

### Küstenfahrgastschifffahrt in Mecklenburg-Vorpommern: zur Entwicklung der kleineren Reedereien seit 1990

Steusloff, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Steusloff, W. (2002). Küstenfahrgastschifffahrt in Mecklenburg-Vorpommern: zur Entwicklung der kleineren Reedereien seit 1990. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 25, 425-448. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-68187-1>

#### 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 STEUSLOFF

## Küstenfahrgastschifffahrt in Mecklenburg-Vorpommern

Zur Entwicklung der kleineren Reedereien seit 1990

Mit der Öffnung der innerdeutschen Grenze am 9. November 1989 begann bereits im noch geteilten Deutschland auch für die Fahrgastschifffahrt ein neues Kapitel, das in vielfacher Hinsicht sehr schnell mit deutlichen Veränderungen in diesem Bereich der Schifffahrt verbunden war und bis heute geblieben ist. Das gilt für die etablierten größeren Reedereien ebenso wie für die seit 1990 gegründeten Unternehmen in ihren Bemühungen um Anteile und um die Behauptung in dem nicht neuen, aber neuerdings wieder hart umkämpften Revier: dem Fahrtgebiet entlang der Küste von Mecklenburg-Vorpommern und darüber hinaus in dänische und polnische Gewässer in Verbindung mit den lukrativen Angeboten von zollfreien Waren an Bord.

Vorausgegangen war ein gravierender gesellschaftlicher Umbruch mit fundamentalen Veränderungen von Eigentumsverhältnissen und der Beendigung des in der DDR bis dahin herrschenden Wirtschaftssystems. Diese Entwicklung führte in kürzester Zeit zu erheblichen ökonomischen, sozialen und kulturellen Wandlungen, deren Dokumentation an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern zwischen Dassow im Westen und Ahlbeck, Kamminke und Altwarp im Osten vor allem im Hinblick auf die maritimkulturelle Entwicklung als volkskundliches Pflichtprogramm angesehen und absolviert wird.<sup>1</sup> Als Schwerpunktbereiche gelten dabei die regionale Kleinschifffahrt, die Küstenfischerei, das weitere maritime Handwerk und Gewerbe, maritimberufliche Migrationen, das kulturelle Hafenumfeld, die wesentlichen wasserseitigen Freizeitaktivitäten sowie die heutige maritime Bilderwelt in den Küstenorten. Aus dieser Vielfalt soll hier als Ergebnisbeispiel die Fahrgastschifffahrt an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern vorgestellt werden, deren jüngste Entwicklung beachtliche Veränderungen deutlich werden lässt. Das betrifft vor allem die unternehmerischen Aktivitäten, aber nicht allein die Gründungen, Joint-ventures, Fusionen, Übernahmen und Liquidationen von Schifffahrtsunternehmen sowie die An- und Verkäufe der einzelnen Fahrgastschiffe, deren technische Daten und Lebensläufe. Wenigstens gleichermaßen relevant erscheinen dem Maritimethnologen die beruflichen Viten und die Herkunft der Reeder vor dem Erwerb eines eigenen Fahrgastschiffes wie auch die Motivationen zu einer solchen unternehmerischen Entscheidung, desweiteren die Personalstrukturen der einzelnen, oft kleinen Unternehmen, die Wirkungsmechanismen im Wettbewerb (von Förderungen und Erfahrungsvermittlungen bis zu Behinderungen und unseriösen Geschäftspraktiken) oder die traditionellen wie auch die innovativen Konzeptionen und Angebote im Bemühen um bestmögliche Auslastungen der eigenen Schiffe.

Die aus Mecklenburg und Vorpommern stammenden neuen Schiffseigner hatten seit 1990 auf ihren ersten Schritten in die berufliche Selbständigkeit die wesentlichsten unternehmerischen Grundkenntnisse und Spielregeln recht schnell zu erlernen, denn vorherige Erfahrungen

in dieser Branche gab es nicht, weil privatwirtschaftliche Aktivitäten in der DDR nur auf die unterste Ebene begrenzt und nur in kleinstem Rahmen geduldet waren, und auch nur dort, wo die staatliche »Volkswirtschaft« im wesentlichen davon unberührt blieb oder wo deren dirigistische Obrigkeit solche Leistungen als zweckmäßige und mitunter sogar als erforderliche Ergänzung erachtete. Aber es handelte sich über Jahre um weit mehr als ein geduldetes wirtschaftliches Komplement, denn private Aktivitäten waren bereits vor der Gründung des ostdeutschen Staates dringend notwendig und gefragt. So haben gleich nach Kriegsende in der sowjetischen Besatzungszone hervorragende privatwirtschaftliche Initiativen zur Wiederaufnahme und zum Ingangkommen der Fracht- und Passagierschifffahrt in den Nahverkehrsbereichen geführt. Dazu gehörten neben etwa 50 privaten Küstenschiffseignern die Genossenschafts-Reederei Hiddensee GmbH in Vitte (gegründet 1919, nach Kriegsende mit den Fahrgastschiffen SWANTI und INSEL HIDDENSEE), die Saßnitzer Dampfschiffs-Gesellschaft mbH (gegründet 1901, nach Kriegsende mit den Schiffen SELLIN und BINZ), die Fährgesellschaft Altefahr sowie die Reedereien Alwert in Wiek/Rügen (MS NAUTILUS), Krusemark in Barth (Motorschiffe WALTER und ONKEL FRITZ) und Steinhagen in Kirchdorf/Poel (MS INSEL POEL). Doch die bitteren Auswirkungen und Folgen der sich immer deutlicher abzeichnenden kommunistischen Verhältnisse bekamen die privaten Schiffseigner spätestens mit der Teilung Deutschlands und der am 15. Oktober 1949 erfolgten Gründung der DDR zu spüren: Laut Verfassung der DDR wurden »Seeschifffahrt und Seehandel« zu Staatsmonopolen erklärt und staatliche Unternehmen – in diesem Falle die nur wenige Tage später am 27. Oktober 1949 gegründete »Deutsche Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale« (DSU) – übernahmen das Ruder. Aber trotz aller Privilegien fehlte es an Transportkapazität, so daß weiterhin private Reeder gefragt waren. Deren Handlungsraum blieb jedoch weitestgehend eingegrenzt und kontrolliert, und unter diesen Verhältnissen war auch ein im Juni 1950 unternommener Versuch der Saßnitzer Dampfschiffs-Gesellschaft, den Fahrgastbetrieb im Rügenbäderdienst noch einmal ins Leben zu rufen, zum Scheitern verurteilt. Nach dem Verlust ihres letzten Bäderschiffes, der SELLIN<sup>2</sup>, ging dieses Unternehmen 1950 in die Liquidation.

Gemäß der »Anordnung über die Organisation der volkseigenen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebe vom 22. Dezember 1956« wurde wenige Tage später, am 1. Januar 1957, der VEB (=Volkseigene Betrieb) Fahrgastschifffahrt »Weiße Flotte« mit Sitz in Stralsund gegründet und für den Großteil des Ausflugs- und Liniendienstes entlang der DDR-Küste zuständig – im Gründungsjahr 1957 zunächst mit zehn Schiffen. Aber es gab weiterhin kleine private Schifffahrtsunternehmen mit zumeist nur einem Fahrzeug im Personen-Nahverkehr oder im Ausflugsverkehr, und das war staatlicherseits Grund genug, auch in dieser Hinsicht aktiv zu werden: Mit der »Verordnung über die Bildung halbstaatlicher Betriebe vom 2. März 1959« wurden diese Unternehmen durch behördliche Anweisung gezwungen, den Einsatz ihrer Fahrzeuge mit der Weißen Flotte Stralsund *vertraglich zu binden* (d.h. sich nach dirigistischen Vorgaben zu richten). An der Westküste Rügens gaben die letzten privaten bzw. genossenschaftlichen Reedereien auf. Zu ihnen gehörte auch die 1919 in Vitte gegründete Genossenschafts-Reederei Hiddensee GmbH als größtes nichtstaatliches Schifffahrtsunternehmen. Alle Fahrzeuge (MS INSEL HIDDENSEE, DS SWANTI, MS HOFFNUNG) und das Personal wurden 1960 von der Weißen Flotte übernommen, deren Schiffsbestand auf diese Weise um drei Fahrzeuge wuchs. Zudem stellte sich die besonders lukrative Verbindung zur Insel Hiddensee für die Weiße Flotte nunmehr konkurrenzlos dar. Andere Unternehmen fügten sich dem Zwang der »vertraglichen Bindung«. Neben Eignern von Motorbooten und Motorseglern nennt Rothe für 1964 u.a. Paul Hahn (Rostock) mit MS UNDINE, Karl Heidemann (Baabe/Rügen) mit MS HERTA I, den Rat der Stadt Anklam mit MS PEENE, das Eisenhüttenkombinat Stalin (Eisenhüttenstadt, Erholungsheim Lauterbach/Rügen) mit MS STALINSTADT, Friedrich Röschke (Göhren/Rügen) mit MS GLÜCKAUF, Hans Damp (Baabe/Rügen) mit MS HILDEGARD, den Rat der Stadt Demmin mit MS

BRANDENBURG, Hermann Krüger (Eggesin) mit MS MARGARETE, Willi Haase (Binz/Rügen) mit MS HANSA, Karl-Heinz Jürgens (Wieck/Darß) mit MS FORTUNA, den Rat der Stadt Ueckermünde mit den Motorschiffen UECKERMÜNDE, ELLI II und KARL-HEINZ sowie Emil Messerschmidt (Born/Darß) mit MS HEIDI.

1990 gab es nur noch zwei Vertragspartner der Weißen Flotte: Rainer Möller aus Warnemünde hatte 1982 von dem ebenfalls aus Warnemünde stammenden Ewald Malcherzyk das 46 Jahre alte hölzerne Motorboot KÄPP'N BRASS übernommen, mit dem er am 1. Dezember 1982 sein Unternehmen »Fahrgastschiffahrt Käpp'n Brass« gründete und Hafenrundfahrten vom Alten Strom aus anbot. In Born auf dem Darß hatte 1985 der aus der Handelsschiffahrt (DSR) kommende Wolfgang Rasche von seinem Schwiegervater Emil Messerschmidt das Motorschiff HEIDI (II), Baujahr 1927, und damit einen Anteil an der Personenschiffahrt auf dem Bodstedter Bodden übernommen – selbstverständlich in »Vertragsgemeinschaft« mit der Weißen Flotte. Zu den wenigen, die sich in der DDR mit einem (!) Kleinstfahrzeug wirtschaftlich wieder selbständig machen konnten, gehörte auch Dieter Schütt aus Rostock: Seit 1. Januar 1977 selbständig, pendelte er mit seiner Barkasse DIETER auf der Warnow zwischen dem Gehlsdorfer Ufer und der Neptunwerft, allerdings nicht für Ausflügler, sondern für Werftarbeiter im Berufsverkehr, und sogar ohne vertragliche Bindung mit der Weißen Flotte. So dezimiert und übersichtlich zeigten sich die staatlich kontrollierten privaten Aktivitäten in der Fahrgastsschiffahrt an der Küste von Mecklenburg und Vorpommern bis zur Novembermitte 1989.

Der euphorisch gefeierten Grenzöffnung am 9. November 1989 und der einsetzenden gewaltigen touristischen Reisewelle auf Straßen und Schienen folgten recht schnell auch wasserseitige Aktivitäten. Die gestalteten sich hinsichtlich des Schiffsverkehrs zwar sehr einseitig, aber doch nicht ganz ohne Aufgabenteilung: Schnellstens reagierte auf den gesellschaftlichen Umbruch und die neuen Reisemöglichkeiten die Flensburger Reederei Seetouristik GmbH & Co., die seit dem 18. November 1989 Fahrten ab Wismar mit dem MS FEHMARN I und seit dem 25. November 1989 ab Warnemünde mit dem MS KÄPT'N BRASS nach Travemünde und zurück anbieten konnte. Deren Tochterunternehmen, die Bäder-Reederei Heiligenhafen, hatte seit dem 25. November 1989 an Wochenenden MS MOMMARK zwischen Wismar und Heiligenhafen im Einsatz. Außerdem bot die Reederei Seetouristik mit ihrem Flaggschiff BALTIC STAR von Warnemünde aus Fahrten in See an. Zur Aufgabenteilung gehörte andererseits, daß der VEB Schiffsmaklerei in Zusammenarbeit mit diesen durch ihn vertretenen Reedereien für die genannten Reisen Werbung betrieb, der VEB Fahrgastschiffahrt Weiße Flotte an seinen Kiosken den Fahrkartenverkauf übernahm und die Grenzbehörde der DDR sich mit der Abfertigung der Fahrgäste (Visakontrollen) beschäftigte. Das waren vom 18. November 1989 bis zum Jahresende allein auf den beiden Seetouristik-Schiffen von Warnemünde und Wismar nach Travemünde und zurück immerhin knapp 19 000 DDR-Bürger.<sup>3</sup>

Bereits im winterlichen Februar 1990 wurde das Angebot von Tagestouren erweitert: seit dem 14. Februar durch Fahrten von Warnemünde nach Burgstaaken/Fehmarn, ab April von Warnemünde und von Wismar zum ostholsteinischen Neustadt und zurück, angeboten von der Bäder-Reederei Heiligenhafen. Einen weiteren Monat später, am 8. Mai 1990, trat auch ein Schiff des VEB Fahrgastschiffahrt Weiße Flotte auf einer dieser hochfrequentierten Routen in Erscheinung. MS SEEBAD AHLBECK steuerte von Warnemünde nach Heiligenhafen, weitere Fahrten waren für jeden Dienstag und Freitag angekündigt. An den Wochenenden fuhren die oben genannten Reedereien. Auch sonst ließ die seit dem 1. Juli in eine GmbH umgewandelte, von der Treuhandanstalt verwaltete und zum Verkauf angebotene Weiße Flotte hinsichtlich ihrer geschäftlichen Aktivitäten eine auffällige Zurückhaltung erkennen – davon ausgenommen blieb der Fährverkehr auf der Warnow, zwischen dem nördlichen und dem südlichen Anleger der Wittower Fähre auf Rügen sowie zwischen Stralsund, Schaprode und der Insel Hiddensee. Gleichzeitig liefen Verkaufsverhandlungen bis Ende Februar 1991, in deren Ergebnis die Weiße

Flotte von der kurz zuvor gegründeten Flensburger Förde Reederei Seetouristik GmbH & Co. KG – hinter der die beiden Flensburger Unternehmen Seetouristik GmbH & Co. und Förde Reederei GmbH stehen – rückwirkend zum 1. Juli 1990 übernommen wurde. Laut Pressemitteilung sollten von den 45 Schiffen der Weißen Flotte 14 im Einsatz bleiben und 31 entweder verkauft oder verschrottet werden, da sie überaltert und nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben seien. Mitgeteilt wurde auch, daß der neue Reeder seine reichen Erfahrungen einbringen wolle, um den bisherigen Touristik- und Ausflugsverkehr auszuweiten.<sup>4</sup>

Die Entwicklung der Weißen Flotte im Laufe der folgenden Jahre läßt jedoch eher eine Umdisponierung erkennen: einerseits die Orientierung auf lukrative Fährlinien (Warnow, Strelasund, Wittower Fähre, Hiddensee), Ausflugsfahrten mit zollfreien Einkaufsmöglichkeiten (seit 1996 auch mit Hochgeschwindigkeits-Katamaranen nach Dänemark und Polen) und die Dominanz im Fahrtgebiet Hiddensee (mit Gründung des Tochterunternehmens Reederei Hiddensee GmbH im Dezember 1994), andererseits die Aufgabe von Standorten in Wismar, Rostock, Warnemünde (mit Ausnahme des Fährverkehrs auf der Warnow), Greifswald und Wolgast. Nach einer sehr großzügig klingenden Begründung sind diese Standorte aufgegeben worden, *um auch anderen privaten Anbietern eine Existenzgründung zu ermöglichen*.<sup>5</sup> Von Treuhand-Bedingungen und Konzessionen ist jedenfalls keine Rede. Doch dessen ungeachtet blieben die Flensburger Tochter Weiße Flotte und die spätere Enkeltochter Reederei Hiddensee Marktführer im Bereich der Fahrgastschiffahrt – 1991 mit 16 Schiffen, neun Linien und 200 Beschäftigten.<sup>6</sup> Zusammenarbeit – wie sie auch immer zustande gekommen sein mag – gibt es teilweise mit konkurrierenden Unternehmen: Mit einem Hiddenseer Wassertaxi-Unternehmen (einer großartigen Idee mehrerer Hiddenseer zur schnellen Personenbeförderung zwischen den Inseln Rügen und Hiddensee), aus deren Gemeinschaft Peter Kronemann mit der Reederei Hiddensee kooperiert, die sehr schnell für sich die Wassertaxifahrt entdeckt hat (»Hiddenseer Taxiring«, seit Juli 1995). Eine teilweise Zusammenarbeit gibt es auch mit dem zweitgrößten Unternehmen in der Küstenfahrgastschiffahrt von Mecklenburg-Vorpommern, der nordfriesischen Insel- und Halligreederei. Dazu gehören die 1998 gegründete Reederei Weiße Flotte Adler GmbH & Co. KG (WFA) und das Gemeinschaftsunternehmen Flying Adler Weiße Flotte GmbH, an dem auch Scandlines beteiligt ist, für Fahrten mit dem dänischen Hochgeschwindigkeitskatamaran ØRNEEN zwischen Rügen, Bornholm und Usedom (Swinemünde) – stets die lukrative Möglichkeit des zollfreien Einkaufs im Blickfeld, die allerdings durch EU-Bestimmungen per 1. Juli 1999 erheblich reduziert worden ist. »Duty-free-Shopping« an Bord gibt es seither nur noch auf Fahrten in Länder, die nicht Mitglied der EU sind, und es bedarf hier wohl keiner weiteren Erläuterung, warum seit dieser Zeit die grenznahen polnischen Hafenorte auf Usedom und am Stettiner Haff noch begertere Anlaufziele geworden sind.

In diesem Revier agiert seit 1992 auch die bereits genannte nordfriesische Insel- und Halligreederei, zunächst mit einem ihrer »Adler-Schiffe«. Ab 1993 folgt eine erhebliche Expansion dieses Unternehmens: Seebrückenfahrten an der Außenküste Usedom seit 1995 (selbstverständlich unter Einbeziehung von Swinemünde auf der polnischen Seite), Fährverkehr zwischen Altwarp und Neuwarp/Nowe Warpno seit 1996, im selben Jahr ein Joint-venture mit der dänischen Reederei DSØ bzw. dem Nachfolger Scandlines und dem Einsatz eines Schnellkatamarans auf der Linie Saßnitz–Swinemünde, seit 1998 in teilweiser Zusammenarbeit mit der Weißen Flotte durch Gründung der Weiße Flotte Adler Linie (WFA). 1999 hat die Insel- und Halligreederei in Vorpommern (einschließlich Oderfahrt von Gartz) zehn Schiffe im Einsatz und 150 Mitarbeiter beschäftigt.

Aber lange vor den Aktivitäten der Insel- und Halligreederei mit ihren »Adler-Schiffen« und der Flensburger Käufer der Weißen Flotte – als noch Tausende DDR-Bürger von Warnemünde und Wismar auf »fröhlichen Wellen« nach Schleswig-Holstein und sogar wieder zurück reisten – wurde bereits im September 1990 eine weitere größere Fahrgastreederei in Vorpommern ak-

tiv: Der Cuxhavener Reeder Cassen Eils gründete das Tochterunternehmen Arkona-Reederei GmbH und bot mit seinem größten Schiff, der für 1000 Fahrgäste zugelassenen FIRST LADY, von Saßnitz aus Fahrten nach Rønne/Bornholm und nach Kopenhagen an. Duty-free-Angebote waren natürlich auch hier ein zusätzliches werbewirksames Mittel. Dennoch mußten rückläufige Passagierzahlen bilanziert werden, die 1994 zum Ersatz der FIRST LADY durch die kleinere FUNNY GIRL führten, bis die Arkona-Reederei zum Saisonende 1997 ihre Fahrten einstellte. Die Auflösung der Reederei erfolgte 1999.

Neben diesen etablierten Reedereien sowie deren Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen sind an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern im Zeitraum von 1990 bis 2002 mehr als 50 (53?) weitere Reedereien bekannt, die ausschließlich Fahrgastschiffahrt betreiben bzw. in der Mehrzahl betrieben haben. Hinzu kommen zwischen Wismar und Wolgast weit über 20 Unternehmen, die zumeist mit ehemaligen Fischkuttern je nach Kundenwunsch entweder Ausflugs- oder Angelfahrten (»Hochseeangeln«) anbieten. Für ostdeutsche Angelfreunde ergab sich damit seit 1990 die völlig neuartige Möglichkeit, ihr Hobby auch auf der Ostsee ausüben zu können, und die wird von vielen Anglergruppen – auch aus dem tieferen Binnenland – gern in Anspruch genommen. Hier kann jedoch umfangsbedingt nur die Entwicklung jener Reedereien knapp umrissen werden, die ausschließlich auf die Fahrgastschiffahrt, also auf Ausflugs- und Linienfahrten, ausgerichtet sind bzw. waren. Diesbezüglich fällt zunächst auf, daß besonders viele Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern gleich nach der Wiederherstellung der Einheit Deutschlands oder sogar noch zuvor im Jahre 1990 gegründet worden sind. Zum einen handelt es sich dabei um Unternehmen von Geschäftsleuten aus den alten Bundesländern. Hinzu kommen in einigen Fällen Ausweitungen oder Verlagerungen der Aktivitäten von bereits bestehenden Firmen an die Küste von Mecklenburg-Vorpommern. Von diesen nahezu 20 (17?) Unternehmen existieren jedoch im Jahre 2002 nur noch fünf:

1. In Ueckermünde die Oderhaff-Seetouristik & Reederei Peters GmbH (gegründet am 13. Mai 1991, seit 1. Januar 1995 Oderhaff-Reederei Peters GmbH & Co. KG): Mit der Reedereigründung durch den Unternehmer Willy Peters aus Rheda-Wiedenbrück/Nordrhein-Westfalen als Neueinsteiger in der Schifffahrtsbranche begann im Mai 1991 am Stettiner Haff der organisierte Duty-free-shopping-Massentourismus. Nach Überwindung vielfältiger behördlicher Hürden auf deutscher wie auf polnischer Seite beförderte das unter panamesischer Flagge fahrende MS CITANIA (600 Personen) die in 12-14 Bussen zu den Häfen Ueckermünde und Ziegenort/Trzebiez gebrachten Touristen in jeweils einer Richtung. Neben der CITANIA wird von der Reederei seit April 1993 das in Malta registrierte Katamaran-Motorschiff LIIVI LAHT (429 Personen) in der Duty-free-Fahrt ab Ueckermünde eingesetzt. Dessen Schwesterschiff UTE ersetzt seit September 1995 die CITANIA. Als wesentliche Erweiterungen der Reedereiaktivitäten sind Fahrten auf der Oder seit Frühjahr 1998, ein Autofährverkehr zwischen Swinemünde und Altwarp seit Juni 2001 (FS ALBATROS) sowie die Beteiligung an der Überbrückung der europaweit kürzesten Duty-free-Strecke zwischen Altwarp und Neu Warp/Nowe Warpno seit März 1999 (MS CHATEAUBRIAND) zu nennen.

2. In Saßnitz die Reederei Ostsee-Tour (gegründet am 2. Juli 1991): Als weiterer Neueinsteiger in der Fahrgastschiffahrt begann der aus Lüneburg kommende Graphik-Designer Carsten Nöhren-Petan im Sommer 1991 von Saßnitz aus mit den beiden ehemaligen 17-m-Fischkuttern MEDO und NEMO. Bald ersetzt durch die Fahrgastschiffe MARCO POLO (April 1993, 156 Pers.) und BINZ (März 1994, 220 Pers.), zu denen als drittes Fahrzeug die im April 1998 angekaufte CAP ARKONA (400 Pers.) kam, werden Ausflugsfahrten zu den Kreidefelsen und zum Kap Arkona, ein Seebrückenverkehr im Südosten der Insel Rügen zwischen Göhren, Sellin, Binz und Saßnitz sowie Inselrundfahrten angeboten. Kurzzeitig gab es mit der CAP ARKONA eine Winterlinie zwischen Warnemünde und Gedser (November 1998 - Februar 1999) sowie – ebenfalls 1998 – unrentable Fahrten zur Insel Møn.

3. In Wolgast die Personenschiffahrt H.-J. Knackstedt (gegründet am 1. Juli 1994): Ebenfalls aus Niedersachsen, aber mit Seefahrtserfahrungen kam der bis 1987 als Nautischer Offizier in der Handelsschiffahrt tätig gewesene Hans-Jürgen Knackstedt nach Wolgast und erwarb im April 1994 von der Weißen Flotte das Fahrgastsschiff SEESCHWALBE (104 Personen). Seit Juli 1994 bietet er mit dem auf den Namen FLICKA umgetauften Schiff von Zinnowitz/Insel Usedom Ausflugsfahrten auf dem Peenestrom und dem Achterwasser an.

4. In Warnemünde als Betreiber des Fahrgastsschiffes BALTICA die Baltic Schiffahrt Touristik GmbH (zuvor seit Februar 1996 die Schiffahrts- und Touristik GmbH, davor seit Mai 1995 die Maritima Schiffahrts- und Verwaltungsgesellschaft mbH aus Travemünde mit dem Fahrgastsschiff CLASSICA): Mit der BALTICA (321 Pers.) werden seit November 1998 – wie zuvor mit der CLASSICA (150 Personen) – ausgehend vom Alten Strom in Warnemünde Fahrten in See und seit 2001 auch Seebrückenfahrten (Warnemünde–Kühlungsborn–Grömitz) angeboten.

5. In Ueckermünde die Dream-Line Seetouristik GmbH (gegründet im März 1999, hervorgegangen aus der Sundreederei Dream Shipping Line Hansen KG in Heiligenhafen, seit August 2002 in Kamminke/Usedom): Das Ende der deutsch-dänischen Duty-free-Fahrt veranlaßte im März 1999 auch den Reeder Godske Hansen aus Heiligenhafen, sein bis dahin zwischen Heiligenhafen und Lolland eingesetztes Fahrgastsschiff RÜMM HART I (416 Personen) umzudisponieren, und zwar in das inzwischen recht überlastete deutsch-polnische Fahrtgebiet auf dem Stettiner Haff.

Die übrigen Schiffahrtsunternehmen, hinter denen Geschäftsleute aus den alten Bundesländern gestanden haben und in die nicht selten auch Gesellschafter aus Mecklenburg-Vorpommern einbezogen worden waren, existierten allesamt nur kurzzeitig, mitunter sogar nur über eine Sommersaison, wobei die Löschungen in den Handels- und Gewereregistern oft viel später erfolgten als die praktische Beendigung der Schiffahrt. Einigen der gleich nach 1990 in Erscheinung getretenen Unternehmern, deren Namen in den amtlichen Registern oft in Verbindung mit der Berufsbezeichnung »Kaufmann« eingetragen sind, werden sogar unseriöse Geschäftspraktiken nachgesagt.

Erheblich anders verlief hingegen die Entwicklung der meisten Reedereien, die von Unternehmern aus Mecklenburg und Vorpommern seit 1990 gegründet worden sind. Diese neuen Unternehmensgründungen, mit denen sich zumeist ehemalige Seeleute und Fischer, aber auch einige aus anderen Berufen kommende »Neueinsteiger« – alle ohne vorherige Erfahrungen in der wirtschaftlichen Selbständigkeit – mutig eine neue berufliche Perspektive geschaffen haben, sollen im folgenden zusammen mit den drei vor 1990 gegründeten Schiffahrtsunternehmen in kurzer Fassung chronologisch in der Folge der Unternehmensgründungen vorgestellt werden.

## Personenschiffahrt Dieter Schütt, Rostock

(Reeder: Dieter Schütt, Gründung 1.1.1977; zunächst Berufsverkehr, seit 1991 Warnow- und Hafenerundfahrten ab Rostock-Stadthafen)

Nach vielen Jahren im Arbeiterberufsverkehr auf der Warnow zwischen dem Gehlsdorfer Ufer und der Neptunwerft versuchte Dieter Schütt bereits 1989 die neuen Möglichkeiten zusätzlich ein wenig zu nutzen, wie eine an seine Fahrgäste gerichtete Weihnachts- und Neujahrsannonce mit folgendem Zusatz belegt: *NEU! Hafenerundfahrt am Wochenende bis zur Reede*. Aber es blieb 1990 bei »Kleinen Hafenerundfahrten« im Rostocker Stadthafen. Mit dem Ankauf der RECKNITZ im Mai 1991 signalisierte Dieter Schütt seinen neuen und seither beibehaltenen Kurs auf der Warnow: regelmäßige Fahrgastsschiffahrt mit modernen Schiffen zwischen Rostock und Warnemünde.

► Barkasse DIETER (Bj. 1946, 65 Pers.).

► MS RECKNITZ (Bj. 1982, 142 Pers.), angekauft 17. Mai 1991, seither in Fahrt.

## Fahrgastschiffahrt »Käpp'n Brass«, Warnemünde

(Reeder: Rainer Möller, Gründung 1.12.1982; Warnow- und Hafenrundfahrten ab Warnemünde)

Rainer Möller, Warnemünder Fischersohn und gelernter Dreher, wechselte 1979 von der Warnowwerft zum kleinen privaten Schiffahrtsunternehmen von Ewald Malcherzyk und begann dort als Decksmann auf dem hölzernen Motorboot KÄPP'N BRASS (Bj. 1936, 95 Pers.). Seiner Qualifizierung als Schiffsführer und der Pensionierung von Ewald Malcherzyk folgten Übernahme und Fortführung dieses alten Warnemünder Unternehmens am 1. Dezember 1982 – zu einer Zeit, als solche privaten Aktivitäten von der dirigistischen DDR-Obrigkeit unerwünscht waren. Nach dem Verlust der KÄPP'N BRASS durch Brandstiftung während einer Werftliegezeit in Ueckermünde (1989/90), nach provisorischer Fahrgastschiffahrt mit einer aus Hamburg stammenden Hafenbarkasse, die mit Hilfe des Reeders Günter Schröder aus Friedrichstadt rechtzeitig zur Saison 1990 erworben werden konnte, und nach dem Einsatz der 1991 gecharterten NORDFRIESLAND kaufte Rainer Möller im September 1991 von der Weißen Flotte das Fahrgastschiff WARNOW. Wenige Monate später begann er, sein neues Konzept umzusetzen: konsequente Orientierung auf modernste Fahrzeuge durch Vergabe von Neubau-Aufträgen. Die Werft Berlin GmbH lieferte zwischen 1992 und 1996 vier Fahrgastschiffe im Yachtdesign vom Typ »Boddenkreuzer«, und aus der Lux-Werft in Mondorf bei Bonn traf im November 2001 das größte Schiff der Reederei Möller ein, die am 8. November 2001 im Alten Strom von Warnemünde getaufte FÜRST BORWIN. Der dienstälteste Fahrgastreeder aus Mecklenburg-Vorpommern verfügt über die jüngste und modernste Fahrgastschiffsflotte an der gesamten deutschen Küste und über ein Unternehmen, das inzwischen 20 Mitarbeiter beschäftigt.

- ▶ Motorboot KÄPP'N BRASS (ex HERTA, Holz, geklinkert, Bj. 1936, 95 Pers.), 1982-1989.
- ▶ Barkasse KÄPP'N BRASS (2) (ex SENIOR, ex MARTINA, Bj. 1928, 60 Pers.), 1990-August 1991, verkauft nach Berlin.



Abb. 1 Rainer Möller aus Warnemünde, dienstältester selbständiger Reeder in der Fahrgastschiffahrt von Mecklenburg und Vorpommern, auf der Brücke seines luxuriösen Flaggschiffes FÜRST BORWIN, 2002. (Alle Fotos vom Verfasser)



- ▶ MS NORDFRIESLAND (Bj. 1991, 180 Pers.), gechartert von Günther Schröder, Friedrichsstadt/Eider, bis September 1991.
- ▶ MS WARNOW (Bj. 1980, 124 Pers., Typ III, angekauft von der Weißen Flotte), September 1991-1992, verkauft nach Röbel.
- ▶ MS KÄPP'N BRASS (3) (1. Neubau für einen selbständigen Fahrgastreeder an der mecklenburgischen Küste, Bj. 1992, Berlin Werft GmbH Typ »Boddenkreuzer«, 225 Pers.) Juli 1992–3. Januar 1995, verkauft an Gebr. Oswald/Zingst.
- ▶ MS MIN HERZING (2. Neubau, Boddenkreuzer der 2. Generation, Bj. 1995, Berlin Werft GmbH, 222 Pers.), seit 13. April 1995 in Fahrt.
- ▶ MS KÄPP'N BRASS (4) (3. Neubau, Bj. 1995, Berlin Werft GmbH, Schwesterschiff von MIN HERZING, 222 Pers.), seit Juni 1995 in Fahrt.
- ▶ MS OSTSEEBAD WARNEMÜNDE (4. Neubau, Bj. 1996, Berlin Werft GmbH, 272 Pers.), seit 1. Juni 1996 in Fahrt.
- ▶ MS FÜRST BORWIN (5. Neubau, Bj. 2001, Lux-Werft Mondorf bei Bonn, 250 Pers.), seit November 2001 in Fahrt.

Von Rainer Möller und Wolfgang Heckmann (als GbR) wurde 1996/97 auch das MS ALTER STROM für Warnow- und Hafenumrundfahrten eingesetzt.

- ▶ MS ALTER STROM (Bj. 1987, 136 Pers.), angekauft 1996 von Hotel Dania GmbH & Co. KG, 1997 getauscht gegen MS MECKLENBURG, 1998 verkauft an Wolfgang Heckmann (siehe ROSTOCKER GREIF, Fahrtgastschiffahrt Heckmann).

## Fahrtgastschiffahrt Wolfgang Rasche, Born/Darß

(Reeder: Wolfgang Rasche, Gründung 1.1.1985; Rundfahrten in den Boddengewässern zwischen Darß und Ribnitz-Damgarten ab Prerow und Born, Liniendienste Barth und Prerow–Vitte/Insel Hiddensee seit 2001, Born–Fuhlendorf–Bodstedt–Prerow seit 1999, Trauungen an Bord seit April 2002)

Nach langjähriger Fahrzeit als Bootsmann und Ausbildungsoffizier auf Rostocker Handelsschiffen (DSR) wechselte Wolfgang Rasche 1982 in das von seinem Schwiegervater Emil Messerschmidt 1946 in Born gegründete kleine Unternehmen, das mit der alten HEIDI die Linie Born–Barth bedient hat. 1985 übernahm Wolfgang Rasche die HEIDI II von seinem Schwiegervater und begründete damit sein Familienunternehmen, den staatlich diktierten Bestimmungen jener Zeit entsprechend in Vertragsgemeinschaft mit der Weißen Flotte. Die neuen Möglichkeiten nach dem gesellschaftlichen Umbruch führten im September 1991 zum Ankauf des MS BREITLING von der Weißen Flotte (umbenannt in HEIDI) und gleichzeitig zur Stilllegung der HEIDI II. Dann folgten im Zuge einer weiteren Modernisierung und Vergrößerung zwei Neubau-Aufträge, die 1997 und 1999 an die Deutsche Binnenwerft Berlin-Köpenick vergeben wurden. Von dort kamen die nächste HEIDI und die AHRENSHOOP nach Born. Mit der AHRENSHOOP und der im Oktober 2001 angekauften OSTSEEBAD PREROW konnten zwei Linien eröffnet werden. Hiddenseefahrten ab Prerow und Barth seit 2001 sowie Fahrten zwischen Born und Prerow über Fuhlendorf und Bodstedt seit Frühjahr 2002.

- ▶ MS HEIDI (ex?, Bj.?, ehemalige Wehrmachtsbarkasse), 1946-70.
- ▶ MS HEIDI II (ex ROLAND V, Bj. 1927, 144 Pers.), 1970-1992, stillgelegt im September 1991, verkauft 1992 nach Hamburg.
- ▶ MS HEIDI (3) (ex BREITLING, Bj. 1981, Yachtwerft Berlin-Köpenick, 130 Pers.), 1991-97, verkauft nach Röbel/Müritz.
- ▶ MS HEIDI (4) (1. Neubau, Bj. 1997, Deutsche Binnenwerft Berlin, 179 Pers.), in Fahrt seit April 1997.

- ▶ MS AHREN SHOOP (2. Neubau, Bj. 1999, Deutsche Binnenwerft Berlin-Köpenick, 120 Pers.), in Fahrt seit 10. Juni 1997.
- ▶ MS OSTSEEBAD PREROW (ex STADT RÖBEL, ex PRIBORN, Bj. 1982, 120 Pers.), angekauft aus Röbel im Oktober 2001, seither in Fahrt.

### Fahrgastreederei Lenz & Co. KG, Putbus/Insel Rügen

(Reeder: Burkhard Lenz, Gründung 7.4.1990; Fahrten im Rügischen Bodden, nach Baabe und zur Insel Vilm ab Lauterbach)

Als erster in der Fahrgastschiffahrt von Mecklenburg und Vorpommern konnte Burkhard Lenz – ein bis Anfang 1990 auf Rostocker Handelsschiffen (DSR) als Nautischer Offizier gefahrener Lauterbacher – neue wirtschaftliche Möglichkeiten nutzen, die sich durch den gesellschaftlichen Umbruch 1989/90 noch in der DDR und sogar vor der Währungsunion (wieder) boten. Dank der Unterstützung durch den mit der Familie Lenz befreundeten Reeder und Kapitän Peter Eckhardt in Brake kam es zum Erwerb des hölzernen Fahrgastschiffes STEFANIE, mit dem Burkhard Lenz auf der Überführungsfahrt im Mai 1990 als erster ostdeutscher Privatree-der durch den Nord-Ostsee-Kanal steuerte. 1991 folgte der Ankauf der SEBASTIAN, um der großen touristischen Nachfrage gerecht zu werden. Schließlich konnte als drittes Fahrzeug 1996 von einem größeren Bankunternehmen die Barkasse JULCHEN gekauft werden.

- ▶ MS STEFANIE (ex JENS ALBRECHT IV, ex WEGA, hölzernes Schiff, Bj. 1959, 50 Pers.), Mai 1990-1997, 1996 verchartert, 1997 verkauft nach Sylt.
- ▶ MS SEBASTIAN (ex HARLE-JET, Bj. 1984, 135 Pers.), in Fahrt seit Frühjahr 1991.
- ▶ Barkasse JULCHEN (ex JOLLENFÜHRER 6, Bj. 1966, Umbau 1995/96, 50 Pers.), in Fahrt seit April 1996.

### Fahrtgastbetrieb Kruse und Voß GmbH, Wustrow

(Reeder: Bernd Kruse und Karl Heinz Voß, Gründung 12.4.1990; Fahrten auf dem Saaler und dem Bodstedter Bodden, Liniendienste mit Fahrradtransport im Boddenrevier)

Der auf Rostocker Handelsschiffen gefahrene Bootsmann und spätere Schlepperkapitän Bernd Kruse und der aus der Hochseefischerei kommende Kapitän Karl Heinz Voß, beide Wustrower, waren seit längerer Zeit an der Gründung eines eigenen Schiffahrtsunternehmens interessiert, aber diese Möglichkeit ergab sich bekanntermaßen erst 1990. In jenem Jahr kam die SCHWABSTEDT vom Rhein (seither BODDENKIEKER) in ihren neuen Heimathafen Wustrow, gefolgt 1993 von der FEGETASCHE (umbenannt in BÜLTENKIEKER) vom Plöner See. Seit Sommer 2001 hat das ursprüngliche Familienunternehmen drei Schiffe in Fahrt und um acht Mitarbeiter beschäftigt.

- ▶ MS BODDENKIEKER (ex SCHWABSTEDT, Bj. 1963, 189 Pers.), angekauft 1990, seither in Fahrt.
- ▶ MS BÜLTENKIEKER (ex FEGETASCHE, Bj. 1965, 140 Pers., Fahrradtransport), 1993-2001, Mai 2001 verkauft nach Nossentiner Hütte.
- ▶ MS BÜLTENKIEKER (2) (1. Neubau, Bj. 2001, Staack-Werft Lübeck, 200 Pers.), in Fahrt seit Juni 2001.
- ▶ MS OSTSEEBAD WUSTROW (2. Neubau, Bj. 2001, Staack-Werft Lübeck, 200 Pers.), in Fahrt seit Juli 2001.

### Reederei Lojewski, Saßnitz/Insel Rügen

(Reeder: Fred Lojewski, Gründung 1.5.1990; Fahrten ab Saßnitz entlang der Kreideküste zum Königsstuhl, Trauungen an Bord)

Nur kurze Zeit nach den Unternehmensgründungen in Lauterbach und Wustrow konnte auch der Saßnitzer Fischereikapitän Ernst Lojewski nach längerer Schiffssuche und Lösung der



Abb. 2 Die INSEL RÜGEN der Reederei Lojewski im Hafen von Saßnitz, 2002. Dieser Neubau entstand zusammen mit einem Schwesterschiff – der CONNY D. für Joachim Dunkelmann in Boltenhagen – 1999/2000 im fernen türkischen Ereğli am Schwarzen Meer.

wichtigen Abfolge von Finanzierungsabsicherung und Kaufvertrag sein neues Gewerbe anmelden. Von der Stettiner Weißen Flotte kam die IRMINA nach Saßnitz, mit der unter dem neuen Namen NORDWIND nicht nur Touristen entlang der Nordostküste von Rügen gefahren werden, sondern seit 10. März 1998 auch Fahrten in den Hafen der Ehe möglich sind. Allerdings müssen die Trauungen unter standesamtlicher Aufsicht zuvor im Hafen erfolgen. Im Sommer 1994 wurde der Schlepper PETERSDORF für gelegentliche Angelfahrten und für die Versorgung der Insel Vilm (seit 1996) gekauft. Eine vierjährige erfolglose Suche nach einem zweiten Fahrgastschiff führte 1999 zu der Entscheidung für einen Neubau: ein Auftrag, der zusammen mit dem von Joachim Dunkelmann aus Boltenhagen in die Türkei vergeben wurde. Von dort trafen im Januar 2001 an Bord eines Schwergutschiffes die INSEL RÜGEN und die CONNY D. in Cuxhaven ein. Auf eigenem Kiel lief die INSEL RÜGEN wenige Tage später als modernstes Fahrgastschiff in Saßnitz ein. Seit Indienststellung der INSEL RÜGEN beschäftigt das Familienunternehmen, das inzwischen vom Sohn Fred Lojewski geführt wird, während der Saison zehn Mitarbeiter.

- ▶ MS NORDWIND (ex IRMINA, Ankauf Februar 1990 aus Stettin, Bj. 1968, 120 Pers.), in Fahrt seit Mai 1990.
- ▶ Schlepper PETERSDORF (Bj. um 1960, angekauft im April 1994), in Fahrt seit April 1994.
- ▶ MS INSEL RÜGEN (Neubau, Bj. 1999/2000, Ereğli/Türkei, 120 Pers.), in Fahrt seit Juli 2001.

### Fahrgastschiffahrt Roland Thurow, Ueckermünde

(Reeder: Roland Thurow, Gründung: 23.5.1990; anfangs Barkassenrundfahrten und gelegentliche Angelfahrten, ab 1994 Ausflugsfahrten bzw. Hafrundfahrten, seit Frühjahr 1998 Duty-free-Fahrten nach polnischen Häfen ab Ueckermünde)

Roland Thurow, Schlepperkapitän beim Wasserbau Ueckermünde, ging mit dem Kauf der Barkasse MAX MATERN vom VEB Gießerei Torgelow im Monat 1990 seinen Weg in die selbständige Fahrgastschiffahrt. Im März 1994 konnte er die VIKTORIA erwerben und von Duisburg nach Ueckermünde überführen. Vom ursprünglichen Neubau des Jahres 1901 dürften inzwischen nur noch wenige Teile erhalten geblieben sein. Nach einer Rumpferverlängerung im Frühjahr 1998 zwecks Einrichtung eines Duty-free-Shops – in Anbetracht der Konkurrenz in diesem



Abb. 3 Die VIKTORIA von Roland Thurow aus Eggesin am Alten Bollwerk in Ueckermünde, 1998. Dem nach einer Rumpferverlängerung 1998 auch im deutsch-polnischen Grenz- und Duty-free-Verkehr auf dem Stettiner Hauff eingesetzten Schiff ist das Baujahr 1901 nicht anzusehen.

Fahrtgebiet gewissermaßen im Zugzwang – bietet Roland Thurow mit seiner vollständig modernisierten VIKTORIA, der man ihr Alter und ihre bewegte Geschichte keineswegs ansieht, zollfreie Einkaufsfahrten an.

- ▶ Barkasse MAX (ex MAX MATERN, Bj. um 1961, 25 Pers.), Mai 1990-Sommer 1994.
- ▶ MS VIKTORIA (ex PIRAT, ex HERZOG FRIEDRICH, Bj. 1901, 1998 Rumpferverlängerung um 10 Meter, 230 Pers.), angekauft März 1994, in Fahrt seit April 1994.

### Clermont-Reederei, Gollwitz/Insel Poel

(Reeder: Wolfgang Clermont, Gründung 1.6.1990; Rundfahrten in der Wismarbucht und Fahrten zwischen Wismar, Wendorf und der Insel Poel, Trauungen an Bord)

Wolfgang Clermont gründete nach beruflichen Tätigkeiten auf Rostocker Handelsschiffen (DSR), bei der Volksmarine und beim Seehydrographischen Dienst als Inhaber eines A-6-Patents sein Poeler Schifffahrtsunternehmen, mit dem er sich anfänglich noch im Wettbewerb mit der Weißen Flotte zu behaupten hatte. Die längere Suche nach einem geeigneten Schiff führte im Mai 1990 gleich zum Erwerb von zwei Fahrzeugen, weil die Lübecker Kufra-Werft diese nur zusammen verkaufen wollte. Neubauten folgten 1992 von der Lübecker Kufra-Werft und 1997 von der Oderwerft Eisenhüttenstadt. Letzterer konnte auf seiner Überführungsfahrt nur noch knapp vor dem steigenden Oderhochwasser die Flußbrücken passieren. Seit 1998 bietet die Clermont-Reederei auf der Grundlage eines Vertrages mit dem Standesamt der Hansestadt Wismar auch die Möglichkeit, Trauungen an Bord durchführen zu lassen. Das Poeler Unternehmen, das seit 1997 drei moderne Fahrgastschiffe betreibt, beschäftigt inzwischen zehn Mitarbeiter.

- ▶ MS GOLLWITZ (ex KUFRA III, Bj. 1963, 90 Pers., offen), 1990-1993, zurückgegeben an die Lübecker Bauwerft.
- ▶ MS INSEL POEL (ex KUFRA IV, Bj. 1989, 1992 Ausstattung mit Sonnendeck und weiteren 40 Plätzen, seither 110 Pers.), in Fahrt seit Mai 1990.
- ▶ MS HANSESTADT WISMAR (1. Neubau, Bj. 1992, Kufra-Werft Lübeck, 186 Pers.), in Fahrt seit Juni 1992.

- ▶ MS MECKLENBURG (2. Neubau, Bj. 1997, Oderwerft Eisenhüttenstadt, 230 Pers.), in Fahrt seit Juni 1997.

### Masuch-Touristik-Reederei, Bergen/Insel Rügen

(Reeder: Karsten Masuch, Gründung:1.8.1990; Fahrten im Rügischen Bodden und rund Insel Vilm ab Baabe-Bollwerk)

Zu den wenigen frühen Gründungen von Fahrgastreedereien, die noch vor der Wiederherstellung der deutschen Einheit erfolgten, gehört auch das Unternehmen von Karsten Masuch, der zuvor als Nautischer Offizier auf Rostocker Handelsschiffen (DSR) fuhr. In Laboe konnte im Sommer 1990 die LAMARA erworben werden, deren Fahrtgebiet seither der Rügische Bodden ist.

- ▶ MS LAMARA (ex FAIR LADY, ex SONDERBURG, Bj. 1959, 110 Pers.), in Fahrt seit August 1990.

### Fahrgastschiffahrt Poschke GmbH, Born/Darß

(Reeder: Udo und Andreas Poschke, Gründung 1.9.1990; Boddenrundfahrten ab Prerow und ab Zingst, Linienfahrten Barth–Zingst, Dierhagen–Ribnitz, Hafenrundfahrten Stralsund seit 2002)

Der von der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei (BBB) kommende Schiffsführer Udo Poschke aus Born gründete gemeinsam mit seinem zuvor als Schiffbauer tätig gewesenem Sohn Andreas dieses Unternehmen, zu dem neben Familienangehörigen von Beginn an auch ein ehemaliger Prerower Fischereikapitän als Schiffsführer gehört. Das erste Schiff, die WAPPEN VON BLECKEDE, wurde im September 1990 von der Elbe in die vorpommerschen Boddengewässer geholt. 1992 gehörten auch Fahrten von der Prerower Seebrücke zum Angebot (Barkasse NELE), die aber aufgrund von Problemen mit einem Liegeplatz im Hafen Darßer Ort (Nationalpark) noch im selben Jahr wieder eingestellt werden mußten. Inzwischen fahren unter der Reederei-Flagge mit den Initialen »FP« zwei moderne Fahrgastschiffe, die von diesem Unternehmen 1996 und 1999 als Neubauten in Auftrag gegeben worden sind, sowie die aus Röbel (Müritz) im April 2000 angekaufte VORPOMMERN, die 2002 aus Warnemünde gekommene SEESTERN und die im selben Jahr in Stralsund erworbene Barkasse MELANIE. Mit der Flottenvergrößerung hat sich die Zahl der Beschäftigten auf 14 erhöht.

- ▶ MS LIKEDDELER (ex WAPPEN VON BLECKEDE, Bj. 1954, 180 Pers.), angekauft September 1990, verkauft 1995.
- ▶ Barkasse NELE (MBK 13, ehemalige Marinebarkasse), angekauft 1992, verkauft 1997.
- ▶ MS LIKEDDELER (2) (1. Neubau, Maasbracht/NL bei Gebrüder Tinnemann 1996, 180 Pers.), in Fahrt seit April 1996.
- ▶ MS STÖRTEBEKER (2. Neubau, Sneek/NL 1999, 140 Pers.), in Fahrt seit März 1999, 2002 ab Zingst.
- ▶ MS VORPOMMERN (ex HEIDI, ex PREUSSEN, Bj. 1981, 120 Pers.), angekauft April 2000 aus Röbel (Müritz), seither in Fahrt, Linienfahrt Barth–Zingst mit Fahrradtransport.
- ▶ MS SEESTERN (Bj. 1961, 97 Pers.), angekauft Januar 2002 aus Warnemünde, in Fahrt seit März 2002, , Linienfahrt Dierhagen–Ribnitz.
- ▶ Barkasse MELANIE (ehemalige Marinebarkasse, Bj. 1976, 43 Pers.), angekauft Frühjahr 2002 aus Stralsund, seither Hafen- und Strelasundrundfahrten ab Stralsund.

### Reederei Oswald, Zingst (vormals: Reederei Gebr. Oswald GbR)

(Reeder: Ray und René Oswald, Gründung 5.6.1991; Linienfahrten Zingst–Vitte/Hiddensee und Zingst–Stralsund, Boddenrundfahrten)

Von Großer Fahrt auf Rostocker DSR-Handelsschiffen als Schiffsmechaniker und als Ma-



Abb. 4 Mit der SELENE im nostalgischen Salondampfer-Design holte Wolfgang Heckmann im Juli 2002 das derzeit jüngste Schiff in den Alten Strom von Warnemünde: einen der letzten Neubauten der Lübecker Staack-Werft.

schinenassistent kommend, gründeten die Zingster Brüder 1991 ihr eigenes Schiffahrtsunternehmen. Das war zwar schon ein Jahr zuvor beabsichtigt, aber ebenso lange gestalteten sich zu jener Zeit Suche, Erwerb und Finanzierung eines geeigneten Schiffes. Aus Flensburg konnte schließlich die PHOENIX II gechartert werden, mit der unter dem neuen Namen SUNDEVIT am 16. Juni 1991 der Schiffahrtsbetrieb begann. Erforderlich wurde im Wettbewerb jedoch bald ein moderneres Schiff, und das führte Anfang 1995 zum Ankauf der KÄPP'N BRASS (3) von der gleichnamigen Warnemünder Reederei.

- ▶ MS SUNDEVIT (1) (ex PHOENIX II, ex SCHILKSEE, Bj. 1959, 250 Pers.), gechartert von 1991-94.
- ▶ MS SUNDEVIT (2) (ex KÄPP'N BRASS (3), Bj. 1992, 1995 verlängert, 290 Pers.), seit 1. Mai 1995.

## Fahrgastschiffahrt Heckmann, Warnemünde

(Reeder: Wolfgang Heckmann, Gründung: Sommer 1991; Hafen- und Warnowrundfahrten ab Warnemünde, kurzzeitig Linienfahrten zwischen Rostock und Warnemünde, bis 1996 gelegentlich Seebrückenfahrten)

Für Wolfgang Heckmann, der mit seiner Seefahrt auf Rostocker Handelsschiffen begann und später als Schiffsführer bei der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei tätig war, bot sich dort nach 1990 keine berufliche Perspektive mehr. Mit dem Kauf der Barkasse HERTHA und Fahrten zwischen Rostock-Kabutzenhof und Warnemünde folgte 1991 der Schritt in die Selbständigkeit. Die HERTHA konnte bereits 1992 durch die von der Weißen Flotte erworbene SEESTERN ersetzt werden, mit der – einer ursprünglichen Bestimmung dieses Schiffstyps entsprechend – bis 1996 gelegentlich sogar Seebrückenfahrten erfolgten. Mehrere Jahre betrieb Wolfgang Heckmann das Unternehmen allein mit seiner Ehefrau Brita, die sich 1998 zum Schiffsführer qualifizierte. Mit dem Neubau SELENE im nostalgischen Salondampfer-Design sorgte Wolfgang Heckmann im Juli 2002 nicht nur für eine Modernisierung seiner »Gelben Flotte«, sondern seither am Alten Strom von Warnemünde und auf der Warnow zugleich für eine weitere auffallende Attraktion.

- ▶ Barkasse HERTHA (ex HERTHA QUANDT, ex CARL, ex ELLEN, Bj. 1921, 60 Pers.), 1991 in Fahrt, 1992 verchartert, Mai 1993 nach Berlin verkauft.

- ▶ MS SEESTERN (Bj. 1962, 100 Pers.), angekauft Ende 1991 von der Weißen Flotte, in Fahrt von April 1992 bis Dezember 2001, verkauft an Reederei Poschke/Born.
- ▶ MS ALTER STROM (1996 gemeinsam mit Rainer Möller, Warnemünde), 1996, 1997 an Müritz-Fahrgastschiffahrt, Röbel, im Austausch gegen die MECKLENBURG.
- ▶ MS ROSTOCKER GREIF (ex MECKLENBURG, ex WARNOW, Bj. 1980, 140 Pers.), in Fahrt seit 1998.
- ▶ MS SELENE (Neubau, Bj. 2002, Staack-Werft Lübeck, 250 Pers.), in Fahrt seit Juli 2002.

## Personenschiffahrt Kipp, Breege/Insel Rügen

(Reeder: Karin Kipp, Gründung: Juli 1991; Rundfahrten auf dem Großen Jasmunder Bodden, Linienfahrten Ralswiek–Breege–Vitte/Insel Hiddensee, Kuhle–Insel Hiddensee)

Das Fahrgastreederei von Rüdiger Kipp, einem früheren Hochseefischer aus Breege, der sich 1990 mit dem Kutter FLOTTBEK zunächst mit der Fischerei selbständig machte, wurde im Juli 1991 gegründet. Seit seinem Tode wird das inzwischen einzige Wittower Fahrgastschiffahrtsunternehmen von seiner Witwe Karin Kipp weitergeführt, und dazu gehört auch die nicht leichte Aufgabe, in diesem umworbenen Fahrtgebiet neben der Weißen Flotte bzw. der Reederei Hiddensee zu bestehen. Zum Unternehmen gehören gegenwärtig (Sommer 2002) drei Schiffe – zwei eigene und die gecharterte ADLER II – und sieben Mitarbeiter.

- ▶ MS DYBBØL (Bj. 1967, 240 Pers.), gechartert 1991-Frühjahr 1992.
- ▶ MS WAPPEN VON BREEGE (1) (ex SEEBAD AHLBECK, angekauft von Weißer Flotte 1992, Bj. 1957, 300 Pers.), in Fahrt von 1992 bis 1996, Verkauf an einen Stralsunder Schiffsmakler.
- ▶ MS WAPPEN VON BREEGE (2) (ex ALTWARP, ex DOROTA, angekauft Mai 1996, Bj. 1966, 240 Pers.), in Fahrt seit Mai 1996.
- ▶ MS ADLER III (Bj. 1975, 260 Pers.), gechartert 1999 und 2000, jeweils von Mai bis Oktober.
- ▶ MS SEEBAD JULIUSRUH (ex SCHULAU, Bj. 1992, nach Umbau der ehemaligen Fähre 240 Pers.), angekauft im Oktober 2000 aus Hamburg, in Fahrt seit Dezember 2000.
- ▶ MS ADLER II (Bj. 1972, 195 Pers.), gechartert von Juli bis September 2002.

## Bäderschiffahrt Joachim Dunkelmann, Boltenhagen

(Reeder: Joachim Dunkelmann, Gründung 17.4.1992; Fahrten ab Seebrücke Boltenhagen nach Travemünde, Timmendorfer Strand, Grömitz und zur Insel Poel sowie Seerundfahrten)

Mit der Entmilitarisierung des Hafens von Tarnewitz und der Fertigstellung der Seebrücke von Boltenhagen (April 1992) wurde es wieder möglich, auch von diesem Seebad aus Fahrgastschiffahrt anzubieten. Diese Möglichkeit nutzt Joachim Dunkelmann nach 17jähriger Küstenfischerei von Redewisch und Tarnewitz und nach längerer Schiffssuche zwischen Dänemark, Schweden und Polen. In Grömitz konnte schließlich der zum Fahrgastschiff umgebaute Kutter HOLSTEIN 1 erworben und im April 1992 unter dem Namen BOLTENHAGEN in Fahrt gebracht werden. Diesem Schiff folgte ein Neubau, den Joachim Dunkelmann 1999 in der Türkei orderte. Mit großer Verspätung traf das neue, auf den Namen CONNY D. getaufte Schiff zusammen mit einem Schwesterschiff für die Saßnitzer Reederei Lojewski als Ladung eines Schwergutschiffes im Januar 2001 in Cuxhaven ein. Der restliche Seeweg wurde – wie bereits zuvor zwischen Ereğli und Izmir – auf eigenem Kiel zurückgelegt.

- ▶ MS BOLTENHAGEN (ex HOLSTEIN 1, Bj. 1946, 50 Pers.), 1992-2000, 2001 verkauft nach Glowe.
- ▶ MS CONNY D. (Neubau, Bj. 2000, Ereğli/Türkei, 120 Pers.), in Fahrt seit Juli 2001.

## Warnow-Personenschiffahrt R. Kammel, Warnemünde

(Reeder: Reinhardt Kammel, Gründung 1.5.1992; Warnow- und Hafenumrundfahrten sowie Fahrten zwischen Warnemünde, Markgrafenhede und Schnatermann)

Reinhardt Kammels Tätigkeit als Dreher auf der Warnemünder Warnowwerft und seiner folgenden beruflichen Laufbahn vom Decksmann zum Schiffsführer bei der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei folgte 1991 die Entlassung. Nach kurzer Beschäftigung in der friesischen Fahrgastschiffahrt kehrte R. Kammel 1992 in seinen Heimatort Warnemünde zurück und sammelte mit der von W. Heckmann gecharterten Barkasse HERTHA erste Erfahrungen in der beruflichen Selbständigkeit. Noch im Juli des selben Jahres konnte er für einen Zeitraum von fünf Jahren das moderne Fahrgastschiff NORDFRIESLAND chartern. Dann kam 1997 mit dem MS MARKGRAFENHEIDE das erste eigene Schiff nach Warnemünde, ein im niederländischen Maasbracht in Auftrag gegebener Neubau. Für Fahrten im Naturschutzgebiet Radelsee folgte schließlich die mit einem umweltfreundlichen Dieselmotor (Bodensee-Zulassung) ausgerüstete offene SCHNATERMANN.

- ▶ Barkasse HERTHA (ex HERTHA QUANDT, ex CARL, ex ELLEN, Bj. 1921, 60 Pers.), gechartert 1991 von Fahrgastschiffahrt Heckmann, Warnemünde.
- ▶ MS NORDFRIESLAND (Bj. 1991, 180 Pers.), gechartert von Juli 1991 bis 1996.
- ▶ MS MARKGRAFENHEIDE (Neubau 1996/97, Maasbracht/NL, Gebrüder Tinnemans, 180 Pers.), in Fahrt seit Frühjahr 1997.
- ▶ MS SCHNATERMANN (Neubau 1999, Rumpf in Havelberg, Fertigstellung in Rostock, 50 Pers.), in Fahrt seit Ostern 1999.

## Peene-Reederei Wolgast GmbH

(Reeder: Knut Kernbach und Michael Kopp, Gründung 16.6.1992; Ausflugsfahrten ab Wolgast, Linienfahrten Anklam–Swinemünde bzw. Stettin; Gesamtvollstreckung 1996)

Gegründet wurde das Schifffahrtsunternehmen von den geschäftsführenden Gesellschaftern Knut Kernbach aus Wolgast und Michael Kopp aus Murchin. Bei der nachfolgenden Firmierung als Preußische Ostsee-Reederei GmbH (seit 18.7.1994) handelt es sich um eine inoffizielle Bezeichnung ohne Eintrag, unter der das Unternehmen laut Amtsbescheid nicht auftreten durfte. Aus der Peene-Reederei Wolgast ist am 18.4.1995 die Brandenburg-Preußische Schifffahrtsgesellschaft mbH Ostsee-Reederei hervorgegangen, die sich bereits im folgenden Jahr in der Gesamtvollstreckung befand.

- ▶ MS INSEL USEDOM (ex SACROW, ex SPUTNIK, Bj. 1964, 180 Pers.), 1992 von Weißer Flotte Potsdam gechartert, 1993 gekauft.
- ▶ MS HAFFSKATTAN, Katamaran (ex SUNDKATTAN, ex SKAGEN EXPRESS, ex BORNHOLM EXPRESS, ex STEIGTIND, Bj. 1977, 150 Pers.), gekauft März 1993.
- ▶ MS WOLGAST (ex SEEADLER, Bj. 1961, 97 Pers.), gekauft von der Weißen Flotte Dezember 1991, Versteigerung im Wege der Zwangsvollstreckung in Wolgast am 30. 7. 1996.

## Boddenreederei Gutowski GmbH, Gager/Insel Rügen

(Reeder: Siegfried Gutowski, Gründung 1.7.1992; Seebrückenverkehr zwischen Usedom und Rügen bis zu den Kreidefelsen, Fähr- und Ausflugsfahrten im Greifswalder Bodden einschließlich Ruden und Greifswalder Oie)

Als Siegfried Gutowski, Fischersohn aus Gager und Nautischer Offizier auf Schiffen der Rostocker Hochseefischerei, im Februar 1990 von einer Fangreise heimkehrte, schien ihm dieser Erwerbszweig kaum noch eine berufliche Perspektive zu bieten. Es folgten Bewerbung und Einstellung bei der Flensburger Förde Reederei Seetouristik, winterliche Arbeitslosigkeit und die Idee, seine Kenntnisse und heimatlichen Verbindungen in der selbständigen Fahrgastschiffahrt zu nutzen. Nach längerer Suche kam es im Juli 1992 zum Kauf der MÖNCHGUT und zum Beginn der Fähr- und Ausflugsfahrten. Im April 1994 konnte die erste regelmäßige Schiffsverbindung





Abb. 5 MS MÖNCHGUT von der Boddenreederei Gutowski an der Seebrücke von Sellin/Insel Rügen, 2000. Es ist eine von 19 Seebrücken, die seit Anfang der 1990er Jahre an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern (wieder) erbaut worden sind. Viele dieser Brücken können jedoch nicht von der Fahrgastschifffahrt genutzt werden.

zwischen Rügen und Usedom eingerichtet werden (Seebrückenfahrt), ab April 1997 folgte die Linienfahrt zwischen Peenemünde, Göhren, Sellin, Binz und zu den Kreidefelsen. Inzwischen beschäftigt die Reederei zwischen zwölf und 16 Mitarbeiter.

- ▶ MS MÖNCHGUT (ex FRIEDRICHSORT, Bj. 1981, 300 Pers.), gekauft am 15.7.1992 von der Kieler Verkehrs AG.
- ▶ MS SEEADLER (Bj. 1959, 50 Pers.), angekauft im April 1994 aus Husum.
- ▶ MS HANSEAT (ex RUDOLF KINAU, Bj. 1961, 200 Pers.), angekauft im April 1999 aus Husum.

### Hiddenseer Schifffahrtsgesellschaft mbH, Neuendorf/Insel Hiddensee

(Gründung 17.12.1992, aufgelöst zum 31. 12. 1995)

Für nur drei Jahre gab es auf Hiddensee erneut eine Gemeinschaftsreederei, die von den Hiddenseern Arne Helm, Peter Kronemann und Dirk Schlieker Ende 1992 gegründet worden war. Sie betrieben mit der gecharterten GAARDEN einen Linienverkehr zwischen Neuendorf/Insel Hiddensee und Schaprode. Ausgerechnet in ihrer Heimatgemeinde Neuendorf wurden den Hiddenseern größere Probleme bereitet, wie sie auch andere Reeder aus Vorpommern dort kennenlernen mußten. Hinzu kam, daß die Eigentümer der GAARDEN nach Ablauf des ersten Charterjahres ihr Schiff per 1. Januar 1994 an die Konkurrenz vergaben: an das Tochterunternehmen Reederei Hiddensee des Flensburger Marktführers Weiße Flotte. Die Hiddenseer Schifffahrtsgesellschaft ohne Schiff wurde zum Jahresende 1995 aufgelöst.

- ▶ MS GAARDEN (Bj. 1968, 160 Pers.), gechartert vom 29.1. bis 31.12.1993.

### Nord-Ost-Reederei Wolgast

(Reeder: Knut Kernbach [†] bis 30.4.1998, seither Elfriede Kernbach, Gründung 1.5.1993, als GmbH vom 27.1.1997 bis 27.7.1998; Hafenrundfahrten, Ausflugsfahrten ab Wolgast, Angelfahrten und Seebestattungen)

Nach einer beruflichen Offizierslaufbahn bei der Marine und der folgenden unternehmerischen Tätigkeit als Mitreeder der »Peene-Reederei Wolgast GmbH« gründete Knut Kernbach im Frühjahr 1993 sein eigenes Schiffsverkehrsunternehmen. Unter Mitwirkung des Flensburger Kaufmanns Hermann Hansen kam es 1997 zur Umwandlung in eine GmbH und nur anderthalb Jahre später zum Konkurs der Nord-Ost-Reederei GmbH. Das jetzige Schiffsverkehrsunternehmen, die Nord-Ost-Reederei Wolgast, wird seit Mai 1998 von Elfriede Kernbach geführt.

- ▶ Barkasse KLAUS STÖRTEBEKER (ex WWD I/4, Bj. 1960, 50 Pers.), gechartert von Mai 1994 bis zum Kauf am 1.8.1995.
- ▶ MS GAARDEN (Bj. 1968, 160 Pers.), hat 1997/98 zur GmbH gehört.
- ▶ Barkasse AMPHIBIE (Bj. ?, 25 Pers.), gechartert von April 1998 bis Juni 1999.

## Rostocker Personenschifffahrt »Rostocker 7«

(Reeder: Olaf Schütt, Gründung 5.6.1993; Linienfahrt Rostock/Stadthafen–Warnemünde/Neuer Strom [»Strandlinie«])

Zu dem expandierenden Familienunternehmen mit der »Blauen Flotte« gehört seit 1990 auch Dieter Schütts Neffe Olaf Schütt, der sich nach Abschluß eines Sportstudiums 1989/90 beruflich neu orientieren mußte. Naheliegend war der Erwerb des Schifferpatents, dem 1993 die Übernahme des ersten Neubaus, der ROSTOCKER 7, folgte.

- ▶ MS ROSTOCKER 7 (Neubau 1993, DBW GmbH, Werft Berlin, 140 Pers.), Indienststellung 28.5.1993, seither in Fahrt.

## Sund- und Boddenreederei, Stralsund

(Reeder: Kerstin Jauernig, zuvor bis 28.2.2002 Hans Jürgen Jauernig, Gustow/Insel Rügen, Gründung 22.11.1993; Rundfahrten im Strelasund ab Stralsund, Ausflugsfahrten ab Greifswald seit 1.3.2002, Trauungen an Bord, Seebestattungen)

Bevor Hans Jürgen Jauernig als Reedereigründer mit dem STRALSUNDER zu einem eigenen Schiff kam, hatte er bereits einen langen seefahrtsberuflichen Weg hinter sich: Hochseefischer und Nautischer Offizier, Nautiker im Erprobungskommando der Volkswerft Stralsund, Wechsel in die Taklerei dieser Werft als Vorarbeiter und Meister, Entlassung im Rahmen des Personalabbauprogramms. Dann wurde per Annonce ein Kapitän für Hochseeangelfahrten gesucht, und zwar von der Triton-Reederei, einer erfolglosen Gründung des Kaufmanns Dieter Fenske aus Germersheim. Die drei Mitgesellschafter aus Vorpommern konnten Anteile des Unternehmens übernehmen. Für Hans Jürgen Jauernig war es der DER STRALSUNDER, mit dem er ab 1. April 1994 Rundfahrten auf dem Strelasund veranstaltet hat. Außerdem gehören seit September 1999 Trauungen an Bord der STUBNITZ und seit September 2000 auch Seebestattungen zu den Angeboten der Sund- und Boddenreederei. Doch Hans Jürgen Jauernig kümmerte sich nicht nur um Touristen, Heiratslustige und Trauergäste, sondern auch um Auszubildende: In seiner Reederei, die seit dem 1. März 2002 von seiner Ehefrau übernommen worden ist, sind auch Lehrlinge in der Gastronomie (und nebenbei auch im Umgang mit Festmacherleinen) ausgebildet worden.

- ▶ MS DER STRALSUNDER (ex TRITON II, ex CHRISTINE, ex DER STRALSUNDER, Bj. 1957, 100 Pers.), in Fahrt seit 1.4.1994, voraussichtlich bis 31.10.2002.
- ▶ MS STUBNITZ (Bj. unbekannt, 100 Pers.), gechartert von Juli 1998 bis 28.2.2002 von Kerstin Jauernig (Stralsund), fährt seit 2002 ab Greifswald., Trauungen seit 9.9.1999.
- ▶ MS BREEGE (Bj. 1913, 80 Pers.), angekauft 1996 von der Weißen Flotte.

## Personenschiffahrts GbR Dieter und Olaf Schütt, Rostock

(Reeder: Dieter und Olaf Schütt, Gründung März 1996; Warnow- und Hafenrundfahrten ab Rostock-Stadthafen)

Gemeinsam betreiben Dieter und Olaf Schütt im alten Revier die jüngsten Zugänge der »Blauen Flotte«: die KASPER OHM und den Neubau HANSESTADT ROSTOCK. Mit dem Schiffszuwachs ist auch eine Vergrößerung der Zahl der Mitarbeiter verbunden. 2002 gehören zum Unternehmen aus der Schütt-Familie Dieter Schütt, Thomas Schütt, Kathrin Schütt-Sievers (ebenfalls mit Schifferpatent), Peter Schütt (zuvor Kapitän auf Rostocker Handelsschiffen) und dessen Kinder Olaf und Heike Schütt.

- ▶ MS KASPER OHM (ex PILLNITZ, Bj. 1977, 140 Pers.), angekauft im März 1996 von der Sächsischen Dampfschiffahrts GmbH & Co., Dresden.
- ▶ MS HANSESTADT ROSTOCK (Neubau, Bj. 1998, Lux-Werft, Mondorf bei Bonn, 230 Pers.), Indienststellung 25.11.1998.

## Fahrgastschiffahrt Peenemünde

(Reeder: Ingolf Teßnow, Gründung April 1996; Fahrten auf dem Greifswalder Bodden, dem Peenestrom, dem Achterwasser und zur Insel Ruden, Fährlinie Peenemünde–Freest, Seebestattungen seit 1996)

Ingolf Teßnow ist nach einer Lehrausbildung als Hochseefischer (Fischkombinat Rostock) und einer Offizierslaufbahn bei der Marine seit 1989 in der Fahrgastschiffahrt beschäftigt, und zwar zunächst durch berufliche Tätigkeiten bei zwei vorpommerschen Reedereien. 1996 folgte die unternehmerische Selbständigkeit mit der Charter des früheren Forschungsschiffes PROF. O. KRÜMMEL, das er zwei Jahre später ankaufen konnte. Zum Angebot gehören seither Ausflugs- und Angelfahrten sowie Seebestattungen. Wie die PROF. O. KRÜMMEL wurde 1998 auch die WOLGAST aus einer Konkursmasse erworben. Im selben Jahr kam es zur Verlegung des Standortes und der Liegeplätze von Wolgast nach Peenemünde und zur Einrichtung der Fährlinie zwischen Peenemünde und Freest. Umstrukturierungen des Unternehmens führten Ingolf Teßnow 2001 dazu, der 1998 gegründeten »Apollo GmbH Fahrgastreederei« beizutreten, zu der seither die Motorschiffe WOLGAST, ANKE und CASTOR gehören. Das Motorschiff PROF. O. KRÜMMEL betreibt Ingolf Teßnow weiterhin selbständig.

- ▶ MS PROF. O. KRÜMMEL (Bj. 1953, Umbau 1993/94, 30 Pers.), gechartert 1996-97, erworben im Mai 1998.
- ▶ MS WOLGAST (ex SEEADLER, Bj. 1963, 70 Pers.), angekauft im Mai 1998.
- ▶ MS ANKE (ex A 15, Bj. 1972), angekauft im Mai 1998, eingesetzt als Fähre zwischen Peenemünde und Freest.
- ▶ Barkasse CASTOR (ex B 44, Bj. 1977), angekauft im April 2002.

## Hanse-Reederei GmbH, Demmin

(Reeder: Uwe Melzer, Gründung 1.5.1996; Boddenfahrten ab Barth, Linie Barth–Zingst, Fahrten auf der Peene ab Demmin; 2000 keine Boddenfahrten mehr, Gewerbe am 9.8.2002 abgemeldet)

Uwe Melzer, Schiffsmakler aus Berlin, gründete die Hanse-Reederei zwar in Demmin, aber außer Fahrten auf der Peene wurden von Frühjahr 1998 bis Herbst 1999 auch Fahrten zwischen Barth und Zingst sowie Boddenrundfahrten ab Barth angeboten, und zwar mit der STADT BARTH und der PHOENIX.

- ▶ MS INSEL USEDOM (1998 umbenannt in STADT BARTH).
- ▶ MS STADT BARTH (ex INSEL USEDOM, ex SACROW, ex SPUTNIK, Bj. 1964, Umbau 1993, 180 Pers.), ab Barth von April 1998 bis 1999.
- ▶ MS PHOENIX (ex SUNDEVIT, ex PHÖNIX II, ex SCHILKSEE, Bj. 1959, 250 Pers.), 1999 ab Barth.

## Fahrgastschiffahrt Steußloff GbR, Rerik (vormals Bobsin-Steußloff GbR)

(Reeder: Bernd Steußloff, Gründung: 14.6.1996; Salzhaff-Rundfahrten ab Rerik, seit 2002 Fährlinie mit Fahrradtransport zwischen Rerik und Insel Poel, Trauungen an Bord)

Zur Fahrgastschiffahrt kam der gelernte Kfz-Schlosser Bernd Steußloff aus Kröpelin über seine Tätigkeit als Fahrlehrer an Land und auf dem Wasser (Bootsfahrtschule) mit dem Erwerb der ehemaligen Hamburger Hafenkasse CREMON VIII. 1998 konnte ein größeres Fahrgastschiff aus Koblenz erworben und 2000 sogar ein Neubau in Auftrag gegeben werden. Für eine Fährlinie mit Fahrradtransport folgte 2002 als weiterer Neubau die Barkasse SALZHAF. Auf der OSTSEEBAD RERIK gibt es – einem neuen Trend folgend – seit 2001 auch die Möglichkeit der standesamtlichen Trauung.

- ▶ Barkasse CREMON VIII (Hamburger Hafenkasse, Bj. 1925, 75 Pers.), Mai 1996-Mai 1998, dann nach Ueckermünde verkauft.
- ▶ MS OSTSEEBAD RERIK (1) (ex ST. APOLLINARIS, Koblenz, Bj. 1985, 168 Pers.), in Fahrt von Mai 1998 bis 12. Mai 2000, dann nach Demmin verkauft.
- ▶ MS OSTSEEBAD RERIK (2) (Neubau, Bj. 2000, Maasbracht/NL, Gebrüder Oudacker, 250 Pers.), in Fahrt seit 13.5.2001.
- ▶ Barkasse SALZHAF (Neubau, Bj. 2001, Aken, 100 Pers.), in Fahrt seit Mai 2002.

## Sea-Tour GmbH, Rostock

(Reeder: Ewald Bendin, Gründung 1998; Boddenrundfahrten ab Ribnitz)

Kurzzeitig war die MOCAMBO 1998/99 ab Ribnitz in Fahrt und für längere Zeit danach dort an der Kette. Geschäftliche Unkorrektheiten führten schließlich zur Rückgabe des Schiffes an den Vorbesitzer in Osten und damit zur Beendigung der Schiffsaktivitäten der Sea-Tour GmbH.

- ▶ MS MOCAMBO (ex TARZAN, ex NEUKÖLLN, ex OBERMAAT, ex VORWERK, ex BARMBEK, ex HAMBURG, Bj. 1872, mehrfache Umbauten und Modernisierungen, 80 Pers.), erworben im Mai 1998, 2001 zurück an vorherigen Eigentümer in Osten.

## Haffshipping GmbH & Co. KG, Mönkebude

(Reeder: Matthias Medenwald und Markus Lehmann, Torgelow, Gründung 16.2.1999; seit 1999 Duty-free-Fahrten auf dem Stettiner Haff nach polnischen Häfen ab Mönkebude und Kamminke/Usedom)

Die Reederei »Haffshipping« ist eine gemeinsame Gründung der Torgelower Geschäftsleute Matthias Medenwald und Markus Lehmann mit dem Geschäftsführer Volker Lieckfeldt aus Mönkebude, der zuvor 17 Jahre bei der Rostocker Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei tätig war. Mit der Indienstellung der FLAMINGO war die Absicht verbunden, auch das Haffdorf Mönkebude in die Fahrgastschiffahrt einzubeziehen. Darüber hinaus erfolgen seit 1999 auch standesamtliche Trauungen an Bord.

- ▶ MS FLAMINGO (ex BALTIC CRUISER, Bj. 1992, 120 Pers.), angekauft 1998 aus Nyköping/Schweden, Umbau 1998/99 in Stettin.

## Ückeritzer Personenschiffahrt, Ückeritz/Insel Usedom

(Reeder: Hartmut Wolf, Gründung: 1.5.1999; Rundfahrten auf dem Achterwasser und dem Peenestrom ab Stagnieß/Insel Usedom)

Hartmut Wolf aus Ückeritz erfüllte sich nach beruflichen Tätigkeiten als Bauschlosser sowie als Decksmann bei der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei und auf Fahrgastschiffen der Weißen Flotte 1999 seinen Traum von einem eigenen Fahrgastschiff. Nachdem er bereits 1993 in Hamburg sein Patent als Schiffsführer erworben hatte, holte er im Frühjahr 1999 die ehemalige WANDSBEK von der Elbe in das Usedomer Achterwasser.

► MS ASTOR (ex WANDSBEK, Bj. 1956, 140 Pers.), Ankauf März 1999, in Fahrt seit 1. Mai 1999.

## Ausflugsreederei »Am Königshörn«, Glowe/Insel Rügen

(Reeder: Olaf Kötteritzsch, Gründung 15.6.2001; Ausflugsfahrten ab Glowe)

Olaf Kötteritzsch, ehemaliger Kommandant eines Minensuchers der Volksmarine, wollte zunächst als Schiffsführer bei einem Rügener Fahrgastschiffahrtsunternehmen tätig werden, zu dessen Gründung es jedoch nicht kam. Kurzerhand entschied er sich, die zum Verkauf stehende BOLTENHAGEN für sich zu erwerben und selbständig Fahrgastschiffahrt ab Glowe zu betreiben.

► MS BOLTENHAGEN (ex HOLSTEIN 1, Bj. 1946, 50 Pers.), gekauft von J. Dunkelmann (Boltenhagen) Anfang Juli 2001, Fahrten seit 15. Juli 2001.

## Zusammenfassung

Die Entwicklung der Fahrgastschiffahrt an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern seit 1990 kann hier nur kurz und auch nur unter Beachtung der für die maritime Volkskunde wichtigen Aspekte behandelt werden. Dazu gehört, das Augenmerk weniger auf technische Daten und auf Viten der Schiffe als vielmehr auf die Initiativen der Eigner zu richten. Dabei wird deutlich, daß an dieser Entwicklung maßgeblich solche Unternehmensgründer beteiligt sind, die bereits vor der Wiederherstellung der deutschen Einheit in dieser Küstenregion zu Hause waren. Deren berufliche Biographien veranschaulichen die grundlegenden wirtschaftlichen Veränderungen seit 1990 gleich in zweifacher Hinsicht, und damit wird von vielen neuen Reedern auch die Entscheidung für den mutigen Schritt in diese berufliche Selbständigkeit begründet: Ursächlich war einerseits oft eine schlechte Perspektive in den bisherigen Berufen (bis zu Kündigungen wegen Personalabbaus), andererseits aber auch die neue Aussicht, ein eigenes Schiffahrtsunternehmen zu führen, was erst nach der Aufhebung des staatlichen Monopols 1990 wieder möglich wurde. Mehrere Reeder haben sich mit der Fahrgastschiffahrt zudem einen lange gehegten Wunsch erfüllen können. Ihre früheren beruflichen Wege zeigen, daß fast alle Schiffseigner bereits zuvor einem maritimen Beruf nachgegangen sind: Überwiegend waren es Seeleute, die auf Rostocker Handelsschiffen gefahren sind, Hochseefischer, die von Saßnitz und von Rostock aus auf den Fangplätzen im Nord- und Südatlantik tätig waren, Küstenfischer, die ihre Netze in der südlichen Ostsee ausgebracht haben, Seeleute auf Fahrzeugen der technischen Flotte (Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei) und in einigen Fällen auch ehemalige Berufsoffiziere und Maate der Volksmarine.

Von dieser neuen Reeder-Gruppe ist die Fahrgastschiffahrt an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern maßgeblich und – wie nach 13jähriger Entwicklung bilanziert werden kann – auch recht erfolgreich geprägt worden. Zumeist beginnt deren Unternehmensgeschichte mit dem Erwerb von »Second-hand-Schiffen«, die mitunter ziemlich betagt waren und zu denen mehrfach kostengünstigere Kleinfahrzeuge, wie beispielsweise Hamburger Hafenbarkassen, gehört haben. Aber alle Fahrzeuge waren zu jener Zeit nicht leicht zu bekommen. Die Nachfrage nach geeigneten Fahrgastschiffen war Anfang der 1990er Jahre besonders groß, die Schiffssuche führte viele angehende Reeder durch mehrere Ostseeländer, und die Schiffsmakler hatten

Hochkonjunktur. Doch nach einiger Zeit folgten Neubaufträge und der Weiterverkauf der älteren Tonnage. Zwischen 1992 und 2002 sind 22 Neubauten in dem hier betrachteten Küstengebiet in Fahrt gebracht worden, was in besonderem Maße die unternehmerischen Aktivitäten dieser Reeder-Gruppe widerspiegelt. Immerhin handelt es sich bei jedem Neubau eines Binnenfahrgastschiffes (zu dieser Kategorie zählen die meisten Neubauten) um eine Investition zwischen einer halben Million und anderthalb Millionen Euro – in einzelnen Fällen, wie beispielsweise der in Warnemünde beheimateten FÜRST BORWIN von Rainer Möller, sogar um deutlich mehr. Korrekterweise darf aber hier nicht unerwähnt bleiben, daß es zur Förderung dieses wesentlichen Bereiches der Tourismus-Wirtschaft auch Investitionszulagen gegeben hat. Investiert wurde von den Reedern jedoch nicht nur in eine Modernisierung, sondern oft auch in eine Vergrößerung der Unternehmen und in deren Fortführung in zweiter Familiengeneration. Inzwischen sind aus kleinsten Anfängen nicht selten Reedereien mit zwei oder drei Schiffen und acht bis zwölf Mitarbeitern geworden, die zum Teil ein bemerkenswertes Angebotsspektrum vorweisen: Dazu gehören nicht mehr allein die traditionellen Linienfahrten und die Ausflugsfahrten zu bekannten landschaftlichen Anziehungspunkten, sondern auch die Beachtung neuester Trends unter dem Aspekt der optimalen Auslastung der Schiffe: Neben Charterfahrten, die von fast allem Reedern für Gesellschaften angeboten werden, gibt es beispielsweise in Gebieten mit stärkerem Fahrradtourismus die Möglichkeit des Fahrradtransportes per Schiff (Salzhaff, Boddenrevier, Seebrücken von Rügen und Usedom). Auf dem Salzhaff an Bord der OSTSEEBAD RERIK (Fahrgastschiffahrt Steußloff) fanden bereits mehrere Modenschauen statt, und außerdem werden dort sogar standesamtliche Trauungen durchgeführt. Als Standesamt-Außenstellen fungieren ebenfalls Schiffe der Reedereien Clermont/Gollwitz, Rasche/Born, Jauernig/Stralsund, Lojewski/Saßnitz und Haffshipping/Mönkebude. Außer Fahrten in den Hafen der Ehe – für die eine standesamtliche Trauung zuvor an Bord des noch im Hafen liegenden Schiffes erfolgen muß – bieten einige Reeder auch die feierliche Gestaltung der »letzten Reise« an: die von maritimen Brauchzeremonien umrahmte Seebestattung, d.h. die Versenkung von schnell auflösbaren Muschelkalk-Urnen in genau festgelegten Seegebieten (z.B. ab Wismar, Rostock, Barhöft, Stralsund, Saßnitz und Peenemünde). Aber auch lustige »Events« wie Disko- und Tanzfahrten (soweit an Bord möglich) oder andere Unterhaltungsveranstaltungen, wie z.B. Talkrunden, werden neuerdings auf einigen Fahrgastschiffen durchgeführt. Andere Schiffe sind für Ihren Einsatz im deutsch-polnischen Grenzverkehr umgebaut und mit einem Duty-free-Shop ausgestattet worden. Diese einkaufsorientierten Fahrten haben vor allem die Hafenstadt Ueckermünde und das Fischerdorf Altwarp schlagartig zu Ziel- und Ausgangsorten des organisierten Massentourismus werden lassen. Zu den Innovationen in der Fahrgastsschiffahrt gehören auch die Schnellverbindungen mit Wasser-Taxis zwischen Rügen und Hiddensee, desgleichen die Angebote der vielen Eigner von ehemaligen Fischkuttern, die mit ihren Fahrzeugen sowohl Ausflugs- als auch Angelfahrten und sogar Fahrten für Tauchergruppen durchführen. Schließlich sollte eine Gruppe von Segelfahrzeugen in diesem Zusammenhang wenigstens kurz erwähnt werden, nämlich die Zeesboote, ehemalige Fischerboote, die inzwischen zu Freizeit-, Regatta- und Traditionsseglern umfunktioniert worden sind, und mit denen von mehreren kleinen Hafenorten an der Boddenküste und am Stettiner Haff sogar Ausflugsfahrten unter Segeln möglich sind. Auch solche Segeltörns mit ehemaligen Fischerbooten gehören zur Fahrgastfahrt, deren Entwicklung hier nur am ausgewählten Beispiel derjenigen Reedereien aufgezeigt werden kann, die über spezielle Fahrgastschiffe verfügen. Trotz dieser Einschränkung dürfte deutlich geworden sein, wie nach 1989 die wiedergewonnenen Möglichkeiten in diesem tourismusorientierten Bereich der Kleinschiffahrt an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern von einer kleinen Gruppe von Reedern, die sich als Neulinge auf diesem Geschäftsfeld behaupten konnten, zielstrebig und mit unternehmerischem Mut realisiert und kreativ erweitert worden sind.

## Danksagung

Danken möchte ich allen Reedern in Mecklenburg-Vorpommern, die durch ihre Auskünfte diese Arbeit über die Fahrgastschifffahrt ermöglicht und maßgeblich bereichert haben. Für die Förderung der maritimvolkskundlichen Forschungen gilt mein besonderer Dank dem Kultusministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

### Literatur:

- Detlefsen, Gert Uwe, und Fiebiger, Gerhard: Passagierschifffahrt an Deutschlands Küste. Bad Segeberg, Cuxhaven 1994.
- Heyden, Hans Albert von der: 125 Jahre Fahrgastschifffahrt in Ueckermünde (1862-1987). In: Stier und Greif. Blätter zur Kultur- und Landesgeschichte in Mecklenburg-Vorpommern 2, 1992, S. 46f.
- Lange, Heinz: Warnemünder Fahrgastschiffe auf der Warnow. In: Das Nordlicht 7, 1999, Heft 24, S. 4-15.
- Rothe, Claus: »Weiße Flotte«. VEB Fahrgastschifffahrt – Sitz Stralsund. Chronik einer deutschen Reederei 1957-1990. Hamburg, Berlin 1994.
- Rudolph, Wolfgang: Ein Jahrhundert rügensche Bäder-Dampfschifffahrt. In: Neue Mecklenburgische Monatshefte 4, 1957, S. 238-245.
- Schubert, Dieter: Deutsche Binnenfahrgastschiffe. Berlin 2000.

### Anmerkungen:

- 1 Dieser Beitrag zur Fahrgastschifffahrt in Mecklenburg-Vorpommern ist ein Teilergebnis 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 das von Januar 1997 bis Januar 2000 vom Kultusministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern gefördert worden ist.
- 2 Notgedrungene Vercharterung an die »Weiße Flotte«, dort Demontage des defekten Motors, ohne jedoch über einen neuen Motor zu verfügen, Verschrottung 1953.
- 3 Lübecker Nachrichten vom 6.1.1990.
- 4 Norddeutsche Zeitung vom 1.3.1991.
- 5 Ostsee Zeitung vom 26.8.1997.
- 6 Ostsee Zeitung vom 18.5.2001.

## Coastal passenger shipping in Mecklenburg/Western Pomerania: The development of the smaller shipping companies since 1990

### Summary

The development of maritime passenger carriage on the coast of Mecklenburg/Western Pomerania since 1990 can be discussed here only with a view to the aspects which are of primary importance for maritime ethnology. The focus is thus not so much on technical data and ships' vitae as on the initiatives of the shipowners. It becomes clear in the process that the entrepreneurs involved in this development were for the most part persons who were at home in this coastal region before the restoration of German unity. Their professional biographies serve as illustrations of the fundamental economic changes since 1990 in two distinct respects, and it was for these very reasons that many of the new shipping entrepreneurs undertook the bold step into professional self-employment: On the one hand, many people experienced a worsening of the prospects in the professions they had practiced until that time; on the other hand the prospect of founding one's own shipping company was a new and attractive one, made possible

by the abolishment of the state monopoly in 1990. What is more, several shipowners were able to fulfil a long-cherished desire by entering the passenger carriage business. A majority of these persons were former seamen on merchant vessels, ocean fishermen, coastal fishermen, seamen from the technical fleet and in a few cases even former navy career officers and mates.

Passenger transport by ship on the coast of Mecklenburg/Western Pomerania was influenced to a decisive degree by this new group of shipowners. Their entrepreneurial histories usually began with the acquisition of second-hand ships, many quite advanced in age. After a while, however, new vessels were purchased and the old ones sold off. Between 1992 and 2002, twenty-two newly constructed vessels went into operation, a circumstance which reflects the entrepreneurial activities of this group of shipowners quite clearly. Investments were not only made in modernisation measures, however, but also in the expansion of the respective undertaking and its continuation by the next family generation. In the meantime many undertakings which began on the smallest scale have become shipping companies with two or three ships, eight to ten employees and a remarkable range of services: The latter include not only traditional line shipping and excursions to natural sightseeing attractions, but also acknowledgement of the latest trends in conjunction with the use of the ships to optimal capacity: chartered trips for groups, bicycle transport, weddings on board, sea burials accompanied by the celebration of maritime customs, disco and dance trips, in a few cases even fashion shows. Other vessels are equipped with duty-free shops for service in the German-Polish border area. Practically overnight, these shopping-oriented trips transformed particularly the port town Ueckermünde and the fishing village Altwarp into popular destinations for organised mass tourism. The innovations in passenger shipping also include the water-taxi express connections between Rügen and Hiddensee, as well as offers provided by numerous owners of former fishing cutters (boat trips, fishing trips, trips for divers). Finally, there is a group of sailing vessels that should not go unmentioned, namely the zeese boats – former fishing boats now used as recreation, regatta and traditional sailboats on which sailing excursions from several small port villages on the Bodden Coast and Stettiner Haff are possible.

Recent developments in passenger shipping can be presented here only with regard to those shipping companies which have special passenger vessels at their disposal. Despite this limitation, it will certainly become evident how the newly regained opportunities in this tourism-oriented area of shipping on the coast of Mecklenburg/Western Pomerania were realised and creatively expanded by a small group of shipowners – newcomers to the business – whose determination and entrepreneurial boldness led them to success.

## La navigation côtière pour le transport des passagers dans le Mecklenbourg-Poméranie-Occidentale. Du développement des petites compagnies d'armement depuis 1990

### Résumé

Le développement de la navigation côtière pour le transport des passagers depuis 1990 sur les côtes du Mecklenbourg-Poméranie-Occidentale ne peut être traité ici qu'en relation avec les aspects maritimes traditionnels les plus importants. L'attention sera donc moins portée sur les données techniques et les carrières des navires que sur les initiatives de leurs propriétaires. Ainsi, il devient évident que ce sont les entrepreneurs qui étaient déjà chez eux dans cette région côtière de l'Allemagne avant la réunification, qui ont pu participer de façon déterminante à ce développement. Le cours de leurs carrières démontre les transformations économiques fonda-



mentales depuis 1990 sous deux aspects à la fois, et la décision courageuse de franchir le pas vers cette indépendance professionnelle se trouve ainsi fondée pour de nombreux nouveaux armateurs: à l'origine, c'était souvent, d'un côté, une perspective devenue sombre dans les métiers jusque-là exercés, mais d'un autre côté également, la nouvelle chance de pouvoir diriger une entreprise de navigation, ce qui fut à nouveau possible seulement après la suppression du monopole d'état en 1990. De nombreux armateurs ont pu en outre, avec le transport des passagers, réaliser un rêve caressé depuis longtemps. Il s'agit en majeure partie d'anciens marins de navires de commerce, de pêcheurs en haute mer et de pêcheurs côtiers, marins de la flotte technique et dans certains cas également, d'anciens officiers de carrière et des seconds de la marine nationale.

La navigation pour le transport des passagers du Mecklenbourg-Poméranie-Occidentale a été marquée de manière déterminante par ce nouveau groupe d'armateurs. La plupart du temps, l'histoire de leur entreprise commence par l'achat de navires d'occasion qui étaient parfois déjà bien âgés. Cependant, au bout d'un moment, les commandes pour de nouveaux navires et la revente des plus anciens suivirent. Entre 1992 et 2002, 22 nouvelles constructions purent être mises en service, ce qui reflète dans une certaine mesure les activités des entreprises de ce groupe d'armateurs. Toutefois, les investitions ne furent pas uniquement réalisées dans le domaine de la modernisation, elles le furent souvent également dans l'agrandissement des entreprises en vue de leur continuation avec la seconde génération familiale. Depuis lors, il n'est pas rare de constater que de très petits débuts ont fait place à des compagnies possédant deux ou trois navires et de huit à douze employés, et qui, en partie, font preuve d'une palette d'offres remarquables. Aux simples lignes régulières traditionnelles et excursions vers des sites pittoresques s'ajoutent dorénavant les attractions à la page afin de rentabiliser au mieux les navires: affrètement pour des sociétés, transport de bicyclettes, mariages civils, enterrements encadrés par des cérémonies traditionnelles maritimes, excursions disco et dansantes et même, auxiliairement, des défilés de mode. D'autres navires ont été équipés d'une boutique «duty free» pour leur service entre l'Allemagne et la Pologne. Ces excursions orientées vers la vente ont brusquement transformé en premier lieu la ville portuaire d'Ueckermünde et le village de pêcheurs d'Altwarp en destinations de tourisme de masse organisé. Également parmi les innovations dans le transport des passagers, les liaisons rapides entre Rügen et Hiddensee (Wasser-Taxi), de même les offres de nombreux propriétaires d'anciens chalutiers (excursions, parties de pêche et sorties pour les groupes de plongée). Enfin, un groupe de voiliers ne devrait pas être passé sous silence, à savoir les anciens bateaux de pêche typiques (Zeesboote) qui ont été entre-temps transformés en voiliers de loisirs, de régates et traditionnels, à bord desquels il est possible d'entreprendre des excursions à partir de nombreux petits ports sur la côte du Bodden et du golfe de Szczecin.

Bien que le récent essor de la navigation pour le transport des passagers ne puisse être étayé ici que par les exemples des compagnies d'armement qui possèdent des navires spéciaux à cet effet, l'article démontre clairement comment un petit groupe d'armateurs, arrivant à s'affirmer en tant que novices sur ce marché, a pu réaliser avec détermination et un audacieux courage les possibilités retrouvées après 1989 dans ce domaine orienté vers le tourisme pour la petite navigation sur les côtes du Mecklenbourg-Poméranie-Occidentale, et même les étendre de façon créative.