man hat lediglich vergessen darauf hinzuweisen, dass derlei Fortschritt durch die andersartigen Einschränkungen recht teuer erkaufte worden ist.

Nach der Proklamation der neuen Unabhängigkeit Estlands (1992) erwies sich der Neubeginn im maritimen Bereich als ganz besonders schwierig. Es fehlte an estnischen Schiffskapitänen und Bordingenieuren, selbst an Hafenslotsen. Aus Schweden und Finnland zu Hilfe geeilte Nautiker kamen mit dem Entziffern der kyrillischen Schrift nicht zurecht. Es fehlte an Vermessungsgrundlagen für den Neudruck von Seekarten und aktuellen Hafenplänen. Russische Statistiken erwiesen sich als gefälscht und das vorhandene Planmaterial verschwieg die Lagerstätten von radioaktivem Abfall und von Schadstoffen aus den geheimen Tanklagern und U-Boot-Bunkern.

Es sollte also nicht verwundern, dass infolge dieser und anderer Hemmnisse noch heute, im zweiten Jahrzehnt der neuen Epoche, manches Hafeneareal, manche Kolchos-Ruine an der Küste von Pärnu bis Narva aussieht wie am Tage des Abzugs der Sowjetfunktionäre und der Einhei-



Abb. 18 Hecktrawler für den Nordseefang (in Sääre/Hiiumaa).



Abb. 19 Zum Abwracken bestimmter 24-m-Kutter in Lehtma.



Abb. 20 Wachtürme am Tor der ehemaligen Fischereikolchose von Kär-gessaare.

ten der Rotbannerflotte: Beim Strandspaziergang in der Abenddämmerung stolpert man ständig über Betonklötze, Stacheldraht und verrostete Trümmer von Wachtürmen, und im verlassenen Betriebs-Ambulatorium einer liquidierten Kutterkolchose kann man in Bergen von waserdicht verpackten Medikamenten und Verbandmaterialien wühlen. Ein paar Schritte weiter stößt der forschende Besucher dann auf ein Bootswrack, dem jeder Kenner der Materie die Herkunft aus der Bootswerft von Rostock-Gehlsdorf und das Baujahr um 1950 ansieht.

Auf der Insel Hiiumaa gab es seit den 1950er Jahren eine Kolchose für die Kutterfänge in der Ost- und Nordsee. Nach 1992 wurde dieser Betrieb in 22 private Kleinst-Genossenschaften aufgesplittert, von denen bis heute noch zwei überlebt haben. Sie verfügen über modernes, passendes Gerät zum Fang an den Stränden und in der mittleren Ostsee: ein paar kleine Heckfänger sowie eine Menge offener Holz-, Stahl- und Plastikboote unter 8 m Länge, ausgerüstet mit modernen Dieseln oder mit japanischen Außenbordmotoren. Gefischt wird mit Reusen und



Links Abb. 21 Kunststoffboot für die Strandfischerei in Kärgeassaare.

Oben Abb. 22 Fischtransporter nach der Ukraine (in Nasva).

Netzen, und nebenher bemüht man sich, die einstweilen noch ziemlich selten einlaufenden ausländischen Segeljachten mit frischem Fisch zu erfreuen oder sie mit kleinen Handreichungen zufriedener zu machen. Die Fänge werden in der »Zentrale« abgeliefert, wo sich an den Kennzeichen und Beschriftungen der parkenden Kühllaster ablesen lässt, dass diese von weither stammen: aus der Ukraine und Weißrussland, aber auch aus der Slowakei und aus der Schweiz.



Abb. 23 Kleinkutter vom Nordstrand bei Liimala.

Das alles sieht nach solider Betriebsamkeit aus. Beim Weiterfahren stößt man dann – auch auf der Nachbarinsel Saaremaa – auf neu erbaute Hallen von Bootswerften sowohl für Stahl- und Kunstfaser-Jachten als auch für die Fertigung von bewusst traditionell gehaltenen Holzbooten. So wird rasch klar: Der Neubeginn basiert hier auf dem Guten, das Alt-Estland einst im Ostseeraum weithin bekannt gemacht hat.

Doch eben diese Feststellung muss den Forscher immer wieder sehr schmerzlich berühren, weil sie in Erinnerung ruft, wie tief die Wunden waren, die man dieser Seefahrer- und Fischerbevölkerung zugefügt hat. Man trifft wirklich kaum ein »Haus am Meer«, in dem von einem dort verbliebenen Altbewohner nicht beklagt wird: »Unser Sohn? Der ist 1945 auf einem deutschen Schnellboot mitgeflüchtet. Vor Ösel wurden sie von Flugzeugen angegriffen und das Boot ging unter ...«, oder: »Mein Mann? Der war damals gerade Maschinist auf der Fähre nach Dagö geworden. Sie haben ihn von Bord weg verhaftet und weit, weit nach Sibirien verschleppt. Dort wird er wohl umgekommen sein: Post habe ich nie bekommen und einen Totenschein auch nicht ...«

Ob die beiden fundamentalen Sektoren des estnischen maritimen Arbeitslebens – Fischerei und Seefahrt – jemals wieder größere Bedeutung erlangen werden, ist schwer zu prognostizieren. Unzweifelhaft kann das aber für den dritten Sektor vorausgesagt werden: für den Seebäderbetrieb, dessen Wurzeln in dieser Region bis 1825 zurückreichen, und zwar für Haabsalu, für Pärnu und für Narva. Haabsalu galt einst sogar als Seebad der Zarenfamilie und durfte auch Tschaikowski zu seinen Kurgästen zählen. In der Gegenwart hat sich die landschaftlich reizvollere Nordküste (zwischen Maardu und Narva) sehr vehement in diese Kette eingereiht. Dort entstehen alljährlich neue Campingplätze, Ferienhaus-Siedlungen, Kurhotels, Sanatorien und »Kulturparks«, und es werden immer mehr traditionelle Urlauberbeschäftigungen reaktiviert, wie beispielsweise der Forellenfang. Neu hinzu kamen das Tauchen und das Surfen sowie die »geführten Besuche« im nordregionalen »Gruselkabinett«, dem Museum des einstigen Uranbergbaus von Jõhvi und Kohtia.



Abb. 24 Bootswinde zum Vermieten an Jachtsegler.

Abb. 25 Kleinfischerboot vom Nordstrand.



Abb. 26 Ausgediente Treibstofftanks in einer ehemaligen Nordstrand-Kolchose.

Die russischen Küsten

Die Region Kaliningrad

Für den Wissenschaftler, der die Entwicklung der maritimen Gegenwartskultur erforscht, erweisen sich die Strandbereiche der russischen Region Kaliningrad ebenso wie die Küsten der Nawa-Mündung als hochinteressante Landschaften, sind es doch die einzigen Ostseeküsten, deren zeitgenössische maritime Kultur auf einem grundlegenden ethnischen Bevölkerungswandel in der Gegenwart beruht – mit einem Ablauf, der Beachtung verdient.

An den Stränden zwischen der Frischen Nehrung und dem Kurischen Haff begann diese Entwicklung Ende April 1945, unmittelbar nach den letzten Kampfhandlungen um Baltijsk/Pillau. Von der ersten »stillen« Stunde an übernahm das sowjetische Militär die örtliche Verwaltung, deren Hauptaufgabe darin bestand, für das Wohl der Truppe zu sorgen. Die frühen Kontakte zwischen den verbliebenen Deutschen und den russischen Siegern dürften daher noch ganz wesentlich von Feindvorstellungen geprägt gewesen sein. Mit Sicherheit wurde der Alltag im Strandbereich allein unter dem Gesichtspunkt der Marineversorgung geordnet: *Schon zwei Monate nach Kriegsende haben wir einige, wie durch ein Wunder unversehrt gebliebene und inzwischen reparierte Fischerboote ins Meer gelassen. Dann wurde ein Kooperationsgewerbe gegründet.*³

Während man also am Seestrand und auf den beiden Haffen die Fischerei organisierte, wurde in Königsberg am 8. Juni 1945 die altbekannte und berühmte Schichau-Werft wieder in Betrieb genommen, um mit der Reparatur kriegsbeschädigter Schiffe zu beginnen. Nach der Räumung des Königsberger Seekanals von Wracks und Minen konnte im Herbst auch der Umschlag im hauptstädtischen Hafen wieder aufgenommen werden.

Im Januar 1946 bildete die Militärverwaltung für den Königsberger »Oblast« (Region) 30 »Sowchosen«, Staatsbetriebe mit Offizieren als »Chefs« und deutschen Arbeitskräften: *Dort, wo die Menschen gemeinsam lebten und arbeiteten, wichen die Angst und das Misstrauen, und gegenseitige Hilfe und sogar Freundschaften traten an deren Stelle.*⁴ Es ist nicht ausgeschlossen, dass zu diesen 30 Sowchosen bereits die Fischereibetriebe von Rybatschij/Rossitten (mit Zweigstellen im Nachbardorf Morskoje/Pillkopen sowie in dem gegenüberliegenden Memel-deltadort Pritschalnij/Preil) und von Mamonowo/Heiligenbeil mit dem Hafen in Uschakowo/Brandenburg gehört haben, die noch heute existieren. Anfang April 1946 übernahmen dann die russischen Fachministerien die Verwaltung des Kaliningrader Gebietes, und es wurde einiges getan, um das Verhältnis zwischen den beiden Bevölkerungsgruppen zu normalisieren: Man richtete »Deutsche Klubs« ein, die »Neue Zeit« wurde als deutschsprachige Zeitung herausgegeben, der Rundfunksender brachte ein deutsches Teilprogramm, und endlich wurden auch Lebensmittelkarten an die noch etwa 110 000 »Regionsdeutschen« ausgegeben.

Im August 1946 setzte dann eine von der Moskauer Unionsregierung angeordnete Kampagne für die Umsiedlung von Bewohnern der Teilrepubliken Russland und Weißrussland nach Ostpreußen ein. Bis 1953 kamen auf diese Weise fast 200 000 Neubürger in das Kaliningrader Gebiet, darunter auch Fischer und Seeleute, beispielsweise vom Peipus- und vom Ilmensee sowie vom Asowschen Meer und aus dem Wolgadelta. Diese »Neuen« schlossen sich teils den deutsch geprägten Fischerei-Sowchosen an den beiden Haffen an, teils gingen sie – und zwar Männer wie Frauen – an Bord der Trawler und der Verarbeitungsschiffe der in ihrer Gründungsphase befindlichen »Ozeanischen Fangflotte« mit Reedereisitz in Kaliningrad und Heimathäfen in Svetlyi/Zimmerbude sowie in Pionerski/Neukuhren. Ein traditioneller Fischfang an den ostpreußischen Außenküsten war aus »Sicherheitsgründen« verboten.

Das sich damals allmählich entwickelnde deutsch-russische Zusammenleben, und damit die Entwicklung einer maritimen Gemeinschaftskultur, hat jedoch nur sehr kurze Zeit gedauert:

1948 wurde von Stalin die Aussiedlung der im Kaliningrader Oblast verbliebenen Deutschen befohlen. Sie erfolgte dann im Zeitraum bis 1951. Die Altbewohner mussten gehen – wie aber lief der Betrieb im seewirtschaftlichen Bereich von Russlands neuer »Außenstelle« weiter, und welche Veränderungen brachte das für die zeitgenössische Kultur?

Die Russifizierung der Kaliningrader Region hatte mit der »von Amts wegen« verordneten Änderung der Orts- und Gewässernamen begonnen: aus der Deime wurde die Dejma, aus der Gilge die Matrosowka, aus Nemonien Golovkino, aus Sarkau Lesnoje und aus Rossitten Rybatschij. Das ließ sich mit leichter Hand vom Schreibtisch aus erledigen. Doch wie kam man an diesen »umgetauften« Plätzen und in den neu gewonnenen Gewässerrevieren mit der Fischerei, mit der Schifffahrt und dem Hafenbetrieb zurecht? Klarheit dürfte über ein für den gesamten Umbruch wichtiges Faktum bestehen: Es war die russische Sprache, die das Leben und Treiben der »Alten« wie der »Neuen« allmählich miteinander verschweißt hat. Leider finden sich in den jüngeren Publikationen nur äußerst karge konkrete Aussagen über das »maritime Leben« in den Jahren ab 1950, wie zum Beispiel diese: *In unserer Brigade (der Fischer von Rybatschij) waren 16 Leute; 12 davon waren junge Frauen, oder: Die religiösen Feiertage wurden eingehalten. Nicht einmal auf das Haff fuhr man dann zum Fischen hinaus.*⁵

Mitunter findet sich ein Foto, das von der Improvisations»kunst« des Fischervolkes Zeugnis ablegt, wie zum Beispiel von der Autofähre über den Friedrichsgraben in Golowkino/Nemonien, die aus einem Stahl-Fischkutter samt längsseits gekoppeltem Holzprahm bestand. Die Seewirtschaft, die ozeanische Fabrikfischerei – mit 500 oder 600 Schiffen – und allem voran der Marinebetrieb unterlagen strikter Geheimhaltung. Selbst das Seebäderwesen stand anfangs unter behördlicher Geheimniskrämerei: *Es war (der Kaliningrader Jugend) verboten, in die heutigen Kurorte Swetlogorsk/Rauschen und Selenograd/Cranz zu fahren – ohne Passierschein.*⁶ Lediglich der Bau eines Kinder-Ferienlagers in Morskoje/Pillkopen auf der Kurischen Nehrung wurde publik gemacht, und aus Berichten nach 1990 erfährt man, dass es in den beiden altbekannten Samland-Badeorten zwischen 1970 und 1980 einen regelrechten Seebade-Boom gegeben hat.

Zusammengefasst lässt sich sagen: Die sozialistische Planwirtschaft hat mit Sicherheit auch eine Menge gänzlich neuer Elemente in die zeitgenössische maritime Kultur der Kaliningrader Region eingebracht, und das nicht allein mit der alljährlichen Feier des »Tages der Fischer« oder mit dem in den Kreisen der »Fänger« nahezu weltweit bekannten »Hotel Mama der Hochseependler« im 1929 erbauten Königsberger Nordbahnhof. Die Planwirtschaftler verdeckten sie aber sehr sorgsam unter dem Schleier ihrer Geheimhaltungsmanie. Die Dimensionen dieser »Textilie« werden wahrnehmbar, wenn man daran erinnert, dass mit ihr – kartografisch gesehen – die bei Pribrežnoje von Riesenbaggern geschaffene Haff-Lagune verhüllt werden konnte, die der Sand- und Kiesgewinnung zum Wiederaufbau von Kaliningrad gedient hat und heute von Anglern, Paddlern und Surfern genutzt wird – eine gut versteckte maritimkulturelle Novität!

Nach dem Zerfall der Sowjetunion (1991) begann dann ein zögerlich anlaufender Öffnungsprozess, der unter anderem zur Gründung von maritimen Museen sowie zum Erscheinen der Kaliningrader deutschsprachigen Zeitung »Königsberger Expreß« geführt hat. Besonders dieses Blatt erweist sich als äußerst nützlich für die Erkundung der regionalen Kulturveränderungen in der Gegenwart. Zum Beispiel erfährt man nun vom individuellen Eis-Angeln auf dem Kurischen Haff, von der gesetzwidrigen, doch intensiv betriebenen Bernsteingewinnung im östlichen Samland sowie vom Produktionsbeginn auf der Ölbohr-Plattform vor Pionerskij/Neukuhren (2004). Die korrekte Berichterstattung im »Expreß« lässt erkennen, dass die Kaliningrader Region ganz allmählich, aber konsequent den Novationen der Maritimkultur an den Küsten von Polen bis Estland folgt – auch im Sektor des Seebäder- und Seesportwesens, wobei es nicht nur um den Neubau von Fünfsterne-Kurhotels, Sanatorien, Pensionen und Bungalow-Siedlungen

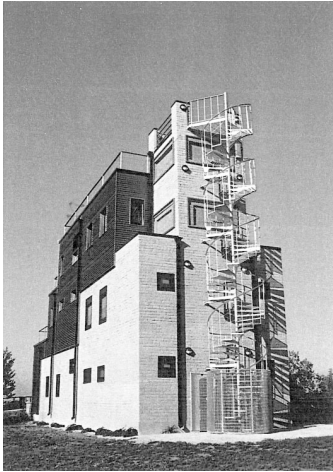


Abb. 27 Sanatoriums-Neubau in Toila.



Abb. 28 Hafenmeisterei und Jachtclubhaus von Kaberneeme.

rund um Cranz und Rauschen geht, sondern auch um die Erschließung des »Neulandes« bei Gurjowsk/Neuhäuser und um die Gründung der ersten Surf- und Segelsportschule auf der endlich entmilitarisierten Nordspitze der Frischen Nehrung.

An der Newa-Mündung

1968 erschien in Finnland, von Greta Karste-Likkanen verfasst, eine hervorragende Darstellung der maritimen Kulturentwicklung im Seegebiet um Leningrad. Bedauerlicherweise blieb diese Studie in Fachkreisen fast unbeachtet. Der Titel des deutschen Resümees macht klar, dass es der Autorin um den regionalen Kulturwandel vom *ausgehenden 19. Jahrhundert bis 1918* ging, speziell um die Neuerungen in den Bereichen Arbeit, Freizeitgestaltung, Warenhandel und Transportwege, Sprache und nonverbale Kommunikation. Karste-Likkanen kam zu dem Schluss: *Die Bräuche zweier Jahrhunderte, auch wenn diese von äußerem Zwang diktiert gewesen sein mögen, waren so stark in das Bewußtsein des Volkes eingedrungen, daß es wirklich eigene Wege waren, die man dort ging.*⁷

Der oben genannte Zeitabschnitt dürfte somit gut erkundet sein, und weil eine andere Autorin, die Leningrader Ethnologin Natalia Schlygina, kurz zuvor (1966) dafür gesorgt hatte, dass man auch über den maritimkulturellen Wandel bis 1940 – zumindest in Umrissen – informiert ist⁸, darf nun mit Recht gefragt werden, wie es heutigentags an diesem Ostseeküstenabschnitt um eventuelle maritimkulturelle Novationen bestellt ist.

Wichtige Grundlagen moderner Wandlungen – beispielsweise die Urbanisierung, die Industrialisierung und die Russifizierung der dort bis zur deutschen Belagerung (1941-1943) noch nachweisbaren finno-karelischen Woten und der estnischen Ižoren – sind seit langem gut wahrnehmbar und mithin allgemein bekannt geworden. Die von Karste-Likkanen beschriebenen kulturellen »Umschlagplätze« und Kontaktbereiche dürften wohl sämtlich dem Hitlerkrieg zum Opfer gefallen sein. Alte Gewerbe wie die Flößerei und die Küsten-Frachtschiffahrt sowie der traditionelle, handwerklich betriebene Bootsbau haben schon lange ihr Ende erreicht, und die Küstenfischerei mit offenen Motorbooten oder mit (bis zu 18 m langen) Kuttern ist bedeutungslos geworden, zumal diese Fänge aus der Deltabucht von den städtischen Käufern der Geschmacksklasse »Hafenabwässer« zugerechnet werden. Dennoch lassen sich im Panorama

der russischen »Perestrojka«-Veränderungen auch hier kleine regionale Besonderheiten finden, die den Ethnologen interessieren, weil sie dem Bild der Weltkulturentwicklung den nötigen Lokalkolorit verleihen.

Unbeirrt durch Geschmacksklassifizierungen von Seiten der Verbraucher ist während der »offenen« Jahreszeiten südlich der St. Petersburger Einfahrtsrinne ständig eine ansehnliche Flotte von »Sozialfischern« am Wirken: in gestakten offenen Holzgefäßen von prahmartiger Gestalt. Das Selbstbaumaterial für diese »Vierkanter« stammt aus den Kistenfabriken der Region, denn: »Jedes andere Boot würde über Nacht gestohlen werden.« Die »Sozialen« fischen mit Handangeln. Winters stehen dann Tausende von ihnen im gleichen Küstenabschnitt, jeder neben seinem privaten Bohrloch ...

Beim Hafenebetrieb wurde der Terminal für die Container-Feeder unlängst nach Kronstadt verlegt, während das Öl-Bunkerlager für die 3000-t-Binnentanker der Wolga/Ostseeroute noch im Stadtgefülle verblieb. Kronstadt überrascht, ähnlich wie Baltijsk vor Kaliningrad mit seinem besonderen Charme als Basis der Rotbannerflotte, vornehmlich die jüngeren Seeleute aus westlichen Gefilden: inklusive Marine- und Funkverkehrsmuseum sowie den Porträts in der »Straße der Besten«.

Ein weiterer Kurzbericht macht auf eine andere Besonderheit aufmerksam: Unser Landgang hatte sich ziemlich ausgedehnt: Mitternacht war längstst vorüber, als der Chief den Kneipenwirt bat, für uns ein Taxi zu besorgen. »Richtiges Taxi?«, meinte der. »Wollt Ihr über Finnland fahren? Das wird teuer, Jungs! Alle Brücken stehen hoch – bis vier! Wassertaxi kommt sofort ...« Tatsächlich, an der nächsten Brücke wartete ein umgebauter Fischkutter, spezialisiert auf nächtlichen Nawa-Transfer. Der Wirt hatte uns über die Geschichte aufgeklärt: Tagsüber halte dieser »Chauffeur« Vorlesungen an einem Technikum und nachts bringe er Touristen über die Nawa-kanäle. Damit habe er zur »Jubelfeier« (2003) angefangen, als sich damals die Luxusliner gegenseitig an den Bordwänden rieben. Ärgerlich war dabei nur, dass die dollarschweren Auslandsgäste nach Mitternacht nicht mehr in die Kojen kommen konnten, dieweil »Brückenzeit« war ...⁹ Die kurzen Beispiele müssen genügen, um zu zeigen, dass maritimer Kulturwandel sich jetzt auch an der Nawa erkennen lässt.

Anmerkungen:

- 1 Ludmila Terentjewa: Fischersiedlung und Fischerhaus in Lettland. In: Reinhard Peesch und Wolfgang Rudolph (Hrsg.): Kolloquium Balticum Ethnographicum 1966. Vorträge und Berichte der internationalen Tagung in Berlin und Stralsund. Berlin 1968, S. 151-169.
- 2 Arved Luts: Die Beziehungen der nordestnischen Küstenbewohner in Finnland. In: Peesch/Rudolph (wie Anm. 1), S. 75-84. – Siehe auch H. Moora und A. Viires: Abriß der estnischen Volkskunde. Tallinn 1964; ferner Jakob Steffenson: Båtar på Runö. Uddevalla 1987.
- 3 Eckhard Matthes: Als Russe in Ostpreußen. Sowjetische Umsiedler über ihren Neubeginn in Königsberg nach 1945. Ostfildern 1999, S. 302.
- 4 Beate Schlanstein (Hrsg.): Als die Deutschen weg waren. Berlin 2006, S. 46 und 264.
- 5 Matthes (wie Anm. 3), S. 199, 203 und 302.
- 6 Ebd., S. 211.
- 7 Greta Karste-Likkanen: St. Petersburg im Leben der Karelischen Landenge. In: Kansatieteellinen arkisto 20, 1968, S. 300-322.
- 8 Natalia Schlygina: Die wirtschaftlichen Verhältnisse und die Assimilation der wotischen und ižorischen Bevölkerung um die Jahrhundertwende. In: Jahrbuch für Volkskunde und Kulturgeschichte 32, 1989, S. 121-131.
- 9 Briefliche Mitteilungen.

The Development of Maritime Culture on the Southern and Eastern Coast of the Baltic (1920-2000) – Part 2

Summary

This article represents the second instalment in the publication of the results of research carried out on new structures and phenomena of cultural development on the eastern Baltic Sea coast. Part 2 presents the material derived from the studies of Latvia, Estonia and Russia. The focus here is on the changes taking place in the fishing, coastal shipping, harbour and seaside resort / tourism industries in the coastal area between Liepaya and Narva as well as in the region of Kaliningrad and in the Neva river delta (in the period between 1920 and 2000). The ethnographic/cultural-historical research was carried out between 2005 and 2007.

Changements culturels maritimes sur les côtes sud et est de la Baltique (1920-2000) – 2^{ème} partie

Résumé

La suite de la parution des résultats de la recherche sur les nouvelles structures et nouveaux phénomènes du développement de la culture maritime, observés sur la côte de la Baltique orientale, se penche ici sur le matériel de recherches effectuées en Lettonie, Estonie et Russie. Les changements qui se sont produits dans les secteurs de la pêche, du cabotage, des activités portuaires et balnéaires entre Liepava et Narva, ainsi que dans la région de Kaliningrad et dans le delta de la Neva entre 1920 et 2000, y sont traités. Cette recherche à la fois ethnographique et historico-culturelle a été effectuée durant les années 2005 à 2007.