

# *De nordtyske fiskere og søfolks særlige forkærlighed for skandinaviske bådmotorer*

*Af Wolfgang Rudolph*

*Oversat af Alan Hjorth Rasmussen*

Når man omkring år 1900 stod for at skulle erhverve en bådmotor, var situationen i princippet den samme som i dag: Den potentielle køber kunne vælge imellem den hjemlige industris produkter eller et udenlandsk fabrikat. En mærkelig og påfaldende kulturhistorisk konstatering fra denne tid, som påkalder sig betydelig interesse blandt etnologerne, er de tyske fiskeres og fragtsejleres klare valg af skandinaviske motorer. Det kunne være værd at vide, hvorfor søens folk dengang – i det højt industrialiserede Tyskland – favoriserede de nordiske motorer, og hvorfor der også kan spores en omvendt udvikling nogle år senere, nemlig den nordiske import af motorer fra Tyskland. Hvad var motivationen for henholdsvis de tyske og de skandinaviske fiskere og fragtsejlere?

Desværre findes der ikke ret mange kilder til en sådan undersøgelse. Man må lede overordentlig grundigt i arkivernes sparsomme materiale – såvel som i de lige så sjældne bidrag i faglitteraturen – for af og til at finde en guldgrube i en tilsyneladende ubetydelig bisætning. Og man må være i stand til at tolke de nationale følelsers tungemål rigtigt. Som det også gælder på andre områder, bringer den mundtlige overlevering forskeren videre – forudsat at det pågældende emneområde er taget med i de vejledende spørgelister. Dette var tilfældet, da Wolfgang Steinitz og Reinhard Peesch i 1956 indledte undersøgelseerne over den maritime folkekultur i Mecklenborg og Forpommern. Nærværende studie bygger først og fremmest på de svar, der dengang blev nedskrevet af forfatteren.

I Warnemünde fik vi i sin tid at vide, at der i 1910 blev lagt et massivt pres på de mecklenborgske fiskere, som var interesserede i at købe en bådmotor. Af udbuddet af motorer skulle de beslutte sig for et »nationalt« fabri-

kat. Påvirkningen kom fra de mecklenborgske fiskerimyndigheder, men også fra fiskernes erhvervsorganisationer. Man anbefalede navnlig motorer fra firmaet Deutz i Köln og fabrikkerne Swiderski i Leipzig.

Kun få år før, i 1908, havde to kutterejere fra Warnemünde besluttet sig for at købe den danske DAN-motor (Jørgensen, København) og havde haft særdeles gode erfaringer med den. I 1910 blev de næste liebhaveres ansøgning om statslån gjort afhængig af, at de bestilte hos Deutz eller Swiderski. Købet af de vest- eller mellemtyske fabrikater resulterede i bestandig ærgrelse og som følge deraf vedvarende klager, der udmundede i protester mod myndighedernes og organisationernes formynderskab. Warnemünderne henviste hele tiden til de ganske anderledes forhold i de prøjsiske naboprovinser Slesvig-Holsten, Pommern og Østprøjsen. Der var motoriseringen af fiskerbådene og de små fragtsejlere startet med succes få årtier før. Det var sket med import af danske glødehovedmotorer, der dels blev solgt i fri handel, dels blev finansieret af kreditter fra den prøjsiske stat. Man havde siden 1903 hentet motorer af fabrikkerne DAN (Jørgensen, København), ALPHA (Houmøller, Frederikshavn), Hein (Randers) og GIDEON (Kramper, Horsens) til den tyske Østersøkyst. Den femte danske motorproducent, Callesen (Aabenraa) kunne dengang, statsretligt set, endnu henføres som undersåt af den tyske kejser.

Til den mindre kystskibsfart havde de fartøjsejere fra Pommern og Østprøjsen, som først motoriserede, valgt glødehovedmotorer fra firmaerne Lysekils Mekaniska Verkstad og Bolinder i Stockholm.

Hvad kan det være, der foranledigede søens folk i Tyskland til at foretrække »udlændingene«? Kraftigt irriteret havde den kendte motorfabrik Gebrüder Stoewer i Stettin allerede i 1903 offentligt fældet dom over forbrugernes optræden:

### *Tyske motorbåde!*

*Under henvisning til, at Den tyske Havfiskeriforening (Deutsche Seefischer-Verein) for kort tid siden har leveret tre både til Danmark for dér at lade indbygge motor, beder firmaet Stoewer os konstatere, at det ved siden af andre tyske firmaer også i mange år har specialiseret sig i at bygge motorbåde, og at det som følge deraf ikke havde været nødvendigt at give byggeordrer til udlandet. (1).*

Konstateringen er rigtig. Allerede i 1888 havde Daimler præsenteret den tyske kejser for en lille benzinmotorbåd i Hamborg, men fiskerne og skipperne ved den tyske Østersø- og Nordsøkyst så vel på denne udvikling med skepsis.

DANMARKS TEKNISKE MUSEUM

Lb. nr. 73.312 Grp. nr. 252.

TELEFON 92

TAGENSVEJ 92

TAGA 70.1

KØBERE AF

TELEGR.-ADR.:  
„MOTORDAN“

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
1 Stk.	19 Stk.	30 Stk.	53 Stk.	82 Stk.	63 Stk.	82 Stk.
1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
66 Stk.	104 Stk.	137 Stk.	154 Stk.	244 Stk.	418 Stk.	Stk.

**P. JØRGENSEN**

BRAGESGADE 10 ————— KØBENHAVN L.

*I 1903 leverede P. Jørgensen de første motorer til tyske Østersøfiskere i Kiel og Ekernførde. Fra kataloget »Købere af Petroleumsmotoren »Dan«« (1907), s. 19.*

Utvivlsomt må de skandinaviske motorers anerkendte og fremragende kvalitet først og fremmest have imponeret dem, som ikke kun sejlede på floder som Neckar, Main eller Spree, men som havde erfaringer med den mere barske sejlads på Østersøen. Herudover har de nordiske producenters markedsføring sikkert også spillet en rolle. Den var så at sige skåret til den mentalitet, der herskede blandt søens folk.

Danskerne og svenskerne vidste vel bedre end industrifolket i Mellemtyskland, at de hos kunderne i søstøvler havde med mennesker at gøre, som dengang endnu hvilede i en tradition, som man bedst kan betegne som »oldnordisk«. De havde til dato haft nok i den gennem årtusinder overleverede viden om håndtering af træ, sten, ben og naturfibre. Kun en ringe del af det daglige arbejdes sædvanlige redskabs- og værktøjsudstyr, f.eks. kniv, økse, hammer, tang, søm – og endvidere potter og kogekar – stammede smede- og pottemager håndværkets fjerne verden i havnebyerne eller i bondelandsbyerne langt fra havet. Oven i købet var det muligt i dårlige tider at erstatte mangt og meget med ældgamle materialer.

Ålejern kunne erstattes med trælystre, fiskekroge kunne laves af knogler eller fiskeben i stedet for af metaltråd. Eller som man i dele af Pommern brugte det på små fiskerbåde omkring 1900, når vinden kom ind bagfra: En birkegren i bådens stævn kunne tjene som sejl. Det må indrømmes, at disse mænd dengang, i det mindste i de præjisiske landsdele, allerede havde sejlet 2-3 årtier i marinen – naturligvis også i dampkorvetter og dampfregatter. Men hvad havde de i deres tjenestetid i marinen lært om maskineriet under dæk og den fremmede verden bag skotterne hos det sorte gæng, der håndterede ild, damp, kul og jern? Meget lidt eller så godt som intet!

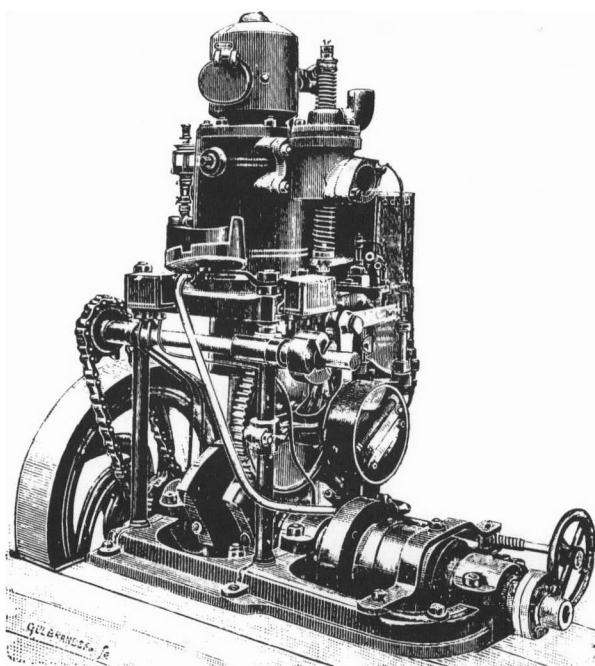
Og nu, konkret fra 1903, begyndte de samme folk at beskæftige sig med noget, hvor allerede fagsproget måtte lyde som latin: Rørtopnøgle, ventilkegle, skydelære, knastaksel, kugleleje – hvad pokker kunne det være? Staufferfett (smørefedt), olievæge, svinghjul, kobling – et sprogligt abrakadabra, hvortil kom den uøvede plage med opvarmningen af støbejernsglødehovedet ved hjælp af den buldrende blæselampe, vurdering af gaffelnøglestørrelser og erfaringen for, hvornår et bøjet olierør af kobber begynder at knække, hvis det bøjes yderligere ...

Man kan forestille sig, at de nordiske fabrikanter, som i virkeligheden ikke var andet end småhåndværkere – det være sig Houmøller, Jørgensen, Hein, Callesen og Bolinder – kunne sætte sig bedre ind i den pommerske og østpræjisiske fiskers og skippers forestillingsverden end de rhinske og saksiske kollegaer. De handlede i hvert tilfælde mere konsekvent. I vintermånederne, når fiskeriet og den mindre fragtfart lå i dvale, sendte de alle – med ALPHA i Frederikshavn i spidsen – deres bedste maskinarbejdere til Pillau, Memel og Kolberg, hvor de holdt kurser i maskinlære.

Det må have gjort et stærkt indtryk, at den familie, som dengang nød godt af maskinundervisningen, endnu efter 50 år husker navnet på den nordiske »gæstedocent«. For eksempel: »Hos os var der en dansker, der hed Allerman, han lærte min bedstefar, hvordan man fik en loddelampe til at brænde blåt«. (2)

På disse vinterkurser anstrengte de fra Norden kommende praktikere sig ikke alene på at klare de håndværksmæssige hverdagsproblemer, men de løste også problemer, som endnu mange år efter voldte de ansete tyske producenter betydeligt hovedbrud, f.eks. bekæmpelsen af følgevirkningerne af den elektrolyse der opstår mellem de forskellige metaller i saltvand og sandblæsningseffekten af kølevandsgennemløbet i motorer, som arbejder i strandens nærhed. Dette har brødrene Stoewer i Stettin måske ikke tænkt over – de har, som enhver motorhistoriker ved, lavet gode personbiler og busser – men brødrene Houmøller ved Kattegat og den »gamle« Callesen i Åbenrå kendte problemerne.

*En af de legendariske ALPHA-motorer, hvis levering var medvirkende til, motoriseringen af de pommerske og østprøjsiske fiskerbåde skete i større mål. Illustration fra Alpha Diesel, 100 år i fremdrift. Frederikshavn 1983, s. 30.*



Houmøller gjorde imidlertid endnu mere ud af oplæringen af sine kunder. I den østpreussiske by Pillau pustede de liv i en speciel regatta for fiskerbåde: »Allerede igennem nogle år har der dér været en ganske anselig flåde af motorkuttere. Disses motorer er mest danske fabrikater. Kutternes hjemhavne er Pillau, Memel, Hel og nogle småpladser, hvor de først og fremmest bruges til fiskeri efter flyndre. Der var dog endnu ikke holdt nogen motorbådsregatta, og der er heller ikke planlagt dette år«, hed det i 1909 i en aktuel beretning i fagpressen. (3) »Men da Houmøllers maskinfabrik i Frederikshavn gav 50 mark til præmier til brug i en kapsejls, indlemmede man også motorkutterne i de to klasser for sejlbåde. Regattaen foregik i skønt vejr og under livlig deltagelse af Königsbergs sportspublikum. Banen var 9,7 km lang. I ringe søgang startede der 9 motorkuttere, som gennemsejlede banen uden uheld. Fisker Schöler fra Pillau vandt førstepremien på 30 mark med sin 10 meters kutter og en petroleumsmotor på 5 HK (57 minutter og 35 sekunder). Andenpræmien på 20 mark tilfaldt en lignende kutter tilhørende fisker Löwner fra Memel, og tredjepræmien på 10 mark tilfaldt fisker Baumgart fra Pillau med hans store lugger.

Houmøller, Jørgensen, Hein og Callesen betjente sig i deres markedsføring af en strategi, som man i krigskunsten kalder en »knibtangsbevægelse«: Tangens ene kæbe påvirker forbrugerne, den anden tager sig af mellem-mændene, der så at sige virkede katalyserende. Man bearbejdede også fiskeritilsynets embedsmænd og tilsyneladende også nogle velhavende fiske-handlere. De blev pænt indbudt til de prøvesejladser, som fandt sted under de dengang hyppigt afholdte fiskeriudstillinger. Den første af den slags udstillinger med deltagelse af motorbåde fandt sted i København 1903, dernæst 1904 i Marstrand og 1907 i Bergen. De tyske besøgende huskede dem endnu efter årtier: »Vi var slet ikke ret langt udenfor, da firmachefen fra Randers syntes, at vi skulle gribe ned i kassen, hvor oliekanderne står. »Men tag de rigtige, dem med maltserkorset! Derefter blev det temmelig lystigt på kutteren ...«.

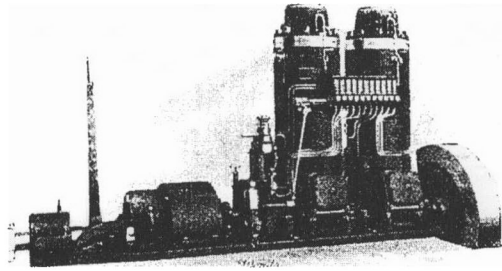
Bortset fra fornøjelsen viser selvsynet, det personlige tagen-i-øjesyn, sig altid at være den mest effektive reklame. Fra ejeren af den første hjemme-hørende motorfragtsejler på Rügen, Wilhelm Scheel, Kubitz (1855-1924) ved vi, at han i 1910 købte en 36 HK SKANDIA-glødehovedmotor til sin nybyggede jagt »Schwalbe«, efter at han havde betragtet en Bohuslän-skonert med en tilsvarende LYSEKIL-motor under en forhalingsmanøvre i Stralsund havn.

De nordiske fabrikker gavnede også den samme mellemhandlerkreds med deres annoncer i de tyske fagtidsskrifter. Annoncerne var optisk set ganske virkningsfulde og leverede præcise angivelser af brændstof- og smøreolie-forbrug, af motorens vægt og af det anvendte materiale. Desværre ved vi ikke, om og i hvilken udstrækning der fandtes forbindelser imellem motor-producenterne og de tyske fiskehandlere. Det er påfaldende, at Jørgensen ikke leverede de første DAN-motorer direkte til fiskerne, men i årene 1903 og 1904 leverede til en stor fiskehandler i Ekernförde (Holsten), som videre-solgte de i alt 16 motorer til forskellige bådejere. Man er fristet til i denne forbindelse at tro, at der har været en aftale om mængderabat eller andre finansielle fordele.

Før første verdenskrig fandtes der ved den tyske Østersøkyst kun ganske få hovedrepræsentanter for de ovenfor nævnte skandinaviske firmaer, hverken håndværkere eller ingeniører. De eneste kendte er ingeniør Barkowski i Königsberg, som repræsentant for ALPHA og DAN, og ingeniør Pape, der siden 1907 havde haft et agentur for BOLINDER. (4) Kramper (GIDEON) havde en agent siddende i Swinemünde.

Der fandtes dengang end ikke rigtigt uddannede maskinarbejdere i lands-byerne uden for havnebyerne. I 1907 etablerede Wilhelm Bauer sig som den

*Reklame for  
SKANDIA-motorer  
i et tysk fagtidsskrift  
1913.*



# SKANDIA MARINE-MOTORE

für Rohöl, Naphtha, Solaröl, Petroleum etc.

Unübertroffene Betriebssicherheit  
Einfachste Bedienung — Präzisionsarbeit  
Garantie ein Jahr  
Normalgrösse 5—200 PS

---

Mehr als 5000 Motoren, entsprechend einem Wert von etwa

## 100 000 PS

rund um die Erde verbreitet

Tüchtige Vertreter werden überall gesucht  
Neutrale Luxuskataloge in all. Kultursprach. franko auf Verlangen

---

### Lysekils Mekaniska Verkstads Aktiebolag

Lysekil, Schweden

første med en landvirksomhed i Laboe ved Kiel. Nordiske motorfirmaer var da allerede begyndt at uddanne tyske maskinarbejdere, hvoraf nogle – f.eks. Hamer i Stralsund og Bresemeister i Anklam – endnu i årene omkring vor spørgelisteundersøgelse (fra 1956) mindedes, at »den gamle Callesen« havde undervist dem.

**BOLINDER'S**  
 VENTILLOSER  
 NIEDERDRUCK  
 LEICHTGEWICHT  
**ÖL-MOTOR**  
 die PREISWERTE Schweröl-  
 maschine vollendeter Bauart  
 Ohne Hilfsbrennstoff **sofort**  
 betriebsbereit / einfach / zuver-  
 lässig / überlastungsfähig  
 Billigster Betrieb / sauber  
 geruch- und geräuschlos  
**BOLINDER'S**  
**BERLIN C 2**  
 MERKUR 8029 KAISER WILHELMSTR. 29



Typ W 3, 6-7 PSe, Bodenfläche  
 40 x 43 cm, Gewicht 160 kg

*Bolinder rekla-  
 merede for salg af  
 sine letvægtsbåd-  
 motorer i Tyskland.  
 Yacht 1925 (20),  
 s. 67.*

I fabrikkens ordrebøger blev disse »agenter« nævnt ved navn (»monteret af ...«), og for deres arbejde modtog de også provision.

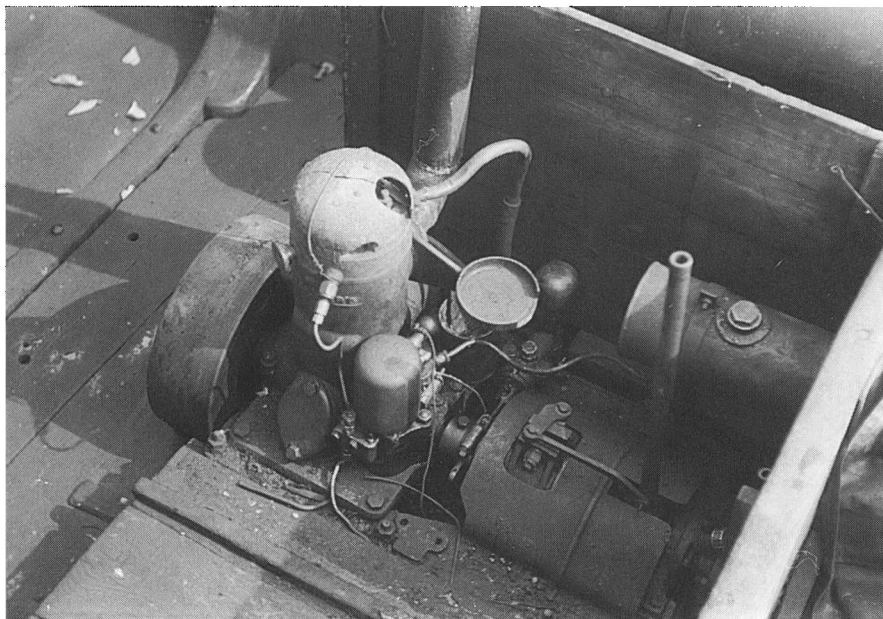
Fra midten af 1920'erne til begyndelsen af 1930'erne oplevede man en anden fase i udvekslingen af bådmotorer mellem fiskerne ved den tyske Østersøkyst og deres skandinaviske naboere. Denne gang var det ikke Danmark, men Sverige, som var hovedleverandør. Og det var ikke længere glødehovedmotorerne, som var dominerende, men benzindrevne udenbordsmotorer (påhængsmotoret), beregnet som hjælpeudstyr til åbne fiskerbåde og sportsfiskerbåde.

I nærfiskeriet ved den tyske Østersøkyst, røgtede man nemlig sine stationære ruser fra robåde. Det var et hårdt slid, der krævede sin mand. Man søgte derfor arbejdskraftbesparende udstyr til de kyststrækninger, der skulle passeres. De gamle motortyper, der var installeret i kuttere til torske-, flynder og laksefangst, var afgjort for tunge. Man håned dem ikke uden grund med betegnelsen »bjerge af støbejern«. De rusebåde, som skulle motoriseres, var i reglen ikke mere end 5 til 7 meterlange. Forsøg på at bygge små glødehovedmotorer forblev, i hvert tilfælde i de nord- og østtyske kystbyer, mere eller mindre resultatløse. Det svenske firma Bolinder tilbød fra 1924 en interessant tidssvarende løsning på problemet med deres nye letvægtsråolie-motor af typen W 3, der som totakter blev tilbudt i to varianter – i 6 HK og

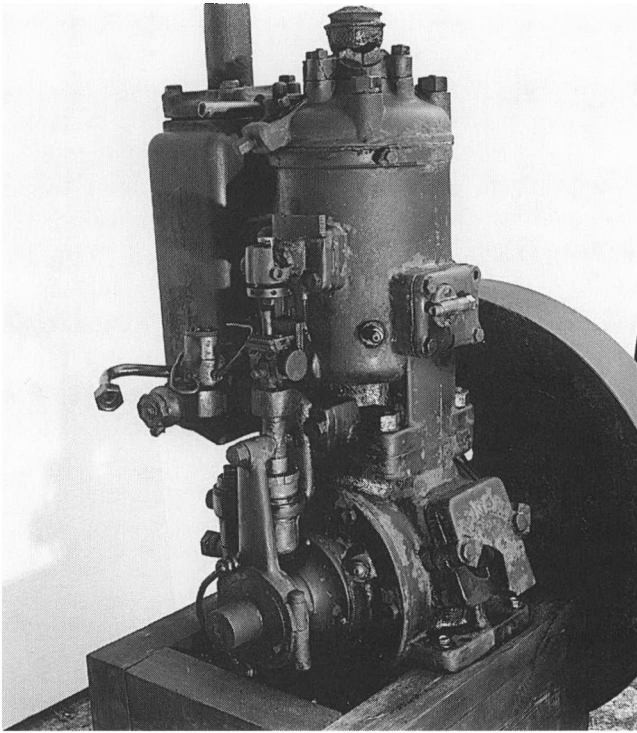


– to cylindret – i 12 HK. En lille encylindret vejede kun 160 kg, så den kunne lægges i åbne både uden problemer.

Ved de mange hundrede valg af Bolinder-konstruktionen, spillede formentlig ikke kun vægten, men også det optimale servicetilbud fra virksomheden en stor rolle. Firmaet førte fra 1932 navnet Bolinder-Munktell. I 1950'erne havde vi kontakt til vor meddeler. Han fortalte, at de personer, der spøgende kaldte sig »Bolinderklubben«, stadig i begejstrede vendinger talte om, at deres kontraktværksteder – autoriserede af den svenske producent – stod klar til indsats »på slaget«. Mestrene, hvis navne dengang var almindelig kendte af de pommerske fiskere – f.eks. Georg Lang i Lauterbach på Rügen, Artur Wessel i Anklam og Franz Müller i Usedom – var berømte for, at de endnu eller allerede igen arbejdede, »wenn de annern all schlophen däden«, d.v.s. »når alle de andre sov«. Disse Bolinder-værksteder rådede over store reservedelslagre, takket være deres mulighed for under krigen og helt frem til 1943 at kunne købe ind hos hovedproducenten. Lagrene var til nytte for Bolinder-kunderne til ind i 1970'erne.



*Den sidste endnu aktive Bolindermotor i en linebåd fra Stettiner Haff.  
Foto 1968.*

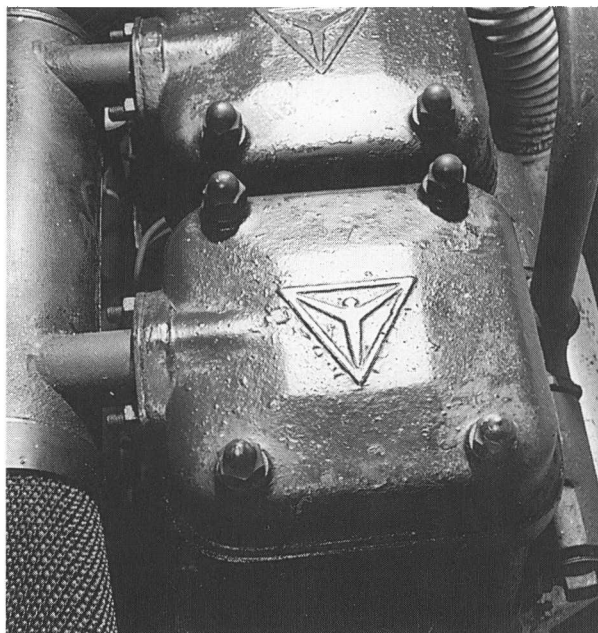


*Wänern-spilmotor  
i et fragtfartøj fra  
Forpommern. Den  
findes nu på Det  
tyske Museum for  
Havforskning og  
Fiskeri i Stralsund.*

En anden gren af den daværende motorhandel hjalp en større gruppe nordtyske kystskippere til en vigtig lettelse i arbejdet. De monterede ved stormasten på deres fartøjer monterede de en speciel, ganske lille glødehovedmotor, som kunne drive lossespillet. Disse robuste »spilstinker« – stinkende spilmotorer – af typen VÄNERN-HANSEAT ydede 5 HK og stammede fra værkstederne i Säffle og Lidköping. Den sidste repræsentant af denne art i Forpommern var i drift fra 1927 på jagten »Annemarie«, skipper Otto Kruse fra Grambin ved Stettiner Haff, indtil skibets forlis i 1971. Desværre lykkedes det ikke forfatteren at redde den lille »Stinker« fra skrothandlerens hurtige indgreb.

En yderligere variant af denne anden fase i den tysk-nordiske udveksling af motorer var regionalt begrænset. Den bestod af import af små totaktsbenzinmotorer af dansk herkomst. De blev hovedsagelig importeret til Wismar Bugt og Østholsten samt Fehmarn fra Sydfyn, Langeland og Ærø, hvor der mellem Svendborg, Rudkøbing og Marstal fandtes ikke mindre end 9 motorfabrikker.

*Det i 1925 udviklede  
Ikarus-firmamærke til  
Junkers modstemplede  
dieselmotorer.*



En efterkommer fra en kendt bådmotorfabrik i Kiel skrev for nylig i sin slægtshistorie: »Konkurrencefabrikater fra kieler-firmaet Bohn & Kähler med deres BUB-motorer og endog det danske firma Marstal Motorfabrik gjorde os livet svært«.

Siden 1930'erne havde pommerske fiskere i stadig stigende tal også købt udenbordsmotorer af det svenske fabrikat ARCHIMEDES – et stockholmer-firma med godt omdømme. Desværre forsømte vi i den etnologiske forskning i de år at spørge søens folk om grundene til, at man importerede skandinaviske fabrikater. Vi er derfor idag henvist til at udrede forholdet med fagbladsannoncer og museumsgenstande som de eneste kilder.

Det er virkelig bemærkelsesværdigt, at en datidig udvikling hidtil er forblevet ganske upåagtet, nemlig, at der dengang i forbindelse med erhvervelsen af bådmotorer også fandt en udveksling sted i modsat retning – nemlig fra Tyskland til Norden, skønt der i Skandinavien på intet tidspunkt manglede gode »marine engines«.

I bådmotor- og fiskerimuseerne i Danmark og Sydsverige findes der håndgribelige vidnesbyrd om denne interessante syd-nord strømning, fx i Hällevik i Blekinge, i Rødvig på Stevns og på Strynø ved Rudkøbing. Her træffer man overraskende repræsentanter for dobbeltstemplede dieselmotorer af fabrikatet JUNKERS, der er blevet serieproduceret siden 1927, og

som stammer fra Chemnitz eller Dessau. De forekommer såvel i den »enbenede« udførelse som i den dobbelt så kraftige tocyklindrede version.

Ved Junkers-initiativet kan denne kompaktudførelse såvel som det dengang nye modulprincip og den lette vægt have spillet en vigtig rolle for de overvejelser, søens folk har gjort sig. I de nordiske samlinger findes der også spredt enkelte tyske udenbordsmotorer fra tiden omkring 1930-40, fx fabrikatet ILO (fra Pinneberg ved Hamborg, installeret i en sydfynsk fiskerjolle) og en udenbordsmotor fra KÖNIG, Berlin. Desværre mangler de kulturhistorisk relevante oplysninger for alle disse motorer. Derfor må det indtil videre svæve i det uvisse, hvilke bevæggrunde, der fik fiskerne til at gå deres usædvanlige veje ved deres motorvalg.

Efter manuskriptets afslutning har forfatteren modtaget to højst interessante oplysninger om særlige forbindelser mellem Tyskland og Skandinavien vedrørende fiskeres køb af motorer. Omkring 1925 blev der solgt Siemens bådmotorer i større tal fra Berlin til den finske skærgård ved Nystad, og der blev ligeledes i stort tal leveret Seiler motorer fra Danzig til de svenske fiskere på Runö i Rigabugten. Hvilke motivationer kan mon have været udslagsgivende på dette tidspunkt?

#### *Noter*

1 Der Motorwagen 6 (1903), s. 303. 2 Siebolds & Block: Berichte über die Versuche des Deutschen Seefischerei-Vereins mit Motor-Fischkuttern in der Ostsee. Berling 1907, s. 22 (Abhandlungen DSV, 9). 3 Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 25 (1909), s. 255. 4 Der Motorwagen 10 (1907), s. 192. 5 Wilhelm Poppe: Meine Vorfahren und ihre Unternehmen. Kiel 1996, s. 74. Det vides også om yderligere to motorfabrikker i de sydlige danske farvande (i Rudkøbing DANMARK og i Fjellebro IDEAL), at deres motorer er blevet leveret til tyske såvel som svenske fiskere. Se Ole Mortensøn: Folk og fartøjer fra Sydfyn og Øerne. Rudkøbing 1997.

### *Zusammenfassung*

Der Beitrag erhellt, ausgehend von der Beschreibung archivalischer und musealer Fakten (aus der 1. Hälfte des 20. Jhs.), eine bemerkenswerte Vorliebe des Seevolkes (der Fischer und Frachtschiffer) an der deutschen Ostseeküste für die Verwendung von dänischen und schwedischen Boots- und Schiffsmotoren – sehr zum Missvergnügen der heimischen Industrie. Dieser interessante Sachverhalt reiht sich ein in andre, zeitgleiche Phänomene des maritimen Kulturaustausches über die Ostsee hinweg: z.B. in die Übernahmen von Fischfangmethoden sowie von Schiffsformen und Takelungen (vgl. Alan Hjorth Rasmussen, Unter Segel nach Dänemark, Rostock 1988). Von Bedeutung scheint dabei die Tatsache, dass dieser Kulturaustausch nicht von Behörden gesteuert oder gefördert wurde, sondern aus den Bedürfnissen der »kleinen Leute« resultiert und sich entsprechend deren Erfahrungen abwickelt. Wichtig ist die zu beobachtende Zweigleisigkeit des Prozesses: den Übernahmen aus Skandinavien nach Mecklenburg, Pommern und Ostpreussen entsprachen ebensolche von Deutschland nach Dänemark und dem südlichen Schweden.