

Die Butterfahrten

Frau Plöger berichtet von ihrem Mann Wilhelm Plöger (1914 - 1991), dass er als Schlosser im 2. Weltkrieg zum U-Boot-Bau dienstverpflichtet war und später viele Jahre bei der Wattenbeker Brillengestellfabrik in der Wilhelm-Stabe-Straße arbeitete, wo er die Ornamente in Brillenbügel einschoss. Welche Tätigkeit seine Gesundheit ruinierte und ihn zum Frührentner machte, kann man nur vermuten. Jedenfalls war er danach bis zu seinem Tode ein begeisterter „Butterfahrer“.

Morgens um 7 kam ein Bus vorbei, der an vielen Haltestellen in Wattenbek und Bordesholm die Fahrgäste einsammelte und für wenig Geld – um die zwei Mark – nach Kappeln fuhr. Dort bestieg die Gesellschaft einen sogenannten Butterdampfer und fuhr nach Sønderborg, man legte eine Leine um einen Poller und fuhr wieder zurück. Das berechnete dann zum zollfreien Einkauf der „großen Transitation“: 200 Zigaretten, 1 l Hochprozentiges, 250 g Kaffee, 1 kg Butter und andere Waren für 100 DM. Bis 1985 war es sogar nur erforderlich, dass die Butterschiffe kurz die deutschen Hoheitsgewässer verließen, um die kleine Transitation zollfrei einzukaufen, bei der gab es dann nur 40 Zigaretten. 1981 entschied der Europäische Gerichtshof, dass dies nicht mit europäischem Recht vereinbar war und so galt ab 1985, dass ein ausländischer Hafen angelaufen werden musste. 1975 gab es etwa 30 Butterschiffe, die mehrmals täglich die Hoheitsgewässer verließen und dabei um die fünf Millionen Käuferinnen und Käufer einkaufen ließen. Für 1980 gab die Oberfinanzdirektion folgende Zahlen bekannt: fast 10 Millionen Passagiere auf 138 Fahrgastschiffen und Angelkuttern! Dies bedeutete weiterhin erhebliche Umsatzverluste für den küstennahen Einzelhandel und erhebliche Steuerausfälle und so kam dann am 1.7.99 das endgültige Aus für die Reeder, die von der Bonner Regie-

rung wegen des Verlustes von Arbeitsplätzen lange geschützt wurden.

Für die Reeder war das ein gutes Geschäft, obwohl sie den Busunternehmern zum Ausgleich der minimalen Fahrpreise bis zu 15 DM für jeden Passagier zahlten. Die Konkurrenz der Schiffsreedereien war groß. Im Winter versuchten sogar Stena, TT- und Moltzau-Line ihre Schiffe durch Butterfahrten auszulasten.

Man hatte richtige Supermärkte in die Schiffe eingebaut und den Ansturm der Käufer über die Bordkartennummern gut organisiert. In den Restaurants ließ sich dies allerdings nicht so durchführen.

Die Kunden waren hauptsächlich Hausfrauen, Rentnerinnen und Rentner. Etliche besserten auch ihre Renten ein wenig auf, indem sie Waren für Bekannte mitbrachten. Oft wurde in Hausgemeinschaften reihum vereinbart, wer mit Bestelllisten zum Einkaufen fuhr. Für viele bedeuteten die Fahrten eine willkommene Abwechslung, weniger Langeweile, Einsamkeit und Isolation. Es gab auch einen gewissen sozialen Zusammenhalt durch Cliquen von Skat- und Doppelkopfspielern und durch Klatschrunden, die sich ständig trafen.

Die Reeder waren einfallsreich bei der Steigerung der Attraktivität ihrer Butterfahrten. So berichtete Frau Elfriede Witt aus Bordesholm, dass man jeden Samstag auf der MF Westerland (400 Passagiere, Duty-free-Shop auf dem ehemaligen Autodeck) in den Jahren 1983 - 1990 auf der Fahrt von Kappeln nach Sønderborg herrlich zur Musik einer Zwei-Mann-Kapelle tanzen konnte – und dass es ihr gar nicht passte, wenn sich samstags Verwandte zum Besuch anmeldeten.

Auch die Wattenbeker Seniorengruppe „Mach mit“ fuhr einmal für nur 5 DM auf Butterfahrt, und zwar am 25. Juni 1999, also eine Woche vor dem Ende aller Butterfahrten. Auf dem von „Mach mit“ erhaltenen Foto sieht man die Gruppe in Sønderborg in die „Seute Deern“ einsteigen. An diesem Kai B machten nach den Schildern auch noch drei andere Schiffe planmäßig fest. Das Foto auf der nächsten Seite zeigt auch deutlich, dass diese Angebote hauptsächlich von der älteren Generation wahrgenommen wurden.



Fotos Bestand Peter Gränert



Mit vollen Einkaufsta-
schen verlässt man die
„Seute Deern“ und
macht sich auf den Weg
zum Bus

Spötter nannten die Schiffe sogar schwimmende Altagestätten mit Kultstatus. Und die Reeder wehrten sich gegen das drohende Ende der Butterfahrten mit dem Argument, dass sie ein bislang unbekannter freier Träger in der Sozialarbeit seien, der mit seinem Betreuungsinstrument Enormes für die älteren Menschen leiste. Ganz unrecht hatten sie damit nicht. Sie forderten sogar zu Protestaktionen auf mit einem Slogan, über den wir heute nur schmunzeln können: *Die große Transitation ist ein Menschenrecht!* Aber das half ihnen alles nicht, am 1. Juli 1999 wurden die Butterfahrten eingestellt.

Wilhelm Plöger, der begeisterte Butterfahrer, erlebte das nicht mehr.

Am 1. Dezember 1991 kehrte er von einer Butterfahrt zurück, der Bus hielt im Steenredder und als die Mitfahrer ihn wecken wollten, war er still eingeschlafen.