

Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe

Steinburger Jahrbuch 2001 2000

Bestand: Bibliothek

Signatur: B-INV 6312



Lizenz: Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 Namensnennung-Nicht
Kommerziell-Keine Bearbeitung 4.0 International

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Bei der Veröffentlichung aus dem Archivgut gewonnener Erkenntnisse ist die
Fundstelle folgendermaßen anzugeben:

*Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe, Bibliothek, B-
INV 6312*

STEINBURGER JAHRBUCH 2001



HERAUSGEGEBEN VOM HEIMATVERBAND
FÜR DEN KREIS STEINBURG

Gemeinsames Archiv Kreis Steinburg/Stadt Itzehoe

STEINBURGER JAHRBÜCHER 1965-1976 auf Nachfrage

STEINBURGER JAHRBUCH 1977

Wasser und Wasserwirtschaft (vergriffen)

STEINBURGER JAHRBUCH 1978

Literatur und Schriftsteller (vergriffen)

STEINBURGER JAHRBUCH 1979

Dorf und Landwirtschaft 15,- DM / 18,60 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1980

Kirche und kirchliches Leben 15,- DM / 18,60 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1981

Handel und Handwerk 15,- DM / 18,60 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1982

Schule und Schulalltag 15,- DM / 18,60 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1983

Verkehr, Verkehrsträger und Verkehrsentwicklung 15,- DM / 18,60 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1984

Verbände, Vereine, Vereinigungen (vergriffen)

STEINBURGER JAHRBUCH 1985

Schlösser, Herrenhäuser, Landsitze und Güter (vergriffen)

STEINBURGER JAHRBUCH 1986

Geldgeschichte, Wirtschaft und Sparkassenwesen 20,- DM / 23,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1987

Malerei und Musik 20,- DM / 23,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1988

Bodenschätze und Industrialisierung (vergriffen)

STEINBURGER JAHRBUCH 1989

Natur und Landschaft 20,- DM / 23,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1990

Photographie und Film 20,- DM / 23,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1991

Recht und Gericht 20,- DM / 23,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1992

Sage, Märchen und Volkslied 20,- DM / 23,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1993

Post, Telegraf und Telefon 23,- DM / 26,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1994

Garnisonsstandorte und Militärgeschichte 20,- DM / 23,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1995

Ortswappen und Ortschroniken 20,- DM / 23,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1996

NS-Zeit: Politik und Alltag 20,- DM / 23,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1997

Kulturdenkmäler 20,- DM / 23,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1998

Theaterleben und Bühnengeschichte 22,- DM / 25,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 1999

Rathäuser und Gasthäuser (vergriffen)

STEINBURGER JAHRBUCH 2000

Historische Persönlichkeiten 24,- DM / 27,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 2001

Brücken und Fähren 20,- DM / 23,90 DM

STEINBURGER JAHRBUCH 2002

Jüdische Kultur

Brücken und Fähren

Steinburger Jahrbuch 2001

Gemeinsames Archiv Kreis Steinburg/Stadt Itzehoe

STEINBURGER JAHRBUCH 2001

STEINBURGER
JAHRBUCH 2001

Brücken und Fähren

Im Auftrag der Kreisverwaltung des Kreises Steinburg

Gemeinsames Archiv des Kreises
Steinburg und der Stadt Itzehoe

Markt 1

25524 Itzehoe

Archiv 25

INV 03 12

STEINBURGER JAHRBUCH 2001

Brücken und Fähren

Im Auftrag des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg
Herausgegeben von
Priv.-Doz. Dr. Alexander Ritter und Peter Fischer

Itzehoe 2000

45. Jahrgang

Umschlagbild:

Die alte Störbrücke in Wittenbergen - Wittenbergener Seite (Foto: Edith Wischmann)

Das Steinburger Jahrbuch erscheint einmal jährlich als offizielle Schrift des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg (Kreisverein des Schleswig-Holsteinischen Heimatbundes). Die namentlich gekennzeichneten Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Mitglieder des Heimatverbandes erhalten das Jahrbuch kostenlos. Mitglied kann jeder Interessierte werden (Jahresbeitrag 30,- DM). Beitrittserklärungen, Anschriftenänderungen und Anfragen erbeten an die Geschäftsstelle des Heimatbundes im Kreishaus,

Viktoriastraße 16, 25524 Itzehoe, Tel. 0 48 21/6 94 56 oder 6 92 97.

Bank: Sparkasse in Steinburg, Konto-Nr. 146 978 (BLZ 222 500 20),

Postbank Hamburg 239 480-209 (BLZ 200 100 20).

Manuskripte und Besprechungsexemplare erbitten die Herausgeber an die folgenden Anschriften zu richten:

Priv.-Doz. Dr. Alexander Ritter, Ferdinand-Sauerbruch-Str. 2, 25524 Itzehoe,
Tel. 0 48 21/40 27 33, Fax 0 48 21/40 27 34

E-Mail: dr.alexander.ritter@t-online.de

Peter Fischer, Kattenkuhl 2, 25524 Oelixdorf, Tel. 0 48 21/9 17 29, Fax 0 48 21/9 26 10

E-Mail: Peter.Fischer-Oelixdorf@t-online.de

Inhalt

<i>Dr. Burghard Rocke</i>	Geleitwort	7
1. Vorsitzender des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg		
<i>Alexander Ritter, Peter Fischer</i>	Redaktionelle Anmerkungen	8
<i>Herbert Karting</i>	Die Störbrücken in Itzehoe	9
<i>Wolf-Dietrich Karras</i>	Die B 5 und die Überbrückung der Stör ...	25
<i>Esther Fröbe</i>	Die Störbrücke der Umgehungsstraße muss erneuert werden	40
<i>Herbert Karting</i>	Fähren über die Stör	42
<i>Edith Wischmann</i>	Die 1000-jährige Geschichte des Störüber- ganges bei der Breitenburger Fähre	83
<i>Erwin Papke</i>	Heiligenstedten und seine hölzerne Klappbrücke über die Stör	85
<i>Elke Dammann</i>	Die Störbrücken in Kellinghusen und Umgebung	104
<i>Kirsten Fölster</i>	Die Willenscharer Störbrücken von 1776-1990	112
<i>Elke Dammann</i>	Die Geschichte der „Roten Brücke“	133
<i>Heinz-W. Süberling</i>	Die außergewöhnliche Geschichte einer kleinen Fähre. In hundert Jahren vom Hamburger Hafen über Glückstadt und Bremen nach Nicaragua	141
<i>Erwin Papke</i>	Drei alte Brücken über die Bekau: Die Luxbrücke, die Brücke Eversdorf und die Brücke bei der Kaaksburg	166
<i>Kurt Schütt</i>	Über Brücken und Fähren nach Vaale	175
<i>Harald Bolten</i>	Kremper Brücken zum Überbrücken	191
<i>Harald Bolten</i>	Von der Kremper-Marsch zur Wilster-Marsch und umgekehrt	193

© Heimatverband für den Kreis Steinburg 2000

Nachdruck ohne Genehmigung der Redaktion nicht gestattet.

Gesamtherstellung: BöttgerDruck Itzehoe · Telefon 0 48 21/35 19

Manfred Koch	Die Schleuse Kasenort	197
Kreis und Stadtarchiv	Brücken auf alten Postkarten	205
Jörg Benz	Die Kunst als Brücke zwischen den Ständen	225
Klaus-J. Lorenzen-Schmidt	Zur Kommunalverfassung der Wilstermarsch. Überlegungen bei Betrachtung der Wilstermarsch- Generalrechnung 1783/1784	265
Esther Fröbe	Altbürgermeister Dr. Manfred Bruhn zum Ehrenbürger von Glückstadt ernannt	281
Jörg Benz	Publikationen zur Geschichte, Kultur und Natur im Kreis Steinburg – 8. Fortsetzung	284
Heimatverband für den Kreis Steinburg		288
Aus der Arbeit des Heimatverbandes		289
Buchbesprechungen		301
Die Autoren		310

Geleitwort

Liebe Freundinnen und Freunde des Kreises Steinburg,
liebe Mitglieder des Heimatverbandes!

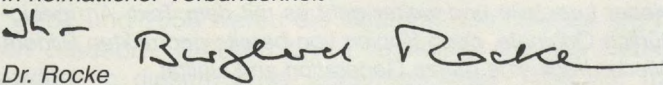
Mit der vorliegenden Ausgabe der Steinburger Jahrbücher feiern wir ein Jubiläum: Zum 25. Mal in Folge liegt dem Jahrbuch ein bestimmtes Thema zu Grunde, dieses Jahr „Brücken und Fähren“. Es ist den Herausgebern zu danken, dass sie über ein Vierteljahrhundert Themen aus allen Lebensbereichen aufgegriffen und damit die unterschiedlichsten Aspekte des Lebens in unserer Region beleuchtet haben. Mit dieser Konzeption ist es gelungen, Jahr für Jahr einen anderen Schwerpunkt zu setzen, ohne aber je das eigentliche Thema, das Leben und die Geschichte des Kreises Steinburg, aus den Augen zu verlieren. Ich wünsche den Herausgebern auch für die Zukunft diese Übersicht. An Themen mangelt es in unserer Heimat nicht.

Im vorliegenden Band ist der Blick auf die Brücken und Fähren gerichtet. Ein Sprichwort sagt, man soll keine Mauern um sich bauen, sondern Brücken. Um so mehr trifft dies auf den Kreis Steinburg zu, der durch Flüsse und den Nordostseekanal von seinen Nachbarn im Süden und Nordwesten getrennt ist und dessen Verbundenheit mit ihnen im übertragenen wie im wortwörtlichen Sinne durch Brücken wie Fähren gewährleistet wird. So verbindet uns mit unseren Nachbarn aus Niedersachsen die Elbfähre von Glückstadt nach Wischhafen, deren Fährschiffe eine Kapazität bis 60 Pkw pro Schiff erreichen. Ganz im Gegensatz dazu steht die historische Fähre Kronsnest, die einzige handbetriebene Personenfähre in Schleswig-Holstein und vermutlich kleinste Fähre Deutschlands. Seit 1993 können die Steinburger auf diesem Wege wieder, wie es nachweislich schon im Jahre 1576 möglich war, die Krückau überqueren und dem Kreis Pinneberg einen Besuch abstatten. Hier wird deutlich, wie Einrichtungen der Infrastruktur zugleich ein Stück Heimatgeschichte sein können.

Das gilt auch für die Brücken der Region, die, wie die Fähren, unterschiedlicher kaum sein könnten. Dithmarschen beispielsweise, durch den Kanal vom Kreis Steinburg getrennt, kann durch die eindrucksvolle Eisenbahnbrücke Hochdonn erreicht werden. Imposant ist auch das Störsperrwerk, das zugleich als Klappbrücke dient. Geprägt wird unsere Landschaft aber mindestens im gleichen Maße durch die kleinen und kleinsten Brücken über die Wettern und Auen im Inneren unseres Kreises sowie die alten Brücken wie der Roten Brücke bei Kellinghusen, die durch den Zahn der Zeit marode geworden, aus dem Landschaftsbild aber nicht wegzudenken ist.

So vielfältig und interessant wie die Brücken und Fähren der Region sind auch in diesem Jahr wieder die Beiträge der Autorinnen und Autoren des Steinburger Jahrbuchs 2001. Mein Dank gilt allen, die durch ihre tatkräftige Mitarbeit und Unterstützung an der Entstehung dieses Buches mitgewirkt haben. Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern viel Freude an dem Band. Ich hoffe, dass Sie in der vermeintlich längst bekannten Heimat wieder einmal etwas Neues entdecken können. Ihnen allen wünsche ich ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein frohes Neues Jahr.

In heimatlicher Verbundenheit



Dr. Rocke
Landrat und Erster Vorsitzender des Heimatverbandes

Redaktionelle Anmerkungen

600 Autorenbeiträge, 8400 Seiten, 2500 Bilder, Zeichnungen, Karten und Originalabbildungen – wissenschaftliche Texte, Gedichte, Rezensionen, Erheiterndes, Besinnliches, Nachdenkliches – kurzum: das STEINBURGER JAHRBUCH, seine Leser, der Heimatverband und die beiden Redakteure können auf ein erfolgreiches Vierteljahrhundert zurückblicken. Die Konzeption, sich auf ein Hauptthema zu beschränken, hat sich von Anfang an als richtig erwiesen und dem Steinburger Jahrbuch weit über die Kreisgrenzen hinaus Anerkennung verschafft. Den Autoren, von denen uns viele seit 25 Jahren begleiten, gebührt deshalb an dieser Stelle ein ganz besonderer Dank.

Das Thema des diesjährigen Jahrbuches erfüllt im doppelten Sinn eine Brückenfunktion. Brücken und Fähren verbinden nicht nur im räumlichen Sinne, sondern stellen auch im geistigen Bereich eine Verknüpfung her. Wie landschaftsbestimmend im Kreis Steinburg die Flüsse, Bäche, Auen und natürlich die zahllosen Wettern und Gräben in der Marsch sind, erlebt man jeden Tag. Unsere Leser werden verstehen, dass wir von den Tausenden von Brücken nur eine kleine Auswahl treffen konnten. Das soll beileibe nicht den Wert jener Überquerungen mindern, die „nur“ ihre Aufgaben in der Landschaft erfüllen und keinen klingenden Beinamen erhalten haben.

Das Thema für das Jahrbuch 2002 lautet: „Jüdische Kultur im Kreis Steinburg“. Dazu gibt es eine Reihe von Leitgedanken, die aus der Tiefe der Geschichte bis in die Gegenwart reichen, so z. B. Familiengeschichten, Friedhöfe, Synagogen, jüdische Einrichtungen, Geschäfte, Handel, Handwerk, Verwaltung, aber auch Auswanderung, Verfolgung und die Rolle der NS-Einrichtungen. Ebenso können Beiträge über das Schicksal der Sinti und Roma und anderer im Dritten Reich verfolgter Gruppen im Jahrbuch aufgenommen werden. Wir meinen, mit diesem Themenband einen wichtigen Beitrag zur Heimat- und Geschichtsforschung leisten zu können.

Wie bitten Sie, Ihr Manuskript bis zum 15. August 2001 an einen der beiden Redakteure zu schicken. Dazu eine herzliche Bitte: Wegen der Umstellung auf „moderne“ Textfassung müssen wir die Beiträge auf Diskette bei der Druckerei abgeben. Wir möchten Sie deshalb „ermuntern“, uns Ihren Textbeitrag auf Diskette zu schicken. Vielleicht können Sie ja, wenn Sie selbst nicht mit dem Computer schreiben, einen Freund oder Bekannten zu dieser Arbeit „animieren“. Und noch ein Wunsch: Treffen Sie bitte schon eine Vorauswahl bei den Bildern, nummerieren Sie sie durch und markieren Sie in Ihrem Beitrag, wo die Abbildung am besten hinpasst. Vergessen Sie auch die Bildunterschrift und den Namen des Fotografen nicht. Das würde so aussehen: Laufender Text, eine Leerzeile, dann (Bild 1) Störbrücke in Itzehoe (Foto: Mustermann), wieder Leerzeile und weiter geht es mit dem Text. Am geeignetsten sind natürlich Originale, denn Kopien von bereits gedruckten Bildern verlieren beim Wiederdruck eine ganze Generation an Qualität.

Priv.-Doz. Dr. Alexander Ritter / Peter Fischer

Die Störbrücken in Itzehoe

Von

Herbert Karting (Itzehoe)

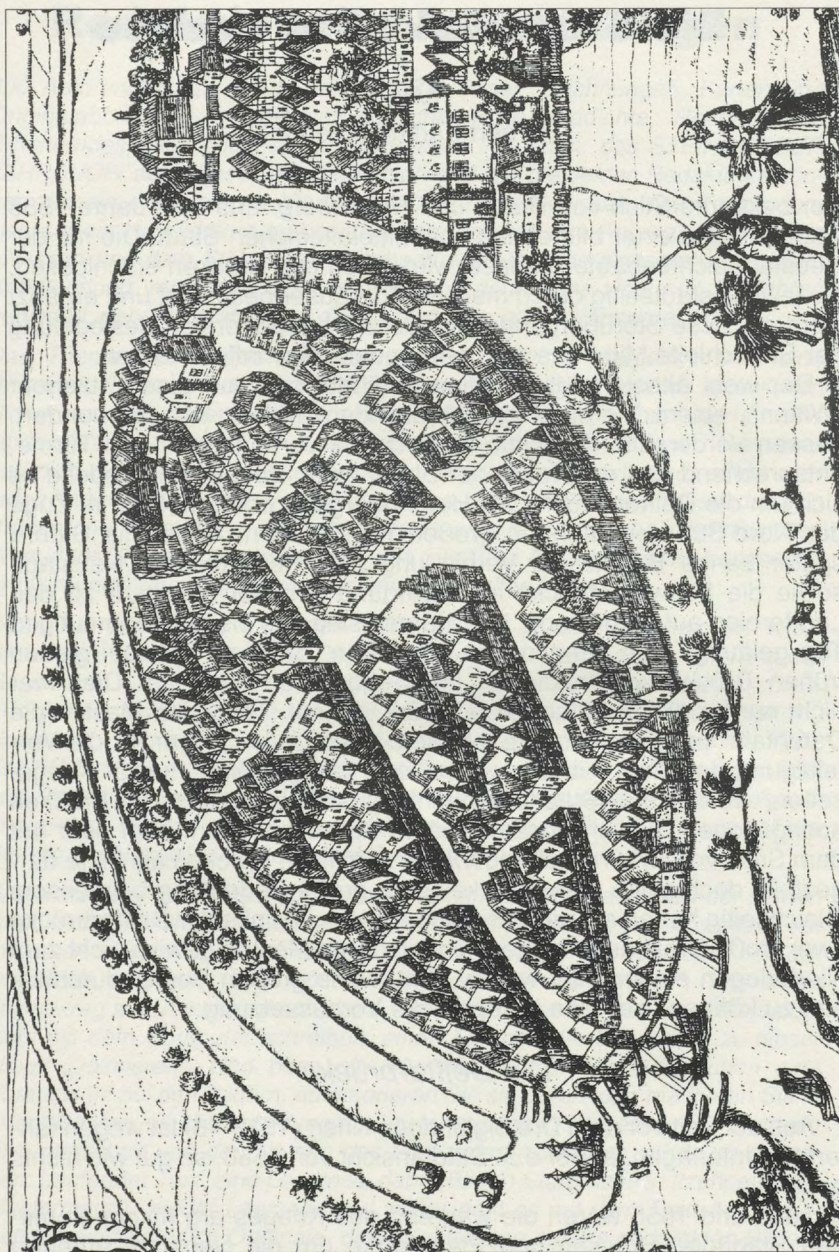
Der bekannte Stich von *Braun und Hogenberg* aus dem Jahre 1588 zeigt das Bild einer blühenden spätmittelalterlichen Stadt. Die mit der Neustadt dichtbebaute Störinsel wird durch drei Brücken erschlossen, die jeweils stadtseitig durch massive Torhäuser geschützt und ergänzt werden. Diese Störübergänge sind bereits bei der ersten Besiedelung der Störschleife Mitte des 13. Jahrhundert geschaffen worden.

Der wohl älteste bildliche Hinweis findet sich auf einem Itzehoer „Witten“, einem Vierpfennigstück aus dem frühen 14. Jahrhundert, dessen Vorderseite die durch Schanzwerk verbundenen drei Türme, entsprechend den drei Toren der Stadt, zeigt. Bei diesen handelte es sich um die Delftor-Brücke als Hauptübergang über die Stör im Zuge der Nord-Süd verlaufenden großen Heerstraßen, ferner die Stoer-, später Lange Brücke als Verbindung zwischen Alt- und Neustadt, sowie die Schweinebrücke als Übergang von der Neustadt zu den Ländereien auf dem Brook. Ihre Namen sind uns bis auf den heutigen Tag geläufig. Man kann davon ausgehen, dass es sich bei diesen frühen Brückenkonstruktionen um Zugbrücken handelte. Dies war nicht nur für die Schifffahrt von Vorteil, die mit stehenden Masten die Durchfahrt passieren konnte, sondern noch viel wichtiger für die Verteidigung der Stadt. Üblicherweise, und das galt nicht nur für Kriegzeiten, wurden die Stadttore nachts geschlossen und die Brücken hochgezogen, um unliebsame Gäste auszuschließen. Nun sind auf dem Stich von *Braun und Hogenberg* sämtliche Brücken als feste dargestellt, doch sollte man dem keine zu große Bedeutung beimessen. Gleichzeitig haben sie nämlich auch rechts und links der Delftorbrücke zwei große Dreimaster eingezeichnet, deren Masten gewiss nicht zum Niederlegen eingerichtet waren. Um solche großen Segler durchlassen zu können, war eine Klappbrücke Voraussetzung.

Die Delftorbrücke

Aus der Zeit vor dem Dreißigjährigen Krieg (1618-48) ist wegen fehlender Unterlagen, außer o.a. Stadtansicht von 1588, so gut wie nichts bekannt.

1652 und 1656 waren die während des Krieges arg mitgenommenen Stadttore, Brücken und Plankwerke um die Neustadt erneuert worden. In diesem Zusammenhang hatte 1656 der Itzehoer Maler *Johann Harder* den Auftrag erhalten, Holzwerk und beide Giebel des



Die Neustadt von Itzehoe im Jahre 1588 (Ausschnitt aus der Stadtansicht von Braun und Hogenberg)

Torhauses an der neuerbauten Delftorbrücke in weißer, die übrigen Teile, wie Geländer, Fahnenstangen, Pforten und Blindflügel, sowie die Ketten der Zugbrücke in „rother aufrichtiger Oliefarbe 3mahl anzu- streichen und zu vermahlen.“ Auch sollten alle Buchstaben und die Löwen des Königlichen und des Stadtwappens mitsamt den „4 fluger- Keruppen“ (Cherub = geflügelter Engel) vergoldet werden, „wie Ao.1652 auf der Stoorbrügken gethan“. Hierfür sollten ihm 130 Mark lübsch bezahlt werden.



Die Delftorbrücke und das dazugehörige Stadttor. Links und rechts davon liegen große dreimastige Seeschiffe auf der Stör, also muss die Brücke zum Hochklappen eingerichtet gewesen sein (Ausschnitt aus der Stadtansicht von 1588)

In der während des Krieges arg verarmten Stadt war der Bürgerstolz also noch nicht gebrochen. Sie begann sich gerade zu erholen, als die größte Katastrophe ihrer gesamten Geschichte über sie hereinbrach. Am 5. Juni 1657 hatte Dänemark an Schweden den Krieg erklärt. Itzehoe wurde als wichtiger Störübergang von den Dänen zur Festung erklärt, was ihr alsbald zum Verhängnis werden sollte. Bereits am 5. August hatten die Schweden die Altstadt besetzt und den dänischen Kommandanten zur Übergabe der Neustadt aufgefordert. Nachdem dieser abgelehnt hatte, erfolgte in den nächsten Tagen eine mörderische Kanonade, die am dritten Tag ihren Höhepunkt mit glühend gemachten Kugeln erreichte. Ein orkanartiger Feuersturm

raste über die Stadt und vernichtete in wenigen Stunden fast sämtliche Gebäude. In der Neustadt waren nur zwei kleine Häuser in der Salzstraße und an der Schweinebrücke erhalten geblieben, in der gesamten Altstadt waren es 18. Der größte Teil der Bevölkerung war mitsamt der Besatzung durch das Delftor geflüchtet, doch wie viele den Tod gefunden hatten, ist nicht überliefert. Vor ihrem Abzug hatten die Flüchtenden das Altstädter Stadttor mitsamt Brücke noch selbst in Brand gesteckt, die Delftorbrücke brannte ebenfalls nieder, während die Schweinebrücke, die unbedeutendste, den Feuersturm überstanden hatte. Das schmucke Renaissance-Itzehoe war nur noch ein rauchender Trümmerhaufen, dahin für alle Zeiten. Knapp drei Jahre später, Ende 1659, standen bereits wieder 211 Häuser, 1660 kamen 30 weitere dazu: ein schönes Zeichen für den Baueifer und den Überlebenswillen der Bevölkerung. Noch 1657 hatte die Stadt beschlossen, die zerstörte Delftorbrücke nicht zu reparieren, sondern durch einen Neubau zu ersetzen. Der erhalten gebliebene Kontrakt mit dem Itzehoer Zimmermeister *Johann Diederich Waller* ist in seiner Ausführlichkeit ein aufschlussreiches und wertvolles Zeitdokument.

Demnach sollte die neue Brücke statt mit neun Jochen, wie die alte, mit sieben Jochen konstruiert werden. Damit wurde vermieden, dass die neuen Pfähle an die Stelle ihrer Vorgänger getrieben wurden. Auch durften die alten Pfähle, um das Flussbett nicht aufzulockern, nicht gezogen werden, sondern mussten bei Niedrigwasser so tief wie möglich über dem Grund abgesägt werden. Des weiteren war darauf zu achten, dass die beiden Durchfahrten um einiges breiter wurden als bisher und hier auch keine Pfahlstummel stehen bleiben durften, an denen passierende Fahrzeuge sich beschädigen könnten. Sämtliche Grundpfähle waren mit eisernen Schuhen zu versehen, auch war deren vorgesehene Länge unbedingt einzuhalten. Sollte sich jedoch beim Rammen des ersten Pfahls ein zu harter Grund herausstellen, durfte bei den übrigen Pfählen lediglich das dünnere Ende verkürzt werden. Auch waren vor Beginn der Rammarbeiten sämtliche Pfähle oben mit Eisenbändern zu versehen, um ein Aufplatzen des Holzes zu vermeiden. Um bei Hochwasser ein Aufschwimmen der Konstruktion zu verhindern, waren sämtliche Pfähle, Ständer und Querbalken mit starken Eisenbändern und kurzen gezackten Nägeln zu verbinden. Die Lagerbalken, auf denen die Laufbohlen aufzubringen waren, mussten auf der 82 Fuß langen Brücke auf jedem Joch aufliegen, ihre Enden natürlich ebenfalls. Auf den Haupthölzern der Vorsetzen waren diese Lagerbalken mit guten starken eisernen Bolzen bis tief in die Querrhölzer zu befestigen. Von sämtlichen Klammern, Nägeln, Bolzen usw. hatte der Zimmermeister vor Beginn der Arbeiten ein Modell anzufertigen, welches der Stadt vorzulegen war und von dieser für gut erachtet werden musste. Die Brücke hatte auf keinen Fall niedriger als

die vorige zu sein, sie musste vielmehr so hoch werden, dass das Wasser bei Sturmflut noch darunter hinweglaufen konnte ohne sich an den Lagerbalken zu stauen. Die Fugen der Bohlen, womit die Brücke belegt wurde, sollten mit Brettern, die seitens der Stadt gestellt wurden, abgedichtet werden. Das Tor, wofür die alten Pforten noch gebraucht werden sollten, kam wieder auf der Mitte der Brücke zu stehen. Das Brückengeländer sollte von gleicher Beschaffenheit, wie jenes der Langen Brücke sein. So waren die Endpfosten beider Seiten mit runden Köpfen zu versehen. Die alten Eispfähle waren zu ziehen, neue vor beiden Jochen, die der Durchfahrt dienten, einzurammen und mit eisernen Bändern mit der Brücke zu verbinden. Bevor jedoch mit dem Abbruch der alten Brücke begonnen werden konnte, war neben dieser eine Behelfsbrücke zu bauen, die von solcher Breite und Stärke zu sein hatte, dass „selbst schwerbeladene Post- und Frachtwagen wie auch schwere Reisekarossen und allenfalls Kanonen sicher darüber passieren können“. An beiden Seiten war ein Geländer aus böhmischen Latten anzubringen. Alles Holz, Eisenzeug usw. hatte der Zimmermeister selbst anzuschaffen, auch hatte er diese Brücke, nachdem die neue völlig fertiggestellt und abgenommen war, auf eigene Rechnung wieder abzubauen. Auch die dazu eingerammten Pfähle waren wieder zu entfernen. Vor dieser Nebenbrücke war außerdem ein Schlagbaum für Zoll- und andere Zwecke anzubringen.

„Das jenseits der Stoer bei der Stadtdienerwohnung befindliche Reckwerk (Zaun?), welches wegen der Nebenbrücke entfernt werden muss, ist nach deren Abbruch wieder an alter Stelle zu ersetzen. Für allen Schaden, den Personen durch Mängel an der Brückenkonstruktion erleiden, hat der Zimmermann einzustehen und zu haften. Beide Ufer der Baustelle sind mit Zäunen abzusichern, so dass niemand in den Strom fallen oder fahren kann. Sämtliche Arbeiten, die für die einzelnen Punkte notwendig sind, hat er selbst zu veranlassen. das betrifft auch die Annahme und Bezahlung der Leute, die Anschaffung des benötigten Holzes, das Besorgen des erforderlichen Eisenzeugs, wie Bänder, Schuhe, Klammern, Bolzen und Nägel. Auch die Holzflöße, Fahrzeuge und Kähne, sowie die Rammen, Winden, Ketten und Taue sind von ihm selbst zu beschaffen, damit von Seiten der Stadt nichts weiter zu besorgen bleibt. Zur Absicherung verpfändet er sein an der langen Brücke stehendes Haus nebst einer Barsumme von Eintausend Mark courant. Dagegen versprechen Bürgermeister und Rat, wie auch Kämmererbürger und Achtmänner dieser Stadt, dem Zimmermeister *Johann Diederich Waller* für die beschriebenen Arbeiten und erforderlichen Materialien die Summe von 311 Reichsthaler 16 Mark lübsch auszuzahlen. Die erste Hälfte ist zahlbar nach Herstellung der Nebenbrücke und Abbruch der alten Brücke, der Rest nach Abnahme des Gesamtvorhabens. Das gesamte Eisenzeug der alten

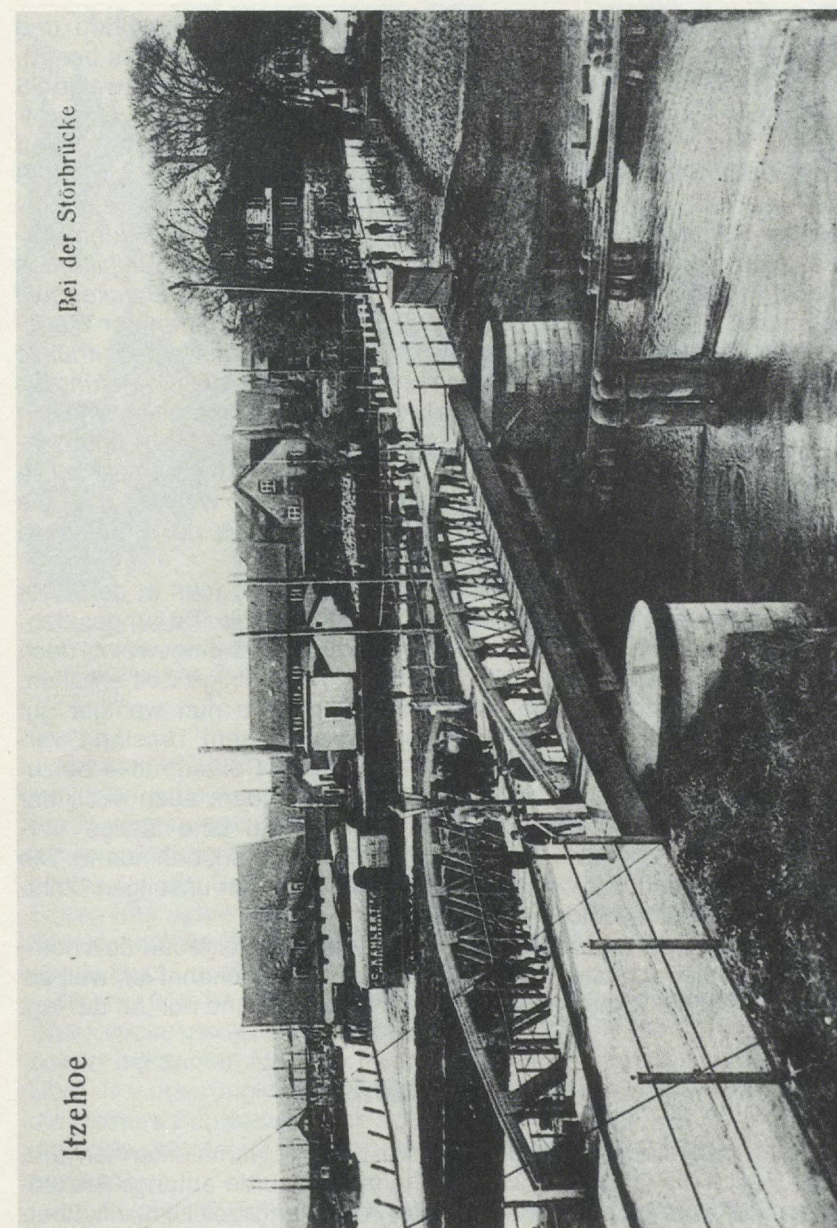
Brücke, wie auch deren gesamtes Holz soll ihm überlassen werden, unter der Bedingung, dass dieses Material nicht zum Bau der neuen Brücke verwendet wird. Sollte sich beim Bau der Brücke herausstellen, dass die Vorsetzen an beiden Ufern, welche einen noch guten Eindruck machen (Anm.: sie wurden erst 1756 erneuert), doch schadhaft sind, so soll die Reparatur dafür besonders vergütet werden. Das Wegräumen des Schlagbaums und das Wiederaufstellen des Rackwerks bei der Stadtdienerwohnung sollen ebenfalls besonders vergütet werden. Sollten bei der Abnahme des Bauwerks Fehler festgestellt werden, so verpflichtet sich der Zimmermeister, diese auf seine Kosten abzustellen.“ Dieser Kontrakt wurde aufgestellt in Itzehoe am 27. Januar 1758 und unterschrieben von allen Beteiligten.

Die neue Delftorbrücke war also nicht, wie ihre Vorgänger, eine als Zugbrücke eingerichtete „Schiffbrücke“, sondern eine feste Konstruktion. Schiffe, die ihre Masten nicht legen konnten, hatten somit den Umweg durch die Störschleife zu nehmen, deren Brücken mit Klappen versehen waren. Dieses Umfahren der Neustadt entsprach durchaus den Interessen der Stadt, die auf ihr Stapelrecht pochte, und sämtliche passierende Schiffe zwang, vor der Weiterfahrt ihre Waren in Itzehoe auszuladen und feilzubieten. Hierfür wurden Lade- und Löschplätze bei der Schweine- und Langen Brücke, bei der Stadtwaage und an der Salzstraße vorgehalten. Auch die Stadttore wurden nicht wieder errichtet, doch ließ der Rat die Delftorbrücke durch ein einfaches Tor sperren, das am Tage offen stand, nachts und während der Gottesdienste für Wagen aber geschlossen werden konnte. Diese Regelung bestand bis ins 19. Jahrhundert hinein.

Im Oktober 1801 war ein Verbot an alle Schiffer ergangen, bei hohem Wasserstand die Delftorbrücke zu passieren. Sie hatten statt dessen in solchem Fall ebenfalls die Störschleife zu benutzen.

Im Mai 1835 erhielt Zimmermeister *Dammann* den Auftrag, an der Delftorbrücke ein neues Geländer anzubringen und vor der Brücke ein neues hölzernes Stadttor mit Pforten zu errichten; gleichzeitig sollte er die lange Brücke mit neuen Fahrbohlen belegen. Als im September 1840 der kräftige Strom unbemerkt die Vorsetzen dieser Brücke hinterspült und zum Einsturz gebracht hatte, war Eile geboten. „Weil in wenigen Tagen die Brücke durch seine Majestät den König bei der Reise nach Altona passiert werden sollte“, konnte die Arbeit ausnahmsweise ohne Ausschreibung vergeben werden.

1852 wurde der Plan erörtert, einen neuen Durchstich südlich der Delftorbrücke zu schaffen, um einen besseren Wasserablauf zu bewirken. Damit erhoffte man sich einen Schutz der Neustadt vor Überschwemmungen und gleichzeitig eine gründlichere und schnellere Entwässerung der Breitenburger Marschen. Außerdem hätte für die Stadt ein neuer Lösch- und Ladeplatz gewonnen werden können.



Die 1895 eingeweihte eiserne Delftorbrücke mit Blick auf die Neustadt mit „Dampferplatz“ und Brookhafen (links). Die Brücke wurde 1971 abgebrochen. (Foto um 1910, Repro einer undatierten Ansichtskarte; Sammlung H. Karting)

Aus Kostengründen wurde dieses Projekt jedoch verworfen und statt dessen eine neue Brücke am alten Platz errichtet. Diese besaß, wie die bisherige, eine lichte Weite von 70 Fuß, verteilt auf zwei je 35 Fuß breite Durchfahrten. Die Baukosten wurden auf eine Gesamtsumme von 31.000 Mark courant veranschlagt, wovon 14.660 M auf die Brücke, 13.302 Mark auf die Vorsetzen und der Rest von 4.038 Mark auf „Verschiedenes“ entfielen. Den Zuschlag hatte Zimmermeister *Dammann* erhalten, dessen Projekt jedoch nicht mit den Vorstellungen des Wegewesens übereinstimmte: „*Wenn mit Beihilfe des Staates oder mit Genehmigung zur Erhebung von Brückengeld gerechnet werden soll, müsse die Brücke den Vorschriften der Wegekommmission entsprechen, und somit breiter sein, außerdem müsse das alte Brückenhaus abgerissen werden, sowie die Wegeführung geändert werden*“. Erstmals hatte sich also der Staat bereiterklärt, sich an den Baukosten zu beteiligen, bzw. diese sogar ganz zu übernehmen. Die neue Brücke wurde 1853 erbaut und die alte abgerissen. Die Ausgabe von 1.600 Thaler für ein neues Bollwerk, welches sich bis zum sog. Dampferplatz hinzog, musste jedoch aus der Stadtkasse aufgebracht werden.

Die Idee von einem zusätzlichen Durchstich hat man in den 90er Jahren erneut aufgegriffen und 1893 bis 1895 in die Tat umgesetzt. Eine neue eiserne Brücke wurde am 12. Juni 1895 eingeweiht, doch blieb die alte hölzerne und ihre Durchfahrt noch einige Zeit erhalten. Allerdings befürchtete man, dass die Störschleife nun weniger gut durchströmt und damit verschlickten würde. Diesem Umstand versuchte man durch ein Stautor unter der neuen Delftorbrücke beizukommen, jedoch nur mit mäßigem Erfolg. Nachdem auch noch der alte Durchstich geschlossen wurde, trat prompt eine lästige Verschickung des Hafens ein, welche die Schifffahrt stark behinderte. Die eiserne Delftorbrücke von 1895 wurde 1971 nach der unseligen Dichtschüttung der Störschleife abgebrochen.

Ihre Aufgaben hat ein wesentlich breiterer Nachfolgebau übernommen, der vielen Itzehoern noch als „Sodabrücke“ bekannt ist, weil sie von 1967 bis 1971 keinen Straßenanschluss hatte und nur „so da“ lag.

Die Lange Brücke

Dieser innerstädtische Übergang, war, wie der Name erkennen läßt, ursprünglich die längste Brücke Itzehoes. Sie wurde anfangs Altstadt-, später Stöerbrücke genannt. Aus ihrer Anfangszeit ist nichts überliefert, doch wird sie bereits bei Besiedelung der Störinsel in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts zusammen mit der Brücke am Delve angelegt worden sein.



Die Lange- oder Stöerbrücke mit ihrem Torhaus stellte die Verbindung zwischen Altstadt und Neustadt her. Bei dem großen Gebäude auf der rechten Seite handelt es sich um das Rantzausche Stadtpalais in der Breiten Straße. (Ausschnitt aus der Stadtansicht von 1588)

Sie war 1652 zusammen mit dem zugehörigen Torhaus (wieder einmal) neu erbaut worden und dabei mit dem Königlichen und dem Stadtwappen, gehalten von vergoldeten Löwen verziert worden. Wie wir vom Auftrag an den Malermeister Johann Harder wissen, war sie, genau wie die Delftorbrücke, in weißer und roter Ölfarbe gestrichen. Schon fünf Jahre später wurde sie Opfer des Schwedisch-Dänischen Krieges, als sie bei der Räumung der Altstadt von den eigenen Truppen in Brand gesteckt wurde.

Noch 1662 ist die Rede von der „1657 mit abgebrannten langen Stöerbrücke zwischen der Alten und der Neuen Stadt“. Unter ihrem zuletzt bekannten Namen Lange Brücke erscheint sie erstmals 1667. Über ihre ursprünglichen Abmessungen ist nichts überliefert, doch da die kleinere Schweinebrücke noch 1847 eine Länge von 102 Fuß, also ungefähr 30 Meter, aufwies, ist sie auf jeden Fall länger als diese gewesen.

Im August 1691 musste die inzwischen 30 Jahre alte Brücke wegen Baufälligkeit durch einen Neubau ersetzt werden. Die Reisenden wurden daher aufgefordert „ihren Weg über die Breytenburger oder Heyligenstätter Brücke zu nehmen, biß die abgebrochene wiederumb

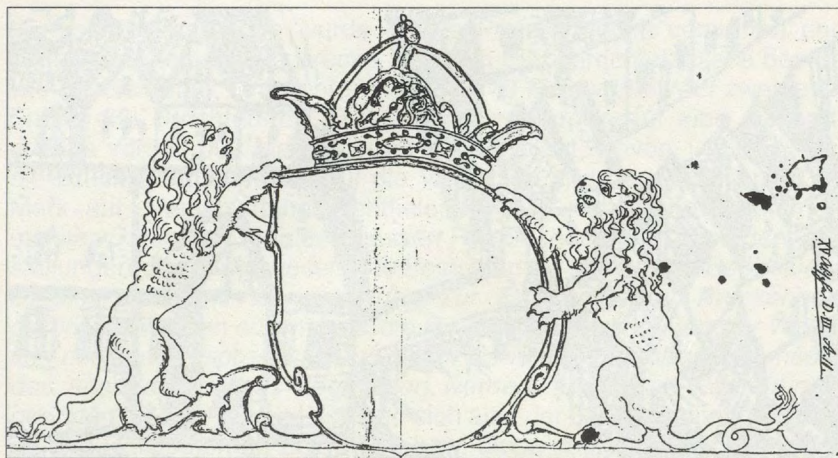


Abbildung des Wappenschildes auf dem Störbrückenthor, also auf der Lange Brücke (vor 1700) (Original im Stadtarchiv Itzehoe, Abt. 114, Nr. 10)

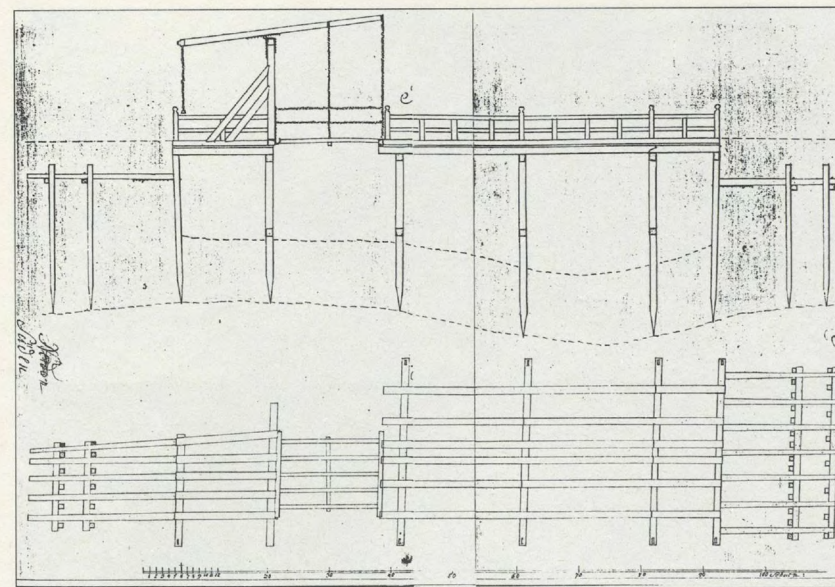
ergänzt und verfärgt worden“. Um von einem Stadtteil in den anderen zu kommen, waren die Bürger auf die schmale Schweinebrücke angewiesen, die jedoch von Fuhrwerken nicht benutzt werden konnte.

Der Stadt entstanden laufend beträchtliche Kosten durch Instandsetzung und Unterhaltung der Störübergänge. So hatte sie zwischen 1688 und 1697 allein für die Lange Brücke über 6000 Mark ausgegeben, weswegen sie den Antrag stellte, ein „Passagiergeld“ von einem Schilling zur Bestreitung der Unkosten erheben zu dürfen. Das Gesuch wurde abgelehnt, denn seine Majestät, der König, „haben es um der Commerzien Willen für bedenklich gefunden“.

Im Jahre 1719 wurde die Lange Brücke von Grund auf repariert. Sie hielt noch 18 weitere Jahre, war dann aber derart baufällig, dass sie 1737 erneuert werden musste. Diesmal mochte man den Reisenden jedoch nicht den weiten Umweg über Breitenburg oder Heiligenstedten zumuten, sondern errichtete neben der Baustelle eine Notbrücke. „Ein Jeder habe sich in acht zu nehmen und vorzusehen, daß er über diese Brücke langsam reite oder fahre und nicht geschwinde darüber jage“, anderenfalls man nicht nur sich in Gefahr bringe, sondern auch noch mit einer Strafe zu rechnen habe.

Ein im Wortlaut fast gleicher Vertrag wie der von 1758 wurde im Mai 1769 zwischen der Stadt und den Zimmerleuten Thies Thiessen, Hans Starckjohann und Hans Rusch geschlossen. Diese verpflichteten sich, die neue Lange Brücke zum Preis von 1.200 Mark courant zu errichten.

Die im Zuge der Bauarbeiten erforderliche Behelfsbrücke sollte an folgender Stelle errichtet werden: „Auf der Neustädter Seite zwischen dem Stintsteg und des Bürgers Reimer Heitmanns Haus auf den Vor-



Zeichnung zum Neubau der Lange Brücke im Jahre 1769 (Original im Stadtarchiv, Abt. 114, Nr. 19)

setzen, auf der Altstädter Seite soll sie bei des Bürgers und Kaufmanns Gottfried Heischen Haus wieder auf die Gasse nach der Breiten Straße gehen.“

1791 und 1799 beantragte der Rat wiederholt die Genehmigung zu einem Brückenzoll für Vieh und Fuhrwerke, die, wie alle vorgehenden auch, abgelehnt wurde. Erst 1803 konnte die Erhebung eines Brückengeldes für Fuhrwerke und Vieh, wenn auch nur auf fünf Jahre, durchgesetzt werden.

1825 mussten die Vorsetzen an der Lange Brücke erneuert werden, ein Jahr später waren erneut Ausbesserungsarbeiten fällig. 1827 erörterte man im Magistrat die Frage, ob die Zugklappe der Lange Brücke überhaupt beizubehalten sei, was offenbar positiv entschieden wurde. Wegen der schlechten Ausführung beim Bau der Lange Brücke hatte Zimmermann Lackmann 1829/30 eine Strafe zu zahlen, worauf er sein Haus der Stadt übereignete.

Ein nächster Neubau war Mitte des 19. Jahrhunderts fällig. Gleichzeitig wurden die beiderseitigen Ufer durch Sandaufschüttung erweitert, womit die neue Lange Brücke zwar wesentlich breiter aber kürzer als ihre Vorgängerinnen wurde. Damit allerdings konnte sie kaum noch „Anspruch auf ihren Namen erheben“, wie die Itzehoer Nachrichten am 1. September 1858 notierten. Statt vorher drei besaß sie



Eine der wohl letzten Aufnahmen von der Langen Brücke. Im Hintergrund die Häuser von Bäckermeister Heinrich Carstens (Foto 14. März 1973, von H. Karting)

nur ein Joch als Durchfahrt, was die Schiffspassage wesentlich erleichterte, jedoch hatte man auf Klappen zum Aufziehen verzichtet. Sie war mit Holzklötzen gepflastert und beidseitig mit gusseisernen Geländern versehen.

1884 errichtete man als letzten Neubau eine eiserne Bogenbrücke, die mit ihren beiden genieteten schwungvollen Bögen und den schöngeformten eisernen Geländern eine Zierde der Stadt darstellte. Auch sie wurde im November 1975 Opfer der Störschleifenvernichtung.

Die Schweinebrücke

Wie anfangs dargestellt, gehörte auch die Schweinebrücke mitsamt zugehörigem Stadttor bereits zum mittelalterlichen Bild Itzehoes.

Sie war stets nur von geringer Bedeutung und verband die Neustadt mit dem Brook, dem städtischen Schweineauslauf, daher ihr Name. Die Archivalien geben über ihren geschichtlichen Werdegang wenig her. 1756 wurde der Bau von neuen Vorsetzen bei den Brücken, so auch an der Schweinebrücke, ausgeschrieben. Den Zuschlag hatte der hiesige Zimmermeister *Friederich Christian Cornilssen* erhalten.

Nachdem der Magistrat im August 1815 den Ersatz der Schweinebrücke durch eine Fähre erörtert hatte, beschloss er endlich im Juni



Auch die zwischen Neustadt und Brook gelegenen Schweinebrücke war ursprünglich mit einem Torhaus versehen. (Ausschnitt aus der Stadtansicht von 1588)

1821, sie durch einen Neubau zu ersetzen. Es handelte sich um eine Fußgängerbrücke, mit fünf Fuß breit genug, um die Schweine der Neustädter auf die Brookwiesen zu treiben. Sie hatte eine Länge von hundert Fuß, war in fünf Joche unterteilt, von denen das breiteste 20 Fuß maß und mit einer Klappe zum Durchlassen von Schiffen eingerichtet war. Die Ausschreibbedingungen und die Original-Zeichnung sind noch erhalten.

Demnach hatte der Zimmermann die alte Brücke äußerst sorgfältig abzubauen, damit alles brauchbare Holz wieder für den Neubau verwendet werden konnte. Auf mehrere Eispfähle, „die zum Gebrauch der neuen Brücke noch gut sind“, wurde besonders hingewiesen. Das übrige Holz wurde seitens der Stadt geliefert. Sollte Holz verschnitten werden oder sonstige Fehler vorkommen, so mussten diese auf Kosten des Unternehmers durch einen anderen Zimmermann beseitigt werden. „Außerdem muß wegen Erfüllung der Bedingungen Bürgschaft bestehen“. Zu der am 29. Juni 1821 im Ratsweinkeller stattgefundenen „Licitation“, einer Versteigerung, bei der die jeweils gebotene Summe unterboten werden musste, hatten sich vier Itzehoer Zimmermeister eingefunden. Beginnend mit 1200 Rthlr., geboten von Meister *Starckjohann*, ging *Lackmann* auf 1175, *Seedorf* auf 1100 und *Dammann* auf 1075. *Seedorf* stieg bei 925 Rthlr aus, *Starckjohann* bei 900.

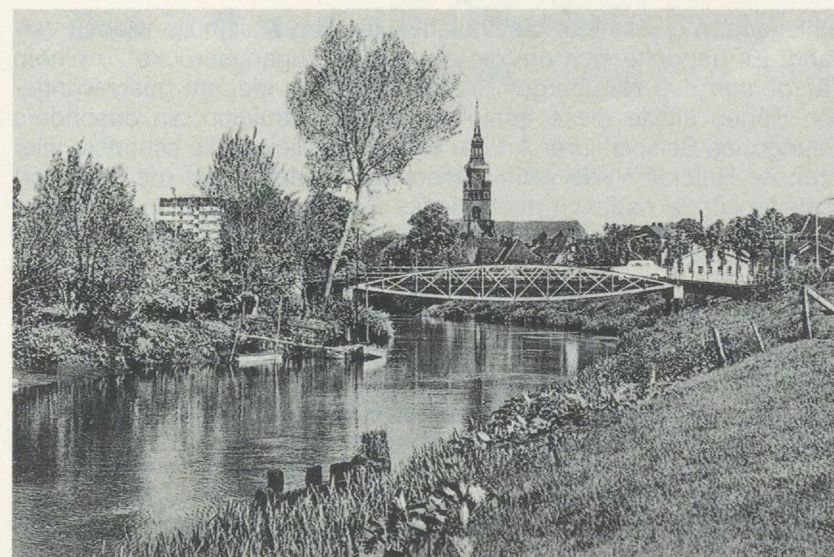


Die eiserne Drehbrücke, auch Eisenbahnbrücke genannt, verband seit 1878 die Neustadt mit dem Brook und somit mit dem neuen Bahnhof (Foto: Elias um 1935, Sammlung H. Karting)

Jetzt waren nur noch Lackmann und Dammann übrig, die sich ein ruinöses Preisgefecht lieferten. Nach 64 (!) Unterbietungen hatte am Ende Bernhard Lackmann bei 365 Rthlr den Zuschlag bekommen.

Für solch geringen Preis hatte er offenbar keine besonders gute Arbeit liefern können, zumal noch mit altem Holz, denn bereits 1846 war man gezwungen, den erst 25 Jahre alten Bau durch einen neuen zu ersetzen.

Dieser wird wie folgt beschrieben: „Der Brückenbau ist nach dem anliegenden Riß auszuführen. Die Brücke wird hiernach 104 Fuß lang und 12 Fuß breit mit einer Durchfahrt von 42 Fuß Breite und 2 Klappen, die so einzurichten sind, daß ein Mann sie bequem aufziehen kann. Die alten Grundpfähle der früheren Joche werden wieder benutzt, mit Ausnahme des einen Jochs bei der Durchfahrt, wo neue Pfähle gerammt werden müssen, weil die Durchfahrt verbreitert wird. Die alten Pfähle bleiben sitzen und werden bei niedrigem Wasserstand schräg abgeschnitten. Unter jedem Joch werden zwei neue Pfähle eingerammt und wird an der Seite von jedem der drei Joche ein Eispfahl gesetzt. Der Brückenbelag ist von 2zölligen Bohlen ...“. Bei der „Licitation“ am 28. Februar 1846 boten die Zimmerleute B. Seedorf, N. Seedorf, C. Biel, J. Schmidt, P. Siegg, Timm und Weidemann.



Die sog. „Schweinebrücke“ war die kurzlebigste von allen. Sie stammte ursprünglich aus dem Hamburger Hafen und verband in der Nachkriegszeit die Neustadt mit den Malzmüllerwiesen (Ansichtskarte, Verlag Lothar Elias, Itzehoe)

Beginnend mit 1500 RThlr erhielt schließlich Weidemann den Zuschlag bei 925 Rthlr. Dessen Freude währte aber nur kurz, denn die „Gesamtcollegii“ der Stadt waren mit dem Ergebnis nicht einverstanden. In Marcus Dammann fanden sie einen weiteren Zimmermann, der die Arbeit für 790 Thaler auszuführen bereit war.

1871 musste auch diese Brücke wegen Bauqualität abgebrochen werden, wurde aber im Jahr darauf neu errichtet. Die wiederum sollte auf Beschluss des Rates bereits 1880 wieder abgerissen werden, da sie wegen fehlender Breite nicht befahrbar war. Dagegen erhob der Fabrikant Thies Nagel Einspruch, der die Brücke als Verbindung zwischen der Neustadt und seiner auf dem Brook liegenden Ziegelei unbedingt erhalten wollte. Er erklärte sich bereit, sie auf seine Kosten zu verbreitern und die Unterhaltskosten zu übernehmen. Bis 1886 war die Schweinebrücke in Betrieb und wurde zwei Jahre später abgebrochen. Ihre Aufgabe hatte inzwischen die 1879 erbaute moderne Drehbrücke übernommen, die auf Bemühen des Zuckerfabrikanten Charles de Vos zustande gekommen war. Das mittlerweile fast hundertjährige Technikdenkmal wurde ebenfalls 1974/75 im Zuge der Störschleifen-Dichtschrüttung verschrottet.

An dieser Stelle soll noch des Namensnachfolgers der Schweinebrücke gedacht werden, die nach dem 2. Weltkrieg den östlichen Stör-

schleifenarm querte und die Neustadt mit den Malzmüllerwiesen verband. Es handelte sich um die ehemalige Zugangsbrücke zu einem Fährponton des Hamburger Hafens. Mit ihren elegant geschwungenen Bögen stellte diese genietete Stahlkonstruktion ein besonders gelungenes Beispiel ihrer Art dar und war vielleicht die schönste aller Itzehoeer Brücken. Wie nicht anders zu erwarten, fiel mit der Stör-schleifensünde natürlich auch dieses Bauwerk dem Schneidbrenner zum Opfer.

Im Erneuerungs- und Veränderungswahn der Nachkriegsjahrzehnte hat man es besonders in Itzehoe mit bemerkenswerter Gründlichkeit verstanden, unter großem Kostenaufwand sich eines bedeutenden Teils seiner historischen Bausubstanz zu entledigen. Dieser Trend ist bis heute nicht zum Stillstand gekommen.

Quellen:

R. Irmisch: „Geschichte der Stadt Itzehoe“, Itzehoe 1960, S. 169 f., 177, 214, siehe dort auch Abb. 23/1f

K. Puymann: „Brücken, Stör und Hafen“ im Begleitheft zur Ausstellung „Die Itzehoeer Neustadt“, 1997, S. 93f, 90

Itzehoeer Stadtarchiv, Abt. 114, Nr. 3, 6(2), 12(1), 14(3), 17(1,2), 18(1), 19(1-4), (1); Abt. 115, Nr. 5(9), 18(2), 20, 21, 22, 23; Abt. 116, Nr. 3(1), 4(2), 10(1,2), 13(3); jetzt im Stadt- und Kreisarchiv Itzehoe

Die B 5 und die Überbrückung der Stör

Von

Wolf-Dietrich Karras (Henstedt-Ulzburg)

Die Störbrücke liegt im Zuge der ehemaligen Umgehungsstrasse Itzehoe, die westlich von Itzehoe verläuft und heute durch den Anschluss der Autobahn A 23 einen hohen Verkehrswert hat. Dieses rechtfertigt noch immer die damalige Wahl einer westlichen Trasse, obwohl für die Querung der Stör ein Profil für Küsten-Motorschiffe zu berücksichtigen war; durch diese Forderung liegt die Fahrbahn dort rd. 25 m über NN. Für einen Brückenschlag kam erschwerend hinzu, dass der tragfähige Baugrund von Norden und Süden her stark abfällt und in der Nähe der Stör von rd. 11 m starken Klei- und weichen Bodenschichten überlagert wird. Damit war es nicht möglich Dämme bis an die Stör heran zu schütten und den Fluss selber mit einem kleinen Bauwerk zu überbrücken. Die Gegebenheiten führten vielmehr zu folgender Lösung:

	Öffnung	m	Insgesamt
südliche Rampenbrücke	9	40,00	360,00 m
südl. Koppelfeld Rampe/Strombrücke	1	44,00	44,00 m
südl. Seitenfeld der Strombrücke	1	58,50	58,50 m
eigentliche Brücke über die Stör	1	115,00	115,00 m
nördl. Seitenfeld der Strombrücke	1	58,50	58,50 m
nördl. Koppelfeld Rampe/Strombrücke	1	44,00	44,00 m
nördliche Rampenbrücke	12	40,00	480,00 m
Ges. Bauwerk	26	Zusam.	1.160,00 m

Die Fahrbahnbreite wurde für damalige Verhältnisse mit 13,0 m großzügig gewählt. Für die Brücke wurden, wie für die ganze Umgehungsstrasse selber, keine Gehwege vorgesehen.

Die Bauarbeiten begannen im Januar 1965 und konnten im Dezember 1967 beendet werden. Sie wurden von einer Arbeitsgemeinschaft der Firmen:

Wayss & Freytag
Dyckerhoff & Widmann
Grün & Bilfinger

und verschiedenen Sub-Unternehmern ausgeführt.

Die Widerlager an den Brücken-Enden haben ihre Fundamente in den Straßendämmen, die letzte Stütze im Norden (neben der Straße nach Heiligenstedten) konnte noch auf der Geest-Zunge gegründet werden, die anderen Stützen erhielten alle Beton-Ramm- oder Bohr-

pfähle bis zu max. rd. 12 m Länge. Für die Pfeiler neben der Stör wurden kreisförmige Zellen (einem Brunnen vergleichbar) von 16 m Durchmesser aus Spundwänden gerammt, die in 11 m Tiefe einen rd. 3,5 m dicken Betonpfropfen erhielten, auf denen dann die eigentliche Fundamente der Pfeiler ruhen.

Die Stützen und Pfeiler wurden in Gleitschalung hergestellt; d.h. eine relativ kleinen Schalung wird praktisch kontinuierlich nach oben gezogen, wobei die Bewehrung laufend eingebaut und der Bereich betoniert wird. Die Stützen erreichen eine Höhe von max. rd. 20 m.

Die Gleichartigkeit der Überbau-Öffnungen in den Rampenbrücken und ihr konstanter Querschnitt von 2,80 m Höhe machte es möglich, diese feldweise mit einem verschiebbaren Gerüst herzustellen, das sich von Stütze zu Stütze spannte. Die großen Träger des Gerüsts trugen eine Schalung in der die Bewehrung und die Spannkabel verlegt wurden. Nach dem Betonieren und einem gewissen Erhärten des Betons wurden die Spannkabel mit Pressen angespannt und verankert. Damit trug sich der Beton selber, die Schalung konnte abgeklappt, und das Gerüst in das nächste Feld verfahren werden und sich die Arbeitsschritte wiederholten, wobei die neuen Spannkabel an die des vorherigen Abschnittes angekoppelt wurden. Aus mehreren Einzelabschnitten entstanden so die Rampenbrücken als Ganzes.

Der Überbau der Strombrücke mit ihren Seitenfeldern hat über den Pfeilern an der Stör eine Höhe von 6,50 m, die zu den Seiten und zur Fluss-Mitte auf 2,80 m abnimmt. Hier wurde ein Freivorbau angewendet, d.h. nach dem Herstellen eines kurzen Bereiches über den beiden Pfeilern montierte man Wagen, die wie an einem Galgen die Schalung des nächsten Bereiches trugen. Von den Pfeilern bis Strom-Mitte ergaben sich so 12 Abschnitte, die mit ihren Spannkabeln jeweils an den vorhergehenden Abschnitt gespannt wurden und so sich selber und das Gewicht der folgenden Abschnitte tragen konnten.

Eine Brücke von 1.160 m erfährt aus unterschiedlicher Temperatur Längenänderungen, die einerseits durch Fugen aufgenommen werden müssen, andererseits muss ein Verschieben der Brücke verhindert werden. Die Fugen sind an den Brücken-Enden und an den Stellen angeordnet, wo Rampenbrücke und Strombrücke zusammenreffen. Der Überbau der Rampenbrücken wird jeweils über drei Stützen unverschieblich gehalten, die Strombrücke hat ihre Festpunkte an den Pfeilern neben der Stör.

Die Störbrücke hat in ihren wesentlichen Teilen inzwischen ein Alter von 25 Jahren erreicht. Ein solches Bauwerk ist nicht für die Ewigkeit gebaut. Die rechnerische Nutzungsdauer beträgt 80 Jahre, damit ist nicht ausgeschlossen, dass in dieser Zeit umfangreiche Arbeiten erforderlich werden. Zu Beginn der Bauarbeiten wurden an anderen Bauwerken im Beton Reaktionen zwischen dem Zement und gewis-

sen Bestandteilen des verwendeten Kiesel festgestellt, die die Festigkeit des Betons beeinträchtigen können; diese zeigten sich auch an der Störbrücke nach mehreren Jahren in einigen Bereichen. Umwelteinflüsse und die exponierte Lage des Bauwerkes griffen die Betonoberfläche an. Die Nutzung des Bauwerkes durch immer zahlreichern und schwerere LKW blieb nicht ganz ohne Wirkung. So wurden an der Störbrücke unter anderem folgende Maßnahmen erforderlich:

Erneuerung der Brückenbelages und der Abdichtung

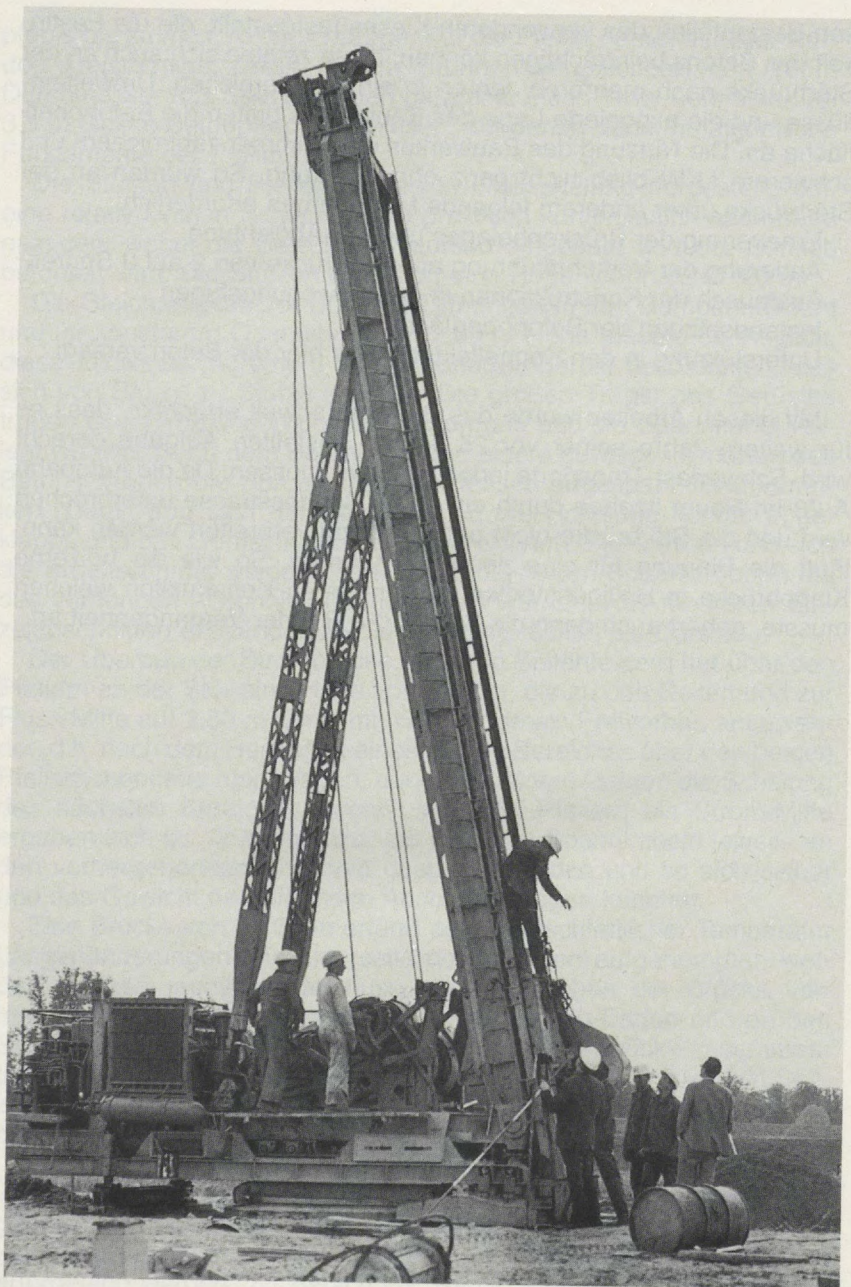
Änderung der Verkehrsführung auf der Brücke von 2 auf 3 Spuren

Austausch der Konstruktionen in den Bewegungsfugen

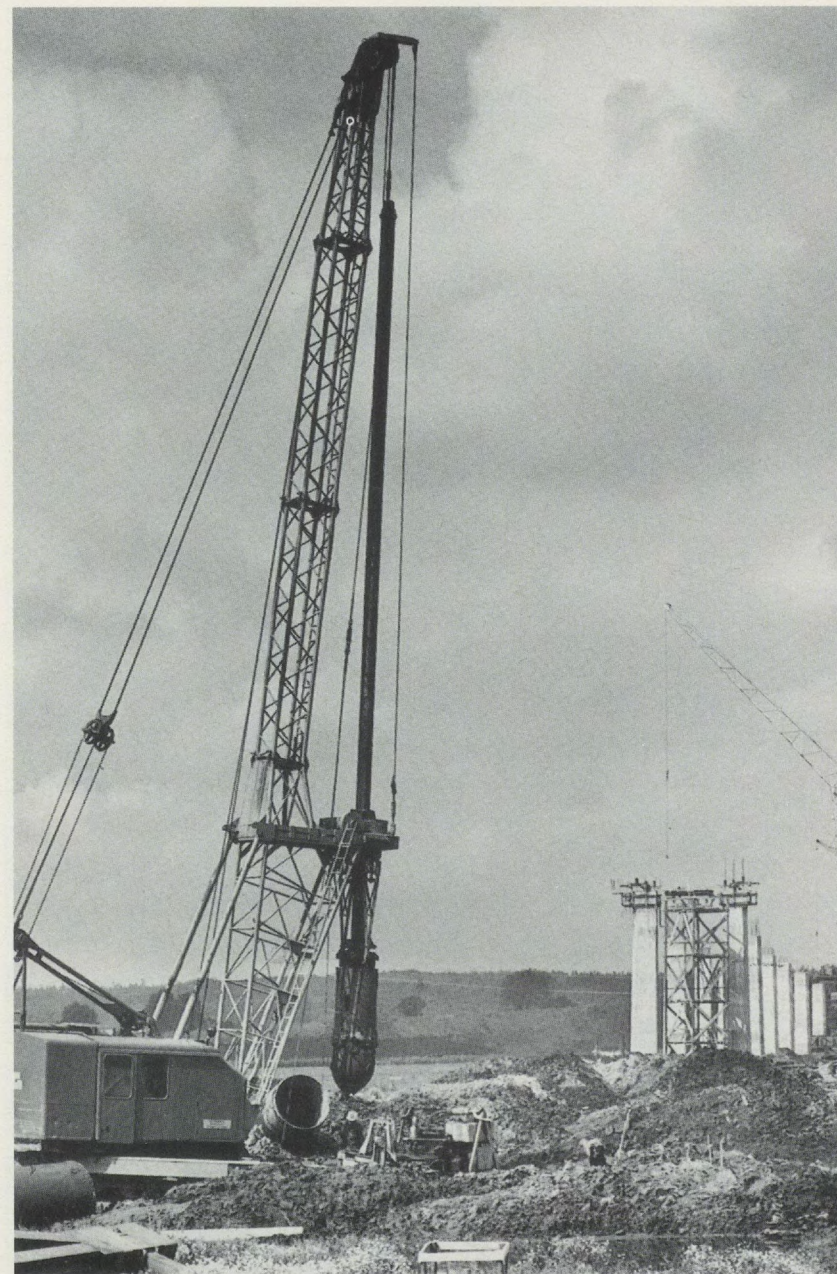
Instandsetzung der Betonoberfläche

Unterstützung in den Koppelfeldern, falls hier der Beton versagt

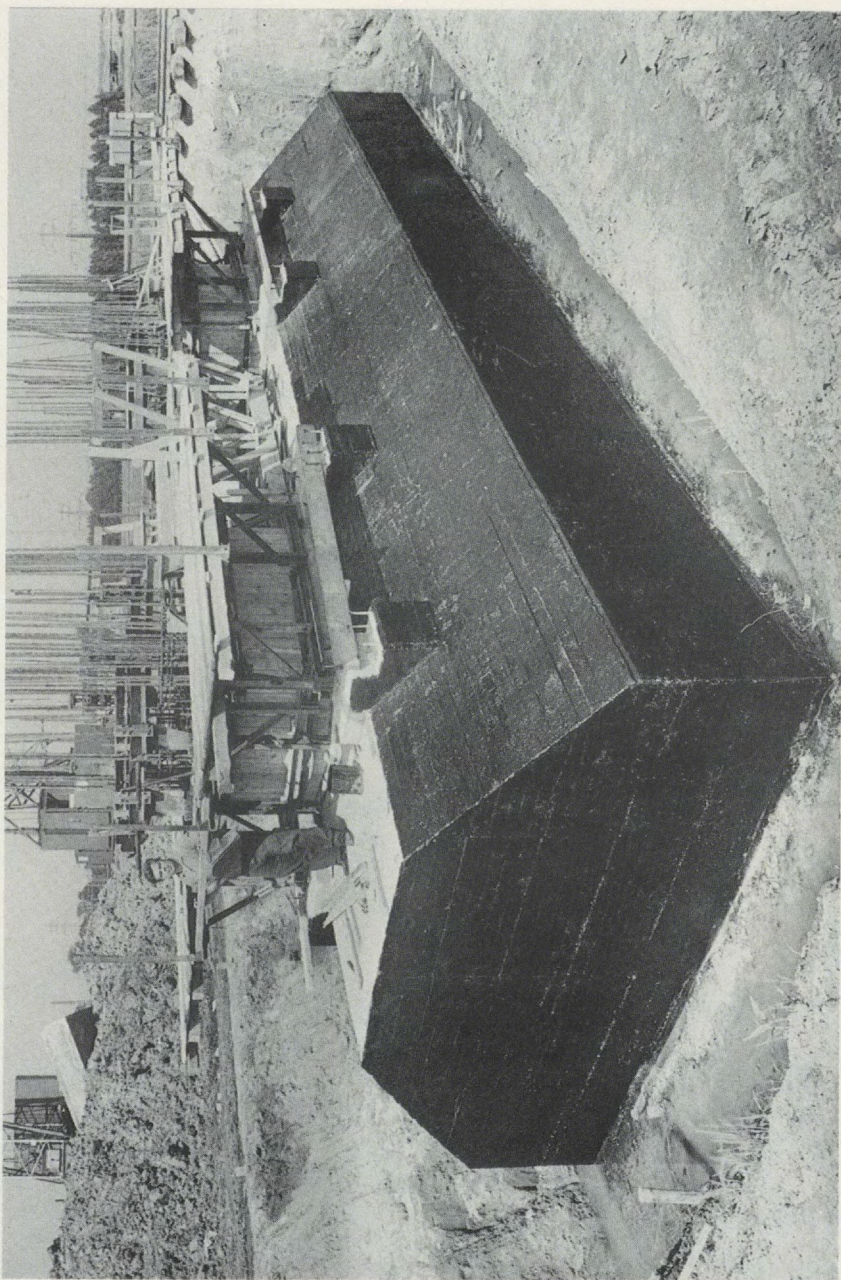
Mit diesen Arbeiten wurde das Bauwerk soweit ertüchtigt, dass es für weitere Jahre seiner vor 25 Jahren gestellten Aufgabe gerecht wird, Schwerlast-Transporte jedoch ausgeschlossen. Da die Autobahn A 23 im Raum Itzehoe durch ein Stück Bundesstrasse unterbrochen wird und die Störbrücke nicht entsprechend verbreitert werden kann, läuft die Planung für eine neue Störquerung. So wie die hölzerne Klappbrücke in Heiligenstedten einer neueren Konstruktion weichen musste, gehört auch dann die Störbrücke B 5 der Vergangenheit an.



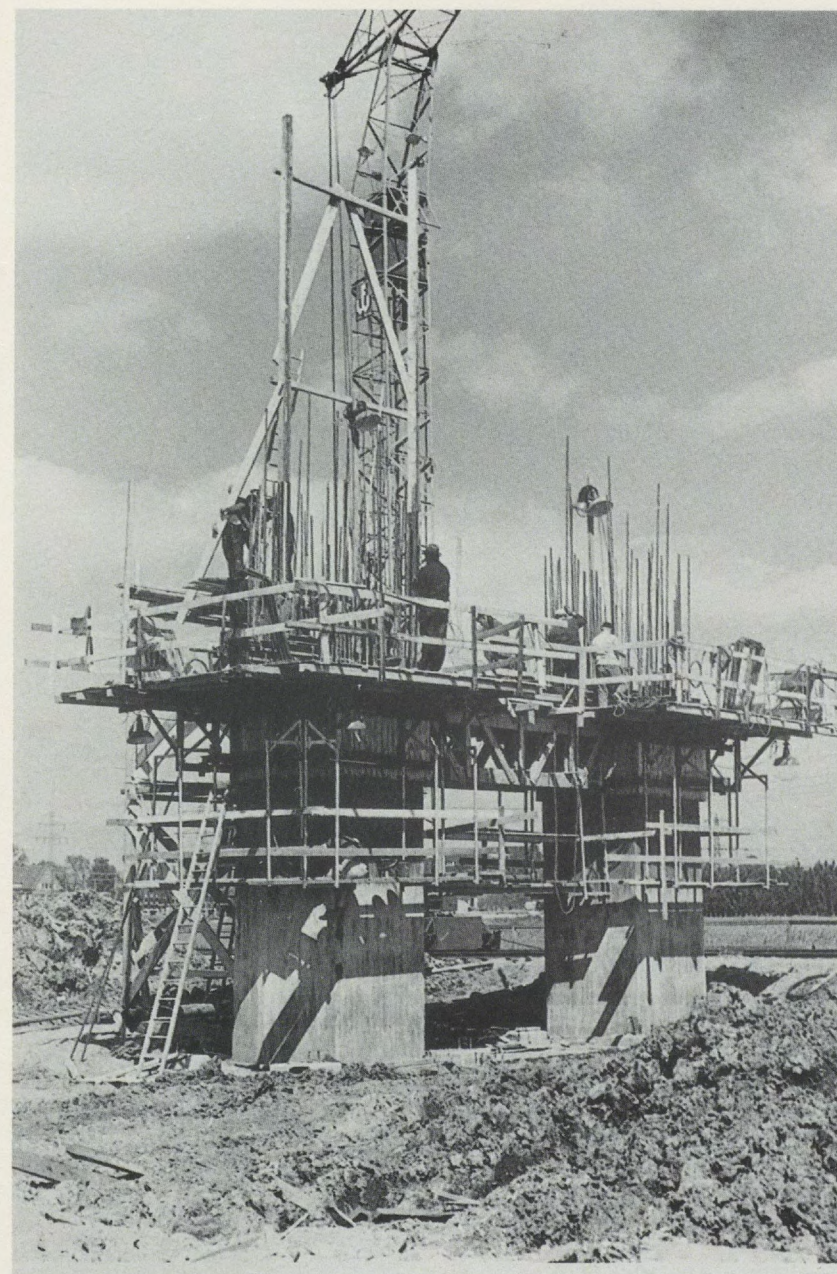
Franki Ramme bei Herstellung Schrägpfehl 5:1



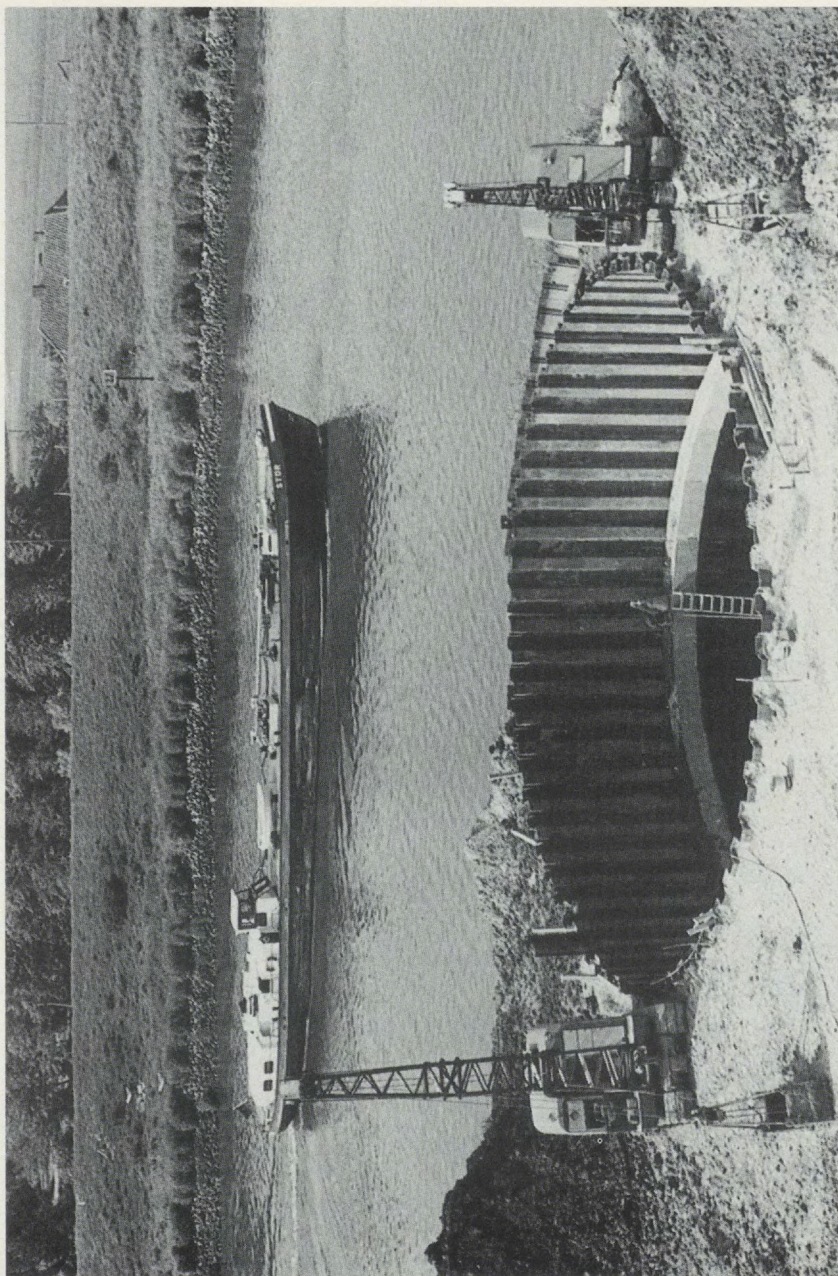
Franki-Großbohrgerät



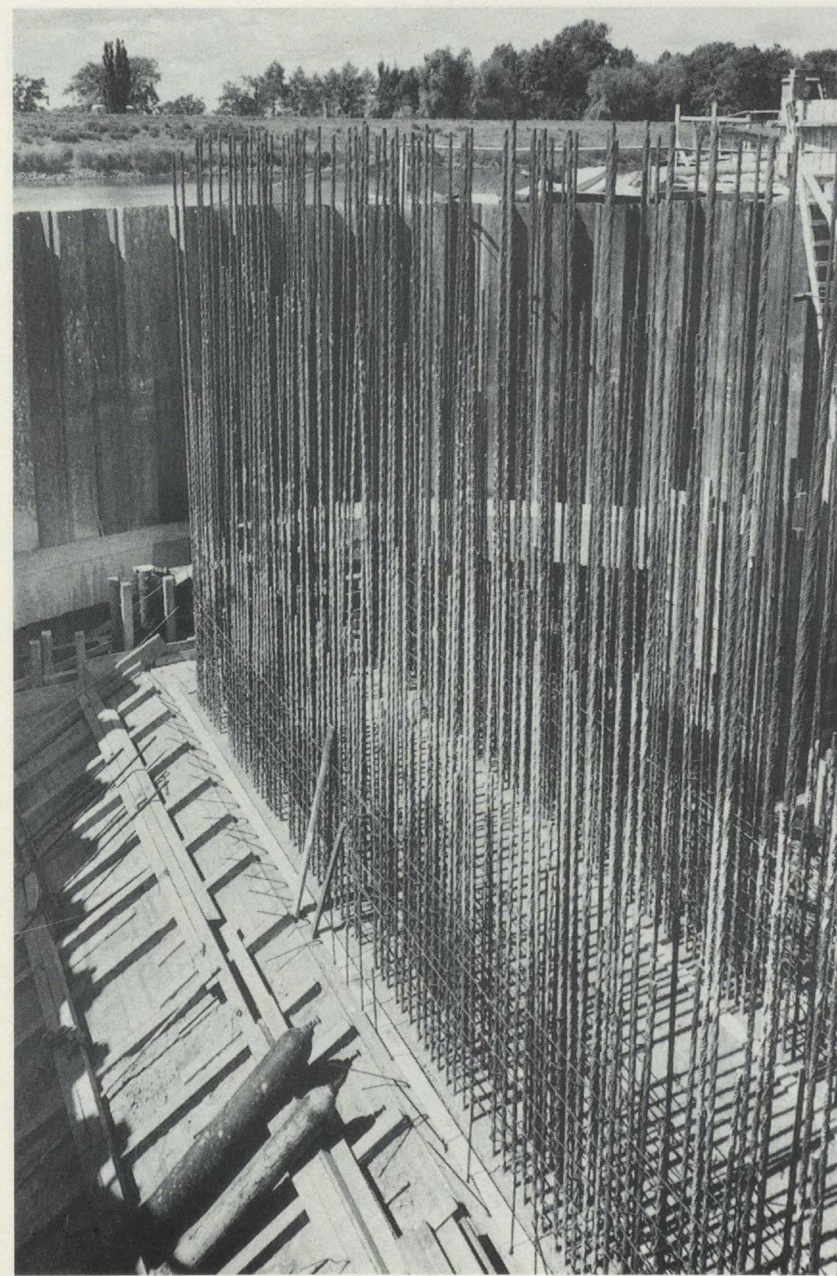
Fundament Bremspfeiler Gleitschalung angesetzt



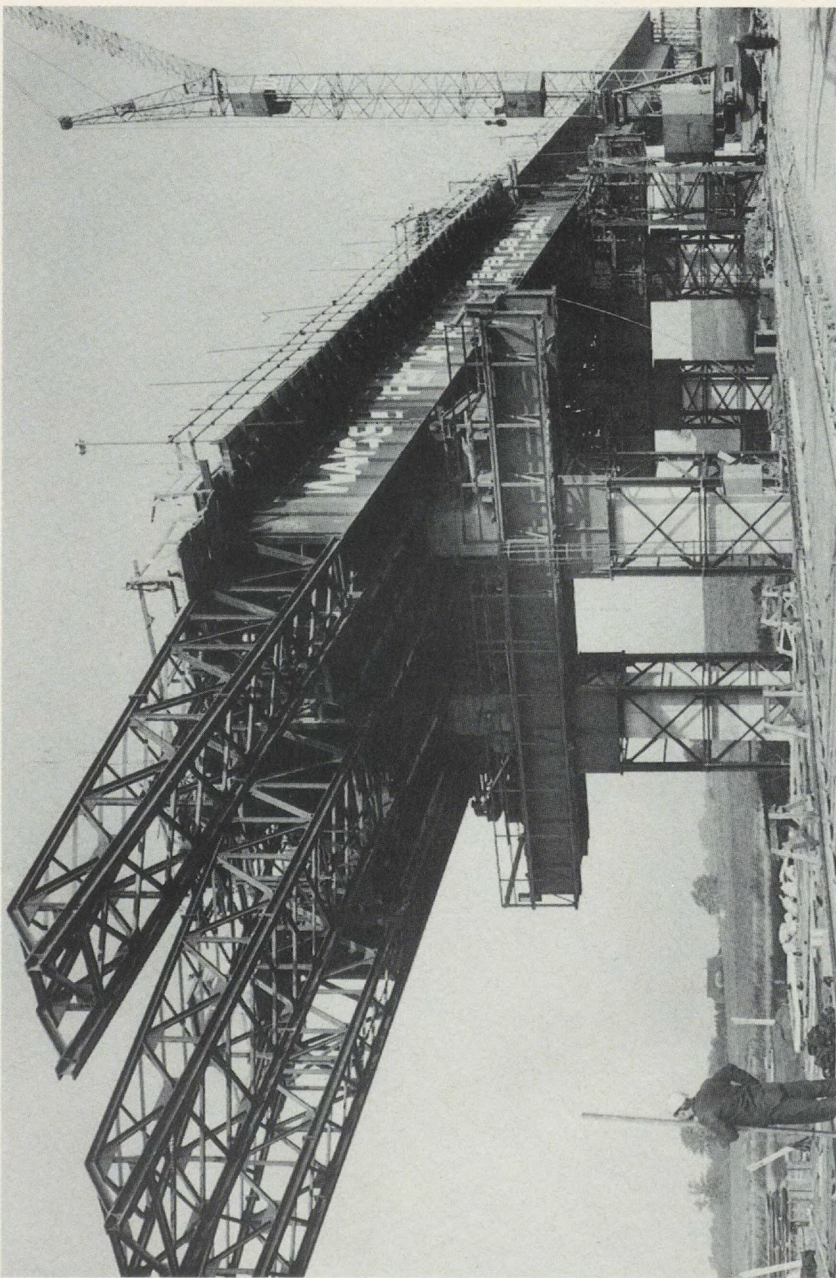
Gleiten eines Pfeilerpaares



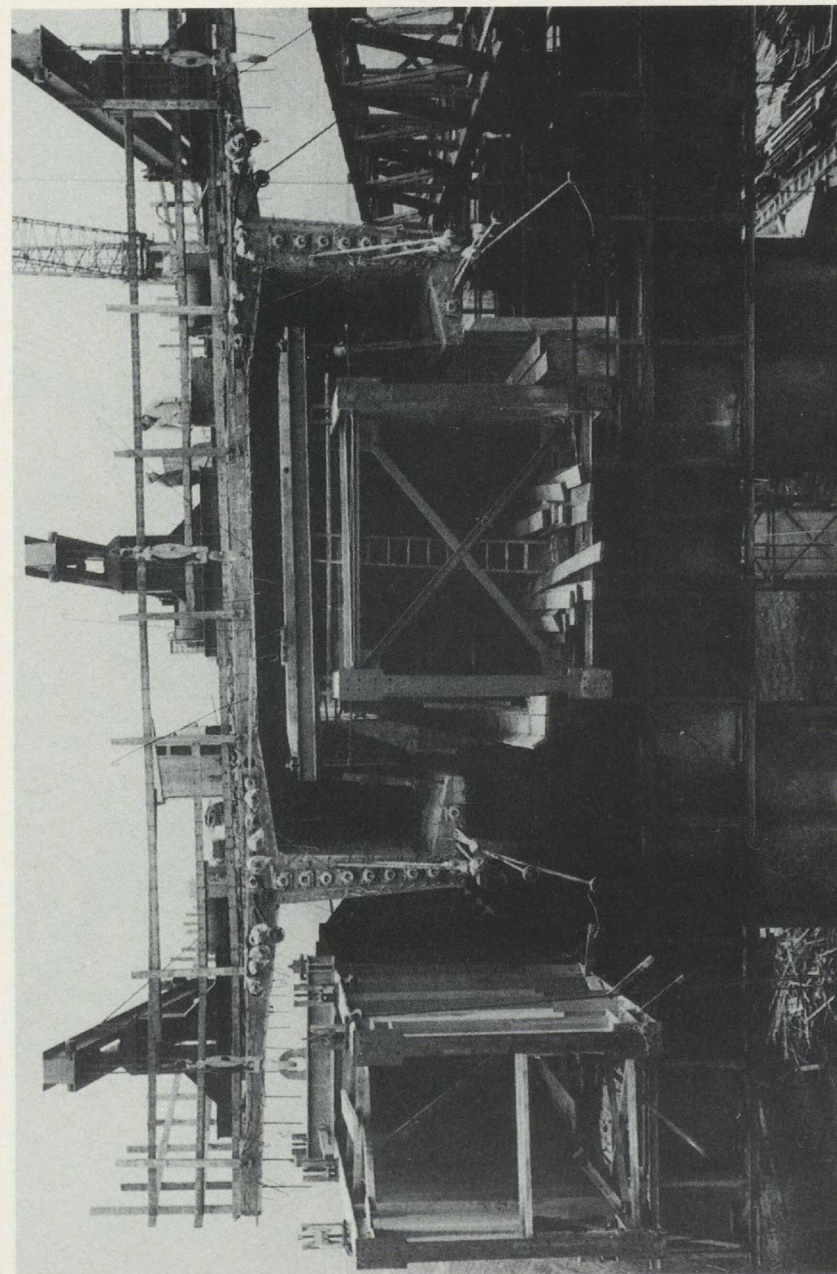
Strompfeiler Nr. 12 Bodenaushub



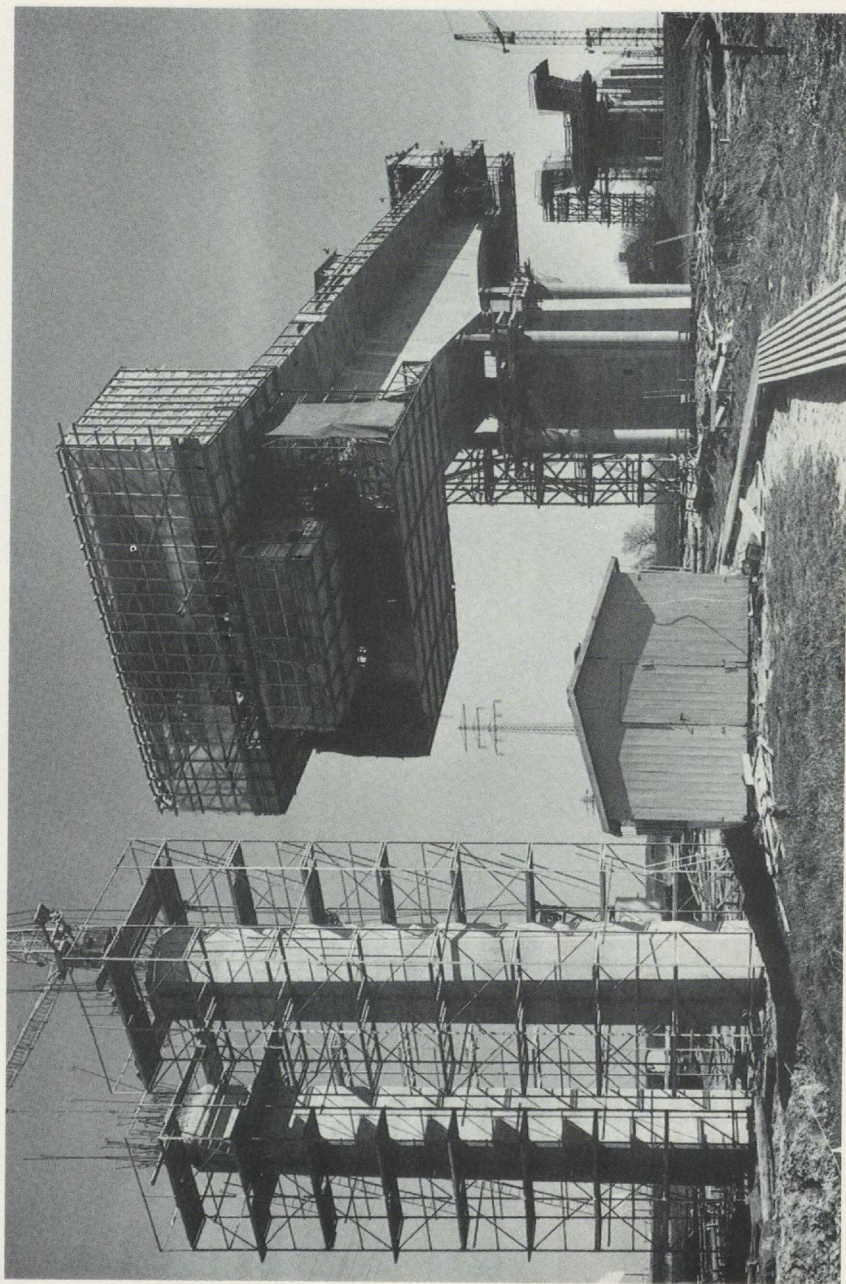
Strompfeiler Nr. 12 Anschlußbewehrung des Pfeilers



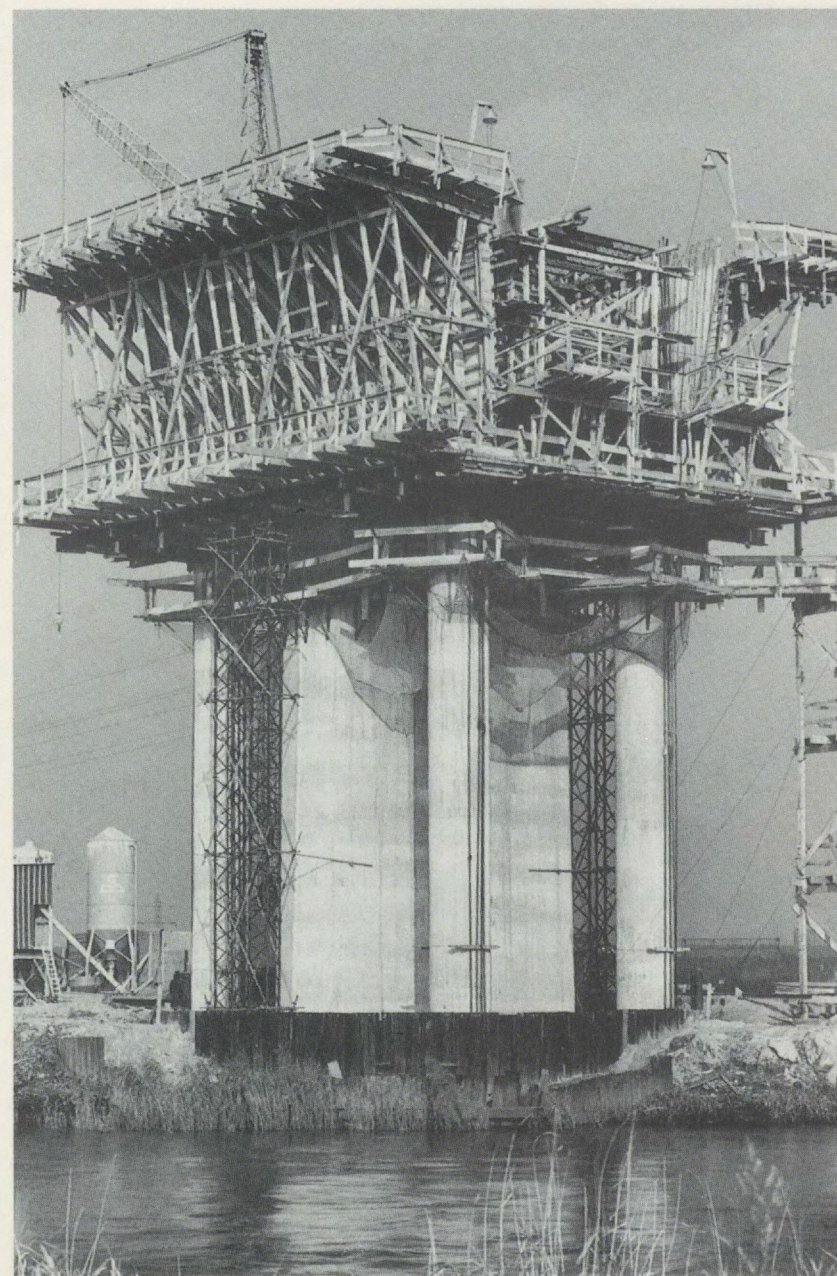
Vorschubgerät im Feld 24 September 65



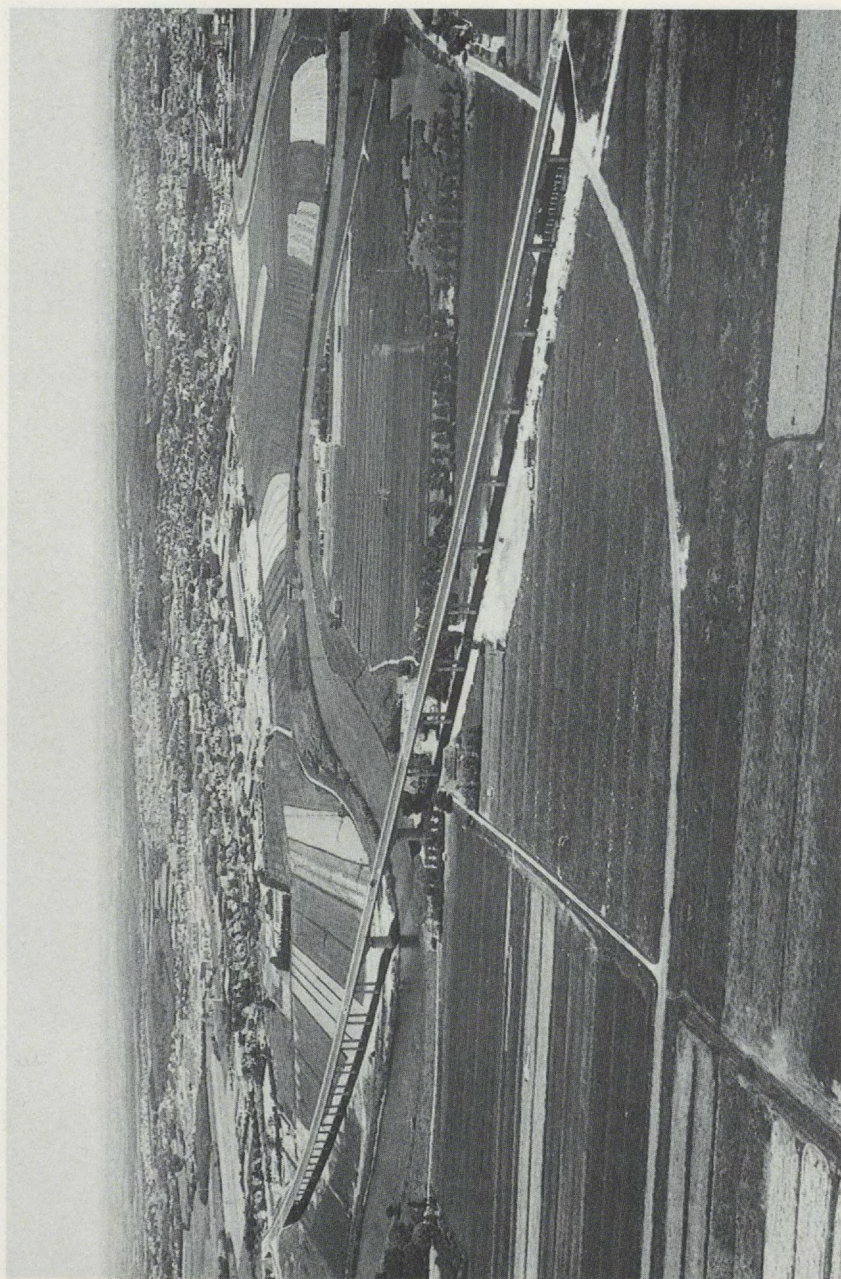
Demontage Vorschubgerüst mit Blick auf Spannglied-Verankerungen



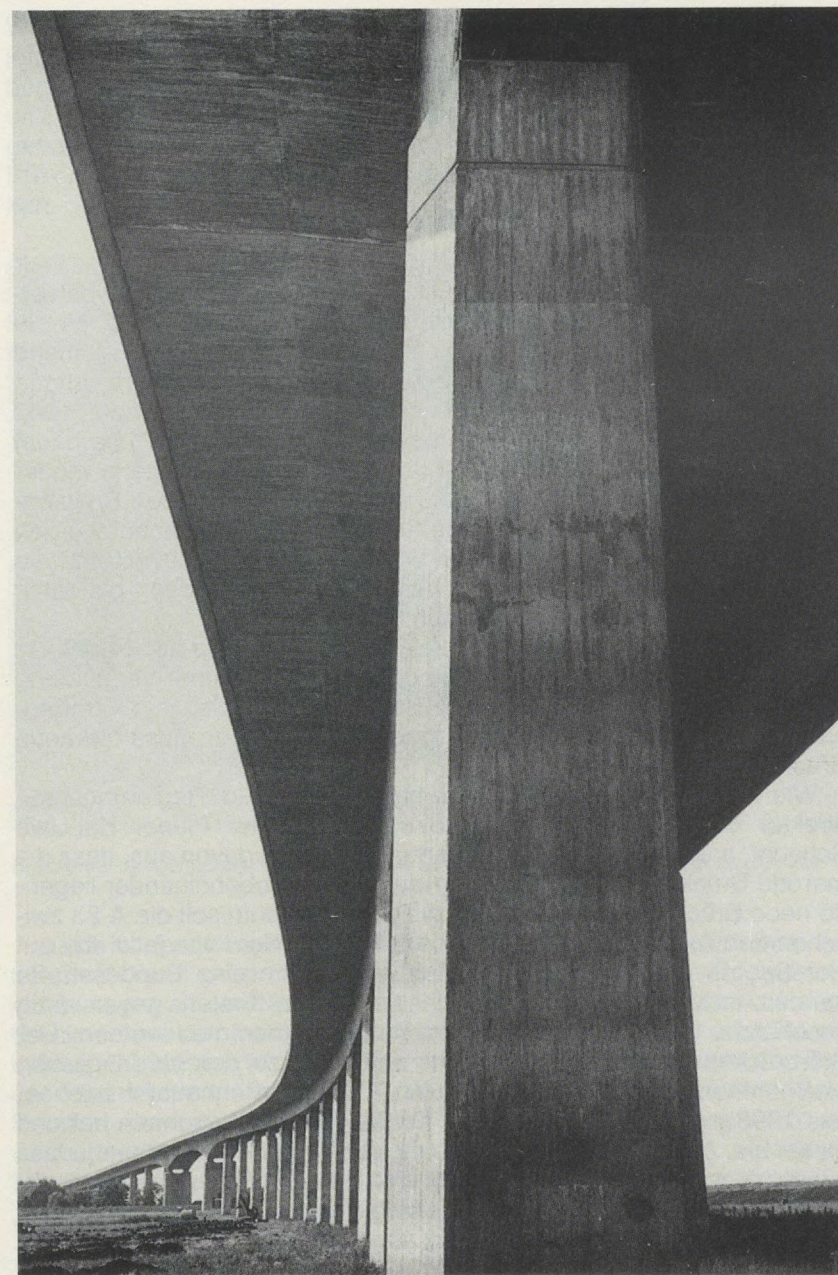
Freivorbau nördliche Hälfte



Überbau-Abschnitt Strompfeiler in Schalung



Gesamtansicht (Luftbild)



Fertiges Bauwerk unter der Rampe

Die Störbrücke der Umgehungsstraße muss erneuert werden

Von
Esther Fröbe (Itzehoe)

Die Silhouette der großen Störbrücke ist für jeden Itzehoer selbstverständlich. Dabei ist es gerade ein Menschenalter her, dass es sie überhaupt gibt. Das kann sich bei dem heutigen Autoverkehr niemand mehr vorstellen, dass es vor der Einweihung der 1160 m langen Brücke über die Stör bei Heiligenstedten am 20. September 1967 durch den damaligen Bundesverkehrsminister Seehofer überhaupt keine Brücke gegeben hat - außer der Delftorbrücke und dann wieder die Klappbrücke in Heiligenstedten, wo es noch immer den Brückenzoll gab. Nun, es war lange umstritten wo die Brücke gebaut werden sollte. Nach 30-monatiger Bauzeit war es dann 1967 soweit und die Innenstadt war dankbar über die Verkehrsentslastung; denn bis dahin fuhren ja auch die Zementlaster durch die Innenstadt.

Nun hat die vielgenutzte Brücke, die sich sehr bald als „Nadelöhr“ erwies, weil nicht gleich vierspurig gebaut, noch einmal Verstärkung an den Betonträgern erhalten, sodass die Fachleute vom Straßenbauamt ihr noch ca. neun Jahre „geben“. Dann aber muss die neue Brücke stehen.

Wie der Leiter des Straßenbauamtes Itzehoe, Ltd. Regierungsbau- direktor Christian Nissen und sein Vertreter, der Planer Kai-Uwe Schacht, anhand der Pläne erläuterten, geht man davon aus, dass die marode Brücke von 2005 bis 2011 durch zwei nebeneinander liegende neue Brücken ersetzt wird. Im gleichen Zeitraum soll die A 23 zwischen den Anschlussstellen Itzehoe-Süd und -Nord von jetzt drei auf vier Spuren ausgebaut werden. Da es sich um eine Bundesstraße handelt, ist davon auszugehen, dass auch die Kosten, gegenwärtig geschätzte 180 Millionen DM, vom Bund übernommen werden. Der Störbrücken-Neubau gehört bereits seit 1992 zu den vordringlichen Maßnahmen im Bundesverkehrsplan. Das Straßenbauamt Itzehoe, das 1998 mit den Vorbereitungen für die Planung begonnen hat und diese bis 2004 abgeschlossen haben will, geht davon aus, dass zunächst zwischen 2005 und 2008 eine neue Brücke gebaut, anschließend die alte Brücke abgerissen und dann bis 2011 die zweite Brücke und der vierspurige Ausbau abgeschlossen sein werden.

Es werden amtsseitig auch beim Grunderwerb keine besonderen Schwierigkeiten erwartet, weil die Trassen so geplant sind, dass keine

Wohngebiete berührt werden. Die erste Neubaubrücke wird östlich der jetzigen Störbrücke errichtet und führt durch Feld, Wald und Gewerbegebiete, sodass keine Wohngebiete beansprucht werden müssen und die zweite Brücke wird ja im wesentlichen neben der alten Brücke gebaut. Exakte Angaben über den Grundstücksbedarf können natürlich erst bei der Detailplanung gemacht werden, gab Nissen zu bedenken.



Brücke der Umgehungsstraße bei Itzehoe (edition bauwagen, Karl-Friedrich Hacker)

Auch ist das letzte Wort über die Ausführung der Brückenkonstruktion noch nicht gesprochen. Es gibt zwei Varianten, eine Bogenkonstruktion mit einem 130 m langen Rundbogen in der Mitte, was den Brückencharakter besonders unterstreichen würde oder eine Deckbrücke. Die Kosten würden in etwa dieselben sein. Aber wenn der Tag der Inbetriebnahme näher rückt, dann freuen sich nicht nur die vielen Pendler; denn das Einzugsgebiet der Metropole Hamburg reicht ja weit über Itzehoe hinaus, ebenso dankbar werden aber die vielen Urlauber aus dem Süden sein, wenn es im Sommer nicht mehr heißt „Stau vor der Itzehoer Störbrücke!“

Fähren über die Stör

Von
Herbert Karting (Itzehoe)

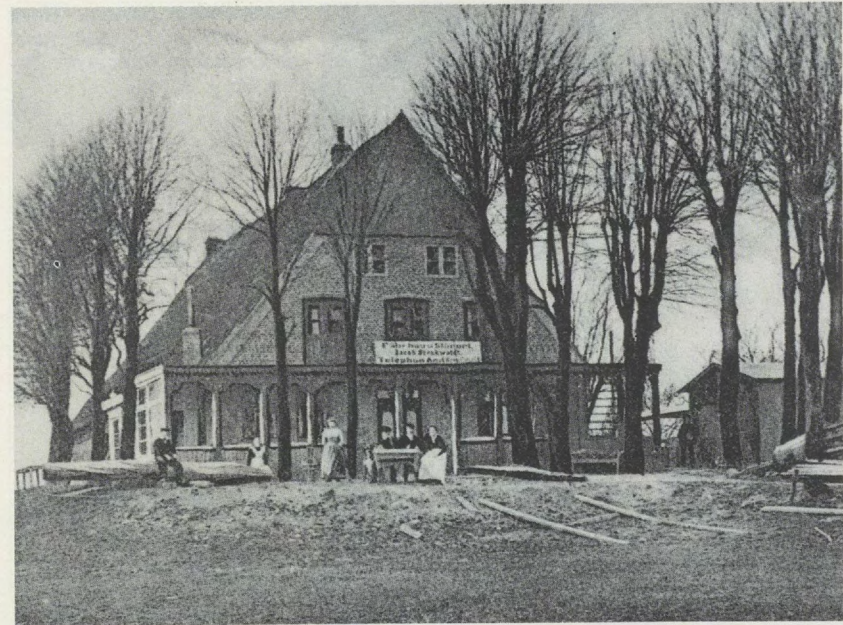
Bis zur Eröffnung der Straßenbrücke über das Störsperwerk im November 1980 gab es auf der ca. 20 km langen Strecke zwischen der Mündung und Heiligenstedten keine feste Querung der Stör. Wollte man das gegenüberliegende Ufer erreichen, war man auf Fährverbindungen angewiesen, an denen noch Anfang dieses Jahrhunderts keineswegs mangelte. Personenfähren mit Ruderbooten befanden sich in Störort, Uhrendorf und gleich zweimal in Hodorf. Große Seilfähren gab es in Wewelsfleth und Beidenfleth, wo außer Personen auch Großvieh und Wagen übergesetzt werden konnten. Auch oberhalb Itzehoes konnte man in Münsterdorf, Breitenberg und sogar in Grönhude per Fähre den Fluss überqueren. Heute gibt es nur noch eine einzige: die Wagenfähre von Beidenfleth.

Die Ivenflether Fähre

Im Mündungsgebiet bei Störort, vor dem Bau des Sperrwerks anlässlich der 1962er Sturmflut, ein idyllisches Fleckchen Erde, lag im Außendeich ein stattliches Fährhaus.

Hier bot sich seit Jahrhunderten eine erste Möglichkeit, den Fluss in Richtung Ivenfleth zu überqueren. Seit wann diese Einrichtung bestand, ist bislang im Dunkeln geblieben, doch hat sie bereits im Dreißigjährigen Krieg existiert. So wissen wir, dass 1645 Wewelsfleths Kirchspielvogt Hobe den dänischen Kronprinzen und späteren König *Friedrich III.* am Fähranleger in Störort erwartet und ihn auf seiner Erkundung durch die Wilstermarsch geleitet hatte.

Die Pacht für diese „königlich privilegierte“ Störfähre wurde auf unterschiedliche Dauer von Jahren abgeschlossen. So hatte z.B. am 9. Juni 1668 der Zollverwalter von Wewelsfleth, *Diedrich Mohrmann*, die „Fährgerechtigkeit“ für 33 Reichsthaler jährlich auf 20 Jahre erworben. 1712 und 1715 pachtete *Heinrich Siemen* die Fähre für jeweils nur drei Jahre. Vor ihm war im Jahre 1708 Pächter der Ivenflether Fähre *Peter Ahrens*, der sich 1718 nochmals bewarb. Gegen seinen Mitbewerber *Barthold Schacht* hatte er auf öffentlicher Versteigerung den Pachtzins von 60 Rthlr. auf 70 Rthlr. und 32 Schilling hochgetrieben und damit den Zuschlag bekommen, die Fähre vom 1. Januar 1718 bis 31. Dezember 1723, also auf sechs Jahre, betreiben zu dürfen.



„Grüß aus Fährhaus Störort“ – eine Ansichtskarte, die am 24. August 1904 von Wewelsfleth nach Altona ging (Verlag H. Struck, Krempe; Sammlung H. Karting)

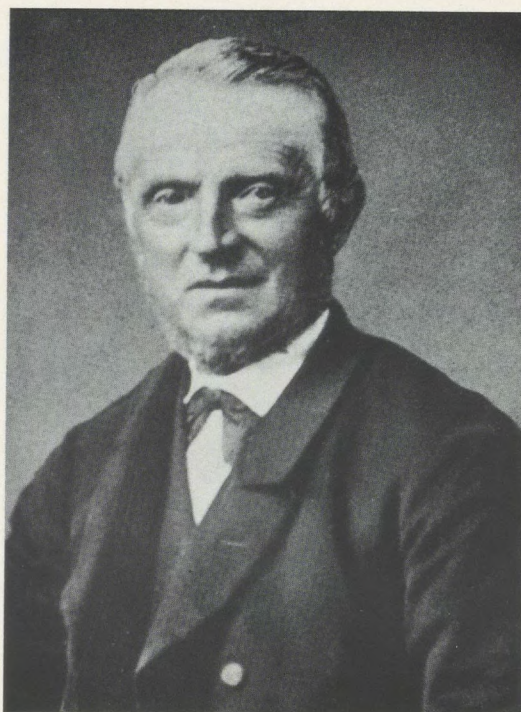
1768 wird erstmals *Dithmer Detlefs* als Pächter genannt, in dessen Familie die Konzession über hundert Jahre bleiben sollte.¹ Verträge waren mit ihm aber offenbar bereits am 22. Dezember 1759 und am 16. Januar 1766 geschlossen worden, denn seine Witwe *Margaretha Detlefs*, geb. *Brandt* bezog sich auf diese, als sie 1825 einen neuen Kontrakt abschloss.² Sie erhielt die Berechtigung, für jährlich 50 Reichtaler die Fähre von Neujahr 1826 bis Ende Dezember 1831 betreiben zu dürfen.³ Dieses Recht blieb auf ihren Namen bis Ende 1843 bestehen. Ihr Sohn, *Johann Hinrich Dethlefs*, war seit 1836 als Fährmann bei seiner Mutter angestellt. In einem Schreiben vom 27. Juni 1842 notierte er: „(...) Seit beinah 100 Jahren hat meine Familie die Ivenflether Fährgerechtigkeit pachtweise von 6 zu 6 Jahren in Besitz, wobei die Pachtzeiten 1796 - 1801 und 1814 - 1819 eine ungewöhnlich starke Belastung der Fähre herbeiführten (...)“.⁴ Ihm gelang es 1843 als Erstem, die Pacht auf Lebenszeit bewilligt zu bekommen,

¹ Landesarchiv Schleswig-Holstein (LASH), Schleswig, Abt. 103 / 666

² LASH, Abt. 74/135

³ Kreisarchiv Itzehoe (KAI), Kirchspielakte Wewelsfleth, Fährangelegenheiten, Nr. 17

⁴ wie vor, Nr. 32



Kommandeur Christian Meyn
*4.1.1826 †27.5.1896 (aus:
Glückstadt im Wandel der Zei-
ten, Bd. I, S. 167)

„unter dem Vorbehalt, dass vor Ablauf der ersten 6 Jahre keine Kün-
digung erfolgt.“⁵

Im Dezember 1839 hatte man für die drei Fährten in Ivenfleth, Wewelsfleth und Beidenfleth ein sog. „Controllbuch“ eingeführt, in wel-
ches alle Reisenden ihren Namen einzutragen hatten „und wenn sie
Anlass zur Beschwerde zu haben vermeinen, solche eintragen kön-
nen“. Dieses Buch war halbjährlich der „Kgl. Generalpostdirection“ zur
Einsicht vorzulegen.⁶

1864 schloss Johann Hinrich Dethlefs einen Vertrag zur Übergabe
der Fähre an Johann Heesch aus Wewelsfleth, welcher sie bereits seit
dem 9. August 1863 betrieben hatte. Die Fährtaxe betrug um diese
Zeit „Für eine Person mit oder ohne Gepäck“ im Sommer drei und im
Winter fünf Schilling Reichsmünze, für Kälber und Lämmer hingegen
sommer- wie wintertags 3 Schilling.

Am 10. Juli 1874 wurde Kapitän Christian Meyn Besitzer des Fähr-
hauses und der Schankwirtschaft auf Störort und gleichzeitig Pächter

⁵ wie Fußnote 2

⁶ wie Fußnote 3, Nr. 22. und 23

Taxe

für

die Fährstelle zu Ivenfleth.

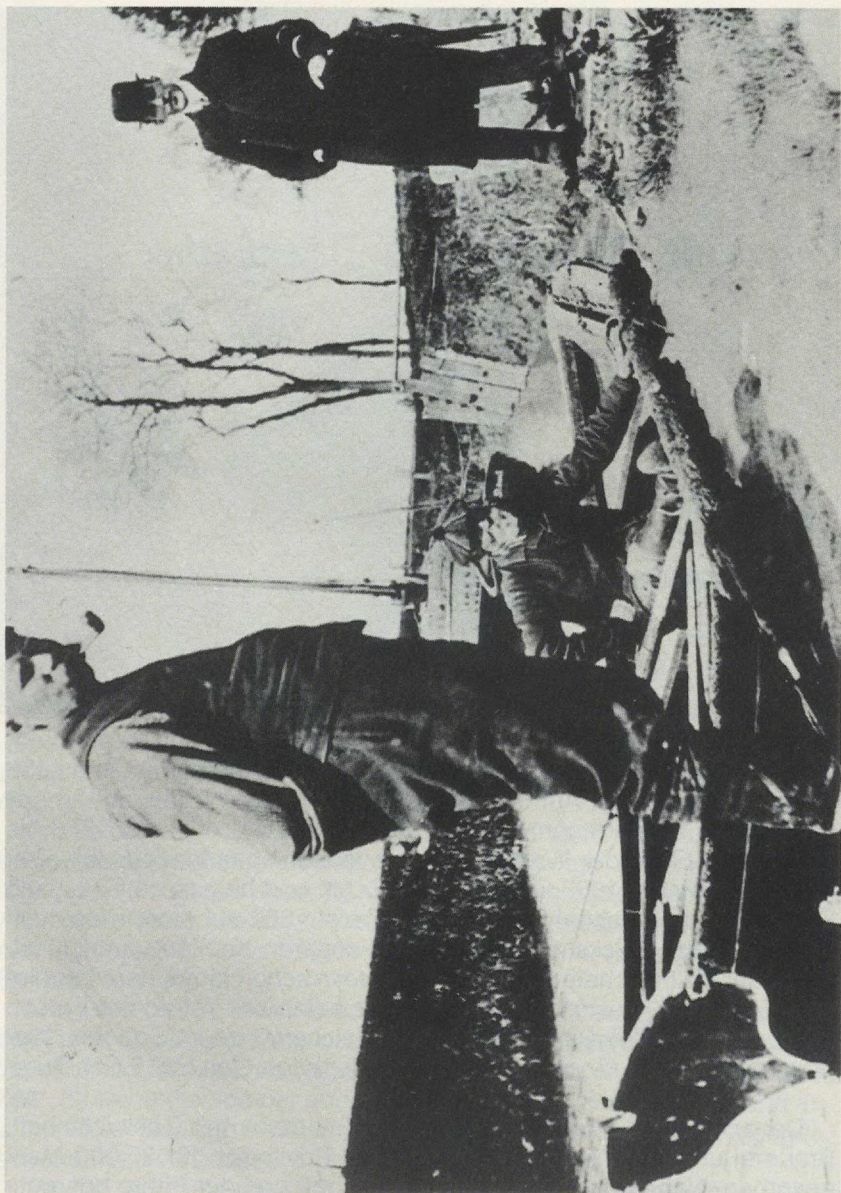
	Im Sommer.	Im Winter.
	Reichsmünze.	
1) Für eine Person mit oder ohne Gepäck . .	3 fl.	5 fl.
2) Für Kälber und Lämmer, à Stück	3 fl.	3 fl.

Fährtaxe von ca. 1875

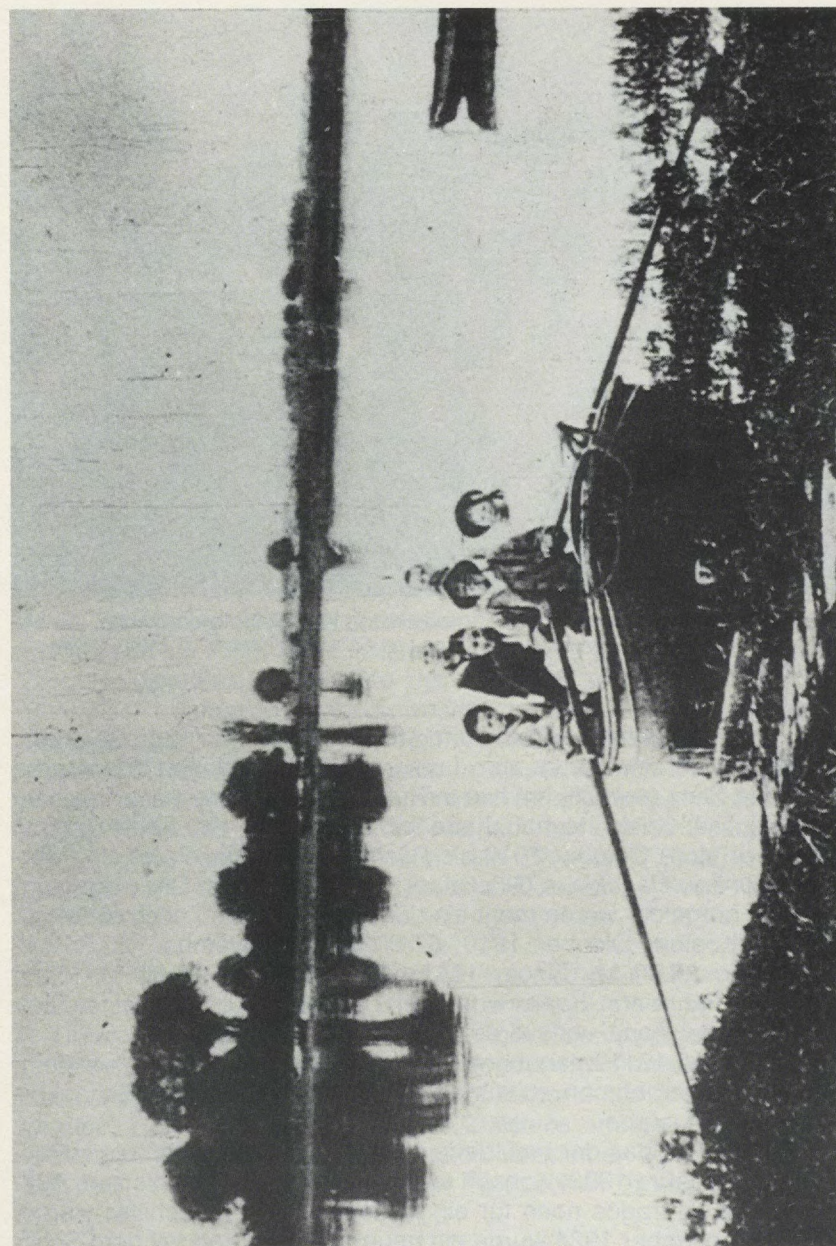
der Fähre. Meyn war als letzter Grönlandfahrer eine der bekanntesten
Seefahrerpersönlichkeiten Glückstadts. 1826 in Neuendorf geboren,
ging er schon früh zur See, erlangte 1839 das Steuermanns- und 1859
das Schifferexamen. Auf den letzten Glückstädter Walfängern fuhr er
anfangs als Steuermann auf der „Jungfrau Lucia“ und von 1856 bis
1863, dem Ende der Walfängerei, als letzter Kommandeur auf „Der
Kleine Heinrich“. 1863 kaufte er das Schiff und betrieb es für eigene
Rechnung als Frachtfahrzeug weiter. Es ist 1882 auf einer Reise von
England nach Glückstadt unter einem anderen Kapitän verunglückt.
Zu dieser Zeit widmete sich Christian Meyn schon lange dem Landle-
ben. Er ist 1896 gestorben. Die Fährtaxe seinerzeit betrug pro Person
und pro Stück Kleinvieh drei Schilling Reichsmünze im Sommer, hin-
gegen im Winter „für eine Person mit oder ohne Gepäck“ 5 Schilling.

Danach hatte Jacob Breckwoldt das Fährhaus mit Gastwirtschaft,
Brauerei und Brennerei und den übrigen Privilegien für 26.000 Mark
erworben. Neben dem Betrieb der Wirtschaft und der Fähre besorgte
er auch gleichzeitig das Lotsen von Schiffen bis Itzehoe und das Ton-
nenlegen im Störbereich. 1910 verkaufte er das Anwesen an den

⁷ W. Oesau: „Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt“, S. 248f.



Fährmann Johann Albers, im Boot sitzend, liegt mit seiner Fähre im Priel vor der Wurt auf Störort. Die Aufnahme entstand im Jahr 1912. Der Fahrgast im Sonntagsstaat ist ein Herr Appel aus Neuenkirchen, der Arbeitsmann im Vordergrund ist unbekannt. (Repro: Heinz Nitzsche, Borsfleth)



Johann Albers mit vollbesetzter Fähre am Anlage in Ivenfleth (Repro Sammlung H. Karting)



Hans Schnorr, hier mit seiner Frau vor ihrem Haus in Wewelsfleth-Humsterdorf, war Mitte der zwanziger Jahre der letzte Fährmann von Störort. (Photo: H. P. Peters, Wewelsfleth; Repro Sammlung H. Karting)

Baron Felix Fuchs-Northoff zum stolzen Preis von 38.000 Mark, behielt jedoch sein Recht zum Lotsen und Tonnenlegen. Der Baron hatte den Platz gewählt, um hier in Ruhe seiner Malerei nachgehen zu können. Die Gastwirtschaft hatte er eingestellt, die Fähre jedoch betrieb er ab 1. Oktober 1910 als Pächter weiter, für die er als Fährmann Johann Haack aus Glückstadt eingestellt hatte. Die eingenommenen Fähr gelder waren mehr als dürftig und deckten noch nicht einmal die Kosten: Oktober 1910: 57,90 Mark, November: 23,85 M., Dezember: 25,80 M, Januar 1911: 24,95, Februar 18,60 M, März: 32,35 M. Fährmann Haack wurde jetzt entlassen und an seiner Stelle der Fischer Appel vorläufig eingestellt.⁸

Am 27. Juli 1911 beantragte Schiffer Johann Albers aus Ivenfleth, die Fähre übernehmen zu dürfen, wenn ihm gleichzeitig Schankerlaubnis erteilt würde.

Offenbar war das der Fall, denn er betrieb das Geschäft bis zu seinem Tod im Jahre 1923, wonach sein Sohn Jakob Albers bis zum Auslaufen des Vertrages noch für ein weiteres Jahr Fährschiffer wurde. Am 13. September 1924 wurde ein neuer Pachtvertrag mit dem Schif-

fer Robert Grohne geschlossen, der 20 Goldmark dafür zu zahlen hatte. Doch bereits am 24. April 1926 wird er davon wieder entbunden. Letzter Fährmann von Störort war Hans Schnoor aus Humsterdorf, der anschließend nochmals für kurze Zeit diesen harten und wenig einträglichen Dienst versah.

Im August 1926 erbot sich der Arbeitsmann Heinrich Ruge, der 4-500 Meter von der „ehemaligen Fähre“ in der Blomeschen Wildnis wohnte und schon ein halbes Jahr bei einem Fischer gefahren hatte, den Fährbetrieb zu übernehmen. Allerdings besaß er keine Mittel, um die benötigten Fahrzeuge anzuschaffen, und somit wurde nichts aus dem Geschäft.

So wurde die Ivenflether Fähre nach jahrhundertlangem Betrieb Mitte Juni 1926 aufgehoben. „Sollte sich aber ein Pachtlustiger finden, der bereit ist, die Fähre für die jährliche Mindestpacht von 6,- RM zu pachten, so würde dem nichts entgegenstehen. Die erforderlichen Boote würde der Pächter selbst zu stellen haben. Die Fährstege sind noch vorhanden.“ Das war am 13. September 1933 das letzte Wort des Glückstädter Wasserbauamtes zum Thema „Ivenflether Fähre“.⁹

Das alte Fährhaus hingegen hat noch jahrelang eine Reihe von Künstlerpersönlichkeiten beherbergt. So wohnte hier in den Jahren 1911 bis 1923 die Mutter des Barons, die seinerzeit sehr bekannte Schauspielerin Franziska Elmenreich, Mitbegründerin des Hamburger Schauspielhauses. 1938 hatte der Schriftsteller und Maler Richard Schneider-Edenkoben das Anwesen erworben.¹⁰ In unmittelbarer Nachbarschaft lebte von 1901 bis 1941 der Maler Karl Leipold in einem weiteren Außendeichshaus. In dieser kleinen Künstlerkolonie wirkten und schafften die Maler in aller Stille und Abgeschiedenheit. Mit der Idylle war es 1962 vorbei, als nach der großen Sturmflut eine Begradigung der Deichlinie und der Bau des Störsperwerkes beschlossen wurden, denen Störort und seine schönen Höfe zum Opfer fiel.

Die Wewelsflether Fähre

Unter allen Störfähren wurde der in Wewelsfleth seit jeher die größte Bedeutung beigemessen. Der König hatte ein Interesse daran, dass Korn und Vieh ausschließlich mit dieser königlichen Fähre übergesetzt wurden. Hier nämlich hatte er eine Zollstelle errichtet, um aus dem Warenverkehr zwischen den Marschen Einnahmen zu erzielen. Am 7. Juli 1661 erhielt der Wewelsflether Fährpächter Tewes Götsche als

⁸ LASH, Abt. 548 / 914

⁹ LASH, Abt. 320 / 1963

¹⁰ Norddeutsche Rundschau v. 12. Jan. 1987, sign. (nn)

einzig durch den Steinburger Amtmann eine Fährordnung, wonach er für das Übersetzen im Winter doppelt soviel verlangen konnte wie im Sommer. Ferner wurde festgelegt, zu welchen Tageszeiten er sich bereithalten musste und dass er seine Fähren in gutem und brauchbarem Zustand zu halten habe. Da es für die Beidenflether Fähr eine solche Verordnung nicht gab, konnte der dortige Pächter seine Preise selbst bestimmen, was in der Folge zu heftigen Streitigkeiten zwischen den beiden Unternehmern führte. Denn verständlicherweise mieden Kaufleute und Bauern die Überfahrt in Wewelsfleth und bevorzugten die billigere Möglichkeit in Beidenfleth. Es war zu erwarten, dass dies von der Obrigkeit auf Dauer nicht toleriert wurde. Am 18. Januar 1668 kam es zu einem königlichen Mandat, wodurch der Wewelsflether Fährmann fortan besonders geschützt wurde. Korn und Vieh durften jetzt von den anderen Fähren nur noch übergesetzt werden, wenn es vorher in Wewelsfleth verzollt wurde und ein entsprechender Passier- oder Zollzettel vorgewiesen werden konnte. Es kam aber weiterhin zu Streitigkeiten, wie K. P. Marzian im Steinburger Jahrbuch 1984 ausführlich schildert.¹¹

Die Namen der einzelnen Pächter sind nur lückenhaft zu ermitteln. 1717 hatte Marx Oldehaver die Fähr für drei Jahre gepachtet. Zwischen 1754 und 1793 war Berend von Thun neuer Pächter der Wewelsflether Fähr, dessen Nachfolger Hans Junge wurde. Als dieser 1801 starb, übernahm Jacob Suhr den Betrieb, der damit eine langjährige Familientradition begründete. Das Inventar bestand seinerzeit aus einem großen und einem kleinen Fährprahm, einem kleinen Kahn, einer großen Brücke auf der Cremper Seite, einer kleinen Brücke und einer kleinen Hütte „zu diesseits“.¹² Der neue Pächter musste sogleich eine zweite Fähr neu erbauen und die Wewelsflether Brücke „bedeutend reparieren, was über 1000 Mark Cour. oder 533 1/3 Reichsbankthaler (Rbth.) kostete“.¹³ Im Mai 1838 bat Jacob Suhr, ihm die Fähr entweder in Erbpacht oder für weitere 12 Jahre für die bisherige jährliche Abgabe von 64 Rbth. zu verpachten. Der Betrieb scheint recht einträglich gewesen zu sein, denn 1830 hatte er ein neues großes Fährschiff für 1066 2/3 Rbth. bauen können, „auch für die Brücke auf der Cremper Seite, welche eine Länge von 80 Fuß hat, hat man 1837 160 Rbth. aufwenden müssen.“

Eine bemerkenswerte Urkunde ist das im November 1844 vom Deichinspektor Kapitän Christensen aufgenommene „Inventarium über die zur Wewelsflether Wagen- und Fußfähr gehörigen Fährwer-

ke und Fahrzeuge“, die in ihrer Ausführlichkeit eine gute Vorstellung von einer solchen Einrichtung vermittelt:

I. Feste Fährwerke vom rechtsseitigen Störufer.

1.) Ein Platz im Wewelsflether Außendeich zur Aufnahme von Vieh während der Störpassage, befriedigt an der Nordseite durch einen Graben, an der Ostseite durch ein Rackenwerk, an der Westseite durch ein Rackenwerk und einen Graben. Die Länge dieses Platzes längs der Nordseite, von Rackenwerk zu Rackenwerk gemessen, beträgt 18½ Ruthen, die Breite an der Ostseite 3 Ruthen, an der Westseite 6½ Ruthen.

(Anm. 1 Ruthe = 3,14 m)

Die zur Abfriedigung dienenden Stackwerke werden von der Wewelsflether Außendeichsinteressentschaft unterhalten, so wie auch zwei zum Schutze gegen den Uferabbruch errichtete Huckwehren. Ein Abgraben ist durch Amtsbefehl vom 21. Mai 1706 untersagt. Auf diesem Platze befinden sich

- a.) ein Pfahl, an welchem die Fährtaxe ist,
- b.) ein Vertäupfahl zur Befestigung des Fährtaus.

Längs dieses Platzes fährt

c.) ein Fußsteg über den Wewelsflether Außendeich von 5 Fuß Kronenbreite, der mit einzelnen Feldsteinen belegt ist. Ein Steg über den Befestigungsgraben verbindet diesen Fußsteg mit dem Fährdamm.

2.) Der Fährdamm ist

a.) in seinem oberen Theile durch eine Schüttung von Mauergruus und zwar in einer Länge von 4 Ruthen 14 Fuß, in einer oberen Breite von 24 Fuß und in einer unteren Breite von 16 Fuß herstellig gemacht. An diesem schließt sich

b.) ein Holzdamm, welcher in einer Länge von 32 Fuß bis zur niedrigsten Ebbe hinuntergeht. Dieser besteht aus 4 Lencke (Balken), welche auf untergerammten Pfählen verzapft und mit 2zölligen föhrenen Bohlen belegt sind, auf denen querliegende Rasten von Schellbretter sich befinden.

II: feste Werke am linksseitigen Störufer:

1.) Eine Wegestrecke von 65 Ruthen Länge und 30 Fuß (incl. der halben Grabenbreite auf jeder Seite) ist Partierung der Fährstelle und ist im Jahre 1801 vom damaligen Fährpächter als Eigenthum erworben worden. Diese Wegestrecke wird vom Fährpächter unterhalten.

2.) Der Verkehrsplatz, in welcher die bewegte Wegestrecke einmündet, begrenzt zu Osten durch einen Scheidegraben mit Claus Graverts Land, zu Süden und zu Westen durch Scheidegräben mit J.

¹¹ K.P.Marzian: „Zur Geschichte der Beidenflether Fähr“, Steinburger Jahrbuch 1984, S. 238-263

¹² wie Fußnote 3, Nr. 25

¹³ wie vor, Nr. 26

Mohrs Ländereien und zu Norden durch das Stoeufer. Die Länge dieses Platzes beträgt 22 Ruthen 6 Fuß, die Breite am Stoeufer 7 Ruthen und am Südende 5 Ruthen. Auf dem Platze befinden sich:

a.) eine Wurth von 18 Fuß Länge und 16 Fuß Breite, auf der Krone mit 4füßigen Seitendespierungen(?). Auf derselben ist

b.) eine kleine Hütte zum Schutz für die Passagiere errichtet. Diese mißt 10 Fuß mal 10 Fuß, ist von leichtem Ständerwerk mit Rohr und Strohdach erbauet.

Auf dem Verkehrsplatz ist ferner

c.) ein Pfahl mit einer metallenen Glocke, um ein Zeichen zum Übersetzen zu geben, und

d.) ein Stackenwerk von 8 Fuß Länge zum Anbinden von Vieh.

3.) Der Fährdamm, ein Holzdamm, welcher über die Schlickabdeckung des Ufers bis zur niedrigsten Ebblinie hinunterführt, bestehend aus 4 Reihen auf Grundpfählen verzapften Lencke, die mit einer Bekleidung von 2zölligen föhrenen Bohlen versehen sind, auf welcher wiederum Rasten von Schellbrettern befestigt sind. Dieser Fährdamm mißt eine Länge von 4 Ruthen 12 Fuß bei einer Breite von 14 Fuß.

III. Fährfahrzeuge

1.) Der große Zug-Fährprahm mißt in seiner äußeren Weite an jedem Ende 13 Fuß, eine Länge von 48 Fuß und in der Mitte von Bord bis zum Boden eine Tiefe von 3½ Fuß. Der untere Boden besteht aus 4zölligen föhrenen Bohlen und ist über den Liegern mit föhrenen Diele bekleidet. Der Verband besteht aus 24 Stück eichenen Knien und 20 Stück eichenen Liegern mit einem festen 3/10 Zoll starken und mit Schanzkleidung versehenen Bord. An jeder Seite desselben befinden sich 2 feste eichene Poller mit eisernen Zapfen und Haken, nebst Frictionsrollen von Birnbaumholz.

Vor den Enden des Prahms sind in einer Welle sich bewegende Klappen, jede 9½ Fuß lang und 9½ Fuß breit, angebracht, bestehend aus 4 eichenen Balken mit föhrener Bretterbekleidung. Zum Heben der Klappen dienen 4 Klappenbäume, jeder von 22 Fuß Länge, welche durch eiserne Läger, die im Prahm befestigt sind, gehalten werden.

Zum großen Fährprahm gehören:

a.) eine eiserne Kette von 118 Fuß Länge, 636 Pfund schwer, und

b.) ein Reservetau von 118 Fuß Länge, 6 Zoll im Umkreis stark. Statt dieses soll gleichfalls eine Kette genommen werden.

2.) Der kleine Fährprahm, zum Rudern eingerichtet, an jedem Ende 7 Fuß und in der Mitte 11 Fuß breit, und 34 Fuß lang. Es enthält derselbe 10 Stück eichene Knie an jeder Seite und 12 eichene Lieger. Der

Boden besteht aus föhrenen Bohlen, oben mit einer Bretterbekleidung. Auf dem Bord befinden sich 4 Ruderklampen mit eisernen Dollen, vor dem Ende des Prahms 4 Fuß breite Klappen mit Klappenbäumen. Zu demselben gehört, außer den erforderlichen Rudern, ein eiserner Anker und eine Ankerkette.

3.) Die Ruderjolle, zwischen Vor- und Hintersteven 16 Fuß lang, mit eisernen Dollen und ein Paar Rudern.

4.) Der Handkahn, 14 Fuß lang mit plattem Boden und zugehörigen Ruder.¹⁴

Im Oktober 1846 übergab der bisherige Fährpächter *Jacob Suhr* den Betrieb an seinen Sohn *Johann Suhr*. Dieser hatte, beginnend mit dem 1. Januar 1846, einen Pachtvertrag auf Lebenszeit abschließen können.¹⁵ Das Inventar war zuvor vom Schiffbaumeister *Harm Stelling* und dem Schmied *Johann Hülsen* auf 2.357 Reichsbankthaler und 57 3/5 Schilling taxiert worden, eine Summe, die der Sohn dem Vater bei Übernahme auszuzahlen hatte. Eine „Taxe“ aus jenen Jahren ist ebenfalls überliefert.

Die Fähr- und die dazugehörige Gastwirtschaft blieben auch in der dritten Generation in der Familie: Im November 1868 übergab der inzwischen zum „*Post-Expeditur*“ aufgestiegene *Johann Suhr* beides seinem nach dem Großvater benannten Sohn *Jacob Suhr jun.* Dieser ersetzte schon bald den bisherigen hölzernen Prahm durch einen eisernen, der jahrzehntelang gute Dienste leistete. Ein Brief aus dem Jahre 1905 beschreibt ihn wie folgt:

„(...) teile Ihnen mit, daß der Fährprahm hier sehr practisch ist. Derselbe mißt ca. 52 Fuß mal 16 Fuß, er ist ganz aus Eisen mit einem Holzdeck, Die Klappen sind ca 11 Fuß und aus Holz. Damit werden die schwersten Fuhren, ca. 10-12000 Pfund schwer, befördert. Es können 2 gewöhnliche Bauernwagen zugleich hinein, leichte Fuhrwerke werden manchmal 4 Stück gleichzeitig befördert. Der Prahm hier ist schon ca. 40 Jahre alt und hält noch 20 Jahre aus, wenn er in Ordnung gehalten wird. Einen eisernen Prahm brauchen Sie nur gut unter Farbe zu halten, dann hält derselbe 70 bis 100 Jahre, während Sie in der Zeit 2 bis 3 hölzerne Prähme haben müssen und außerdem immer Reparaturen haben.“¹⁶

¹⁴ wie Fußnote 1, Nr. 76

¹⁵ LASH, Abt. 74/154

¹⁶ Schiffbaumeister Gustav Junge, Wewelsfleth, an Fährpächter H. Bruhn, Lunden, Brief vom 6.2.1905, Kopiebuch 1905, s. 32 im Dt. Schiffahrtsmuseum Bremerhaven

Taxe

für

die Fährstelle zu Wewelsfleth.

	Im Sommer vom 1. Mai bis zum 30. Septbr.	Im Winter vom 1. Oct. 1 zum 30. April
	Reichsmünze k.	h.
1. Für eine einzelne Person ohne Gepäck	3	5
mit Gepäck	6	10
2. : einen Reiter nebst dem Pferde	13	19
3. einen leeren Wagen mit 2 Pferden und dem Fuhrmann	26	32
Ist der Wagen aber mit Korn oder andern Sachen beladen, oder sind außer dem Fuhrmann, eine oder mehrere Personen auf demselben, alsdann bis incl. 4 Personen	32	38
Sind außer dem Fuhrmann mehr als 4 Personen auf dem Wagen, alsdann	38	45
Ist der Wagen mit mehr als 2 Pferden bespannt, alsdann für die übrigen Pferde an Fährgehalt mehr à Pferd	6	6
4. Für eine Cariole mit 1 Pferd und Fuhrmann oder mit 2 Personen incl. des Fuhrmanns	16	19
5. : einen Wagen mit 1 Pferd und Fuhrmann	19	26
Sind aber 3—4 Personen darauf dann	26	32
6. Eingeseßene Unterthanen in Leistung der Herrenfuhren für einen Wagen mit 2 Pferden und Fuhrmann	19	26
Ist der Wagen mit mehr als 4 Pferden bespannt, alsdann für die übrigen Pferde an Fährgehalt mehr à Pferd	6	6
7. Für einen Ochsen oder eine Kuh	13	19
8. : ein altes Schwein	3	5
9. : ein Schaaf	3	5
10. : Waaren, à Fuder	38	45

Beeindruckt zeigte sich ein Zeitgenosse vom Betrieb bzw. „Antrieb“ der Fähre:

„Die Wagenfähren, breite, kastenartige Fahrzeuge, werden an einem auf dem Grunde des Flusses liegenden Kabel über den Strom gezogen. Eigentümlich und technisch interessant ist die Art, wie der Fährmann seinen Zuggurt an der Zugleine befestigt. Der Gurt endet in einer dünnen Kette mit einer Metallkugel. Diese wird mit einer geschickten Bewegung so um die Grundkette geschlungen, daß sie sich selbsttätig festklemmt. Ziehend wandert der Fährmann das Deck entlang, bis er am Ende angelangt wiederum mit einer geschickten Bewegung die Gurtkette löst, zurückgeht und die Arbeit wiederholt.“¹⁷

¹⁷ Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. II, S. 112



Der eiserne, damals schon ca. 30 Jahre alte Wewelsflether Fährprahm um 1895 (Repro: H. W. Peters †, Wewelsfleth)



Jacob Rehder, Fährmann in Wewelsfleth um 1900 (Repro: H. W. Peters †, Wewelsfleth)

Seit 1878 war offenbar *J. J. Schramm* neuer Fährpächter in Wewelsfleth, denn am 18. November 1884 bescheinigte ihm das Haupt-Steuer-Amt zu Itzehoe, vermutlich anlässlich der anstehenden Verlängerung der Konzession, „daß p. Schramm seit nunmehr 6 Jahren das Fährgeschäft persönlich und mit lobenwerther Umsicht und Sachkunde betreibt“. Von Schramm liegen viele Klagen über Frachtschiffer vor, die durch Unvorsichtigkeit entweder seine Fahrzeuge beschädigt oder gar das Fährseil abgesegelt hatten, wodurch ihm nicht nur ärgerliche Ausfälle, sondern obendrein noch hohe Kosten entstanden waren.¹⁸

Ende der neunziger Jahre war *Hugo Peters*, Sohn des Wewelsflether Schiffbaumeisters *Jürgen Peters*, neuer Pächter der Wewelsflether Fähre geworden. Als Fährmann hatte er *Jacob Rehder* angestellt, einer seiner Fährknechte hieß *Rudolf Knoop*.

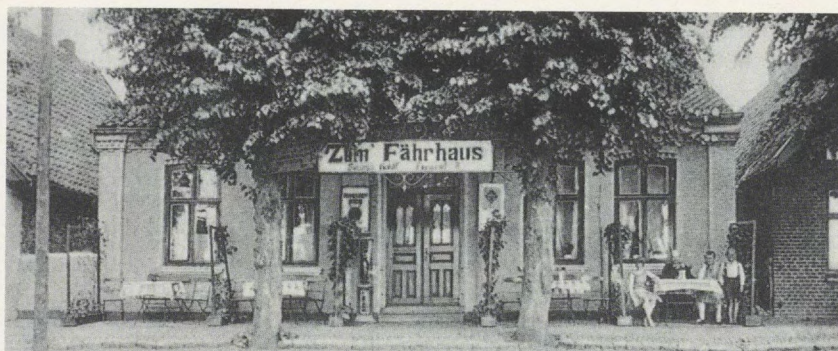
1910 ließ er von *Claus Witt* auf der ehemaligen väterlichen Werft einen neuen stählernen Prahm mit Abmessungen von 15 x 6 x 0,9 Meter bauen, der 20 Tonnen tragen konnte und 1921 an Peters' Nachfolger *Heinrich Rohlf* übergang.

In dessen Familie, bzw. deren Nachkommen sollte die Fähre bis zuletzt bleiben. *Martha Stücker geb. Rohlf* aus Wilster, leitete später jahrzehntelang das Unternehmen. Als sie 1978 ihrem langjährigen Fährmeister *Richard Oehlers* zum 25jährigen Jubiläum gratulierte, war sie mit ihren 77 Jahren sicher die dienstälteste Fährbetreiberin im Lande.

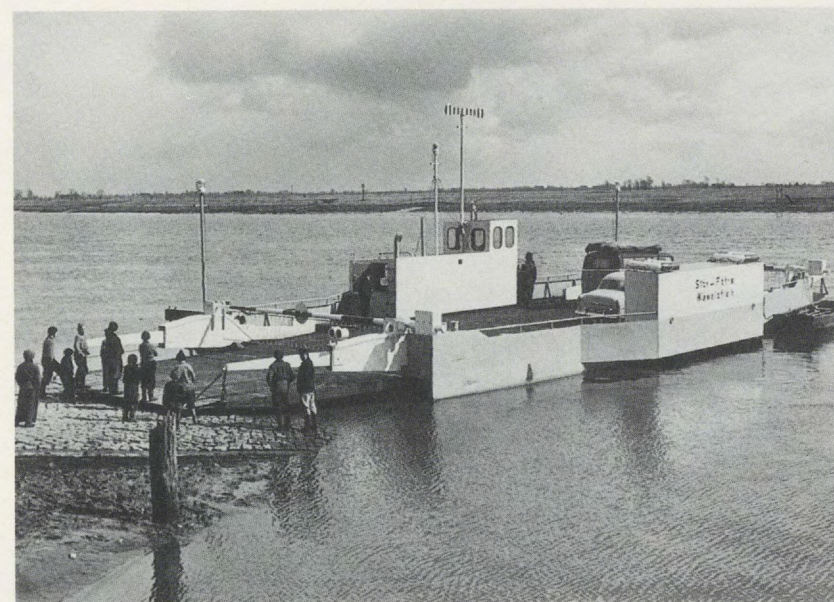
Bis zum Ende der siebziger Jahre war die Wewelsflether Fähre das wichtigste Verbindungsglied zwischen der Kremper- und der Wilstermarsch. Insbesondere die Industrialisierung des Brunsbütteler Raumes und der Bau des Kernkraftwerkes Brockdorf brachten zunehmende Verkehrsströme entlang der Bundesstraße 431 zwischen Glückstadt und Brunsbüttel. In Spitzenzeiten mussten in einer achtstündigen Schicht 800 bis 1000 Fahrzeuge über die Stör gesetzt werden.¹⁹ Wenn auch die Autofahrer ständig über die Fähre als „Nadelöhr“ ihres täglichen Arbeitsweges stöhnten, so wusste man ihren Wert besonders zu schätzen, wenn sie einmal ausfiel. Besonders schlimm war es in Eiswintern, wenn sowohl die Wewelsflether als auch die Beidenflether Wagenfähren still lagen und wochenlang weite Umwege über Heiligenstedten oder Itzehoe gefahren werden mussten. Damit war es endgültig vorbei, als am 13. November 1980 die Straße über das neuerbaute Störsperwerk eröffnet wurde. Die nur wenige Autominuten entfernte Brücke machte die Fähre überflüssig. Der letzte Fährpächter von Wewelsfleth, *Egon Hoinke*, *Martha Stücker's* Schwie-

¹⁸ wie LASH, Abt. 320/1963

¹⁹ Norddeutsche Rundschau v. 7.6.1978



Eine Wewelsflether Ansichtskarte von ca. 1925 mit Fährhaus, Fähre und „Durchfahrt zur Fähre Heinrich Rohlf“ (Verlag Carl Kuskop, Wilster; Sammlung H. Karting)



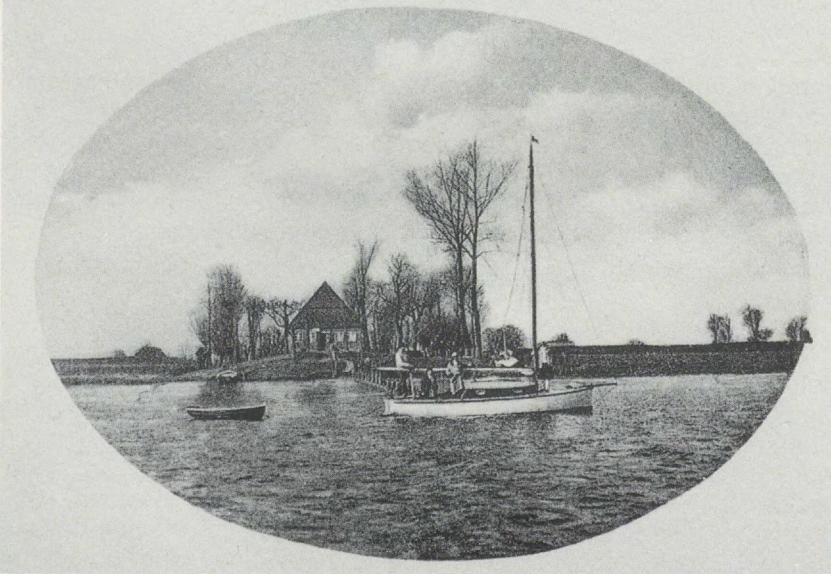
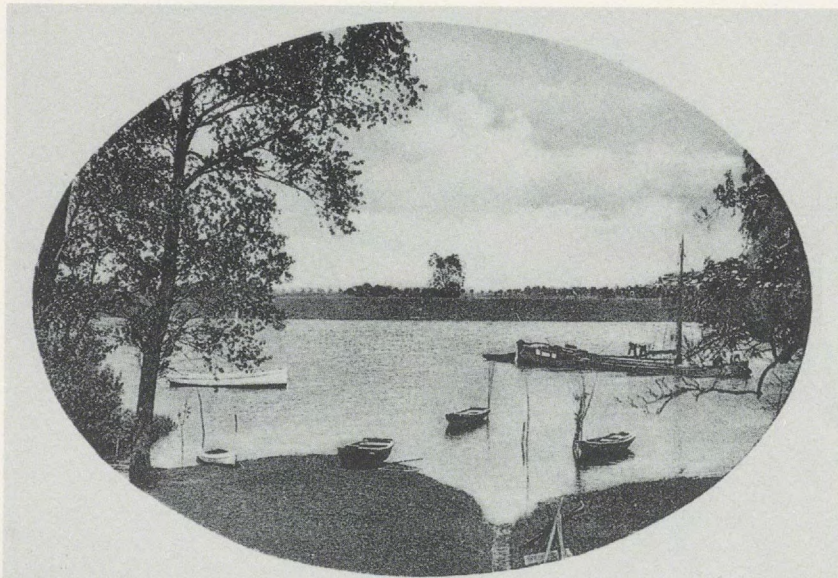
Im April 1956 wurde in Wewelsfleth eine neue Fähre in Dienst gestellt, die letzte in ihrer jahrhundertelangen Geschichte. (Sammlung H. Karting)

gersohn, dessen Vertrag mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Glückstadt zum 31. Dezember 1980 auslief, verkaufte seine Seilfähre nach Brunsbüttel. Hier wurde sie zu einem Ölabsauger umgerüstet, der aufgrund seines geringen Tiefgangs besonders bei Ölkatastrophen im Wattenmeer eingesetzt werden sollte.²⁰ Eine Jahrhunderte alte Wewelsflether Institution hatte damit aufgehört zu existieren.

Die Uhrendorfer Fähre

Bereits im 16. Jahrhundert gehörte die Personenfähre in Uhrendorf der Kirche zu Neuenkirchen. Den Bauern aus Uhrendorf sollte damit Gelegenheit gegeben werden den Gottesdienst auf dem jenseitigen Störufer zu besuchen. Als die Fähre 1593 von *Klaus Klinkert* erworben wurde, halfen ihm die Bauern der umliegenden Höfe mit Geld aus, wofür er sich verpflichtete, sie nun stets kostenlos überzusetzen. 1622 übernahm sein Sohn *Carsten Klinkert* die Fähre, dem nach dessen Tod 1642 *Johann Witt* folgte. Als dieser 1650 Pleite ging, übernahm *Johann Götze*, einer der anliegenden Bauern, die Konkursmasse. Weil dieser nicht einsah, dass er hinfort seine Kollegen kostenlos befördern

²⁰ Norddeutsche Rundschau v. 20. 10. 1981



„Gasthaus Uhrendorfer Fähre /Bes. Johs. Borchert – Angenehmer Aufenthalt für Vereine und Ausflügler“. Oben: Blick vom Fährhaus über die Stör, unten: das Uhrendorfer Fährhaus auf seiner Wurt im Außendeichsland (Verlag Photo-Martens, Kremppe; Sammlung H. Karting)

sollte, kam es zum Streit mit nachfolgendem Prozess. Erst 1663 schloss die Witwe *Catharina* des inzwischen verstorbenen *Johann Götze* mit ihren fünf Nachbarn einen Vergleich. Diese sollten zwar weiterhin umsonst fahren, mussten dafür aber auch anteilmäßig für den Unterhalt der Fähre aufkommen. Im Verlaufe des Streites war jedoch Uhrendorf der Kirche Wewelsfleth zugeschlagen worden, womit das Interesse an der Fähre erheblich gesunken war. Beide Seiten vergaßen den Streit und mit ihm ihre Rechte und Pflichten.²¹

Am 19. Juni 1705 erteilte *Friedrich Graf zu Ahlefeld*, Amtmann zur Steinburg und in Süderdithmarschen, dem Fährmann *Johann Mahn* kostenlos die Erlaubnis, „den Gebrauch der Uhrendorfer Fähre nebst den Fährdämmen binnen und buten Theils mit Kahnen und Evern, sowohl des Tages als Nachts zur Commodität und schleuniger Fort-
helfung der Reisenden“ zu betreiben. Auch solle sich niemand sonst unterstehen, zwischen Beidenfleth und Wewelsfleth unberechtigt Personen überzusetzen „so lieb ihm ist, unausbleibliche Ahndung und schwere Strafe zu vermeiden“.²² Diese Konzession wurde von Eigner zu Eigner übertragen und war bis zuletzt gültig.

Von 1814 bis 1826 gehörte die Uhrendorfer Fähre *Peter Sternberg*, der sie die letzten beiden Jahre (1824-26) an einen Schiffer *Wichmann* verpachtet hatte. Seit 1826 war *Lütje Stark* im Besitz der Fährgerechtigkeit, dessen Nachfolger Mitte der 30er Jahre *Johann Hoffmann* wurde. Von diesem hatte im Mai 1840 der Kätchner *Franz Wilkens* „die Wohnstelle am Störufer gekauft, zu der auch seit Alters her die Gerechtigkeit einer Kahnfähre gehört“.²³ Die Fährtaxe zu dieser Zeit betrug pro Person im Sommer ½ Schilling, wintertags jedoch das Doppelte.

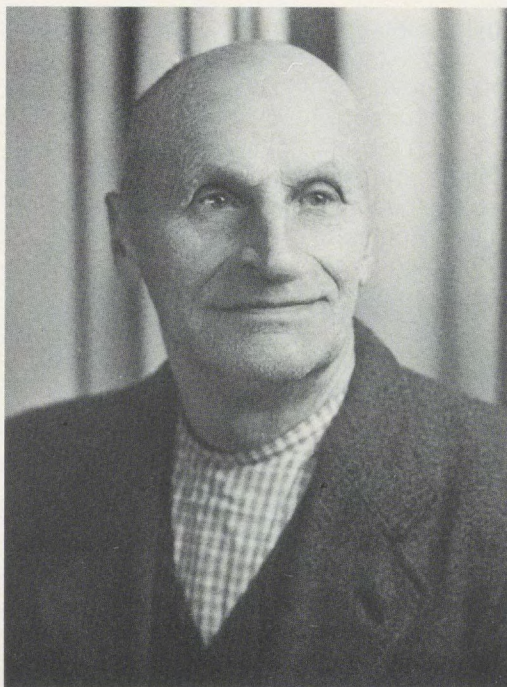
Am 27. April 1870 erwarb der Fährmann *Johann Borchert* das 7877 qm große Grundstück in Uhrendorf mitsamt Gastwirtschaft und Fähre, von dem es dessen Sohn *Johannes Cornelius Borchert* am 9. August 1902 für 5000 Mark übernahm.

Dieser war der letzte Gastwirt und Fährmann auf Uhrendorf. Als er 1933 aufgefordert wurde, Soldaten und uniformierte Beamte kostenlos überzusetzen, weigerte er sich entschieden und verwies dabei auf sein uraltes Recht vom Juni 1705. Auch auf die Drohung des Regierungspräsidenten in Schleswig, er würde das Recht auf Fährgebühren aufheben, was das Ende der Fähre bedeuten würde, auch würde er bei Nichtbefolgung Zwangsgelder erheben, blieb *Borchert* unnachgiebig. Seine Fähre sei schließlich ein reiner Privatbetrieb, der, im Gegensatz zu den übrigen Störfähren, vom Staat keinerlei Zuschüsse

²¹ wie desgl. v. 23. 3. 1985, „Ein Streit und sein seltsames Ende“, sign. (ew)

²² Kirchspielakten Wewelsfleth 1-3, Nr. 45

²³ LASH, Abt. 74/36



(Abb. 13) Johannes Borchert, letzter Fährmann von Uhrendorf (Sammlung H. Karting, erhalten von H. Bolten, Krempe)

erhalte. Eine Flut von Schriftstücken zeugt noch heute von diesem Kampf zwischen David und Goliath, der schließlich damit endete, dass der standhafte Fährmann am 5. Dezember 1935 eine jährliche Pauschale von 30,- RM für das freie Übersetzen von Staatsdienern bewilligt bekam. Das war nicht viel bei monatlich durchschnittlich zehn solcher Fahrten, davon zwei des nachts. Als hätte *Borchert* nur noch auf seinen Triumph gewartet hätte, stellte er zum 26. April 1937 seine Fähre gänzlich ein. Bereits am 4. März 1937 hatte er das Grundstück an den Werftdirektor *Hermann Albert Schrödter* aus Kiel verkauft, dessen Familie das Gelände landwirtschaftlich nutzte. Gegen die Stilllegung erhoben die Gemeinde und die umliegenden Grundbesitzer Beschwerde, weil ihnen dadurch der (Fuß)Weg zur Kreisstadt Itzehoe und zu den Bahnhöfen in Kremperheide und Krempe, ganz besonders aber zu den verschiedenen Ärzten, verlängert und erschwert würde, doch ohne Erfolg.²⁴

Das alte Uhrendorfer Fährhaus stand noch Anfang der sechziger Jahre, als es wegen der durch die Sturmflutkatastrophe von 1962 entstandenen Schäden abgerissen werden musste.

²⁴ LASH, Abt. 320/1961



Das Uhrendorfer Fährhaus, an dessen Warft die Sturmflut von 1962 deutliche Spuren hinterlassen hat. Das Gebäude selbst ist bald nach dieser Aufnahme abgebrochen worden. (Sammlung H. Karting)

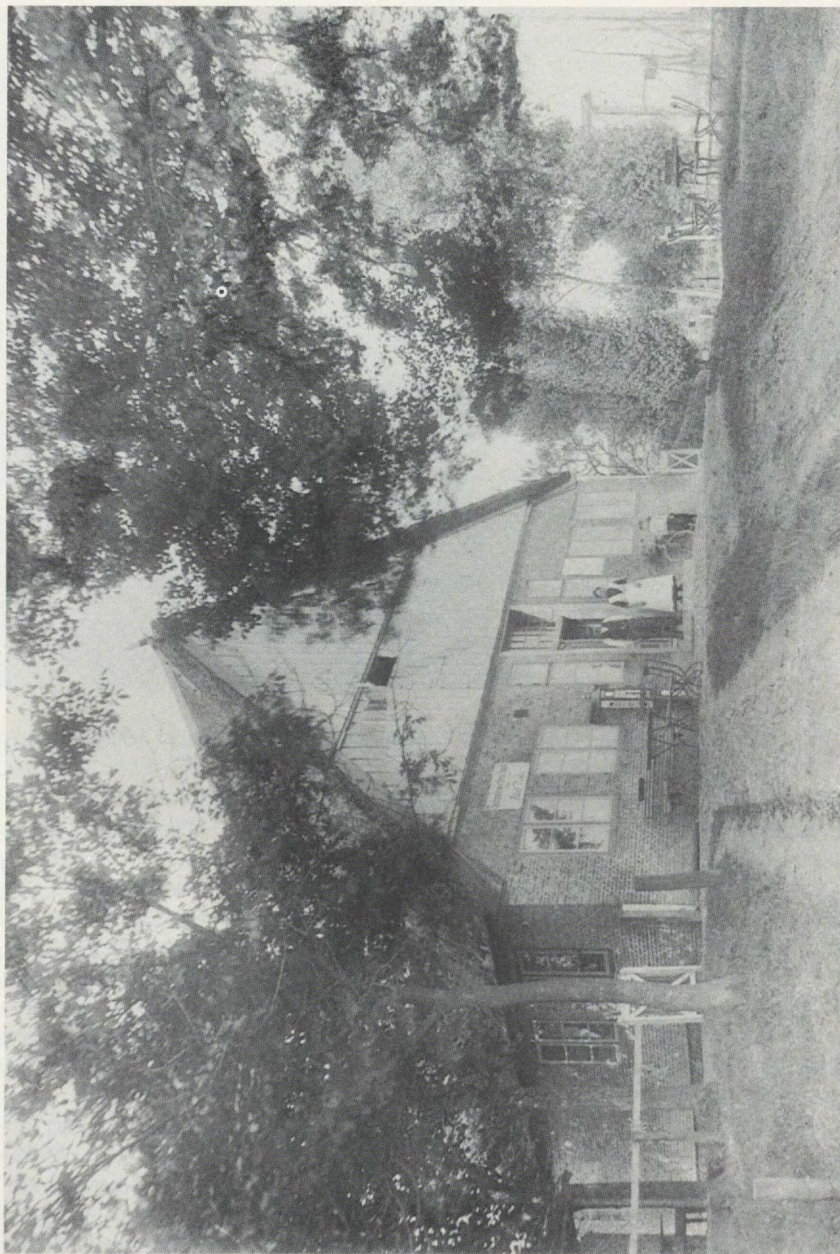
Die Beidenflether Fähre

Karsten Peter Marzian hat im „Steinburger Jahrbuch 1984“ einen vorzüglichen 25seitigen Aufsatz unter dem Titel „Zur Geschichte der Beidenflether Fähre“ veröffentlicht, der keine Wünsche offen lässt. Einige ältere Photos und neuere Zeitungsartikel mögen das Bild vervollständigen.

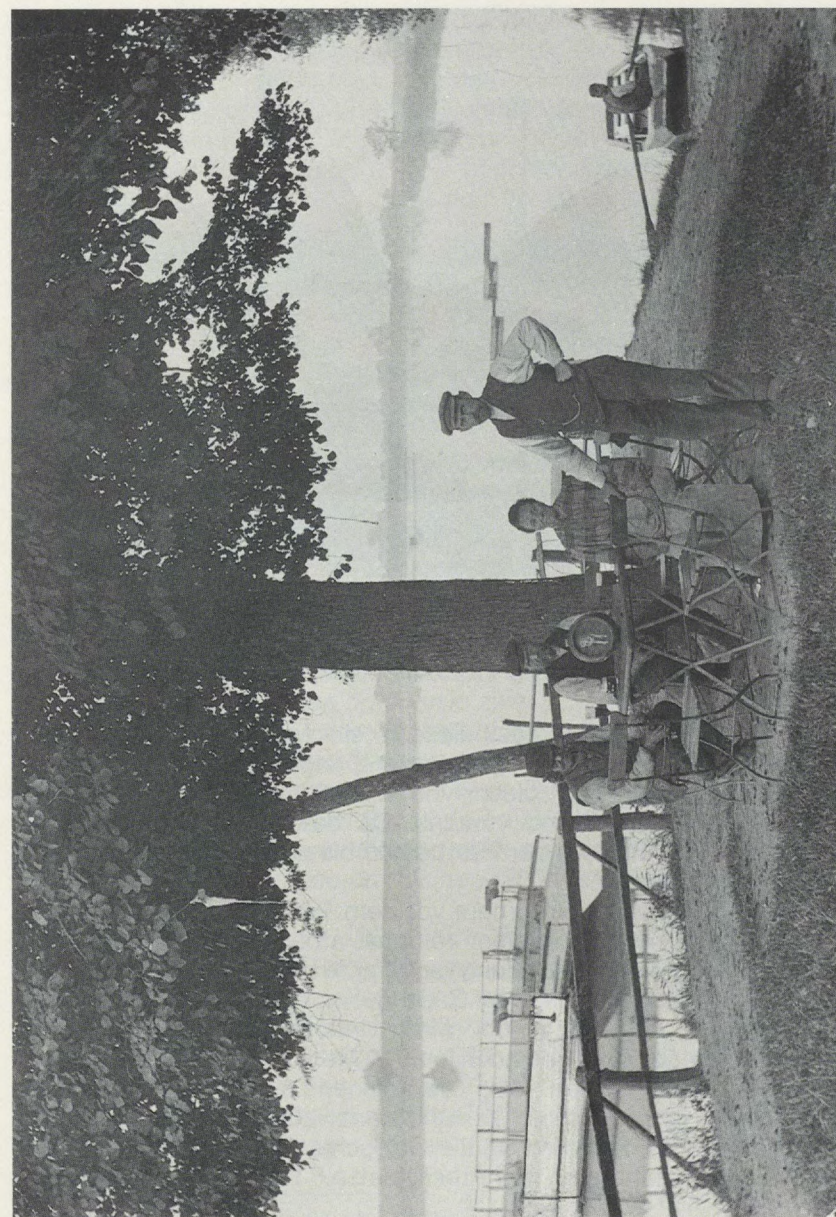
Schon 1984 tauchten große Schwierigkeiten auf, als der Kreis die Fähre nicht mehr bezuschussen wollte, was das Ende des Betriebes bedeutet hätte. Spontan hatte die Familie *Timm* ein Fest an und auf der Fähre veranstaltet, an dem alle Betroffenen, die Anwohner und Bürger Beidenfleths und der Umgebung teilnahmen. „Es war fast ein Volksfest“, erinnert sich *Günther Timm*. Kreis und Ämter konnten zwar von der Wichtigkeit des Fortbestandes der Fährverbindung überzeugt werden, doch flossen die Gelder dennoch nicht reichlicher.²⁵

Ein seltener Unfall ereignete sich am 18. April 1984, als sich ein mit 20 Tonnen Betonsteinen beladener Lastzug übersetzen lassen wollte. Der Zugwagen schob beim Auffahren auf den Fährprahm diesen vor sich her, so dass der Anhänger ins Wasser rutschte, während sich der LKW bereits auf der Fähre befand. Der Anhänger zog dabei die Fäh-

²⁵ HALLO v. 11.8.1993: „Störfähre Beidenfleth seit 1620“, sign.: (schü)



Das Beidenflether Fährhaus, Besitzer Adolf Ralfs, um 1925 (Photo: Carls Kuskop, Wilster; Sammlung H. Karting)



Wirts- und Fährleute in Beidenfleth um 1925. Links auf dem Strom der große Fährrahm, rechts an der Auffahrt ein kleiner Handkahn, der für Personentransporte benutzt wurde. (Photo: Carls Kuskop, Wilster; Sammlung H. Karting)



In den zwanziger Jahren erhielt auch Beidenfleth einen neuen Fährprahm. Das zur Reserve im Vordergrund liegende alte Fahrzeug wurde von Sportseglern gern als Anleger benutzt. Auf dem Strom ein störabwärts fahrender Schleppzug mit Zementleichtern und dem Schlepper „Krückau“ der Firma Alsen. (Sammlung H. Karting)

re so weit unter Wasser, dass diese zu sinken drohte. Günther Timm konnte in letzter Minute ins Führerhaus springen und die Bremsen des Wagens lösen, wodurch dieser von seinem Anhang ebenfalls in die Stör gezogen wurde und versank. Da das Fährseil vom Lastzug blockiert wurde, musste der Fährbetrieb bis zur Bergung eine Woche stillgelegt werden.²⁶

Auch 1985 stand man erneut vor dem Problem der Finanzierung. Da die Fähre nur im Sommer rentabel arbeitete, wenn wegen der Erntefahrzeuge die Anbindung an die Krempermarsch besondere Bedeutung hatte, war man auf Zuschüsse angewiesen. Die in jenem Jahr einmalig bewilligten 2000 Mark Unterstützung aus Mitteln der Denkmalspflege, zu denen noch je 2000 Mark aus Amts- und Gemeindegeldern kamen, waren völlig unzureichend. Der Hinweis, dass die Fähre seit 1632 in Betrieb sei und damit zum Gesicht der Region gehöre, konnte ebenso wenig die Geldschatullen öffnen wie der Hinweis auf die gefährdeten drei Arbeitsplätze.²⁷ Da der Betreiber drohte,

²⁶ HA Hamburger Abendblatt v. 19.4.1984: „Lastzug rutschte von Störfähre, Sign.: HA/dpa Norddeutsche Rundschau v. 24.4.1984: „Lastwagen geborgen“, Sign.: (is)

²⁷ dito v. 13. 3. 1985: „Denkmalpflegemittel für Fähre“, sign.: (fr)

die Fähre nach der Winterpause nicht wieder in Betrieb zu nehmen, beschloss Mitte Mai die Gemeindevertretung Beidenfleth, für 1985 einen Zuschuss von 3000 Mark zu zahlen. Gleichzeitig erklärten sich etliche Vertreter bereit, auf ihre Aufwandsentschädigung zu verzichten, was noch einmal 1500 Mark erbrachte.²⁸ Das Amt Krempermarsch bewilligte einen Zuschuss von 7,5%, höchstens aber 1000 Mark mit der Auflage, den Betrieb bis zum 20. Juni wieder aufzunehmen. Nachdem auch die Gemeinden Hodorf 250 Mark und Bahrenfleth 1500 Mark zugesagt hatten, konnte am 10. Juli 1985 die Beidenflether Fähre ihren Dienst wieder aufnehmen.²⁹

Im August 1990 feierte man den 50jährigen Geburtstag des Fährschiffes. 1940 war die „Else“ auf der Stader Schiffswerft gebaut worden und war damals schon eine der letzten ihrer Art.

Wie seit Jahrhunderten wird die Fähre immer noch an einem Drahtseil über den Fluss gezogen, allerdings inzwischen mit Motorkraft, die 1936 erstmals eingeführt worden war. Anlässlich einer kleinen Feier betonte Günther Timm, dass sich die Lage zusehends gebessert habe, war vor allem den örtlichen Betrieben, Landwirten, Bauunternehmern und Ärzten zu verdanken sei. Aber auch viele Beidenflether Bürger hätten zum Erhalt der „Else“ beigetragen.³⁰ Ein Bericht aus dem Jahr 1997 lässt auch für die Zukunft hoffen:

„(...) gefahren wird, solange es das Eis auf dem Fluß zuläßt. In den vergangenen zwei Wintern führte das eisige Wetter zu längeren Pausen für die Fährleute. Diese arbeiten in zwei Schichten von 6 Uhr morgens bis abends um 20 Uhr, im Sommer bis 21 Uhr. Im Winter wird das Schiff an Land gezogen und bleibt dort auf dem Trockenen, bis die Eisschollen wieder geschmolzen sind. Diese Zeit wird dann für laufende Instandhaltung genutzt: Zum Beispiel wird jährlich der Holzbelag ausgetauscht, weil die Fährbenutzer ihn stark strapazieren. 1999 ist dann auch wieder die große, alle drei Jahre stattfindende Renovierung auf der Werft fällig.

Da die 1940 gebaute Seilzugfähre über eine natürliche Wasserstraße führt, zahlen die Benutzer eine Gebühr. Bis zu 40 Personen oder 20 Tonnen können in Beidenfleth pro Tour transportiert werden.

Die Geschichte der letzten Störfähre wird noch nicht so bald zu Ende gehen: Gefahren wird, solange es genug Kundschaft gibt. Und an der ist in Beidenfleth kein Mangel.“³¹

Am 17. Januar 2000 hat die Beidenflether Fähre ihren diesjährigen Dienst nach nur vierwöchiger Winterpause wieder aufgenommen. Auf

²⁸ dito v. 20.5.1985: „Alle bemühen sich um die Fähre“, Sign.: (ew)

²⁹ dito v. 10.7. 1985: „Klar-Schiff zum Abendhochwasser“, Sign.: (ew)

³⁰ dito v. 22.8.1990: „Fähre 'Else' wird 50“, sign.: (my)

³¹ dito v. 16.10.1997: „Fahren, bis die Eisschollen kommen“, sign.: (mir)



Die 1940 in Stade gebaute Fähre „Else“ verrichtet nach wie vor treue Dienste. Hier liegt sie zu ihrem regelmäßigen winterlichen Überholungen trocken auf der Beidenflether Fährauffahrt. (Foto: H. Karting)

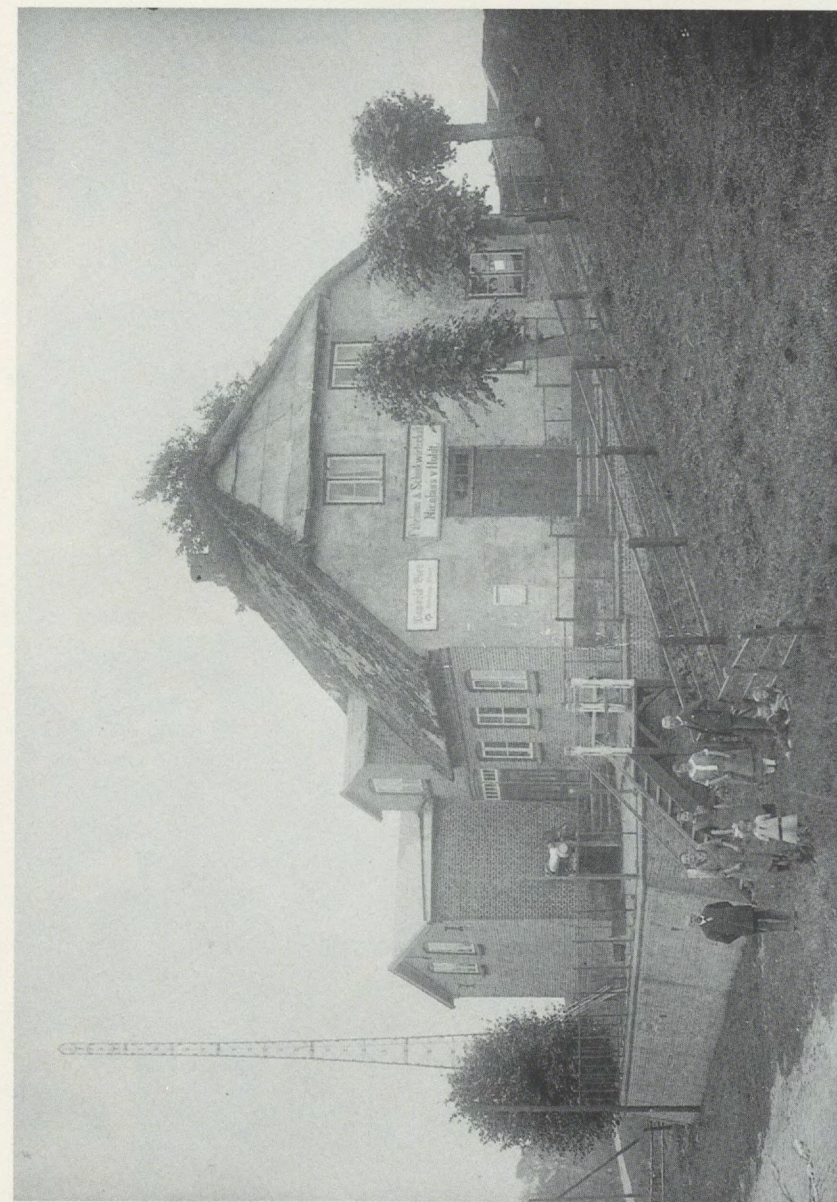
der Peterswerft in Wewelsfleth waren umfangreiche Wartungs- und Reparaturarbeiten ausgeführt worden. Hierbei war man bei Materialmessungen zu einem so guten Ergebnis gekommen, dass die „TÜV-Plakette“ gleich für fünf statt für zweieinhalb Jahre ausgestellt wurde. Das „wie neu“ aus der Werft gekommene Fahrzeug scheint somit noch eine hoffnungsvolle Zukunft vor sich zu haben.³²

Die Hodorfer Fähren

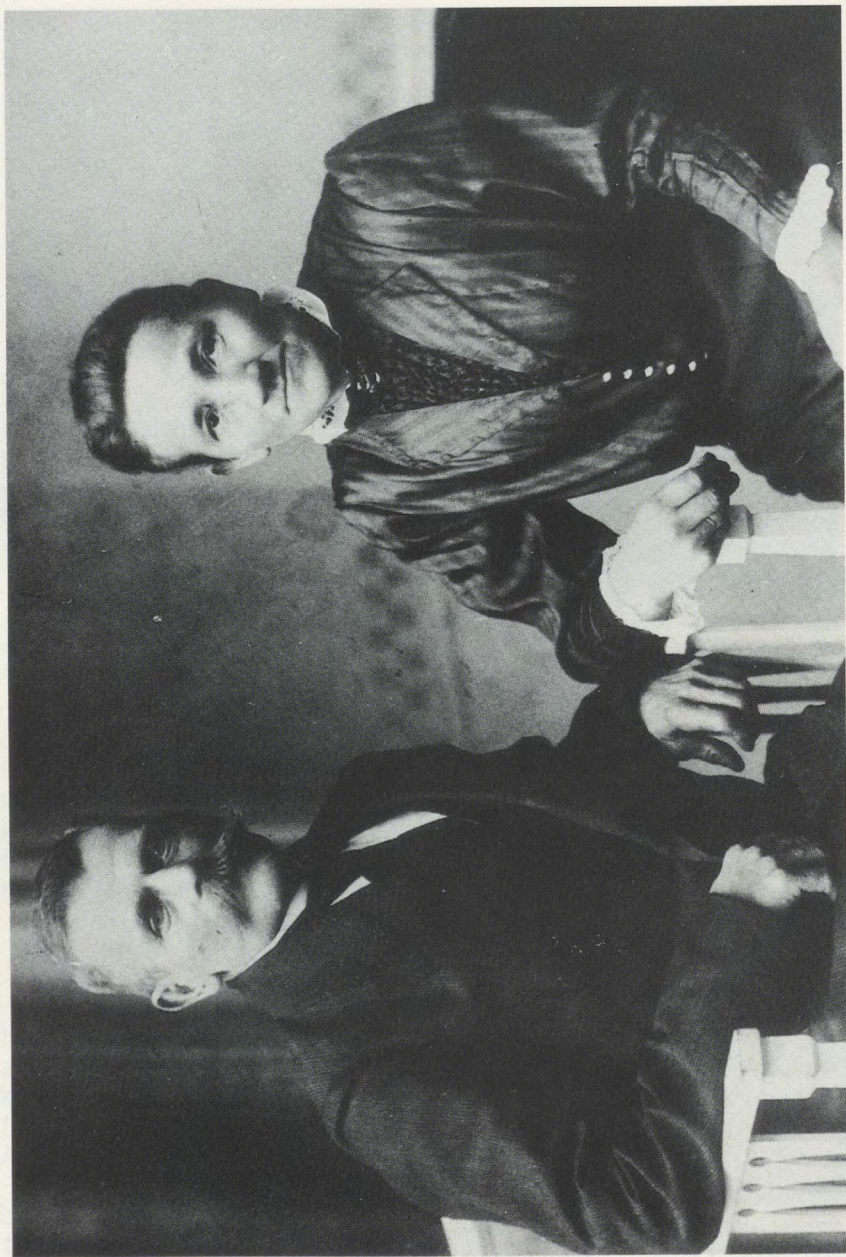
Auf der Reise störaufwärts durchfährt man kurz vor Erreichen des fast einen vollen Kreis beschreibenden Kasenorter Störbogens das sog. „Lange Rack“, eine ausnahmsweise gerade Strecke des ansonsten mäanderartig geschwungenen Flusslaufs. Auf dessen halber Strecke befindet sich auf dem östlichen Stördeich ein bescheidenes Anwesen: das ehemalige Fährhaus von Nicolaus von Holdt.

Seit wann diese Verbindung zwischen Hodorf und Groß-Kampen bestand, habe ich nicht ermitteln können. *Nicolaus von Holdt* (1866-1959) entstammte einer alten Schifferfamilie aus Wilster und hatte bis

³² dito v. 15.1.2000 : „Fähre nimmt Betrieb wieder auf“, Sign.: (sko)



„Fährhaus und Schenkwirtschaft / Nikolaus v. Holdt“, so ist auf dem Schild am Giebel des bescheidenen Häuschens am Deich von Hodorf zu lesen. Auch ein Hinweis auf das ausgeschenkte Bavaria-Bier fehlt nicht. Das Gebäude steht in etwas abgewandelter Form noch heute. (Foto: Kuskop, Wilster; Sammlung H. Karting)



Nikolaus von Holdt (1866-1959) mit seiner Frau Sophie Wilhelmine, geb. Breiholz, Fährleute von Hodorf (Foto: W.v. Holdt †, Elmshorn; Sammlung H. Karting)

1908 selbst mit den Ewern „Ida“ und „Wilhelmine“ Flussschifffahrt betrieben. Vom Erlös seines letzten Schiffes erwarb er das Hodorfer Fährhaus mit Gastwirtschaft und dem Recht eine Personenfähre betreiben zu dürfen. Sein erster Pachtvertrag datiert vom 1. Oktober 1908 und verlängerte sich von sechs zu sechs Jahren.

Sein Haupterwerb wird wohl die Wirtschaft gewesen sein, denn um nach Beidenfleth zu gelangen, konnten die Hodorfer ebenso gut die dortige Fähre benutzen, und nach Wilster gab es die günstiger gelegene Holler-Fähre. Entsprechend karg fielen auch die Einkünfte aus, die z.B. für die Jahre 1915-17 überliefert sind. 1915 beliefen sich die jährlichen(!) Einnahmen auf 156,- M, denen Ausgaben in Höhe von 73,- M gegenüberstanden. 1916: Einnahmen 137,- M, Ausgaben 65,- M; 1917: Einnahmen 143,- M, Ausgaben 85,- M. Das entsprach einem durchschnittlichen Jahresgewinn von 71,- Mark! Man muss sich wundern, dass dafür überhaupt noch jemand bereit war, diesen unregelmäßigen und nicht immer ungefährlichen Beruf auszuüben. Die Fährtarife im Jahre 1918 betrugen im Sommer pro Person und Fahrrad 15 Pf, im Winter 20 Pf, für Kälber, Schweine, Ziegen, Handwagen und Schlitten 20 bzw. 30 Pf., nachts die Hälfte mehr. Hierbei zählte der Sommer tarif vom 1. April bis 31. Oktober und der Tag von 0500 bis 2200 Uhr. Der gleiche Tarif galt auch für die benachbarte Holler-Fähre.

Im Juni 1920 pachtete von *Holdt* nochmals für weitere sechs Jahre zum bescheidenen Preis von fünf Mark pro Jahr. Sechs Jahre später wurde die Pacht dann auf immer noch maßvolle sechs Mark erhöht.

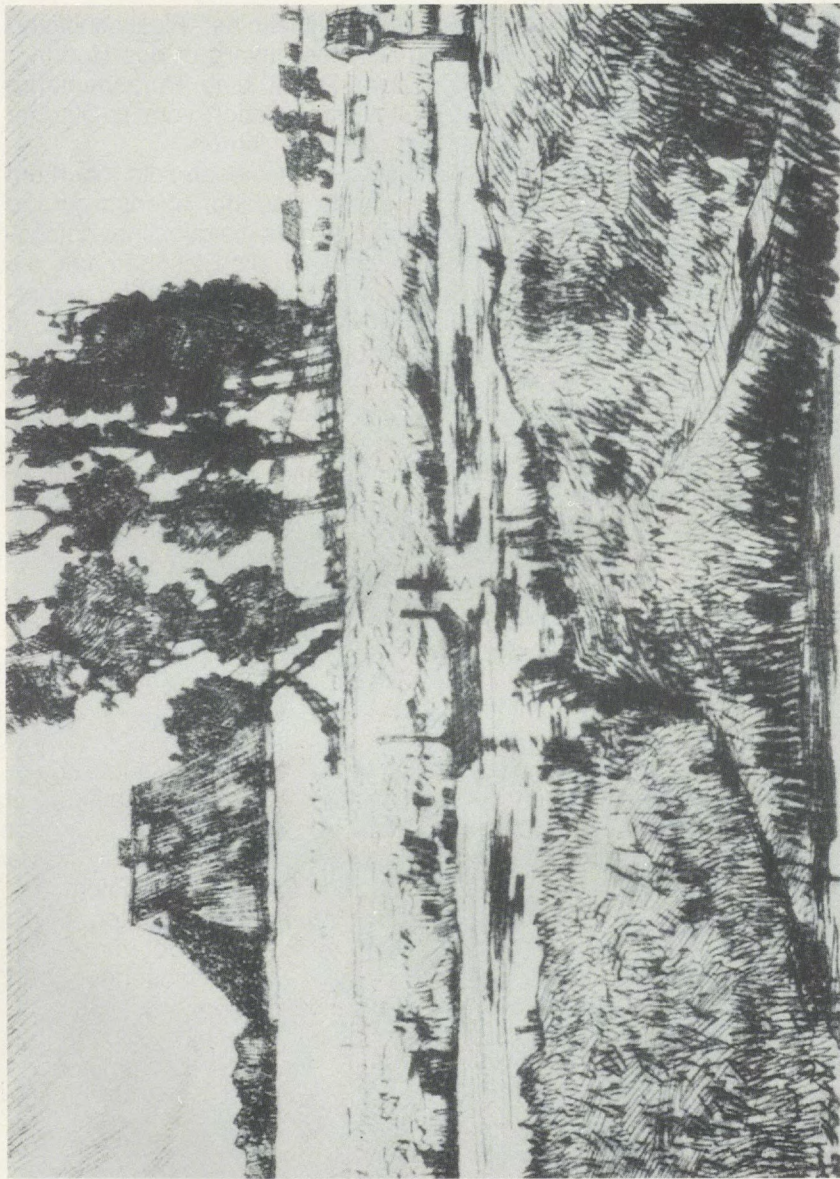
Im Juli 1935 bat *Nicolaus von Holdt*, zum 1. Oktober aus dem Vertrag entlassen zu werden, weil der Verkehr durch den Ausbau der Beidenflether Fähre derart nachgelassen habe, dass seine Unkosten nun gar nicht mehr gedeckt würden. So habe er in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni nicht ganz 25,- Mark eingenommen. Dem Antrag wurde stattgegeben und die Fähre mit dem 31. Oktober 1935 stillgelegt.³³

Von *Holdts* Enkel erinnerte sich noch Jahrzehnte später, welch Spaß es für ihn immer wieder war, wenn er mit dem Boot vom Deich hinab durch den Uferschlick „wie beim Stapellauf“ mit sausender Fahrt in die Stör schoss, um einen Passagier überzusetzen.³⁴

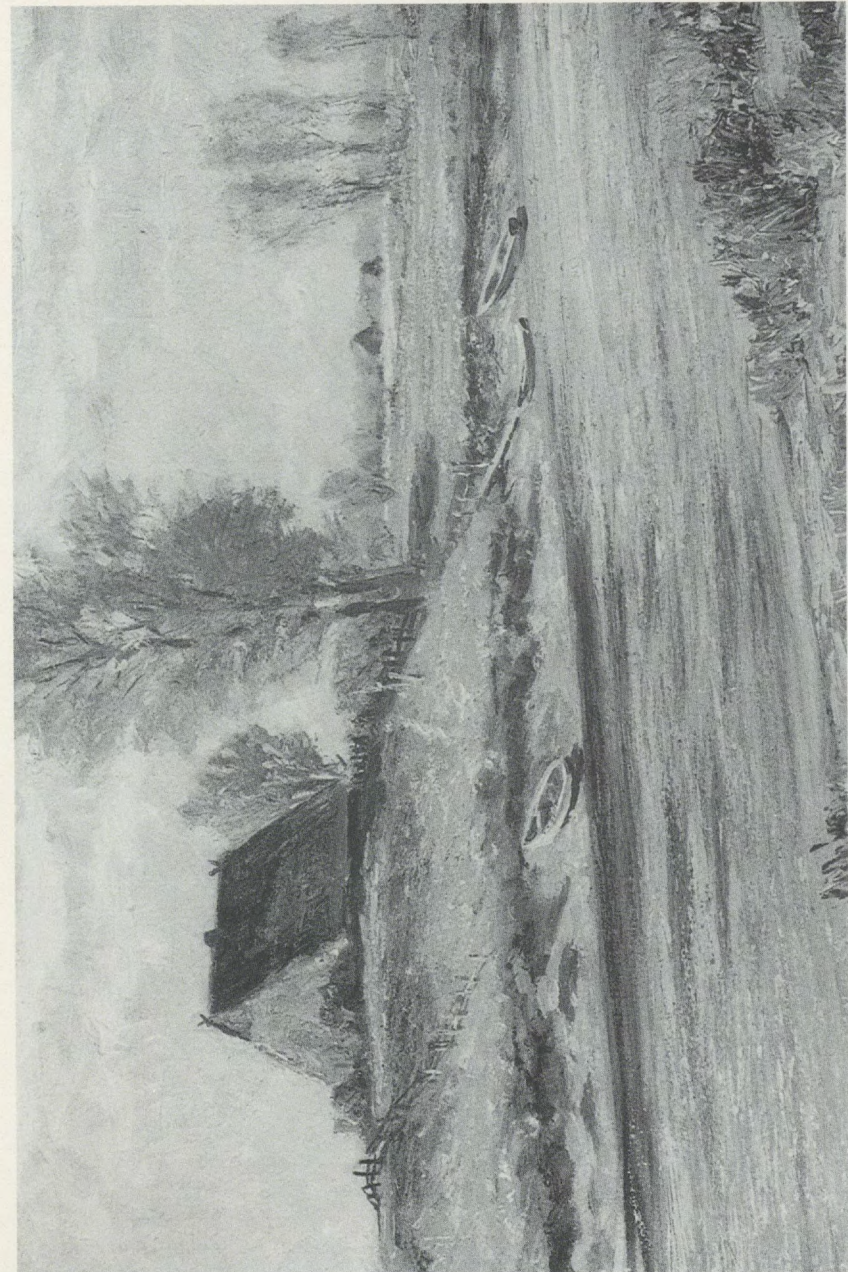
Oberhalb des erwähnten Störbogens bestand zwischen Hodorf und Stördorf die „Holler'sche Fähre“, so benannt nach ihren langjährigen Betreibern. 1918 war der Pächter *Johann Holler*, der später von seinem Sohn *Heinrich Holler* abgelöst wurde. Auch diese Fähre ist schon lange außer Betrieb, wenngleich das hübsche strohgedeckte Fährhaus auch heute noch über den Deich blickt.

³³ dito LASH, Abt. 548/920

³⁴ dito v. 3.1.1979: „Nicolaus von Holdt aus Wilster“ vom Verfasser in der Serie „Schiffe, Reeder und Kapitäne aus dem Kreis Steinburg“ Nr. 61



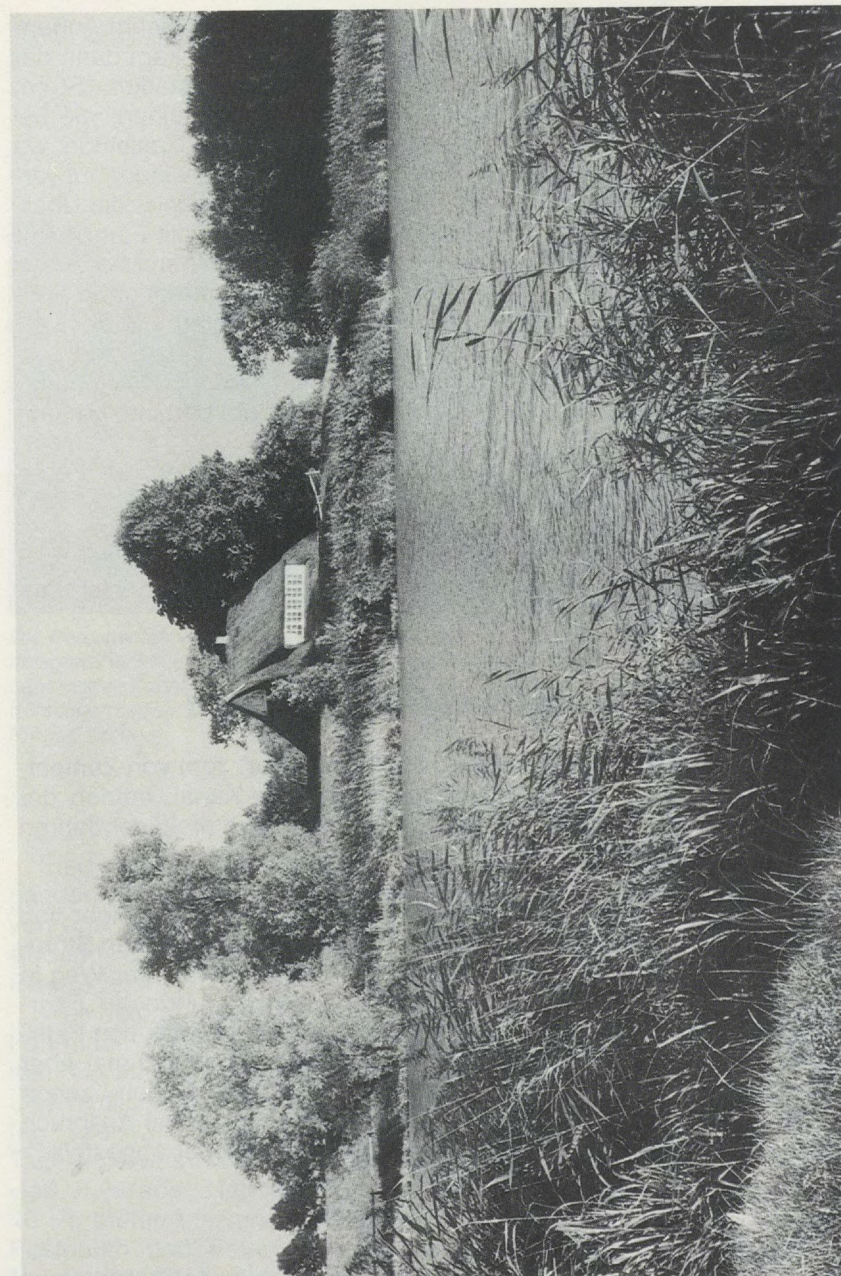
Auf dieser Radierung des Itzehoers Kunstmalers Otto Warnke geht der Blick von Stör-
dorf zum Hollerschen Fährhaus in Hodorf. Von rechts unten zur Bildmitte verläuft der
schmale Fährdamm, ganz rechts am Bildrand erkennt man auf einem Pfahl die durch
ein kleines Dach geschützte Fährglocke, und in der Bildmitte liegt am jenseitigen Ufer
die Fähre. (Sammlung H. Karting)



Holler-Fähre, Gemälde von Matthias Jarren (Foto: Hans-Peter Kruse)



Die vollbesetzte HollerFähre bei der Überfahrt. Außer dem Fährmann kann man drei Erwachsene, zwei Kinder, zwei Fahrräder und einen Blockwagen ausmachen, womit sich diese Tour gelohnt haben dürfte. (Sammlung H. Karting)



Holler-Fähre, Sommer 2000 (Foto: Hans-Peter Kruse)

Wollte man nach Hodorf übersetzen, so läutete man die im Außen-deich an einem Pfahl angebrachte große Glocke. Bald kam dann der Fährmann mit seinem Boot herübergerudert, was bei starkem Strom schon ein wenig Geduld erforderte. Jedoch erwartete einen, wie bei jeder Fähre, am gegenüber liegenden Ufer eine kleine Gaststube, wo man sich bei rauhem Wetter mit einem Gläschen Grog wieder aufwärmen konnte. Sehr oft mußte auch die Frau des Fährmanns die Überfahrt bewältigen, denn Fähre und Wirtschaft ernährten die Familie nur mäßig, sodaß nebenbei nach Landwirtschaft und Fischerei betrieben wurden. Im November 1942 hatte Frau *F. Holler* beantragt, die Fähre im Winter einstellen zu dürfen, da ihr Mann eingezogen und der Verkehr unbedeutend sei. Nach dem zweiten Weltkrieg herrschte hier noch reger Fährbetrieb, denn viele der in Hodorf lebenden Heimatvertriebenen begaben sich regelmäßig nach Wilster, um dort ihre Einkäufe zu erledigen.

Nachdem mehrere Generationen der Familie Holler die Fähre betrieben hatten, wurde sie in den 50er Jahren stillgelegt. Die Maße des letzten Fährbootes sind noch überliefert: es war 4,37 m lang, 1,55 m breit, hatte eine Seitenhöhe von 0,50 m und einen Tiefgang von 0,20 m.³⁵ Die große Glocke in ihrem überdachten Glockenstuhl hat aber noch eine Zeitlang an ihrem alten Platz gestanden.³⁶

Die Personenfähre in Münsterdorf

An der Münsterdorfer Schleuse, den „Einfallstor“ zum von Zementewern und -Schuten vielbefahrenen Lägerdorfer Kanal, betrieb der dortige Schleusenmeister und Gastwirt *Bruhn* in den dreißiger Jahren eine kleine Personenfähre.

Diese diente hauptsächlich dazu, sonntägliche Spaziergänger von den Höhen des Breitenburger Waldes in sein auf dem anderen Störfer liegendes Etablissement zu befördern. Vom Breitenburger Weg in Höhe der Gastwirtschaft „Amönenhöhe“ ausgehend, führte der „Fährweg“ auf dem Sommerdeich entlang zum Anleger, wo man den Fährmann per Glocke rufen konnte. Manchmal kam er, manchmal aber auch nicht; im letzteren Fall musste man den Rückweg nach Itzehoe wieder auf dem diesseitigen Ufer antreten. Spätestens mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde diese Einrichtung wieder abgestellt.³⁷

³⁵ wie Fußnote 33

³⁶ dito v. 20.2.1978: „Als es im Verlauf der Stör noch einige kleine Bootsfähren gab“, Sign.: (nn)

³⁷ mitgeteilt von Herrn Th. Kröger, Itzehoe

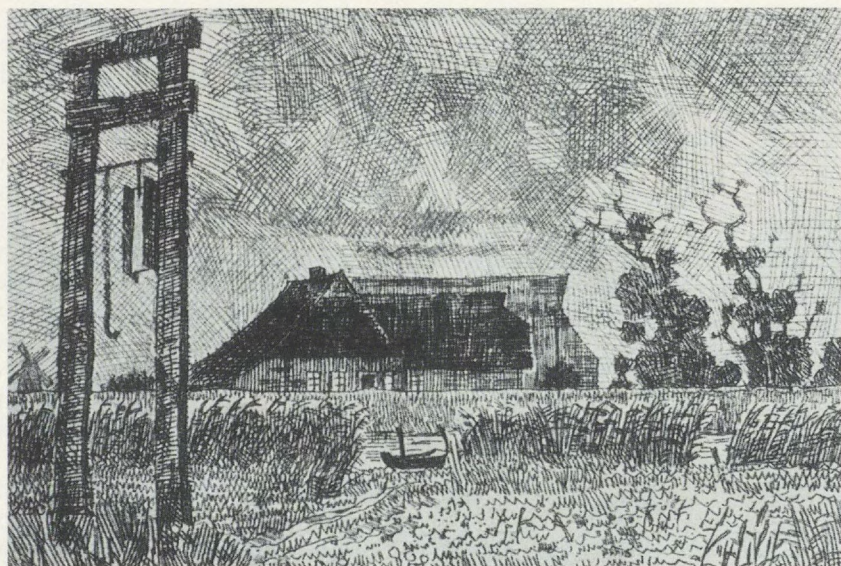


Die Personenfähre in Münsterdorf verfügte, wie das Foto zeigt, über aufwendige Steganlagen. Rechts im Bild ist die Münsterdorfer Schleuse zu erkennen, der Einfahrt zum Lägerdorfer Kanal. Die Aufnahme entstand um 1938; im Vordergrund rechts mit Hut Kürschnermeister Willi Kröger aus Itzehoe, auf dem Steg sein Sohn Theodor. (Foto: Th. Kröger, Itzehoe)

Die Breitenberger Fähre

Eine weitere Personenfähre für Fußgänger, insbesondere Kirchgänger, befand sich in Breitenberg, wo sie eine wichtige Verbindung von und nach Winseldorf und zum Lockstedter Lager darstellte. Im Außendeich des Nordufers stand ein „Glockenstuhl“ mit einem Stück Eisenschiene.

Wer befördert werden wollte, musste diese läuten, dann kam der Fährmann - oder die Fährfrau - und holte einen über. Auch hier fand man ein stattliches Fährhaus mit Gaststube, wo man sich nach einer ungemütlichen Passage in Sturm und Regen wieder aufwärmen konnte. 1920 war hier *Friedrich Buhmann* Gastwirt und Fährmann. Sein Tarif lag etwas höher als jener der übrigen Fähren: Personen, Kleinvieh, Fahrräder, Handwagen und Karren zahlten hier 30 Pf, im Winter 40 Pf, Motorräder und Schweine 40 bzw. 60 Pf.. Soldaten, Beamte, Postboten und Feuerwehrleute genossen freie Überfahrt. Ab 10. November 1941 wurde diese Fähre „für die Dauer des Krieges geschlossen“. Eine Frau *Ida Seidensticker* hatte sich zwar bereiter-



Diese Radierung von Otto Warnke, von der bislang nicht bekannt war, welche „Fähr-glocke“ in Form einer Eisenschiene sie darstellte, dürfte die von Breitenberg und das zugehörige Fährhaus zeigen (Sammlung H. Karting)



Hier liegt eine ganze Flotte von Fährbooten am Deich in Breitenberg. (Foto: Vahlendiek, Kellinghusen; Sammlung H. Karting)

klärt, den Betrieb zu übernehmen, aber nur „wenn ihr dieser für dauernd überlassen wird“. Dem wurde nicht stattgegeben, was zur Folge hatte, dass der Fährbetrieb überhaupt nicht wieder aufgenommen wurde, auch nicht nach Kriegsende.³⁸ Im Zweiten Weltkrieg ist dann auch noch das schöne Gasthaus abgebrannt, sodass heute nichts mehr an diese Störfähre erinnert.³⁹

Die Grönhuder Fähre

Eine weitere Fähre über die Stör bestand bis zur Jahrhundertwende bei Grönhude. Damals gab es noch keine Störbrücke zwischen Kellinghusen und Wittenbergen mit dem Kirchspiel Breitenberg. Der einzige Weg über die „Rote Brücke“ war bei Hochwasser oft wochenlang unpassierbar. Wollten Bewohner der Kirchspielgemeinden einen Arzt oder Kaufleute in Kellinghusen besuchen, bedienten sie sich der Fähre in Grönhude. Auch hier hing eine Glocke zum Rufen des Fährmanns, der einen für ein paar Groschen übersetzte. Als 1895 die neue Straßenbrücke in Wittenbergen dem Verkehr übergeben wurde, bedeutete dies das Ende der Grönhuder Fähre.⁴⁰

Und auch die schöne eiserne Brücke, ausgeführt in filigraner Nietkonstruktion, existiert inzwischen nicht mehr. Eine unverständige Behörde verfügte vor wenigen Jahren die Verschrottung dieses einmaligen Technikdenkmals, weil die Tragfähigkeit nicht mehr für ausreichend erachtet wurde. Seitdem überspannt an ihrer Stelle ein hölzernes Provisorium, zu dem man offenbar mehr Vertrauen hat, den Flusslauf.

Die Breitenburger Fähre

Zum Schluss soll noch des Störübergangs beim Schloss Breitenburg gedacht werden. Wie noch heute der Name des dortigen Gasthauses „Breitenburger Fährhaus“ verkündet, befand sich auch hier einst eine Fährstelle. Sie hatte die ursprüngliche Furt ersetzt, die naturgemäß nur zweimal am Tage, nämlich bei Niedrigwasser, zu passieren war.

Bereits im Jahre 1621 wurde die Fähre stillgelegt, als man an ihrer Stelle eine hölzerne Brücke errichtet hatte. Diese wiederum wurde im Dreißigjährigen Krieg durch „Herrn Oberst-Läut. Steinbergern mit stormender Hand erobert und darauf demolirt“. Als darauf im Januar 1646 der Befehl erging, sie wieder aufzubauen, beklagten sich die

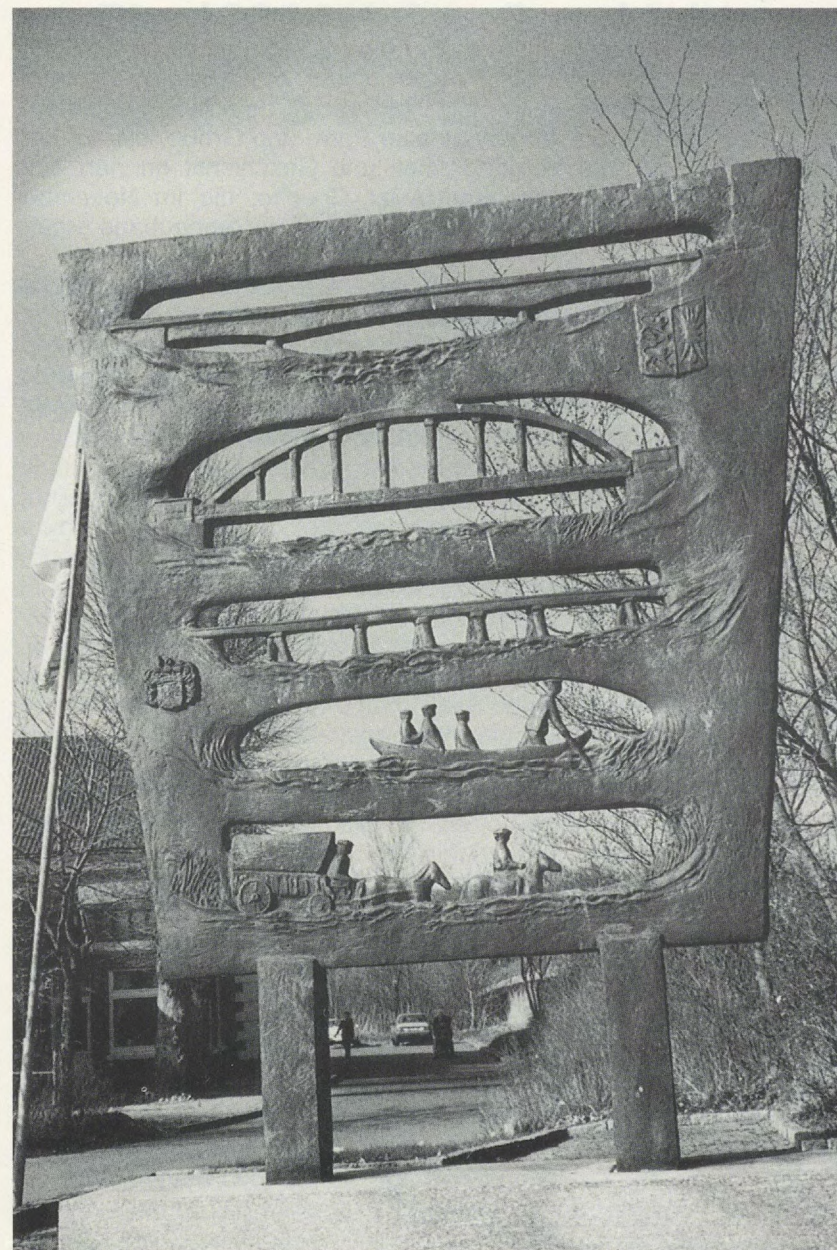
³⁸ LASH, Abt. 320/1961

³⁹ Norddeutsche Rundschau v. 21. 11.1978: „Für 30 Pfennig über die Breitenberger Stör“, Sign.: (HE)

⁴⁰ H. J. Wiedenhöft „Der Fährjunge von Grönhude“ in Steinburger Jahrbuch 1986, S. 330



Brücke und Gasthaus „Zur Breitenburger Fähre“ um 1936 (Deutsche Luftbild KG, Hbg.-Flughafen, Nr. 261/36; Sammlung H. Karting)



Die Bronzeplastik von K.-H. Goedke an der Breitenburger Fähre (Foto: H. Karting, März 2000)

Störschiffer am 8. April 1647, daß „durch solche abermalige Einschlagung der Brückenpfähle in selbigem freien Stoerstrom ihnen die Schifffahrt nach Kellinghusen und weiter hinauf beschwerlich gemacht wird.“⁴¹ Es nützte ihnen wenig: das Bauwerk wurde errichtet und steht, wenn auch in mehrfach abgewandelter Form und Größe, bis auf den heutigen Tag. An ihre Vergangenheit und Geschichte erinnert eine Bronzeplastik des Möllners *Karl-Heinz Goedke*, die im November 1979 anlässlich der Fertigstellung des letzten Brückenneubaus errichtet wurde.

Diese Spannbetonbrücke ersetzte eine eiserne Rundbogenbrücke, die seit 1893 86 Jahre lang ihren Dienst versehen hatte. „Mit der Plastik wird wohl jeder, der sie in Ruhe anschaut, etwas anfangen können“, notierte die Lokalpresse.⁴² Sie stellt in anschaulicher Weise die verschiedenen Stadien der Entwicklung von der Furt über Fähre, Holz- und Eisenbrücke bis zur heutigen Betonbrücke dar.

⁴¹ Itzehoe Stadtarchiv, Abt. 114, Nr. 2

⁴² „Norddeutsche Rundschau“ v. 19.11.1979:

Ein schönes Kunstwerk, Bronzeplastik an der Fähre“, sign. „(ve)“

Die 1000-jährige Geschichte des Störübergangs bei der Breitenburger Fähre

Von
Esther Fröbe (Itzehoe)

Breitenburg. Wer heute die Stör bei der Breitenburger Fähre im Zuge der L 180 überfährt, macht sich wohl kaum Gedanken, wie viele Jahrhunderte hier bereits die Stör eine Kreuzungsstelle gehabt hat. „Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ war es eine Furt für die Wegeverbindung von Süden nach Esesfeld, das mag um die Jahrtausendzeit gewesen sein, später, ab dem 12. Jahrhundert dann als Verbindungsstelle nach Itzehoe. Mitte des 13. Jahrhunderts, als nach der großen Flut das Zisterzienser Nonnenkloster „St. Marien“ von Ivenfleth auf die Geesthöhe am rechten Störufer verlegt, weiß die Chronik zu berichten, dass die Stör mit einer Fähre überquert werden musste. Im Jahre 1521 wurde die Störniederung durch ein schweres Hochwasser heimgesucht und stark verwüstet. Damals verkaufte das Kloster seine Liegenschaften an den Ritter Johann Rantzau, der dann an der Stätte des „klösterlichen Mönkenhofes“ die Breitenburg errichtete. In der Folgezeit wurde dann die Fähre durch eine Holzbrücke ersetzt, die jedoch wiederholt bei starkem Eisgang im Winter - so erinnert sich Otto Graf zu Rantzau aus der Familienüberlieferung - von den Eismassen zertrümmert und wieder ersetzt wurde, bis schließlich Ende des 19. Jahrhunderts mit einer Stahlbrücke die vierte Generation der Störquerung gebaut wurde, die dann auch fast ein Jahrhundert allen Unbilden zum Trotz gehalten hat. Über diese Stahlbrücke weist das Brückenbuch beim Straßenbauamt Itzehoe auch exakte Daten auf. Sie wurde 1892 erbaut und hat eine Brückenweite zwischen den Geländern von 8,50 m mit einer Fahrbahnbreite von 4,60 m. Der Unterbau war aus Beton, die Spundwände aus Holzbohlen, die Fahrbahn hatte Kleinpflaster auf Sand und Beton. Anstricherneuerung wurde wiederholt in den Jahren zwischen 1949 und 1967, sowie Verstärkungsarbeiten 1957 durchgeführt, bis durch den zunehmenden Verkehr es allmählich doch erforderlich wurde, an eine Brückenerneuerung zu denken.

Nach fast 100 Jahren am 23. November 1978 wurde die moderne auf Stahlpfeilern gegründete Spannbetonbrücke - mit einem Kostenaufwand von rd. 3,4 Millionen DM gebaut - ihrer Bestimmung übergeben.

Die Älteren erinnern sich noch der eindrucksvollen Abbrucharbeiten der alten Brücke im April 1979. Das fast 100 Jahre alte Projekt ver-

schwand nach den Vorarbeiten nach einem kurzen Ruck von Bagger und Schleppraupen unter einem kurzen Aufpeitschen der Wassermassen der Stör neben der neuen Brücke. Ein Bote der Vergangenheit musste der Neuzeit weichen. Es hieß nur noch, die tonnenschweren Bögen in die Stör zu ziehen.

Um jedoch die Geschichte des Störübergangs festzuhalten, wurde eine von dem Bildhauer Karl-Heinz Goedtke aus Mölln entworfene und geschaffene Bronzeplastik im November 1979 nahe des Gasthauses „Breitenburger Fähre“ in festlichem Rahmen ihrer Bestimmung übergeben. Sie veranschaulicht künstlerisch eindrucksvoll den jahrhundertlangen Weg von der Furt über die Fähre, Holzbrücke, Stahlbrücke zur modernen Spannbetonbrücke.

Für die Informationen gebührt dem Sachgebietsleiter „Brückenbau“ beim Straßenbauamt Itzehoe, Dipl. Ing. Claus Reese, Dank.

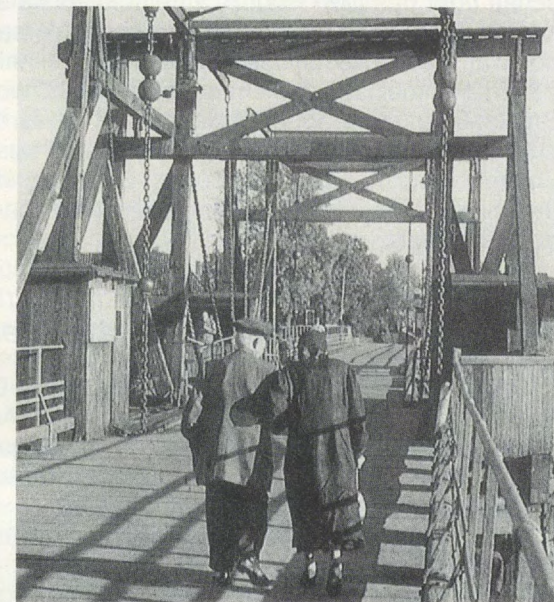
Heiligenstedten und seine hölzerne Klappbrücke über die Stör

Von
Erwin Papke (Itzehoe)

Warum die Brücke gebaut wurde

Die Störbrücke in Heiligenstedten hat schon vor 1442 existiert. Sie wurde gebaut, um den am linken Störufer Wohnenden der Kirchengemeinde den Besuch der am rechten Störufer gelegenen Kirche zu erleichtern.¹

Sie ist eine der interessantesten Bauwerke nicht nur in unserer engeren Heimat, sondern im ganzen Land. Sie ist eine der letzten Flussbrücken in Deutschland, deren Benutzung noch bis 1967 beim Passieren Brückengeld verlangte.



¹ Die erste Kirche in Heiligenstedten wird bereits 834 erwähnt. Sie hatte nach Kamphausens Ausgrabungen 1932 auf dem Hillgenkamp in Oldendorf gestanden. Diese Kirche ist zusammen mit dem Bau der Esesfeldburg 810 als eine Art Garnisonskirche, zugleich aber auch als Taufkirche gebaut worden. Die heutige Kirche an dem jetzigen Standort entstand erst im 13. Jahrhundert.

Die Brücke war von Beginn an eine private Brücke, gebaut von der Brückenkommune Heiligenstedten-Dorf, Hodorf und Herfart (Heiligenstedtenerkamp). Sie ist ein Beispiel dafür, was ein Gemeinschaftsverband durch Jahrhunderte hindurch – und das auf demokratische Weise – zu leisten vermochte. 1442 ist die Brücke erwähnt, genaue Daten über die Gründung liegen nicht vor. Je weiter wir in die Vergangenheit zurückblicken, umso spärlicher sind die schriftlichen Überlieferungen.

Die Vorgängerin der Brücke war, wie an anderen Stellen der unteren Stör, eine Fähre. Die Erinnerung daran hat sich noch lange lebendig gehalten, so wird die Bezeichnung Fähre für die Brücke noch in späteren Jahrhunderten in den Schriften hie und da angewendet. Auch bei Hodorf hat es einmal eine Fähre gegeben, die „Holländer Fähre“.

Eine Fähre reichte aber nicht aus, besonders auch in der katholischen Zeit, um die vielen Besucher zu den Gottesdiensten, Taufen, Beerdigungen, Beichten, Prozessionen rechtzeitig zur Kirche zu bringen, heißt es in einem alten Bericht. Natürlich waren auch die Priester, die Gutsherrschaft in Heiligenstedten und das Itzehoeer Kloster, das das Patronat über die Kirche innehatte, zugleich auch die Herrschaft über das Dorf Hodorf, an einer Brücke sehr interessiert. Hinzu kommt noch, dass in früheren Zeiten der Versammlungsort der Kirchhof war. Jeder Beschluss wurde unter Teilnahme des Volkes unter freiem Himmel auf dem Friedhof beraten, wo jeder Einwohner der Brückenkommune ohne Rücksicht auf die Größe seines Besitzes in echt demokratischer Weise seine Meinung ausdrücken konnte. Nach uraltem Brauch wurde nach der Beratung die sogenannte „Acht“ beschlossen. Auch Kaufverträge schloss man mit Handschlag auf dem Friedhof.

Der Brückenbevollmächtigte musste ein ehrenwerter Mann sein

Jeder der drei Brückenkommunen oder Duchten wählte einen Brückenvertreter, der vor Übernahme seines Amtes einen Eid vor der Obrigkeit, das war die Gutsherrschaft in Heiligenstedten und das Itzehoeer Kloster, über seine Amtsführung zu leisten hatte, dabei musste er zwei Finger auf die Brückenlade legen.

In dieser Lade befanden sich sämtliche Brückenpapiere. Nach der Vereidigung wurden die Brückenvertreter Brückengeschworene, deren Amtszeit drei Jahre dauerte. Der Brückengeschworene, so steht es in den Papieren, muss ein ehrenwerter Wirt, wie auch ein lebenserfahrener kluger Mann sein. Sein Amt war sehr zeitaufwendig. Alle Arbeiten an der Brücke wurden in ihrem Auftrag vergeben oder befohlen. Die Aufsicht lag immer in ihrer Zuständigkeit. Beim Bau und

Neubau der Brücke ritten sie in die Walddörfer bei Kellinghusen, kauften das Holz und sorgten für den Transport, der nicht auf dem Wasserweg erfolgte, sondern durch Fuhrwerke der Bauern in den Brückendörfern. Bei den schlechten Wegeverhältnissen ein mühseliges Unterfangen. Bis 1850 waren die Bauern zu Spanndiensten für Brückenarbeiten verpflichtet, Kätner zu Handdiensten.

Der Brückenschoß = Brückensteuer

In den drei Brückenkommunen wurde von allen Landbesitzern eine Brückensteuer, Brückenschoß genannt, erhoben. Später nannte sich der Brückenschoß Brückenumlage. Über die zu zahlenden Beträge hatten sich jeweils die Brückenbevollmächtigten zu einigen. Im Jahre 1776 zahlten die Landbesitzer von Herfart 73 Mark, von Hodorf 50 Mark und von Heiligenstedten 46 Mark.

Die Brückengeschworenen erhielten für die jeweils anfallende Arbeit täglich 1 Mark. Das blieb Jahrhunderte hindurch so. Zum Vergleich: eine Kuh kostete um 1650 45 Mark

Seit Bestehen der Brücke wird ein Brückengeld erhoben

Die Erhebung eines Brückengeldes vermelden die Bücher ab 1661, doch alles spricht dafür, dass dieses Passiergeld schon seit Bestehen der Brücke entrichtet werden musste. Einmal im Jahr kamen die Geschworenen zur Brücke und öffneten mit dem „Zollaufseher“ die „Zollbüchse“, $\frac{1}{4}$ des Inhalts bekamen die Zollaufseher, $\frac{3}{4}$ des Inhalts erhielten die drei Geschworenen. Jeder Brückengeschworene hatte sein eigenes Rechnungsbuch, in das er seine Einnahmen und Ausgaben eintrug.

Vor 1777 haben wir keine genaue Nachricht über die Höhe des Brückengeldes. 1777 lesen wir von einer Festsetzung der Tarife. Es ist interessant, die einzelnen Punkte dieser Verfügung zu lesen, weil sie die damaligen Lebensverhältnisse widerspiegeln.

Auf Allerhöchsten Befehl von der Klösterlichen und Heiligenstedtener Obrigkeit wird folgendes verfügt:

„1. Alle und jede, die keine Interessenten der Brücke sind und darüber passieren, bezahlen an Brückengeld für die Hin- und Rückreise, wenn selbige an einem Tag erfolgt, und zwar von Ostern bis Michaelis 6 Pf. a. Person, jedoch sind alle Kinder unter zwölf Jahren, wie auch der Fuhrmann eines Wagens frei, für ein Pferd 1 Groschen, für ein großes Füllen auch 1 Gr., 1 Ochsen, 1 Kuh oder Rind je 1 Gr., 1 Kalb einen halben Gr. Oder 6 Pf, Schafe, Hammel a. 6 Pf, Schweine a. 6 Pf, wohingegen von Michaelis bis Ostern obiges gilt, für den Sommer zu

entrichtendes Brückengeld gedoppelt bezahlt wird, wenn aber eine Trifft von 20 Stücken oder mehr auf einmal über die Brücke geht und selbige nicht verschiedene Eigner oder Herren hat, alsdann wird nur die Hälfte für jedes Stück verordneten Brückengeldes erlegt.

2. Für eine Kutsche, Chaise-Wagen oder anderes Fuhrwerk mit vier Rädern, wenn etwa die Pferde davon ausgespannt sein mögen, 2 Gr. und für eine Carjole (die nur zwei Räder hat) 1 Gr.

3. Wenn jemand der Interessenten jenseits der Stör Binnendeichs-land heuert und die auf dem geheuerten (gepachteten) Lande gewachsenen Früchte zu Wagen über die Brücke bringt, desgleichen auch, wenn der Suder- und Heiligenstedtener Müller mit Korn und Schrot, Mehl oder sonstiges Getreide, so nicht ihren Zwangsgästen zugehörig, sich der Brücke bedienen, werden als Fremde betrachtet, nicht weniger diejenigen, die für einen Fremden Sackleinen, oder dergleichen fahren würden.

4. Sind fremde Pferde und Wagen, womit den Brückeninteressenten Feuerung und Baumaterial zum selbsteigenen Gebrauch zugebracht werden, vom Brückengelde befreit.

5. Die ordentliche Passagezeit sowohl für sonst freie als fremde Fußgänger ist von Ostern bis Michaelis des Morgens vier bis abends um zehn Uhr und von Michaelis bis Ostern des Morgens von sechs bis abends neun Uhr. Würde jemand aber sich am Abend im Gelage verspätet und nach dem gesetzten Glockenschlage über die Brücke wollen, so soll er verdoppeltes Brückengeld entrichten, jedoch sind aber diejenigen, deren Geschäfte es notwendig machen bei Nachtzeiten, es sei zu Pferde oder zu Fuß, mit einem Wagen oder sonstigem Fuhrwerk die Brücke zu passieren, hierunter keineswegs mit zu verstehen.

6. Es ist auch einem jeden Heiligenstedtschen Kirchspielseingepfarrten, er sei Eigentümer oder Häuerling (Pächter-Mieter) unbenommen, ein Interessent der Brücke zu werden und sich solcherhalber beim Brückenhauptmann zu melden.

7. Diejenigen Kirchspielseingepfarrten, die keine Brückeninteressenten sind, es werden auch nicht verlangen, sollen, wenn sie zu Fuß gehen, nebst ihrem Gesinde, nicht nur an Sonn- und Festtagen, sondern auch jeden Mittwoch vom Brückengelde gänzlich frei sein, überhaupt aber noch an anderen Tagen sowohl im Winter als im Sommer nur einen Sechsling Passagegeld für einen Fußgänger bezahlen.

8. Die sämtlichen Mitglieder der Königlichen Landesregierung, imgleichen der Klösterliche Konvent und die Heiligenstedtener Guts-herrschaft sind nebst ihren Gesellschaften, Officialen, Bedienten, auch wenn sie fremdes Fuhrwerk haben, nicht weniger die auf dem Heiligenstedtener Hof in Arbeit stehenden fremden Handwerker und Tagelöhner, wie auch die Prediger, Küster und Schulmeister zu Heiligenstedten samt den ihrigen nach wie vor vom Brückengelde frei und

eben diese Freiheit versteht sich von selbst von Königl. Kommandos, wonach alle und jeder sich zu achten haben,

gegeben Itzehoe, den 24. Juni 1777,“

Vor 1777 war die Störbrücke anscheinend nicht durch ein Geländer gesichert; die Brücke bestand nur aus einem breiten Bohlensteg, auf dicken Pfosten ruhend, ohne jegliche Klappenvorrichtung in der Mitte der Brücke.

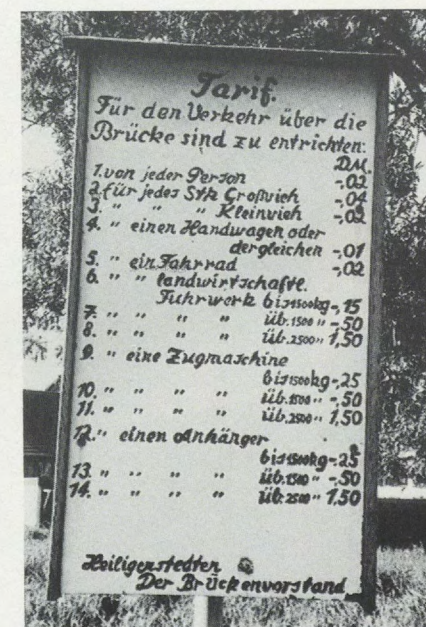
Dr. Echt, Verfasser des Buches „Die Krummendieks von der Bekau“ schreibt in diesem Zusammenhang über den Zustand der Brücke: „Die Wagenräder konnten auf den glitschigen und vereisten Bohlen abrutschen. Tiere fielen ins Wasser, Menschen ertranken. So verfehlte Pastor Detlef Dreger 1669 in der Dunkelheit der Nacht den Weg über die Störbrücke, stürzte in den Fluss und ertrank.“

1777 wurden die Brückeneinnahmen an einen meistbietenden Brückenwärter verpachtet. Der erste Pächter hieß Friedrich Müller, er zahlte 1781 ein Jahrgeld von 76 Mark, 1782 - 111 Mark und 1783 - 130 Mark.

Neben der Brücke stand und steht noch heute das Brückenhaus, das die Brückenkommune gekauft hatte und dem Brückenwärter überlassen wurde. Vor dem Haus war seit Jahrhunderten immer eine Tafel mit den jeweils gültigen Tarifen für das Passieren der Brücke angebracht.

Tariftafel aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, als immer noch Brückenzoll erhoben wurde. Von Anbeginn war die Brücke Eigentum der Brückenkommune, die sich zusammensetzte aus Heiligenstedten-Dorf, Herfart und Hodorf und für den Unterhalt der Brücke aufkam. Mit dem Neubau 1968 übernahm der Kreis Steinburg die Zuständigkeit.

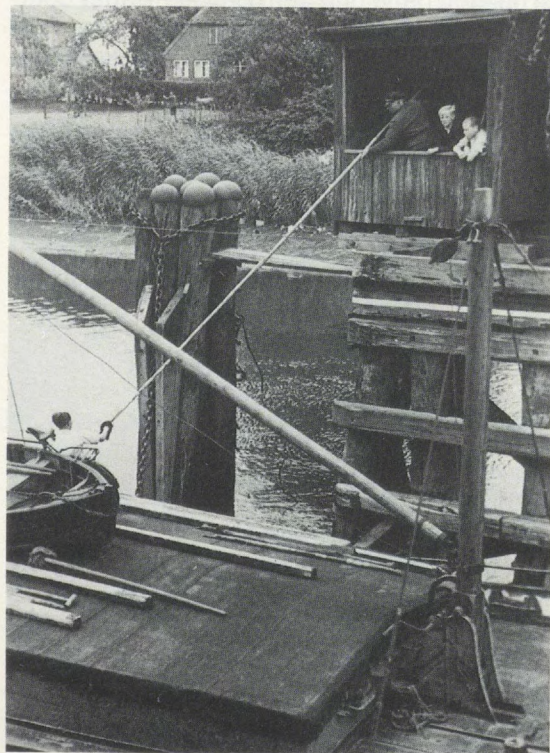
An die Geschichte des Störüberganges erinnert eine weitere von der Gemeinde Heiligenstedten aufgestellte Holztafel an den Brückenrampen.



- 1392 Ein Steg über die Stör
verbindet beide Teile Heiligenstedtens
- 1442 Errichtung der ersten Brücke über die Stör
- 1777 Bau einer Holzklappbrücke
- 1967-69 Die bisherige Klappbrücke wird durch die jetzige ersetzt.

Die Schifffahrt verändert die Brückensituation

Vor 1840 ist noch keine Rede von einem Schiffsverkehr. Erst nach 1840 ist immer zu unterscheiden zwischen den Tarifen für den alten Verkehr über die Brücke, also dem Landverkehr, und dem neuen Verkehr unter der Brücke, also dem Schiffsverkehr. Der letztere gewinnt immer mehr an Bedeutung. Der Brückenwärter hat es nun mit Land- und Schiffsverkehr zu tun. Der Brückenzoll wird von den Schiffen mittels einer Art Klingelbeutel erhoben, der an einer langen Stange befestigt war und von dem Brückenwärter „mit einer Mischung von Würde und Erwerbseifer herangeschwenkt wird. Ein Stück alter Verkehrsromantik.“



An einer langen Holzstange war der „Klingbeutel“ befestigt, und in diesen mussten die Schiffer Goldmünzen werfen, wenn sie die Heiligenstedtener Brücke passierten.



Entrichtung der Brückenbenutzungsgebühr – so war es seit Jahrhunderten bis 1966

Für die Schifffahrt war die Brücke ein „gräuliches“ Hindernis

Der Schiffsverkehr nahm rasant zu und die Durchfahrt musste gewährt werden. Anfangs benötigte man mehrere Tage, um das „große Fehrfach“ zu öffnen. Doch bald erfand man in der Mitte der Brücke eine große hölzerne Klappbrücke, die hochgezogen wurde. Von jetzt ab sprach man von Aufzugsgeld.

Vor 1840 war der Verkehr über die Brücke die größere Einnahmequelle, danach war es anders, denn jetzt erhöhten sich durch den Schiffsverkehr von Jahr zu Jahr die „Aufzugsgelder“.

Im Amtsblatt der Königlichen Regierung vom 6. Oktober 1871 wird die Verfügung über die Erhebung des Brückenaufzugsgeldes sogar von Kaiser Wilhelm I. unterschrieben.

Für die Schifffahrt war die Heiligenstedtener Brücke ein „gräuliches Hindernis“. Vor allem war die Durchfahrt zu eng, zudem geht die Strömung etwas schräg auf die Brücke zu. Um die Einfahrt zu erleichtern, sind auf beiden Seiten mächtige Dalben eingerammt worden. Aber sie reichten nicht aus, die Kollisionen zu verhindern.

Die Brückenbeschädigungen nahmen zu, Streitigkeiten und Prozesse blieben nicht aus. Das brachte viel Ärger, die Brückenbevollmächtigten waren überfordert, aber sie stemmten sich gegen alle Forderungen der Industrie, die Brücke durch eine Fähre zu ersetzen. Die Schiffspassagen hatten enorm zugenommen.

So passierten
1883 – 4336 Schiffe die Brücke,
1884 – 3982 und
1895 – 3982 Schiffe.

Allein in dem Vierteljahr von Mai bis Juli 1899 fuhren 340 Schleppdampfer, 400 Schuten und 98 Segelschiffe der Alsenschen Zementfabrik durch die Brücke. 1820 kamen noch Grönlandschiffe aus Itzehoe hinzu.



Durchfahrt

Der Staat soll die Brücke übernehmen

Schon 1874 hatte die Brückenkommune beschlossen, an den preußischen Staat ein Gesuch zu richten, die Brücke zu übernehmen. Am 5. Oktober 1874 ging an das Königliche Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Berlin ein gehorsames Gesuch der Bevollmächtigten der Heiligenstedtener Brückeninteressensschaft ein, unterschrieben von den Brückenbevollmächtigten Jakob Peters in Hodorf, Jakob Lüdemann in Heiligenstedten-Dorf, Claus Mohr in Herfart. Dieses Gesuch ist sehr umfangreich und gibt auch einen kurzen geschichtlichen Abriss über die Brücke. In dem Schreiben heißt es

u.a.: „Vor 500 Jahren haben sich die kirchlich besinnten Bewohner des linken Stördorfes vereinigt eine Brücke über den Fluss zu bauen, um zu der am rechten Ufer des Flusses gelegenen Kirche zu gelangen. Ein anderes Band als die Unterhaltung der Brücke existiert nicht unter den Interessenten der Brücke, welche verschiedenen Gemeinden angehören... Die Besitznachfolger der ersten Erbauer müssen im Interesse des Wegewesens und der Schifffahrt Lasten tragen, welche von ihren Vorfahren wegen des Kirchenbesuchs übernommen sind... Je mehr sich aber der Handel der Stadt Itzehoe in den letzten Jahren gehoben hat und je mehr die fiskalische Einnahme dadurch gestiegen ist, um so größer ist die Last geworden, welche der Brückeninteressensschaft durch die Unterhaltung der Brücke aufgebürdet wird. Das Verlangen, dass die Kosten öffentlicher Verkehrsmittel von einzelnen Privatpersonen getragen werden, steht mit den Grundsätzen der Billigkeit in Widerspruch... Wir glauben uns nicht zu irren, wenn wir behaupten, dass im preußischen Staat die Kosten der über schiffbare Flüsse führenden Brücken aus allgemeinen Staatsmitteln bestritten werden, und dass es keinen Fall in der preußischen Monarchie als den vorliegenden gibt, in welchen einzelne Privatpersonen die Kosten der zum allgemeinen Besten dienenden Einrichtungen für die Schifffahrt auf öffentlichen Flüssen abhalten. Daher glauben wir uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, dass unser Antrag gebilligt werde, dass die Störbrücke in Heiligenstedten vom Staate zur Unterhaltung übernommen werde.“ Die Regierung hat jedoch dem Antrag nicht entsprochen, die Brückenkommune war nach wie vor auf sich alleine gestellt, was die Unterhaltung der Brücke anging.

1887 wurde ein Teil der mittelalterlichen Holzkonstruktion der Brücke durch eine Eisenkonstruktion ersetzt. 1899 wird ein Schlagbaum mit bis zum Boden reichendem Gitterwerk angebracht, weil verschiedene Personen die Brücke trotz des Widerspruchs des Brückenpächters begehen und befahren.

Zehn Kapitäne beschwerten sich 1928 beim Regierungspräsidenten über die Brückenmängel. Das Gesuch beginnt mit dem Hinweis, dass die Brücke ein starkes Hindernis für die Schifffahrt ist. Dann erfolgte eine Mängelliste: Die Durchlassweite von 12m ist für die Schiffe zu klein, sie wird noch verengt, weil der Strom sowohl bei Ebbe als auch bei Flut die Brücke in einem spitzen Winkel trifft. Sie muss auf 23m erweitert werden, zumal die Ausmaße der Schiffe immer größer werden.

2. Das Leitwerk ist ungenügend, weil die Durchlassöffnung durch kein Leitwerk geschützt wird. Jeder Stoß wird von der Brücke selbst aufgefangen und dadurch die Brücke beschädigt. Das größte Hindernis ist, dass die Pfähle des Fahrjochs nicht mit dem Strom parallel laufen, sondern dass diese im spitzen Winkel getroffen werden.

4. Eine Baggerung unterhalb der Brücke ist dringend von Nöten, weil die Gefahr des Grundsogs besteht. Es endet mit der Bitte, die Beseitigung der Mängel in die Wege zu leiten.

Die Handelskammer in Hamburg verlangt: Weg mit der Brücke – eine Fähre genügt!

In der Beschwerde der Handelskammer Hamburg 1932 über die Heiligenstedtener Brücke wird u.a. folgendes angeführt:

Zunächst werden die Gründe angeführt, die auch von zehn Kapitänen in ihrem Gesuch an den Regierungspräsidenten am 13. Juli 1928 angeführt werden. Es heißt weiter: „Diese Umstände sollten nach Ansicht der Handelskammer schwerwiegend genug sein, ernstlich und mit allem Nachdruck einen Um- oder Neubau der Brücke in die Wege zu leiten. Darüber hinaus erhebt sich die Frage, ob eine Überbrückung der Stör an dieser Stelle überhaupt nötig ist, ob nicht vielmehr die Einrichtung eines Fährbetriebes den Bedürfnissen des Landverkehrs Genüge leistet. Die Heiligenstedtener Brücke hat nur für einen kleinen ländlichen Bezirk Interesse. Für den Durchgangsverkehr kommt dieser nicht in Frage, da nennenswerte Durchgangsstraßen in ihrem Zuge nicht liegen, ihre Tragfähigkeit sehr beschränkt ist, 4500 kg, ihre Fahrbahn sehr schmal ist. Der Verkehr über die Brücke ist im Verhältnis zu dem auf der Stör nicht nur schwach, sondern sogar bedeutungslos.

Alles in allem dürften der Schifffahrt neben sonstigen Hemmnissen durchschnittlich per Jahr 40000 – 50000 Mark Belastung durch die Heiligenstedtener Brücke entstehen...

Da der weitaus größte Teil der Frachtladung von Hamburgischen Firmen verfrachtet und im Hamburger Hafen umgeschlagen wird, hat auch Hamburg an dem Verschwinden der Brücke ein Interesse. Sollte das nicht erreicht werden können, woran die Handelskammer aber angesichts des vorstehend beigebrachten erdrückenden Materials nicht zweifeln kann, so wird zum mindesten ein Umbau oder Neubau der Brücke erfolgen müssen.“

Am Schluss dieses Schreibens wird noch auf die vielen Störkrümmungen zwischen Heiligenstedten und der Störmündung hingewiesen, die das Doppelte der Luftlinie ausmachen. Deshalb sei zumindest ein Durchstich zwischen Störfeld und Hodorf erforderlich.

Claus Mohr als Vorsitzender des Brückenverbandes konterte selbstbewusst: „Der tägliche Verkehr über die Brücke mit Fahrrädern beträgt ca. 2000 Personen. Dazu einige hundert Fuhrwerke und reichlich 200 Autos. Nennen Sie dieses außerordentlich gering? Jede Brücke ist wohl eine Behinderung für die Schifffahrt. Andererseits ist

die Schifffahrt, da die Brückenklappe geöffnet werden muss, auch ein Verkehrshindernis für die Brückenpassage. Auch unsere Ziegelindustrie und Landwirtschaft dürfen nicht viel behindert werden, selbige müssen auch mit zum Vierjahresplan eingesetzt werden, genau so gut wie die Schifffahrt...“

„Wir können nicht unterlassen, zu den Ausführungen der Handelskammer noch einige Bemerkungen zu machen, damit nicht durch gänzlich falsche Angaben ein verzerrtes Bild entsteht.

Die Heiligenstedtener Störbrücke hat eine besonders große Bedeutung, da die Gemeinden südlich der Stör mit der nördlich der Stör gelegenen Kirche, Schule usw. verbunden sind. Die Brücke verbindet die Kremper- und Wilstermarsch, sowie die dahinter liegenden Verkehrsstraßen. Daher ist der Verkehr auch so groß, dass sofort doppelte Fähren angelegt werden müssten, da eine Fähre den gewaltigen Verkehr nicht bewältigen könnte. Es müssten auch schon Schwebefähren sein, da die anderen Fähren bei dem hier im Winter herrschenden Eisgang nicht benutzt werden könnten...

Abschließend mag nochmals in aller Bestimmtheit festgestellt werden, dass eine Entfernung der einzigen Brücke zwischen Itzehoe und der Störmündung nicht in Frage kommen kann.“

30 Jahre Brückenwärterin

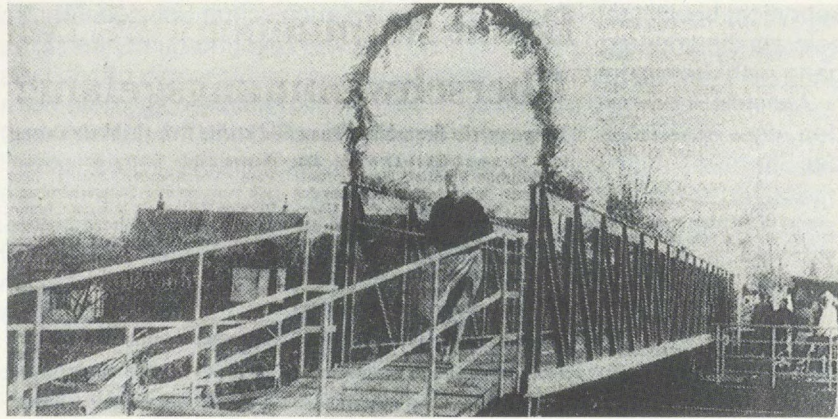
In der NORDDEUTSCHEN Rundschau lesen wir u.a.:

„1957 starb Vater Schumann, ein auf See ergrauter Kapitän, als Brückenwärter. Der Brückenvorstand fand keinen Mann als Brückenwärter, so wurden Frieda und Erika Schumann Brückenwärterinnen, die mit einer Kurbel und mit Hilfe der eisernen Gegengewichte die Klappbrücke hochziehen, um ein oder mehrere Schiffe zugleich passieren zu lassen.

Im Juli 1958 wurde die Holzklappbrücke sehr schwer beschädigt. Es kam zu einer schweren Kollision zwischen den 350 Tonnen großen Kümo „Stadt Rendsburg“ und der traditionsreichen alten Holzklappbrücke. Die Lampe blieb auf „Rot“ stehen, weil die Brückenwärterin Frieda Schumann nicht mehr zurückkonnte. Erst die Beamten der Wasserschutzpolizei löschten die Lampe.“ Frau Schumann erzählte, wie sie die Handkurbel bedient hatte als mit großem Krach ihr Windenhäuschen völlig zertrümmert zusammenbrach. Das Schiff war einige Meter zu weit nach Steuerbord geraten und hatte hinter den Duckdalen die Brücke gerammt. Sie musste sich ein Taxi nehmen, um über Itzehoe nach Hause zu kommen. Für den gesamten Berufs- und Versorgungsverkehr mussten Sonderverbindungen geschaffen werden, auch für 38 Schulkinder aus Heiligenstedten-Süd.

Der Kreis Steinburg übernimmt die Brücke

Im Einvernehmen mit dem Brückenvorsteher Friedrich Hamann und Landrat Matthiessen wurde im April 1965 dem Kreistag ein Beschluss vorgelegt, in dem es heißt: die Übernahme der Störbrücke zum 1.1.1966 vorzubereiten. Die Landesregierung bewilligte 1966 für den Neubau der Brücke 1,5 Millionen Mark. Als dann im Januar und Juli zwei starke Beschädigungen durch Schiffskollisionen hinzukamen, musste der Neubau schnell erfolgen. Vier Monate dauerte die Trennung, bis der Ort Heiligenstedten wieder vereinigt werden konnte. In der Zwischenzeit wurde ein Rollsteg für Fußgänger, Rad- und Mopedfahrer eingerichtet, den die Heiligenstedter bekränzt hatten und „Jungfern-Gang“ nannten.

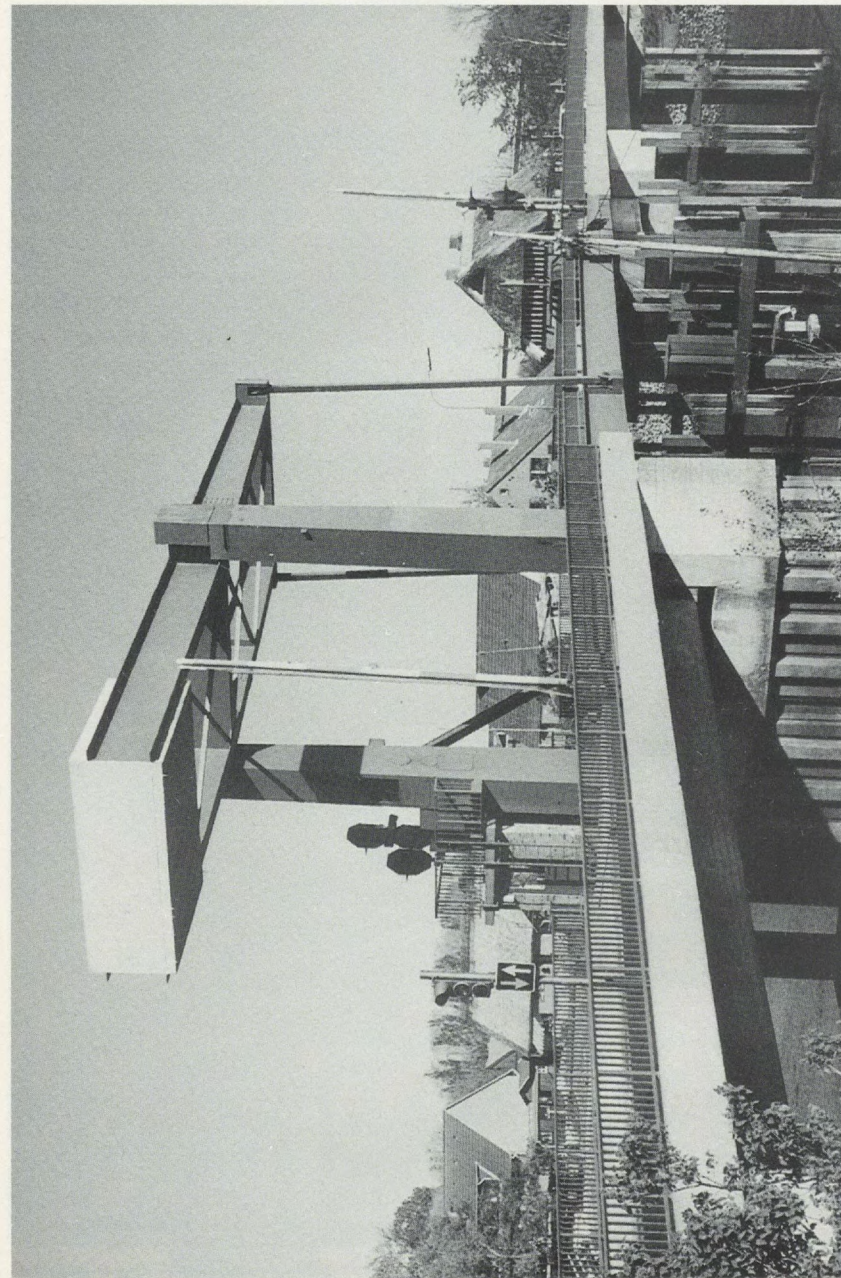


Nach viermonatiger Trennung ist der Ort Heiligenstedten wieder vereint. Zum „Jungfern-Gang“ wurde der Fußgängerrollsteg mit Blumen bekränzt. Behelfssteg jetzt für Fußgänger, Rad- und Mopedfahrer frei.

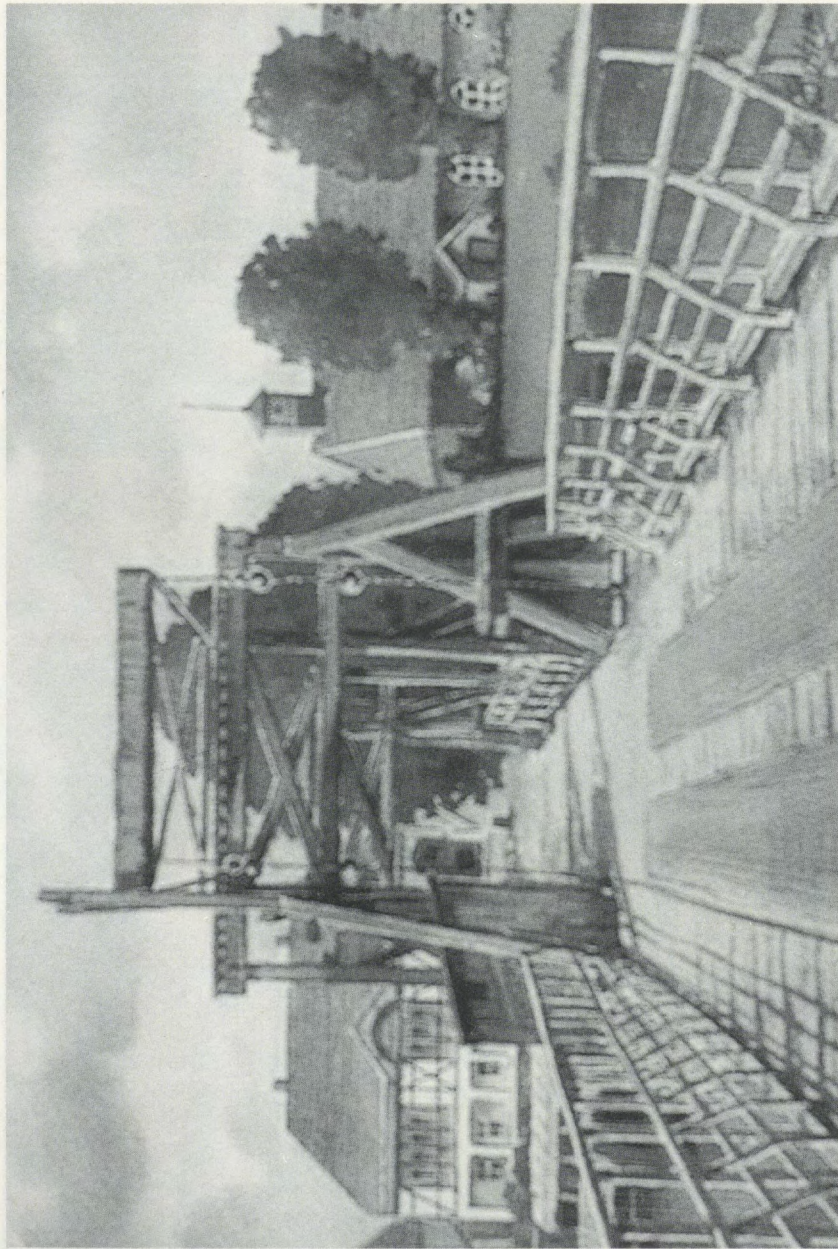
Die Kreistagsabgeordneten hatten um die Brückenübernahme hart gerungen. Am 4. April 1966 fiel die Entscheidung, wenn auch knapp: 19 Abgeordnete stimmten für die Übernahme der Brücke durch den Kreis, 6 waren dagegen, 12 enthielten sich der Stimme. Am 15.12.1967 war es dann soweit; Landrat Matthiessen übergab die neue Brücke dem Verkehr. Von da ab wurde kein Brückengeld mehr für das Passieren der Brücke erhoben.

Dank gebührte dem Brückenverbandsvorsteher Hamann, der mit seinem Brückenverband die Übernahme der Brücke durch den Kreis vorangetrieben hatte. Auch den Notsteg brachte er über die Runden.

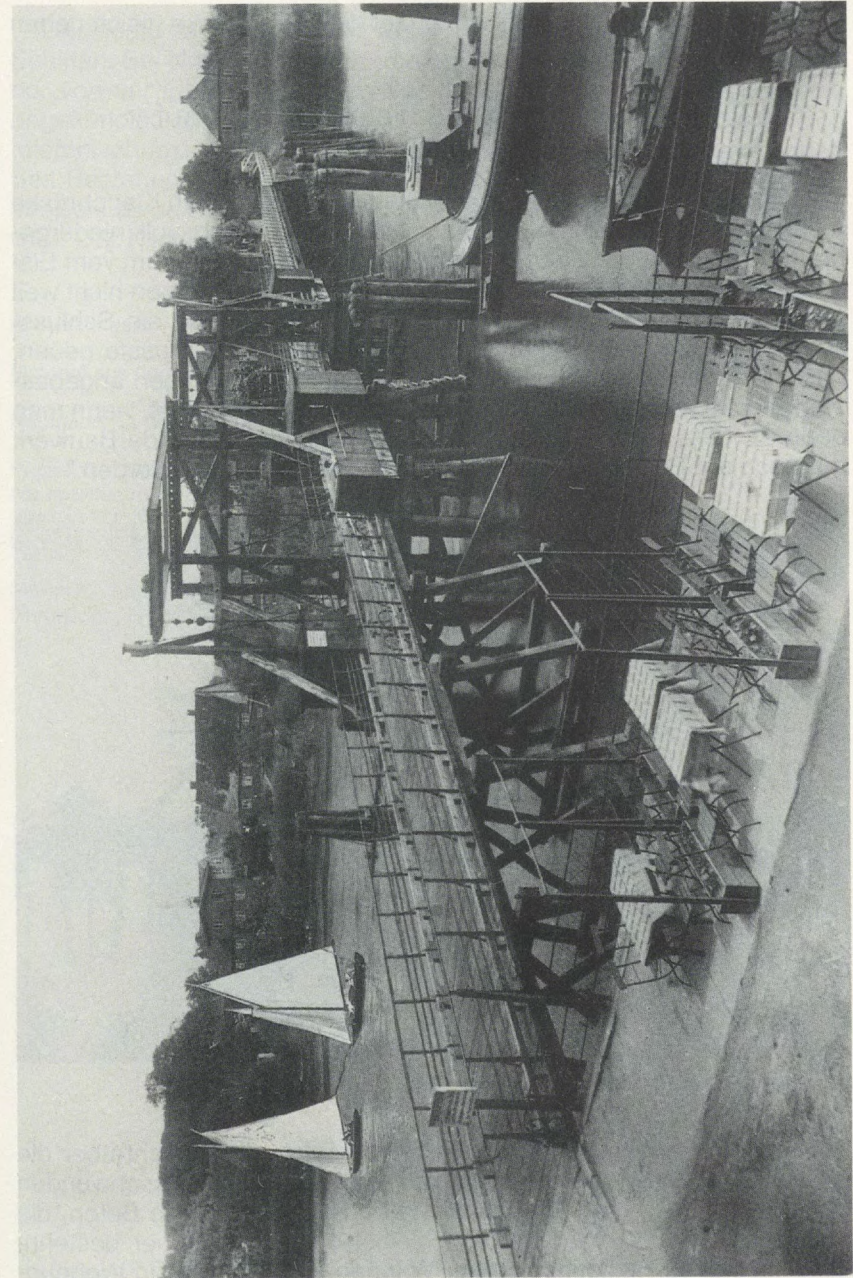
Die neue Klappbrücke wurde etwas nach Westen verlegt. Während die alte Brücke vom Brückenhaus an der linken Störseite geradewegs



Die Klappbrücke in Heiligenstedten (Foto: Edith Wischmann)



Die alte Brücke führte noch zum Friedhofszaun. Links die Gaststätte „Stadt Itzehoe“, heute steht dort das Ärztehaus. (Nach einem Aquarell von Hans Bohns, Huje)



Blick von der Gastwirtschaft „Stadt Itzehoe“ (Sammlung Herbert Karting)

in Richtung Friedhofszaun führte, endet die neue Brücke gleich neben dem heutigen Ärztehaus.

Ein wenig Wehmut bleibt - Elegie auf die Heiligenstedtener Brücke

Maren Wamser schreibt: „In das Stammbuch der alten Klappbrücke müsste man schreiben: 1627 vom schwedischen Kriegsvolk niedergebrannt, 1688 von der Sturmflut weggerissen, 1839 wiederum vom Eisgang demoliert. Die Daten der jüngsten Zerstörungen liegen nicht weit zurück. Nach dem Zusammenstoß im Juli 1966 wurde ein Schlussstrich unter die Geschichte der Brücke gezogen. Sie musste neuen, besseren, den heutigen verkehrstechnischen Bedingungen angepassten Brücke weichen. Ein wenig Wehmut bleibt. Zumindest, wenn man bedenkt, dass unsere Kinder dieses seltsam faszinierende Bauwerk nur noch auf Postkarten und Fotografien kennen lernen werden.“



(Sammlung Herbert Karting)

Hermann Ehlers aus Heiligenstedten schrieb ein Gedicht über die alte Holzklappbrücke, in dem es am Schluss heißt: „Verschwunden bist du für immer, man schaffte dich fort. Eine Brücke aus Beton, die steht jetzt dort. Als Wahrzeichen bleibst du jedoch immer bestehn; denn du bist im Heiligenstedtener Wappen zu sehn. Und in Wohnungen vieler Leute erscheinst du im Bilde noch heute.“

Die heute tägliche Schiffspassage besteht nur noch aus 8 – 10 Schiffen. Bei Niedrigwasser fahren kaum Schiffe hindurch. Die Ankunft der von der Elbe kommenden Schiffe wird schon vom Störspernwerk angekündigt, und die von Itzehoe kommenden Schiffe kündigen sich telefonisch an. Hupsignale wie einst werden nicht mehr angewendet. Seit Bestehen der neuen Brücke ist die Stör eine öffentliche Wasserstraße, so dass beim Brückendurchgang kein Obolus mehr erhoben wird. Der Klingelbeutel gehört der Vergangenheit an.

Anmerkungen:

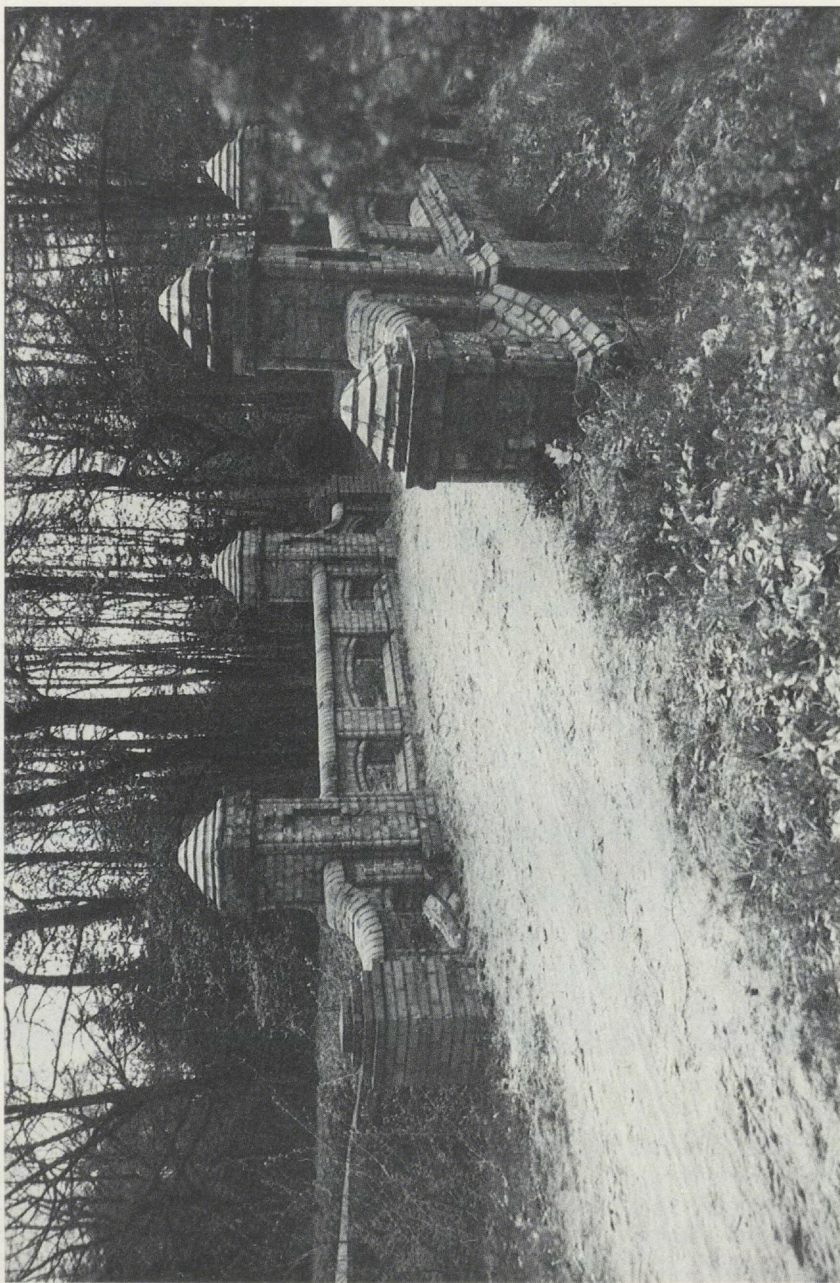
Material aus dem Stadt- und Kreisarchiv Itzehoe

Neumann, O. Manuskript über die Brücke von Heiligenstedten

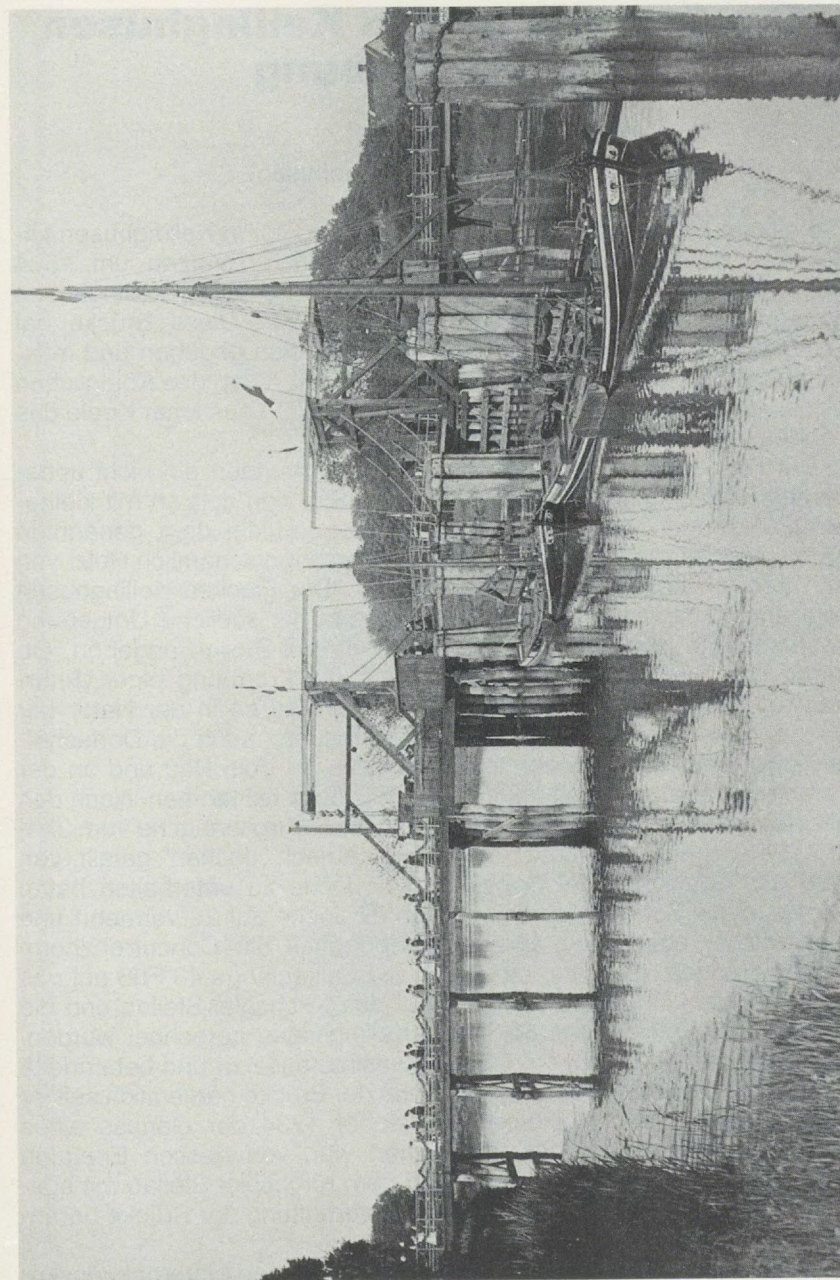
Papke, E.: „Heiligenstedten ein Kleinod an der Stör“ (1995)
(zu erhalten beim Bürgermeister in Heiligenstedten)

Echt, M.: „Die Krummendieks von der Bekau“; Wachholz-Verlag Neumünster (1993)

Papke E.: „Insten, Bauern und Barone“ (1988)
Chronik der Gemeinde Mehlbek (zu erhalten beim Amt Itzehoe-Land)



Malerische Brücke im Park von Gut Kleve (Foto: Edith Wischmann)



(Kreis und Stadtarchiv Itzehoe)

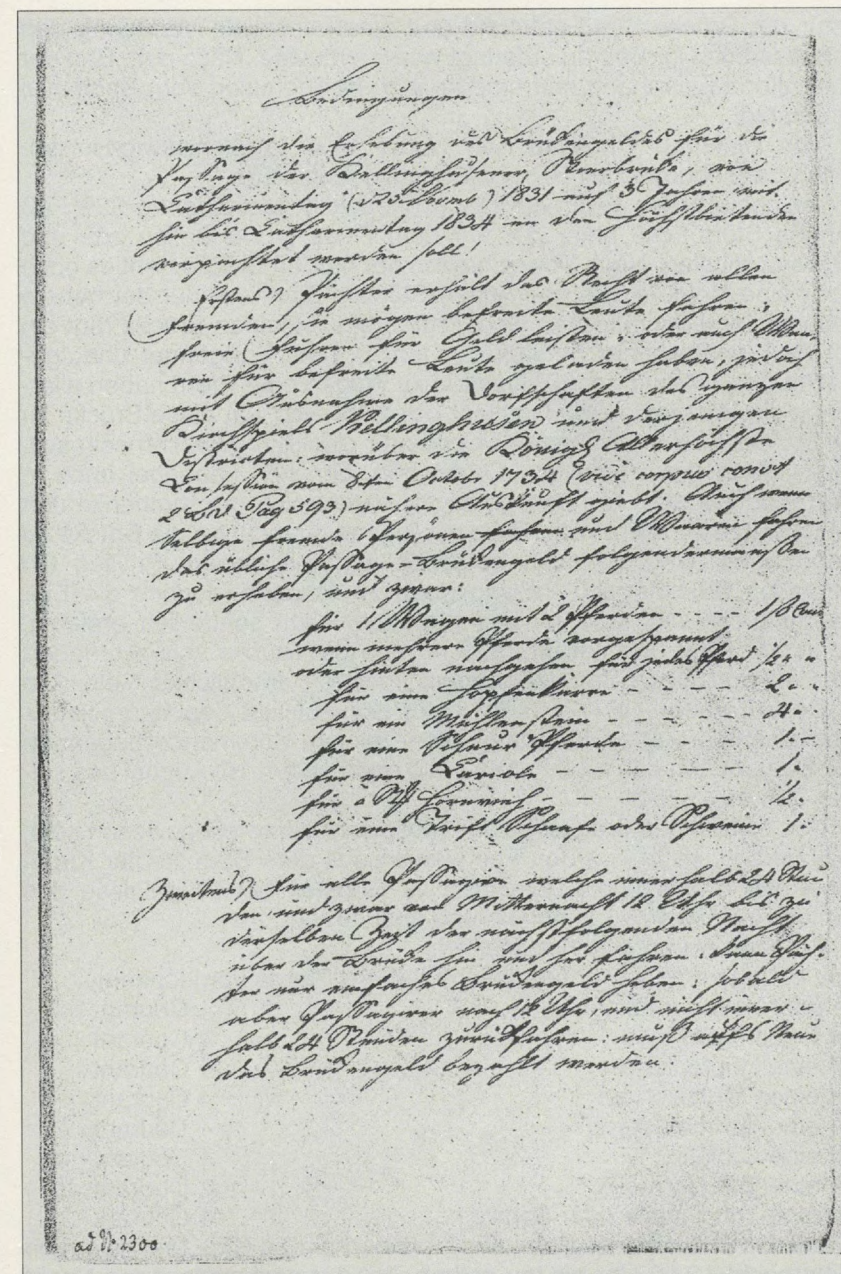
Die Störbrücken in Kellinghusen und Umgebung

von
Elke Dammann (Kellinghusen)

Die älteste Erwähnung einer Brücke über die Stör in Kellinghusen findet sich in der von dem Gelehrten Heinrich Rantzau um 1584 geschriebenen Descriptio Chers Cimbr., wo es heißt: Kellinghusen pontem publicum super storam stratus habet. Diese Brücke hat anscheinend dem Dorf Vorbrügge seinen Namen gegeben und müsste somit noch älter sein als das Dorf. Aus den Akten des Königlichen Ministeriums in Kopenhagen geht hervor (Auszug aus einer Kopie des Landesarchivs Schloss Gottorf):

Der Flecken Kellinghusen war im 17. Jahrhundert ein nicht unbedeutender Marktplatz geworden, ehe die Stör von dort an mit kleineren Fahrzeugen beschifft werden konnte und die dem genannten Kirchspiele angehörigen Dörfer ihr Haupterzeugnis, nämlich Holz, von dort aus am besten vermarkten konnten. Der Flecken Kellinghusen liegt am nördlichen Ufer der Stör, während die südliche Umgebung hauptsächlich den Kirchspielen Bramstedt und Stellau angehört. Ob daher das Bedürfnis des Marktverkehrs die Erbauung einer „Fuhrbrücke“ über die Stör unablässlich machte, lag es in der Natur der Sache, dass neben dem Kirchspiel Kellinghusen auch die Dorfschaften jener beiden angrenzenden Kirchspiele an dem Bau und an der demnächstigen Unterhaltung der neuen Brücke teilnahmen. Nach den ältesten Nachrichten aus dem Kellinghusener Kirchenbuche vom Jahre 1704 war die Teilnahme an der Brücke nach „Jochen“ geteilt, von dem das Landkirchspiel Bramstedt 5½ Joche zu unterhalten hatte. Später ist die Zahl der ursprünglichen 22 Joche auf 26 vermehrt und unter dieser oder einer anderen Gelegenheit die Concurrenznorm dahin verändert, dass von der 220 Fuß Brückenlänge 43 Fuß auf das Landkirchspiel Bramstedt, 18 Fuß auf das Kirchspiel Stellau und die übrigen 159 Fuß auf das Kirchspiel Kellinghusen gerechnet wurden. Jedenfalls fiel dem Letzteren das Hauptsinteresse zu und behandelte man die dortige Kirche als Eigentümerin der Brücke namentlich seit ihr durch Königl. Resolution vom 8. Oktober 1734 der Genuss eines bestimmten Brückengeldes zugesichert war, von dessen Erlegung dem Landkirchspiel Bramstedt und dem Kirchspiel Stellau mit spezieller Rücksicht auf ihre Stellung zur Unterhaltung der Brücke herangezogen wurden.

Im Laufe der Zeit hat die (Concurrenz?) zu den Unterhaltungskosten mehrfach Abänderungen erlitten, weil bei jeder größeren Repa-



Urkunde zum Brückenbau und den Hebesätzen

ratur der Brücke Streit entstand und durch spezielle Verfügung den Interessenten ihr Beitrag auferlegt werden musste. Nach dem Bau der Kiel-Altona-Eisenbahn entfremdete sich Kellinghusen vom Kirchspiel Bramstedt.“

Von Diakonus Christian Kuß wurde 1830 im Schleswig-Holsteinisch-Lauenburgischen Provinz-Bericht geschildert:

„er genießt den Blick von der schneeweiß gestrichenen 220 Fuß langen Störbrücke unter der auf dem Fluss große Bollen auf- und abwärts schiffen. Nach Überschreiten der großen Brücke geht es noch über eine kleinere, die über einen Störarm führt, der nur bei hohem Wasserstand durchflossen wird. Hinter dieser kleinen Brücke ragt ein rot-weiß gestrichener Schlagbaum empor, den Fußgänger unaufgehalten passieren können. Reisende zu Wagen oder Pferd haben allerdings ein Passagegeld zu zahlen! Um 1734 also war diese Brücke im Besitz der Kirche, die darüber nicht sehr glücklich gewesen sein soll, denn durch den damaligen Organisten, der sich nebenbei auch in allerhand anderen Berufen betätigte, hatten sich die Kirchenjuraten beschwatzen lassen, vom König ein Eigentumsrecht für die Brücke zu beantragen, was sie auch bekamen, um mit diesem Privileg ein gewisses Brückengeld (Passagegeld) zu erheben. Jedoch die Einnahmequelle war wohl für das Kirchspiel nicht sonderlich ergiebig, denn um 1760 und darauf 1823 musste die Brücke schon erneuert werden und diese Baumaßnahmen kosteten erhebliches Geld. Die letztere Erneuerung (1823) lief unter der Aufsicht des Baumeisters Michelsen sen. aus Glückstadt. Unter seinem Kommando begannen die Bauarbeiten im Frühjahr 1823 und endeten am 16. August des selben Jahres.

Das Heben des Brückengeldes muss sehr verzwickelt gewesen sein. Der Pächter hatte von den Fuhrwerken aus dem Bramstedter Kirchspiel das Passagegeld gesondert zu Gunsten der Wegekasse des Amtes Rendsburg zu sammeln und abzuführen.

Erhoben wurde folgendermaßen:

Für 1 Wagen mit 2 Pferden, wenn mehrere Pferde vorgespannt

— oder hinten nachgehen —

1 Courant

für jedes Pferd

¼ Courant

für eine Hopfenkarre

½ Courant

für einen Mühlenstein

4 Courant

für eine Schnur Pferde

1 Courant

für eine Cariole

1 Courant

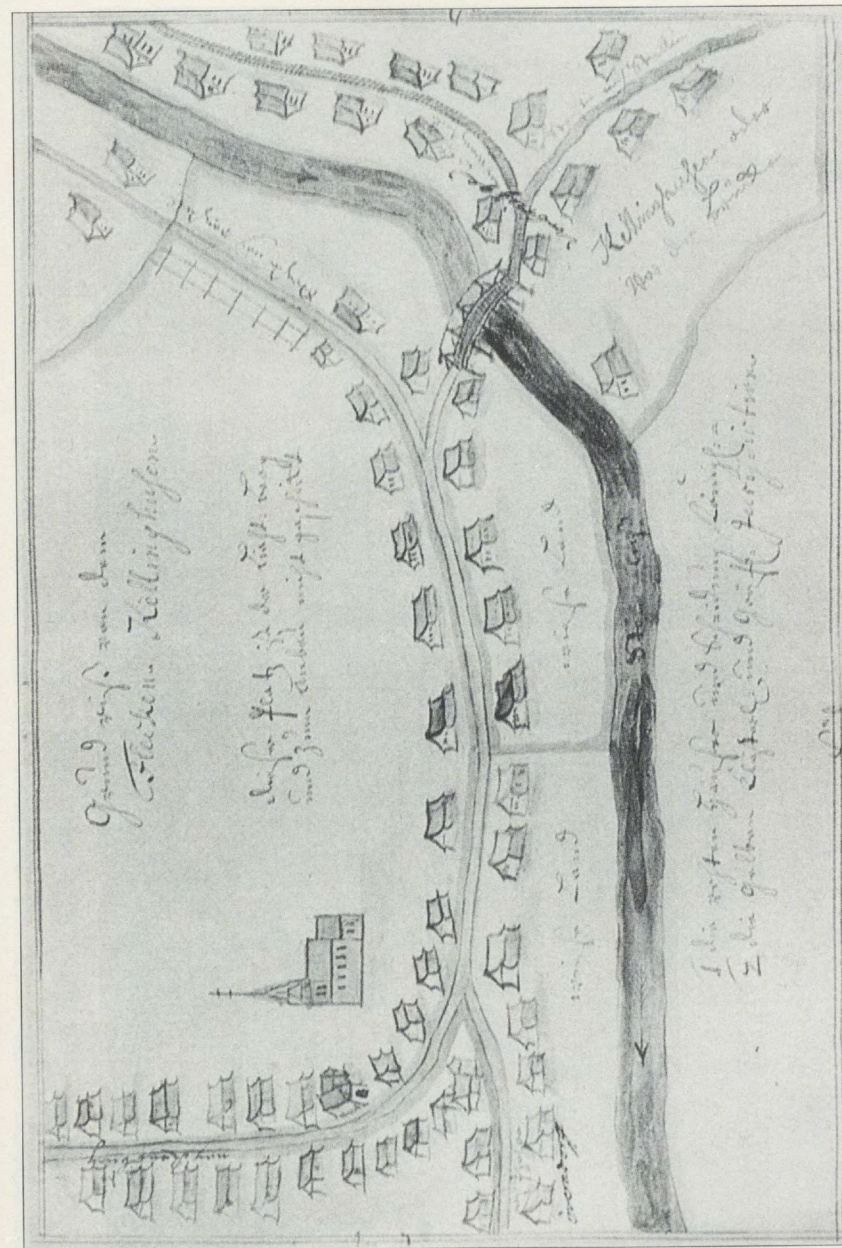
für eine Trift Hornvieh

¼ Courant

für eine Trift Schafe oder Schwein

1 Courant

zweitens für alle Passagiere, welche innerhalb 24 Std., und zwar von Mitternacht 12.00 Uhr bis zur selben Zeit der nächstfolgenden Nacht über die Brücke hin und her fahren — kann Pächter nur einfaches



Kellinghusen Grundriß um 1740 - genau zu erkennen - die damalige Brücke mit dem sogen. „Jochen“



Handgezeichnete Übersichtskarte von Kellinghusen sowie den Dörfern Overdorf und Vorbrügge um ca. 1740



Stör-Hochbrücke in Kellinghusen-Rensing (Foto: Edith Wischmann)

Brückengeld heben. Sobald aber Passagiere nach 12.00 Uhr und nicht innerhalb von 24 Stunden zurückfahren, muss aufs Neue das Brückengeld bezahlt werden.

Immer wieder versuchten die Kellinghusener Kirchenvertreter, sich von dieser unpassenden Brückenlast zu lösen. Das Angebot einer Abfindungssumme von 6000 Mark zur Übernahme der ganzen Brücke an das Amt Rendsburg scheiterte an den Bewohnern des Kirchspiels Kellinghusen, die sonst selber Brückengeld hätten zahlen müssen. Wann die Hebung von Brückengeld dann endlich aufhörte, kann nicht genau angegeben werden. Man vermutete nach der Eingliederung Schleswig-Holsteins in das Königreich Preußen bzw. nach der Bildung des Kreises Steinburg. 1897 übernahm Kellinghusen (seit 1877 Stadt) unverständlicherweise neben dem Lehmberg, Haupt- und Friedrichstraße auch die Störbrücke von der Provinz gegen eine Entschädigung von 27000 RM. Dieses Geld ging bei der Inflation verloren, größere Instandsetzungen an der Brücke waren jedoch unvermeidlich.

Der Eisenbahnbau Itzehoe-Wrist 1889 erforderte etliche Wegeveränderungen, wahrscheinlich ist damals eine neue Störbrücke gebaut worden. Jedenfalls wurde die kleine Brücke abgerissen und der Störarm zugeschüttet. Der einst so schöne Blick „stromaufwärts“ wurde nun durch die neue Eisenbahnbrücke getrübt. 1926 musste die Störbrücke durch seitliche Anbringung von Fußsteigen verbreitert werden. Auch die Fahrbahn (damals mit Bohlen belegt) wurde auf Wunsch der Firma Roß für die Tonschiffe höhergelegt. 1936 wurde die Straße von Itzehoe nach Wrist Reichsstraße“. Kellinghusen gab erleichtert die Lehmbergstraße, Hauptstraße und Friedrichstraße mit der Brücke unentgeltlich ab. Um 1949/1950 wurde die Störbrücke modernisiert. Am 24. Juli 1975 berichtet der „Stör-Bote“ über den Baubeginn der neuen Brücke im nächsten Monat. Die Vorbereitungen liefen bereits auf vollen Touren.

Rund eine Million DM waren für das Projekt veranschlagt. Weil die Brücke breiter werden sollte als die bereits bestehende, musste ein Teil der Parkplätze am damaligen „Altdeutschen Haus“ wefallen. Im August wurde als erstes eine Behelfsbrücke gebaut, die während der rund einjährigen Bauzeit den Verkehr über die Stör sicherte. Diese Behelfsbrücke hatte eine höhere Tragfähigkeit als die derzeitige, die für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 16 Tonnen zugelassen war. Die Behelfsbrücke konnte 24 Tonnen tragen. Die neue Brücke erhielt eine 7,50 m breite Fahrbahn und zwei Gehwege von je 2 m Breite.

Aus Richtung Wrist kommend beginnt heute die Auffahrtrampe bereits in Höhe Vorbrügger Straße. Besonders einige Einfahrten zu den rechts und links liegenden Grundstücken hatten damit ihre Schwierigkeiten. In der Ausgabe des „Stör-Boten“ vom 13. Oktober

1975 wird von einer „Meisterleistung der Ingenieurkunst“ berichtet. Geduldig, bei nächtlicher Kälte um den Gefrierpunkt, hatten etwa 200 — 300 Kellinghusener Bürger ausgeharrt, um mitzerleben, wie die alte tonnenschwere Störbrücke im Zuge der Bundesstraße 206 von Trossen gezogen - auf Schienen gleitend — reibungslos um einige Meter versetzt wurde. Bereits am nächsten Morgen konnten die ersten Fahrzeuge wieder passieren. Alles hatte wie „am Schnürchen“ geklappt. Dennoch waren die Tage der alten Störbrücke bereits gezählt. Voraussichtlich im August des kommenden Jahres, so hoffte es das Straßenbauamt in Itzehoe, würde die neue Brücke fertig sein. Am 11. September 1976 war denn auch kaum noch etwas von dem alten Bauwerk zu erkennen, abgesehen von einigen Betonbrocken an den Uferrändern.

Zu den Brücken im Kellinghusener Raum muss auch die „Hochbrücke“ über die Stör (östlich der heutigen Rensinger Seen) nach dem „Heisch“ gerechnet werden. Der Kellinghusener Verschönerungsverein brachte so viel Geld zusammen, dass diese Fußgängerbrücke nach dem Heisch — Naturschutzgebiet — 1908 vollendet wurde. Die Brücke musste hoch sein, um evtl. Bagger und Schiffe nicht zu behindern. Das Projekt wurde der Sicherheit halber mit Eisenträgern versehen. Trotz regnerischen Wetters würdigte man den Neubau am 22. November um 15.30 Uhr an Ort und Stelle. Der Gesamtbetrag betrug 1257,96 Mark an Baukosten.

Die „Lohbrücke“ wurde am 4.5.1974 freigegeben. (Die Autorin weiß aus Erzählungen ihres Vaters, dass man auch schon viel früher Behelfsübergänge über die Stör geschaffen hat, um schneller zu den Schützenveranstaltungen zu gelangen.

Die „grüne Brücke“, die Rosdorf über die Stör mit Störkathen als Straßenbrücke verbindet, wurde 1968 mit dem Holz der alten Heiligenstedtener Klappbrücke neu erbaut. Inzwischen ist auch diese Brücke erneuert worden.

Die Brücke über den Mühlenbek im Bereich Kellinghusen, Mühlenbeker Straße/Friedrichstraße, wurde im Zuge der Baumaßnahmen der Bundesstraße 206 ebenfalls erneuert und verbreitert. Über die Brücke von Grönhude nach Wittenbergen ist bereits vor einigen Jahren im Steinburger Jahrbuch berichtet worden.

Quellenhinweis

Mein Dank gilt dem Landesarchiv Schloss Gottorf, dem Bauamt Kellinghusen, dem Kreisarchiv in Itzehoe, dem Stadtarchiv Kellinghusen — Herrn Lüdemann weitere Quellen:

Steinburger Jahrbuch 1971 (Ernst Gripp)

Auszug aus „50 Jahre Stör-Bote“ 1918

Auszüge „Stör-Bote“ 1975 und 1976

Die Willenscharener Störbrücken von 1776 – 1990

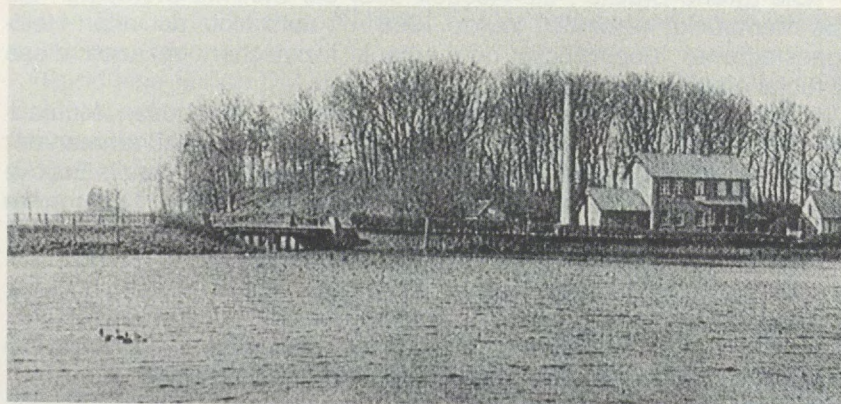
Ihre Geschichte und Bedeutung für das Dorf

Von
Kirsten Fölster (Willenscharen)

Die erste Brücke

Bis zum Jahre 1776 konnte man die Stör in Willenscharen nur durch eine Furt überqueren, sehr beschwerlich für die drei Hufner „vun düsse Siet Stör“ und die vier Hufner „vun anner Siet Stör“, die einen Teil ihrer Felder nur durch diese Furt erreichten. Im Winter und Frühjahr hatten die Bauern sehr oft mit hohem Wassergang zu kämpfen, der eine Passage durch die Furt unmöglich machte. Wie in der Einführung schon erwähnt, führte „der neue Transitweg“, auch „neue Landstrasse“ genannt und ein Abzweiger der Ochsendrift durch diese Furt.

Brücken	Reparaturen	Lebensdauer	Kosten
1. 1776 - 1795	nicht erwähnt	19 Jahre	1.094 M
2. 1795 - 1854		59 Jahre	
3. 1854 - 1929	1886/1904/1919	75 Jahre!	
4. 1929 - 1989	keine großen	60 Jahre	60.000 RM
5. 1990			2.400.000 DM



Die alte Holzbrücke mit Wallberg, Spritzenhaus und Meierei. Vorn im Bild die völlig überschwemmte große Wiese von Gripp um 1900. (Aus dem Zuchtbuch der „Rot-bunten-Holsteiner“)

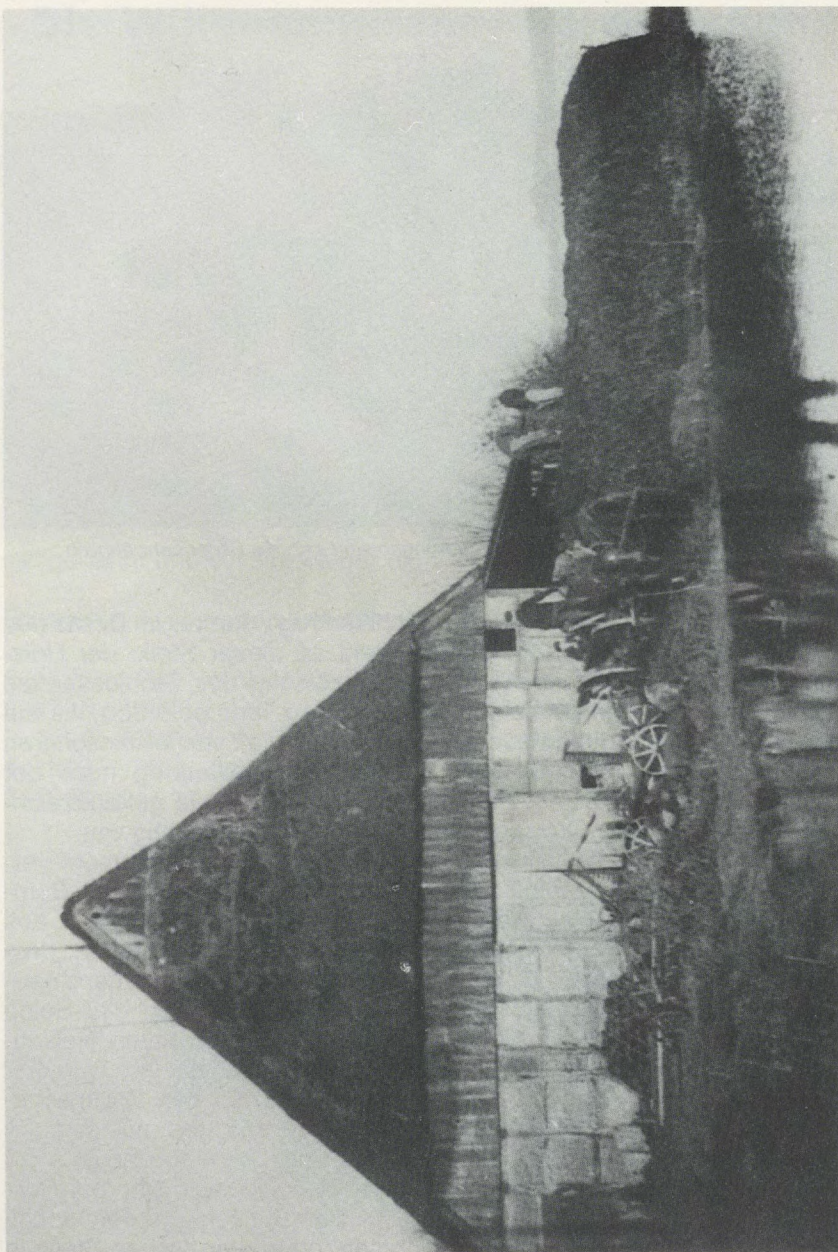


Der gleiche Blick 1991. Trotz der Erneuerungen sind sich die Bilder sehr ähnlich.

Die Furt befand sich beim „alten Schifferkrug“, damals im Besitz des Halbhufners Johann Harms. Heute steht an dieser Stelle der Holzschuppen von Hof Wallberg. Bei der Vertiefung des Störflussesbettes 1957 wurden hier große Balken und Steine zu Tage gefördert, die auf einen Störübergang hinwiesen. In dem Kartenblatt von Willenscharen aus dem Jahre 1872 ist links neben dem Schifferkrug noch der „gemeinschaftliche Tränkeplatz“ an der seichten Stelle gekennzeichnet, der auch für die Ochsendriften als Tränke sehr wichtig war.

Johann Harms, mit dessen Hufe das Schank- und Braurecht verbunden war, vertrieb seine Bier- und Essigprodukte bis nach Bornhöved, Preetz und Rumohr bei Kiel. Seine Rohware bezog er z. T. aus klösterlichen Gütern Ostholsteins. Der tüchtige Geschäftsmann, dessen Brauerei gut florierte, setzte sich sehr für den Bau einer „ganz neuen, noch nicht da gewesenen Brücke“ in Willenscharen ein. Seine Argumente: große Lebensgefahr im Winter für Dorfpassanten, Reisende und Transportgespanne, die z.T. von 16 Pferden gezogen wurden.

1773 begann ein reger Schriftverkehr zwischen den Willenscharenern, der königl. Regierung in Kopenhagen und dem zuständigen Amtshaus Rendsburg. Die königl. Regierung befindet, daß auf 5/4 Meilen 4 Brücken genug seien: „eine bei Kellinghusen, eine bei Rosdorff, eine bei Sardelhusen und eine bei Bünzen. In den sechs Wochen, in denen die Stör an der breiten, aber sehr flachen Stelle in Willenscharen nicht passiert werden könne, müsse der Umweg über Bünzen genommen werden.“



Die Furt durch die Stör war unmittelbar am „Schifferkrug“. Hier an der noch unbegrabten Stör um 1900.

Johann Harms erbot sich schließlich für die 80 Fuß lange Brücke das Holzmaterial im Werte von 1094 Reichstalern zu liefern, mit seinen Dorfnachbarn Sand für den 160 Fuß langen Damm aufzufahren unter Mithilfe der Brokstedter, „die auch viel Fuhrwerk über die Stör hätten.“ Für das Steinpflaster solle das Amt Rendsburg aufkommen. Als Gegenleistung forderte Harms das Recht, den damals üblichen Brückenzoll zu kassieren: pro Pferd einen Sechsling. (1 Reichstaler=96 Sechslinge, eine Kuh kostete um 1750 ca. 12 Reichstaler). Willensharener und Fußgänger sollten vom Brückenzoll befreit werden.

1776 fand man eine gemeinsame Lösung: die Regierung lieferte das Material, das Amt Rendsburg trug die Baukosten und Willenscharen leistete Hand- und Spanndienste. Die erste Brücke wurde gebaut.

Die zweite Brücke

Im Februar des Jahres 1795 zerstörte Hochwasser mit starkem Eisgang, Folge eines schneereichen Winters, die neue Brücke fast völlig. Erneut gab es einen Schriftwechsel mit Kopenhagen im Streit, wer die Wiederaufbaukosten der Brücke zu tragen hätte. Johann Harms und Harm Fölster schrieben mit der ihnen eigenen diplomatischen Bauernschläue einen Brief im Namen der ganzen Dorfschaft an die königl. Regierung in Kopenhagen, der hier wörtlich wiedergegeben werden soll:

Supplicatum Wildenscharen, den 8ten May 1795,
die sämtlichen Eingeseßenen eben beregter
Ortschaft Johann Harms, Harm Fölster et cons:
bitten alluntertänigst um allergnädigste
Verfügung zur schleunigsten Instandsetzung der
Stöer-Brücke zu Wildenscharen.

An Seine Königl. Mayestät.

„Die plötzliche Aufdauung des häufig im abgewichenen Winter gefallenen Schnees, welche zu Anfange des Februar-Monats d.J. eintrat, und das daher entstandene viele Wasser, brachten in den Stöer-Fluß einen gar fürchterlichen Eisgang zu Wege. Die hieselbst über die Stöer gehende Brücke konnte gegen das Eis nicht halten. Ein Theil derselben stürzte ein und es hielt schwer, nur noch den übrigen Theil zu retten.

So viel es Möglichkeit war, befeßtigten wir den ausgerißenen Theil der Brücke in so weit wieder, daß mit einiger Gefahr die Passage aditum darüber gehen könnte. Es wurde kurz nachher vom beikommenden Official, dem Hausvoigt Meyer, eine Besichtigung über den an gedachter Brücke entstandenen Schaden gehalten, und seit der

④ 9. April 1773!

ad Lit. B.

Brückeng.

Nun ich nachfolgende Brückeng. zu einer über die Wör in Willen.
schon zu erbauenden neuen Brücke von 80 Fuß Länge, oder 8 Fuß 8 Zoll
und 1 Fuß von 16 Fuß weit, und 14 Fuß hoch, oben mit einem Stein
Pflaster belegt.

8 Stück d. 16 Fuß lang, auf 10 Fuß 12 Zoll d. 1 Fuß 5 Zoll, oder d. 1 Fuß 5 Zoll = 40 ft.	
8 do. d. 14 Fuß lang, auf 12 Fuß 12 Zoll d. 1 Fuß 5 Zoll = 44	
8 do. d. 16 Fuß lang, auf 14 Fuß 12 Zoll d. 1 Fuß 6 Zoll = 48	
8 do. d. 22 Fuß lang, auf 16 Fuß 12 Zoll d. 1 Fuß 7 Zoll = 56	
8 do. zum Fußboden d. 24 Fuß lang, auf 18 Fuß 12 Zoll d. 1 Fuß 8 Zoll = 64	
8 do. zum Aufgang d. 14 Fuß lang, auf 8 Fuß 10 Zoll d. 1 Fuß 4 Zoll = 32	
8 do. zu do. d. 13 Fuß lang, auf 7 Fuß 10 Zoll d. 1 Fuß 3 Zoll = 30	
10 Fußboden d. 17 Fuß 12 Zoll d. 1 Fuß 8 Zoll = 80	
16 Kisten d. 17 Fuß 12 Zoll d. 1 Fuß 6 Zoll = 96	
4 do. d. 17 Fuß 12 Zoll und 6 Zoll gebogen d. 1 Fuß 6 Zoll = 24	
8 do. zum Aufgangswand, d. 17 Fuß 6 Zoll und d. 1 Fuß 4 Zoll 8 Zoll = 36	
2 do. zu do. d. 17 Fuß 6 Zoll und 6 Zoll gebogen d. 1 Fuß 5 Zoll = 10	
56 do. Kisten, 12 Fuß 4 Zoll d. 1 Fuß 6 Zoll, oder 84 do. d. 12 Zoll = 273	
10 do. zum Aufgang, d. 14 Fuß 3 Zoll d. 1 Fuß 4 Zoll = 35	
16 do. zu do. d. 18 Fuß 3 Zoll d. 1 Fuß 4 Zoll = 72	

an Ringelgold

8 Stück d. 18 Fuß 6 Zoll d. 1 Fuß 3 Zoll = 27	
2 Stück d. 18 Fuß 6 Zoll, 6 Zoll gebogen d. 3 1/2 Zoll = 7. 14	
22 do. d. 18 Fuß 6 Zoll d. 1 Fuß 1 Zoll = 22	
20 do. d. 18 Fuß 6 Zoll d. 1 Fuß = 20	
20 do. d. 4 Fuß 6 Zoll d. 1 Fuß 12 Zoll = 15	
12 do. d. 16 Fuß 6 Zoll d. 1 Fuß 3 Zoll = 36	
10 do. d. 17 Fuß 6 Zoll d. 1 Fuß 2 1/2 Zoll = 26. 9	

Summa = 1094 ft 7 1/2

Kostenzusammenstellung für die erste Brücke

Carl. Friedr. Ludwig.
Hofrath. 3. März 1773
Magen.

SS

Allerdurchlauchtigster Erbmächtigster
König,
Allergnädigster Erb. König und Herr!

Die Niederschreibung der durch den
gang der vorigen Winter abgewissenen
Kostens Brücken zu Willenhausen ist den
Gegenwartigen desjährigen Gesandten, insonder
den Könige Mayt. mittelst Signatur
Allerhöchstseiner kaiserlichen Majestät
am 19ten Mai d. hiesigen Hauptstadt
bevorstand zu nebst dem gerathet haben.
Obwohl nun der Sach d. hiesigen nach zu
= fall

per. in fance: d. 12 Jun. 1773 2484

Das Bittgesuch wird mit einem Anschreiben an den dänischen König weitergeleitet

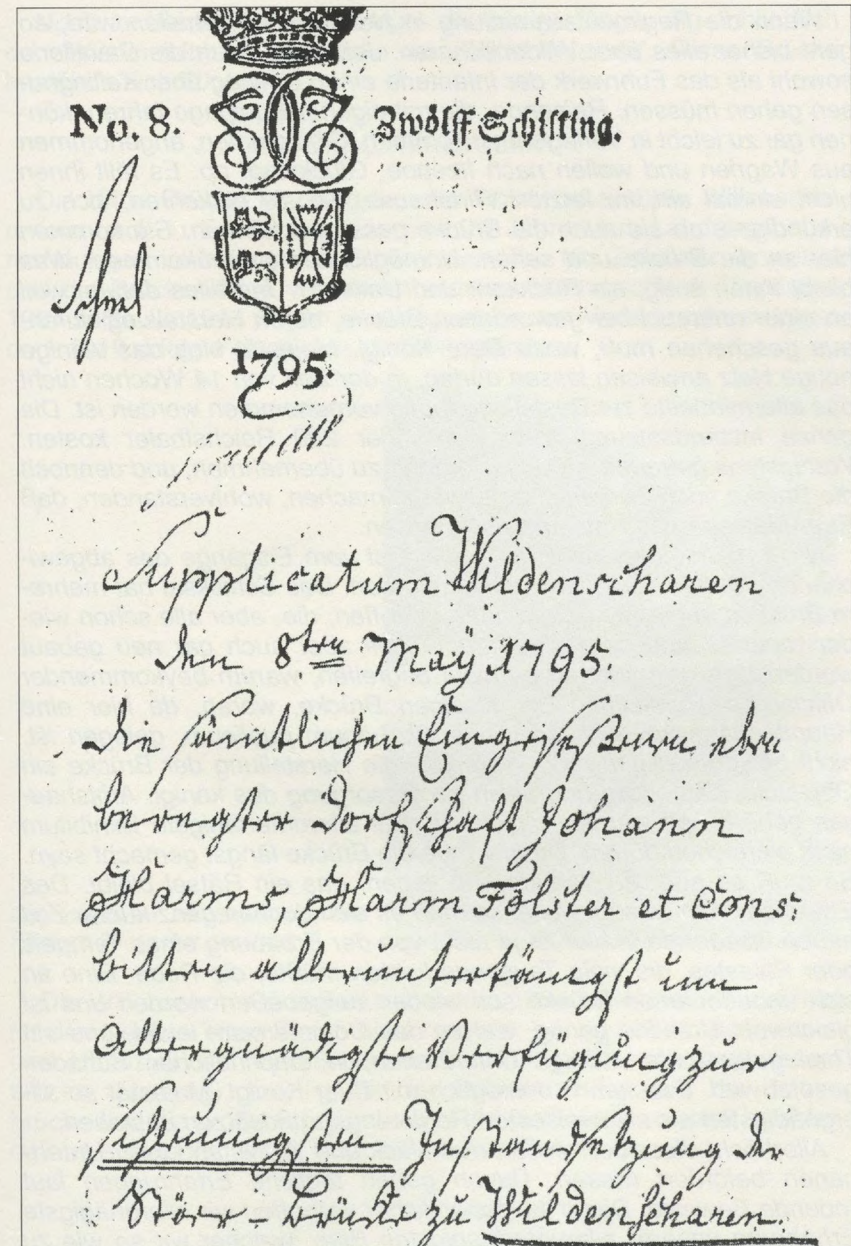
ganzen vierteljährigen Zeit ist dann auch weiter nicht das Geringste an der Brücke zur Wiederherstellung des Schadens paßiert und vorgenommen worden.

Eine zwote Besichtigung wurde vor einigen Tagen wiederum von dem Herrn Kammerherrn und Amtmann von Schlanbusch und gedachtem Officialen gehalten. Aus demjenigen aber, was wir in Termino solcher Besichtigung und nachher vernehmen konnten, müssen wir sehr begründet besorgen, daß die wirkliche Herstellung der Brücke sobald noch nicht beschafft werden dürfte. Da aber uns und dem ganzen gemeinen Wesen äußerst daran gelegen ist, daß die Brücke quaest: wiederum schleunig hergestellt werde, so wagen wir den Schritt gerade ad Thronum majestätis, und bitten allertiefniedrigst, um allerhöchste Verfügung zur schleunigsten Instandsetzung der Stöer-Brücke hieselbst.

Unsere Gründe dazu sind sehr triftig. Euer Königl. Majestät tragen wir sie alleruntertänigst in aller Kürze vor. Es ist kein Tag, an dem wir ohne den Gebrauch der Brücke seyn können. Wir sind Hausleute. Der größte Theil unserer Ländereyen, wovon wir leben, unsere Abgifte leisten und subhistieren sollen, liegt jenseits der Stöer-Brücke. Kein Fuder Düngung können wir auf unser Land bringen und überhaupt keine Bestellung desselben anders, als mit der größten Gefahr, ein Unglück an Menschen, Pferden, Wagen, Pflügen oder Eggen zu erleben, vornehmen.

Ehe noch die Brücke da war, konnten wir durch das Wasser fahren. Itzt aber ist das Unmöglichkeit. Wir müssen durchaus über die Brücke. Wie bald tritt die Zeit der Heuernte ein! Was sollten wir anfangen, wenn dann die Brücke noch nicht völlig hergestellt wäre? So, wie sie itzt ist, kann kein Fuder Heu, und überall kein Wagen mit Sicherheit und ohne große Gefahr eines zu erlebenden Unglücks darüber gehen. Die Brücke quaest: hat uns, wie sie angelegt wurde, vieles gekostet. Die Beförderung des Commercii auf der neuen Landstrasse, auch neuer Thransitweg genannt, war das hauptsächlichste Augenmerk, warum sie gebaut wurde. Euer Königl. Majestät gaben das Holz dazu, das Amt Rendsburg lies bauen und wir lieferten Fuhren und Handdienste.

Das commercium über Wildenscharen ist itzt ganz gehemmt: die bedeutende Passage zwischen Itzehoe, Neumünster und so weiter nach Plöen pp geht itzt durch einen artigen Umweg über Kellinghusen. Keiner kann, so wie die Brücke hier ist, darüber fahren. Jede Woche fährt ein Frachtfuhrmann von Neumünster nach Itzehoe. Auch der muß den Umweg über Kellinghusen machen. Ich, der mitsupplicierende Johann Harms leide entbehrllich an der Hauswahrung, ich führe einen nicht unbedeutenden Kornhandel, und fühle in demselben es sehr stark, daß keine ordentliche Passage über die Brücke geht.



Eine Schriftprobe des Gesuches der Willenscharener Bauern um Wiederherstellung der Störbrücke vom 8. Mai 1795

Wenn die Regimentssammlung in Neumünster gehalten wird, so geht bisher alles über Wildenscharen. Jetzt wird auch die Cavallerie sowohl als das Fuhrwerk der Infanterie einen Umweg über Kellinghusen gehen müssen. Reisende, die mit eigener Equipage fahren, können gar zu leicht in Verlegenheit kommen. Sie kommen, angenommen aus Wagrien und wollen nach Itzehoe, Glückstadt pp. Es fällt ihnen nicht einmal ein, im letzten Wirtshause, wo sie einkehren, sich zu erkundigen, ob sie auch die Brücke passieren können. Sie kommen hier an die Brücke und sehen, Unmöglichkeit überzukommen. Was bleibt ihnen übrig, als Rückkehr und Umweg? Und alles darum, weil an einer unbrauchbar gewordenen Brücke, deren Herstellung durchaus geschehen muß, wozu Dero Königl. Majestät blos das wenige nötige Holz anweisen lassen dürfen, in der Zeit von 14 Wochen nicht das allermindeste zur Bestellung thätig vorgenommen worden ist. Die ganze Instandsetzung kann nicht über 200 Reichsthaler kosten. Wenigstens getrauen wir uns, sie dafür zu übernehmen, und dennoch die Brücke noch zwei Fächer länger zumachen, wohlverstanden, daß Euer Majestät das Holz anweisen lassen.

Nicht die hiesige Störbrücke allein ist vom Eisgange des abgewichenen Winters zum Theil ruiniert worden. Das Schicksal hat mehrere Brücken in hiesigen Gegenden getroffen, die aber alle schon wieder repariert und hergestellt, zum Theil aber auch gar neu gebaut worden sind. Wir können es nicht begreifen, warum beykommender Official die Herstellung der hiesigen Brücke, woran, da hier eine Hauptlandstrasse geht, so vieles, ob bonum publicum, gelegen ist, nicht bewerkstelligen läßt. Wäre sie, die Herstellung der Brücke ein Objectum, das einzig und allein zur Besorgung des königl. Amtshauses gehörte, so würden wir gewiß dies alleruntertänigste Exhibitum nicht einreichen dürfen. Dann würde die Brücke längst gemacht seyn. So muß es aber an irgendetwas liegen, das ein Rätsel bleibt. Das Etwas sey nun was es wolle; so muß es sich doch in ganz kurzer Zeit heben lassen: denn hier ist ja nicht von der Erbauung eines Tempels oder Palastes, die viele Tausende kosten müßte, die Rede. Eine an sich unbedeutende Brücke soll wieder ausgebeßert werden und ist gleichwohl Ursache genug, warum das commercium leidet, und ein Theil gutgesinnter Königl. Unterthanen, in empfindlichen Schaden gesetzt wird. Das kann unmöglich mit Euer Königl. Majestät so allernädigsten als allerweisesten Regierungsgrundsätzen bestehen.

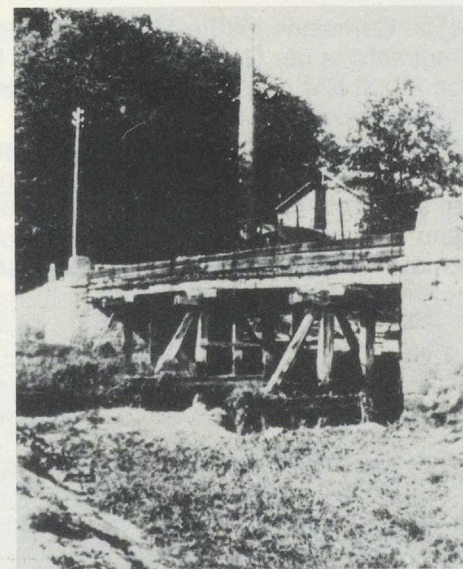
Allerhöchst dieselben wollen nur Glück und Wohlstand ihrer Untertanen befördert wissen. Davon geben tägliche Erfahrungen laut redende Beweise. Desto zuversichtlicher verhoffen wir allernädigste Erhöhung unserer allerunterthänigsten Bitte, welcher wir so wie zu Anfange dieses geschehen hierüber allerdemütigst inhaerieren.

Reimer Dierks, als Kontipirent und im Auftrage der Supplikanten“.

Noch im Jahr 1795 genehmigte die königl. Regierung schließlich den Wiederaufbau der Brücke zu „Wildenscharen“. Diese Brücke bewährte sich 60 Jahre!

Die dritte Brücke

Die dritte Brücke ist die gute, alte Holzbrücke, alten Willenscharenern noch in Erinnerung. Sie hielt 75 Jahre. Aus Landabgabeberechnungen ist bekannt, daß bei ihrem Bau die Zufahrten erweitert und die Brückenlänge vergrößert wurden. Nach größerer Reparatur 1904 sollte sie 1913 wegen Baufälligkeit für den Verkehr gesperrt werden. 1919 erfolgte noch eine große Reparatur.



Die Holzbrücke mit der Meierei von Fölster's Wiese aus gesehen

Die Willenscharenener ließen sich schon 1904 einen Kostenanschlag für den Neubau einer Steinbrücke machen: ca. 20.000 M. Doch durch den Unterhalt von vier Brücken: die Klußbrücke, die Diekwiesenbrücke (Lüttbrüg), anteilig mit der Gemeinde Arpsdorf die Bullenbrücke und die große Störbrücke war die Gemeinde so stark belastet, daß es schwerfiel, einen Neubau durchzuführen.

Die vierte Brücke

Die Brückenbaufirma Ebert aus Quedlinburg bekam endlich 1928 den Auftrag für ca. 60.000 M. die Brücke, eine moderne freitragende

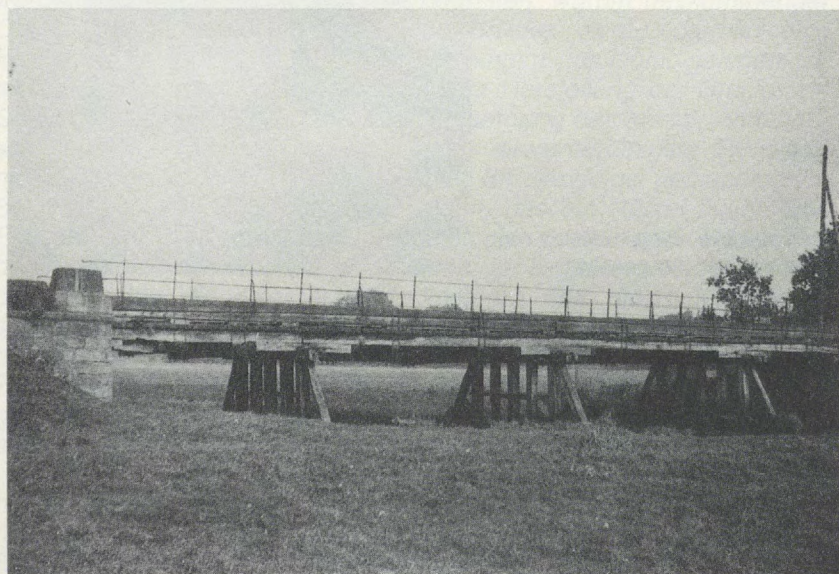
Eisenbetonkonstruktion, zu bauen. Landrat Göppert aus Itzehoe verhalf den Willenscharenern durch einen Vertrag mit dem preußischen Staat, einen gangbaren Weg für die Finanzierung zu finden. Er überreichte dem Bürgermeister Claus Harms zum Dank für gute Zusammenarbeit ein Bild der alten Holzbrücke mit Widmung.

Die Kostenverteilung:

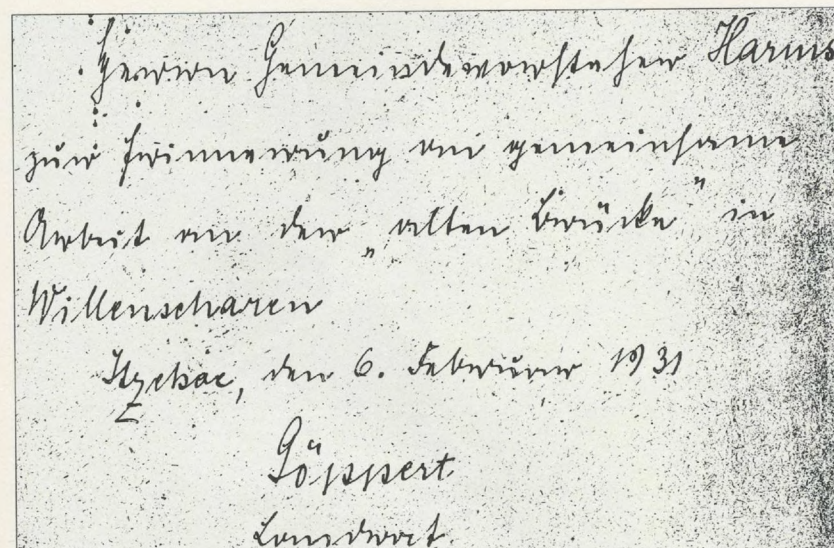
Brückenbau	55.984,73 RM
Anschlußgeländer	531,25 RM
Gesamt	56.515,98 RM

Die Gemeinde mußte 1/7 der Baukosten tragen, 7.997,81 RM. Der Staat schoss der Gemeinde für diesen Betrag eine Ablössungssumme von 8.000 RM vor. Den überzahlten Betrag von 2,19 RM musste die Gemeinde zurückzahlen!

Für die Brücke wurde im Kostenvoranschlag eine Lebensdauer für ca. 60 Jahre angegeben, für das Geländer sogar 100 Jahre. Und sie hat auch solange ohne große Reparaturen gehalten. Eine lange Zeit, denn wer rechnete damals schon mit einem so starken Verkehrsaufkommen! Da sei nur die ständig wachsende PS Zahl in der Landwirt-



Dieses eindrucksvolle Bild der 75 Jahre alten Brücke schenkte der Landrat Göppert dem Gemeindevorsteher Harms als Erinnerung mit folgender Widmung



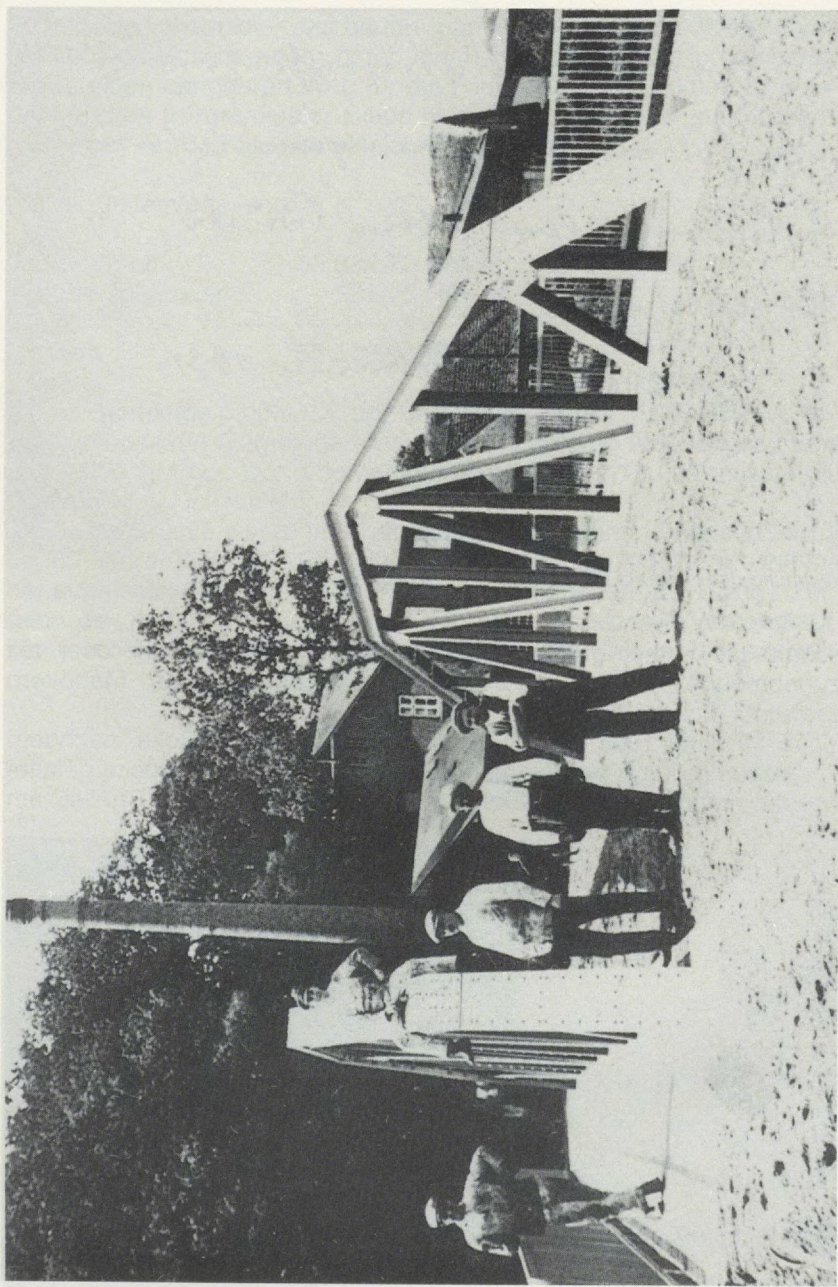
Widmung des Landrats Göppert auf der Rückseite des Bildes

schaft, die immer größere Tonnage im Transportverkehr oder die zunehmende Stärke motorisierter Streitkräfte in den Manövern erwähnt.

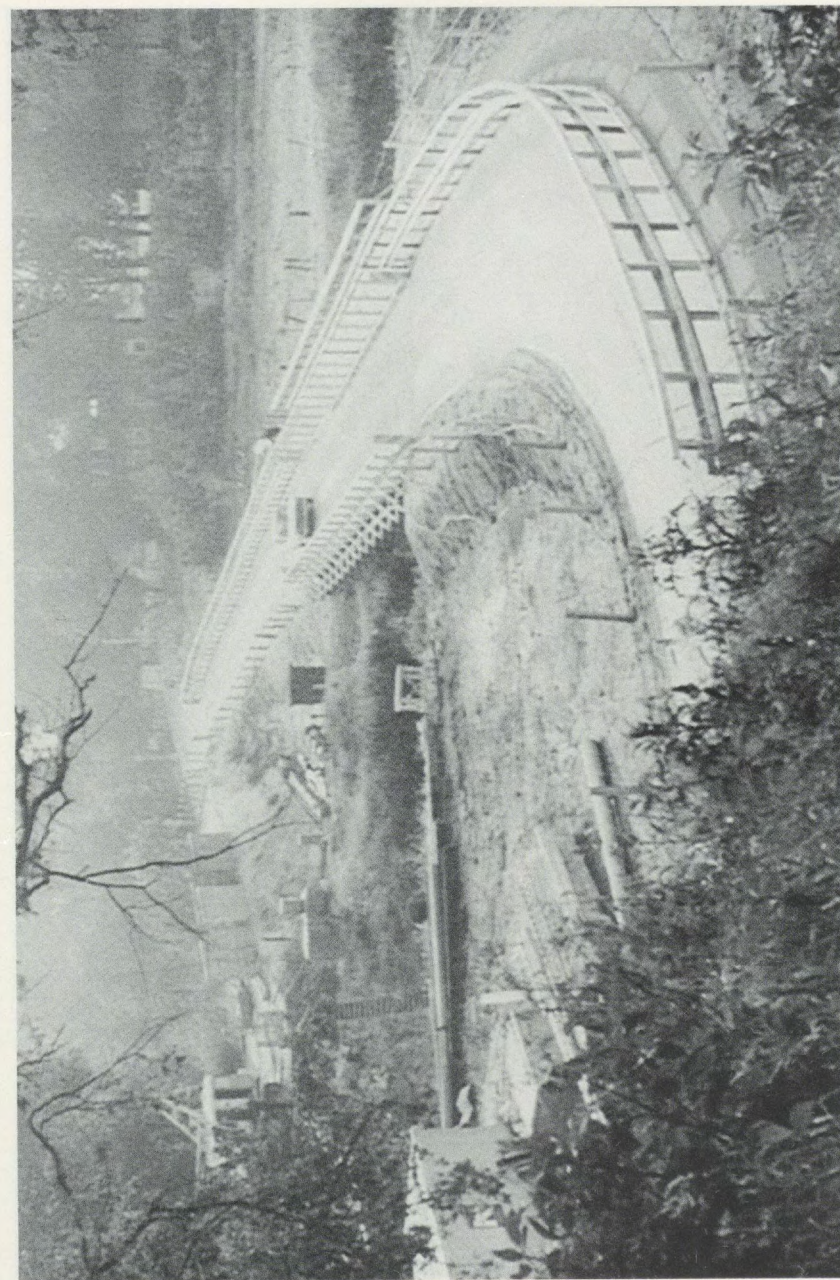
Ab 19. Juni 1989 begann der Abriss der Bogenbrücke, nachdem der Verkehr, durch Ampeln geregelt, über eine Behelfsbrücke geleitet werden konnte. Die Wallbergschützen bereiteten der Brücke am



Das leitende Team der Brückenbaufirma Ebert aus Quedlinburg



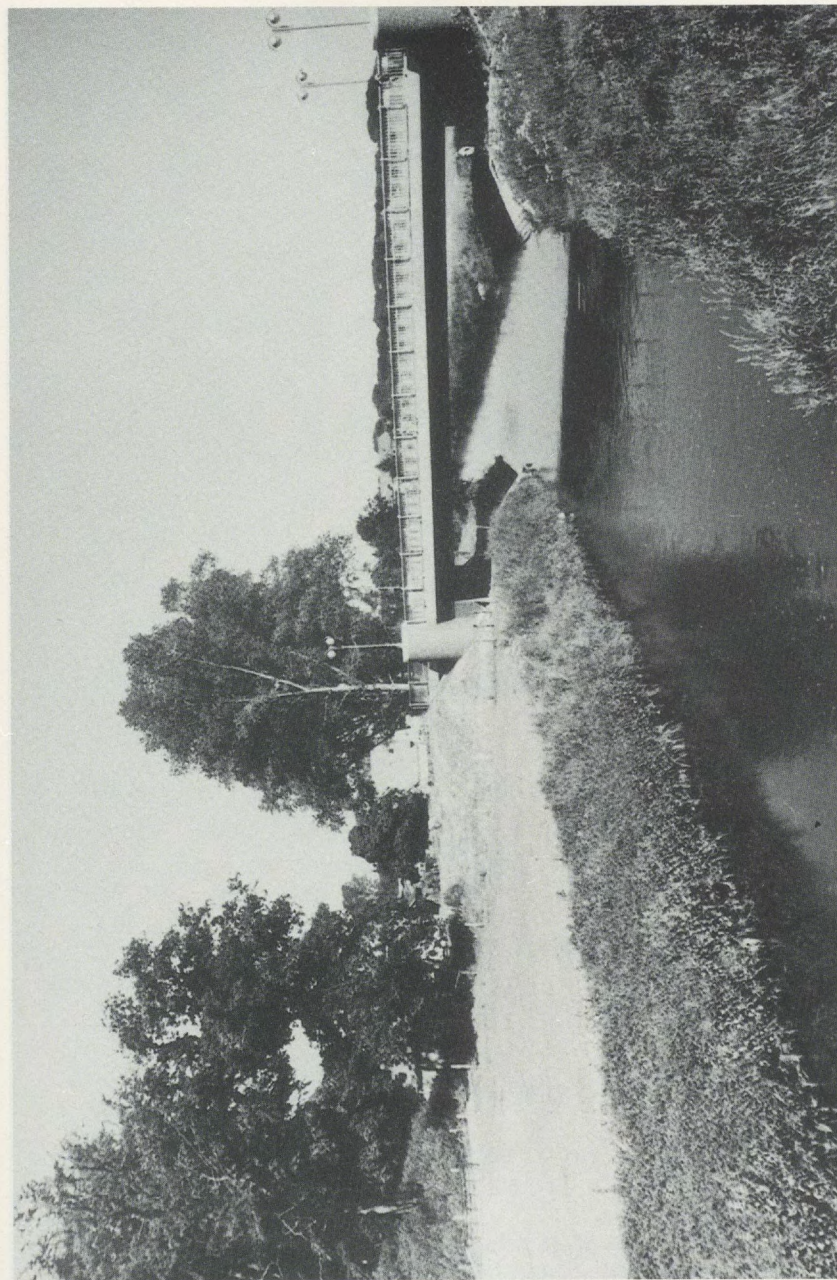
Die Brücke ist fertig. Maler Filter hat sie gestrichen. Frühjahr 1929.



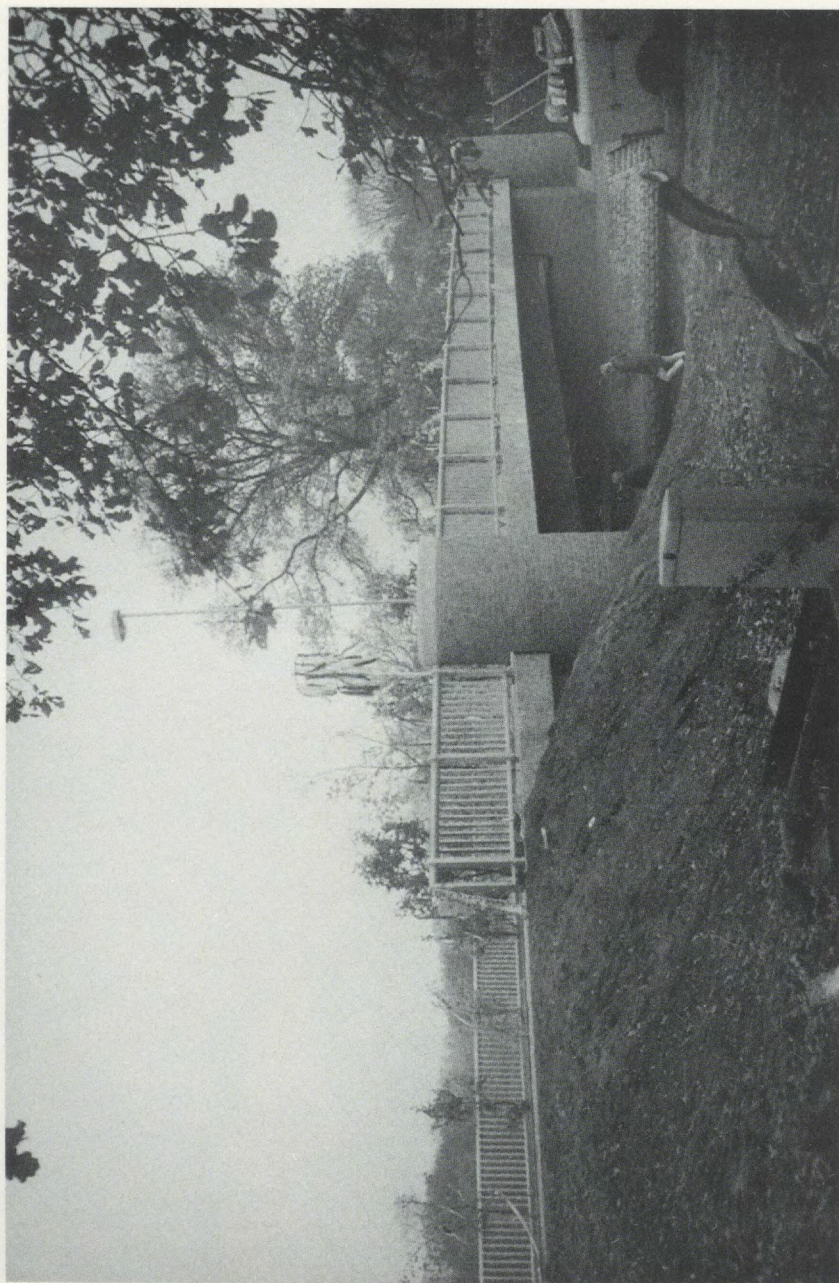
Die Behelfsbrücke von 1989 über die Stör vom Wallberg gesehen



Die Brücke geschmückt für den Reichstag 1933



Die neue Brücke ist fertig ...



...und wird für das Brückenfest geschmückt (Foto: Kirsten Fölster)

Abend vor dem Abriss einen gelungenen Abschied, nach dem sie sie gebührend geschmückt hatten.

Höhepunkt: Der Vorsitzende des Vereins, Karl Smolka, hält hoch oben auf der Brücke stehend, eine bewegte Abschiedsrede.

Hier wörtlich:

*Süßlich Johr is dat nun her,
siet ik dat Willnschorner Schmuckstück weer.
För den Wallbarg weer Geld dor -
und ik dreeg jetzt den Truerfloor - !
Ik mut nun wieken, so leed mi dat deiht, -
de eene kümmt, de anner geiht -
Ji, leeve Willnschörner hevt mi leev hat,*

*dat hev ik markt.
De Gemeen hett kämpft üm jede Mark.*

*Door is so manch een Panzer, LKW, PKW, Fohrrad, Trecker un Peer-
gespann över mi rollt!*

*Nun segt de hoogen Herren: „Du kannst nich mehr, du büst nun old!“
Wat ik all erdrägen möß in de langen Johrn,
in de Dörpschronik könnt ji dat erfohrn.*

*Veele vun ju, de hüt hier sünd,
hev ik belevt, as se noch Kind.
Ji hevt mi upnohm in ju Wappen,
nu kümmt de Schniedbrenner, de schall mi kappen!
De Schüttenvereen, so ganz spontan,
rückt hier nu mit ne Girlande an.
Un de Fähnchen an dat Geländer,
de güstern noch schmückten eer Fohrradständer.*

*Un ünner mi hendürch is schwommen so manches Boot, Forell, Heek,
Neegenooogen un Ool,
dat is nu vörbi för allemool!*

*Nu nehmt wi Avschied mit ne hooge Wooderfontän,
mi deiht dat weh, seht ji min Trään?
Gern weer ik noch süßlich Johr bi ju bleven,
doch Ihr wollt es, ich soll nicht länger leben!*

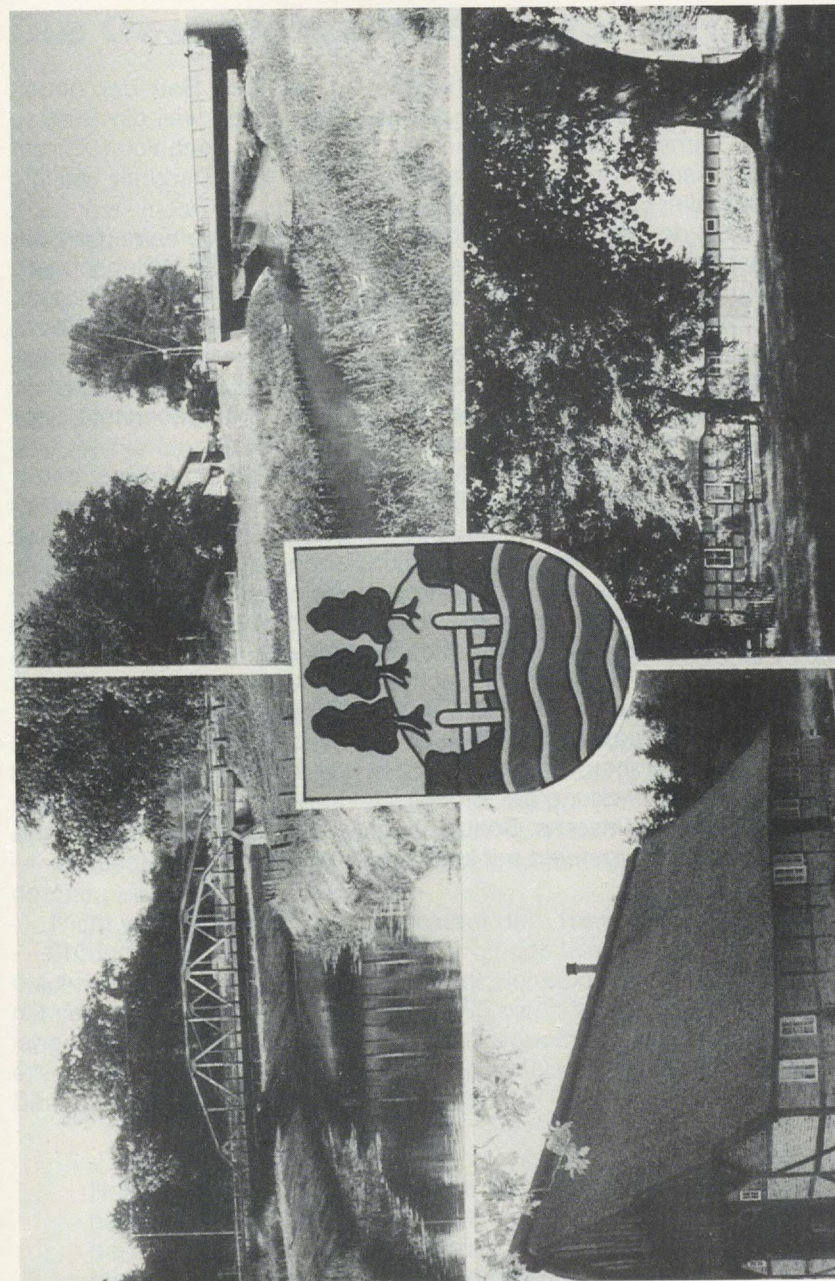
Die Feuerwehr ließ eine hohe Wasserfontäne in den Himmel brausen und die Tränen der Brücke tropften aus einer Sektflasche in die Stör. Der Schützenverein berichtet mehr über das Fest.



Auf der Stör mit der neuen Brücke und Meierei



Morgenansicht der Bogenbrücke



Willensharener Ansichtskarte mit Brückenbildern

Die fünfte Brücke

Die Gemeinde Willenscharen hatte es mit dem Bau der neuen Brücke sehr viel leichter als mit den Brücken zuvor, weil die Strasse von Bad Bramstedt über Willenscharen nach Rade noch vor 1933 zur Landesstrasse erster Ordnung erklärt worden war. Dadurch war die Gemeinde aller Baulasten enthoben.

Unterhalb des Wallbergs entstand ein „gelbes Baucontainerdorf“ für die Bauarbeiter. Nach dem Abriss der alten Brücke litt Willenscharen wochenlang unter dem ohrenbetäubenden Lärm der Rammbagger, die riesige Pfähle bis zu 15 m in den Boden ramnten. Die Willenscharen verfolgten den Brückenbau mit viel Interesse und die Presse berichtete laufend über den neuesten Stand mit Bildern, Information über Bauweise und verbauter Masse. Alle Zeitungsberichte über die Bauzeit von eineinhalb Jahren wurden archiviert.

Am 10.11.1990 wurde die neue Brücke eingeweiht. Willenscharen war inzwischen mit der neuen Brücke einverstanden. Wallbergschützen und Feuerwehr richteten ihr ein gelungenes Einweihungsfest. Alle Willenscharenener, viele Nachbarn aus umliegenden Dörfern und natürlich die noch anwesenden Herren der Baukolonne waren dabei.

Nach Ansprachen von Otto Fölster und Straßenbauamtsleiter Manfred Huhnholz wurden zwei Eichen gepflanzt. In ihre Pflanzlöcher grub man je eine versiegelte Flasche, die Urkunden über den Zweck der Pflanzung enthielten, mit ein: Die eine Eiche, gestiftet von den Bürgern Willenscharens zum Gedenken an die deutsche Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990, die andere gestiftet von den Wallbergschützen zur Einweihung der Brücke.

In dem Zelt vor unserem Spritzenhaus wurde dann noch fröhlich mit allen Anwesenden gefeiert mit lustigen Einlagen und viel Gesang.

Die Geschichte der „Roten Brücke“

von
Elke Dammann (Kellinghusen)

Zunächst möchte ich allen Lesern des Steinburger Jahrbuches erklären, dass ich meine ältesten Beschreibungen über das Bauwerk „Rote Brücke“ aus den Aufzeichnungen des Peter Lindenberg, geb. 1562 in Rostock, Studium: Spezialgeschichte und besonders lateinische Poetik, entnommen habe. Lindenberg traf auf seinen großen Reisen nach Norden auf den bekannten Statthalter Heinrich Rantzau und war auch Hauslehrer bei Heinrichs Schwiegersohn Nicolaus von Ahlefeld. Darum möchte ich annehmen, dass diese Aufzeichnungen der Wahrheit entsprechen.

Die erste urkundliche Erwähnung für die Durchquerung der „Brüderfurt“, der heutigen Bramau nahe dem Kaiserhof, wird bereits aus dem Jahre 1245 gemeldet. Damals waren sogenannte Furten die einzige Möglichkeit, Flüsse und andere niedrige Gewässer zu durchqueren. Doch allzu oft kam es bei solchen Manövern vor, dass Kutschen und Fuhrwerke mitsamt der Fracht umkippten, weil durch die ziehenden Pferde oder Ochsenkarren tiefe Löcher und Unebenheiten im Flussbett hervorgerufen wurden.

1502 besaß zunächst das Kloster Bordesholm das Dorf Feldhusen und die „Brödersförd“ mit der Wisch. Die Bordesholmer Mönche bewirtschafteten den Mönkehof (heute Breitenburg) und nach ihnen bekam die „Brüderfurt“ ihren Namen. Lt. Kähler war die erste Brücke über die Bramau aus Holz, dann aus Stein und darauf wieder aus Holz — wie sie bis heute blieb. Im Hypotyposis arcium beschreibt Peter Lindenberg um 1590 folgenden Text:

„Nicht weit von Breitenburg verbindet der „Trajectus fratrum Vulgo“ — Brüderfurt — genannte Fluss, sich mit den Wassern der Stör. Über diesen Fluss, heute Bramau, hat Ritter Heinrich Rantzau zusammen mit seiner Frau Christina von Halle 1585 eine steinerne, über 100 Fuß lange Brücke aus weißem Felsen, zur Bequemlichkeit der Reisenden erbauen lassen. Nahe der Brücke auf der Kaiserhofer Seite sind auf 2 Säulen folgende Verse zu lesen gewesen:

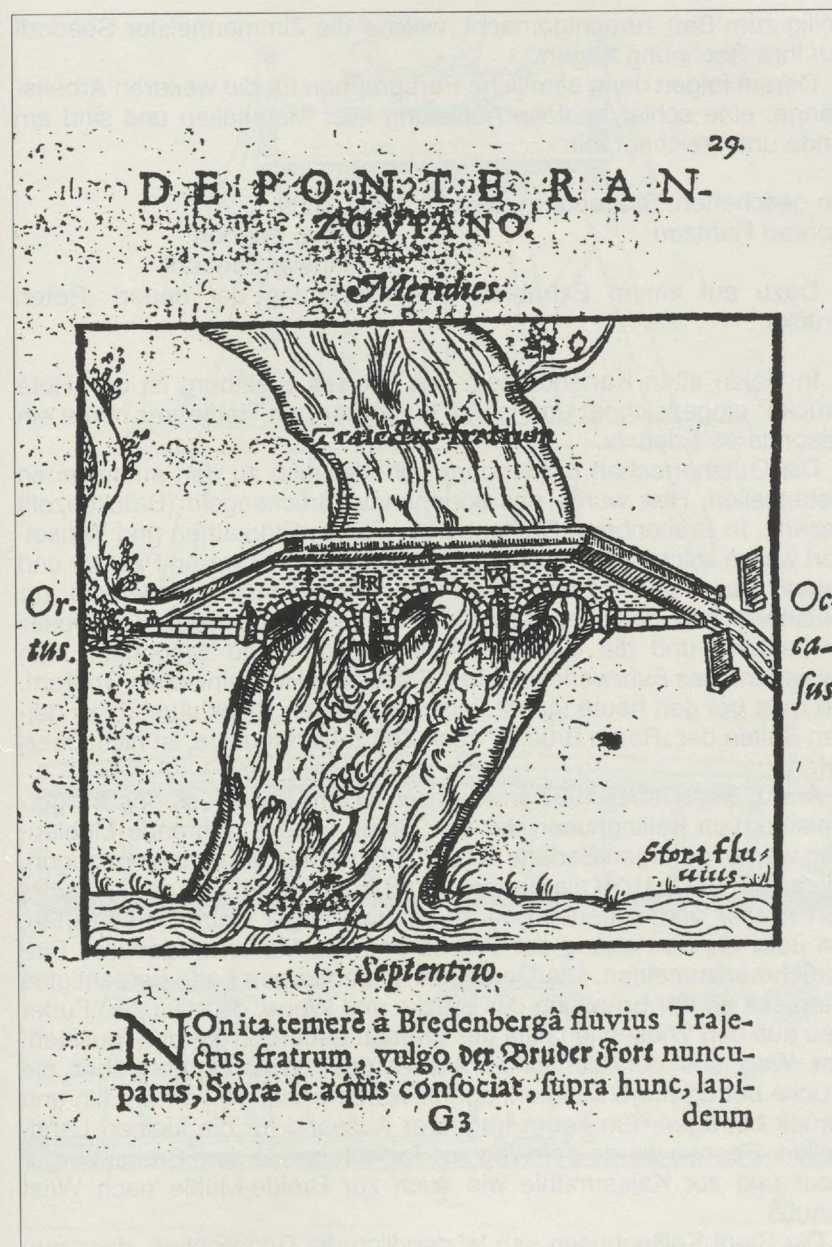
„Die Brücke dem Beschauer:
Heinrich der Ritter aus edelstem Rantzauschem Blute
hat mich Brücke mit rundlichen Bogen geschlagen
dass hier trocknen Fußes hindurchgehn könnte der Wanderer
und mit schweren Lasten hinüberrollen der Wagen.
Hölzern war ich vordem, in weißen Felsen gewandelt

zeug ich, dass wechselnd das Schicksal menschlicher Dinge. Brüderfurt nennt man den Fluss, der unter mir durchfließt, womit zusammenhängt der Ursprung der neuen Gestalt, denn die Söhne des Herrn, ein ritterlich Paar von Brüdern, da sie Jünglinge waren, nahm fort ein düsterer Tag, dieser Theodor heißend und jenes Johannes mit Namen, reicher Begabung jeder, gar teuer beide dem Vater. Drum auch wollte der Herr, dass besondere Form ich bekäme, der ich decke die Furt des brüderlichen Gewässers.“

Nachdem im Jahre 1571 am 9. Februar infolge einer gewaltigen Schneeschmelze in Wittenbergen bei „Ruymann“ der Deich brach, setzte er die gesamte Störmarsch derartig unter Wasser, dass in allen Häusern, die damals in der Niederung standen, das Wasser teilweise eine halbe Tür hoch aufgelaufen war. Jedoch waren keine Menschen und keine Tiere zu beklagen. Das Wasser soll von morgens 8.00 Uhr bis um 5.00 Uhr am Abend ins Land gelaufen sein, so dass man vom Fährhaus bis zur Breitenburg mit dem Boot fahren musste. Diese Überschwemmung rührte weitestgehend vom vielen Oberwasser her und war schon das zweite Hochwasser im gleichen Jahr.

Wahrscheinlich ist, dass diese extremen Überschwemmungen den Ritter Heinrich Rantzau und seine Frau dazu bewogen haben, den direkten Verbindungsweg von Segeberg zur Breitenburg, der ja auch Handelsweg war, fester und ungefährlicher anzulegen. Brücken oder Viadukte waren zur damaligen Zeit noch nicht so verbreitet, aber sie waren eben Bauwerke, die den Zweck haben, Verkehrswege über Wasserläufe oder eine Terrainsenkung hinwegzuführen. Ritter Heinrich war ein kluger, der Zeit weit vorausdenkender Mann, doch immer wieder auftretende kriegerische Handlungen zwischen 1625 und 1660 machten auch vor der damaligen steinernen Brücke nicht halt. Sie wurde zerschossen. Seit der Zeit heißt sie eigentlich „Rote Brücke“, vielleicht weil dort so viel Blut floss!

Im Laufe der Jahre wurde die Brücke mehrmals erneuert. Immer wenn der Zahn der Zeit und das Bramaauwasser zu viel an der Brücke genagt hatten, übernahmen die Breitenburger Grafen die Verantwortung und ließen eine neue „Rote Brücke“ bauen. Aus dem Jahre 1809 besteht ein Bauvertrag, in dem Konrad Graf zu Rantzau, Erb- und Gerichtsherr von Breitenburg und Erfrade, den beiden Zimmermeistern Claus und Hartwig Seedorff den Auftrag erteilt, die „Rote Brücke“ unweit des Kaiserhofes bei Breitenberg in Gemäßheit des zu der selber entworfenen Zeichnung zu vollführen „und liefern selbige alle erforderlichen Materialien mit Ausnahme des Holzes, welches von dem Herrn Kammerherrn und Grafen zu Rantzau hergegeben wird. Dieses Holz wird auf dem Hofe zu Breitenburg besägt, behauen und



Die „Rote Brücke“ in weißen Stein gehauen 1590

völlig zum Bau zurechtgemacht, welche die Zimmermeister Seedorff auf ihre Rechnung tragen.“

Darauf folgen dann sämtliche Paragraphen für die weiteren Arbeitsgänge, eine schier endlose Auflistung aller Materialien und sind am Ende unterzeichnet mit:

So geschehen, Breitenburg, den 12. März 1809

Konrad Rantzau

Claus Seedorff

Hartwig Seedorff

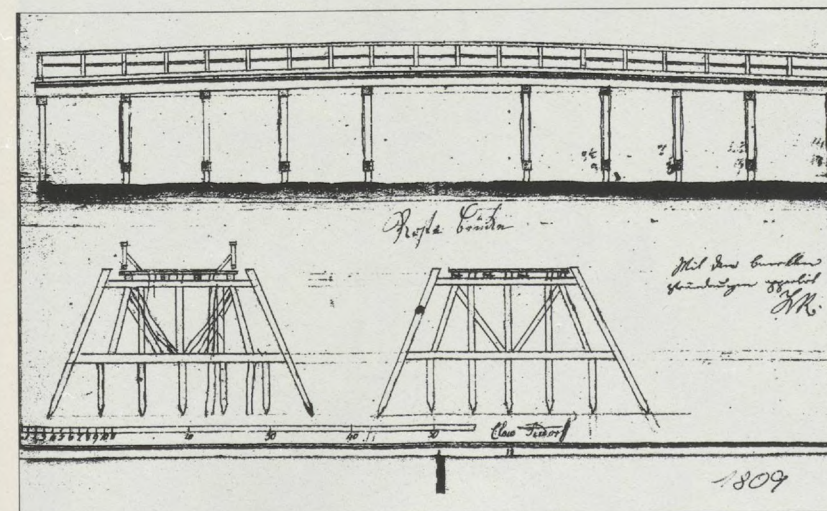
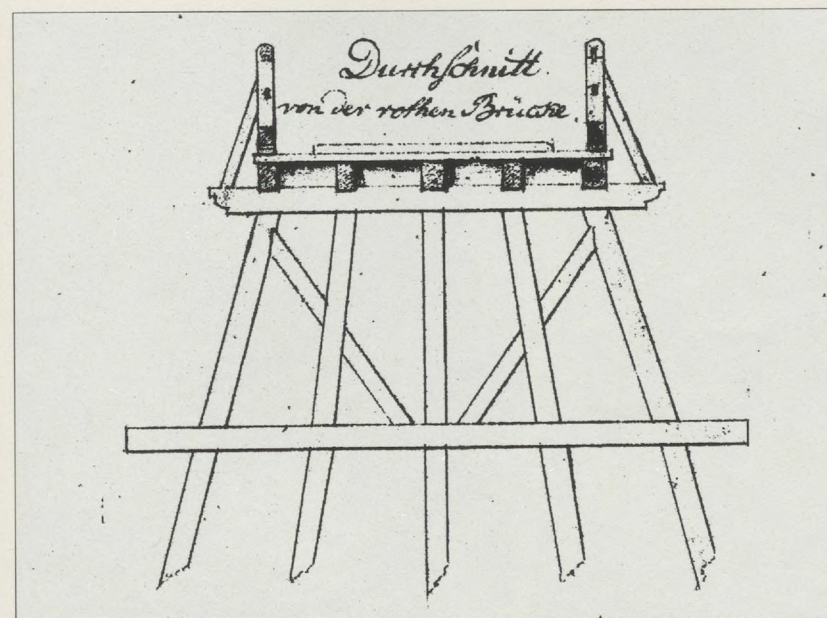
Dazu auf einem Extrablatt eine Zeichnung der neuen „Roten Brücke“.

In vielen alten Kartenblättern des Kreises Steinburg ist die „Rote Brücke“ eingezeichnet und ist für Wanderer und Radfahrer heute ein besonderes Erlebnis.

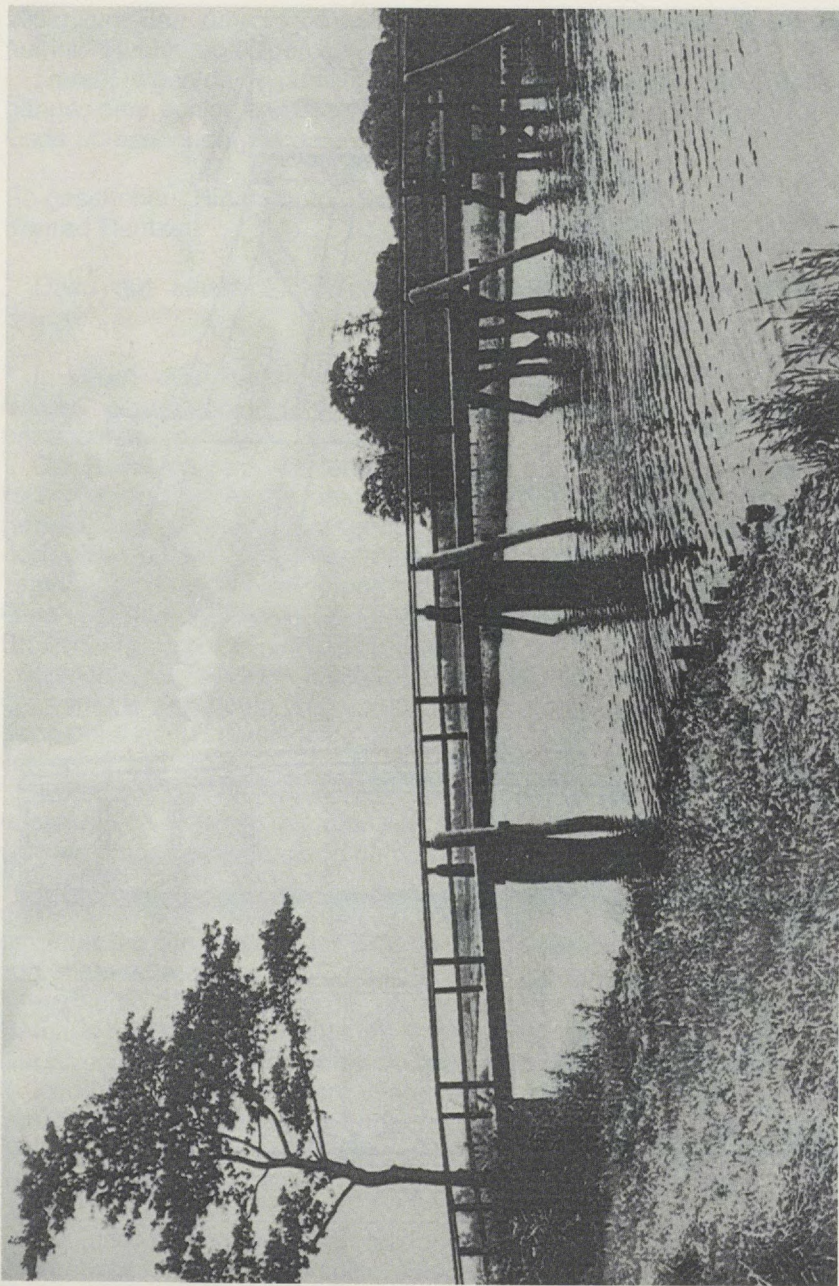
Die Gutsherrschaft Breitenburg gehörte auch zu den autorisierten Hebestellen. Hier wurde das sogenannte Brückengeld (Brückenzoll) gezahlt. In Breitenburg, Breitenburger Fähre, Störkathen und Winseldorf waren solche »Zollstellen« eingerichtet. Befreit waren Pächter und Tagelöhner, Handwerker, Hand- und Spanndienstleistende, die zur Gutsherrschaft gehörten sowie die Eingesessenen des Kirchspiels Breitenburg und die Untergehörigen Rosdorf und Störkathen. Ein zweispänniges Fuhrwerk kostete 1 Schleswig-Holsteinischen Courant. Ob man bei den heute längst verschwundenen Blockhäusern zu beiden Seiten der „Roten Brücke“ auch Zoll zahlen musste, ist nicht überliefert.

Am 3. September 1937 wurde nach einem Beschluss des Bürgermeisters von Kellinghusen der zur „Roten Brücke“ führende Mühlenweg wegen geringen Bedarfs für den öffentlichen Verkehr eingezogen. Worauf am 22.6.1939 die Bauern und Bürgermeister aus den Gemeinden Aufer und Wittenbergen im „Breitenberger Baum“ erschienen, um über die Einziehung der Brücke und des Mühlenweges ihre Einsprüche anzumelden. Die Gemeinde Wittenbergen hatte berechtigtes Interesse an der Erhaltung der Brücke und Wege, da etwa 250 Fuder Heu aus den Wiesen jenseits der Bramau geborgen werden mussten. Der Weg aus der Gemeinde Aufer oder Wittenbergen über die Brücke betrug nur 5 Minuten, später würde er ca. 13 - 14 km hin und zurück betragen. Ein kaum tragbarer Aufwand für die kleinen Landstellen. Ebenso wurde der Weg zur Torfabfuhr aus dem Breitenburger Moor und zur Kaisermühle wie auch zur Breide-Mühle nach Wrist genutzt.

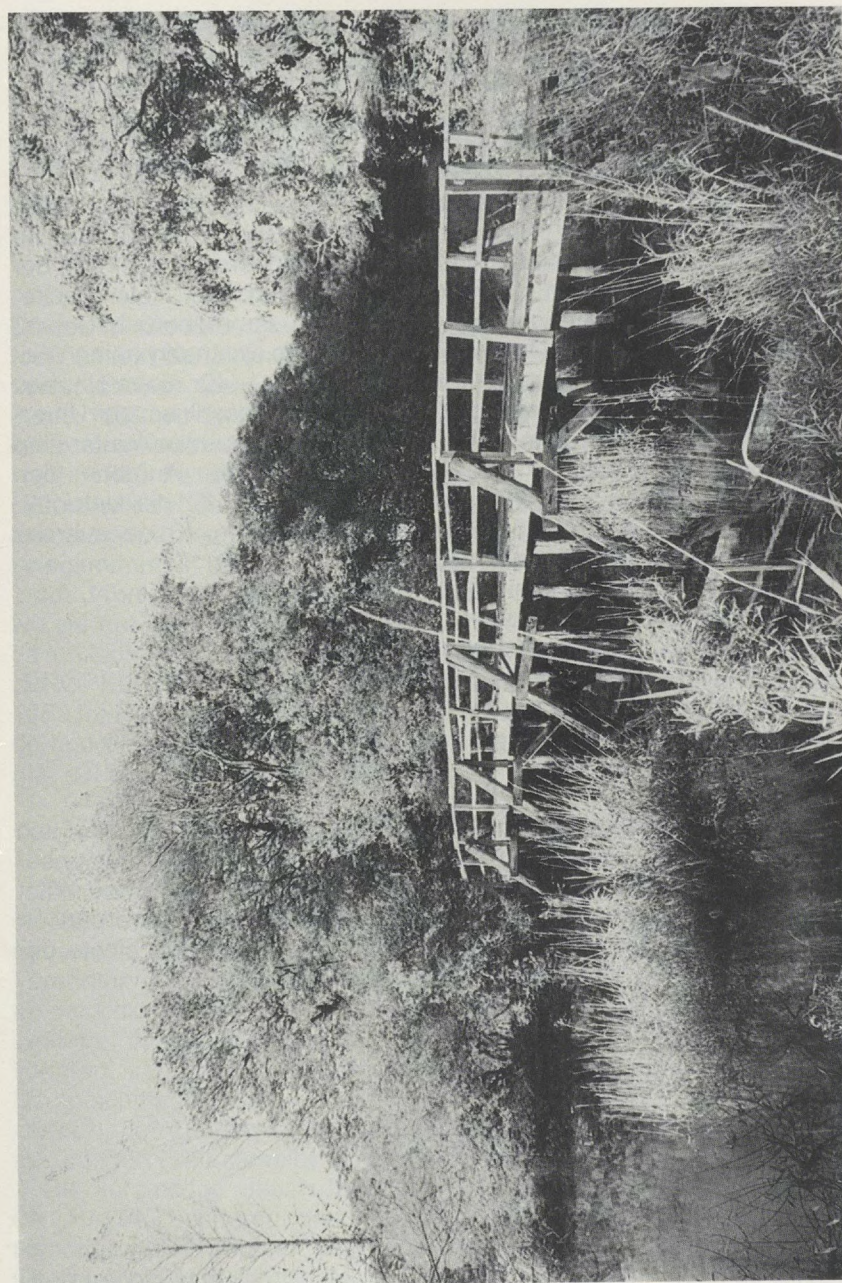
Die Stadt Kellinghusen sah letztendlich die Dringlichkeit, dass nun doch etwas getan werden sollte. Wieder wurden auch die Grafen auf Breitenburg zur Kasse gebeten, obgleich die alten Verpflichtungen



Grundrisse des Zimmermeisters Seedorff aus Glückstadt



Rote Brücke ca. 1950



Rote Brücke ca. 1999

längst nicht mehr bestanden. Dann kam aber der Krieg. Danach war am 6. Juni 1946 die „Rote Brücke“ in einem derart maroden Zustand, dass sie von Oberkreisdirektor Rohde aus Itzehoe für den öffentlichen Verkehr gesperrt, die Benutzung auf eigene Gefahr ausgeschildert wurde. Im Verlauf der Abnahme des Schöpfwerks in Feldhusen besann man sich auch wieder der Roten Brücke“.

Verhandelt wurde mit dem damaligen Bürgervorsteher Rechtsanwalt Dr. Meinicke-Pusch aus Kellinghusen. Die Stromjoche der Brücke waren zum Teil vollkommen verfault und eingebrochen, einzig der Bohlenbelag befand sich in einem guten Zustand. Die „Rote Brücke“ war eine Gefahr geworden und kurz vor dem Zusammenbruch! Da war sie bereits 137 Jahre alt. Doch erst 1951 erklärte sich nach vielen Windungen die Stadt Kellinghusen bereit, DM 1.000,— für einen Neubau zu bewilligen, wobei der Magistrat grundsätzlich beschloss, zur Unterhaltung nicht verpflichtet zu sein! 1953 gründete daraufhin Auufer eine Interessengesellschaft auf unbestimmte Zeit mit der Aufgabe, den Neubau der „Roten Brücke“ zu beaufsichtigen und für die Unterhaltung zu sorgen. Den Neubau führte die Firma Joh. Kruse aus der Brauerstraße in Kellinghusen aus.

Graf zu Rantzau zahlte	DM	2.500
Gemeinde Auufer zahlte	DM	2.000
Gemeinde Wittenbergen zahlte	DM	700
Stadt Kellinghusen zahlte	DM	2.000
Kreis Steinburg zahlte	DM	1.000
Interessenten (14 ha)	DM	1.800
	DM	10.000

Jetzt schreiben wir das Jahr 2000. Noch steht die „Rote Brücke“ aus dem Jahre 1953. Zwar ist sie wiederum sehr marode, aber aus unserer schönen Landschaft gar nicht wegzudenken. Der Gemeinde Wrist werden wir in naher Zukunft eine neue „Rote Brücke“ zu verdanken haben. Ihr alter Name wird weiterleben und uns die Geschichte der vielen vergangenen Jahre hoffentlich lebendig erhalten.

Die außergewöhnliche Geschichte einer kleinen Fähre

In hundert Jahren vom Hamburger Hafen über Glückstadt und Bremen nach Nicaragua

Von
Heinz-W. Süberling (Norderstedt)

Dieses ist die außergewöhnliche Geschichte eines kleinen Fährschiffes, das fast ein Jahrhundert lang von 1899 bis in die 1990er Jahre bei verschiedenen Gesellschaften und Unternehmen im Einsatz war. Im Jahre 1899 wurde die Fähre als „NEHLS“ bei der „HADAG“ in Betrieb genommen und versah ihren Dienst bis 1936 im Hamburger Hafen.

Ab 1939 bis 1953 fuhr sie unter dem Namen „NORDMARK“ in Glückstadt auf der Fährlinie Glückstadt-Wischhafen - mit einer Unterbrechung während des Zweiten Weltkrieges, den sie im Dienste der Kriegsmarine in dänischen Gewässern heil überstand.

Im Jahre 1953 verschlug es die „NORDMARK“ nach Lemwerder, wo sie auf der Fährlinie Vegesack-Lemwerder verkehrte. Weiter ging es im Jahre 1957 nach Bremen. Dort verrichtete sie unter dem Namen „GRÖPELN“ ihren Dienst und machte schließlich Schlagzeilen, als sie 1982 im Rahmen der Entwicklungshilfe nach Nicaragua gebracht wurde und dort als „EL BREMEN“ zum Symbol für internationale Solidarität mit den Sandinisten aufstieg.

Neubau „NEHLS“ für die „HADAG“ 1899

Die erste Station „unserer Fähre“ führt uns nach Hamburg. Im Jahre 1888 war im Hamburger Hafen ein weites Freihafengelände eröffnet worden, in dem Güter zollfrei lagern durften sowie Werften und Veredelungsindustrien betrieben werden konnten. Da man befürchtete, dass die bis dahin im Fährdienst tätigen kleinen Reeder und Bootsbetriebe das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht bewältigen könnten, kam es im gleichen Jahr 1888 zur Gründung der „Hafen-Dampfschiffahrt Actien-Gesellschaft“ („HADAG“). Sie erhielt die Konzession, den Betrieb einer regelmäßigen Dampffährverbindung in der zukünftigen Freihafenelbe zu übernehmen.

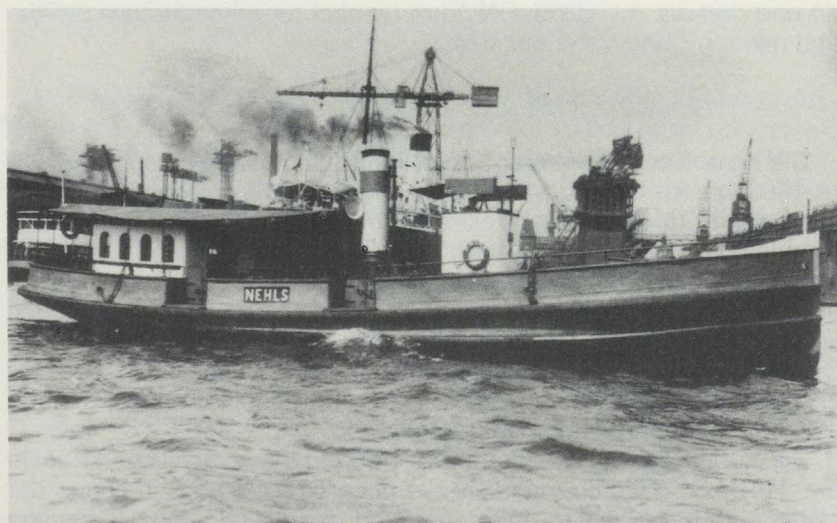
Die kurzfristige Beschaffung des erforderlichen Schiffsparks löste die „HADAG“ dadurch, dass sie die noch geeigneten Fahrzeuge der bisherigen Fährpächter übernahm und zusätzlich eine Reihe von Charterschiffen in Dienst stellte. Diese Fähren wurden dann innerhalb weniger Jahre durch eine Serie eigener Neubauten - mit einer Kapa-

zität von jeweils ca. 50 Personen - abgelöst. Schon sehr bald stellte sich heraus, dass die neuen Dampfer dem ständig wachsenden Verkehrsaufkommen nicht gewachsen waren. Die nachfolgenden Neubauten wurden daher wesentlich größer konzipiert.

Zu diesen Schiffen gehörte auch „unsere Fähre“. Sie entstand auf der Werft B. Wencke/Hamburg-Reiherstieg und war für 250 Personen ausgelegt. Das Dampfschiff erhielt den Namen „NEHLS“ und hatte eine Wasserverdrängung von 89 Tonnen. Der Antrieb erfolgte durch eine Verbund-Dampfmaschine mit einer Leistung von 220 PS.

Weitere Daten: registrierte Länge: 19,00 m; Breite: 5,80 m; Seitenhöhe: 2,65 m und Tiefgang: 2,50 m.

Die „NEHLS“ wurde am 18.4.1899 an die „HADAG“ abgeliefert und dort in den Schiffspark für den Dienst auf den Hafenrouten eingereiht. Diese Linien durchzogen das gesamte Hamburger Hafengebiet und waren durchnummeriert mit Fähre I, Fähre II usw. Die Dampfer mit dem charakteristischen grünen Anstrich beförderten die Hafen- und Werftarbeiter morgens zu ihren Arbeitsplätzen in den verschiedenen Hafenbecken und brachten sie nach Feierabend wieder zurück. Ab 1899 erweiterte die „HADAG“ ihr Einflussgebiet. Sie übernahm den „Jollenführer-Dienst“ und die „Lauenburger-Linie“. Später kamen noch weitere Linien an der Niederelbe hinzu.



HADAG-Dampfschiff „NEHLS“ im Hamburger Hafen, um 1930 (Foto: Schiffsfoto Verlag Wolfgang Fuchs, Hamburg)

In der wirtschaftlich schwierigen Zeit Anfang der 1930er Jahre trennte sich die „HADAG“ von einem großen Teil ihrer alten Dampfer. Viele Schiffe gingen dabei den Weg in die Verschrottung. Auch die „NEHLS“ stand zum Verkauf. Sie wurde im Januar 1936 an Dr. Alfred Kubatz, Besitzer der „Unterelbe AG“ („Unterelbe-Werft“) in Wewelsfleth/Stör verkauft. Der Werftbetrieb hielt sich in den Krisenzeiten wegen fehlender Neubau-Aufträge mit dem Abwracken alter Schiffe mühsam über Wasser. So lag nun auch die „NEHLS“ bereit zum Abbruch und wartete auf den Einsatz der Schneidbrenner. Sie konnte diesem Schicksal nur deshalb knapp entgehen, weil Reeder Ernst Sturm aus Glückstadt im Jahre 1938 auf der Suche nach einem geeigneten Schiff zum Ausbau seiner Fährlinie Glückstadt - Wischhafen war.

Umbau zur Autofähre „NORDMARK“ 1939 für den „Unterelbe-Fährbetrieb Ernst Sturm“

Kapitän Ernst Sturm hatte am 23. März 1919 mit seinem Partner Kapitän Jeß den „Unterelbe-Fährbetrieb“ gegründet und unterhielt seitdem mit dem Motorschiff „HANSA“ die Fährlinie Glückstadt - Wischhafen. Im Jahre 1928 errichtete der Glückstädter Kapitän Ernst Wittorff zum Verdruss von Ernst Sturm ein Konkurrenz-Unternehmen (ab 1929 mit den Teilhabern Frank Schulze und Dietrich Mahler), was einen jahrelangen Rechtsstreit zur Folge hatte und in den Krisenjahre Anfang der 30er Jahre in einem ruinösen Verdrängungswettbewerb mündete. Aus ihm ging Ernst Sturm schließlich als Sieger hervor. Dietrich Mahler trat jedoch nach dem Konkurs der Firma im Jahre 1933 - nunmehr als alleiniger Inhaber des Konkurrenzbetriebes - schnell wieder an und bediente die Linie mit dem Motorschiff „KEHDINGEN“ parallel zur Firma Ernst Sturm. Die Abfahrten erfolgten stündlich von Glückstadt und Wischhafen, wobei die Fähren von Sturm und Mahler abwechselnd verkehrten.

In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts hatte sich die wirtschaftliche Lage Deutschlands dank gezielter Maßnahmen der neuen Machthaber bedeutend verbessert, so dass beide Fährbetriebe nebeneinander bestehen konnten. Auch die „Motorisierung“ hatte beachtliche Fortschritte gemacht, was Ernst Sturm 1937 veranlasste, einen Auftrag zum Bau einer neuen Autofähre an die Werft Heinrich Buschmann & Söhne / Hamburg zu vergeben. Das Schiff wurde im Januar 1938 fertiggestellt und erhielt den Namen „ELBMARSCHEN“. Für den Schiffskörper hatte man den Rumpf des ehemaligen Kieler Fördedampfers „HELENE“ verwendet. Die Motorfähre war ca. 19 m lang, konnte 5 bis 6 Personenwagen befördern und war für 158 Personen zugelassen. Die „ELBMARSCHEN“ bewährte sich im Betrieb so gut, dass Ernst

Sturm noch im Jahre 1938 beschloss, umgehend ein zweites Schiff gleicher Größe zu beschaffen.

Im Mai 1938 trafen sich in Buhrfeind's Hotel auf der Elbinsel Kraut- sand kompetente Vertreter der Verwaltung und Politik, der interessier- ten Wirtschaftskreise sowie der Presse, um „das Wiederaufleben des Verkehrs über die Niederelbe zu forcieren.“ Anwesend waren u. a. die Bürgermeister aus Glückstadt, Drochtersen, Wischhafen, Freiburg, Stade, Buxtehude sowie Vertreter der Städte Elmshorn und Itzehoe. Man wurde sich einig, zunächst die vorhandene Fähre Glückstadt - Wischhafen allen Erfordernissen anzupassen sowie neue Wege zu suchen und zu beschreiten, den Verkehr zu heben. Es gelte, die Pres- se einzuspannen, durch wechselseitige Berichte auf beiden Seiten die „Volksgenossen“ einander näher zu bringen, das Schöne und Sehens- werte auf beiden Seiten zu betonen.

Der Bürgermeister aus Glückstadt stimmte den Ausführungen voll- inhaltlich zu: Er glaube an die „Verpflichtung, auch dem minderbemittel- ten Volksgenossen die Schönheiten der engeren Heimat zeigen zu müssen . . .“ Es heiße hier: Zusammenschließen zu gemeinsamer Arbeit. Es müsse Sorge getroffen werden für gute, ausreichende und billige Autobusverbindungen auf beiden Seiten, für „zivile“ Preise in den Gaststätten u. a. In lebhafter Aussprache ergab sich der einmütige Wille zu enger Zusammenarbeit.

Bei seiner Suche nach einem geeigneten Schiff stieß Ernst Sturm bei der „Unterelbe-Werft“ in Wewelsfleth auf den ausgemusterten Hamburger Dampfer „NEHLS“, dessen Rumpf für einen Umbau wie geschaffen war. Da der Besitzer der „Unterelbe-Werft“ Dr. Kubatz im Juli 1938 gestorben war und der Betrieb Ende 1938 wegen finanziel- ler Schwierigkeiten stillgelegt werden musste, ließ Ernst Sturm die „NEHLS“ zur Schiffswerft Wilhelm Krooß / Wischhafen schleppen, um dort die erforderlichen Umbauarbeiten durchführen zu lassen. Die vor- handenen Decksaufbauten wurden entfernt und die Dampfmaschine ausgebaut. Sie wurde durch einen 4-Zylinder Deutz-Dieselmotor mit einer Leistung von 115 PS ersetzt. Ein neues Ruderhaus wurde sehr weit vorn aufgestellt und eine Passagierkajüte für ca. 18 Personen auf dem Achterdeck errichtet, so dass mittschiffs eine größere freie Decksfläche entstand, die es gestattete, mehrere Personenwagen aufzunehmen. Die neue Fähre erhielt den Namen „NORDMARK“ und wurde im Juli 1939 in Betrieb genommen. Sie hatte eine Länge von 20,60 m und eine Breite von 5,80 m. Das Schiff war zugelassen für 199 Personen oder 120 Personen plus 5 bis 6 Pkw. Die Beladung erfolgte durch seitliche, rollbare Pforten in der Reling. Leider kam die „NORDMARK“ nur für wenige Monate auf der Unterelbe zum Einsatz, denn im September 1939 sollte der Zweite Weltkrieg beginnen.

Einsatz bei der Kriegsmarine 1940 - 1945

Am 1.9.1939 begann mit dem Angriff deutscher Truppen auf Polen der Zweite Weltkrieg. Um englischen Plänen zuvorzukommen, wurde am 8.4.1940 Dänemark und am 9.4.1940 Norwegen in einem kombi- nierten See-, Land- und Luftunternehmen besetzt. Der hohe Bedarf an Hilfskriegsschiffen veranlasste die Kriegsmarine, zahlreiche private Schiffe zu requirieren. Besonders gefragt waren die seetüchtigen Fischereifahrzeuge. So wurden Fischkutter, Heringslogger und Fisch- dampfer mit Waffen ausgerüstet und u. a. als Küstenschutz- und Vor- postenboote oder als Minensucher eingesetzt. Auch der „Fährbetrieb Ernst Sturm“ war von den Maßnahmen der Kriegsmarine betroffen. Ernst Sturm, ehemaliger Angehöriger der Kaiserlichen Marine, wurde bald wieder zur Kriegsmarine einberufen. Auch seine beiden Fähr- schiffe „ELBMARSCHEN“ und „NORDMARK“ mussten Kriegsdienst leisten. Während die „ELBMARSCHEN“ im Marinearsenal Kiel einge- setzt wurde, war „unsere Fähre“ „NORDMARK“ für eine besondere Verwendung vorgesehen. Sie sollte „höhere Chargen“ befördern und erhielt für diesen Zweck einen aufwendigen Eigenschutz. Zur Abwehr von Fliegerangriffen wurde über der Passagierkajüte auf einem Stahl- podium ein leichtes Flugabwehrgeschütz montiert, und zum Schutz gegen Minen mit Magnetzünder erhielt die „NORDMARK“ einen magnetischen Eigenschutz (MES). Die Minen mit Magnetzünder wur- den von Flugzeugen abgeworfen und einige Meter unter der Wasser- oberfläche platziert. Sie waren mit einer Fernzündung ausgestattet. Der Zündmechanismus war so konstruiert, dass er vom schiffseigenen Magnetfeld eines darüber fahrenden Boots ausgelöst wurde. Der MES hatte daher die Aufgabe, das vorhandene magnetische Feld des eigen- en Schiffes möglichst weit zu reduzieren. Man erreichte dieses durch Kabelschleifen, die horizontal um den Schiffsrumpf gelegt wurden und von einem Generator gespeist wurden.

Die erforderliche individuelle Stromstärke für den magnetischen Eigenschutz musste für jedes Schiff durch Versuche ermittelt werden. Mit diesem MES ausgestattet war die „NORDMARK“ weitgehend unempfindlich gegen Minen mit Magnetzündung. Das Einsatzgebiet „unserer Fähre“ sollten die dänischen Gewässer am Rande der Ost- see werden. Als Steuermann fungierte der ursprüngliche Schiffsführer Emil Dohrmann aus Glückstadt, der bei der Requirierung der „NORD- MARK“ gleich mit eingezogen worden war und nun die blaue Uniform der Kriegsmarine trug. Über einen längeren Zeitraum während des Zweiten Weltkrieges war die „NORDMARK“ zwischen den dänischen Hafenstädten Korsör und Nyborg am Großen Belt eingesetzt. Die Fähr- re überstand alle Wirren des Krieges und kehrte im Herbst 1945 unbe-



„NORDMARK“
während des
Zweiten Welt-
krieges. Über
der Passagier-
kajüte ist der
Flakstand zu
erkennen (Foto:
Slg. A. Becker,
Glückstadt)

schadet in ihren Heimathafen Glückstadt zurück, wo das Schwester-schiff „ELBMARSCHEN“ auch schon wieder eingetroffen war.

Der Fährverkehr zwischen Glückstadt und Wischhafen wurde während der Kriegsjahre allein von Dietrich Mahler mit der „KEHDINGEN“ bewältigt und konnte bis auf einige Unterbrechungen wegen zeitweiser Verminung der Elbe bis 1945 aufrechterhalten werden.

Nach der Kapitulation im Mai 1945 musste zunächst jeglicher deutscher Schiffsverkehr auf der Elbe eingestellt werden. Die britischen Besatzungs-Streitkräfte richteten jedoch umgehend einen Pendelverkehr für ihren Bedarf zwischen Glückstadt und Wischhafen ein, den sie mit kleinen Landungsbooten vom Typ LCM (Landing Craft for Mechanized Equipment) durchführten. Dabei war ihnen eine provisorische Landungsbrücke im Glückstädter Außenhafen von großem Nutzen, die ein schnelles Be- und Entladen der Militärfähren gestattete. Dieser Anleger war einige Wochen vor Kriegsende von den Deutschen errichtet worden, um den Rückzug deutscher Marine-Soldaten in großer Anzahl von Niedersachsen in das noch nicht besetzte Schleswig-Holstein zu ermöglichen.

Für Zivilisten waren Fahrten mit den Militärfähren von einer zur anderen Elbseite nur mit Sondergenehmigung möglich.

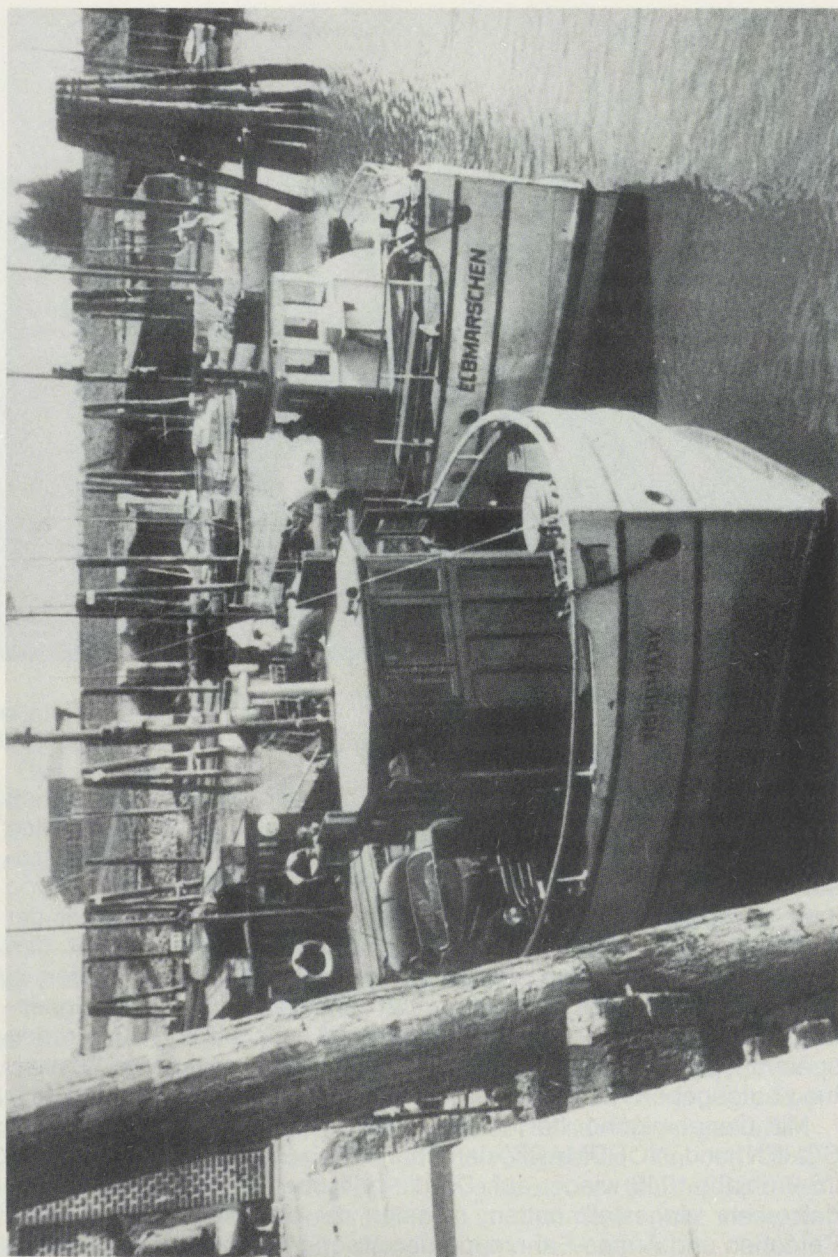


„NORDMARK“ im Glückstädter Binnenhafen, im Winter 1945/46. (Foto: Slg. A. Becker, Glückstadt)

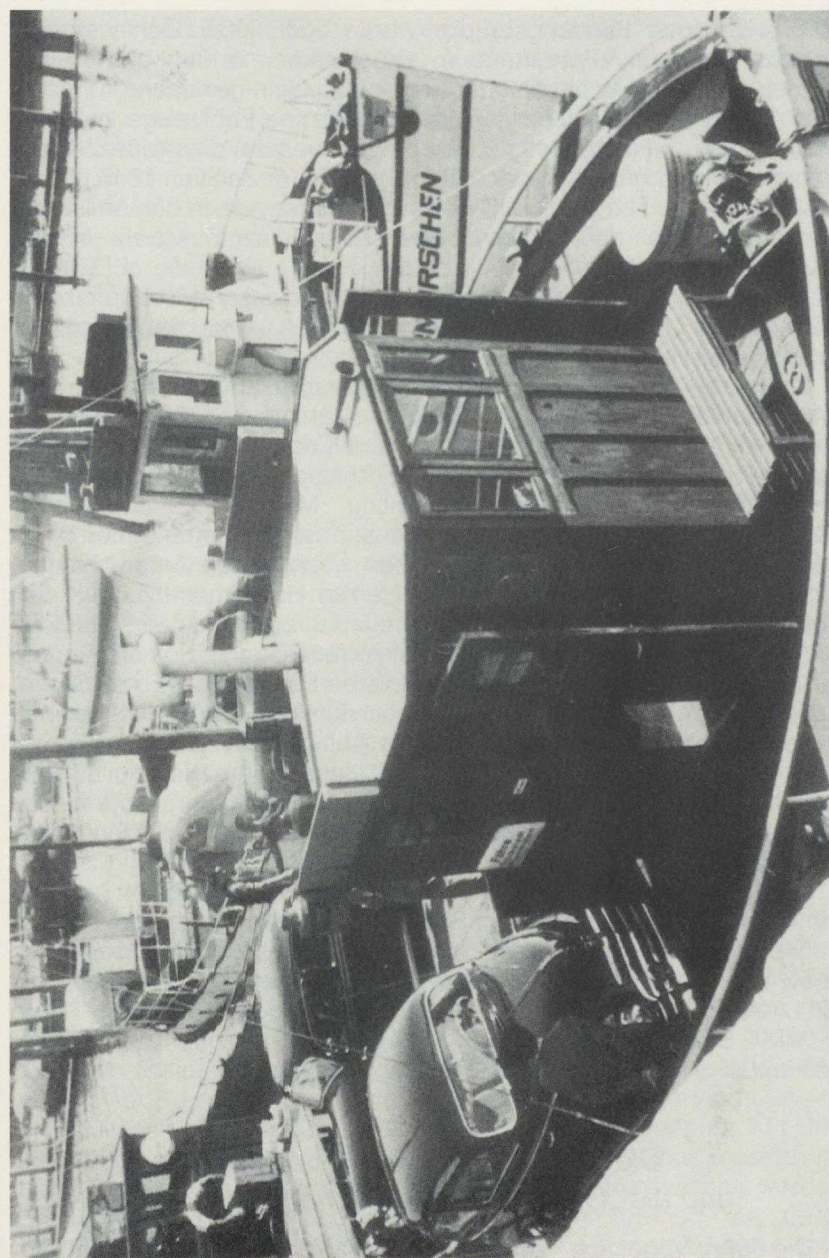
Die Fährlinie Glückstadt - Wischhafen in den Nachkriegsjahren

In den Wintermonaten 1945/46 machte sich das aus dem Krieg zurückgekehrte Personal der Firma Ernst Sturm daran, die beiden Fährschiffe „ELBMARSCHEN“ und „NORDMARK“ in den Vorkriegszustand zurückzusetzen. Besonders die „NORDMARK“ musste von ihrer „Kriegsausrüstung“ befreit werden. Die Flak-Plattform über der Passagierkajüte wurde demontiert und die MES-Anlage mit den umfangreichen Kabelschleifen abgebaut. Die Durchgangsmuffen in der Bordwand mit den herausragenden Kabelstümpfen auf der Innenseite des Rumpfes blieben als „Andenken“ erhalten und dürften den späteren Eignern einige Rätsel über Sinn und Zweck dieser Ausstattung aufgegeben haben.

Mit Genehmigung der Militärregierung nahmen die „ELBMARSCHEN“ und „NORDMARK“ den Fährbetrieb Glückstadt - Wischhafen im Frühjahr 1946 wieder auf. Da die britischen Streitkräfte den Pendelverkehr eingestellt hatten, mussten die deutschen Fähren auch Personen und Armee-Fahrzeuge der Alliierten befördern. Die Mitnahme von Kraftfahrzeugen war allerdings aus Platz- und Gewichtsgründen auf Jeeps und leichte Lastwagen beschränkt. Die schon erwähn-



„NORDMARK“ und „ELBMARSCHEN“ vor dem Fahrstuhl im Glückstädter Außenhafen, ca. 1952. (Foto: Slg. Süberling, Norderstedt)



Blick auf die „NORDMARK“. Neben einem Vorkriegs-Pkw ist ein neuer Ford-Taunus zu erkennen (Foto: Slg. Süberling, Norderstedt)

te provisorische Landungsbrücke wurde auch jetzt noch weiterhin benutzt, weil der „Fahrstuhl“ im Glückstädter Außenhafen außer Betrieb war. Er wäre ohnehin für die Lkw zu klein gewesen.

Während die Beförderungszahlen der Armee-Fahrzeuge im Laufe der folgenden Monate stetig zurückgingen, begann die große Zeit der Hamsterfahrten. Viele Glückstädter fuhrten in der Zeit von 1946 bis zur Währungsreform im Juni 1948 nach Wischhafen, um in den umliegenden Dörfern bei den Bauern Lebensmittel einzutauschen. In den 1950er Jahren setzte der Fährbetrieb Ernst Sturm die „ELBMAR-SCHEN“ überwiegend auf der Route Glückstadt - Wischhafen ein, während die „NORDMARK“ für Sonderfahrten — z.B. Ausflüge von Schulklassen — zur Verfügung stand.

Im Jahre 1951 übernahm die Gesellschaft „Harttermann & Krooß“ das ehemalige Fährgeschäft „Dietrich Mahler“ und stellte mit der „WISCHHAFEN“ ein neues Schiff in Dienst, das mit einer Stellplatzkapazität von 22 Pkw sowie Bug- und Heckklappen für eine schnelle Be- und Entladung neue Maßstäbe setzte. Mit dem Einsatz dieser „Großfähre“ stellte sich sehr bald heraus, dass die vorhandenen Anleger in Glückstadt und Wischhafen den wachsenden Anforderungen nicht mehr gewachsen waren. Die Herren Harttermann und Krooß bestanden daher immer eindringlicher darauf, zur Beschleunigung des Be- und Entladens neue Verladebrücken für Roll on / Roll off- Betrieb zu errichten. Dadurch war der „Unterelbe-Fährbetrieb Ernst Sturm“ gezwungen, ebenfalls ein neues Fährschiff mit Bug- und Heckklappen bauen zu lassen. Es wurde daher ein Auftrag für einen Neubau mit einer Kapazität von 20 Pkw an die Werft Hugo Peters Wewelsfleth vergeben. Die Indienststellung war für August 1954 vorgesehen. Die ebenfalls in Auftrag gegebenen neuen Verladebrücken sollten im Jahre 1955 fertig gestellt werden.

Die beiden Fähren „NORDMARK“ und „ELBMAR-SCHEN“ konnten nunmehr nacheinander außer Betrieb genommen und zum Verkauf angeboten werden. Während „unsere Fähre“ „NORDMARK“ schon 1953 eine neue Heimat in Lemwerder/Unterweser fand, wurde die „ELBMAR-SCHEN“ noch bis zur Fertigstellung der neuen Fähre „ERNST STURM“ eingesetzt und dann - nach mehrmonatiger Liegezeit im Glückstädter Hafen - schließlich verschrottet.

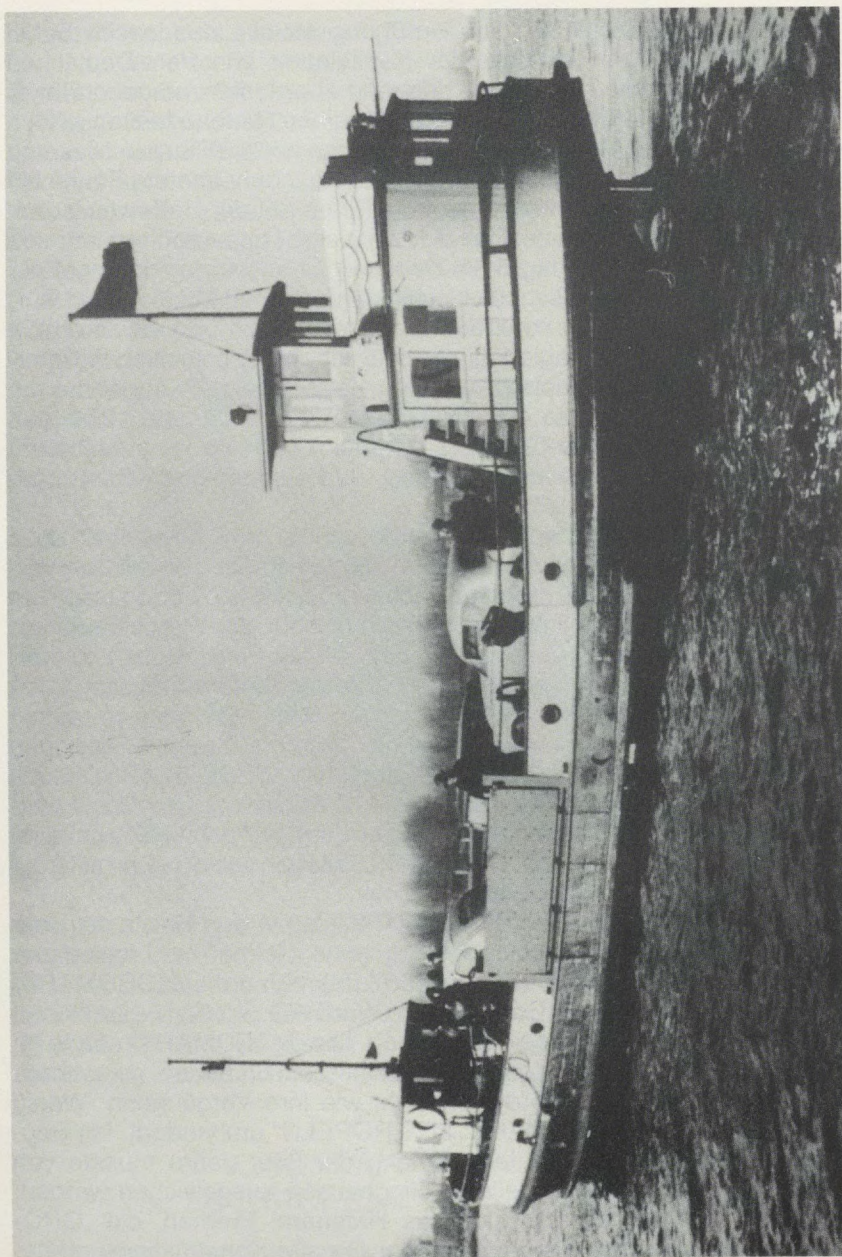
Die „NORDMARK“ in Lemwerder und als „GRÖPELN“ in Bremen 1954-1981

Die Fähre Vegesack - Lemwerder wurde seit 1923 von Wilhelm Niekamp aus Lemwerder betrieben. Nach dem Zweiten Weltkrieg stiegen die Beförderungszahlen in den 50er Jahren steil an. Da nur noch ein

Fährschiff („STEDINGEN“) zur Verfügung stand - das zweite Schiff („GROHN“) war am Vortage der Kapitulation von den Deutschen gesprengt worden —, wurde es dringend erforderlich, umgehend wieder eine zweite Fähre zu beschaffen. Für einen Neubau fehlten jedoch die finanziellen Mittel, und so entschloss sich Wilhelm Niekamp schließlich im Oktober 1953, das in Glückstadt beheimatete Fährschiff „NORDMARK“ zu erwerben. Bevor die Fähre auf der Unterweser zum Einsatz kam, ließ der neue Eigner noch einige Umbauten vornehmen, die bei der Werft Abeking & Rasmussen / Lemwerder durchgeführt wurden. Zur besseren Sicht des Schiffsführers beim Manövrieren wurde der Ruderstand von vorn nach achtern versetzt und etwas erhöht über der hinteren Passagierkajüte angeordnet. Die seitlichen Rollporten wurden durch Klappen ersetzt. Nach erfolgter Abnahme im Dezember 1953 konnte die „NORDMARK“ im Januar 1954 den Betrieb auf dem Weser-Querkurs Vegesack-Lemwerder aufnehmen. Das Schiff war für die Beförderung von 199 Personen und 4 Pkw zugelassen worden.

Im Laufe der folgenden Jahre wurde sehr schnell erkennbar, dass die beiden relativ kleinen Fähren dem ständig stärker werdenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen waren. Als dann noch im Herbst 1956 umfangreiche Baumaßnahmen für die Wiederinbetriebnahme des Werkes Lemwerder der Weser-Flugzeugbau GmbH begannen, konnte nur eine größere Fähre die Beförderungskapazitäten erhöhen. Zu diesem Zweck wurde im März 1957 von der Stadt Bremen (Hafenamt) die Gesellschaft „Fähren Bremen-Stedingen GmbH“ gegründet. Sie erwarb das Fährschiff „WESERMARSCH“ mit einem Platzangebot von 22 Pkw oder 412 Personen. Das Schiff wurde in „VEGESACK“ umbenannt und kam am 1. April 1957 zum Einsatz. Einige Monate später wurde der „Seitenanleger“ noch mit Bug- und Heckklappen ausgerüstet.

Die nun frei gewordene „NORDMARK“ ging in den Besitz der neuen Gesellschaft über und sollte ihre neue Heimat im Lankenauer Revier / Bremen erhalten. Ab Juni 1957 übernahm die „NORDMARK“ den Dienst auf der Linie Gröpelingen (Werft AG „Weser“) - Lankenau und löste damit die kleinere „ADLER“ ab. Die „NORDMARK“ sorgte so für etwas Entlastung auf dem gut frequentierten Querkurs, da sie doppelt soviel Personen befördern konnte wie ihre Vorgängerin. Wenig später wurde die „NORDMARK“ in „GRÖPELN“ umbenannt. Mit Baubeginn des Neustädter Hafens Anfang der 60er Jahre musste von Lankenau auf die Anlegestelle Rablinghausen ausgewichen werden. Im Jahre 1964 entschloss sich das Hafenamt Bremen, die „GRÖPELN“ umfangreich zu modernisieren. Da alle Konstruktionsunterlagen während der Flutkatastrophe im Februar 1962 bei der Bauwerft Wilhelm Krooß / Wischhafen verloren gegangen waren, wurde das



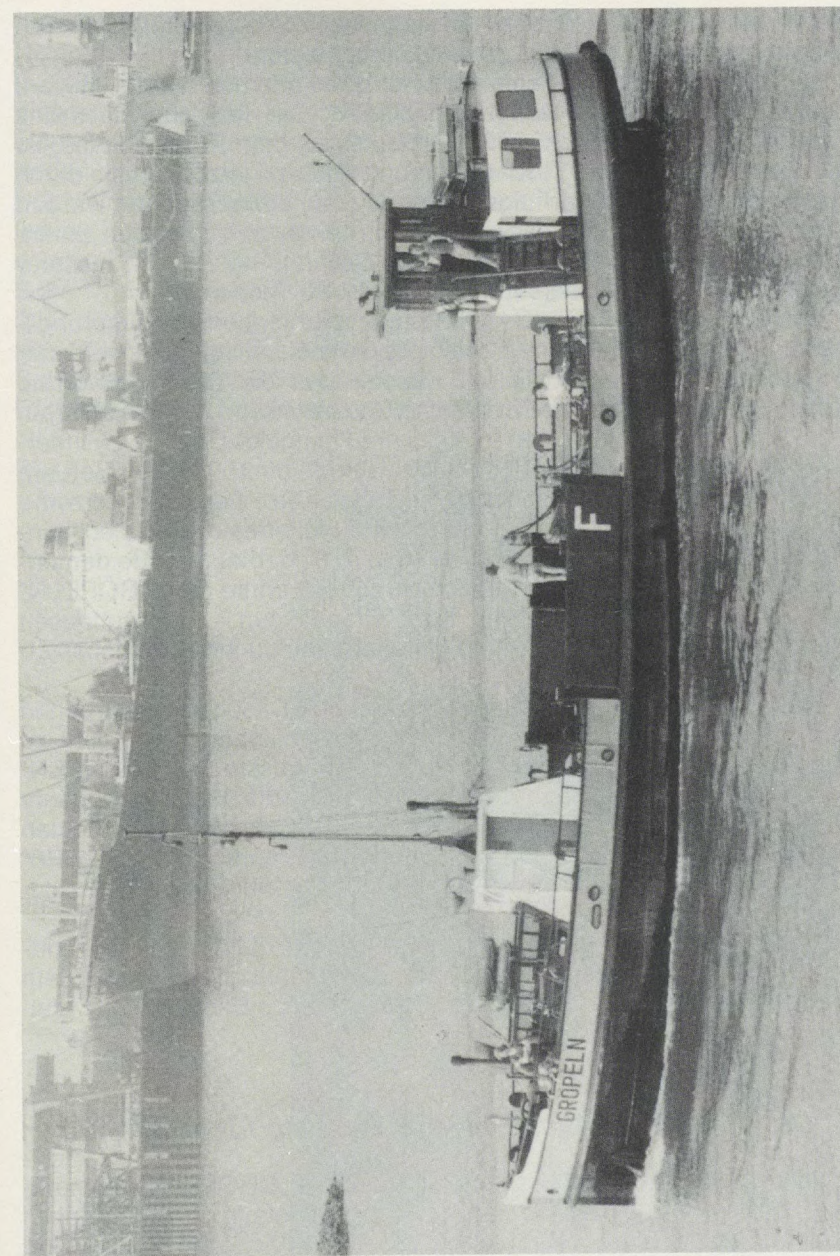
„NORDMARK“ 1954. Gut zu erkennen sind die neuen Seitenklappen und das erhöhte Ruderhaus. . (Foto: Slg. Niekamp, Lemwerder)



„NORDMARK“ auf dem Weser-Querkurs Vegesack-Lemwerder, 1954. (Foto: Slg. Niekamp, Lemwerder)



„GRÖPELN“ nach dem Umbau in Bremen, ca. 1968. (Foto: Schiffsfotos Wolfgang Fuchs, Hamburg)



„GRÖPELN“ im Bremer Revier, 1970er Jahre. ((Foto: Schiffsfotos Wolfgang Fuchs, Hamburg)

Schiff zuerst einmal komplett neu vermessen. Anschließend konnten alle erforderlichen Zeichnungen angefertigt werden.

Als Baujahr nahm man mangels exakter Informationen 1939 an, das Entstehungsdatum der „NORDMARK“. Die Tatsache, dass das Schiff 1939 bereits 40 Jahre als „NEHLS“ auf dem „Rumpf“ hatte, ist das Ergebnis intensiver Recherchen und wird erst jetzt erstmals durch diesen Bericht bekannt. Folgende neue Hauptabmessungen wurden festgestellt: Länge über alles: 20,63 m; Länge zwischen den Loten: 19,08 m; Breite auf Spanten: 5,80 m; Seitenhöhe: 2,67 m; mittlerer Tiefgang: 1,95 m; Wasserverdrängung: ca. 80 Tonnen.

Die um ca. 10 % geringere Verdrängung gegenüber der ursprünglichen „NEHLS“ war auf die leichtere Antriebsanlage (Dieselmotor gegenüber Dampfmaschine mit Kessel) und die Brennstoffvorräte (Dieselkraftstoff gegenüber Kohle und Speisewasser) zurückzuführen. Das Schiff erhielt einen neuen Klöckner-Humboldt-Deutz 4-Zylinder-Viertakt Dieselmotor mit einer Dauerleistung von 150 PS. Außerdem wurden die Decksaufbauten neu gestaltet. Die ehemalige hölzerne Passagierkajüte ersetzte man durch eine wetterfeste Stahlblechkonstruktion und das vorn angeordnete frühere Ruderhaus wurde demonitiert. Zusätzlich mit neuem Anstrich versehen konnte die „GRÖPELN“ 1965 frisch gestärkt auf ihren Kurs Gröpelingen - Rablinghausen zurückkehren und die Werft- und Hafenarbeiter zu ihren Betriebsstätten bringen.

Doch schon bald zogen dunkle Wolken auf. Das Werftensterben in den 70er und 80er Jahren ließ das Fahrgastaufkommen von Jahr zu Jahr zurückgehen. Zur besseren Auslastung musste die „GRÖPELN“ sonnabends und sonntags zusätzlich die Strecke Woltmershausen/Deichschart - Atlas Werke AG bedienen. Als ab 1980 alle Routen zusammengelegt wurden, die vorwiegend vom Fährschiff „PUSDORF“ bedient werden sollten, stand die „GRÖPELN“ nur noch als Ersatzschiff zur Verfügung.

Unter diesen Bedingungen konnte die „GRÖPELN“ nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden und wurde daher am 31.12.1981 aus dem Verkehr genommen und stillgelegt. Sollte dies das Ende „unserer kleinen Fähre“ bedeuten?

Die „GRÖPELN“ als Entwicklungshilfe für Nicaragua

Mitte 1982 wurde der Bremer Senat auf die „GRÖPELN“ aufmerksam. Seit Ende 1981 lag die Fähre nun schon untätig an einem Kai im Bremer Hafen. „Zum Verschrotten zu schade“, befand Sozial- und Jugendsenator Henning Scherf und wollte das Schiff einer Verwendung im Rahmen der Entwicklungshilfe zuführen. Ein erstes Projekt,

das Schiff nach Afrika zu geben, scheiterte am Transport. Dann kam Nicaragua in die Überlegungen hinein. Der Bremer Senat pflegte gute Beziehungen zu diesem mittelamerikanischen Staat, in dem die „Sandinisten“ der FSLN (Frente Sandinista de Liberación Nacional) nach einem blutigen Bürgerkrieg im Jahre 1979 die militärische Oberhand gegenüber dem herrschenden „Somoza-Clan“ gewonnen hatten. Die FSLN übernahm am 19.7.1979 zusammen mit anderen Oppositionellen die Regierung. Formales Staatsoberhaupt und Regierungschef wurde 1981 D. Ortega Saavedra. 1982 führten Senator Henning Scherf und Nicaraguas Kultusminister Ernesto Cardenal Gespräche über die Aufwertung der Region um San Carlos - am Südostufer des fast 8 000 km² großen Nicaragua-Sees - und der Mündung des Rio San Juan. Senator Scherf regte an, die „GRÖPELN“ dem „Verein zur Entwicklung von Solentiname“, einer San Carlos vorgelagerten Insel-



Die „GRÖPELN“ wird an der Ostküste Nicaraguas ins Wasser gesetzt, August 1982. (Foto: Slg. Claus Ferner, Bremen)

gruppe im südlichen Teil des Nicaragua-Sees, zu schenken. Der Vorschlag fand die Zustimmung des gesamten Senats, der Bremer Gewerkschaften und der Bevölkerung. Die Überführung der „GRÖPELN“ an die Ostküste Nicaraguas sollte als Deckslast auf einem Frachtschiff erfolgen. Der Weitertransport - auf eigenem Kiel und mit eigener Kraft - auf dem ca. 170 km langen Rio San Juan in den Nicaragua-See musste dann von den „Nicas“ selbst vorgenommen werden.

Formeller Träger des Unternehmens wurden die Bremer DGB-Gewerkschaften, die für die zu erwartenden Aktivitäten einen „Arbeitskreis Nicaragua-Solidarität Bremer DGB-Gewerkschaften“ bildeten. Am 14. 8. 1982 wurde die „GRÖPELN“ im Bremer Überseehafen verladen. Unter den Anwesenden befanden sich Senator Henning Scherf sowie Vertreter der beteiligten Institutionen. Mit Hilfe eines Schwimmkranes wurde die 80 t schwere „GRÖPELN“ auf eine Luke des für HAPAG-LLOYD fahrenden 15.000 t-Frachters „GLOBE TRADER“ gesetzt und für die Überfahrt verzurt. Zwei Stunden später legte das Frachtschiff ab. Dank des Entgegenkommens der HAPAG-LLOYD-Reederei und der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft konnten die Transportkosten relativ gering gehalten werden.

Ende August '82 erreichte die „GLOBE TRADER“ ihr Ziel, die Hafenstadt Bluefields an der Ostküste Nicaraguas. Die „GRÖPELN“ wurde dort mit Hilfe des bordeigenen Ladegeschirrs ins Wasser gesetzt. Für die Inbetriebnahme der Fähre und zur Einweisung der einheimischen Besatzung stand der ehemalige Schiffsführer der „GRÖPELN“, Herr Claus Ferner aus Bremen bereit.

Mit der Überführung der Fähre zum Nicaragua-See musste noch einige Monate gewartet werden, da der Rio San Juan wegen mehrerer Stromschnellen und Untiefen nur während der Regenzeit bei ausreichendem Wasserstand für die „GRÖPELN“ befahrbar war. Die Fähre wurde deshalb zunächst in Bluefields und auf den Flüssen der Ostküste eingesetzt, so u. a. täglich auf dem Rio Escondido, beladen mit Menschen, Tieren und Lasten.

Im Januar 1983, als mit dem Einsetzen der Regenzeit gerechnet werden konnte und somit genügend Wasser in den Flüssen zu erwarten war, begannen die Nicaraguaner damit, die Fähre auf dem Rio San Juan — auf ca. 90 km Grenzfluss zwischen Nicaragua und Costa Rica — zum Bestimmungsort San Carlos zu bugsieren. Der notwendige Regen blieb jedoch aus, und die „GRÖPELN“ lief bei den Stromschnellen Los Diamantos - auf gut halbem Wege zum Nicaragua-See - auf Grund. An eine Bergung war zunächst nicht zu denken. Zur Sicherung der Fähre setzte man 25 regierungstreue junge Soldaten ein, die das Schiff rund um die Uhr bewachten.

Die „GRÖPELN“ / „EL BREMEN“ wird zum Mythos

Im Mai 1983 kam es zum ersten größeren Zwischenfall mit den „Contras“, den Kämpfern der ARDE (Revolutionäre Demokratische Allianz), einer von den USA unterstützten und ausgerüsteten Opposition, die seit 1981 Widerstand gegen die sandinistische Regierung leistete und überwiegend von Basen in Honduras und Costa Rica operierte. Die Mitglieder der ARDE bestanden größtenteils aus Anhängern des ehemaligen Diktators Somoza. Ihr Anführer war der frühere FSLN-Kommandant Eden Pastora.

Am 3. 5.1983 wurde die „GRÖPELN“ vom costaricanischen Ufer des Rio San Juan aus von den „Contras“ mit Panzerfäusten und Granatwerfern beschossen. Glücklicherweise gab es keine Verletzten oder Tote an Bord, aber das Schiff erhielt einige schwere Treffer. Weit schwerwiegender war ein weiterer Vorfall einige Wochen später. Am Montag, den 23.5.1983 machten sich drei Deutsche - der Projektkoordinator von Medico International, ein Kameramann und eine Tontechnikerin - mit drei nicaraguanischen Begleitern von San Carlos aus in einem kleinen Boot mit Außenbordmotor auf den Weg, um eine Reportage über die gestrandete und beschädigte „GRÖPELN“ für Radio Bremen zu produzieren. Am Mittwochmorgen, wenige Kilometer vor dem Ziel - an der Stelle, von der ab das südliche Ufer des Rio San Juan die Grenze zu Costa Rica bildet — wurden plötzlich Schüsse auf das Boot abgegeben, wobei die Deutschen verletzt wurden. Den nicaraguanischen Begleitern gelang es noch, das Boot ans Ufer zu bringen. Während sich die verletzten Journalisten im Wald versteckten, verschwanden die Begleiter im Dickicht, um Hilfe zu holen. Nach einem mehrere Stunden andauernden Schusswechsel zwischen den Guerilleros und einer in der Nähe stationierten Einheit des sandinistischen Heeres wurden die Deutschen schließlich von einer Gruppe „Contras“ entdeckt, die sich als Mitglieder der ARDE zu erkennen gaben. Nachdem sich die Deutschen als Journalisten ausgewiesen hatten, wurden sie auf costaricanisches Gebiet verschleppt und landeten nach mehrstündigem Fußmarsch und anschließender Autofahrt in einem Lager, wo ihnen ein Arzt Erste Hilfe leistete. Nach Rücksprache mit dem ARDE-Chef Eden Pastora, dem die Sache offensichtlich peinlich war, wurde das Kamerateam noch am gleichen Abend zur Hauptstadt San José gebracht, um dort in einem Krankenhaus behandelt zu werden. Am schwersten verletzt wurde die Tontechnikerin, die durch einen Granatsplitter ein Auge verlor und umgehend zur medizinischen Spezialbehandlung nach Deutschland geflogen wurde. Den beiden Männern mussten ebenfalls einige Granatsplitter entfernt werden, sie konnten das Krankenhaus aber nach wenigen Tagen wieder verlassen.

Der Vorfall kühlte das ohnehin eisige Klima zwischen Nicaragua und Costa Rica weiterhin ab. Die von den antisandinistischen Truppen als militärischer Erfolg gewertete Verschleppung der „kommunistischen Internationalisten“ bekam der ARDE diplomatisch nicht gut. Einflussreiche Kreise der Rechten fürchteten, Costa Ricas traditionelle Neutralität könnte durch die Aktionen der „Contras“ in Gefahr geraten. Eine der größten Zeitungen des Landes ließ in einem Leitartikel die Ansicht verbreiten, Pastora müsse sich „ein für alle Mal dazu entscheiden, ernsthaft vom nicaraguanischen Territorium aus zu kämpfen und nicht mehr die costa-ricanische Regierung zu kompromittieren“.

Um die gestrandete „GRÖPELN“ vor weiteren Angriffen zu schützen, übergaben die Sandinisten die Fähre an das Nicaraguanische Rote Kreuz (CRN). An gut sichtbaren Stellen des Schiffes - wie Kajüte und Reling - wurden mehrere rote Kreuze aufgebracht. Durch die Berichterstattung wurde die „GRÖPELN“ im ganzen Land bekannt und gewann immer mehr an Bedeutung für den Freiheitskampf der Sandinisten. Die Nicaraguaner nannten das Schiff bald nur noch „EL BREMEN“; zum einen prangte der Name als ehemaliger Heimathafen noch in großen Lettern am Heck des Schiffes, zum anderen konnten sich die „Nicas“ unter „BREMEN“ sicherlich mehr vorstellen als unter „GRÖPELN“.

In den kommenden Monaten unternahm das CRN mehrere Bergungsversuche, jedoch ohne Erfolg. Auch der letzte dieser Versuche scheiterte im November 1985. Daraufhin richtete der Präsident des Nicaraguanischen Roten Kreuzes am 12. Februar 1986 ein Schreiben an den Bremer Senat mit der Bitte, bei der Bergung der „GRÖPELN“ behilflich zu sein, zumal das Schiff von „ganz großer Bedeutung“ für das CRN sei. Die Bitte stieß in Bremen auf offene Ohren. Bürgermeister Dr. Henning Scherf und der „Arbeitskreis Nicaragua-Solidarität Bremer DGB-Gewerkschaften“ starteten umgehend eine Unterstützungskampagne. Man wollte unter allen Umständen vermeiden, die „GRÖPELN“ zu einem Symbol für verfehlte Entwicklungshilfe werden zu lassen. Unter Federführung des „AK Bremer DGB-Gewerkschaften“ wurde im August 1986 mit finanzieller Unterstützung des Landes Bremen ein Expertenteam, bestehend aus einem Sachverständigen und zwei Fachleuten des Hafenamtes, nach Nicaragua entsandt, um vor Ort die Bergungsmöglichkeiten zu klären und die Beschädigungen des Schiffes festzustellen.

Das anschließende Sachverständigen-Gutachten über die Bergung der GRÖPELN vom 23. September 1986 kam zu dem Ergebnis, dass das Schiff mit relativ geringem Aufwand zu reparieren war und die Bergung ebenfalls möglich schien. Die Gesamtkosten für die Mission wurden auf ca. DM 52 000 geschätzt, die später auf DM 40 000 gesenkt werden konnten. Daraufhin startete der „Arbeitskreis“ einen Spenden-



Vorbereitungen für die Bergung der „GRÖPELN“ im November 1986. Unter dem Schutz des Roten Kreuzes wird eingedrungenes Wasser aus dem Schiff abgepumpt. (Foto: Slg. Claus Ferner, Bremen)



Die Seilwinde eines Bulldozers hilft bei der Bergung der „GRÖPELN“, November 1986 (Foto: Slg. Claus Ferner, Bremen)



Die beschädigte „GRÖPELN“ ist für die Bergung vorbereitet. Man beachte das Einschussloch in der Kajüte. (Foto: Slg. Claus Ferner, Bremen)



Die „GRÖPELN“ in den Stromschnellen „Los Diamantos“ im Rio San Juan, November 1986. (Foto: Slg. Claus Ferner, Bremen)

auf: Rettet die „GRÖPELN“! Übt Solidarität mit Nicaragua! Die Gewerkschafter riefen die Bremer Bevölkerung auf, für „ihre“ Fähre zu spenden, damit sie endlich ihren Bestimmungsort am Nicaragua-See erreichen könnte. Größere Spenden von jeweils DM 10 000 kamen vom Bremer Landesamt für Entwicklungszusammenarbeit und von der DGB-Jugend. DM 20 000 wurden von der Hilfsorganisation „Medico International“ vorfinanziert und mussten später von der Nicaragua-Solidarität zurückgezahlt werden.

Ende Oktober 1986 traten zwei Spezialisten vom Bremer Hafenamt, Bergungskapitän Hans-Joachim Knie und Schiffssingenieur Claus Ferner, die Reise nach Nicaragua an, um die „GRÖPELN“ zu retten. Unter dem Schutz der Flagge des Roten Kreuzes gelang es ihnen und vier Helfern des CRN tatsächlich — mit sehr viel Improvisationstalent — die „GRÖPELN“ / „EL BREMEN“ wieder schwimmfähig zu machen und mit Hilfe der Seilwinde eines Bulldozers durch die Stromschnellen zu ziehen. Zu diesem Zweck wurde die Planierdraupe auf einem im Fluss verankerten Ponton montiert.

Nach vier Wochen harter Arbeit hatte die „GRÖPELN“ / „EL BREMEN“ endlich wieder soviel Wasser unter dem Kiel, dass sie nach El Castillo in Sicherheit gebracht werden konnte. Dort wurden dann weitere Reparaturen durchgeführt. Die Weiterfahrt mit eigener Kraft zum 60 km entfernten Nicaragua-See konnte jedoch erst im März 1987 vorgesehen werden, wenn mit der nächsten Regenzeit genügend Wasser im Rio San Juan zu erwarten war, denn es mussten noch zwei weitere kleine Stromschnellen passiert werden. Die beiden Bergungsspezialisten kehrten Anfang Dezember nach Bremen zurück und berichteten ausführlich über das gelungene Unternehmen.

In Nicaragua war die „GRÖPELN“ / „EL BREMEN“ unterdessen zum Symbol für die „internationale Solidarität mit den nicaraguanschen Revolutionären“ geworden. Man hatte die großspurige Ankündigung der „Contras“, die „GRÖPELN“ / „EL BREMEN“ werde erst nach ihrem Sieg mit ihnen in den Nicaragua-See einlaufen, widerlegt. In Bremen wurde das Schiff zum „Symbol für den friedlichen Aufbau, zu einem Stück Solidaritätsarbeit“, wie es Henning Scherf ausdrückte.

Die Überführung der „GRÖPELN“ / „EL BREMEN“ zum Nicaragua-See verzögerte sich abermals. Die Regenzeiten blieben 1987 und im Frühjahr 1988 einfach aus. Erst im Gefolge eines Wirbelsturms, der im Oktober 1988 in mehreren Ländern Mittelamerikas große Schäden verursachte, kam es zu sintflutartigen Regenfällen, die den Rio San Juan soweit anschwellen ließen, dass die „Nicas“ die „GRÖPELN“ / „EL BREMEN“ problemlos durch die Stromschnellen bei El Castillo und Boca de Sabalo bringen konnten. Das Schiff wurde sofort zwischen San Carlos am Nicaragua-See und Boca de Sabalo zur Evaku-

ierung der Bevölkerung vor dem Wirbelsturm „Joan“ und anschließend zur Rückführung der Betroffenen eingesetzt.

Nach diesem Einsatz wurde die „GRÖPELN“ / „EL BREMEN“ zur Werft „El Diamante“ nach Granada am westlichen Ufer des Nicaragua-Sees gebracht. Es sollten dort Reparatur- und Umbauarbeiten durchgeführt werden, um das Schiff anschließend in der Region San Carlos einsetzen zu können. Dazu ist es jedoch nicht mehr gekommen. Die Schäden am Schiffsrumpf wurden zwar noch behoben, aber die geplanten Umbauarbeiten an den Aufbauten sind nicht mehr ausgeführt worden, weil es zu Streitigkeiten wegen der Eigentumsrechte gekommen war.

Ein Bremer Fernsichtteam entdeckte die Fähre im September 1994 einige Meter neben der Werft liegen. Das Schiff befand sich in einem desolaten Zustand und war wohl nicht mehr fähig, jemals wieder über den Nicaragua-See fahren zu können.

Die „GRÖPELN“ / „EL BREMEN“ hat die ihr zuge dachte Mission in der Region San Carlos zwar nie erfüllen können, aber sie wurde dennoch zum Mythos für die Nicaraguaner. Vielleicht liegt „unsere kleine Fähre“ auch heute noch neben der Werft „El Diamante“ und träumt von früheren Zeiten im Hamburger Hafen, auf der Niederelbe und der Unterweser.

Quellen / Literatur:

- Auskünfte von Zeitzeugen aus Glückstadt, Wischhafen und Bremen, die ihre Kenntnisse und Unterlagen (Fotos/Daten) dankenswerterweise zur Verfügung stellten.
- Auswertung der Berichte zum Thema in den Tageszeitungen: u.a. Glückstädter Fortuna, Bremer Nachrichten, die tageszeitung-Bremen Teil, Weser Kurier.
- Technische Unterlagen zum Umbau der „GRÖPELN“, Hafenbauamt Bremen 1964/65.
- Sachverständigen-Gutachten Bergung der „GRÖPELN“, Capt. C. J. Großklaus, Sept. 1986.
- Dokumentation „Nicaragua-Solidarität“, Bremer DGB-Gewerkschaften (1982-1990).
- „Die Akte GRÖPELN“ - Spuren der Solidaritätsbewegung in Nicaragua, zusammenggetragen von Gerhard Widmer, TV-Bericht Radio Bremen 1995.
- Arnold Kludas: Hundert Jahre HADAG-Schiffe 1888-1988, Koehlers Verlag, Herford 1988.
- Herbert Karting: Die Peterswerft und ihre Schiffe — 125 Jahre Peterswerft - 250 Jahre Schiffbau in Wewelsfleth, Verlag H. M. Hauschild, Bremen 1996.
- Heinz - W. Süßling: 75 Jahre „Unterelbe-Fährbetrieb Glückstadt - Wischhafen“ 1919-1994, Broschüre im Eigenverlag, Norderstedt 1994.
- Günter Benja: Bremer Fährleute, J. H. Döll Verlag, Bremen 1989.
- F. - Herbert Wenz: Chronik der Fähren, Stedinger Verlag, Lemwerder 1992.
- Friedrich-Wilhelm Brandt: Fähren der Unterweser, Isensee Verlag, Oldenburg 1993.

Drei alte Brücken über die Bekau: Die Luxbrücke, die Brücke Eversdorf und die Brücke bei der Kaaksburg

Von
Erwin Papke (Itzehoe)

Vorläufer aller drei Brücken waren natürliche Furten, die durch Sandzufuhren und Steinsetzungen unterstützt wurden. Im 15. und 16. Jahrhundert bauten die Obrigkeiten Brücken und erhoben Brückenzoll für Waren, die in der Regel auf Planwagen befördert wurden. Ebenso erhoben sie ein Brückengeld für Menschen und Tiere, die die Brücke passierten. Beim Erheben von Brückenzoll kam es oft zu Streitigkeiten und Prügeleien, weil die Fuhrleute die zu verzollenden Waren nicht ordnungsgemäß angaben. An allen drei Brücken wurde wie folgt verfahren: Ein verriegelter Schlagbaum versperrte den Durchgang oder die Durchfahrt, erst nach Bezahlung der Brückentaxe öffnete der „Baumwärter“ die Barriere.

Die Luxbrücke - ein geschichtsträchtiger Übergang über die Bekau

Abseits von der Landstraße, die von der Bundesstraße 5 zwischen Itzehoe und Wilster nach Meldorf führt, befindet sich eine alte und geschichtsträchtige Brücke über die Bekau: die Luxbrücke, früher Lukasbrücke und der daneben liegende Hof Lukshausen genannt. In der Varendorfschen Karte von 1790 lesen wir „Tollenbrück“, was so viel wie Zollbrücke bedeutet.

Schon von der Landstraße nach Meldorf sieht man eine Allee mit hohen Pappeln aus der Marsch beim Herrenhaus Krummendiek herausragen, die Bauer Hein vor Jahrzehnten bis zur Luxbrücke neben seinem Haus angepflanzt hat.

Diese Brücke ist heute wenig bekannt und wird eigentlich nur von den umliegenden Dorfbewohnern benutzt. Erreichbar ist sie von der Landstraße und von Oldendorf. Doch vor ca 600 Jahren erbaut, spielte sie eine Rolle in der Geschichte unseres Landes.

Ursprünglich gab es hier eine Furt. Das Sonderbare an dieser Brücke ist, dass hier bis 1942 ein Brückenzoll erhoben wurde. Werfen wir einen Blick in die Geschichte:

Die ursprüngliche Landstraße, die von Itzehoe nach Dithmarschen verlief, führte an der Burg Hanerau und Schenefeld vorbei. An der Burg Hanerau erhob die Gutsherrschaft von Hanerau aufgrund eines kaiserlich verbrieften Privilegs aus dem Jahre 1474 einen Zoll für alle

aus Dithmarschen kommenden Güter. Diese Zollstelle war ein großes Ärgernis für die freiheitsliebenden und selbstbewussten Dithmarscher, und es kam mehrfach zu gewalttätigen Auseinandersetzungen. Selbst die Waren, die die Dithmarscher auf der Holstenau über Wilster nach Itzehoe beförderten, wurden von den Hanerauern kontrolliert. Sie hatten eigens von Vaale eine Enklave erworben, den sogenannten „Böverstenwehr“, und an dieser Stelle die Zollstelle für Dithmarscher Produkte errichtet.

Das Fass kam zum Überlaufen, als 1574 die Hanerauer Gutsherrschaft den „Clawen Viert 4 Tonnen Honniges up dem Water van des Bokelborch“ wegnahmen. Daraufhin beschlossen die Dithmarscher, mit Genehmigung des Landesherrn, (seit 1559 gehörte Dithmarschen zum Gesamtstaat Dänemark) einen neuen Weg von Dithmarschen nach Itzehoe anzulegen. 1577 erhielten sie die Konzession, und sofort begannen die Dithmarscher mit dem Bau dieses Nienweges, genannt Königsweg, via regia, der vom Eggstedter Holz an Schafstedt und der Holstenniendorfer Feldmark vorbei nach Hohenhörn gelegt wurde. Östlich von Hohenhörn teilte sich dieser Weg in zwei Arme, von denen der eine über Bokhorst nach Schenefeld verlief – die Schenefelder zahlten den dritten Teil der nicht unbedeutenden Kosten -, während der Hauptarm über Gribbohm, Wacken, an Vaale vorbei zur Luxbrücke führte, von dort über Oldendorf, Heiligenstedten nach Itzehoe. Dieser Transitweg war zugleich auch ein Ochsenweg.

Noch heute gibt es in Oldendorf die Alte Landstraße, die von Edendorf durch den Heiligenstedtener (Julianka) Wald in zwölf Meter Breite führt, - noch gut zu erkennen. Noch besser ist dieser Königsweg südlich von Vaale bis Wacken nicht nur zu erkennen, sondern auch zu befahren. Eine Informationstafel des Heimatverbandes weist am Ende der Heiligenstedtener Straße nach Oldendorf auf den alten Königsweg hin.

Kraft eines herzoglichen Privilegs konnten die Dithmarscher diesen Nienweg (Königsweg) „ohne Einhalt“ benutzen, bis auf das Passieren der Luxbrücke. Hier mussten sie Jahrhunderte hindurch ihren Obulus entrichten. Mit diesem Brückengeld sollte die Brücke unterhalten werden. Dass dieser Brückenzoll bis 1942 erhoben wurde, ist in der Tat eine Sonderheit.

Noch einmal spielt die Luxbrücke eine Rolle. Zwischen 1807 und 1814 wurde auf diesem Königsweg tüchtig geschmuggelt. Das kam so: Dänemark hatte 1807 ein Bündnis mit Napoleon geschlossen, und der Korse hatte zur Niederringung Europas die Kontinentalsperre verfügt. Es durften keine britischen Waren auf den Kontinent gebracht werden. Darunter litt besonders Hamburg. Die Folge war, dass damals vom britischen Helgoland (Helgoland wurde 1890 gegen Sansibar eingetauscht) aus kräftig geschmuggelt wurde. Tönning war der

geheime Umschlagplatz der Schmuggelware. Der Königsweg war mit vielen heimlichen Verstecken vornehmlich der Transitweg des Schmuggelgutes, und die Luxbrücke der gefährlichste Engplatz, aber auch der best ausspionierte Übergang über die Bekau. Viele Bauern aus der Umgebung beteiligten sich an diesen Schmuggelgeschäften mit Getreide und anderen hier produzierten Gütern und beförderten sie „auf geheimen Wegen“ nach Tönning, um sie dort gegen Waren einzutauschen, die in Hamburg sehr begehrt waren: Tee, Kaffee und Gewürze. Bei diesem Handel verdiente sich manch Bauer und Händler eine goldene Nase, heißt es in alten Schriften.

Als dann gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine neue Landstraße nach Meldorf gebaut wurde, geriet die Luxbrücke in Vergessenheit. Sie träumte nur noch so vor sich hin und wurde mittlerweile immer baufälliger. Nach dem Zweiten Weltkrieg so brüchig geworden, dass ein Schild des Amtsvorstehers auf die Unbefahrbarkeit hinwies. 1955 wurde endlich eine neue Luxbrücke gebaut.

Beim Abbruch der Brücke 1955 entdeckte man die alte Furt. 1 m unter dem Wasserspiegel befand sich ein Verbau aus starken vierkantigen Eichenpfählen mit dazwischen gepackten Steinen.

Die Brücke in Eversdorf

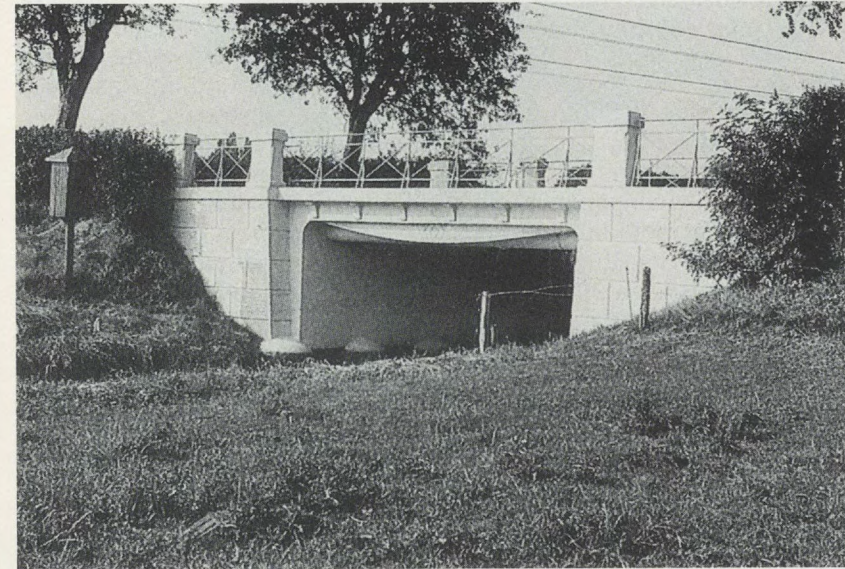
Nach einer Vereinbarung vom 28.12.1625 zwischen dem Kloster Itzehoe (Eversdorf gehörte zum Kloster Itzehoe) und dem Besitzer des adeligen Gutes Mehlbeck, dem Amtmann Kay von Ahlefeldt, wird der Bau und die Unterhaltung der Brücke bei der ehem. Erbpachtstelle und Schankwirtschaft in Eversdorf sowie des Brückendamms gemeinschaftlich betrieben. Die Einrichtung eines Brückenzolls und Brückengeldes wurde am 28. Dezember 1625 getroffen. Aufgrund dieses Vergleichs verpachtet das Kloster die Brücke an einen Pächter. Dieser hat jährlich aus den Brückeneinnahmen die gleiche Summe an das Kloster und an das Gut Mehlbeck zu entrichten. Die Mehlbecker und Eversdorfer Untertanen waren vom Brückengeld befreit. Die Vereinbarung zwischen den beiden Obrigkeiten waren erforderlich, weil die Bekau die Grenze zwischen dem Itzehoer Kloster und dem adeligen Gut Mehlbeck bildete.

Für die Benutzung der Brücke erhob der Pächter Brückengeld:

1 Hausmannswagen	2 Schillinge
1 Kutsche	2 Schillinge
1 Hopfenkarren	2 Schillinge
1 Kesselwagen	2 Schillinge
1 Pferd	6 Pfennige
1 Ochse	6 Pfennige

3 Schweine	6 Pfennige
3 Schafe	6 Pfennige
1 verschlossener Koffer oder Kasten	3 Schillinge

Die neue Brücke von 1909



Brücke über die Bekau in Eversdorf, erbaut 1909. Von diesen Fischbauchbrücken sind nur noch vier in Schleswig-Holstein vorhanden. Fischbauch genannt, weil sie einem Fischbauch gleicht

Die jetzige Brücke von Eversdorf wurde 1909 als neue Brücke 8m neben der alten Holzbrücke in Beton und Eisenkonstruktion gebaut. In dem Bericht an den Regierungspräsidenten vom 31. März 1909 heißt es u.a.: „In dem ...1908 polizeilich genehmigten Chausseeprojekt Sachsenbande – Eversdorf ... ist eine neue Brücke über die Bekau vorgesehen und die Durchflussweite auf 6 1/2m festgesetzt worden. Die Untersuchung des Untergrundes hat auf der nördlichen Seite nachstehendes Resultat ergeben:

Nördliche Seite
0,90 Terrain
0,40 fester Untergrund
1,60 weicher mooriger Grund
2,95 weißer Sand
3,60 fester Sand.

Die Brunnenringe sind durch den weißen Sand bis auf den festen Sand geführt und reichen in letzter Schicht noch etwas ein, ... Da in der Sohlentiefe weicher mooriger Sand vorhanden ist, kann bei Überschwemmungen leicht eine Auskolkung unter der Brücke entstehen. Es ist deshalb die Fundierung bis auf den festen Sand vorgesehen... Es werden starke Spundwände geschlagen. Die Flügel sind mit den Widerlagern durch kräftige mit Beton umhüllte Anker verbunden... Für die Berechnung der Decke ist eine Nutzlast von 5000 kg Raddruck in der Mitte der Platte angreifend zu Grunde gelegt. Die neue Brücke wird 8m südlich von der alten Brücke aufgeführt, und im Anschluss hieran wird eine Verlegung des Baches vorgenommen.

1954 wird von der Landesregierung angeordnet, dass Sonderraupenfahrzeuge Klasse 51/52 die Brücke nicht befahren können.

In einem Prüfungsbericht an die Besatzungsmacht 1951 heißt es u.a.: „Das Bauwerk befindet sich in einem allgemein guten Unterhaltungszustand. Die Brücke wird in Brückenklasse 24 nach DIN 1072/52 und in Bodenklasse 30 der Besatzungsmacht eingestuft“.

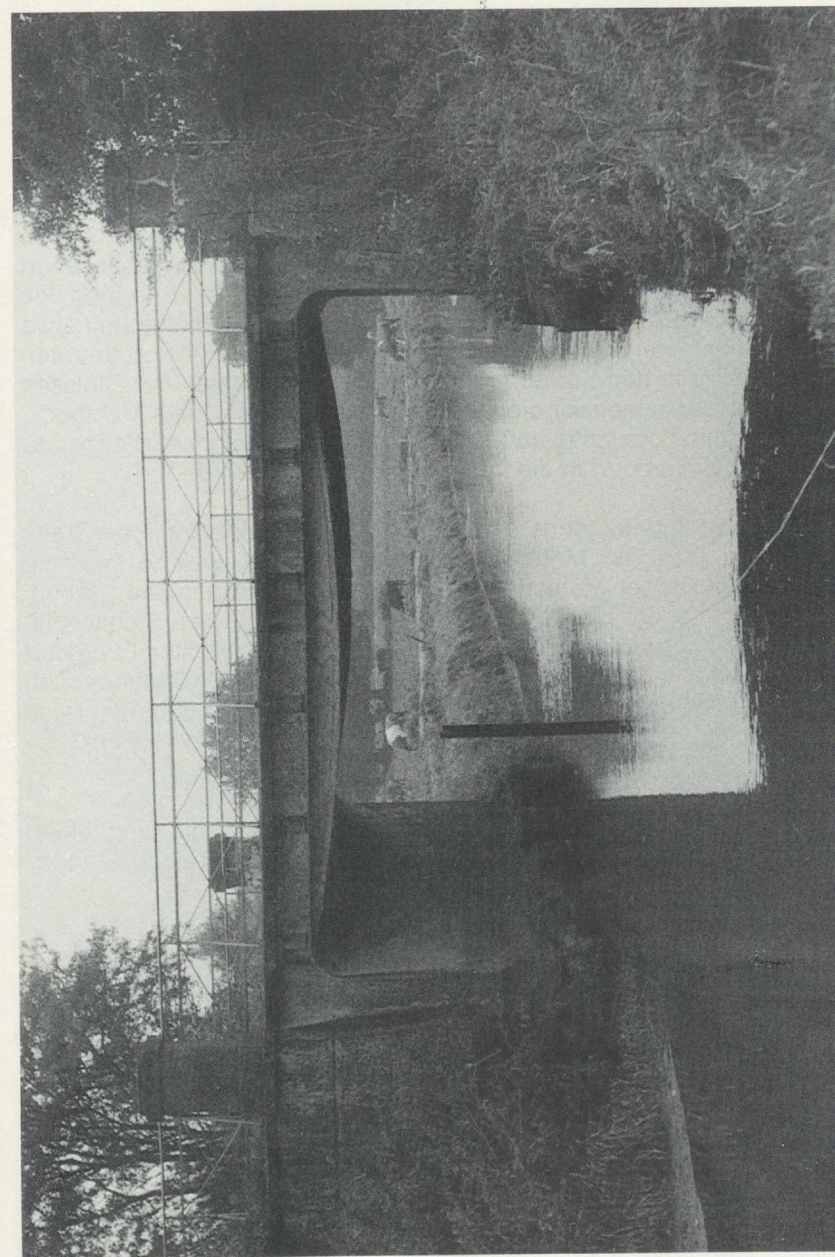
1991 sind in einem Zustandsbericht keine großen Mängel festgestellt worden. Am 18.10.1991 wird die Brücke nach einer Besichtigung durch den Leiter des Landesamtes für Denkmalschutz in Kiel als „einfaches Kulturdenkmal“ eingestuft. Ihre Erhaltung und Wiederherstellung ist dringend geboten. Nach dieser Einstufung wird die untere Denkmalschutzbehörde des Kreises Förderungsanträge für Reparatur-, Sicherungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen mit einer Beschlussvorlage von 30 % vor die zuständigen Gremien bringen.

1959 – 1960 im Zuge der neuen Straßenführung in Kaaks, der Kreisstraße K 62, musste eine zweite Brücke über die Bekau gebaut werden, durchgeführt von der Firma Kruse und Detlefs in Wilster, die auch die Brücke in Kaaks baute. Durch diese Straßenbegradigung in Eversdorf wurde die alte Fischbauchbrücke ins Abseits verdrängt. Dennoch wurde diese unter Denkmalschutz stehende Brücke, die immer noch intakt war, 1993/94 renoviert und saniert.

Die Brücke an der Kaaksburg

Die westliche uralte Heerstraße von Jütland kommend, später der Ochsenweg, führte an der Kaaksburg über die Bekau, früher auch Drager Mühlenau genannt. Die Zollstelle mitsamt der Erbpachtstelle und die Krugwirtschaft gehörten zum adeligen Gut Mehlbeck (früher wurde Mehlbek mit „ck“ geschrieben).

In einem Pachtvertrag aus dem Jahre 1712 ist zu lesen: „Dem Pächter der Erbpachtstelle werden die Einnahmen aus der Krugwirtschaft und des Brückenzolls vertraglich zugestanden“. 1768 führte der



Die Brücke nach der Renovierung von 1959/1960.

Vollhufner Johann Koch aus den Einnahmen des Brückenzolls 60 Rthr. an das Gut Mehlbeck ab. 1778 besaß der Sohn seiner Schwester die Erbpachtstelle. Da ist die Rede von einem wohlhabenden Hufner Görris Schmabek, der das Recht hatte, Brückenzoll und Brückengeld zu erheben.

1841 erhält die Obrigkeit des Gutes Mehlbeck von der Gottorfer Regierung eine diesbezügliche Anfrage, in der es heißt: „Nach den früheren Verhandlungen in Betreff des im Gute Mehlbeck befindlichen Schlagbaumes ist es zweifelhaft geblieben, ob die Eingesessenen des Gutes daselbst, wie in der Regel zu sein pflegt, von Erlegung des Wegegeldes (Brückengeldes) befreit sind oder in der Beziehung etwa Verschiedenheiten obwalten. Indem so wenig in den früher erstatteten Berichten als in der approbierten Taxe (Steuer) dieses Verhältnisses erwähnt ist, ersuchen wir die Obrigkeit des adeligen Gutes Mehlbeck, und innerhalb vorschriftsmäßiger Frist mit einer Nachricht darüber zu versehen, wie es dort in dieser Hinsicht gehalten werde.“

Darauf erfolgte folgende Antwort der Obrigkeit des adeligen Gutes Mehlbeck: „Das Gut Mehlbeck hat zwei Brücken, welche über die sogenannte Drager Mühlenau (damit ist die Bekau gemeint) führen. Die eine ist bei der Kaaksburg und liegt der Neubau ja nur der Mehlbecker Gutsherrschaft ob, die andere ist bei dem Kloster Eversdorf und wird vom Itzehoeer Kloster und der Mehlbecker Gutsherrschaft halbschiedlich gebaut und unterhalten. Von Erlegung eines Wegegeldes (Brückengeld) über gedachte Brücken sind die Mehlbecker Gutsunterhörigen befreit.“

Laut Vertrag vom 24.12.1711 werden dem Pächter die Einnahmen für die Benutzung der Bekaubrücke bei der Kaaksburg zugestanden.

Die Tarife sahen wie folgt aus:

Für einen großen Mühlstein	5 Schillinge
Für einen kleinen Mühlstein	2 Schillinge 6 Pfennige
Für einen mit Kaufmannsgütern beladenen Wagen	4 Schillinge
Für eine Kutsche	2 Schillinge
Für einen Hopfenkarren	2 Schillinge
Für einen Wagen mit 2 oder 4 Pferden	1 Schilling
Für eine Karriole	6 Pfennige
Für eine Karre mit zwei Rädern	6 Pfennige
Für ein Pferd mit oder ohne Reiter	6 Pfennige
Für ein Stück Rindvieh	6 Pfennige
Für Schweine und Schafe á Stück	3 Pfennige



Luxbrücke

Ab 1890 wird die Aufsicht über den Wegebau und die Brücken den Obrigkeiten und Klöstern entzogen, die neue Zuständigkeit liegt bei den politischen Gemeinden und Ämtern. Im Zuge des Neubaus der Bundesstraße 204 musste bei der Kaaksburg auch eine neue Brücke gebaut werden. Infolge der Autobahn wurde die Bundesstraße herabgestuft in eine Landstraße (L 127).

Anmerkungen

Papke, E. „Heiligenstedten ein Kleinod an der Stör“

Papke, E. „Insten, Bauern und Barone“ (1988)
Chronik von Mehlbek

Fels, W. „An den Ufern der Bekau“

Brückenbuch der Gemeinde Kaaks

Über Brücken und Fähren nach Vaale

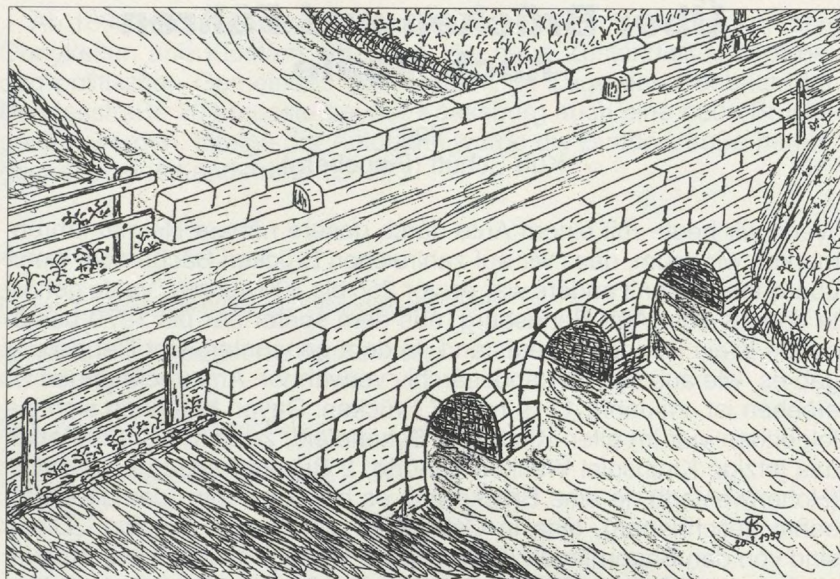
Von
Kurt Schütt (Pinneberg)

Wenn wir heute mit einem Auto durch unsere nähere Heimat fahren, merken wir kaum, dass wir auf zahlreichen Brücken Bäche oder Auen überqueren. Ganz anders war es vor 250 bis 300 Jahren. Vaale gehörte damals zum Amt Rendsburg, aus dem später der bis 1970 bestehende Kreis Rendsburg entstand. In dem genannten Amt Rendsburg gab es, wie aus den im Landesarchiv verwahrten Amtsrechnungen zu ersehen ist, im Jahre 1719 nur 27 Brücken. Davon befanden sich die folgenden vier im alten Kirchspiel Schenefeld, zu dem bis 1863 auch das jetzige Kirchspiel Wacken gehörte: 2 Brücken waren bei Nindorf (Hohenwestedt), je eine Brücke gab es bei Gribbohm (damals Gridtbohm geschrieben), eine in Osterstedt und eine in Besdorf. „Diese sind von den Bauernlagen (Dörfern), wo sie liegen, auf eigene Kosten allein zu unterhalten. Der König hat nichts damit zu tun.“ So berichtete Georg Reimer 1957 auf Seite 102 im „Heimatkundlichen Jahrbuch des Kreises Rendsburg“. Alle anderen Wasserläufe waren zu jener Zeit durch Fuhrten zu passieren.

Als ich kurz nach Ostern 1930 eingeschult worden war, musste ich von nun an neun Jahre lang morgens in der Früh' und mittags die von 1712 bis 1726 auf Anordnung des dänischen Königs erbaute Felsbrücke über die ca. 5 m breite Schmalfelder Au passieren. Das tat ich mit Bewunderung und Ehrfurcht vor dem Können der damaligen Erbauer. Sie hatten es ermöglicht, dass die Bewohner des nördlichen und südlichen Teil meines Heimatdorfes sich zu allen Jahreszeiten ungehindert begegnen konnten und dass der ehemalige Ochsen- und Handelsweg durch Schmalfeld in Richtung Ochsenzoll bei Hamburg immer, auch wenn die Au im Frühjahr oder Herbst weit über die Ufer getreten war, benutzt werden konnte.

In den Sommermonaten, wenn das Wasser nicht so hoch stand und nur geringe Strömung war, wateten meine Schulfreunde und ich gerne unter der Brücke durch. Sie ruht auf dicken Eichenbohlen. Durch drei aus konisch behauenen Felsen aufgemauerte Bogen rauscht das Wasser dort Tag und Nacht gen Westen in die Bramau, von da in die Stör, dann weiter in die Elbe und schließlich in die Nordsee, wohin auch das sich in und um Vaale sammelnde Wasser durch Bäche und Auen fließt.

Kam ich einmal nach Mitternacht nach Hause — eine Straßenbeleuchtung gab es zu der Zeit im Dorf noch nicht — eilte ich, ohne



Die von 1712 bis 1726 erbaute Königsbrücke in Schmalfeld ist eine der schönsten Brücken unseres Landes. Sie wurde 1984 unter Denkmalschutz gestellt.

jemals den Blick nach hinten zu werfen, in schnellen Schritten über die Brücke; denn hätte ich mich aus Angst umgesehen, so wäre ich von einem dunklen, großen Pudel mit glühenden Augen verfolgt worden. So berichtet eine „spökenhaft“ anzuhörende Geschichte, die jeder im Dorf kannte und an die man mehr oder weniger glaubte.

Als die Ende des 20. Jahrhunderts zu schmal gewordene Schmalfelder Brücke dem immer stärker werdenden Verkehr nicht mehr gewachsen war, ließ die Straßenverwaltung daneben eine breitere errichten; dass die nutzlos gewordene alte Brücke nicht abgebrochen, sondern 1983/84 restauriert und unter Denkmalschutz gestellt wurde, freute mich sehr. Schon immer waren Brücken etwas Besonderes; sie verbanden Menschen miteinander, förderten den Handel und mehrten den Wohlstand der Menschen. Gleiches galt auch für die Fähren.

Schon als Schüler war ich fasziniert von dem lebhaften Treiben auf den Brücken und Fähren des Nord-Ostsee-Kanals. Als Soldat und auch in späteren Jahren überquerte ich auf Brücken oder Fähren manche Flüsse und Kanäle in Deutschland sowie in anderen Ländern. Überall verbanden sie etwas miteinander. In den Kriegsjahren boten sie die Möglichkeiten zum schnellen Vorstoß und besseren Versorgen der Truppe, aber auch beim Rückzug einer Truppe oder bei der Flucht der Heimatvertriebenen ermöglichten sie oft Rettung im letzten

Augenblick. Brücken und Fähren sind für uns Menschen unentbehrlich geworden. Schon die Römer verstanden es, steinerne Brücken zu bauen.

Schon immer fanden gewisse Brücken und auch Fähren Anziehungskraft und Bewunderung, ob über den Nord-Ostsee-Kanal, die Tower Bridge in London, die Karlsbrücke in Prag, die Golden Gate oder Bay Bridge bei San Franzisko oder die gern befahrene Köhlbrandbrücke mit dem herrlichen Blick auf den Hamburger Hafen. Das Befahren einer Brücke weitet unsern Blick, und das Übersetzen mit einer Fähre über Flüsse oder Kanäle kommt einer kleinen Schifffahrt gleich.

Wenn wir die Wortfamilien der beiden Nomen „**Brücken**“ und „**Fähren**“ näher betrachten, so erkennen wir, dass in den von ihnen abgeleiteten Verben, wie „überbrücken“ bzw. „fahren“ oder „hin- und herfahren“, Tätigkeiten des Überwindens bzw. des Hin- und Herbewegens und des Verbindens stecken.

Ganz gleich, wie jemand gegenwärtig nach oder durch Vaale kommt, ob mit der Bahn oder dem Linienbus, ob im Personen- oder Lastkraftwagen, auf einem Motor- oder Fahrrad oder gar auf „Schusters Rappen“ den mit einem weißen Kreuz gekennzeichneten „Europäischen Wanderweg“ entlangwandert, immer wird er hierbei Brücken passieren oder gar eine Fähre benutzen müssen. Sicherlich war es nicht zu allen Zeiten so.

Nachdem ein großer Teil unserer Landschaft, die höher gelegene Geest mit Resten einiger Moränen, wie sie sich noch in ihrer heutigen Form darstellt, vorwiegend am Ende der vorletzten Eiszeit entstand und gleichzeitig von kleinen und größeren Wasserläufen durchzogen war, kamen Jäger und Sammler in unser Land. Die weit ausgedehnten Wälder boten ihnen einen guten Lebensunterhalt.

Gegen den südlichen Teil dieser höheren Geest schlugen damals die Wellen des Meeres bzw. des breiten Elbstromes, bis nach und nach die Moorniederungen und die angrenzende Marsch entstanden. Während die Menschen anfangs das sammelten, was ihnen die Natur zum Essen und zum Anfertigen von Geräten aus Holz, Knochen und Steinen bot, lernten sie auch bald das Fangen der in den Bächen, kleinen Inlandgewässern und am Rande des breiten Flusses oder des Meeres lebenden Fische. Sie waren Sammler, Jäger und Fischer, errichteten ihre ersten Hütten oder Häuser, verstanden ein Floß zu bauen oder aus einem gefällten Baum ein Boot anzufertigen. Schon in der Jungsteinzeit lernten sie den Ackerbau und wurden sesshaft. Die in privaten Sammlungen und im Landesmuseum verwahrten zahlreichen Funde aus der Stein- und Bronzezeit zeigen und beweisen uns, dass die hohe Geest der Vaaler Gemarkung früh besiedelt war. Besondere Zeugen jener Zeit sind die zum Teil noch gut erhaltenen

und unter Schutz stehenden zehn Hügelgräber östlich des jetzigen Vaaler Dorfkerns.

Einst war in nassen Jahreszeiten sicherlich mancher Bach hinderlich, zueinander zu kommen. Wir können nur ahnen, wie man solche Hindernisse überwand. Vielleicht war irgendwo ein Baum umgekippt und so über einen Wasserlauf gefallen, dass man darauf den Bach überschreiten konnte, oder man fällte einige Bäume, legte sie an einer bestimmten Stelle, vielleicht auf aufgeschichteten Steinen, über einen Bach, deckte sie mit Soden ab und schüttete festen Boden oder Geröll darüber. So mögen in unserer Gegend für Menschen und Tiere und später auch für Fahrzeuge die ersten Brücken entstanden sein.

Schon früh lernte man, ein Floß oder ein Boot aus einem Baumstamm, den sogenannten Einbaum, zu bauen. 1884 fand Johannes Voß beim Freilegen des bronzezeitlichen Hügelgrabes „Rugenbarg II“ in Vaale einen als Baumsarg benutzten Einbaum. Für welchen Zweck dieser ursprünglich benutzt worden war, wissen wir nicht genau, vielleicht zum Fischen oder zum Übersetzen über ein Gewässer, also als Fähre. - Beim Bau einer Brücke über den Moorkanal in Vaalermoor fanden die Arbeiter beim Ausheben des weichen Untergrundes in etwa 2 Meter Tiefe im Jahre 1878 ebenfalls einen Einbaum.



Aus dieser über 3.500 Jahre alten, bronzezeitlichen Steinkammer „Rugenbarg II“ in Vaale barg Johannes Voß 1884 einen als Sarg benutzten Einbaum.

Heute wissen wir, dass Vaale schon früh Verbindungswege hatte. Ein bekannter Weg, der offiziell östlich an Vaale vorbeiführte, war der „Landweg“ oder „Ochsenweg“, der von Dithmarschen kam und über Itzehoe nach Wedel führte. Er entstand vor gut 400 Jahren, weil die Dithmarscher damals gegen die hohen Zollforderungen der Hanerauer Gutsherrschaft protestierten und einen freien Zugang nach Holstein suchten. Die Konzession, eine neue Straße anzulegen, erteilte der dänische König, unser Landesherr, am 30. Juni 1577. Zwar sprach man von einer neuen Straße, aber in Wirklichkeit handelte es sich um einen ca. 40 Fuß breiten Sandweg, der nur stellenweise fest ausgebaut war.

Den Verlauf dieses neuen „Landweges“ beschrieb Johannes Voß wie folgt: „Er wurde vom Egstedter Holz über das Moor zum neuen Damm bei Schafstedt und von da über die Wiesen und sumpfiges Terrain nach der Holstenniendorfer Feldmark bei Hohenhörn gelegt.“ Eben östlich von Hohenhörn teilte er sich in zwei Arme, von denen der eine über Bokhorst nach Schenefeld und der andere, der Hauptarm, über Holstenniendorf, Gribbohm, Wacken und Lucksbrücke nach Itzehoe führte. Wohl kam man auf diesem Wege durch die Vaaler und Nuttler Feldmark, aber nicht direkt durch die Dörfer.

Die „Lucksbrücke“, die Überquerung des Landweges über die mehr als 5 Meter breite Bekau zwischen Kleve und Oldendorf wurde ebenfalls 1577 erbaut. Im Volksmund hieß sie „Tollbrügg“, weil hier zu ihrer Unterhaltung ein Brückenzoll von den Durchreisenden erhoben wurde. Dieser neue Weg wurde auch „Königsweg“ oder „via regia“ genannt. Über die neue Brücke und den beiderseitigen Damm war das in nassen Jahreszeiten unter Wasser stehende Bekautal immer passierbar.

In Vaale ist der Königsweg bis in die Gegenwart vorwiegend als „Ochsenweg“ oder „Landweg“ bekannt. Unverändert durchquert er noch immer in fast gerader Linie einen Teil der Vaaler und Nuttler Feldmark bis Kleve. Er ist teilweise asphaltiert, mit einer Betonspurbahn versehen oder durch Kies befestigt. Nur ein geringer Teil, der Übergang nach Nutteln, besteht noch in seinem ursprünglichen Zustand, nämlich als Sandweg mit ausgefahrenen Wagenspuren. Die Gemeinde Vaale hat diesen Teil des Weges unter Schutz stellen lassen.

Die vom Landweg durchschnittenen Wasserläufe waren anfangs ohne Brücken. Sie wurden an flachen Stellen durchfahren oder auf großen Steinen, die aus dem Wasser ragten, trockenen Fußes überquert. Durch den zwischen Wacken und Vaale fließenden Otterkrugsbach führte die sogenannte „Steinfurt“. Das war einst eine flache, steinige Furt durch diesen Bach. Die an gleicher Stelle über eine Brücke führende Straße trägt heute den Namen „Steinfurt“. Für die um 1750 auf dem in der Nähe gelegenen Schulkatenberg zwischen Vaale und Wacken erbaute Schule schien der Schulweg der Wackener Kinder

durch das Tal des Otterkrugsbaches kein besonderes Hindernis gewesen zu sein. Die Vaaler Kinder hatten auf ihrem Schulweg keinen Bach zu überschreiten.

Anders sah es zur gleichen Zeit im Nachbarort Agethorst aus; denn der wegen geringer Kinderzahl zwischen Nienbüttel und Agethorst geplante gemeinsame Bau einer Schule wurde nicht verwirklicht. Johannes Voß, der 1903 die „Chronik des Kirchspiels Wacken“ schrieb, berichtete darüber folgendes:

„Die Agethorster baten in einer mit den Nienbüttlern gemeinsam unterzeichneten Eingabe vom 16. April 1760, aus eigenen Mitteln in Agethorst ein besonderes Schulhaus erbauen zu dürfen, indem sich unterwegs wenigstens drei Becken (Bäche) befanden, welche von solcher Breite, so sehr mit Wasser angefüllt wären, daß die Jugend selbige als mit größter Lebensgefahr passieren könnten.“ Hierzu machte Voß die Anmerkung: „Man muß hierbei berücksichtigen, daß die Landwege damals nicht auf Brücken über die Bäche, sondern in „Fohrs“ (Furten) durch die Bäche führten.“ So geschah es, da noch vielerorts Brücken fehlten und nicht so schnell zu errichten waren, beide Dörfer über 200 Jahre eine eigene Schule hatten.

An der Vaaler/Nuttler Scheide (Grenze) führte der Landweg einst durch den „Weddelsbach“, dessen alte Furt bei der Einkoppelung der Vaaler Ländereien im Jahre 1784 erwähnt wurde. Bald darauf wurde auch dieser Bach mit einer Brücke versehen. Im 17. und 18. Jahrhundert führte der Verkehr aus Holstein nach Dithmarschen und auch umgekehrt hauptsächlich über Hohenhörn, wo am 19. April 1799 eine Extrapoststation eingerichtet worden war. Von 1785 an fuhr die dithmarsische Post einmal wöchentlich über Hohenhörn und Itzehoe nach Altona, und seit 1849 bestand eine täglich fahrende Deligence (französisch: Eilpostkutsche), die von vier Pferden gezogen wurde. Der Bau zahlreicher Brücken hatte ein schnelles Fortkommen ermöglicht. Von Vaale aus führte ein fester Weg, die „Scheperdrift“, die bis 1863 ein Teil des einige Jahrhunderte alten Vaaler Kirchenweges nach Schenefeld gewesen war, direkt nach dem Landweg, den für diese Gegend damaligen Hauptverkehrsweg nach Dithmarschen, Itzehoe oder Hamburg. - In Kriegszeiten konnten feindliche Truppen hauptsächlich über den Landweg Vaale erreichen. Der wahrscheinlich schon 1531 entstandene Bokhorster Damm, der in schnurgerader Richtung von der Vaaler Geest durch das jetzt zu Vaalermoor gehörende Moorgebiet führte, auf beiden Seiten tiefe Gräben hatte und über einige Brücken führte, wurde in Kriegszeiten von den Bewohnern der Wilster Marsch durch eine kleine Schanze versperrt.

Von Westen her war Vaale schwer zugänglich. Dort lagen der Brook, eine von dem Otterkrugsbach durchflossene Niederung, der Bebek und das Große Moor mit der sumpfigen Niederung der Hol-

stenau. Über einen einfachen Weg konnte man bei Hochdonn mit Hilfe einer Handfähre die Holstenau überqueren und so nach Dithmarschen kommen. Erst 1857 wurde von Itzehoe über Vaale und Hochdonn eine feste Kiesstraße nach Meldorf gebaut. Gleichzeitig entstanden feste Brücken über den Otterkrugsbach westlich von Vaale und über die Holstenau. Der Landweg verlor seine Bedeutung. Die tägliche Postkutsche von Itzehoe nach Meldorf fuhr nun, nur noch mit drei Pferden bespannt, über Vaale und Hochdonn.

Das südlich und südwestlich von Vaale gelegene ca. 1.200 ha „Große Moor“, wie Dankwerth es bezeichnete, war Jahrhunderte kaum begehbar, bis es von Kanälen, Gräben und Dämmen durchzogen und immer stärker entwässert wurde. So waren es Bokhorster Bauern, die schon im 16. Jahrhundert einen Teil des Wilsterschen Stadtmoores, die gut 20 ha großen „Gojemathenwiesen“, erwarben und dorthin einen befahrbaren Weg, den „Bokhorster Damm“ mit tiefen Gräben und mehreren Brücken schufen. Dieser war anfangs der Hauptzugang der sich ab 1838 bildenden Kolonie Vaalermoor, die erst am 16. Juni 1857 die Rechte einer politischen Gemeinde erhielt.

Von Alters her gehörte das weite Moorgebiet südlich von Vaale größtenteils zum Amt Rendsburg. Vor 1800 lag dort eine einzige Kate, die sogenannte „Moorkate“ oder „Vaaler Kate“, in deren Nähe eine aus Holz erbaute Brücke über die Holstenau führte. Die Moorkate war ursprünglich eine Fischerkate. 1784 erwarb sie ein Vorfahre des letzten Besitzers, ein gewisser Mehrens. Er erbaute dort 1792 ein größeres Wohnhaus. Der in der Moorkate wohnende Fischer war auch zugleich Aufseher des auf den Wiesen weidenden Viehs der Vaaler Bauern. Diesen Teil oder Fleck des Moores nannte man auch „Kroog“ oder „Krug“. So erhielten diese Wiesen und Weiden die Bezeichnung „Krugswiesen“. Für seine Mühewaltung erhielt der Aufseher jährlich einen Himpten Buchweizen und Heu, das die Vaaler Bauern für ihn auf den Wiesen zurückließen. Hiermit versorgte er im Winter seine eigenen Tiere.

Im Rahmen der „Einkoppelungsverordnung“ von 1771 wurden auch in Vaale die bestehenden Feldgemeinschaften aufgelöst und das Land unter den Bauern aufgeteilt. Die Weiden und Wiesen im Moorgebiet wurden weiterhin gemeinsam genutzt und Torf nach Belieben gestochen. Erst 1833 fand eine Aufteilung des Großen Moores statt; Nutteln erhielt 200, die entstehende Gemeinde Vaalermoor 600 und Vaale 400 ha. Der Vaaler Bauernvogt Reimer Struve regelte nach Absprache in einer Versammlung der Vaaler Eingesessenen die gerechte Verteilung der Moorflächen. Fast bis in die Gegenwart kann man erkennen, dass alle ehemaligen Vaaler Stammhöfe dort einen Teil des Moores besaßen. An vielen Stellen wurde Torf abgebaut, wurden Gräben zur besseren Entwässerung gezogen und immer mehr Flächen in Weiden



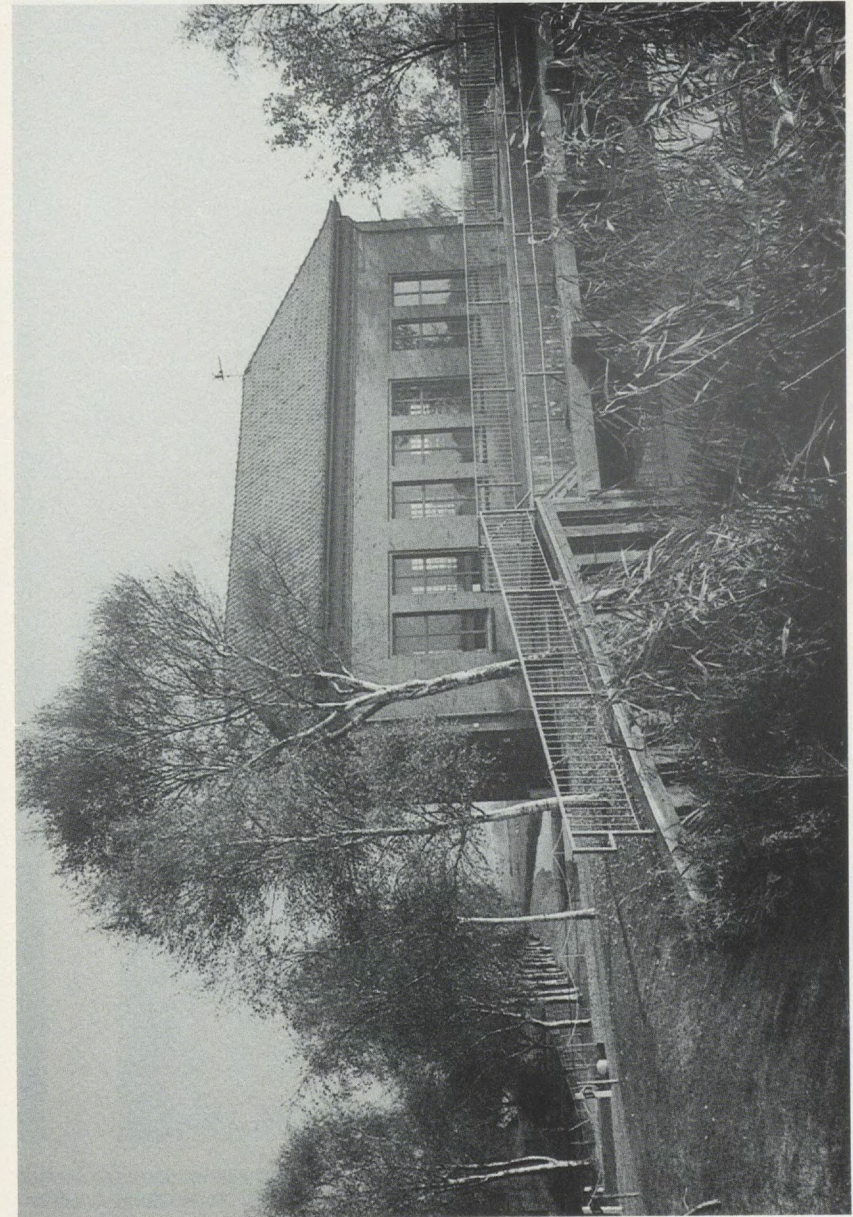
Restteil der zum Moorkanal fließenden Holstenau, über die man auf dem Fahrrad oder zu Fuß an den Nord-Ostsee-Kanal und ans Schöpfwerk gelangt. Der durch das Moor bis an die Brücke führende Krugsdamm ist für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

oder Wiesen verwandelt. Zahlreiche einfache Wasserdurchläufe aus Ton- oder Betonrohren sowie Brücken aus Holz, Steinen oder Beton wurden von den Bauern oder Fachleuten gebaut, um nach den festen Wegen und zu den einzelnen Flächen Zugang bzw. Zufahrt zu haben. Keine landwirtschaftliche Nutzfläche in Vaale hat so viele Brücken wie das urbar gemachte Moor. Die Gemeinde und die Anlieger hatten für ihre Unterhaltung und Instandsetzung viel Geld aufzubringen.

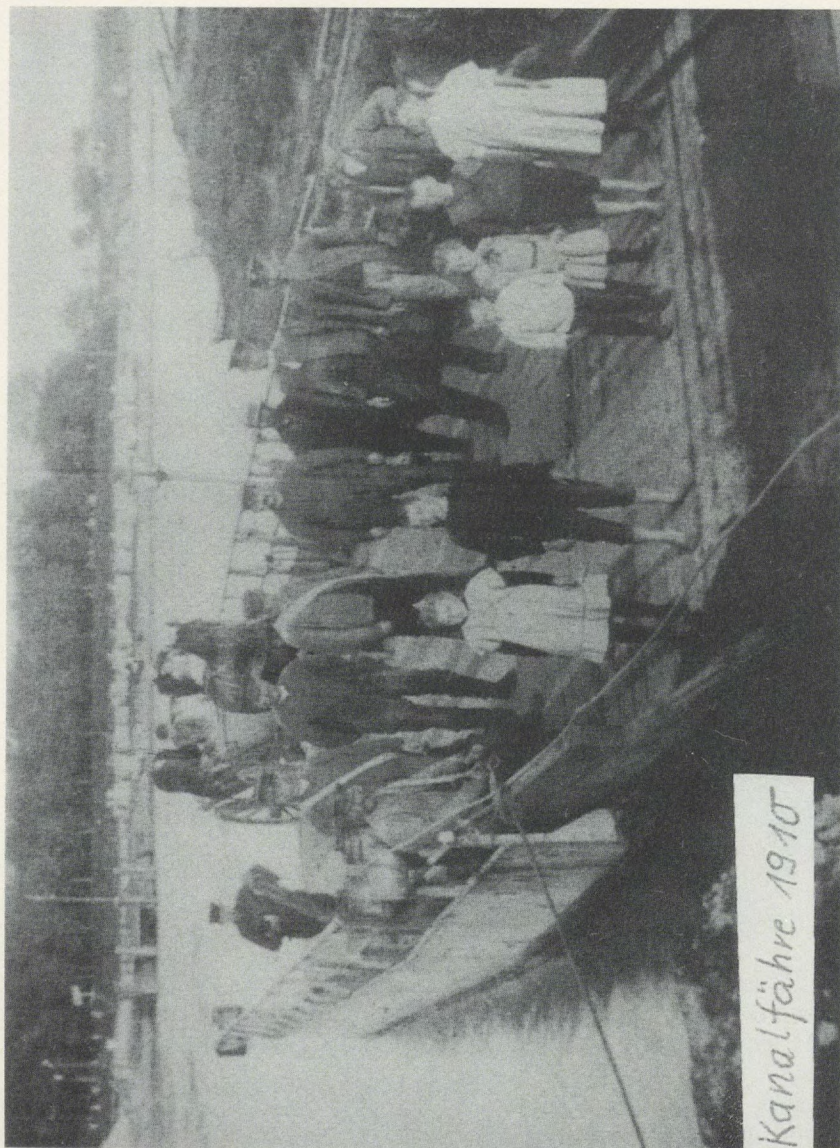
Durch Kanäle, viele Gräben und eingesetzte Wasserschöpfmühlen war das Moor wegsam und zum größten Teil urbar gemacht worden. Der von 1887 bis 1895 erbaute Nord-Ostsee-Kanal unterbrach den Lauf der Holstenau und brachte der ganzen Niederung eine noch bessere Entwässerung.

Das Schöpfwerk unweit der Burger Fähre, das Wasser des Moorkanals, der Holsten- und Wilsterau aufnimmt und zum Nord-Ostsee-Kanal weiterpumpt, reguliert die gleichmäßige Entwässerung der Niederung, und der 1934 zwischen der Geest und dem Moor ausgehobene, 7,5 km lange Randkanal verhindert, dass das viele Wasser der höher gelegenen Geest ins Moorgebiet fließen kann. Neben der Hochdonner Hochbrücke wird es in den Nord-Ostsee-Kanal geleitet.

Durch beide neu entstandenen Wasserläufe, den Nord-Ostsee-Kanal und den Randkanal, wurden alte Wege- bzw. Straßenverbindungen unterbrochen. Um von Meldorf über Hochdonn oder von Burg über Vaalermoor nach Vaale kommen zu können, musste man von



Das 1951 in Betrieb genommene Schöpfwerk am Nord-Ostseekanal. Der Kanalweg im Vordergrund führt über eine Brücke, unter der das Wasser des Moorkanals sowie der Holsten- und Wilsterau in eine Ausbuchtung des NOK gepumpt wird.



Bis Ende Juli 1911 wurden eingesetzte Fährprähme von Fährknechten über den damals nur 67 m breiten „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ gezogen, danach von Dampffähren (Kettenfähren) abgelöst. Alle am Kanal verkehrenden Kettenfähren wurden nach dem 2. Weltkrieg aus dem Verkehr gezogen, die letzte, die von Fischerhütte, erst am 21.02.1990. Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Kaiser-Wilhelm-Kanal auf „Nord-Ostsee-Kanal“ umbenannt. Seine Wasserspiegelbreite beträgt nun 162 Meter.

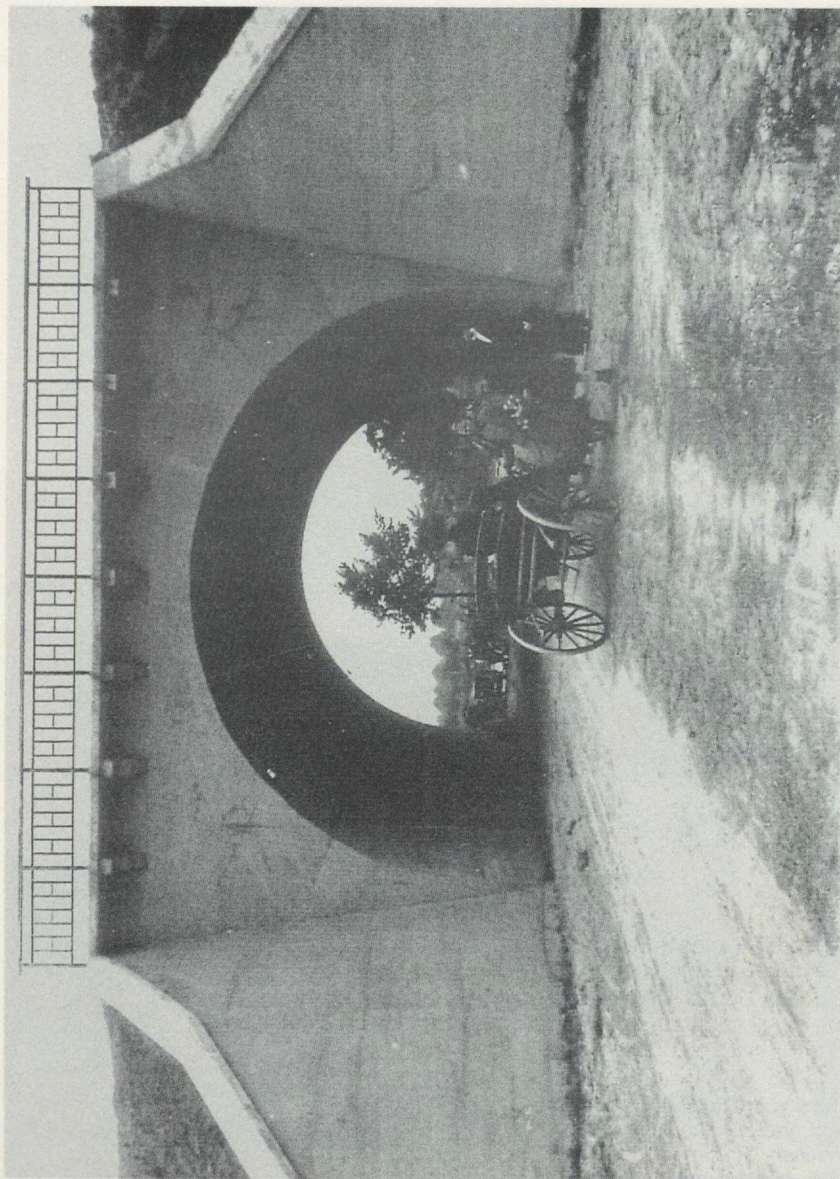


Bis zum 31.03.1991 fuhren in Hochdonn zwei Fähren, die oft den immer stärker werdenden Verkehr der B 431 nicht bewältigen konnten. Jetzt genügt eine Fähre, weil die 1989 fertiggestellte Bundesautobahn 23 den Verkehr der B 431 entlastet.

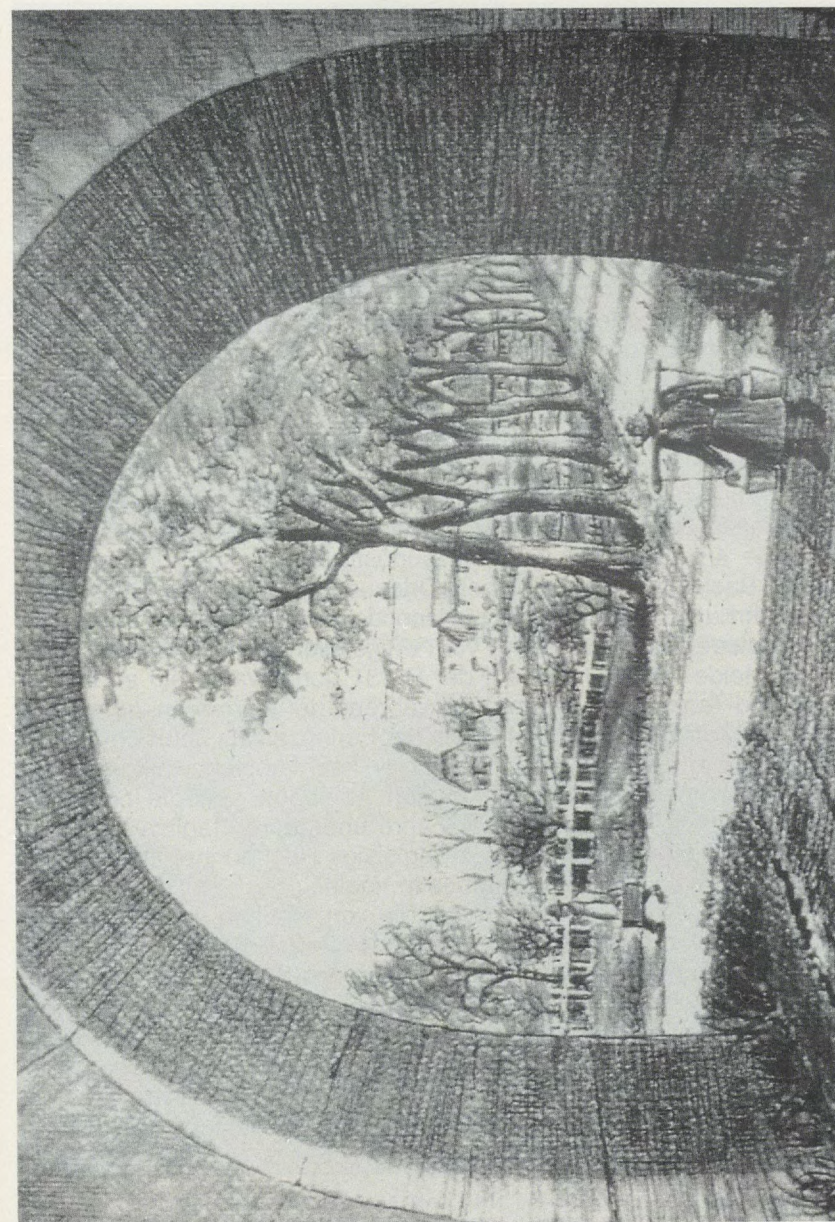
nun an mit der Hochdonner bzw. Burger Fähre den Kanal überqueren. Schwierigkeiten ergaben sich mitunter im Winter, wenn der Nord-Ostsee-Kanal zugefroren war. Bei regem Schiffsverkehr entstanden gelegentlich Wartezeiten. Für Fremde und für Kinder war das Übersetzen mit der Fähre ein besonderes Erlebnis.



Blick von der Vaalermoorer Straße auf den Randkanal, der von zahlreichen Brücken überspannt ist. Sie geben ungehinderte Zufahrt nach Vaalermoor oder Vaale, in das weite Niederungsgebiet, zu allen Besitzungen und verbinden die durch den Kanalbau voneinander getrennten Flächen.



Wie ein mächtiger Deich zieht der Bahndamm schnurgerade von Südosten nach Nordwesten am nordwestlichen Dorfrand vorbei und versperrt jegliche Sicht vom Dorf zur Niederung. Nur an drei Stellen, wo früher Straßen oder Wege waren, hat der Bahndamm große Überführungen bekommen, so z.B. in der Nähe des früheren Bahnhofes für die Straße nach Vaalermoor und Wilster.



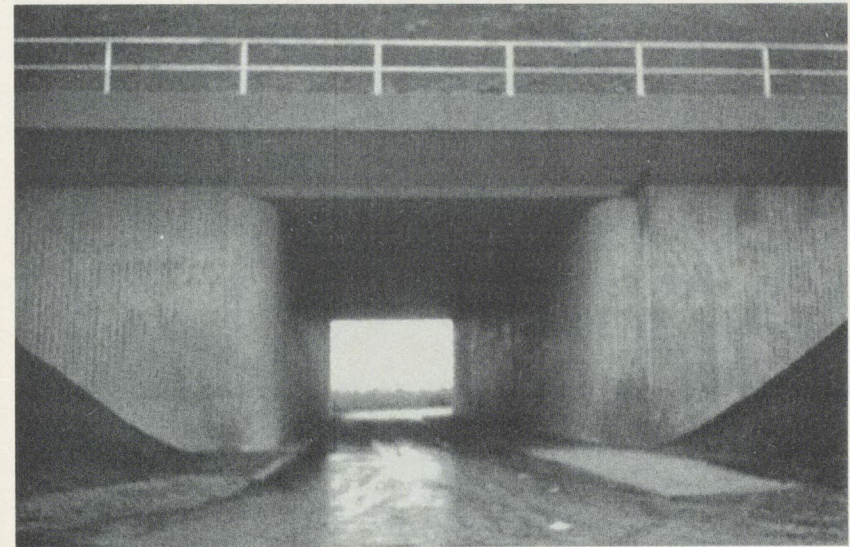
Der Grafiker und Maler Sönke Nissen zeichnete den großen Bogen des Bahnüberganges mit einem Blick auf die Baumreihe der Bahnhofsstraße und den 1987 abgebrannten Struve/Fock-Hof.

Alle durch den Bau des Randkanals unterbrochenen Wege und Straßen wurden mit Holz- oder Betonbrücken versehen, die der „Wasser- und Bodenverband Vaalermoor“ unterhält. Im fünfzigjährigen Jubiläumsbericht 1987 schrieb der Verbandsvorsteher Hinrich Husmann aus Vaale u.a., dass der Verband 115 lfd. Meter Betonbrücken bis zu 6 t und 574 lfd. Meter verrohrte Überwegungen zu unterhalten hat.

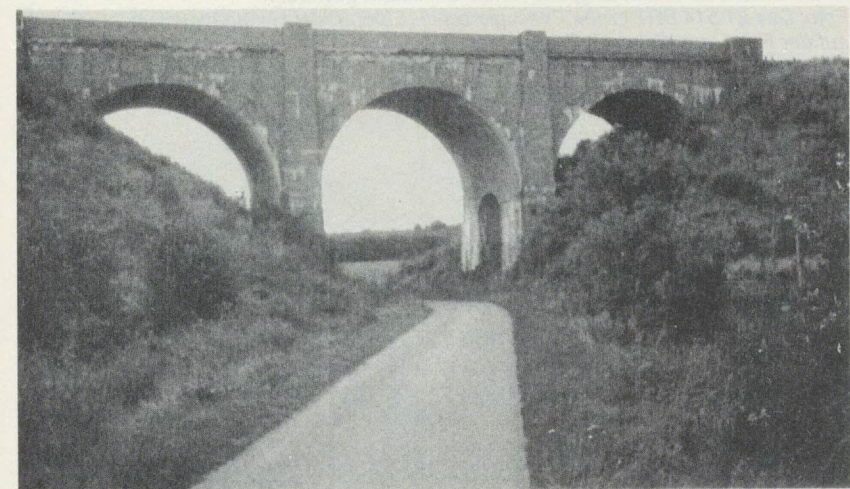
Dass Brücken und Dämme eine Landschaft völlig verändern können, zeigt der 1913 begonnene und 1920 vollendete Bau der durch Vaale führenden und bei Hochdonn den Nord-Ostsee-Kanal überquerenden Marsch- oder Westerlandbahn. Schon in Vaale erreicht der breite Damm der doppelspurigen Bahn über 10 m Höhe und steigt bis zum Beginn der über 2 km langen Hochbrücke auf annähernd 40 m an. Der Abstand zwischen dem Wasserspiegel des Kanals und der Unterkante der Brücke beträgt 42 m.

Trotz aller Änderungen und verkehrstechnischer Verbesserungen führt heute keine der vier Zugangsstraßen ohne Brücke oder Fähre nach Vaale. Die Hauptdurchfahrts- oder Zubringerstraße ist die Bundesstraße 431, die kurz vor dem südöstlichen Ortsbeginn über den Nuttler Bach und am westlichen Ortsausgang über den Otterkrugsbach führt und deren Verkehr bei Hochdonn mit Hilfe einer Fähre den Nord-Ostsee-Kanal überquert. Vor Fertigstellung der Bundesautobahn 23 bis Heide 1989/90 war auf der B 431 durch Vaale ein so starker Last- und Tankwagenverkehr und während der wärmeren Jahreszeit, besonders an Wochenenden und in der Ferienzeit ein überhöhter Bus- und PKW-Verkehr, den zwei Kanalfähren kaum noch bewältigen konnten. Nach Inbetriebnahme der neuen Autobahn genügte bald eine Fähre. Ganz in der Nähe dieser Fähre überqueren täglich bis zu 80 Personen- oder Güterzüge die zweigleisige Hochdonner Hochbrücke und die Brücken des Bahndammes in Vaale.

Auch die beiden Landesstraßen, die von Wacken nach Vaale und die von Vaalermoor nach Vaale, führen über Brücken, die ständig durch öffentliche Gelder gewartet werden. Jeder Vaaler Grundbesitzer hat einen gewissen jährlichen Beitrag zu leisten, damit der genannte Wasser- und Bodenverband die künstliche und natürliche Entwässerung unserer Landschaft regelt und die erforderlichen Brücken unterhält. Die größte Belastung tragen die Landwirte mit Niederungsgebieten. – Vaale ohne Brücken und Fähren wäre wie ein Haus ohne Türen.



Von der Straße nach Hochdonn, gleich hinter der Baggerkuhle, kommt man vom Baumschulenweg durch einen ca. 15 Jahre alten Betontunnel nach einer scharfen Rechtsabiegung zum Seekoppelweg und ins Mooregebiet. Über 60 Jahre war dort ein Viadukt mit drei Bogen (siehe Foto); durch den mittleren führte einst der Wirtschaftsweg.



Ein weiterer Viadukt befand sich an der nordwestlichen Ortsgrenze, wo der Otterkrugsbach und ein Weg unter dem Bahndamm entlangführten. Auch dieser wurde durch einen Betontunnel ersetzt. Unterhalb des durch den neuen Tunnel führenden Wirtschaftsweges fließt, von einer Betonbrücke überspannt, das Wasser des Otterkrugsbaches.



Das benachbarte Hochdonn ist eine besondere Sehenswürdigkeit. Dort setzt nicht nur die Fähre über den Nord-Ostseekanal, sondern täglich rollen 70 bis 80 Personen- oder Güterzüge über die Hochbrücke. Auf beiden Seiten des Kanals sind Wander- und Radfahrwege. - Die Spannweite von Brückenpfeiler zu Brückenpfeiler beträgt 121,10 m. So ist die Brücke zu einem Engpass für die Schifffahrt geworden.

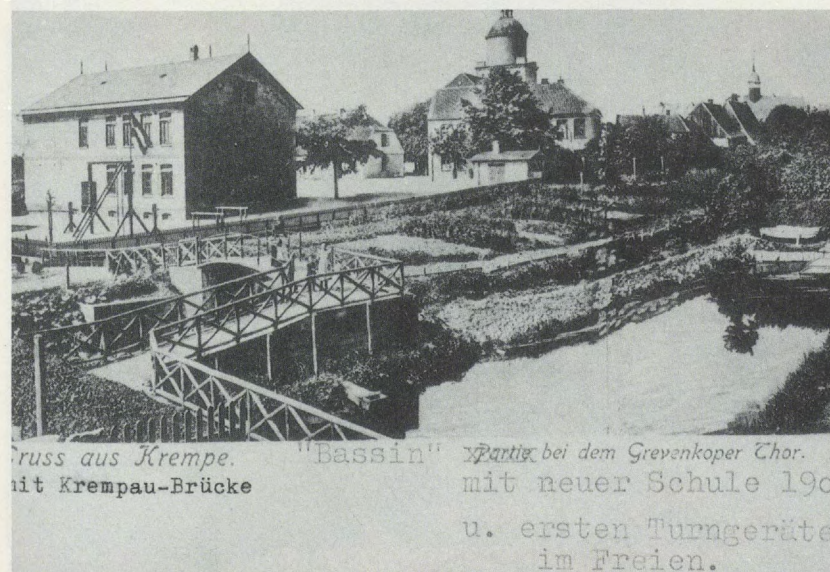
Foto: Das 21.514 BRT große Passagierschiff „Europa“ der Hapag/Lloyd am 21.07.1982 auf der Fahrt von Kiel nach Brunsbüttel.

Kremper Brücken zum Überbrücken

Von
Harald Bolten (Krempe)

Die „Kremp-Au“ war seit Ur-Zeiten ein Hauptpriel im Vorland der Elbe in der Krempermarsch, die nach und nach besiedelt wurde. Um 1254 trat an einer Krümmung des Flusses erstmals die Siedlung KREMPE auf, die am erhöhten Ufer des natürlichen Flusses den Bau von festen Unterkünften zuließ. Die Siedlung wurde durch den Flusslauf getrennt. Erst als der dänische König Christian III. und später auch der IV. Krempe zu einer Festung ausbauten und auch einen Burggraben und Wälle bauten, waren „Brücken“ erforderlich, wie auf einem Notgeldschein von 1920 noch dargestellt ist.

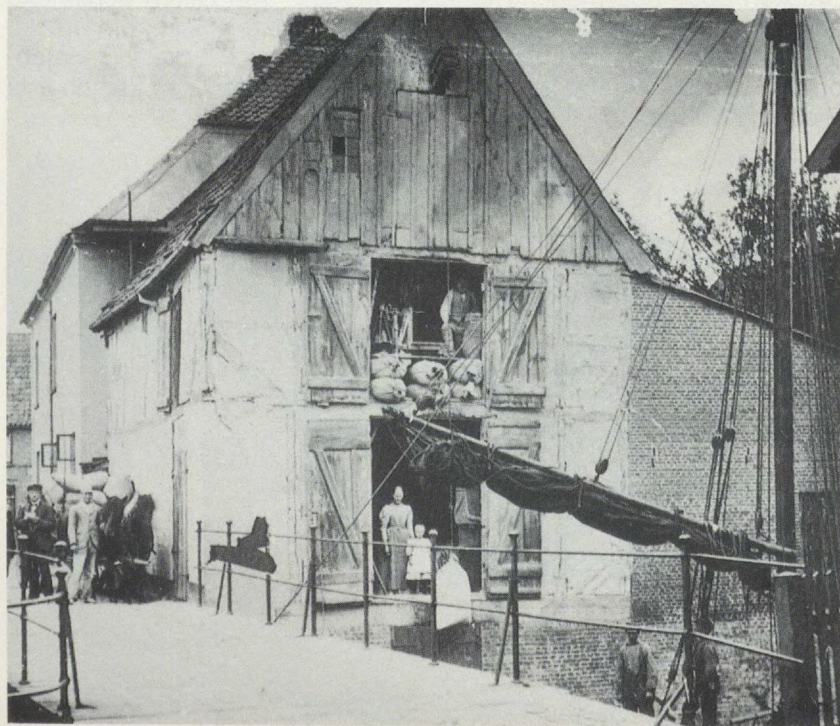
Für den Festungsbereich innerhalb des Ortes waren auch Brücken erforderlich. Sie waren so angelegt, dass Frachtkähne unterdurchfahren konnten. Die Krempau war bis Steinburg schiffbar. Wenn die tieferliegende Krempau auch um 1966 verrohrt wurde, so mussten die Brücken doch überwiegend erhalten werden. Von Osten beginnend gab und gibt es noch die Schul- und Kirchensteig-Brücke, die Brücke am Rathaus, Göttches Mühlenbrücke, die Hohe Brücke, die Hafenbrücke und die Straßenbrücke in der Ortsdurchfahrt am Bahnhof in Richtung Krempdorf-Glückstadt.



Bruss aus Krempe.
mit Krempau-Brücke

"Bassin"

Partie bei dem Grevenkoper Thor.
mit neuer Schule 1901
u. ersten Turngeräten
im Freien.



Von der Kremper-Marsch zur Wilster-Marsch und umgekehrt

Von
Harald Bolten (Krempe)

Zuerst gab es Flüsse. Dann gab es Menschen, die an Flüssen lebten und diese wollten sich kennenlernen. Sie bauten sich Flöße und auch Brücken - zuerst kleine und später größere, so dass Menschen zu Menschen kamen: heute, eine Selbstverständlichkeit. Aus altem Familiennachlass kann nachgewiesen werden, dass Fahren durch Flüsse unterbrochene Strassen waren.

Zur Erinnerung: Neben den Wagen-Fähren in Wewelsfleth und Beidenfleth gab es noch eine Anzahl Personen-Bootsfähren an der Stör. Eine letzte bestand zwischen Uhrendorf (Wilstermarsch) und Borsflether-Wischdeich (Krempermarsch). Die Personen-Bootsfähre soll im Jahre 1705 bestanden haben.

Der letzte Fährmann war ein gewisser Johannes Borchert, der auch eine kleine Gast- und Landwirtschaft mit Fischfang im Außendeich in Wewelsfleth-Uhrendorf betrieb, wovon nach alte Fotografien erhalten geblieben sind. Das Fährhaus in Uhrendorf wurde abgebrochen - es stand auf einer kleinen Warft - nachdem Johannes Borchert den Fährbetrieb Mitte der fünfziger Jahren eingestellt hatte. Das sind rd. 250



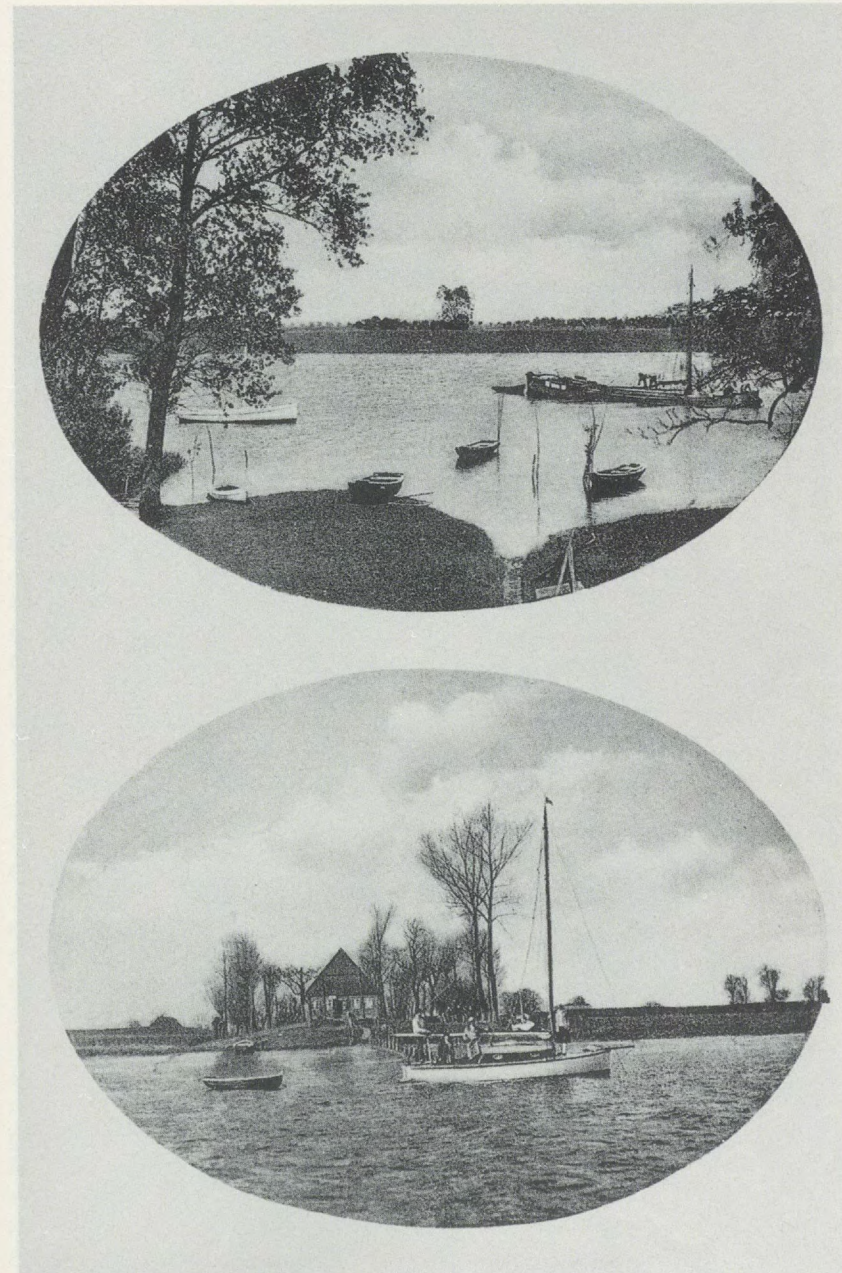
Der Fährmann und sein Boot

Jahre. Und immer hieß es: „Fohr mi mol över de Stör!“ nachdem man die mittelgroße Glocke am Wischdeich zum Klingen gebracht hatte und der Fährmann dies bemerkte. Für ein geringes Entgelt hatte man den Umweg über Itzehoe gespart. Eine weitere Personen-Fähre gab es noch in Hodorf, wo noch das alte Gebäude in veränderter Form besteht.

Bewelsfleth, 2. Febr. Die Uhrendorfer Fähre war bis 1593 und vermutlich lange Zeit vorher Eigentum der Kirche in Neuenkirchen, bei der damals 6 in Bewsl-Uhrenkirchen liegende Höfe eingemeindet waren. Es sind die Höfe, die später von der Familie Theemann zu 3 Höfen zusammengelegt wurden, heute Magens, Krey und Schröder. 1593 kaufte der Schiffer Claus Kinkert in Uhrendorf für sich und im Auftrag der Besitzer obiger 6 Höfe die Fähre von der Kirche und übernahm seinen Mitkäufern gegenüber die Verpflichtung zur freien Überfahrt für alle Personen, die auf deren Höfen lebten. 1622 folgte ihm sein Sohn Carsten Klinkert als Fährmann, nach dessen Tod erwarb 1642 Johann Witt, Bartels Sohn aus Beidenfleth Fährhaus und Kahn, dessen Konkursmasse 1650 Johann Götzke, einer der beteiligten 6 Hofbesitzer, auslöste. Dieser verpachtete den Fährbetrieb, geriet dann aber mit den übrigen Interessenten wegen der freien Ueberfahrt in Streit und Prozeß, der erst 1663 durch einen Vergleich beigelegt wurde, in welchem die Witwe Catharina Götzke den übrigen 5 Beteiligten, nämlich Dr. Johannes Rehder in Wilster, Peter Hobe, Jacob Redegelt, Drewes Kruse und Gert Holtmeier in Uhrendorf die beanspruchte freie Ueberfahrt zugestand, während diese sich verpflichteten, ihrerseits zu den Unterhaltungskosten des Fährbetriebs anteilig beizutragen. Bei diesem Vergleich ist es den Parteien wohl in erster Linie darauf angekommen, den schwebenden Prozeß aus der Welt zu schaffen, umso mehr als das Interesse an der Fährverbindung mit Neuenkirchen nach der inzwischen erfolgten Umgemeindung zur Kirche Bewelsfleth stark gesunken war. Die Einhaltung des Vergleichs ist wahrscheinlich von keiner Seite durchgesetzt worden, und so sind Rechte und Pflichten daraus allmählich unwirksam geworden und schließlich ausgelöscht als Johann Mahn sich dann erstmalig die Fährgerechtigkeit vom Amt Steinburg erteilen ließ.

Johann Bolten

(aus der Wilsterschen Zeitung vom 3.2.1944)



Stör-Panorama in Uhrendorf mit Fährhaus-Gastwirtschaft



Fährhaus

Die Schleuse Kasenort

Von
Manfred Koch (Itzehoe)

1. Die Tunnelschleuse von Kasenort als Vorläufer der Schleusenanlage von 1925

*„In der Rathausstraße schwammen die Enten“
Aus Stadt und Land*

Wilster, 6. September. Gestern morgen zwischen 4 und 5 Uhr ertönte Feuersalarm. Es handelte sich aber nicht um Feuers-, sondern um Wassersnot. Auf Kasenort geriet nachts beim Durchlaufen der Segler „Pirat“ [...] in der Schleuse fest, so dass die Fluttore nicht geschlossen werden konnten. Das Störwasser, das bei dem stürmischen West einen hohen Stand erreichte, strömte ungehindert ein und überschwemmte nicht allein die Niederungen, sondern trat auch über die Audeiche, so dass eine schwere Gefahr entstand. In Bischof und Kathen stehen Außendeiche und Wege unter Wasser. Die städtischen Gemüseländereien auf dem Brook und das Vogelstangenland, sämtliche Wiesen am Audeich auf der Stadtseite und bei der Rumflether Mühlen gleichen Seen. Das Vieh konnte gerettet werden. Am Audeich wurden Verstärkungsarbeiten vorgenommen, um ein Abfließen des Wassers in die Marsch zu verhüten. Vom Burggraben aus floss das Wasser in die Bahnhofstraße, umflutete das Postamt und bedeckte auch bald den Platz beim Colosseum und größtenteils die Weiden von Schütt und Thumann. Bei dem Postamt sind Notbrücken errichtet. In das Dianabad gelangten die Bewohner mittels einer Leiter.

Kellerwohnungen, Keller und Pferdeställe mussten geräumt werden. Schweine schwammen in ihren Ställen im Wasser. In der Bahnhofstraße, Rathausstraße schwammen die Enten, wo Gemüse stehen soll. Schwer ist der Schaden auf den Gemüseländereien. Das Heu in den Außendeichen wurde nach Kasenort getrieben. Zum Glück gelang es nach großer Anstrengung, das Schiff in der Schleuse unter Wasser zu drücken, so dass es vom Strom aufwärts getrieben wurde und die Tore geschlossen werden konnten. Das Fahrzeug, das schwer gelitten hat, sitzt mit dem Heck noch in der Schleuse. Eine zweite Tide hätte geradezu verhängnisvoll wirken müssen. Der Druck des Wassers dürfte sich auch noch im Moor bemerkbar machen, da ein Abfließen nur allmählich erfolgen kann. Ein Gutes hat die Überschwemmung gehabt insofern, als Mäuse, Maulwürfe und Hamster aus Gärten verschwunden sind. Die Nager veranstalteten förmliche Kämpfe um Rettungsplätze. Man kann wohl annehmen, dass durch

dieses Unglück die Frage des Schleusenbaus, von dem kaum mehr gesprochen wurde, wieder in Fluss kommt. Wer trägt den Schaden?“ (hier zitiert nach dem „Rathaus-Blatt“, Wilster 1995).

Dieser Bericht aus der „Wilsterschen Zeitung“ stammt natürlich nicht von heute, sondern er ist genau 80 Jahre alt. Er erschien am 7. September 1920. Und die Frage einer ‚neuen‘ Deichschleuse in Kasenort ist seit 1925 entschieden. Denn bei der oben erwähnten Schleuse handelte es sich noch um die alte Tunnelschleuse, die sich 50 Meter westlich der heutigen Anlage befand. Diese neue Binnenschleuse Kasenort wurde 1925 errichtet, um mit ihrer Hilfe erstens die *Schiffbarkeit der Wilster Au* zu verbessern und zweitens den *Wasserstand der Wilster Au* regulieren zu können. Wir werden weiter unten darauf näher eingehen.

Schiffbarkeit und Schifffahrt auf der Wilster Au vor 1925

Wie viele andere Hafenstädte der Region hatte Wilster in der frühen Neuzeit erst unter dem *Itzehoe Stapel* und später ab 1482 unter der *Hamburger Stapelpolizei* zu leiden, als diese den Versuch der Holländer, verstärkt Getreide in der Niederelberegion anzukaufen, mit Hilfe von Ausligerschiffen und seinen Tonnenbojern durch harte Maßnahmen unterbanden. Und doch gelang es der Stadt im Laufe des 16. und 17. Jahrhunderts, eine bedeutende Handelsschifffahrt zu entwickeln. Ende des 16. Jhs. Waren hier 26 Schiffe beheimatet, von denen die größeren nach Spanien, Portugal, England, Schottland und Norwegen fuhren, während die kleineren dem Transithandel nach Dithmarschen dienten. Wilster exportierte Roggen, Käse und Tuche, während es auf der anderen Seite Bauholz in großen Mengen importieren musste. Aber wo und unter welchen Bedingungen spielte sich diese nicht unbedeutende Schifffahrt eigentlich ab, wird sich ein Tourist fragen, der heute die Wilster Au in Kasenort oder sogar in Wilster erblickt.

Von der Elbe aus erreichten die Schiffe Wilster, indem sie die Stör aufwärts bis Kasenort segelten, dort in die Wilster Au einbogen und nach ca. 2,5 km in die Stadt einfuhren. Wer seine Ware bis nach Dithmarschen bringen wollte, der setzte seine Fahrt auf der Wilster-Au flussaufwärts in Richtung Burg fort. Bis zur Allerheiligen-Flut des Jahres 1436 war dies noch möglich, *ohne bei Kasenort eine Schleuse zu passieren*. Dem „*Spadenlandbrief*“ (1438) Adolfs VIII. von Schauenburg ist zu entnehmen, dass die schrecklichen Wasserschäden in der Wilstermarsch wohl auf die Tatsache zurückzuführen waren, dass die Wilster-Au-Deiche niedriger als die der Stör waren. Deswegen musste vor allem sofort die Einmündung der Wilster-Au in die Stör durch eine Schleuse gesichert werden. Also errichtete man 1438 in Kasenort eine

Deichschleuse, und zwar auf der Nordseite der Einmündung der Wilster Au in die Stör, dort, wo sich heute etwa die sog. *Feldschleuse* befindet. (Noch 1835 soll die alte Deichschleuse nur 3,60 m breit gewesen sein, bevor sie noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf eine nutzbare Breite von 4,20 m vergrößert wurde.)

Doch noch einmal zurück zu Adolf VIII. und seinem „*Spadenbrief*“ von 1438: Nach dessen Zielvorstellungen ist nicht nur die erste Schleuse von Kasenort errichtet worden, sondern nach den darin enthaltenen Grundsätzen sind laut Detlefsen auch sehr wichtige Wasserbaumaßnahmen zur Begradigung der Wilster Au und Beschleunigung der Fließgeschwindigkeit sowie zur Entwässerung der Marsch über neu angelegte Wettern, die ebenfalls über die Au abgeleitet wurden, vorgenommen worden. Ferner ist den Quellen zu entnehmen, dass Adolf im Interesse Wilsters die Verbesserung des Fahrwassers mitbedachte, indem er die Bewohner auf beiden Ufern zu steter Reinigung und Austiefung der Wilster-Au verpflichtete, damit sie ihren geräumigen Gang habe.

Die Wilster Au teilte im übrigen die Stadt für Jahrhunderte in eine „neue“ und eine „alte Seite“ und gab außerdem Wasser in die beiden Teilstrecken des Stadtgrabens ab, die zusammen die ganze Stadt umflossen. Der Hafen lag am Südufer der Wilster Au zwischen Sielwettern und dem neuen Burggraben auf einer künstlichen Insel, die lediglich über drei Stege betreten werden konnte und den romantischen Namen „*Rosengarten*“ trug. (Die Wilster-Au-Ewer hatten bis 1870 eine Länge von 11 bis 15 m und eine Breite von 3,00 bis 3,60 m. Die später gebauten Ewer waren bis 15,20 m lang und 4,17 m breit. Der Mast der Au-Ewer hatte eine Höhe von 4 bis 5 m über Deck. Der Tiefgang lag zwischen 1,10 m und 1,27 m. Diese Maße erklären, warum die ‚Innenstadt‘ von Wilster bis ins 20. Jahrhundert von Handelsschiffen angelaufen werden konnte, wenn sie gewisse Maße nicht überschritten.)

Ab 1810 wurden nach Wilster von Hamburg aus für jeden Dienstag, Mittwoch, Freitag und Sonnabend „*Schiffsgelegenheiten*“ (Hamb. Adressbuch v. 1810) angeboten.

Und auch nach Einsetzen der Industrialisierung hingen die meisten Arbeitsplätze weiterhin von der Schifffahrt sowie von Herstellung und Vertrieb landwirtschaftlicher Erzeugnisse ab, zumal für Schwertransporte von und nach Wilster nach wie vor nur der Wasserweg in Frage kam, auch als im November 1852 eine Chausseeverbindung von Wilster nach Itzehoe eröffnet wurde. Bis zu einer Verstärkung des Unterbaus (1.1.1853) durfte sie sowieso nur von leichteren Fahrzeugen benutzt werden. Die Trasse Itzehoe-Wilster wurde 1854 über St. Margarethen bis Brunsbüttel verlängert. Ab 1877 verfügte Wilster über einen Bahnanschluss.

So konnten zwei Ewerwerften, die von Falck (1856-84) und Bergmann (1840-1907), zeitweilig recht gut von den Neubau-Aufträgen der hiesigen Schifffahrt existieren, und sie bauten jeweils mehr als 25 Frachtfahrzeuge. Immerhin führten 43 Fracht-Ewer, unter diesen 35 reine Binnenschiffe, den Ortsnamen „Wilster“ als den ihres Heimathafens am Heck.

Durch den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals (1887-1895) wurde der Wilster Au der gesamte Oberlauf abgeschnitten. Eine Schleuse bei Bebek regulierte zwar den Wasserstand, doch stellten sich dadurch neue Missstände ein, da eine Spülung der Au durch das Oberwasser zum Teil aufgehoben wurde. Die Schiffer beschwerten sich seit dem Kanalbau über den ungenügenden Wasserstand der Wilster Au, die Landwirte an der oberen Wilster Au über zu hohen Wasserstand und die Einwohner von Wilster klagten über die ungenügende Entsorgung der gesundheitsschädlichen Abflüsse der Gerbereien und Lederfabriken. Die Stadt versorgt sich deshalb seit 1914 durch Anlage einer Wasserleitung mit besserem Grundwasser von Kleve. Neue Entwässerungsanlagen sorgten aber noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts für Abhilfe bei den betroffenen Landwirten. Dagegen kam die Schifffahrt oberhalb Wilsters wegen der Verschlickung der Au fast ganz zum Erliegen und auch auf dem Unterlauf nahm die Schifffahrt dramatisch ab: Im Jahre 1910 zählte die Stadt nur noch 12 Seeschiffe und etwa 20 Fluss- und Binnenschiffe. Freilich ist der Niedergang der Schifffahrt auch auf den Untergang der Lederfabriken und andere Umstände (verkehrsgeographische Situation Wilsters im Deutschen Reich; Kapazitätsgrenze des Hafens am „Rosengarten“; neue Verkehrsträger wie Schienen und Chausseen, neue Verkehrsmittel zurückzuführen (vgl. meinen Beitrag über „Schifffahrt, Hafen und Handel in Wilster“ im „Steinburger Jahrbuch 1983“). Kein Wunder, dass sich die Wilsteraner Bürger, die Landwirte entlang der Wilster Au und die Handelsschiffer seit der Fertigstellung des Kaiser-Wilhelm-Kanals eine Besserung der bestehenden Umstände durch den in Aussicht genommenen Neubau der Wilster-Au-Schleuse bei Kasenort erwarteten und zudem die Tatsache hoch bewerteten, dass die Au nach dem Wassergesetz vom 7. April 1913 zu einem Wasserlauf I. Ordnung erklärt wurde, dessen Unterhaltung von da ab dem Staate oblag. Doch dann kam 1914 der Erste Weltkrieg. Aber spätestens nach dem oben bereits erwähnten Unglücksfall mit der Segelschute „Pirat“ am 5. September 1920 wurde die Forderung nach einem Schleusenneubau in Kasenort erneut gestellt.

2. Die (nach oben offene) Deichschleuse von Kasenort auf dem Jahre 1925

Im Jahre 1925 war es endlich soweit. Man errichtete in Kasenort eine neue Binnenschleuse zwischen der Wilster Au und der Stör. Die

Länge der Schleusenammer wurde mit 129 m ausgelegt, die Hubhöhe betrug 1,70 m. Damit konnten Schiffe bis zu gut einem Meter Tiefgang und bis zu 20 Meter Länge und bis zu 300 Tonnen die Schleuse passieren. Aber für die Handelsschifffahrt kam der Schleusenneubau von Kasenort zu spät. Für die Lastenschifffahrt spielte die Wilster Au nach dem Ersten Weltkrieg praktisch keine Rolle mehr. Der Hafen „Am Rosengarten“ wurde bereits in der Weimarer Republik geschlossen. Zwei Begradigungen der Au am Goldbogen und zwischen Schott- und Mühlenbrücke und zwei Ausbaggerungen im unteren Bereich der Au um 1930 (das Baggergut kam zum Brook, eitziges Kleingartengelände) retteten die Schifffahrt ebenso wenig wie der Schlesuenneubau von Kasenort. In der Mitte des 20. Jahrhunderts waren nur noch sieben Schiffe in Wilster beheimatet, die den städtischen Teil der Au in der Nähe der neuen Schweinsbrücke als Liegeplatz benutzten. Und im Jahre 1975 fuhr das letzte Schiff mit Waren zur Rumflether Mühle. Der Schiffsverkehr zu den Mühlen, dem Futtermittelwerk, der Holzhandlung und zuletzt zum Winterliegeplatz der heimischen Schiffer ging zu Ende. Das letzte Schiff verließ 1990 Wilster zur Verschrottung. Geblieben war nur die Sportschifffahrt. Die Segler-Vereinigung von 1928 war Mitte der neunziger Jahre mit über 60 Segel- und Motorbooten in der Wilster Au beheimatet, die in Bootshallen am Brook untergebracht sind. Sie fühlen sich seit gut 25 Jahren (1975) quasi als die ‚Erben‘ der Handelsschiffer, die beobachten, wie sich die Au entwickelt, was sich hier verändert.

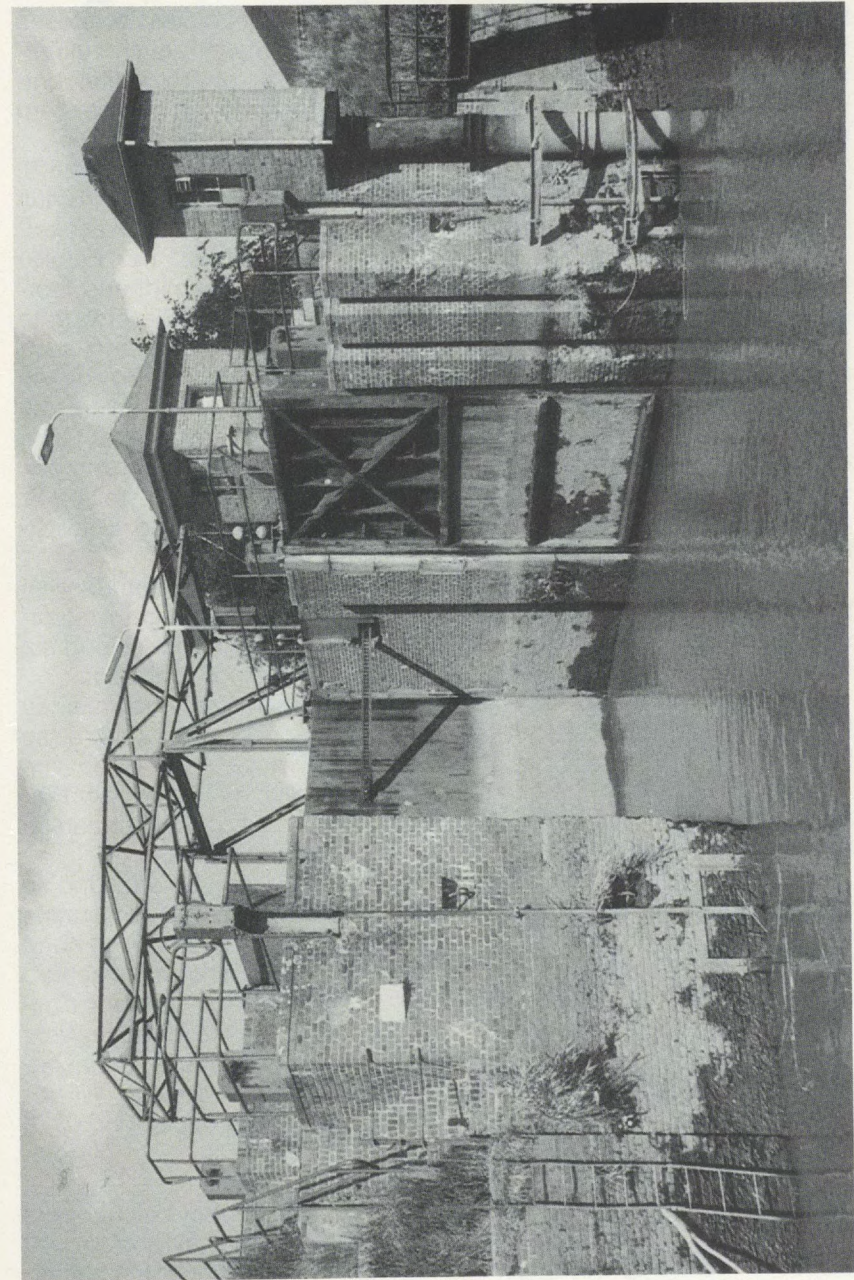
Das Funktionsprinzip der Kasenorter Schleuse von 1925 war ganz einfach und gilt auch noch für die renovierte Schleuse von 1999/2000: Wer durch die Schleuse von der Stör aus in die Wilster Au einfahren will, muss zunächst das Einsetzen des Ebbestroms und dann noch den Gleichstand der Wasserstände in Wilster Au und der Stör abwarten. Sobald nun der Störwasserstand unter den der Au fällt, öffnet sich das Stemmtor der Schleuse selbsttätig nach außen. Dies geschieht in der Regel bei Erreichen des Mittleren Tiden-Niedrigwasserstandes. Wenn allerdings Sturmwinde aus westlichen Richtungen so viel Wasser von der Elbe her die Stör hinaufdrücken, dass ihr Wasserstand nicht einmal bis zu jenem der Wilster Au abfällt, bleiben die Tore durchgehend geschlossen. Regnet es dann auch noch stark, so steigt der Wasserstand in der Au deutlich an. Die Au tritt dann zuweilen im Unterlauf gefährlich über die Ufer und sorgt hier für Überschwemmungen *vor der Stadt*. Nur die Anlage von Audeichen in der Stadt verhielten hier ursprünglich Schlimmeres (die Straßennamen sprechen für sich: „Bischofer-Deich-Weg“, „Am Audeich“, „Deichstraße“). Diese Gefahr wurde freilich gebannt, seitdem ein Schöpfwerk am Oberlauf der Wilster-Au die Entwässerung in den Nord-Ostsee-Kanal (früher Kaiser-Wilhelm-Kanal) reguliert.

Auf der anderen Seite konnte und kann es auch geschehen, dass bei östlichen Starkwinden, bei denen die Elbe so leer geblasen wird, dass das Hochwasser erst sehr spät einsetzt, die Tore nur für kurze Zeit geschlossen bleiben. Schon aus Sicherheitsgründen sind andere Öffnungsprinzipien gar nicht denkbar, da der normale Hochwasserstand der Elbe höher als das Oberflächenniveau weiter Gebiete der Wilstermarsch liegt (90% liegen unter dem Meeresspiegel!) und deren regelmäßige Überflutung allein durch entsprechende Eindeichung verhindert wird (Wilstermarsch und Kremper Marsch müssen durch den rund 35 km langen Landesschutzdeich vor dem täglichen Gezeiteinfluss der Nordsee, besonders aber vor Sturmfluten, die bis zu 5,5 m über NN auflaufen, geschützt werden). Andererseits wird in der Wilster-Au das Wasser aus den Gräben der gesamten Marsch gesammelt: Insgesamt entwässern 3500 Hektar Land in die Wilster Au.

Paradoxerweise machte man sich fast zeitgleich mit dem Neubau der Schleuse Kasenort (1925) daran, die beiden durch die Stadt verlaufenden Au-Arme zu verrohren (1926), die Spültore an der Schottbrücke außer Betrieb zu setzen und den Hafen „Am Rosengarten“ zu schließen, obwohl man sich doch von der neuen Schleuse in Kasenort noch einmal Impulse für die Schifffahrt, die Entwässerung der Wilstermarsch und die Verbesserung der Fließgeschwindigkeit der Wilster Au erhofft hatte.

3. Von der Gründung der Fördervereins „Wilsterau und Schleuse“ (1995) bis zur Einweihung der sanierten Binnenschleuse Kasenort im Mai 2000

„Besucher können zukünftig direkt vom Hamburger Hafen per Schiff bis in Wilsters Innenstadt gelangen“, so pries der Wilsteraner Bürgermeister, Peter Labendowicz, am Sonnabend, d. 6. Mai 2000, eine der Möglichkeiten, die seit der Renovierung der Kasenorter Schleuse wieder geboten ist. Ob nun gerade diese Chance von Reisenden wahrgenommen wird, ist genauso ungewiss wie zu Zeiten Napoleons, als man auch schon in Hamburg „Schiffsgelegenheiten“ nach Wilster anbot (vgl. Hamburger Adressbuch von 1810). Realistischer ist da schon die Einschätzung von Schleswig-Holsteins Tourismus-Ministerin Ingrid Franzen gewesen, die in der sanierten Kasenorter Schleuse ein wichtiges Projekt für den sanften Tourismus sieht und sich den Schleusenbereich als zukünftigen Ausgangspunkt für Besucher vorstellen kann, die die Besonderheiten der Wilstermarsch erleben möchten. Im übrigen lobte die Ministerin die vorbildliche interkommunale Abstimmung zwischen dem Amt Wilstermarsch und der Stadt Wilster, die am selben Strang gezogen hätten, um die Sanierung der Kasenorter Schleuse aus *Mitteln der Dorferneuerung* für über eine Million



Schleuse Kasenort mit Klappbrücke (Foto: Koch)

Mark zu verwirklichen. Die Ministerin zeigte sich angesichts dieses Erfolges davon überzeugt, dass sich die Wilstermarsch auch zukünftig wirtschaftlich, ökologisch, kulturell und sozial positiv weiter entwickeln werde, auch wenn es strukturelle Veränderungen zu meistern gelte.

In der Schleusenkamer hatten zur der Feier der Sanierung am 6. Mai 2000 mehrere Segel- und Motorjachten sowie zahlreiche Kanus und Opti-Segler fest gemacht, und zwischen Wilster und Kasenort pendelten an diesem Tag das Ausflugsboot „Aukieker“ der Familie Brandt aus Wilster sowie Pferdekutschen von Kurt Schmidt aus Stör-
dorf, um die Gäste zum Veranstaltungsort zu bringen. Sie erwartete nicht nur ein umfangreiches Unterhaltungsprogramm, sondern auch offizielle Reden zur Einweihung der sanierten Schleuse. So sprach neben der schon erwähnten Ministerin Franzen auch Willi Gilde, der Vorsitzende des Fördervereins „Wilsterau und Schleuse“. Willi Gilde erinnerte daran, dass der Förderverein 1995 gegründet worden sei, um etwas an der Au und mit der Schleuse auf die Beine zu stellen. Er sei glücklich, dass dies gemeinsam mit der Struktur- und Entwicklungsanalyse gelungen sei.

„Die Entwicklung, die wir hier losgetreten haben und die landesweit beispielhaft ist, macht uns auch ein wenig stolz“, bestätigte Amtsvorsteher Eggert Block. Immerhin habe man mit der Dorfentwicklung ein Investitionsvolumen von bislang 6,7 Millionen Mark los getreten.

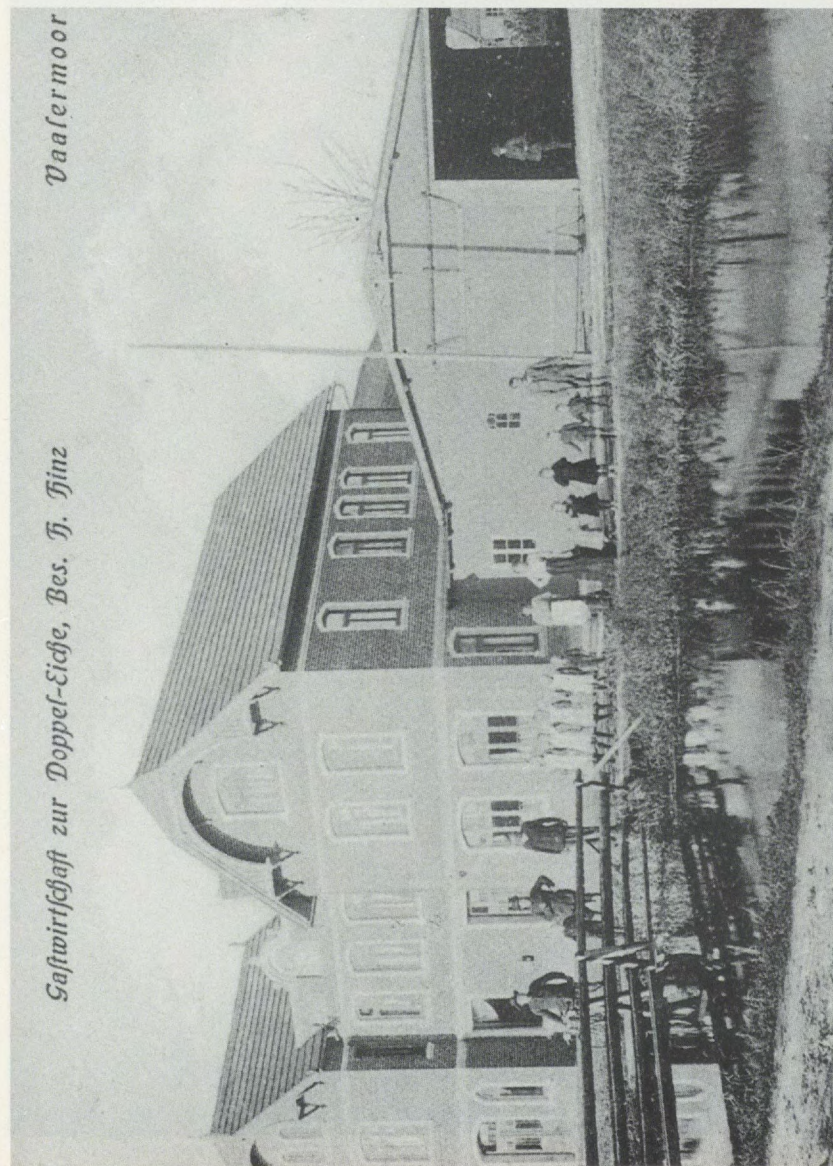
Was nun die Kasenorter Schleuse anbetrifft, so ist sie nach meinen Kenntnissen mit 1,05 Millionen Mark saniert worden. Zuschüsse kamen dabei in Höhe von 214.600 Mark vom Land, in Höhe von 345.200 Mark aus Brüssel und in Höhe von 172.700 Mark vom Förderfonds Nord, so dass die Stadt Wilster und das Amt Wilstermarsch noch 317.600 Mark an Eigenmitteln aufbringen mussten.

In der Summe war das am 6.5.2000 ein Grund zum Feiern: Und so wurde auf dem neuen Parkplatz des Schleusengeländes ein buntes Programm dargeboten: Der Gewerbe- und Verkehrsverein Wilster und Wilstermarsch ließ das Glücksrad drehen, das Wilsteraner Reisebüro und die Personenschiffahrt Brandt (PSB) informierten über ihr Ausflugsprogramm, und beim Schleusenkrug wurde für das leibliche Wohl gesorgt. Zur Unterhaltung spielten die Feuerwehrkapelle Sachsenbande-Neuendorf, der WRS-Spielmanns- und Fanfarenzug Wilster und das Fanfaren-Corps Nortorf. Hinzu kamen Tanzgruppen und Chöre aus Wilster („Liedertafel“) und Wewelsfleth.

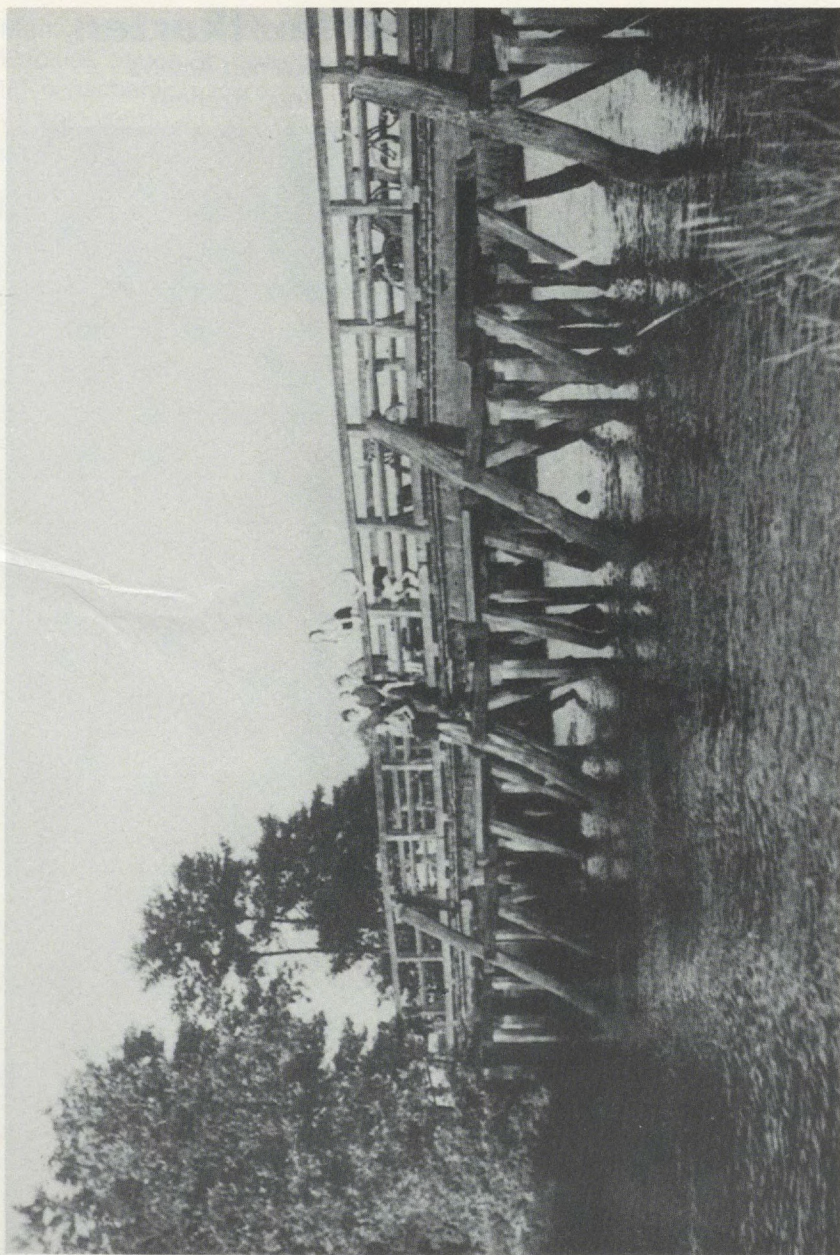
P.S.: Mein besonderer Dank gilt Herrn Willi Gilde aus Wilster, dem Vorsitzenden des 1995 gegründeten Fördervereins „Wilsterau und Schleuse“, für die großzügige Versorgung mit mündlichen und schriftlichen Informationen für die Erstellung meines Beitrags.

Brücken auf alten Postkarten

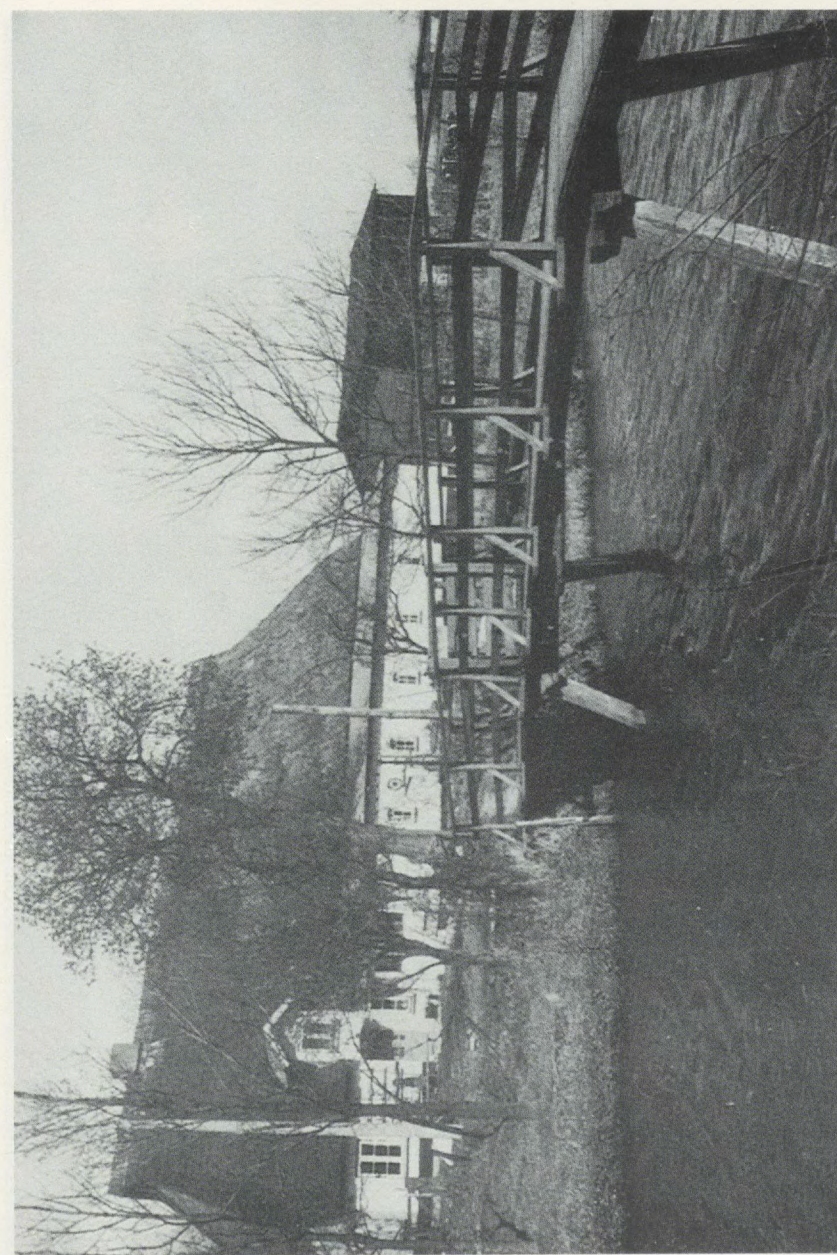
(Aus dem Bildbestand des gemeinsamen Archivs
des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe)



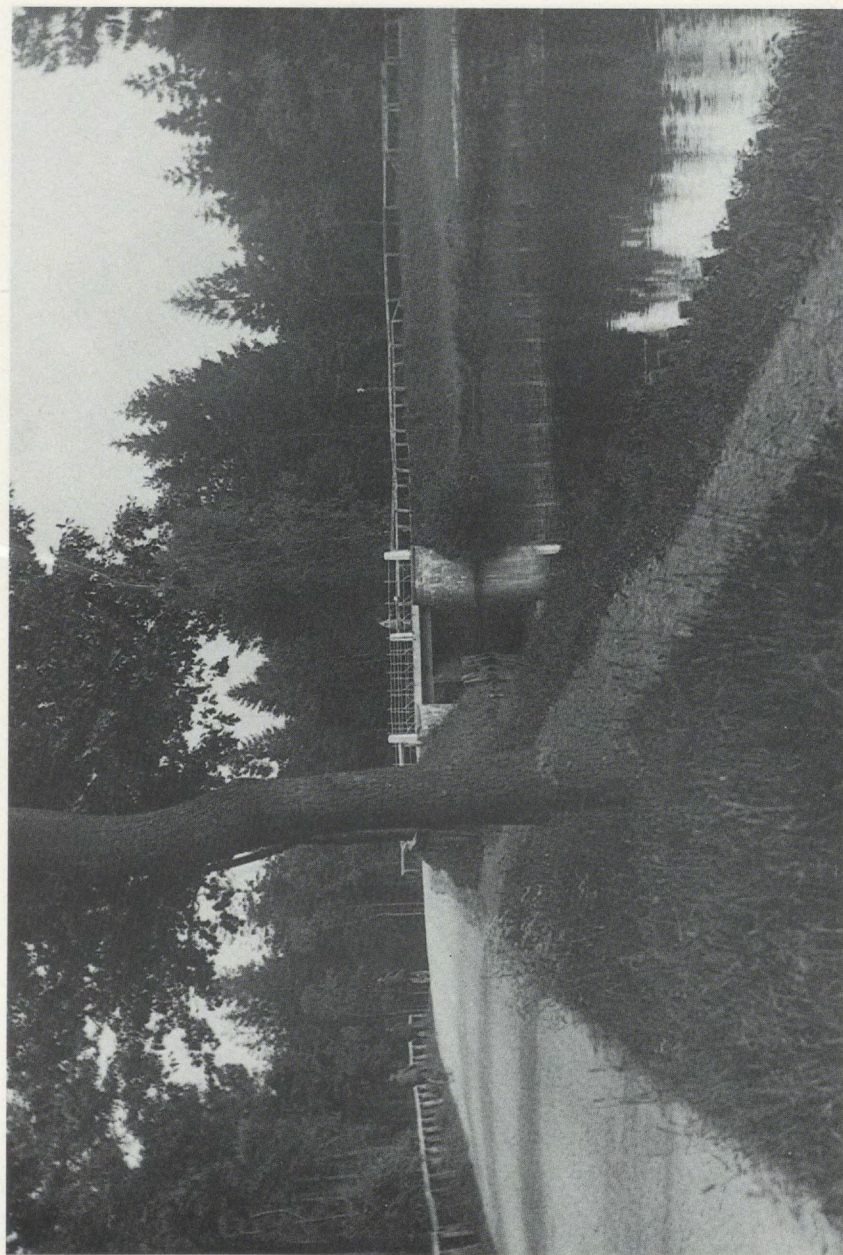
Vaalermoor, Brücke über den Moorkanal (Entwässerungskanal) um 1900



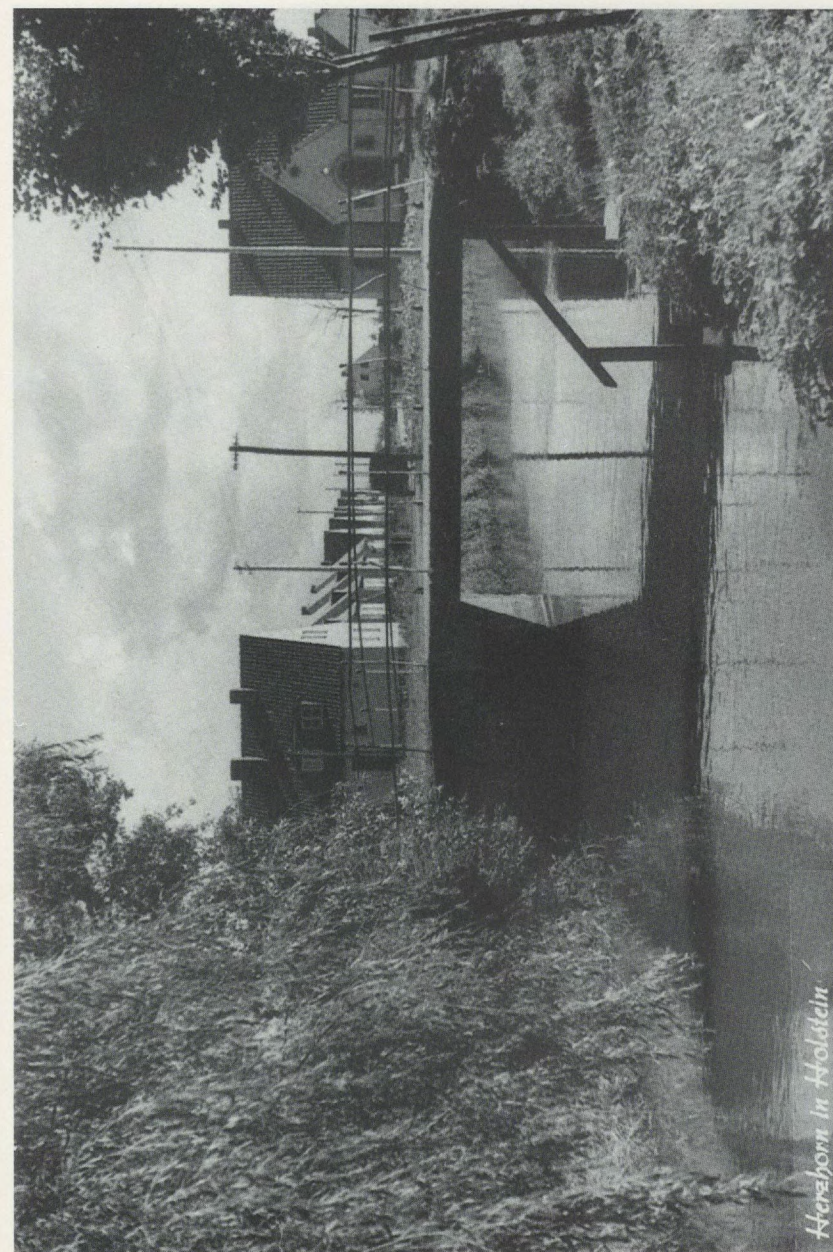
Außer, Rote Brücke



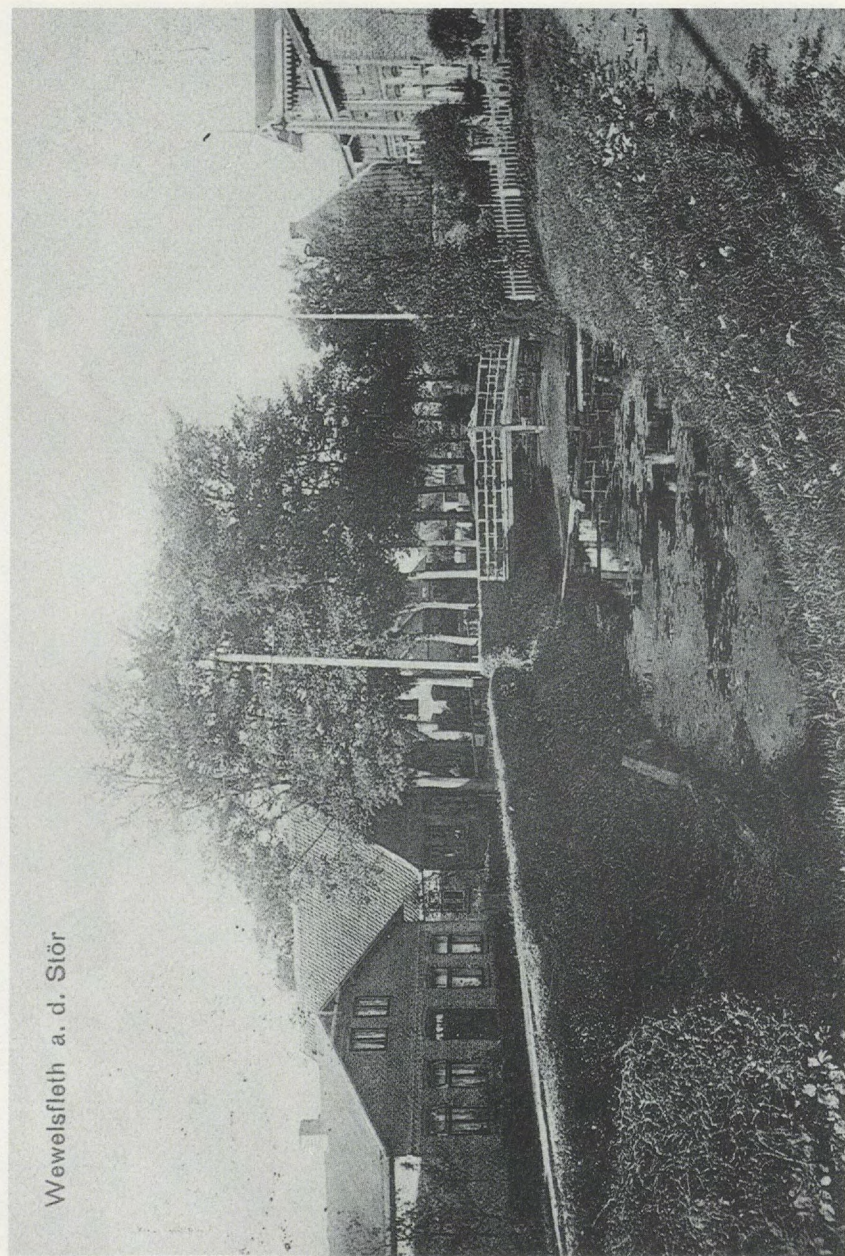
Averfleth, Wilsterau, Lafrentzhof



Brücke über den Breitenburger Kanal

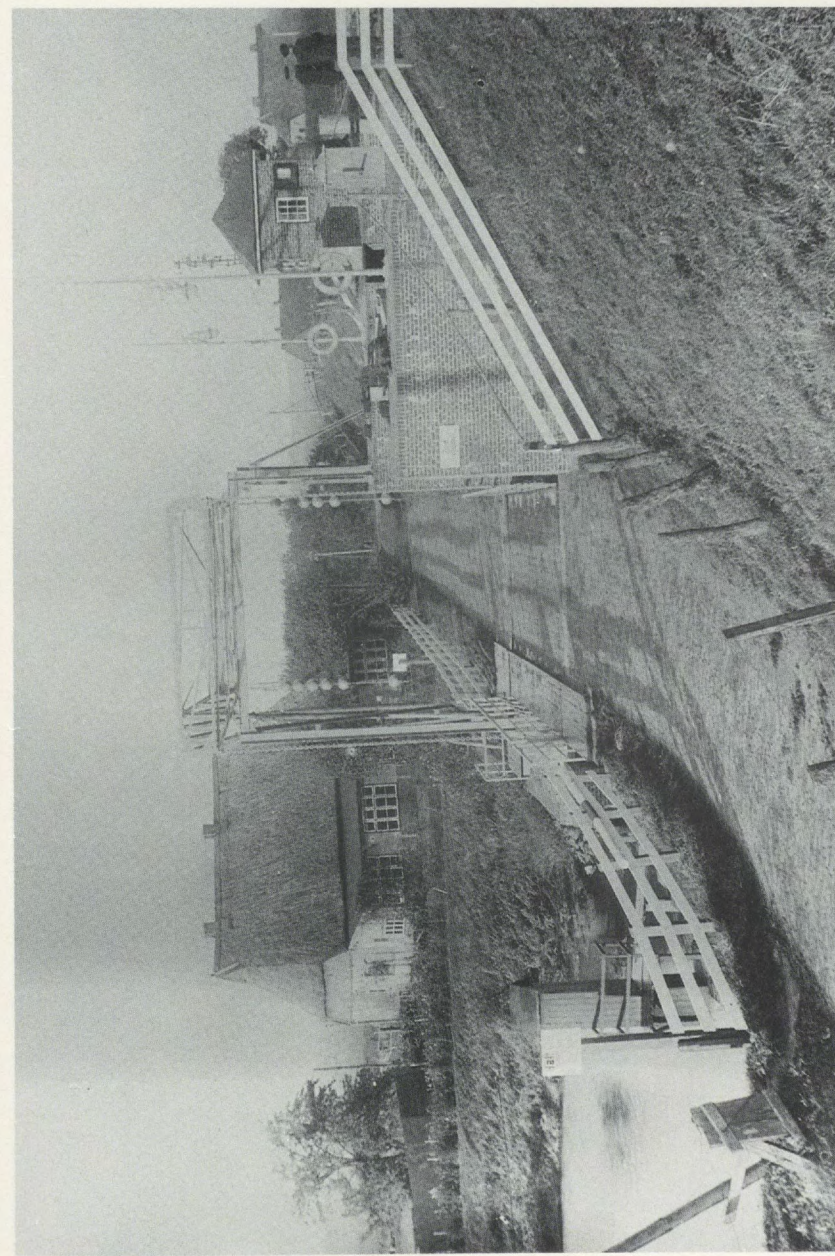


Herzhorn, Rhinbrücke

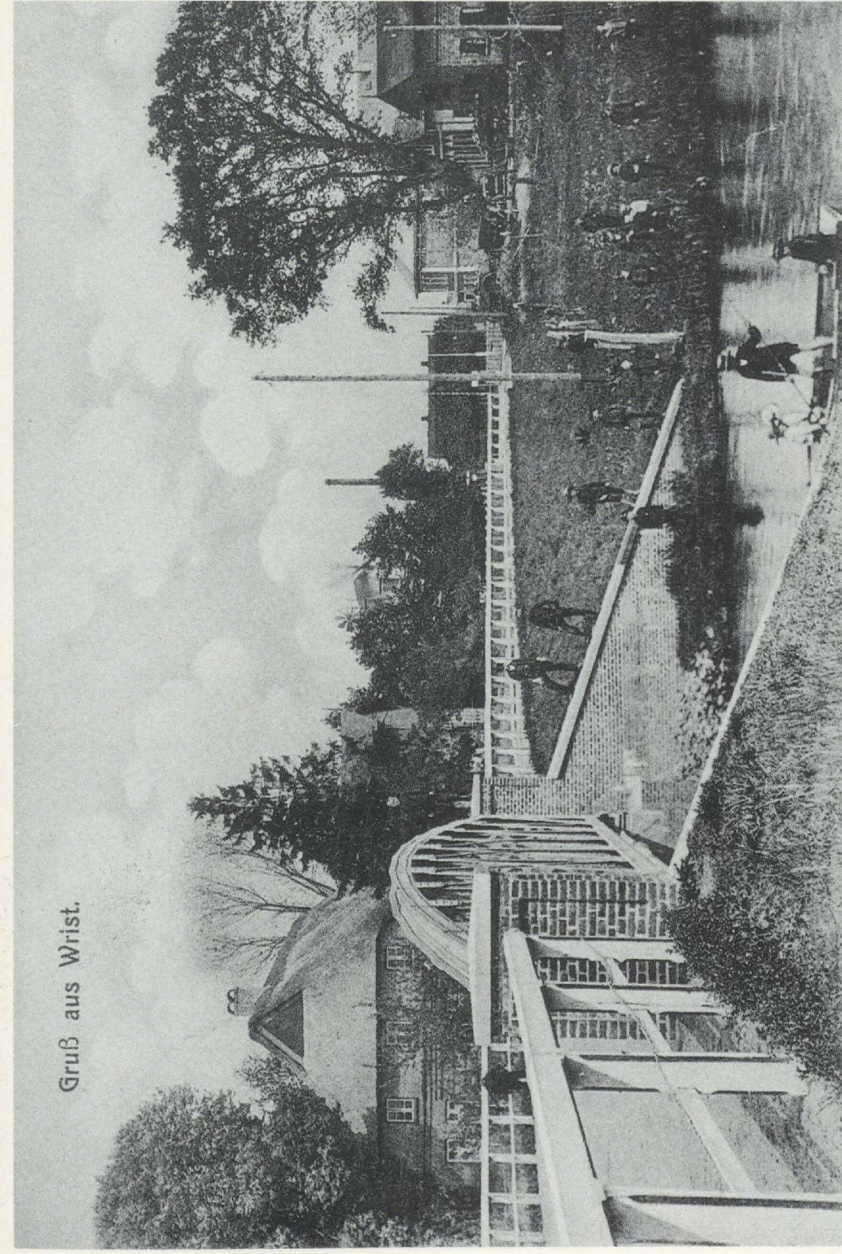
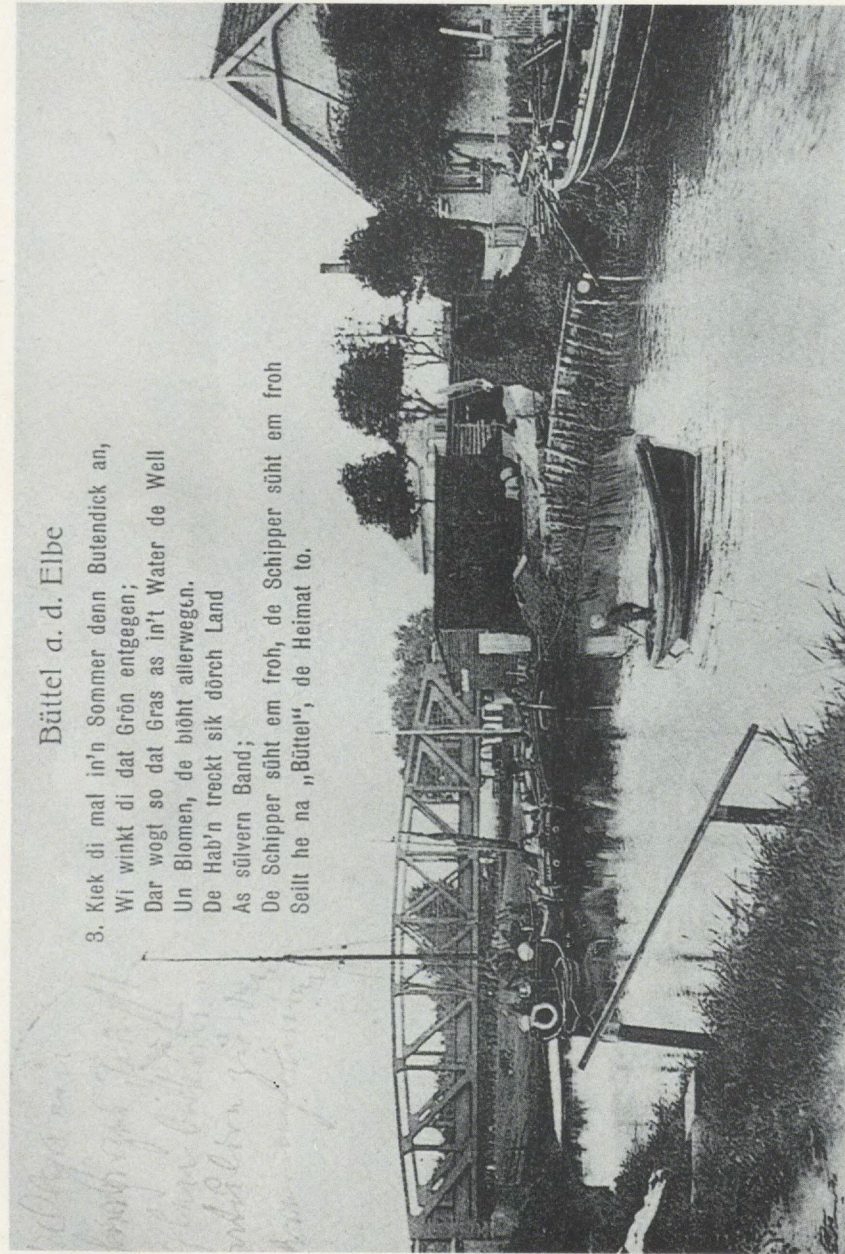


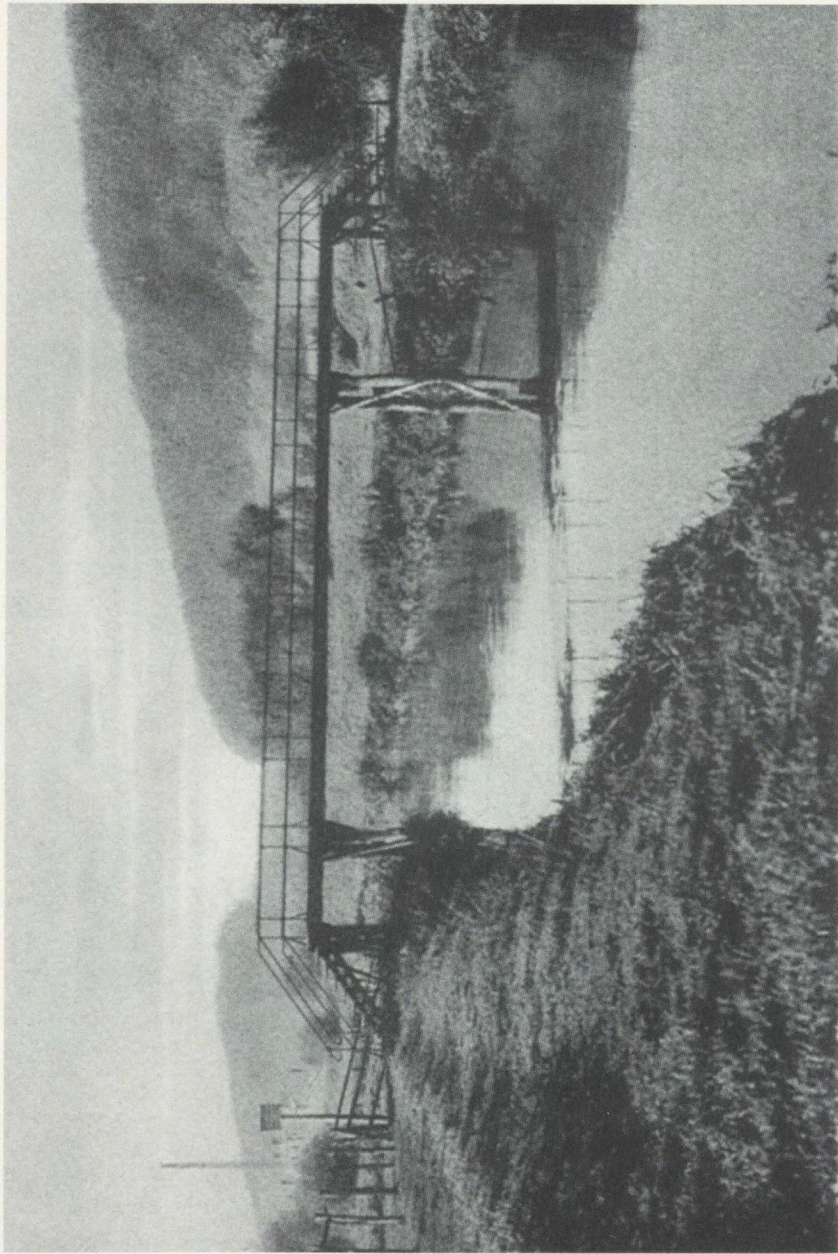
Wewelsfleth a. d. Stör

Wewelsfleth

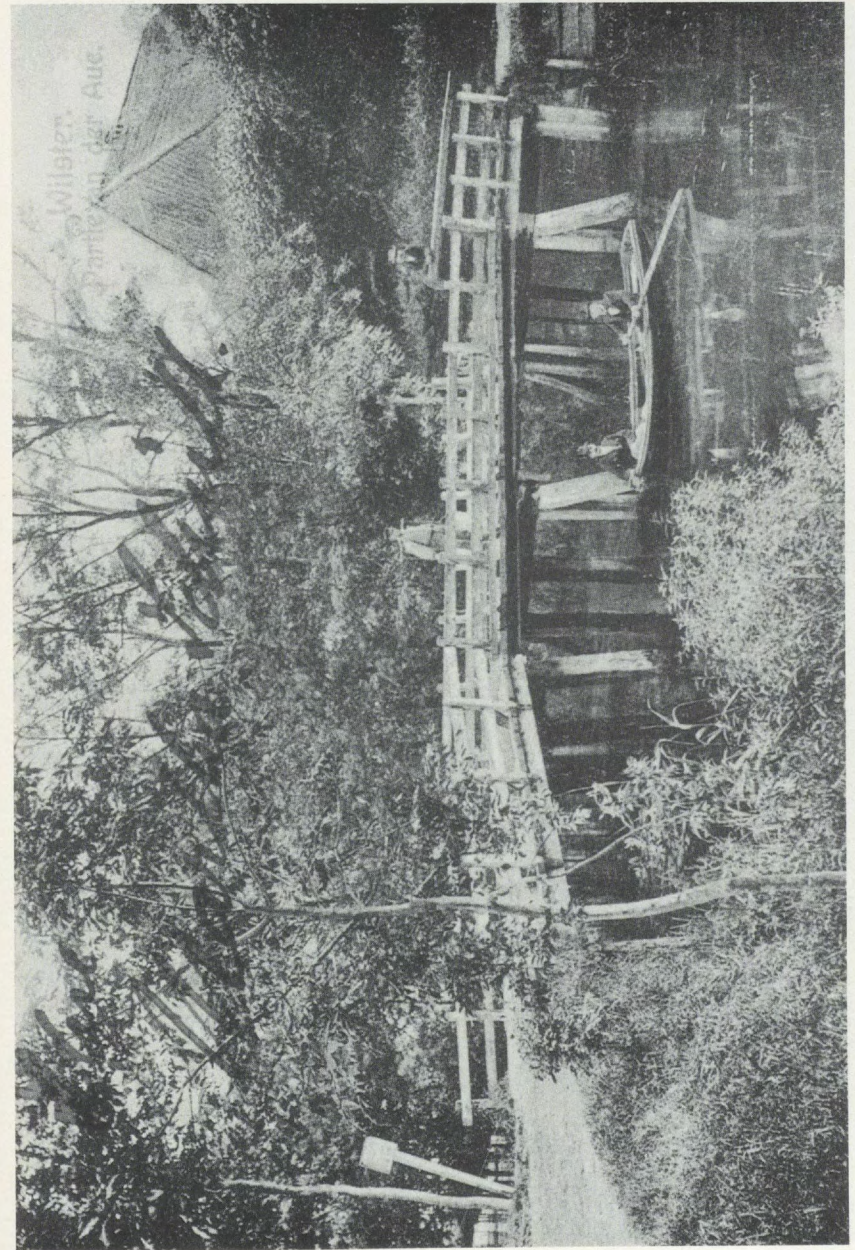


In Kasenort (Gemeinde Stördorf) mündet die Wilsterau in die Stör, 1925/26 Ausbau der Kasenorter Schleuse

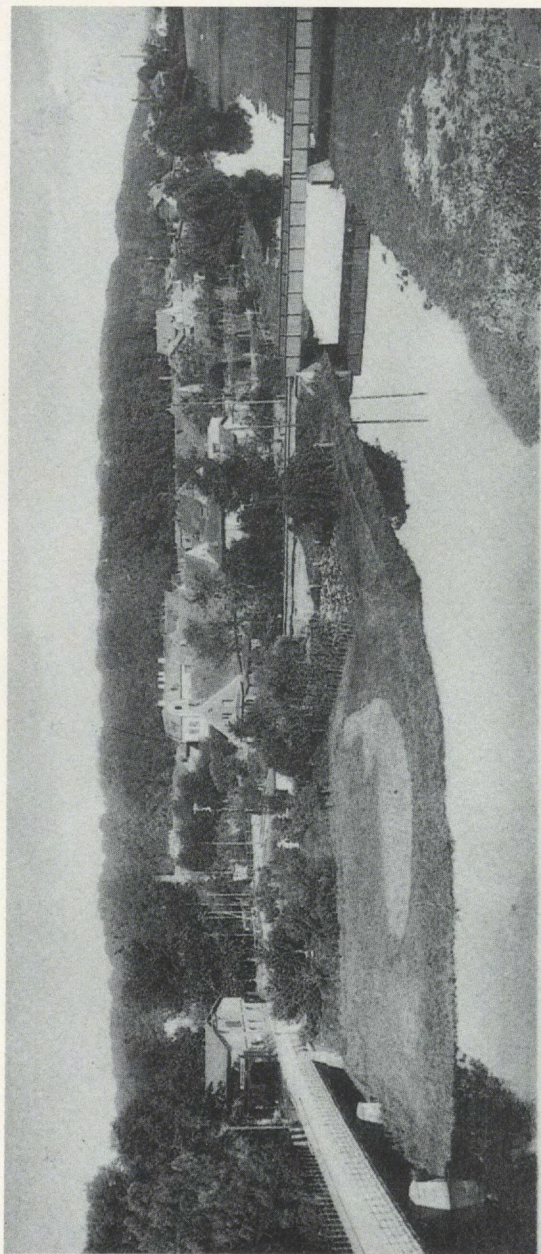




Kellinghusen, Hochbrücke

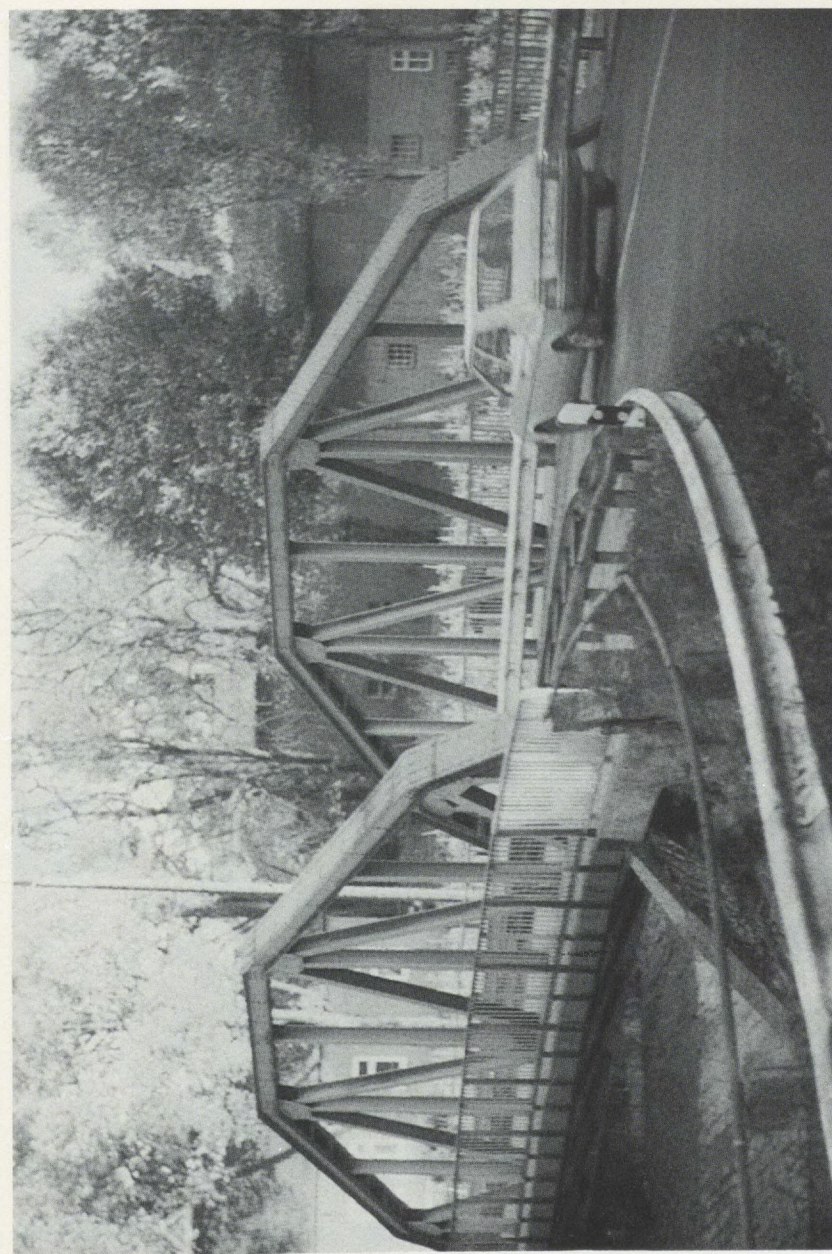


Rumfleth, Holzbrücke über die Wilsterau

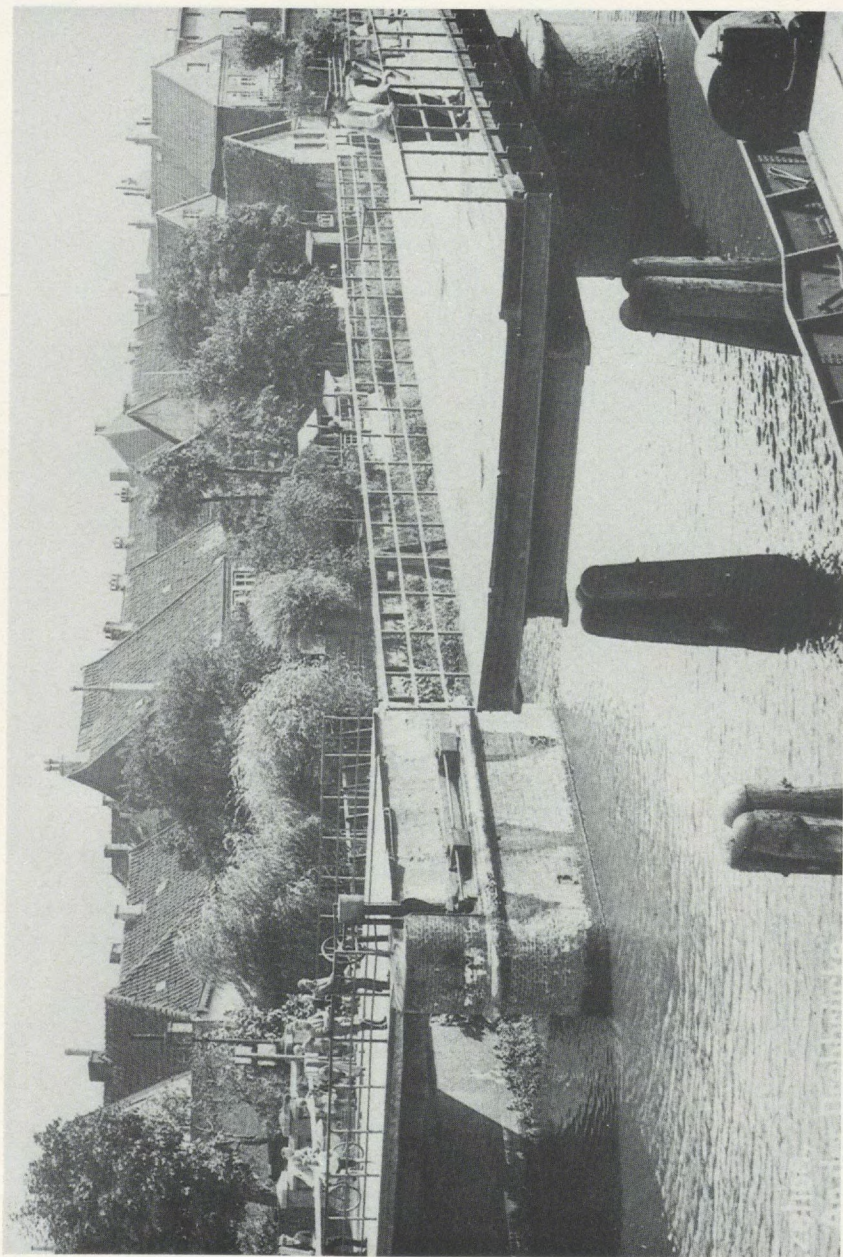


KELLINGHUSEN - Störbrücken.

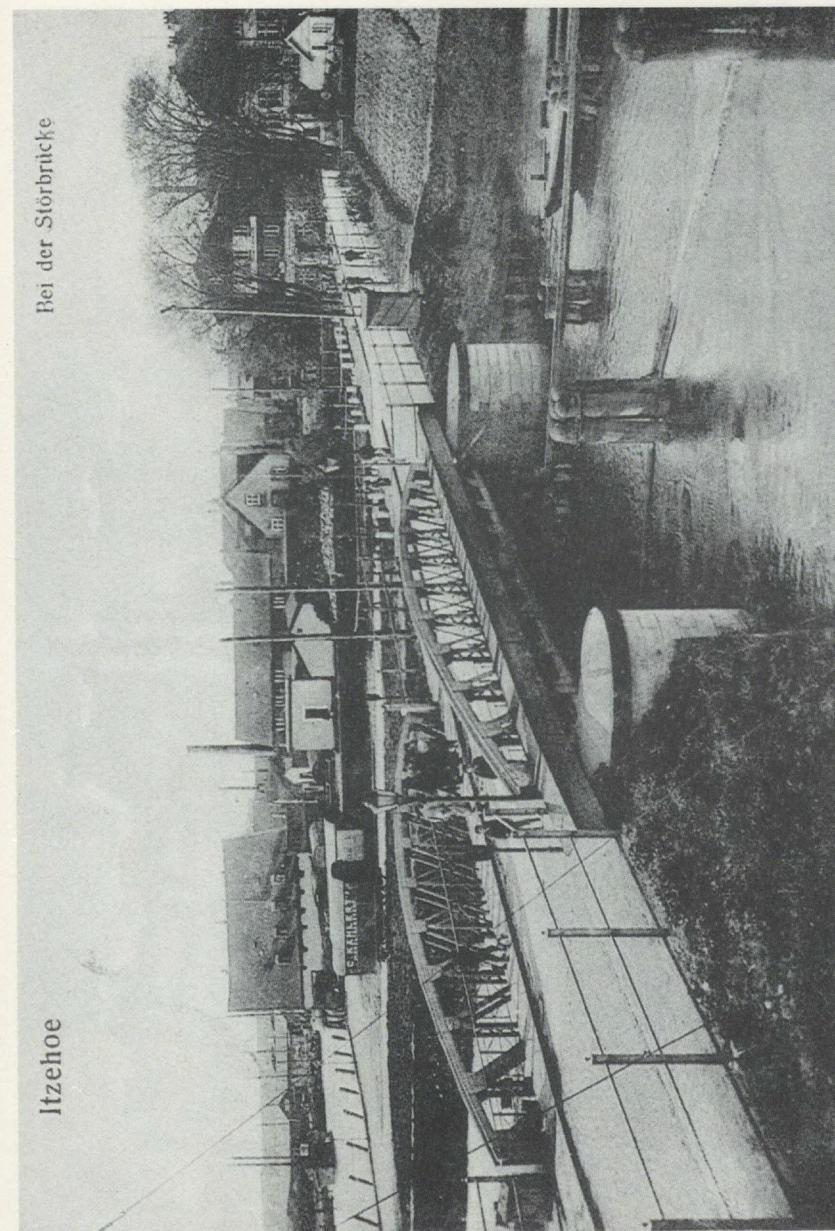
Kellinghusen, Störbrücken



Willenscharen, Störbrücke ca. 1982



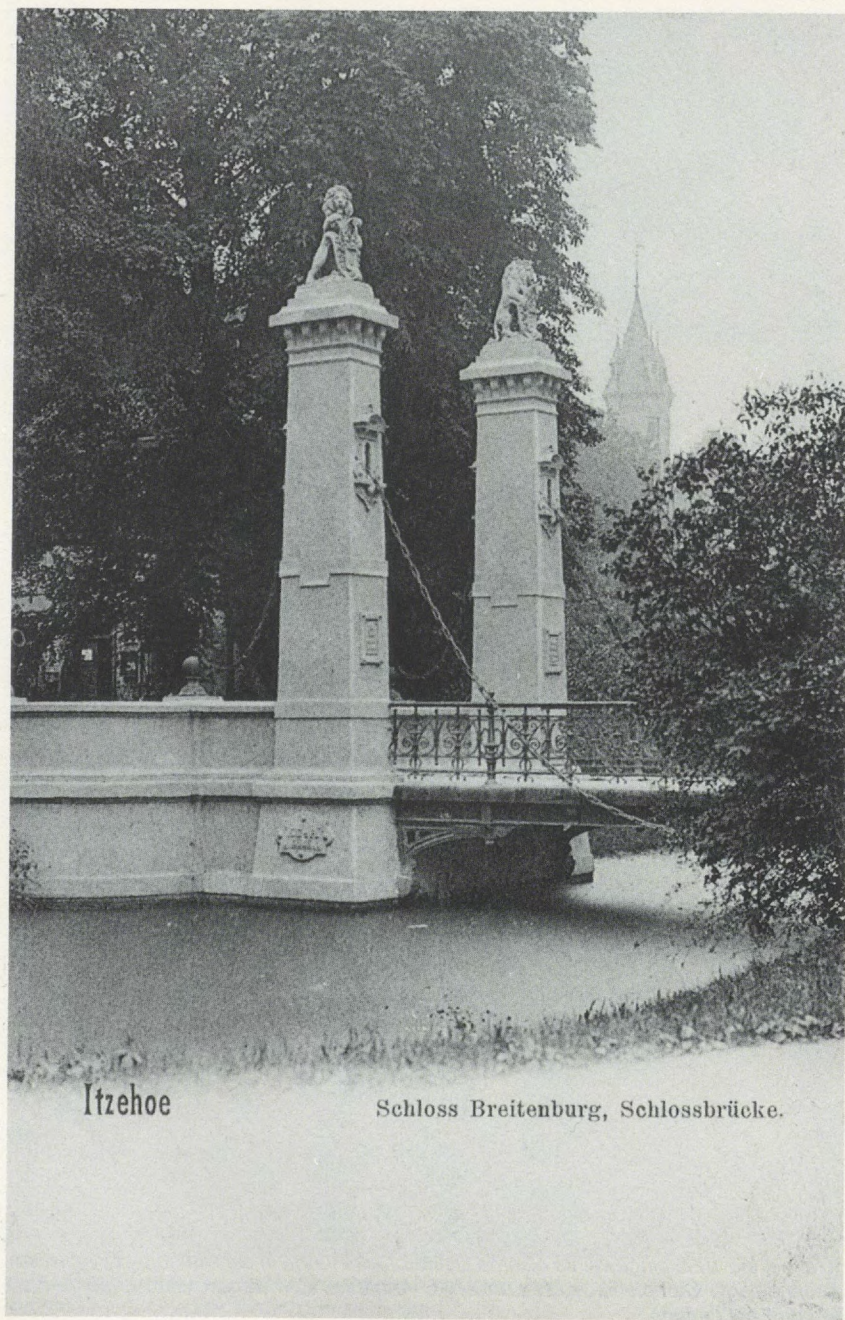
Itzehoe, die geöffnete Drehbrücke in den dreißiger Jahren. Im Hintergrund sind die Häuser und Gärten der Wallstraße zu sehen



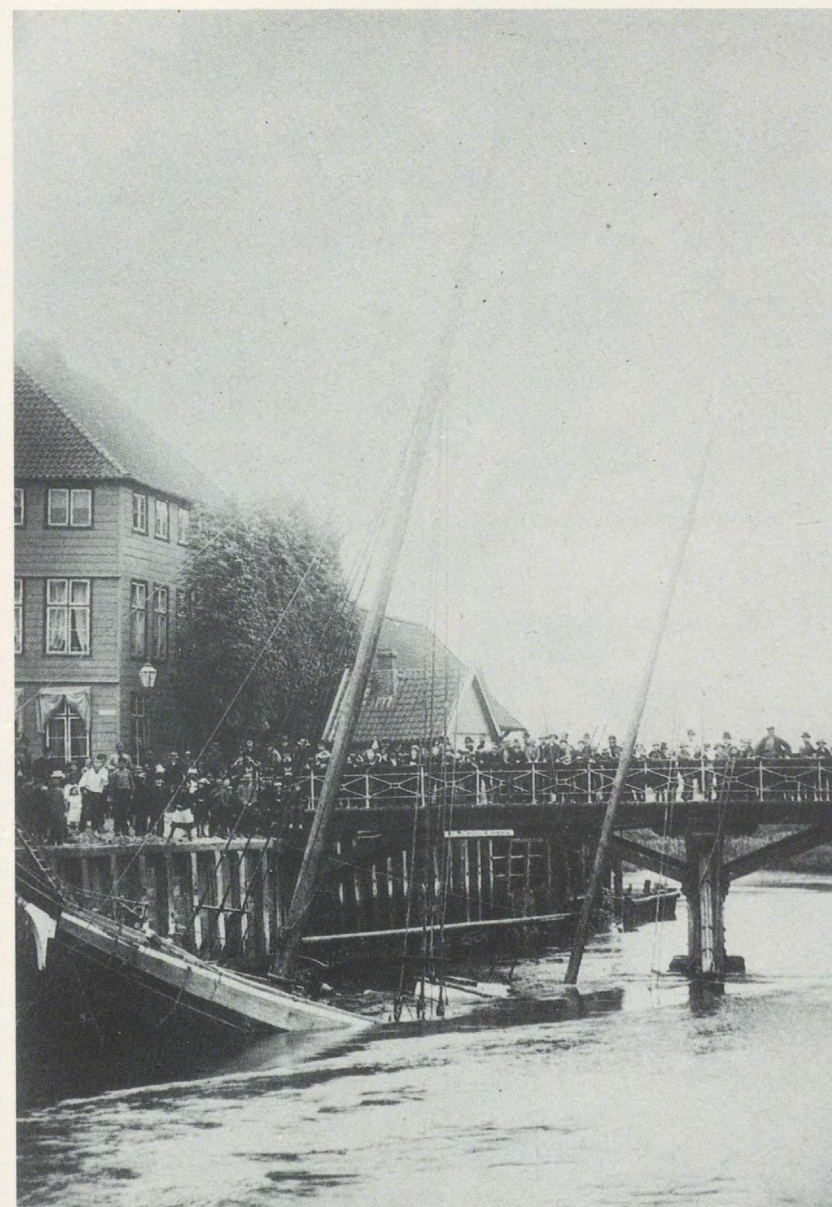
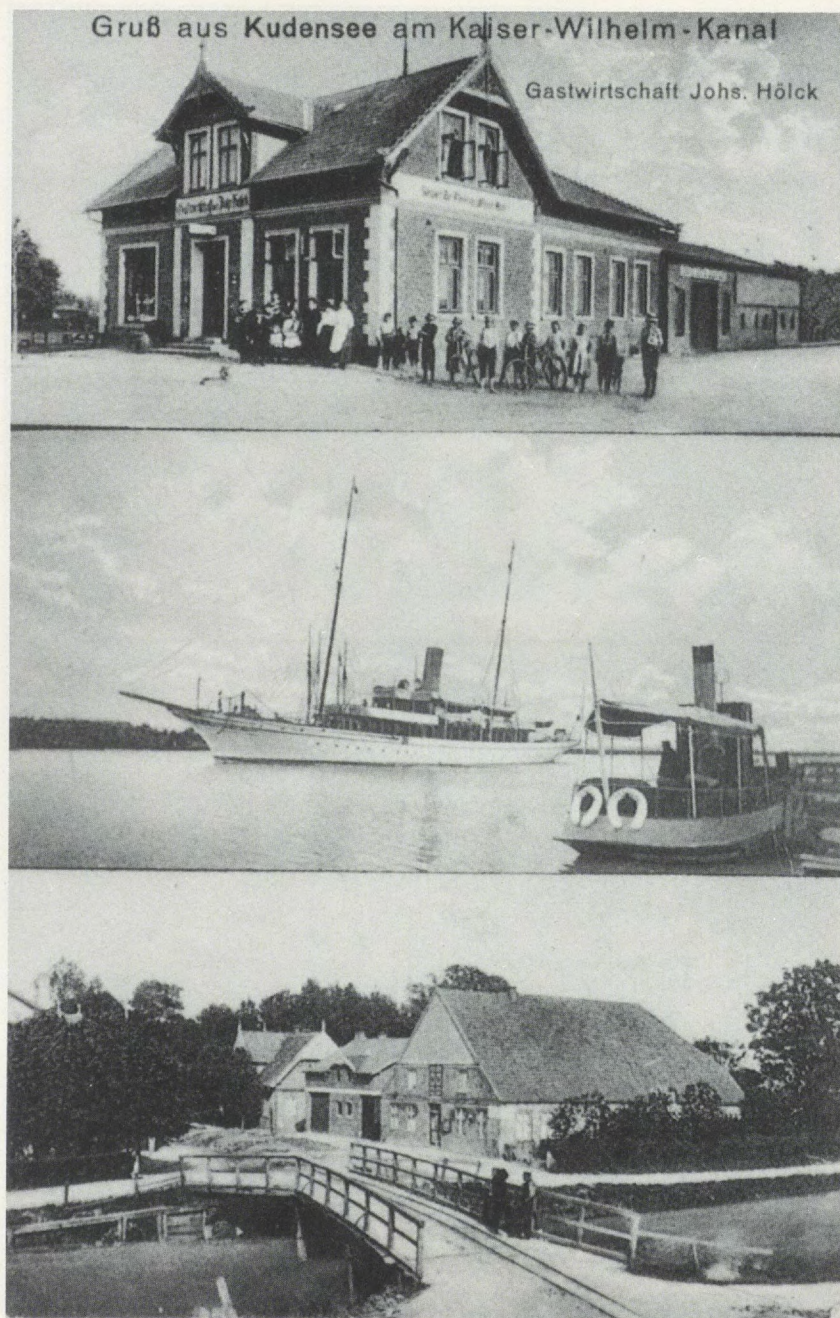
Bei der Störbrücke

Itzehoe

Itzehoe, die 1895 eingeweihte eiserne Delftorbrücke führte in die Neustadt. Links ist der neuangelegte Dampferliegeplatz zu sehen. Anhänger der Transportfirma Kählerl warten dort auf Ladung



Die Störbrücke verbindet Wittenbergen mit dem Kellinghusener Ortsteil Grönhude



Am 2. Juni 1890 geriet der Besanewer Maria in die starke Strömung am Delftor, beim Verholen riß das Schiff von den Tauen los und rammte die alte Delftorbrücke. „Die aus drei Mann bestehende Besatzung hatte noch ebenso viel Zeit, Betten usw. und zuletzt sich selbst zu retten. Darauf sank das Schiff.“ (Itzehoer Nachrichten vom 5.6.1890)



Itzehoe, Lange Brücke 1967

Die Kunst als Brücke zwischen den Ständen

Von
Jörg Benz (Itzehoe)

Ich werde zeigen, wie Künstler mit ihrer Kunst Brücken zwischen den gesellschaftlichen Ständen und juristischen Parteien bauten: Der Etatsrat und Bankier Doos ließ am Ende des 18. Jh. in Wilster ein Palais für seine Familie errichten und Bauern schmückten ihre Sommerstuben mit ähnlichen Malereien, seien es nun Bildreihen, Türbilder oder Ahnengalerien. Angehörige beider Stände bewegten sich nicht nur im gleichen Wirtschaftskreis, sondern ließen in gleicher Weise und wahrscheinlich von denselben Künstlern auch Werke der bildenden Kunst entstehen.

Der Auftrag des Altbauern

Ich wurde im Frühjahr 1999 von dem Altbauern Rohlfs Eduard Lindemann (*1930) gebeten, die Kunstwerke seines 1975 abgebrannten Hofes zu suchen und eventuell ein Hinweisschild auf dem Hausgrundstück aufzustellen, weil dieser Hof eine besondere Bedeutung in den Erzählungen der Familie hatte: Er wäre nicht nur ein sehr alter Bauernhof in Neuenbrook gewesen, sondern hatte eine wichtige Beziehung zur Kirche. Die Bilder bewiesen diese Überlieferung, seien aber verschollen. 1966 seien die bemalten Paneele seiner Sommerstube von dem Verleger Axel Springer gekauft und in einem seiner Häuser auf Sylt eingebaut worden. Dort seien sie bei einem Brand vernichtet, könnten aber auch in einem anderen Haus Springers untergebracht worden sein.

Der Altbauer zeigte mir schwarz-weiß-Aufnahmen, die mich überzeugten, dass es sich hier um außergewöhnliche und gute Malereien und Schnitzereien handelte, die aber in der Dokumentation von G. Röper: „Die Innenraumgestaltung der ländlichen Profanarchitektur...“ nicht erwähnt werden. Nur ein großes Türbild, eine Supraporte, war noch im Besitz des Altbauern, eine allegorische Darstellung, deren Sinn nicht leicht zu erfassen ist. Schon dies Bild veranlasste mich, der Bitte nachzukommen und sie vielleicht sogar zu erfüllen.

Das Auffinden der Kunstwerke

Ich kann heute eine ganze Reihe der Fragen beantworten, z.T. durch Belege in den Quellen oder Aussagen von Wissenschaftlern,

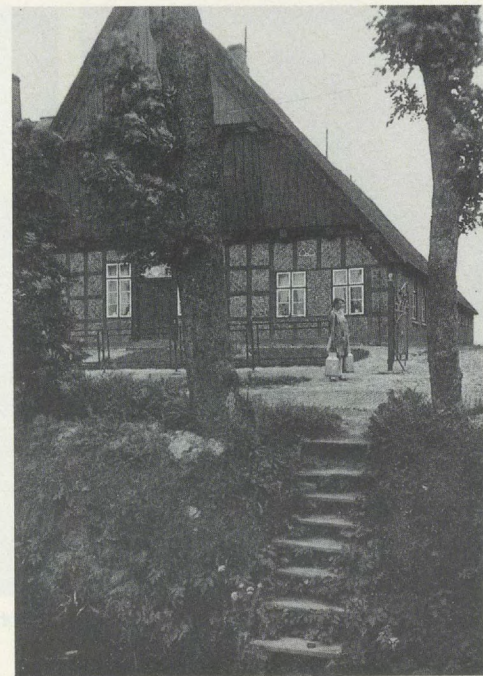
oder auch durch logische Kombinationen oder Kunstvergleiche. Aber meine Bemühungen entwickelten sich wie ein Kriminalroman, immer wieder stieß ich auf ungesicherte Nachrichten, zuerst bei der Suche der Paneele: Ich kam nicht an die Mitglieder der Familie Springer heran. Das war verständlich, denn wer will schon einen Fremden in sein Privathaus hereinlassen, das vielleicht mit Kostbarkeiten angefüllt ist. Erst, als ich die Erlaubnis erhielt, meine Suche als Auftrag des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg bezeichnen zu dürfen, fand ich sehr bereitwillig offene Türen: Die Paneele waren gut in einem alten Haus auf Sylt eingebaut, restauriert und konnten fotografiert werden. Ich war begeistert von den strahlenden Farben und versuchte nun, die Bilder kunstgeschichtlich einzuordnen.

Die Altersbestimmung des Hofes

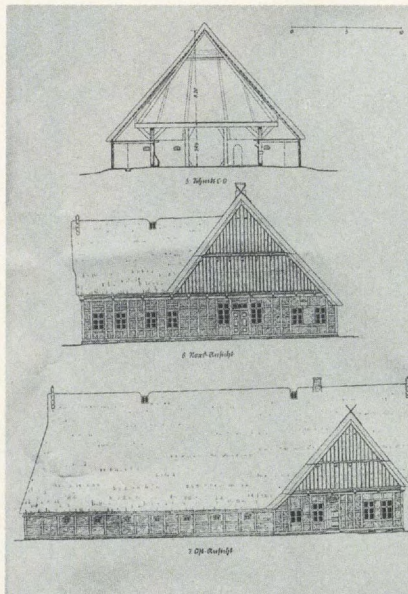
Die Angaben des Altbauern über das Alter des Husmannshuses, die auf den Erzählungen der lange schon verstorbenen Mutter Jakobine Lindemann, geb. Rohlfs *1900, und der Großeltern beruhten, nützten da nicht sehr, sie nannten Personen des Mittelalters, z.B. Barbarossa und Heinrich den Löwen, die den Hof schon besucht hätten. Deren Verbindung mit dem Rohlfs Hof konnte nicht archivalisch erfaßt oder gar bestätigt werden. Aber sicher gehörte der Hof zu den 50 Wohnstellen, die Graf Adolf IV. anlegen ließ. In einem Dokument gibt er den Bauern von Neuenbrook 1237 den Auftrag, die Deiche und Wettern in Ordnung zu halten. Diese sicherten das Dorf noch wenig, denn noch heute sieht man an der Stelle des alten Hofgebäudes eine Warft von ca. 2 m Höhe, wie sie auch die Nachbarhöfe haben.

Die Dorfchronik von Lorenzen-Schmidt kann wegen fehlender Quellen über diese Zeit nur sehr mangelhaft berichten. Erst im Dreißigjährigen Krieg werden die Daten dichter. Der kaiserliche Feldherr Wallenstein belagerte 1628 die Festung Krempe und als die dänische Besatzung sich ergeben musste, zogen die Soldaten über Neuenbrook-West ab, wo der Rohlfs Hof unter Nr. 36 liegt, und zündeten die ganze Häuserreihe an. Die Strohdächer brannten sofort, nichts blieb übrig, auch die Ostreihe und die Kirche im Mittelpunkt wurden von den Wallensteinern geplündert. Die Bauern bauten die Häuser nach dem Abzug der Feinde wieder auf, auch den Rohlfs Hof, wie eine Kurzchronik, die mir der Altbauer gab, berichtet. Sie wurde wahrscheinlich von einem Kunsthistoriker zusammen mit einem Familienmitglied zusammengestellt, als das Denkmalschutzamt 1938 den Hof vermessen ließ. Ich zitiere daraus: Der Hof „wurde kurz nach dem Dreißigjährigen Krieg gebaut, nachdem der alte Hof scheinbar im Kriege

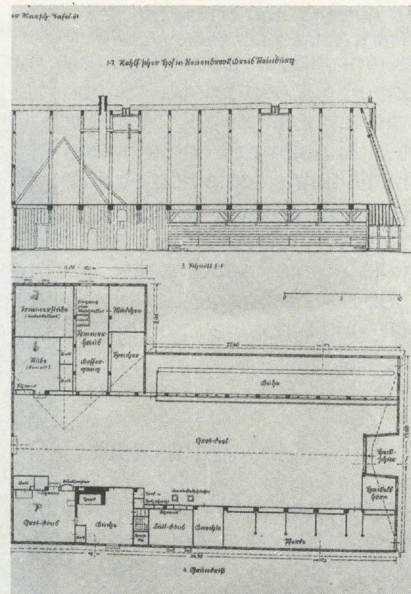
1. Aufgang zur Hauswarft des Rohlfs Hofes 1930. (Foto Möller)



2. Rohlfs Hof, ein Husmannshus als Halbkreuzhaus, Nordseite. (Foto Möller)



3. Rohlfs Hof, Vermessung. (Wolf)



4. Rohlfs Hof, Vermessung. (Wolf)

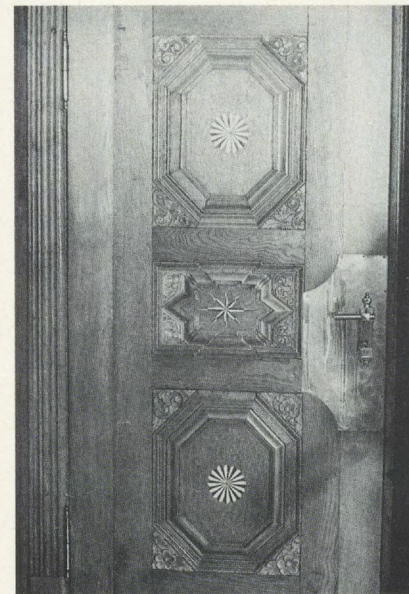
abgebrannt war, ist dann 1790 in seinem Fachwerk erneuert worden und hat seit dieser Zeit seine Gestalt nur wenig verändert, obgleich er dauernd bewohnt war.“

So fand ihn auch Arnold Lühning 1962. Er hat das Haus sehr genau untersucht und die Kunstwerke fotografiert, schwarz/weiß. Das Haus zeigte damals keine Rauchspuren im Gebälk. Die Bauernhäuser vor dem 17. Jh. waren Rauchhäuser, d.h. der Rauch des Herdfeuers zog durch das ganze Haus, konservierte das Gebälk und die dort hängenden Schinken und schwärzte das Holz.

Aber auch als Husmannshus aus dem Dreißigjährigen Krieg war es ein Muster solider bäuerlicher Wohn- und Arbeitsstätte. Als Muster wurde der Hof mit Grundrisszeichnungen und Maßen von Gustav Wolf 1940 veröffentlicht in seinem Werk „Haus und Hof deutscher Bauern - Schleswig-Holstein.“ Soviel zum Alter des Hofes.

Die Altersbestimmung der Kunstwerke

Zu den Paneelbildern und Schnitzereien schreibt die Kurzchronik von 1938: „Im Jahre 1746 kam die Familie Rohlfs auf den Hof, die auch heute, seit über 180 Jahren, wenn auch in der weiblichen Linie immer noch dort sitzt. Sie ist noch im Besitz von prächtig geschnitzten



5. Tür mit verkröpften Spiegeln und Knochenintarsien.



6. Schranktür mit verkröpften Spiegeln.

Schränken und Truhen und kostbarem Silberschmuck aus der Blütezeit der Marsch (etwa 1750-1800). Mehrere davon zeigen auffallender Weise den Namen der Familie Hoffmann. Sie stammen vom Hoffmannschen Nachbarhof und stellen die Mitgift der Tochter Catharina dar, die 1790 als Frau des Hein Rohlfs auf den Hof kam. Am selben Tage heiratete die Schwester Cäcilie des Hein Rohlfs den Bruder der Catharina, Henning Hoffmann. So kommt es, dass auf dem Hoffmannschen Hof verschiedene Schränke und Truhen außer der Jahreszahl 1790 den Namenszug der Familie Rohlfs tragen. (J.S.K.R. in Spiegelschrift, d.h. Jungfer Silken Katharina Rohlfs.) (Ich musste den Text der Chronik nach Gravert etwas verbessern.) Das Wappen auf den Zeichnungen stammt von einer der Truhen.

(Bilder siehe Seite 236 Nr. 20 und Seite 241 Nr. 28 und 29)

An den reich geschnitzten Schränken und Truhen mag man ermes- sen, welcher Reichtum damals in der Marsch und auch in der Familie Rohlfs geherrscht hat. Derselbe Hein Rohlfs ließ zwischen 1790 und 1800, als scheinbar das alte Fachwerk schlecht geworden war, den ganzen Wohnteil bis an die Balkenlage abbrennen und in Fachwerk in neuer Einteilung wieder aufrichten. Vor allem auch innen wurde mit großem Aufwand alles neu eingerichtet. Aus jener Zeit stammt die



7. Paneelwand obere Reihe, dito

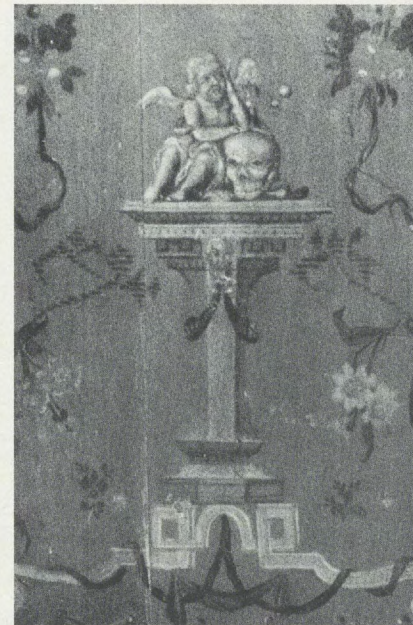
reich geschnitzte Eckstube, die zum Teil noch Einlegearbeit enthält und heute noch in fast allen ihren Teilen erhalten ist. Sie zeigt die Einteilung der üblichen Krempermarsch Stuben, wie sie sich in jener Zeit zu einem Typ herausgebildet hat.

(Bilder siehe Seite 236 Nr. 20 und Seite 229 Nr. 5 und 6)

Die gemalte Stube im Sommerhaus, die früher in keinem Marschhaus fehlen durfte, ist hier auch noch fast vollkommen erhalten. Sie ist im Moire-Stil gemalt und zeigt auf grünem Grund Kränze und Girlanden aus bunten, zum Teil in Gold gemalten Bauernblumen mit eingestreuten Medaillons und anderen Rundbildern, die Land- und Seeschlachten darstellen. Über der einen Tür befindet sich ein größeres gemaltes Bild, das die Schule von Athen darstellt und die Jahreszahl 1803 trägt. Auch außen ist der Wohnteil des Fachwerks mit seinem schönen Spiel des Backsteins noch fast unverändert erhalten.“

Beschreibung und Stilmerkmale des bemalten Paneels.

Das Sommerhaus hatte 2 nicht heizbare Sommerstuben. Die östliche, Stube a, soll mit einer Leinentapete ausgekleidet gewesen sein, die mit Rechtecken in braunen und goldenen Farbtönen auf Anthrazit-



8. Paneelwand untere Reihe, Putte stützt sich auf Totenschädel (memento mori!)



9. Schrank aus der Sommerstube, alte Farbe, 210 x 175 cm. (Foto Landesamt Denkmalpflege).



10. Schrank nach der Wiederherstellung der alten Farbe.



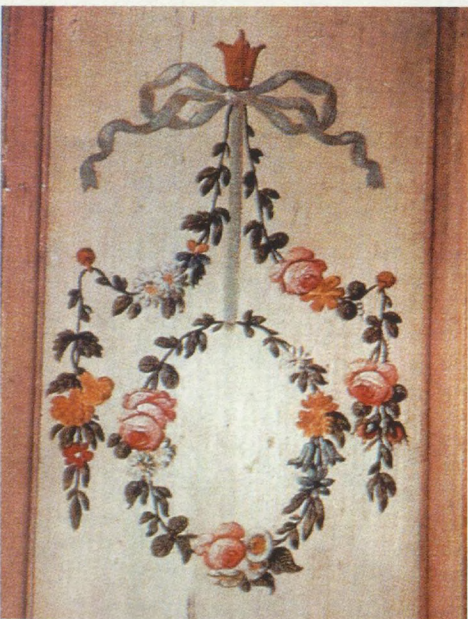
4 Felder der bemalten Paneelwand. 200 x 385 cm.



12. 1 Feld der Paneelwand.



13. Palais Doos, Wäschekammer im Dachgeschoss, Ölmalerei.



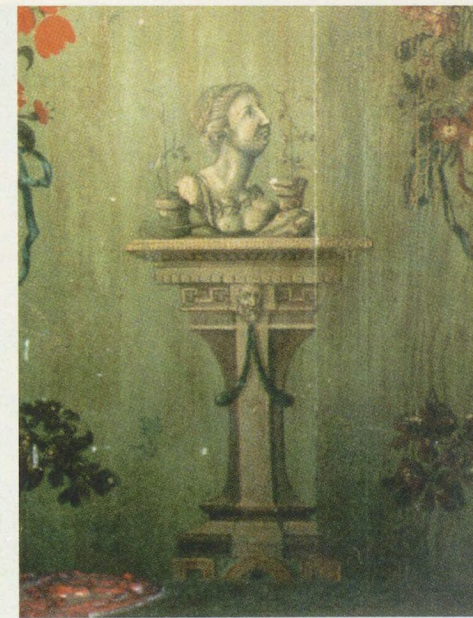
14. Palais Doos, Wäschekammer.



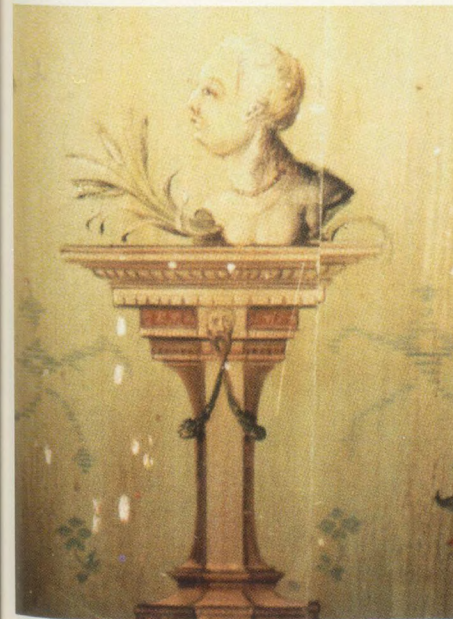
15. Kirche in Grundhof, Emporenbild, ca. 90 x 30 cm: Prophet Elia ermahnt König Ahab. Ludwig Müller 1762.



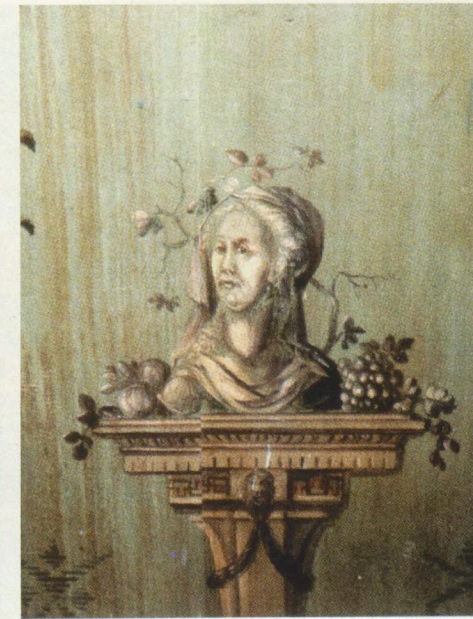
16. Paneelwand untere Reihe, Jahreszeiten: Kopfbild Winter.



17. Paneelwand untere Reihe, Frühling.



18. Paneelwand untere Reihe, Sommer.



19. Paneelwand untere Reihe, Herbst.



20. Schnitzwand mit Tür und Schränken im Pesel (Grottdöns).



21. Reihe der Balkenbilder, Lebensalter: Mädchen im Bade. 15 x 26 cm.



22. Bärenjagd zu Pferde. 15 x 26 cm.



23. Seeschlacht. 15 x 26 cm.



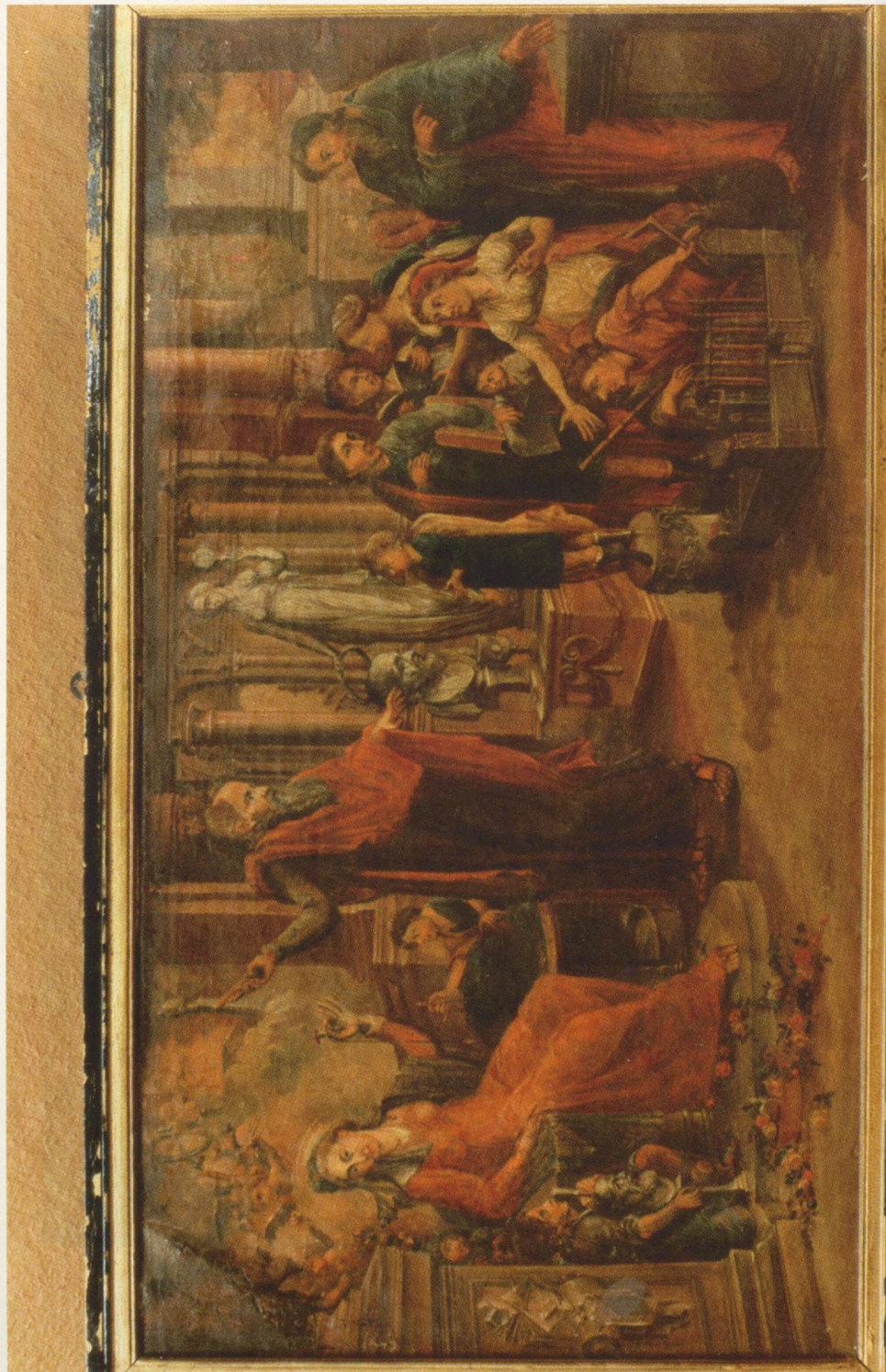
24. Mildtätige Reiterin hilft einem Krüppel. 15 x 68 cm.



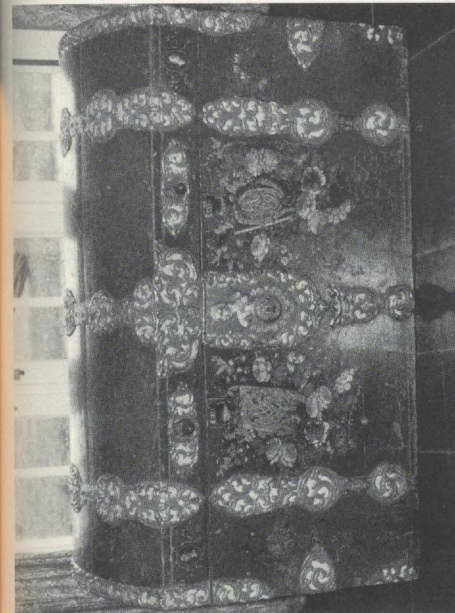
25. Seeschlacht. 15 x 26 cm.



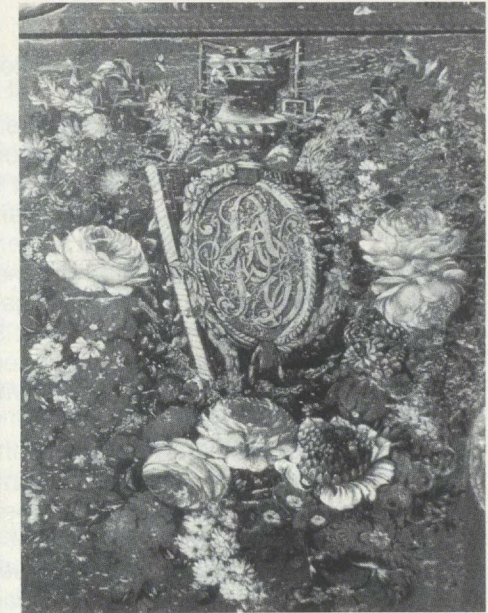
26. Aufnahme in der Totenwelt. 15 x 26 cm.



27. Supraporte (Türbild) aus der Sommerstube. 48 x 90 cm. (Foto Lauschke)



28. Hochzeitstruhe von 1790.



29. Monogramm einer Hochzeitstruhe von 1790.



30. Paneelwand obere Reihe, Gefäß mit Kopfbild im Profil.



31. Paneelwand obere Reihe, dito. „Webzeichen“ nach Art eines Vogels

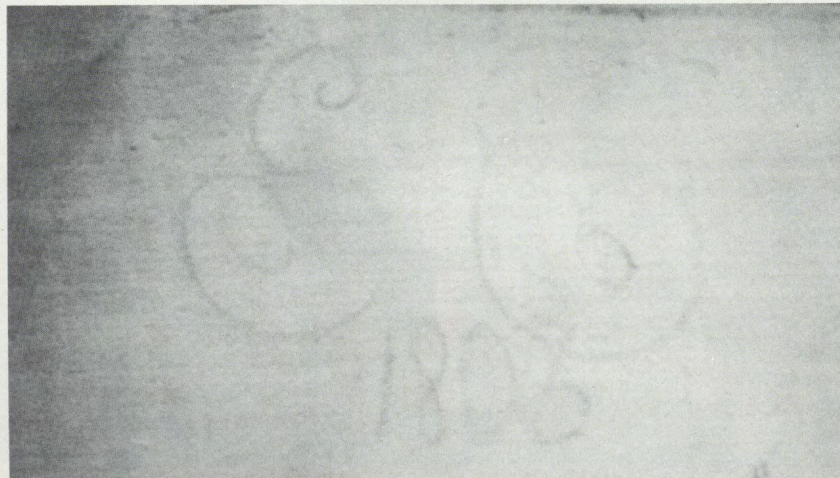
grund bemalt war. Sie wurde nach dem letzten Krieg entfernt, weil sie zerschossen war.

Das bemalte Paneel der westlichen Sommerstube b ist in 5 Felder eingeteilt, deren Struktur gleich, deren Ausführung aber von einander verschieden ist. In der Stube selbst umrahmten an der Nordwand 2 Felder ein Fenster und an der Ostwand 3 Felder die Tür zur Sommerstube a. An der Südwand, zum Koffergang, war das Paneel in derselben grüngrauen Grundfarbe und denselben Randornamenten bemalt, aber nicht mit Blumengirlanden ausgefüllt. Davor waren 2 Alkoven eingerichtet. (Bilder siehe Seite 228 Nr. 3 und 4)

A. Springer hat die Einzelteile in seinem Hause etwas anders angeordnet, nämlich 4 Felder an einer Wand nebeneinander und ein Feld zwischen zwei Fenster gestellt.

Jedes Feld wird durch ein Ornament von runden Scheiben gerahmt, die eine Girlande im Zopfstil tragen, und durch einen Goldrahmen gegliedert, dessen Schmalseiten oben und unten in 2 meanderähnlichen Rechtecken verlaufen. Gefüllt und locker umwickelt sind die Goldrahmen von Girlanden aus Rosen und anderen Blüten und Blättern, die durch Bänder verbunden sind. In jedem Feld hängt an ihnen oben ein Gefäß, wie es etwa als Öllampe benutzt wurde, auf dem in einem Oval ein Kopf im Profil zu sehen ist. Es sind Charakterköpfe, deren Verschiedenartigkeit nebeneinander wie eine Ahnengalerie wirkt. (Bilder siehe Seite 241 Nr. 30 und Seite 230 Nr. 7)

Unten stehen auf 4 Podesten Büsten, auf einem 5. sitzt eine geflügelte Putte, welche sich mit einem Arm auf einen Totenschädel stützt. Man könnte die untere Reihe als die 4 Jahreszeiten bezeichnen mit



27a. Supraporte, Monogramm der Rückseite, S und E? G?.

der zusätzlichen Mahnung an die menschliche Endlichkeit: Eine junge Generation erhebt sich auf den Häuption der alten.

(Bilder siehe Seite 235 Nr. 16 bis 19 und Seite 231 Nr. 8)

Der grüngraue Hintergrund der Felder ist mit merkwürdigen Strichzeichnungen von Vögeln und anderen Tieren bestreut, die sich wie Webzeichen auf einem Gobelin ausnehmen.

(Bild siehe Seite 241 Nr. 31)

Eine kleine Besonderheit wurde von allen Kindern der Mutter Jakobine erzählt: Wenn sie in diesem Paneelzimmer schliefen, wetteiferten sie, die kleinen Käfer in der Malerei aufzufinden, z. B. Marienkäfer. - Sie sind heute noch zu finden.

Die ganze Anlage ist aus dem Stilgefühl des ausgehenden 18. Jh. geschaffen: Die Lust an der fröhlichen Rokoko-Dekoration ist schon gebändigt durch den Rahmen senkrechter und rechteckiger Linien, die den beginnenden Klassizismus signalisieren, der sich auch durch vielfältige Verwendung des Zopfstils auszeichnet.

A. Springer musste die Paneelteile von einem waagerechten Tragbalken trennen, der die Stubendecke im Sommerhaus trug, da die Stube seines Hauses nicht hoch genug ist. Aber er hat den Balken geknickt und in denselben Raum, nur in einer anderen Ecke, eingesetzt. In diesem ließ er auch die geschnitzten Türen und Wandflächen der heizbaren Stube p einbauen, des Pesels oder der Grot-Döns von der Westecke des Hofgebäudes. So ist der ganze Wohnteil des Rohlf Hofes bei ihm vereint in nur einer großen Stube.

Auf dem Tragebalken sind 6 Bilder aufgetragen, sogenannte Vignetten mit dramatischen Szenen: Von links nach rechts reihen sich aneinander eine Badeszene junger Frauen, dann eine Bärenjagd, eine Seeschlacht, eine karitative Situation, in der eine Frau einem Krüppel Almosen gibt (dies Bild ist zweimal so lang), eine zweite Seeschlacht und zuletzt eine Unterweltszene: Auf einem Platz, der von Katakomben umgeben ist, stehen 3 Männer, einer hält einen Hund an der Leine, den Kerberus, ein jüngerer hält eine Fackel hoch und ein älterer löscht seine Fackel aus. Diese kleinen Bildchen spiegeln Abschnitte wieder, in welchen sich das Leben eines Menschen abspielen kann.

(Bilder siehe Seite 236 bis 239 Nr. 21 bis 26)

A. Springer hat aus der Sommerstube b auch einen Schrank übernommen, geformt im klassizistischen Stil und damals weiß gestrichen. Er ließ die Farbe entfernen und fand darunter die gleiche grüngraue Farbe, die am Paneel benutzt wurde. Auf seinen beiden Türen sind die gleichen Gefäße aufgemalt, die auf dem Paneel die Kopfbilder enthalten, am Schrank aber fehlen. An der Schrankbekrönung fand man unter der weißen Farbe 3 Ornamentreihen. Die oberste besteht aus 8 mal M, in regelmäßigem Abstand gesetzt, darunter 2 Reihen mit unregelmäßigem Spiralornament.

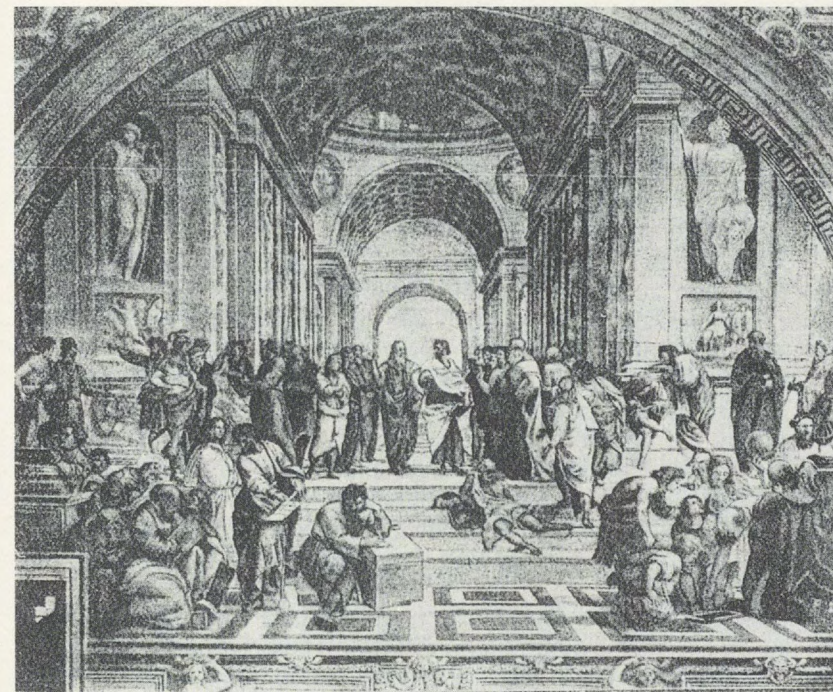
Auch 2 Truhen aus dem Rohlf's Hof sind von A. Springer übernommen worden. Sie sind geschmückt mit Blütengirlanden, die denen des Paneels sehr ähneln. 2 Messingschilder mit Spiegelmonogrammen geben den Namen der Frau wieder, die aus dem Hoffmann Hof stammte, Catharina heiratete 1790 Hein Rohlf's.
(Bilder siehe Seite 241 Nr. 28 und 29)

Zeitgeschichtliche Einordnung der Supraporte

Es war eine schwierige Angelegenheit und ich legte fast allen Kunsthistorikern des Landes das Türbild vor, zuerst in der Kunsthalle von Hamburg. Die jungen Wissenschaftler betitelten es als allegorische Darstellung, d.h. als Personifikation abstrakter Begriffe in der Kunst, d.h. die Personen des Bildes stellen also einen Begriff dar, z.B. die sitzende Frau links die Kirche. Sie meinten aber, dass der Kustos des Altonaer Museums mir weiterhelfen könnte. Dr. Küster sagte über das eben Gehörte hinaus nur, dass er die Buchstaben S und G oder E und die Zahl 1803 auf der Rückseite nicht als Signatur eines Künstlers ansehe, sondern als Zeichen des Eigentümers in diesem Jahre.
(Bild siehe Seite 242 Nr. 27a)

Er riet mir, den Professor Dr. Albrecht in Kiel nach der Vorlage des Bildes zu befragen. Dieser hat sie bis jetzt nicht gefunden, kam aber mit seinen Kollegen Prof. von Buttlar und Prof. Kuder zu dem Ergebnis der Untersuchung, „dass es sich bei dem dargestellten Bildinhalt mit großer Wahrscheinlichkeit um eine Initiationsszene handelt, möglicherweise mit freimaurerischem Hintergrund. Bei der großen Gestalt im Mittelgrund dürfte es sich um den Lehrmeister handeln, der im Beisein mehrerer Erwachsener (Eltern?) eine Kinderschar unterschiedlichen Alters und Geschlechts in die Geheimnisse der Artes und der Virtutes einweiht, (in die Künste und die Forderungen der Sittlichkeit) bzw. den Jüngsten, auf dem runden Sockel in Rednerpose hervorgehoben dargestellt und als einziger im Blickkontakt mit dem Meister stehend, neu in den Bund aufnimmt, respektive ihn einer (Aufnahme-)Prüfung unterzieht.
(Bild siehe Seite 240 Nr. 27)

Die Attribute in den Händen der Kinder verweisen pars pro toto (als Teil für das Ganze) v.l.n.r. auf die bildenden Künste (Bildnisbüste, Meißel und Schlegel), die Naturwissenschaften (Globus und Zirkel), die Geisteswissenschaften (Codex und Schriftrolle) und die Baukunst mit Messlatte, Winkel und einem großen Modell des Salomonischen Tempels(?). Auf dem eckigen Sockel in der Bildmitte steht vor antikisch anmutender Architekturkulisse die zu Stein gewordene Personifikation der Prudentia (Klugheit), Providentia (Vorsicht) oder Sapientia (Weisheit)(mit Spiegel oder Glaskugel), die einer großen Bildnisbüste



32. Raffael: „Schule von Athen“. (Escher)

(Wiederholung des kleineren attributiv verstandenen Gegenstückes, s.o.), in der wir aufgrund des vor ihr stehenden Schierlingsbechers den griechischen Philosophen Sokrates zu erkennen meinen, einen Lorbeerkrantz aufsetzt. Ein ebensolcher Kranz wird von schwebenden Putten inmitten der Himmelserscheinung emporgehalten, die über der großen Frauengestalt in der linken oberen Bildecke (auf dem Foto) leider zu wenig deutlich lesbar ist. Offenbar spielt hier das Feuer, ähnlich wie in den beiden Flammenvasen der rechten oberen Bildecke, eine wichtige Rolle. Die thronende Frauengestalt scheint eine Spindel in der Linken emporzuhalten, während ein Nimbus(?)(Heiligenschein) den ebenfalls bekränzten Kopf umgibt. Die männliche Gestalt am rechten Bildrand könnte auf einen Opferaltar hinweisen, durch den die Szene - wie es schon Architektur und Kostümierung nahelegen - idealiter in eine antike Umgebung, wenn nicht Zeit projiziert würde. Die beiden nur schemenhaft auszumachenden Staffagefiguren im rechten Bildhintergrund scheinen demgegenüber in Gewänder des späteren 18. Jahrhunderts gekleidet zu sein, das als Entstehungszeit der Supraporte in Frage kommt.

Da die Baukunst so dezidiert im Vordergrund des Bildes erscheint, könnte freimaurerisches Gedankengut sich hier mit dem traditionellen Bildmotiv antiker Philosophenschulen (vgl. als berühmtes Beispiel etwa Raffaels „Schule von Athen“) verschränken.

Eine nähere Bestimmung dürfte allerdings schwerlich ohne weitere Kenntnis zum Umfeld des Auftraggebers, wie auch zum evtl. Gesamtprogramm der betreffenden Stube, aus der die Supraporte ursprünglich stammt, möglich sein....

Soweit meine vorläufigen und noch nicht allzu ergebnisreichen Überlegungen zu dieser bemerkenswerten Malerei, deren künstlerischer Wert freilich nicht so hoch wie die ungewöhnliche inhaltliche Aussage zu veranschlagen ist.“

Der frühere Professor Dr. Arnold Lühning, der die Volkskundeabteilung in Schleswig geleitet hatte, verwies mich auf seine vielen Gespräche mit unserem Altbauern, in denen er ähnliche Deutungen geäußert hatte. Ein detailliertes Gutachten des Professors Dr. Wolfgang Müller von 1971 ergab darüber hinaus kaum neue Erkenntnisse. Aber beide Professoren forderten mich gleichsam auf, das Umfeld des Bildes, insbesondere den Ort und den Bauernhof in die Deutung mit einzubeziehen.

Dieser Forderung wollte ich nun nachkommen. Aber zuerst musste ich die Möglichkeit eines freimaurerischen Hintergrundes prüfen lassen. Die Mitglieder der in Itzehoe ansässigen Johannis-Loge „Wilhelm zum gekrönten Anker“, denen ich das Foto des Türbildes zuerst vorlegte, sahen zwar in den benutzten Symbolen Ähnlichkeiten mit denen der Freimaurer, aber verwiesen mich auf das Archiv der „Großen Landesloge der Freimaurer von Deutschland“ in Berlin. Der Höchste Ordensarchivar schrieb: „Für uns sind keine freimaurerischen Beziehungen erkennbar. Weder Frauen noch Kinder unter 21 Jahren werden bei den Freimaurern aufgenommen. Auch Frauen als Meister sind absolut unüblich.“

Er reichte das Bild mit dem Gutachten aus Kiel an das „Geheime Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz und die Freimaurerarchivalien“ in Berlin weiter. Hier erhielt ich einen Überblick über die Archivlage und Benutzung, wurde aber an die Forschungsloge „Quatuor Coronati Nr. 808“ in Hannover verwiesen. Dieses Institut schickte meine Vorlage an das Freimaurermuseum in St. Michaelisdonn in Dithmarschen, wo die Unterlagen aus S.-H. gesammelt liegen. Der dortige Leiter bestätigte mir die Aussage aus Berlin. Er berichtete zugleich, dass in den damals dänischen Herzogtümern zuerst 1797 in Altona eine Loge gegründet wurde. 1867 entstand eine in Glückstadt, welche 1898 ihren Sitz nach Itzehoe verlegte. Es wäre also nur wenig wahrscheinlich, dass Landwirte aus der Kremper Marsch um 1800 schon Freimaurer gewesen wären oder ein Bild aus Freimaurerkreisen erworben hätten.

Aber auch Hannover antwortete selbst. Dort ist in der Niedersächsischen Landesbibliothek der Sitz des „Freimaurerischen Bibliotheksvereins“, welcher die Bilder der Sammlung Lindner aus dem Kreis der Freimaurer aufbewahrt. Hier fand sich keine Vorlage für unser Türbild. Aber Dr. Dittrich, der diese Sammlung betreut, schrieb mir, dass die im Bild verwendeten Symbole wie der Salomonische Tempel, Zirkel, Winkelmaß und Senkblei zwar in Kreisen der Freimaurer verwendet würden, aber im 17. und 18. Jh. auch in der allgemeinen kunstgeschichtlichen Ikonographie (Bestimmung von Bildinhalten des Altertums) weit verbreitet waren. „Trotz des Nachweises einiger Symbole, die auch in der Freimaurerei Verwendung finden, glaube ich nicht, dass das Bild im ganzen einen klaren Bezug zu diesem Bereich hat. Man muss berücksichtigen, dass die freimaurerischen Symbole nicht frei erfunden, sondern weitgehend der frühneuzeitlichen, besonders der barocken Emblematik (Verwendung von Sinnbildern) entnommen wurden, d.h. sie kommen auch in anderen Zusammenhängen vor. Meine Skepsis rührt auch daher, dass die maurerisch zu deutenden Symbole nicht konzentriert und vollständig vorkommen, sondern hier und da über das Bild verstreut sind....“

Ich meine, dass das Bild einen allgemeinen ethischen und moralischen Sinngehalt hat. Die linke weibliche Figur könnte vielleicht die göttliche Gerechtigkeit symbolisieren, auf die die bärtige Prophetenfigur hinweist. Wege des Menschen zur göttlichen Gerechtigkeit sind Erkenntnis der Welt durch Wissenschaft und Gelehrsamkeit (rechte Figurengruppe) sowie Erkenntnis seiner selbst (die weiße Figur mit dem Spiegel (!) in der linken Hand)....

Soweit meine Deutung, die freilich keine fachmännische, sondern eine ganz laienhafte ist. Ich bin kein Kunsthistoriker und kein gelernter Ikonograph, kenne mich nur etwas in maurerischer Symbolik aus, die wie gesagt, ein Spezialfall der allgemeinen Symbolik zwischen Renaissance und Klassizismus ist.“

Nachdem ich diese sehr vorsichtigen oder gar ablehnenden Deutungen gesammelt hatte, musste ich nun das Umfeld des Hofes untersuchen.

Was geschah in Neuenbrook um das Jahr 1800?

Die Jahreszahl 1803 auf der Hinterseite der Supraporte lässt vermuten, dass man in dieser Zeit suchen sollte. Was war um die Jahrhundertwende in Neuenbrook geschehen? Zum Jahr 1796 spricht die Ortschronik von einem Agendenstreit, einer weltanschaulichen Auseinandersetzung, die sich vor allem in den ländlichen Gebieten Holsteins abspielte, aber auch in Altona und Rellingen: Es war eine Auseinandersetzung zwischen den Bestrebungen der „Aufklärung“, einer



33. J. G. Chr. Adler, 1756-1834. General-superintendent für Schleswig 1791, für Holstein 1804. (Degn)

Bewegung des modernen Rationalismus, und der traditionellen Denkweise über „Gott und die Welt“. Im Wesentlichen ging es um die Theologie der evangelischen Kirche.

Manche Fürsten hatten sich seit der Mitte des 18. Jahrhunderts dieser modernen Bewegung zugewandt, die unter anderen von den Philosophen Kant, Voltaire und Rousseau gedanklich vorangetrieben wurde. Friedrich II. der Große, König von Preußen 1740-86, und Joseph II., König von Österreich und Deutscher Kaiser 1765-90, setzten ihre Gedanken in die praktische Politik um und leiteten grundlegende Reformen ein.

Das Königreich Dänemark wurde von dieser Reformbewegung erschüttert, als König Christian VII. seinem Arzt Johann Friedrich Struensee 1770 freie Hand ließ, Neuerungen einzuführen. Seine überstürzten Maßnahmen wurden aber schon 1772 abgebrochen. 1784 erhielt Graf Andreas Peter Bernstorff den Auftrag, die notwendige

Reform behutsam voranzutreiben. Er war der entscheidende Minister in Kopenhagen und Leiter der Regierung der Herzogtümer, der Deutschen Kanzlei.

Vor allem wurden die Schulen neu geordnet und mit modern ausgebildeten Lehrern ausgerüstet.

Aber auch die Kirche sollte Neuerungen in diesem Sinne vornehmen. In der Kulturpolitik erhielt der frühere Kopenhagener Hofprediger Johann Andreas Cramer (1774-88) schon 1781 den Auftrag, ein neues Gesangbuch zu schaffen. 1789 wurde es fertiggestellt und auf kgl. Befehl eingeführt.

Im Sinne der Aufklärung milderte er in den Kirchenliedern Aussagen, welche die strenge lutherische Dogmatik vertreten und die evangelischen Kernpunkte Buße, Glauben, Gnade und Versöhnung betonten. Diese Kernpunkte stellen den Menschen im Sinne Luthers grundsätzlich als sündig und auch in seinen besten Bemühungen als der Gnade Gottes bedürftig dar.

Die Aufklärung sah nicht in der Erlösung durch das Mysterium des Gottessohnes Christus das Heil, sondern in der moralischen Erziehung zum guten Menschen, die in der Nachfolge des lehrenden Jesus von Nazareth geschehen sollte.

Im Auftrage Bernstorffs verfasste außerdem der Generalsuperintendent Jacob Georg Christian Adler (1756-1834), der höchste geistliche Beamte des Herzogtums Schleswig, eine neue Gottesdienstordnung. Auch hierin wurde versucht, das Bild des leidenden Heiligen Gottessohnes mit dem Gedanken eines humanen Lehrers der Moral zu vertauschen. (Bild siehe Seite 248 Nr. 33)

Adler legte dem Generalsuperintendenten für das Herzogtum Holstein, Callisen, 1796 seinen Entwurf vor und bat um weitere Anregungen. Diesem gingen die Neuerungen zu weit. Er äußerte seine Bedenken. Z.B. wollte er, dass Taufe und Abendmahl als Gnadenmittel beschrieben und vollzogen werden, nicht nur als kirchliche Bräuche. Die Einsegnung sollte weiterhin durch Handauflegen begleitet werden. Er unterschrieb den Entwurf aber doch, so dass der König die Agenda am 2.12.1796 bestätigte und 1797 in Schleswig und am 1.1.1798 auch in Holstein eingeführt werden konnte.

Der Widerstand gegen diese schleichenden Veränderungen evangelischer Dogmen wurde von Aristokraten geschürt, die aus den Zentren gelebter christlicher Innerlichkeit, dem Pietismus, stammten, besonders aus dem Kreis in Emkendorf um Friedrich Graf Reventlow und seine Gattin Julia, geb. Schimmelmann. Auch Friedrich Leopold Graf zu Stolberg-Stolberg, der Dichter und Übersetzer antiker Schriften, gehörte zu diesem Kreis. Er spürte, wohin der Zeitgeist die lutherische Kirche treiben würde und verfasste eine Streitschrift zur Verteidigung der alten und gewohnten Agenda, zuerst anonym unter dem

Titel des „Schreibens eines holsteinischen Kirchspielvogts an seinen Freund in Schweden“. Später bekannte er sich zu seinem Dokument und rief eine Fülle von ähnlichen Aufsätzen hervor.

Unter dem Titel „Agendenstreit“ fand ich nun im Archiv des Kirchenkreises ein solches Exemplar in einer Mappe mit 15 Briefen aus den Jahren 1797-99, welche die aufregende Situation in Neuenbrook wiedergeben.

Als nämlich 1797 Josua Hinrich Birkenstock, Pastor 1792-1805, in Neuenbrook die Einführung der neuen Gottesdienstordnung vorbereitete, erregte er unter den Bauern erhebliche Unruhe. Der Schmied Claus Schröder aus dem Ortsteil Rethwisch, der in den Jahren 1791 bis 94 unter den Kirchenjuraten genannt wird und 1796 das Amt eines Achtsmannes innehatte, sammelte mit 3 anderen Bewohnern 74 Namen von Mitbürgern, die Widerstand leisten wollten, und überreichte die Liste am 20.1.98 als Zeichen der Ablehnung dem Amtmann v. Schilden. Sie schrieben dazu, dass der Pastor sie von der Kanzel herab wegen ihrer Haltung lächerlich gemacht hätte, obwohl der König in einem besonderen Schreiben die Möglichkeit angeboten hätte, die alte Agende beizubehalten.

Am 24.1.98 reichten weitere 10 Bürger, darunter die 4 jetzt amtierenden Kirchenjuraten und die Ältermänner, auch eine Eingabe ein, diesmal an den König selbst. Unter ihr standen auch die Namen von Hein Rohlf und Henning Hoffmann. Sie wollten die neue Agende gern einführen lassen, da sie verschiedene Verbesserungen brächte. Der Pastor habe sie erklärt, vorsichtig eingeführt und sei sogar zum Kompromiss bereit. Die Sammlung von Namen durch Claus Schröder (hier mit seinem anderen Vornamen Hinrich genannt), sei kein juristisch abgesichertes Dokument von einer angeblichen Mehrheit der Mitbürger, da die Leute nicht selbst unterschrieben hätten. Die Mehrheit sei mit der Einführung der neuen Agende zufrieden.

Es kam zu Streitigkeiten, die auch mit der Faust ausgetragen wurden. Die Regierung mahnte die Beteiligten am 1.6.1798 „bei schwerer unerbittlicher Leibesstrafe“, solche Ausschreitungen zu lassen, und verfügte nun einen Kompromiss: In den widerstrebenden Gemeinden durfte die alte und die neue Agende von Sonntag zu Sonntag abwechselnd benutzt werden und die verschiedenen Formeln bei Taufe, Beichte und Abendmahl sollten nach Wunsch des Betreffenden angewandt werden. Aber der Streit dauerte noch länger.

Letztendlich setzte sich in den nächsten Jahren aber der Kern der alten Agende durch. Das Sakrale, das heilige Mysterium des Glaubens, äußert sich z.B. noch heute darin, dass der Pastor über Wein und Brot des Abendmahles das Kreuz schlägt, um diese irdischen Produkte in den Bereich des Glaubens zu erheben. So etwa wollte es auch die Gruppe der Neuenbrookers um Claus Schröder.

Ich nehme an, dass die Supraporte im Rohlf's Hof die damaligen gegensätzlichen Parteien beschreibt, sozusagen als mahnende Aufforderung, man sollte die Auseinandersetzungen sich nicht zum Schaden der Kirche entwickeln lassen. Zugleich wollten sich die beiden Kirchenvorsteher Rohlf und Hoffmann zum christlichen Glaubensdogma bekennen. Sie hatten ja ihren Pastor bei der Einführung der Neuerungen unterstützt.

Zur Erklärung: Die 4 Kirchenjuraten, die 4 Jahre amtierten, trugen die Wünsche des Pastors, z.B. zur Reparatur der Kirche oder des Pastorats, den 4 Achtsmännern vor, welche die Genehmigung erteilen mussten, entsprechend den finanziellen Mitteln der Kirchengemeinde. Beide Gruppen zusammen arbeiteten also Hand in Hand, um den Willen der Kirchenleitung mit den finanziellen Gegebenheiten der Gemeinde in Einklang zu bringen.

Ich brauche den von den Professoren zusammengetragenen Deutungen nur wenig hinzuzusetzen, um die örtliche Situation deutlich werden zu lassen: (Bild siehe Seite 240 Nr. 27)

Auf dem Bilde rechts diskutieren die Vertreter der modernen Wissenschaften, die durch ihre Schriften, Messinstrumente und Unterweisungen, auch für Kinder und Frauen, das Gebäude einer modernen Welt auf- und einrichten wollen, wie das Modell unten zeigt. Der Priester an der rechten Seite steht vor einem leeren Altar, der geheimnisvolle Akt des göttlichen Opfers ist abgeschafft.

Aber der Lehrer in der Mitte hört sich die Erklärungen des wissbegierigen Kindes genau an und weist mit der linken Hand auf die Büste des antiken Philosophen Sokrates. Er musste den Giftbecher trinken, weil er seinen Mitbürgern gesagt hatte: „Mensch, Erkenne Dich selbst!“ und mache ernst mit der Selbsterkenntnis „Ich weiß, dass ich nichts weiß, besonders nichts über das Geheimnis und das Wesen der Götter, die Ihr fälschlich in menschlicher Gestalt darstellt.“ Diese Weisheit bekräftigt die antike Frauengestalt der Klugheit hinter der Büste des Sokrates, die den Spiegel der Selbsterkenntnis hoch hält und den Weisen bekränzt.

Mit der Rechten weist der Lehrer auf den offenen Himmel, in dem die Wahrheit über Gott geborgen ist und aus dem die Engel heraussehen. Sie haben die übermächtige Frauengestalt mit dem Heiligenschein um das Haar bekränzt. Sie stellt die Kirche dar, die Hüterin der Geheimnisse des Glaubens. In der Hand hält sie eine Spindel, an der an einer Kette das Kreuz hängt. Dies ist das Zeichen, dass die Kirche durch das Kreuz die Welt wie mit einem Lot in der vorgegebenen Ordnung hält. Über ihr erscheint aus dem Himmel in Gestalt eines Ringes das Symbol der Unendlichkeit.

In diesem Bild wird die Lehre verkündet, dass die Kirche gar nicht beeinflusst werden kann durch den Menschen, der die Welt nach sei-

nen Vorstellungen zu vermessen meint, sie und die ganze Schöpfung also „im Griff“ haben will, auch nicht von dem Bildhauer, der sich links unten bemüht, wie ein moderner Lehrer den edlen Menschen mit seinen Werkzeugen zu bilden.

Aus dem Kleid der Kirche quillt eine Fülle der Schönheit der Schöpfung in Gestalt von Rosen, die aber in einem Körbchen gesammelt werden, so wie die Kunst die Kirchenräume ausschmückt. Das Ganze umrahmen die Säulen eines gewaltigen Gebäudes, unter dessen Dach die ewige Weisheit und Wahrheit geborgen ist. Neben diesem Gebäude, das sich unverrückbar neben dem offenen Himmel erhebt, nimmt sich das kleine Modell-Gebäude menschlicher Vernunft wie ein zerbrechliches Spielzeug aus.

Alter und Inhalt des Bildes können also durchaus zeitgeschichtlich eingeordnet werden: Nicht nur die Jahresangabe 1803 weist auf die Geschehnisse gerade dieser Zeit hin, auch die beiden Frauengestalten mit der damals modernen Bekleidung des Peplos-Gewandes. Girlanden im Zopfstil bekränzen die Sockel des Sokrates und des Knaben. Bewohner und Besucher des Rohlfs Hofes konnten in dem Bild eine Brücke sehen, auf der die streitenden Parteien zur Versöhnung schreiten.

Wer waren die Menschen des Rohlfs Hofes im 18. Jh.?

Ich muss es meinem Leser zumuten, jetzt in die ineinander verwickelten Genealogien dreier Familien einzusteigen.

Es handelt sich um die Höfe Neuenbrook-West 36 und 39, bei Gravert in seinem Buch „Die Bauernhöfe zwischen Elbe, Stör und Krückau“ Nr. 756 und 754. In seiner Genealogie entstammten deren Eigentümer den Familien Schröder, Rohlfs und Hoffmann. Die Aufzeichnungen für 756, 28 ha groß, beginnen 1707 mit Claus Schröder II, (dessen Familie ich nicht mit der des Schmiedes Claus Hinrich Schröder aus Rethwisch in Verbindung bringen kann (ca. 1740-1804)). Claus Schröder II war seit 1707 auch Eigentümer des Nachbarhofes Nr. 754, des „Vogtspfluges“, 50,8 ha groß, den seine Familie schon seit ca. 1628 besaß. Nach der Zerstörung Neuenbrooks durch die Wallensteiner hatten die Schröders nicht nur ihren Hof wiedererrichten müssen, sondern auch geholfen, die Kirche instand zu setzen, z.B. beteiligte sich 1634 Marten Schröder wesentlich an den ersten Reparaturen nach der Zerstörung des Innenraumes. Er wird während dieser Zeit auch den Senior des Münsterdorfer Consistoriums kennengelernt haben, Magister Heinrich Löwe, 1609-46 Pastor in Beidenfleth, der sich sehr um die Wiederherstellung der Kirchen kümmerte. Ebenso muss Marten Schröder mit dem Magister Vitus Barbarossa oder Rotbart zu tun gehabt haben, Pastor in Itzehoe und 1633-51

Propst der Consistorien in Münsterdorf, Segeberg und seit 1634 auch in Pinneberg. König Christian IV. hatte diesen energischen Mann gewiss mit Bedacht zum Leiter der umfangreichen Propsteien im Umkreis seines Regierungssitzes Glückstadt bestimmt, um die Zerstörungen, die im niedersächsischen Teil des Dreißigjährigen Krieges entstanden waren, zu beseitigen. Barbarossa wird allerdings auch als streitsüchtig geschildert, was in der Zeit des Absolutismus für eine Führungsperson nicht ungewöhnlich war. Aber die Nachwelt bewahrte die Namen dieser Männer der Notzeit und sprach noch lange von „früher“, als Heinrich der Löwe und Barbarossa durch die Kirchspiele reisten, bei den Kirchspieltvögten gelegentlich übernachteten und nach dem Rechten sahen.

4 Generationen Schröder waren Kirchspieltvögte, erhoben die Steuern, welche die Regierung festsetzte, führten die Schuld- und Pfandprotokolle und vollzogen die Anordnungen des Kgl. Amtmannes. Dieser hatte bis 1640 seinen Sitz auf der Steinburg, dann in Glückstadt. Er ernannte die Kirchspieltvögte und neben ihnen auch die Marschhauptleute und Marschbevollmächtigten, die für Gräben und Deiche verantwortlich waren. Die Dorfschaft, d.h. die Versammlung der Hufner, der Vollbauern, wählte die Kirchgeschworenen, die Achtsmänner und die Ältermänner. Soweit die Verwaltung der Marschdörfer.

Anna, eine Tochter von Claus Schröder II, heiratete Reimer Rohlfs, Sohn des Hofbesitzers Heyn Rohlfs aus Süderau. Reimer übernahm 1746 den Hof 756 in Neuenbrook. Diese Familie ist bis 1980 hier ansässig gewesen.

Den Vogtspflug 754 hatte Annas Bruder Johann Schröder II 1732 übernommen, aber Kirchspieltvogt wurde nicht er, sondern nacheinander drei andere Bauern und 1755-1803 Claus Ruymann. Er war Gastwirt in Neuenbrook und wurde 1773-86 auch Eigentümer des Vogtspfluges 754.

Anna Schröder starb kinderlos 1748 und ihr Mann Reimer Rohlfs heiratete 1750 zum 2. Mal, Magdalena Siemsen. Deren ältester Sohn Paul Rohlfs übernahm 1786 den Vogtspflug. Er heiratete 1787 Magdalena Hoffmann, die Tochter des Jacob Hoffmann aus Wewelsfleth und der Catharina Siemsen. Als Paul Rohlfs 1788 starb, übernahm 1790 Magdalenas Bruder Henning Hoffmann I (1767-1835) den Vogtspflug. Seitdem besitzt Familie Hoffmann diesen großen Hof.

Paul Rohlfs Bruder Hein Rohlfs (1765-1843) heiratete 1790 Catharina, Henning Hoffmanns Schwester. Hein hatte 1786 den Hof 756 von seinem Vater Reimer übernommen. Dessen Tochter Cäcilie Rohlfs heiratete 1790 Henning Hoffmann I vom Vogtspflug. Die Hochzeit der Schwäger fand am gleichen Tage statt. Hein Rohlfs wurde 1797 auch Besitzer des Hofes 758 im Erbgang (23 ha groß). Er verkaufte ihn

1818 an den bekannten Pferdehändler Jürgen Vahlert. Wir müssen uns nun auch der Familie Hoffmann zuwenden, weil diese Familien sich dreimal miteinander verschwägerten und offensichtlich eine sehr innige Freundschaft die Eigentümer der Nachbarhöfe verband.

Zwei Generationen Hoffmann, Henning und Jacob, waren von 1645 bis 1707 Pastoren in Wewelsfleth. Jacob zog 1707 wieder nach Beidenfleth, wo er geboren war. Sein Sohn Henning hatte in Fockendorf Catharina Stinde geheiratet. Ihr Vater Peter Stinde stiftete 1694 der Kirche zwei Messingleuchter. Sein Schwiegersohn Henning wird dort auch als Hausmann genannt.

Sein Sohn Jacob (1733-95) war als Hausmann in Wewelsfleth mit Catharina Siemsen verheiratet. Ihre Tochter Magdalena heiratete 1787 also Paul Rohlf vom Vogtspflug 754, wie schon berichtet. Pauls Schwester Cäcilie heiratete ja Henning Hoffmann I. Er wird in den Jahren 1808-10 unter den Kirchenjuraten genannt.

1798 setzten Henning Hoffmann und Hein Rohlf ihre Unterschrift unter die Eingabe an den König, welche ihren Neuenbrooker Pastor Birkenstock bei der Einführung der neuen Agende verteidigte. Unter den 10 Unterschriften stand auch der Name von Claus Ehlers, dem Kirchspielsvogt von 1808-23. Dieser übernahm das Amt von Claus Ruymann, der es von 1755-1803 innehatte, bis er als 88jähriger starb. Von diesem, seinem Schwiegervater, hatte er schon 1763 die Gastwirtschaft, 775, übernommen.

Außer diesen 3 Personen hatten die Verteidigungseingabe an den König auch die gewesenen Ältermänner der Dorfschaft Johann Mohr (1780-84), Claus Ehlers (1784-88) und Hans Hahn (1792-96) unterschrieben, die in denselben Jahren auch als Ältermänner der Brandgilde und als Achtmänner genannt werden. Es waren also insgesamt 5 Honoratioren des Dorfes, die sich öffentlich vor den Pastor stellten.

Nachdem ich diese drei Familien nach ihrer Beziehung zur ev. Kirche im 17. und 18. Jh. befragt habe, kann ich sagen, dass sie sich nicht nur kirchentreu zeigten, sondern sich für sie verantwortlich fühlten durch ihre Ämter und die Stellungnahme im Agendenstreit. Die Darstellung dieser Haltung erlaubt es mir zu vermuten, dass das Türbild aus dem Rohlf's Hof auf ihre Initiative zurückgeht, d.h., dass einer aus der Familie Rohlf's oder Hoffmann nach Beilegung des Agendenstreits einem Maler den Auftrag gab, das Bild herzustellen. Sie alle waren Großbauern, hatten für die damalige Zeit, nach einer langen Friedensperiode, Geld genug, aber auch einen Bildungsstand, der sicher bei Personen, die in der Landwirtschaft arbeiteten, damals nicht alltäglich war. Es ist anzunehmen, dass sie genau wussten, was ihr Maler auf ihrem Gemälde darstellen sollte.

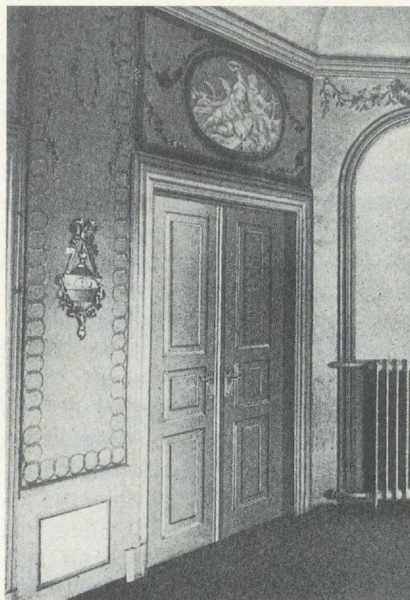
Zum Abschluss möchte ich noch eine Bewertung des Türbildes anschließen, die der Altbauer Rohlf's Eduard Lindemann schon 1971

vom Kunst-Historischen Institut der Kieler Universität erbeten hatte. Der jetzt verstorbene Prof. Dr. Wolfgang Müller erstellte dieses und schrieb nach einer eingehenden Beschreibung, die sich im wesentlichen mit der des Professors Albrecht deckt:

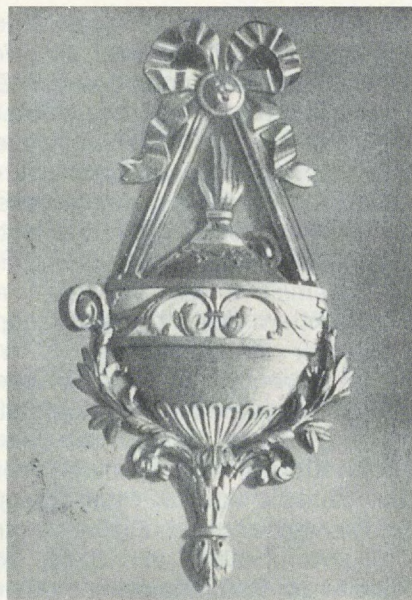
„Die Frage der Entstehung dieses im ganzen gut erhaltenen (einige kleine Sprünge der Malschicht werden sich durch Festigung auf einem neuen Keilrahmen sichern und ausbessern lassen), aber nicht gerade von der Hand eines großen, selbständigen Meisters geschaffenen Bildes erklärt sich aus der rückwärtigen Beschriftung - es ist im Jahre 1803 gemalt worden. Ich glaube allerdings, dass es sich bei diesem Bild nicht um eine originale Schöpfung handelt, es dürfte von einem Liebhaber der Philosophie nach einem - mir leider bisher nicht benennbaren oder nachweisbaren - Vorbild geschaffen sein; möglicherweise wurde hier ein Kupferstich als Vorbild einer gemalten Darstellung benutzt. Dass in den Jahren um 1800 die antike Philosophie in den Kreisen der Gebildeten weit verbreitet war, mag hier nur durch den Hinweis auf die Plato-Übersetzungen von M. Mendelsohn, F. Schleirmacher und J. F. Kleuker angedeutet sein.

Die Komposition des Bildes von 1803 zeigt viele Merkmale der Malerei der Spätrenaissance des entwickelten 16. Jh., der Nachfolge Raffaels - die Aufteilung der dargestellten Personen in fest zusammengeschlossene Gruppen, ihre flächige Anordnung parallel zur Bildfläche, die gleichmäßige Füllung des Mittel- und Hintergrundes mit Andeutungen klassischer Architektur deuten auf eine ursprüngliche Bildgestaltung des 16. Jh., jedenfalls bis zum gesicherten Nachweis eines bestimmten Vorbildes für das vorliegende Gemälde.

Trotz - oder gerade wegen! - dieser hier nur sehr allgemein angedeuteten künstlerischen und philosophischen Darstellungen halte ich das Bild für ein sehr bedeutendes Zeugnis des Zeitgeistes um 1800, es ist eine ausgesprochene „Bildungsmalerei“, in die eine Fülle philosophischer Gedanken und Vorstellungen eingegangen ist, wie sie sich in der Ausführlichkeit wohl nur sehr selten wird nochmals nachweisen lassen. In der sehr komplexen Darstellung philosophischer Ideen, nicht so sehr in der künstlerischen Ausführung, liegt der eigentliche Wert dieses Bildes, das mich, - wie auch viele Kollegen, denen ich es ohne weitere Ergebnisse vorgelegt habe - noch lange beschäftigen wird, hoffentlich mit noch genaueren und gesicherten Ergebnissen. Ich möchte nochmals wiederholen, dass ein solches Bild gerade den heutigen wissenschaftlichen Strömungen der Kunstforschung außerordentliches Material bietet, - zur Zeit sind im internationalen Rahmen der Wissenschaft die Kunstforscher mehr an der Bedeutung des Bildgegenstandes, als an der malerisch-künstlerischen Handschrift der Darstellung, interessiert. Gerade aus diesem Grunde bedaure ich



34. Wilster, Palais Doos, Musikzimmer. (Zetzsche)



35. Palais Doos, Gefäßattrappe in Holz oder Gips. (Zetzsche)

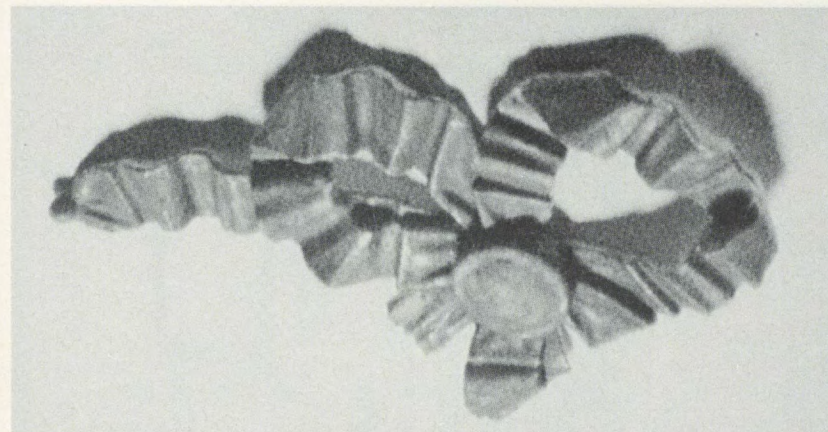
sehr, keine genauere Auskunft geben zu können. Ich bin aber überzeugt, dass sich noch manches zur Deutung dieses Gemäldes von 1803 und seines vermutbaren Vorbildes beibringen lassen wird.“

Professor Müller kannte nicht die Dorfgeschichte von Neuenbrook. Er konnte daher das Gemälde auch nicht in den Agendenstreit einordnen. Ob mir dies gelungen ist, wird der Leser gütigst beurteilen müssen. Wichtig aber ist am Zeugnis des Wissenschaftlers, dass es den zeitgeschichtlichen Wert des Bildes herausgehoben hat.

Wie Prof. Müller und die anderen Kunsthistoriker habe ich - 30 Jahre nach seinem Gutachten - auch noch keine Angaben über eine bestimmte Vorlage erhalten können. Mein Suchen nach Vorlagen für die Ornamente der Paneelbilder ist ebenfalls nicht fruchtbar geworden, trotz vieler Vorlagenbücher, die ich durchgesehen habe.

Wer war der Künstler, der die Bilder des Rohlfs Hofes geschaffen hat?

Die bisherigen Untersuchungen der Bilder haben keine Signatur finden lassen, die auf einen bestimmten Künstler hinweisen könnten. Auch die hinten auf der Leinwand des Türbildes stehenden Buchstaben S G oder S E gelten den Kunsthistorikern nicht als Künstlersigna-



36. Palais Doos, Vergoldete Schleife in Holz oder Gips.

tur, und wenn es doch eine sein sollte, können diese Buchstaben keinem Künstler des 17. oder 18. Jh. zugeordnet werden. So die Kunstwissenschaft.

Es bleibt mir nur, Bilder unserer Gegend zum Vergleich heranzuziehen, um eventuell die gleiche Hand zu ermitteln. In Wilster errichtete 1785/86 der Kanzleirat Joh. Hinrich Doos (1738-1804) ein Stadtpalais, das heutige Rathaus. Es ist ein Glücksfall, dass das Testament seiner Frau Louise Charlotte Doos (1758-1829) bestimmte, dass alle Bilder und kostbaren Gegenstände an ihrem Ort auf Dauer bestehen bleiben sollten. Sie sind es zum größten Teil. Einige Gegenstände wurden abgenommen oder verändert, wie es die Benutzung der Räume wohl nötig gemacht hatte. Aber Carl Zetzsche beschrieb 1914 „das Bürgermeisterhaus in Wilster“ noch in einem vollständigeren Zustand und bildete auf Seite 48 (Z.) z.B. das große Musikzimmer ab.

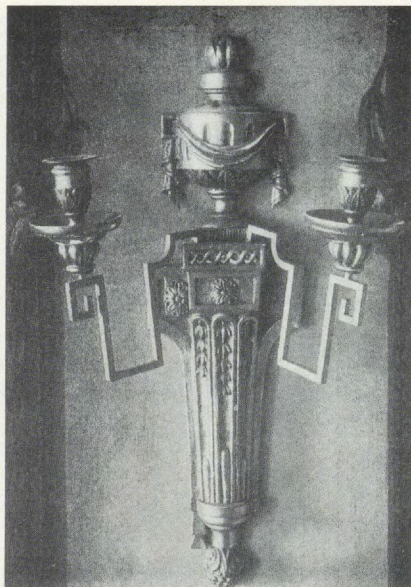
Der Wandleuchter in diesem Zimmer, der vergrößert auch auf S.65 (Z.) wiedergegeben ist, ist wahrscheinlich eine hölzerne vergoldete Attrappe. Die hölzerne vergoldete Schleife, an der sie hängt, ist noch vorhanden. Ich vergleiche sie mit Darstellungen auf den Türen des Schrankes im Paneelzimmer des Rohlfs Hofes.

(Bilder siehe Seite 256 und 257 Nr. 34 bis 36)

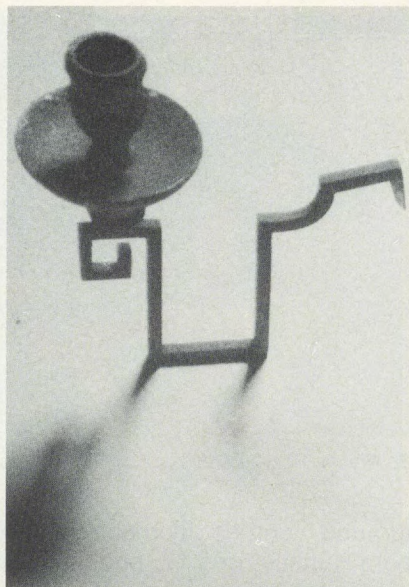
Der Metallkünstler aus dem Palais Doos hat von solchen Wandleuchten 4 verschiedene Formen hergestellt. Eine von ihnen trägt 2 Kerzenhalter, deren einer noch vorhanden ist, eine hölzerne Kerzenfassung auf einem Winkeleisen in Meanderform, beides vergoldet.

(Bilder siehe Seite 258 Nr. 37 und 38)

Warum sollte der im Rohlfs Hof arbeitende Maler nicht 2 weitere Formen von diesen Modellen entworfen haben? Die Unterschiede



37. Palais Doos, Wand-Kerzenhalter, Gips?, Holz, Metall, vergoldet. (Zetzsche)



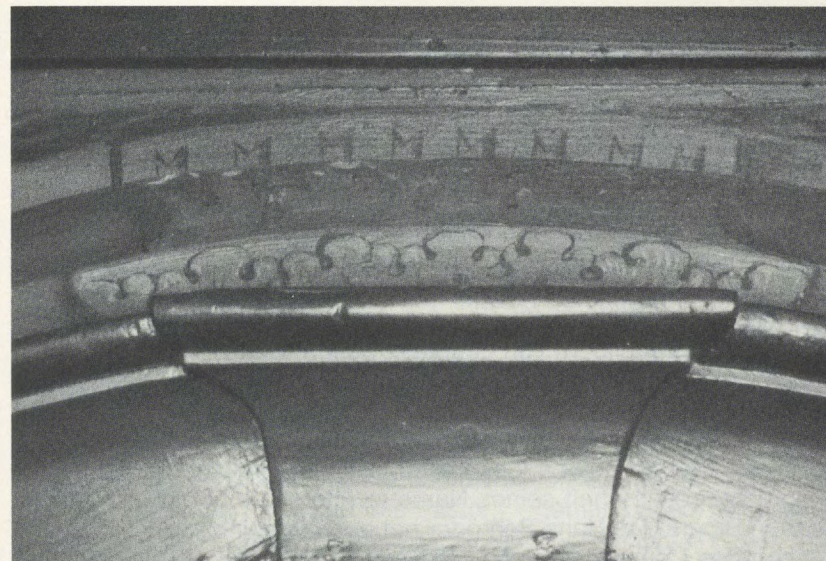
38. Palais Doos, Teil des Kerzenhalters, Holz, Metall, vergoldet.

bestehen vor allem in verschiedenen Materialien, Metall, Holz und Farbe. Etwas verändert sind sie auf den Paneelfeldern auch, weil sie an einer Girlande aufgehängt und mit einem Kopfbild versehen sind. Übrigens stehen ganz ähnlich ausgeführte Vasen auf dem Schrank im Flur des Stadtpalais mit Griffen, die fast der Halterung des Gefäßes auf dem Paneel gleichen.

Ebenso muss ich die Blumengirlanden im Palais Doos auf den Türen der Schränke in der Wäschekammer und „im Zimmer der Frau im Obergeschoss“ (S. 60 Z.) mit denen auf dem Paneel vergleichen. Beide sind im Zopfstil gefertigt und die Schleife, an der das Blumengebilde hängt, entspricht derjenigen, an welcher die Gefäße mit den Kopfbildern auf dem Paneel hängen.

(Bilder siehe Seite 234 Nr. 13 und 14, Seite 241 Nr. 30)

Zu allen Zeiten gab es Maler, die ihre eigene Idee in ihrem Werk verwirklichten. Die meisten Künstler aber malten nach Vorlagen, die sie dem Auftraggeber zeigten. Auch in Neuenbrook und Wilster wird es so gewesen sein. Aber gerade in der Veränderung der Vorlage lag der Reiz des Bildes, welche es dem Eigentümer zum wertvollen und einmaligen Besitz machte. Wir sehen diesen Vorgang z.B. bei der Herstellung der 16 Deckenbilder in der St. Jürgen Kapelle in Itzehoe. Der Künstler malte 6 Bilder fast vollständig nach der Merian-Bibel von



39. Rohlfs Hof, Schrankaufsatz der Sommerstube: M-Monogrammreihe als Ornament.

1635. Bei weiteren 4 Bildern hat er die Merian-Vorlage stärker abgewandelt. Dabei hat Merian selbst auch schon Vorlagen benutzt.

Ein anderes Beispiel kann ich von dem Itzehoer Maler Ludwig Müller (1729-1818) heranziehen. Er wurde gebeten, unter anderem 2 Altarbilder herzustellen, eines nach Leonardo, wobei ihm die Weisung erteilt wurde, die Jünger etwas weiter zu setzen. Seine Bilder und die Marmorierungen und Vergoldungen in der Kirche zu Wilster 1779 wurden von dem Baumeister Sonnin geprüft und gebilligt.

Die kleine Marschengemeinde in Wilster konnte die großen Baukosten nicht allein aufbringen. Sicher haben die beiden Bankiers in der Stadt, Kanzleirat Doos und sein Schwager Etatsrat Michaelsen, weitgehend die Kosten übernommen. Sie sollen - nach Zetzsche S. 29 und 30 - dieselben Handwerker in ihren beiden Häusern in Wilster beschäftigt haben, die auch beim Kirchenbau arbeiteten, z. B. den Stuckateur Hans Sötje aus Krummendiek. Also kann ich vermuten, dass ein großer Teil der Bilder im Palais Doos von Ludwig Müller stammen, besonders solche, die auf Holz oder Putz gemalt sind. Darunter fallen auch die Girlanden-Bilder im Dachgeschoss.

(Bild siehe Seite 234 Nr. 13 und 14)

Jeder wusste in der Störmarsch, wer dieser Künstler war. Er wohnte seit 1760 in Itzehoe, besaß 3 Wohnhäuser, in einem befand sich eine Schmiede, um Vergoldungen anzubringen. Sollte er auch die

Leuchter im Palais Doos gearbeitet haben? Er hatte 1762 nachweislich 65 Emporenbilder in der Kirche in Grundhof in Angeln gemalt. Ein Bild zeigt den Propheten Elia im Gespräch mit dem König Ahab, welcher den traditionellen Glauben des Volkes Israel verlassen hatte. Sieht der Lehrer auf dem Türbild diesem nicht ähnlich, obwohl er vielleicht ca. 40 Jahre später entstanden ist?

(Bilder siehe Seite 240 Nr. 27 und Seite 234 Nr. 15)

Zwei der befragten Kunstwissenschaftler bemerkten bei der Besprechung des Türbildes auch, dass die Kopfhaltung, das schmale Gesicht, die Augen-Nasen-Backenpartie, Faltenwurf und Schattengestaltung, die Form der Fußbekleidung der Personen usw. denjenigen auf den Emporenbildern von Grundhof sehr ähnlich sahen.

Auch ein Altarbild in Neukirchen an der Flensburger Förde trägt sein Signum M.F. (Müller fecit). In der Schlosskapelle der Breitenburg war er verschiedentlich tätig und malte auch Portraits der Grafenfamilie. Er war Freund vieler angesehener Personen in Itzehoe und gehörte zur Lesegesellschaft seines Namensvetters Joh. Gottwerth Müller. Dessen Biograf Dr. Hans Schröder hat auch in seinem Buch über die Kirchen des Consistoriums Münsterdorf 1840 Ludwig Müller als denjenigen erwähnt, „der die St. Jürgen Kapelle freundlich ausgemalt hat.“ Schröder hatte eine sehr gute Quelle für diese Aussage: Er hatte sie 1832 vom damaligen Propsten in Itzehoe, Consistorialrat Hudtwalcker, 1814-35. Müllers Leben, soweit es greifbar ist, habe ich im St. Jb. 1987 beschrieben.

Um Ludwig Müller auch im Rohlfs Hof als Kunstmaler bestimmt zu benennen, sind meine Vermutungen zu vage. Aber eine Merkwürdigkeit muss erwähnt werden: Auf dem Schrank mit seinen klassizistischen Formen befinden sich im Dachbereich 3 Ornamentreihen. Die oberste Reihe wird 8 Mal von einem M gebildet. Sollte sich darin die Signatur Ludwig Müllers verbergen? (Bild siehe Seite 259 Nr. 39)

Und auch für die beiden Buchstaben S und E auf der Rückseite des Türbildes könnte es eine Erklärung geben: Die 2. Frau von Martin Gottlieb Schönborn, der von 1753 bis zu seinem Tode 1769 in Neuenbrook Pastor war, wird als Malerin genannt. Sie hieß Sophie Elisabeth und starb 1773. Sind es ihre Anfangsbuchstaben? Sie stehen unter der Jahreszahl 1803, müssen also vor diesem Jahr auf die Leinwand aufgetragen worden sein, warum nicht schon vor 1773? Ihr Sohn, der Dichter Friedrich Ernst Gottlieb Schönborn, geboren 1737 in Stolberg wie sein Vater, starb 1817 auf dem Gut des Grafen Friedrich Reventlow, wo ja auch der Jugendfreund des Dichters Schönborn, Graf Friedrich Leopold zu Stolberg-Stolberg, oft als Freund und Besucher einkehrte. (siehe Seite 249)

Die kulturelle Situation, in der Sophie Elisabeth mit ihrem Mann lebte, war nicht viel anders als zur Zeit des Agendenstreits: 1755 musste

Pastor Schönborn einen theologischen Streit mit seinem Diakon Spiring austragen. Dieser hatte auch die Aufgabe des Predigens und belegte den Pastor von der Kanzel herab, also vor der ganzen Gemeinde, mit Verbalinjurien. Wir wissen nicht, mit welchen, aber er beschimpfte ihn wegen seiner Auffassung bei der Benutzung des „Beichtsermons“. In dieser Formel bekennt sich der Beichtende zu seiner Sündigkeit und erlebt die Gnade Gottes, welche ihm der Prediger nach diesem Bekenntnis auch zuspricht. Es war ein Streit, den die Aufklärung hervorrief, und an deren Ende der Agendenstreit steht. Pastor Schönborn konnte 1756 den Diakon veranlassen, „Abbitte zu tun und auch Anzüglichkeiten auf der Kanzel durch eine vorgeschriebene Erklärung zurückzunehmen.“

Wenn ich eine Vermutung anschließen darf, so könnten nach dem Prozess der Pastor oder seine Frau selbst unser Türbild in Auftrag gegeben haben, um eine Versöhnung auf der Grundlage lutherischer Theologie herbeizuführen. Auch damals schon könnte Ludwig Müller das Bild – nach dem Entwurf des Pastors – gemalt haben. 1762 hatte er gerade seine Emporenbilder in Grundhof vollendet. Wie das Bild dann in die Hände der Familie Rohlfs geriet, ist nicht zu klären, aber 1753 gehörte Reimer Rohlfs zu den Achtsmännern und 1797 war sein Sohn Hein Rohlfs Kirchengeschworener.

Das alte Hofgebäude brannte im August 1975 ab. Wir können froh sein, dass der Altbauer damals die Kunstwerke schon verkauft hatte und dass sie als unschätzbare Zeugnisse der Bildung und des Kunstempfindens unserer Landwirte und Künstler erhalten sind.

„Allerdings muss ich erwähnen, dass die hier aufgezeichneten Ergebnisse der Untersuchungen von dem Altbauern Rohlfs Eduard Lindemann nicht in allen Punkten geteilt werden. Insbesondere datiert er die Entstehung des Hofgebäudes in das Mittelalter und der in ihm einmal untergebrachten Kunstwerke in die beginnende Neuzeit. Da diese Vorstellung weder in Archiven noch in der Literatur der Kunstgeschichte nachgewiesen werden kann, durfte ich sie nicht in meine Darstellung übernehmen.“

Literatur zu den bemalten Paneelen des Rohlfschen Hofes in Neuenbrook

Landesarchiv der ev. Kirche Sch.-H., Abt. 103, Amt Stbg., Nr. 2 Akten des Münsterdorfer Konsistoriums, Nr. 423, Indexnr. 1031.

Gemeinsames Archiv des Kreises Stbg. und der St. Itzehoe.

Archiv des Kirchenkreises Münsterdorf. Verzeichnis der beim hiesigen Neuenbrooker Pastorat vorhandenen gedruckten Kgl. Verordnungen im 18. u. 19. Jh. und II, 5, P: Akta betr. Einführung der neuen Kirchenagende 1798.

Archiv der Kirchengemeinde Neuenbrook.

Katalog der S.-H. Landesbibliothek. 1. Nachtrag, Schleswig, 1907.

Niedersächs. Landesbibliothek Hannover, Gemäldesammlung Lindner.

Benz, Jörg: Barocke Bildkunst in Itzehoe. Itzehoe 1983.

Benz, Jörg: Gesucht: Nachrichten über den Itzehoer Maler Ludwig Müller (Möller) und sein Werk, 1729-1818. in: Stbg. Jb. 1987.

Beseler, Hartwig: Kunsttopographie Schleswig-Holstein. Neumünster 1974.

Bilzer, Bert u. a. Hrgg.: Das Große Buch der Kunst. Westermann Verlag, Braunschweig 1958.

Dat Kaspel Nien-Brook. Festschrift zum 100. Geburtstag der St. Katharinenkirche 1991. Hrg. Kirchenvorstand.

Degn, Christian: Die Herzogtümer im Gesamtstaat 1773-1830. in: Geschichte Schleswig-Holsteins. Bd. 6. Wachholtz, 1960.

Escher, Konrad: Die Malerei des 14. bis 16. Jh. in Mittel- und Unteritalien. in: Handbuch der Kunstwissenschaft, Athenion 1922.

Feulner, Adolf: Skulptur und Malerei des 18. Jh. in Deutschland. in: Potsdam Athenion 1929.

Freimaurermuseum der Großen Landesloge in Deutschland, St. Michaelisdonn.

Graul, Richard: Das XVIII. Jh., Dekoration und Mobiliar. Handbücher der königl. Museen zu Berlin. Berlin 1905.

Gravert, Johannes: Die Bauernhäuser zwischen Elbe, Stör und Krückau mit den Familien ihrer Besitzer in den letzten drei Jahrhunderten. Glückstadt, 1929, 1953 und 1978.

Hamann, Richard: Geschichte der Kunst. Dbg. Würzburg 1954.

Herrmann, Hans August: Schmuckformen am Bauernhaus in Holstein. (Veröffentlichung der S.-H. Universitätsges. N.F.Nr.18. Kiel 1956.

Hirschfeld, Peter: Herrenhäuser und Schlösser in S.-H. D. Kunstverlag München-Berlin 1980.

Hirschfeld, P.: Wiedergefundene Wand- und Deckenmalereien von Pelliccia. in: Nordelbingen Bd. 23.

Irmisch, Rudolf: Schloß Drage und sein Besitzer, Markgraf Friedrich Ernst von Brandenburg-Culmbach. in: Stbg. Jb. 1973.

Jessen, Peter: Das Ornament des Rococo. Leipzig 1894.

Jessen, Peter: Der Ornamentstich. Berlin 1920.

Johnsen, Wilhelm: Wewelsfleth als Vorort der Wilstermarschkunst im 18. Jh. in: Die Heimat, Jg. 47, 1937.

Kamphausen, Alfred: Bauernmalerei in Sch.-H.. Heide 1971.

Kamphausen, A.: Das S.-H. Freilichtmuseum, Häuser und Hausgeschichten. Neumünster 1976.

Kamphausen, A.: Bauernstuben von allen Kanten und Küsten S.-H.. Neumünster 1979.

Kaufmann, Gerhard: Zur Möbeltischlerei in der Wilstermarsch. in: Volkskunst 1, München 1978.

Kaufmann, Gerhard: Volkslebensbilder aus Norddeutschland im Ausstellungskatalog des Altonaer Museums. Altona 1978.

Koch, Manfred: Das Bürgermeisterhaus in Wilster. in: Stbg. Jb. 1985.

Köhn, Gerhard: Das kgl. Schloß Glücksburg und die Adelspalais in der Residenzstadt Glt. in: Stbg. Jb. 1985.

Lorenzen-Schmidt, Klaus-Joachim: Dorfgeschichte Neuenbrook. Glückstadt 19887.

Lühning, Arnold, Dr. Prof.: Korrespondenz mit Jörg Benz und Rohlf Eduard Lindemann 1962-2000, unveröffentlicht.

Lühning, Frauke: Wiederentdeckte Malereien von Giuseppe Anselmo Luigi Pelliccia. in: Nordelbingen Bd. 47.

Martius, Lilli: S.-H. Malerei im 19. Jh. Wachholtz 1956.

Mißfeld, Frauke: Schloß Emkendorf, Kunstsammlung und Ausstattung. in: Nordelbingen Bd. 23 und 24.

Neumann, Otto: Ein Märchenschloß in Holstein. Friedrichsruhe bei Drage. in: Stbg. Jb. 1957.

Niendorf, Manfred: Wewelsfleth, 750 Jahre Geschichte. Gemeinde Wewelsfleth 1988.

Quatuor Coronati: Forschungsloge Nr.808 der Freimaurer-Forschungsgesellschaft e.V.

Rickert, Johannes: Beiträge zum Haus der Wilster- und Krempermarsch, bzw. zum „Sommerhus“. in: „Die Heimat“, Monatsschrift f. s.-h. Heimatforschung und Volkstumpfle, 1938 u. 1939.

Röper, Gerhard: Die Innenraumgestaltung der ländlichen Profanarchitektur Schleswig-Holsteins, vornehmlich des 18. Jh. 3 Bände, Otterndorf, Niederelbe 1983.

Schlee, Ernst: Zur Volkskunst der holsteinischen Elbmarschen. in: Stbg. Jb. 1960.

Schlepps, Irmgard: Barock- und Rokoko-Stuckaturen in S.-H. bis ca. 1760. in: Nordelbingen, Bd. 23.

Schmahl, Ludwig: Die Geschichte des Bürgerhauses des Kanzleirates Michaelsen aus Wilster. in: Stbg. Jb. 1977.

Schröder, H. Dr.: Versuch einer Geschichte des Münsterdorfischen Consistoriums im Herzogthume Holstein. in: Archiv für Staats- und Kirchengeschichte der Herzogthümer S., H. u. Lauenburg. Altona 1837.

Schünemann, Hugo: Eine Wilstermarschstube für unser Heimatmuseum. in: Stbg.Jb. 10, 1966.

Schwindrazheim, Hildamarie: Führer durch die Bauernstuben des Altonaer Museums. Hamburg 1967.

Seemann, E. A., Hrg.: Die Galerien Europas. 1. und 2. Bd.

Sievers, Kai Detlev: Schleswig-Holsteinische Bauernstuben. Heide 1980, 3. Auflage erweitert. und ders. 1. Aufl. 1963.

Stierling, Hubert: Die Wilstermarschstuben. in: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd.II, Glückstadt 1925.

Stierling, Hubert: Drei Kellinghusener Zimmer im Kieler Thaulow-Museum. Heimatbuch d.Kr.Stbg. III, Glückstadt 1926.

Stoeber, Joseph: Iconologie... Wien 1801.

Wolf, Gustav: Haus und Hof deutscher Bauern. Bd.1, Schleswig-Holstein. Berlin 1940.

Zetzsche, Carl: Zopf und Empire von der Wasserkante. Stuttgart 1908.

Zetzsche, Carl: Das Bürgermeisterhaus in Wilster. Stuttgart 1914.

Bildnachweis

Pastor Möller Nr. 1, 2.

Wolf Nr. 3, 4.

Landesamt f. Denkmalpflege Nr. 26, 28.

Escher Nr. 29.

Degn Nr. 30.

Lauschke Nr. 27 und 27a.

Zetzsche Nr. 31, 32, 34.

Die restlichen Bilder liegen im Archiv Benz, Itzehoe.

Zur Kommunalverfassung der Wilstermarsch

Überlegungen bei Betrachtung der Wilstermarsch-Generalrechnung 1783/1784

Von

Klaus-J. Lorenzen-Schmidt (Glückstadt)

Einleitung

Über die frühere Kommunalverfassung des größten Teils des ehemaligen Amtes Steinburg, der Wilstermarsch, wissen wir nur wenig. In den neueren Gemeindegeschichten – etwa von Wewelsfleth¹, Dammfleth², Nortorf³, Büttel⁴ oder Brokdorf⁵ – taucht dieses Thema gar nicht auf. In der Geschichte St. Margarethens wird der Gemeinde- und Marschverfassung wenigstens ein kleiner Abschnitt gewidmet⁶, aber auch Detlefsens Gesamtüberblick läßt uns im Stich⁷. So ist nach wie vor der kleine Aufsatz von Georg Löck von 1823 die verlässlichste Informationsquelle für denjenigen, der sich über die Organisation der Wilstermarsch-Commüne, wie im 18. und 19. Jahrhundert der Kommunalverband der Marsch genannt wurde, unterrichten will; er ist allerdings sehr cursorisch.⁸ Hinsichtlich der Kremper-Marsch-Commüne⁹ habe ich deshalb vor einigen Jahren versucht, die Grundstruktur herauszuarbeiten, was allerdings aufgrund der ausgezeichneten verwal-

¹ M.O. Niendorf, Wewelsfleth. 750 Jahre Geschichte, Wewelsfleth 1988.

² M.O. Niendorf, Heimatbuch der Gemeinde Dammfleth, Dammfleth 1990.

³ M.O. Niendorf, Nortorf in der Wilstermarsch, Nortorf 1992.

⁴ Büttel an der Elbe. Erinnerungen an ein Dorf zwischen Brunsbüttel und Brokdorf, Gräfelting 1989.

⁵ W. Feldtmann, Das alte Brokdorf, Brokdorf 1992.

⁶ W. Jensen, Chronik des Kirchspiels St. Margarethen, zugleich eine Geschichte der südwestlichen Wilstermarsch, Glückstadt 1913, S. 129-131.

⁷ D. Detlefsen, Geschichte der holsteinischen Elbmarschen, 2 Bände, Glückstadt 1891/1892: „Die innere Verwaltung der einzelnen Gemeinden ... war von altersher eine durchaus selbständige und freie; doch erfahren wir darüber ... verhältnismäßig wenig.“ (Band 2, S. 332)

⁸ G. Löck, Versuch einer Darstellung der Communal-Verfassung in der Wilster- und Kremper-Marsch, in: StM 3 (1823), S. 266-198.

⁹ Ich verwende die Schreibung Kremper Marsch für das zum Amt Steinburg gehörende Gebiet der heutigen Krempermarsch, die ich stets so bezeichne.

tungsgeschichtlichen Vorarbeit Fischer-Benzons nicht allzu schwerfiel.¹⁰ Kremper-Marsch- und Wilstermarsch-Kommunalorganisation wiesen zahlreiche Parallelen auf, weshalb Ableitungen möglich sind; gleichwohl gab es Unterschiede – nicht nur hinsichtlich der Zahl der Repräsentanten.

Das Schriftgut der Wilstermarsch-Commüne ist nur bruchstückhaft überliefert.¹¹ Deshalb ist jeder Fund für die Rekonstruktion der Verfassungsstruktur und der Selbstverwaltungswirklichkeit dieser Kommüne von großer Bedeutung. Ein solcher Fund gelang durch Vermittlung von Herrn Prof. Dr. Jürgen Timm (Hamburg) bei Herrn Bürgermeister Cornelius Kohl (Husum), bei dem sich durch familiäre Überlieferung die Wilstermarsch-Rechnung 1783/84 erhalten hatte; Herr Kohl hat sie inzwischen freundlicherweise dem Gemeinsamen Archiv in Itzehoe zur Aufbewahrung übergeben. An dieser Stelle seien die Hofbesitzer der Wilstermarsch und ihre Nachkommen aufgegriffen, Überlieferungen der Wilstermarsch-Commüne dem Itzehoer Archiv zu überlassen.

Struktur der Wilstermarsch-Commüne

Die Wilstermarsch-Commüne bestand im wesentlichen aus den Hofbesitzern der Kirchspielvogteien Wilster Alte und Neue Seite (links und rechts der Wilsterau), Beidenfleth, Wewelsfleth, Brokdorf und St. Margrethen. Nicht zur Wilstermarsch-Commüne gehörten die nicht „contribuablen“, d.h. nicht in der „ordinären Pflugzahl begriffenen“ Ländereien, obwohl sie Teile des Amtes Steinburg darstellten; es waren Seedorf, Fleetsee, Kudensee, Ackenboe, Brokreihe. „In Beidenfleth und in den beiden Wilsterschen Kirchspielen sind außer einigen Ländereien ...[der] adelichen Gutsuntergehörigen“¹² auch einige Sachsenbänder¹³ Streuhufen, in diesen letzten Kirchspielen und St.

¹⁰ K.-J. Lorenzen-Schmidt, Die Kremper-Marsch-Commüne. Gemeinde-Strukturen in den holsteinischen Elbmarschen 1470-1890, in: Landgemeinde und frühmoderner Staat. Beiträge zur Problematik der gemeindlichen Selbstverwaltung in Dänemark, Schleswig-Holstein und Niedersachsen in der frühen Neuzeit, hrsg. v. U. Lange, Sigmaringen 1988, S. 115-128. W. v. Fischer-Benzon, Die Kommunal-Einrichtungen in der Kremper-Marsch, in: Jbb für die Landeskunde 3 (1860), S. 345-383; 6 (1863), S. 188-233; 7 (1864), S. 201-280.

¹¹ GAltz, Marschhauptleute, 32 Nummern aus den Jahren 1788-1934 – vgl.: Agrargeschichtlich relevante Aktenüberlieferungen für die Elbmarschen im Kreisheimatarchiv Itzehoe, zusammengestellt von R. Möller, in: AfA 6 (1984), S. 141-144. Auf Anfrage teilt mir Frau Puymann aus dem GAltz unter dem 14.07.98 mit, daß ihr „weitere Rechnungen aus der Wilstermarsch“ nicht bekannt seien.

¹² Es handelt sich um die Güter Krummendiek, Heiligenstedten, Bekhof, Bekdorf und Bektünde, Gro- und Klein-Kampen.

¹³ Sachsenbänder gehörte zum Amt Bordesholm.

¹⁴ G. Löck (wie Anm. 8), S. 284.

Margrethen viele unurbare Moorländereien, die zu den Marschcommünen nicht mit gehören.“¹⁴ Eine Sonderbehandlung erfuhren auch stets die 4 ½ Neu-Königlichen Pflüge in Beidenfleth.¹⁵ Die adligen Marschgüter standen außerhalb der Commüne. – Wer zu den Hofbesitzern zählte, ist nicht recht ersichtlich. In der Wilstermarsch finden wir in jener Zeit eine beträchtliche Größenstreuung der Hofbesitzgrößen; neben sehr kleinen Höfen (um 10 ha) gab es auch recht große (25 ha), daneben zahlreiche Nebenhöfe zu Haupthöfen, die durch Heirat oder Erbschaft an einen Eigentümer gekommen waren.¹⁶

Die Commüne verwaltete ihre wirtschaftlichen Angelegenheiten durch dazu bestellte Marschhauptleute.¹⁷ Sie waren zwei Jahre im Amt und wurden – anders als in der Kremper Marsch – nicht von der Versammlung der Landbesitzer gewählt, sondern auf deren Vorschlag vom Steinburger Amtmann ernannt. Selbst bei dem Vorschlag haben die Eingesessenen der beiden Wilsterschen Kirchspielvogteien (Alte und Neue Seite) und der Kirchspielvogtei Beidenfleth nur geringen, die der anderen Kirchspielvogteien gar keinen Einfluß. Löck schreibt: „Alljährlich, und zwar um St. Petri“¹⁸, gehen die beiden ältesten Hauptleute ab. In den Vogteien Wilster alter und neuer Seite und Beidenfleth läßt der abgehende Hauptmann zwei Sonntage vor St. Petri von der Kanzel bekannt machen, daß und wann sich die Commüne wegen der Wahl eines neuen Hauptmannes versammeln solle. In der Versammlung werden von der Commüne bloß zwei Bevollmächtigte erwählt, welche sodann mit dem abgehenden Hauptmann zusammentreten, und ein jeder Einen zu der Präsentation denominieren. Die Namen derselben werden sodann von dem Hauptmann und den Bevollmächtigten der Commüne angezeigt, und in der Kirchspielvogtei deren Namen zu Protocoll gegeben. – In St. Margrethen, Wewelsfleth und Brokdorf fällt auch dieser Antheil der Commüne an den Wahlen der Hauptleute weg. Dort tritt der abgehende Hauptmann bloß mit dem Kirchspielvogt zusammen, und jeder von diesen erwählt einen Bevollmächtigten. Beide Bevollmächtigte und der abgehende Hauptmann ernennen dann jeder Einen der zu präsentierenden Subjecte, und zeigen deren Namen gleichmäßig der Commüne und dem

¹⁵ Über diese D. Detlefsen (wie Anm. 7), Bd. 2, S. 142.

¹⁶ Vgl. dazu K.-J. Lorenzen-Schmidt, Über Viehhaltung und Kornbau in der Kirchspielvogtei der sogenannten „Wilsterschen Neuen Seite“ im Jahr 1825, in: AfA 1 (1979), S. 26-38 u. 58-62. Es werden in Dammfleth 11, in Neufeld 1, in Schotten 1, in Nortorf 6 und in Seedorf 1 „Nebenstellen“ bestehender Höfe genannt.

¹⁷ Ich folge hier – wo nicht anders bemerkt – den Ausführungen von G. Löck (wie Anm. 8).

¹⁸ Gemeint ist Cathedra Petri, also der 17. Februar

¹⁹ G. Löck (wie Anm. 8), S. 285.

Kirchspielvogt an. Dieser berichtet darüber ans Amthaus, was sodann die Ernennung vornimmt.¹⁹ Es gab vier Hauptleute und zwar als Repräsentanten der Kirchspiele

- Wilster Alte Seite und Beidenfleth,
- Brokdorf und Wewelsfleth,
- St. Margarethen sowie
- Wilster Neue Seite,

wobei in den Bezirken mit zwei Vogteien die Hauptmannschaft von Amtsperiode zu Amtsperiode zwischen den Vogteien wechselte.

Neben den Hauptleuten stellte jede Kirchspielvogtei noch jeweils einen „eisernen Geschworenen“, über deren Funktion aber schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts keine Klarheit mehr zu gewinnen war. Löck vermutete, daß „ein Hauptzweck ... die Aufsicht über die Erhaltung des Credits der Marsch durch pünktliche Zinszahlung“²⁰ war.

Die Zusammenberufung der Commüne selbst erfolgte durch Landgeschworene, von denen jede Ducht jeder Kirchspielvogtei²¹ - es gab 39 - jeweils einen²² stellte. Der Versammlungsort war traditionell der Wilstersche Kirchhof, der außerhalb des Stadtrechtes im Landrecht lag und zur Wilstermarsch-Commüne gehörte. Die zusammengerufene Commüne faßte grundlegende Beschlüsse, sogenannte Achten, die durch Achtsleute (aus jeder Kirchspielvogtei einer, der durch die jeweiligen Hauptleute ernannt werden) eingebracht werden. Das Verfahren dabei war durch königliche Verordnungen (speziell vom 28. März 1757) geregelt worden.²³

Die Aufgabe der Hauptleute war es, die für die Aufrechterhaltung der gemeinschaftlichen Anlagen und die Durchführung der gemeinschaftlich für nötig befundenen Aufgaben erforderlichen Gelder zu

¹⁹ G. Löck (wie Anm. 8), S. 285.

²⁰ G. Löck (wie Anm. 8), S. 286.

²¹ Es gab folgende zur Wilstermarsch-Commüne zählende Duchten: Wilster Alte Seite - Störducht, Honigflether Ducht, Bischofer Ducht, Neßducht, Hoveducht, Aversflether Ducht, Brosinder Ducht, Groß- und Klein-Hackeboer Ducht (9); Wilster Neue Seite - Katenducht, Dammflether Ducht, Ost- und Westhochfelder Ducht, Poßfelder Ducht, Nortorfer Ducht, Ecklaker Ducht, Rumflether Ducht und Diekdorfer Ducht (10); Beidenfleth - Dorfducht, Uhrendorfer Ducht, Fockendorfer Ducht und Kamper Ducht (4); Wewelsfleth - Uhrendorfer Ducht, Dammducht, Altenfelder Ducht und Groß-Wischer Ducht (4); Brokdorf - Kirchdurcht, Osterducht, Dorfsucht, Groß- und Klein-Ahrentseer Ducht (5); St. Margarethen - Heideducht, Kirchdurcht, Bütteler Ducht, Nordbütteler Ducht, Nordbüngr Ducht, Wetterndorfer Ducht und Osterbüngr Ducht (9). Vgl. F.H.J. Geertz, Zur Topographie des Amtes Steinburg um das Jahr 1840, in: AfA 3 (1981), S. 107-115.

²² Ausnahme: Fleetseer und Kudenseer Ducht, die ganz außerhalb der Wilstermarsch-Commüne lagen.

²³ CCH Bd. 2 S. 99 u. S. 395

beschaffen, wenn nicht durch Umlage (Hauptmannsschoß²⁴), dann durch Kreditaufnahmen, für die die Zinsen rechtzeitig zu bezahlen waren. Sie erhoben die Herrengelände, die sie an das Amt Steinburg, und die Contribution, die sie an die königliche Kasse in Rendsburg abliefern, nahmen die Ausschreibung von Kommunalanlagen (wie Magazinkorn, Deichkosten, Kriminalkosten wie auch die befohlenen Fuhren²⁵) vom Amt Steinburg entgegen, sorgten für deren Repartierung (Aufteilung unter den Leistungspflichtigen) und führten überall das Rechnung. Sie verwalteten alle Geldangelegenheiten der Commüne und legten darüber jährlich vor den dafür bestimmten Bevollmächtigten der Commüne Rechnung ab. „Ueberhaupt sind die als Cassirer und Vorsteher ihrer Commüne zu betrachten, sie dürfen aber in außergewöhnlichen und wichtigen Angelegenheiten nicht nach eigenem Gutdünken verfahren, sondern müssen ihre Commüne befragen.“²⁶

Die Rechnung der Hauptleute wurde durch „Gevollmächtigte“ abgenommen, die ihr Amt für sechs oder acht Jahre versehen mußten. Die Zahl dieser Bevollmächtigten lag offenbar nicht völlig fest. Löck spricht von „14 und einem für die Stadtländereien zu Wilster anwesenden Mitglieder des dortigen Magistrats“²⁷, also 15; die General Marsch-Rechnung 1783/4 nennt 17 Bevollmächtigte, darunter zwei Ratsmitglieder aus Wilster und einen Ecklaker Vertreter. Der größte Teil der Bevollmächtigten wurde von den Kirchspielvögten ernannt; nur in den beiden Wilsterschen Vogteien wurden bei Abgang eines Bevollmächtigten dem Hauptmann zwei Kandidaten zu seiner Auswahl von dem Abgehenden zur Auswahl vorgeschlagen.

Die Aufgaben der Wilstermarsch-Commüne sind von denen der Deichbandscommüne nur schwer zu unterscheiden. Zwar oblagen die Deichaufsichtspflichten den Deichgrafen, derer es in jeder Kirchspielvogtei einen gab, doch sieht man die Commüne-Hauptleute auch in der Erhebung der Deichkosten tätig werden, dann aber wohl in enger Zusammenarbeit mit den Deichgrafen. Getrennt von diesen beiden Commünen waren die Schleusencommünen, die stets nur die auf eine

²⁴ „Die für die Ausgaben der Wilstermarschcommüne erforderlichen Gelder werden durch den sogenannten Hauptmannsschoß aufgebracht, welcher in zwei Terminen, Martini und Pfingsten, an bestimmten sogenannten Sitzungstagen, die jeder Hauptmann von der Kanzel publizieren läßt, bezahlöt. Über die Größe dieses Schoßes muß der Hauptmann zuvor einen Überschlag entwerfen, und diesen zweien Rechnungsgevollmächtigten vorlegen, welche darnach bestimmen, wie viel der Hauptmann à Morgen fordern darf. Dies nennt man die Schoßzusatzung.“ - G. Löck (wie Anm. 8), S. 294.

²⁵ Vgl. zu den genannten Lasten D. Dettelsen (wie Anm. 7), Bd. 2, S. 318 ff.

²⁶ G. Löck (wie Anm. 8), S. 269.

²⁷ G. Löck (wie Anm. 8), S. 295.

Hauptwettern, welche gewöhnlich durch eine Schleuse ihre Vorflut nimmt, entwässernden Landbesitzer umfaßte. Selbstverständlich gab es auch hier Überschneidungen mit den Zuständigkeiten der Deichbands- und der Wilstermarschcommüne.

Die Rechnung 1783-1784

Wenn man sich nun die „General Marsch-Rechnung“ der vier Hauptleute für das Rechnungsjahr von St. Petri 1783 bis St. Petri 1784 ansieht, dann werden einige der eben genannten Strukturmerkmale der kommunalen Selbstverwaltung der Wilstermarsch-Commüne deutlicher sichtbar.

Am 22. und 23. April 1784 legten die damaligen Hauptleute Johann Hahn (Wilster Alte Seite und Beidenfleth), Hobe Hein (Wilster Neue Seite), Claus Stindt (Wewelsfleth und Brokdorf) und Johann Krey (St. Margarethen) vor den Bevollmächtigten Bürgermeister Wulff und Ratsverwandten Ploen aus Wilster für die Freiländereien, Paul Gloyer und Barteld Feil für den königlichen sowie Hinrich Schade für den klösterlich-itzehoischen Teil der Kirchspielvogtei Wilster Alte Seite, Johann Ösau, Hinrich Egge und Hans Wischmann (letzterer aus Ecklak) für Wilster Neue Seite, Peter Egge aus dem königlichen und Delf Witt aus dem adligen (Neu-Königlichen) Teil für Beidenfleth, Hinrich von Osten und Kay Witt für Wewelsfleth, Dierck Nüssel und Hartig Albers bzw. Otto Mohr (die letzteren jeweils für einen Tag) für Brokdorf und Johann Hass und Delf Janss für St. Margarethen ihre Rechnung ab. Die Grundregeln, nach denen diese Rechnung aufzustellen war, wurden „beschloßenermaaßen“ vorangestellt:

„Bey der jährlichen General Marsch-Rechnung werden keine Rechnungen ohne von dem abgewichenen nämlichen Jahre, folglich auch keine weitere von den Herren Kirchspiel-Voigten, angenommen.

Das von dem Hauptmann wegen der Land-Geschworenen verwandte Bothen-Lohn bey der Schauung über den Stördorfer Weg ist jedesmal in der nächsten Kirchspiels-Rechnung zur Ausgabe zu bringen.

Der Wewelsflether Außendeich ist der Abbrüche²⁸ wegen alle 10 Jahr zu vermessen und dies ist anno 1787 wieder vorzunehmen.

²⁸ Das ganze Elbufer der Wilstermarsch war seit dem Spätmittelalter Landverlusten durch die starke Elbströmung ausgesetzt, insbesondere die Uferbereiche von Wewelsfleth und St. Margarethen. In Wewelsfleth mußte sogar die Kirche nordöstwärts zurückverlegt werden.

Soll den Hauptleuten nicht gestattet seyn, in Fällen, da eine Person bey dem Land-Diener²⁹ auf Wasser und Brod sitzt, diesem desfalls etwas zu vergüten.

Lieget dem jedesmaligen Hauptmann der Wilsterschen Alten Seite nach dem Beschluß vom Jahre 1764 ob, an die übrigen Circularien zu erlassen, auch ihnen zu rechter Zeit den zur Aufnahme der General Marsch-Rechnung anberahmten Terminum zu melden, damit sowohl die in einigen Kirchspielen gewöhnliche Publication geschehen, als auch die Gevollmächtigten benachrichtiget werden können.

Soll bey dem jezigen hinlänglichen Circuliren der General Marsch-Rechnung³⁰ weiter kein Bothen-Lohn für die Ansagung der Gevollmächtigten in Rechnung passiren.

In Ansehung der Führen-Gelder, die an die Amtsstube in Itzehoe für transportirte Arme³¹ bezahlt werden, soll der Hauptmann, der sie bezahlt, jedamal näher darthun, beydes, daß die Wilster-Marsch dazu schuldig sey und sie darunter für die Crempen-Marsch nicht praegraviret³² werde.

Soll der Hauptmann Claus Stindt von den nach pagina³³ 58 seiner vorjährigen Rechnung an die Amtsstube in Itzehoe bezahlten 65 Mk die vermeintlich zu viel bezahlte 30 Mk in seiner diesjährigen Rechnung der Marsch wieder zur Einnahme bringen.³⁴

In vorkommenden Criminal-Fällen sollten die pro tempore³⁵ Hauptleute unverzüglich nach erfolgter Urteil³⁶ darüber aus seyn, sich der Güter und Haabseligkeiten des oder der Inquisiten³⁷ zu versichern, um der Marsch die ihr daher zuwachsende Kosten zu erleichtern.

²⁹ Der Landdiener ist der Exekutivbeamte des Amtes (vergleichbar einem heutigen Polizisten), der auch eine Arrestzelle unterhielt.

³⁰ „Die Rechnung der Hauptleute circulirt 14 Tage vor dem Termin in zwei Abschriften zur Revision unter den Gevollmächtigten. Nach der Circulation werden sie in der Vogtei oder an einem anderen bestimmten Ort zu eines Jeden Einsicht deponirt.“ – G. Löck (wie Anm. 8), S. 295.

³¹ Für Arme galt seit 1736 das Geburts-Heimatrecht, d.h. daß der Geburts- oder langjährige Wohnort für die Unterhaltung zuständig war; man erwarb seit 1749 nach sechsjährigem Aufenthalt das Heimatrecht. Die wandernden Armen nach Aufgreifen in den „Heimat“ort transportieren zu lassen, war Aufgabe der abschiebenden Gemeinde. – Vgl. M. Rheinheimer, Armut in Großsolt (Angeln) 1700-1900, in: ZSHG 118 (1993), S.21-133, hier: S. 57-67.

³² Vorbelastet.

³³ Seite.

³⁴ Zu diesem Punkt ist auf S. 79 bemerkt: „Besage des dieser Rechnung vorangehenden Notandi 8vi hätte der Hauptmann der Marsch gewisse 30 Mk wieder zur Einnahme bringen sollen. Da aber die Amtsstube in Itzehoe die Rückzahlung abgelehnet hat und der Regress gegen die Beykommenen zu schwehr fällt, so hat man sie einmüthig schwinden lassen.“

³⁵ Derzeitigen.

³⁶ Urteil.

³⁷ Untersuchungshäftlinge.

Die Kosten für die zwei Mittags-Mahlzeiten bey Aufnahme dieser Rechnung sind diesmal, nemlich den 23ten April 1784 ein für alle mal zu 40 Rthlr oder 120 Mk festgesetzt und fixiret worden und zwar mit dem Zusatz, daß, wenn der gegenwärtige Wirth Claus Eckhoff die beiden Mahlzeiten dafür nicht ausrichten will, alsdenn ihm die Loskündigung eben so frey stehen soll, als die Marsch sich diese selbst ausdrücklich vorbehalten hat. Doch soll es bey dem einmahl beliebten Douceur und Trinkgelde von respective 12 Mk und 6 Mk außerdem, wie bisher, sein Bewenden haben und dies unter den 40 Rthlr nicht mit begriffen und verstanden seyn.“

Diese überwiegend allgemein gehaltenen, aber auch sehr spezielle Fragen berührende Punkte sollten also bei Rechnung Beachtung finden.

Was findet sich nun in der Abrechnung des zwar kollegial gleichgestellten, aber von der Bedeutung seiner Funktion doch ein wenig als primus inter pares agierenden Hauptmannes der Vogteien Wilster Alte Seite und Beidenfleth, Johann Hahn? Wir können hier gleich auch die Rechnungen der drei anderen Hauptleute mit behandeln, weil sie sich oft auf seine Rechnung beziehen und viele Aufgaben in gleicher Verteilung vorkamen.

Ausgaben

Zunächst erhielten die Hauptleute eine jährliche Aufwandsentschädigung von 400 Mk; dafür hatte er sonst keine Tagegelder für Amtsgeschäfte abzurechnen. Hingegen konnten sie für jede Reise zu Pferd pro Tag 1 Mk berechnen. Die einzelnen Aktivitäten lassen erkennen, welches die Hauptaufgabengebiete waren.

Zunächst gab es gemeinsame Anliegen mit der Kremper Marsch. In dieser Zeit wurde die Verbesserung der Pferdezeit in den Marschen stark diskutiert und es gab von außerhalb manche gutgemeinte Anregungen. Offenbar war nun ein Vorschlag des Stallmeisters Wibel im Schwange, denn die Hauptleute der Wilstermarsch mußte sich öfter mit denen der Kremper Marsch in Itzehoe (unter anderem bei dem Advokaten Findeisen) treffen, um eine gemeinsame Stellungnahme gegenüber dem Amt Steinburg zu formulieren. Schließlich wurde aber doch der Wibelsche Vorschlag zur Kennzeichnung der Deckhengste des Amtdistrikts angenommen und für 6 Mk 8 β ein Brandeisen beschafft, das von Hahn nach Neuenbrook gebracht wurde. – In Landwirtschaftsdingen waren beide Marschen oft gemeinsam betroffen. So kämpften sie gemeinsam um den Wegfall der vorgeschriebenen Gesundheitsatteste für Exportpferde und machten sich auch für die Aufhebung der Behinderungen in Kummerfeld (Herrschaft Pinneberg) für nach Hamburg zu treibende Ochsen stark. Immer waren es

zunächst Beratungen, die dann zu einer von einem Advokaten aufgesetzten Denkschrift führten, welche schließlich dem Amtmann als Vertreter der Rentekammer überreicht wurde.

Mit der Kremper Marsch waren auch Absprachen bei Militärleistungen nötig, z.B. wenn Haferlieferungen für das ganze Amt angeordnet worden waren. Manche Militärleistungen hatte die Wilstermarsch auch allein abzuhalten: So hatte sie mehrere Kavalleriepferde („Marsch-Reuter-Pferde“) zu stellen; sie wurden von der Wilstermarsch auf dem Markt angekauft, gewisse Zeit in der Marsch gegräst (für 4 Pferde wurden am 5.11.1783 an Futtergeld und Arztlohn 179 Mk fällig) und dann zur Musterung nach Neumünster gebracht. Ausgemusterte Pferde konnten wieder zugunsten der Marschrechnung verkauft werden. Für die insgesamt sieben Pferde, die die Wilstermarsch dem Nordischen Leibregiment zu Pferd zu stellen hatte, wurden jährlich Unkosten zur Equipage in Höhe von 5 Mk 4 β fällig. – An Magazinkorn (Roggen, der in der Marsch nur wenig gebaut wurde) waren stets größere Quantitäten zu liefern. Insgesamt waren im Dezember 1783 3240 Mk dafür fällig.

Überörtliche Wege und Fähren gehörten mit in die Aufsicht der Wilstermarsch. So wurde der Steindamm zwischen Heiligenstedten und Wilster sowie der Wichelweg (zur Lexbrücke) geschaut und z.T. mit Kies aufgefahren, mit Busch und Heide befestigt, wie am 22.11.1783 für 120 Mk 5 β, bzw. das Pflaster verbessert, wie am 20.9.1783, wo 48 Mk verauslagt wurden. Im Winter mußte bisweilen dafür gesorgt werden, daß diese Wege von hohem Schnee befreit wurden – wie am 30.1., 15./16. und 24.2.1784. Zu diesen Unterhaltungsmaßnahmen kamen die Schlagbäume bei Heiligenstedten und Bismünde, die 1783 51 Mk 8 β erforderten. Die Wewelsflether Fähre, deren Verpachtung der Wilstermarsch-Rechnung zugute kam, erforderte ebenfalls Aufmerksamkeit; ohne daß Einnahmen verzeichnet sind, waren die Hauptleute aber bei der „Licitation“ (Verpachtung) dabei.

Offenbar gehörte auch die Unterhaltung der dortigen Getreidemühlen wenigstens teilweise zu den Obliegenheiten der Wilstermarsch. So werden Handarbeiten und Fuhren zur Brokdorfer Mühle, zur Aeverflether Mühle, zur Rumflether Mühle, zum Mühlenneubau vor Wilster und zur Bütteler Mühle abgerechnet. Der Transport eines Mühlsteines zur Stadtmühle Wilster kostete mit anderen Handarbeiten 42 Mk.

Grenzregulierungen kamen im 18. Jahrhundert vermehrt vor, weil immer mehr unurbares Land für die Nutzung interessant wurde und deshalb Begehrlichkeiten auch an Stellen entstanden, die jahrhundertlang ohne weitere Beachtung (etwa als Grenzmoore) liegen geblieben waren. So waren für eine Grenzregulierung mit Süderdithmarschen 1783 Fuhrkosten und Botenlöhne zu erbringen.

Gerichtskosten entstanden auch und zwar für die gesamte Wilstermarsch im Hinblick auf die Stellung von „Holsten“ (Urteilern) beim zweitinstanzlichen Gericht, dem Steinburger Göding, in Krempe. So erhielt Claus Ehlers am 13.6.1783 als „Sicher-Holste“ für 11 Gerichtstage 22 Mk und am 7.11.1783 für die Gödingsteilnahme 4 Mk Aufwandsentschädigung; Hinrich Thode war am selben Termin mit 6 Mk dabei. Gleiches gilt für weitere Gerichtsteilnehmer. – Kriminalunkosten fielen ebenfalls an. So mußte dem Landdiener Carsten Lohse für „Transport einer Frauenspersohn“ – sie wird kurz darauf als Margaretha Meyer namentlich faßbar – in das Zuchthaus Neuhaus 21 Mk 8 β vergütet werden; hinzu kamen weitere Unkosten in Höhe von 69 Mk 6 β. Der Amtsverwalter forderte am 10.7.1783 24 Mk Anteil an den Kosten für Schlösser und Ketten im Amtsgefängnis in Itzehoe. Im Dezember desselben Jahres mußte Hahn an zwei Tagen nach Glückstadt reisen, wo Antje Schütten aus dem Zuchthaus entlassen werden sollte, „die aber den Morgen gerade verstorben“ war. Claus Stindt lieferte am 11.11.1783 in Glückstadt „die Zulage-Gelder an das Zuchthaus“ mit 339 Mk 7 β 6 d ab.

In medizinischer Hinsicht hatte die Marsch zu den Physikatsgeldern, also den Kosten des Amtsarztes für das Amt Steinburg beizutragen. Die Marsch hatte aber auch am 9.9.1783 Pestwachen in Störort, Brokdorf und St. Margarethen einzurichten, die Ende des Jahres wieder aufgehoben wurden. Solche Maßnahmen kamen immer wieder vor, um das Eindringen von Seuchen von See her (zahlreiche Schiffe kamen aus Gebieten, in denen immer noch die Pest ausbrach – z.B. dem Osmanischen Reich – nach Hamburg) zu unterbinden. – Auch die Beseitigung von im öffentlichen Raum gefundenen Toten mußte von der Commüne erledigt werden. Am 18.3.1783 wurden wegen des „zu St. Margrethen toth gefundenen Menschen“ 18 Mk verauslagt.

Die Kosten der Verwaltung selbst waren gering. Neben den bereits genannten 400 Mk jährlicher Aufwandsentschädigung für jeden Hauptmann waren vor allem Reisekosten mit dem Wagen zu begleichen – so etwa, wenn zur Begleichung von Zinsen mit einem Wagen nach Hamburg gefahren werden mußte (18 Mk). Andere Reisen führten nach Neumünster und Kiel (20 Mk 4 β). Daneben mußten natürlich die Kosten für die Abfassung von Schuldverschreibungen für die Commüne bei der Landschreiberei beglichen werden, was nicht gerade wenig war, da es sich um hohe Summen handelte (ein Posten konnte durchaus über 100 Mk betragen).

Sehr große Summen verschlang der Zinsendienst für die aufgenommenen Kapitalien der Wilstermarsch. Die Kreditbelastung war enorm; sie betrug insgesamt 555 400 Mk. Diese Ausgaben waren durch ungewöhnliche Belastungen zustande gekommen, die durch

Umlagen nicht bewältigt werden konnten. Für diese Kredite mußten – bei Zinssätzen zwischen 3,5 und 4 % - Pfingstzinsen³⁸ in Höhe von 12 039 Mk 4 β und Martini- sowie Umschlagszinsen in Höhe von 8 496 Mk aufgebracht werden. Die Herkunft der Kredite läßt sich aus einer Aufstellung ermitteln, die der Rechnung des Johann Hahn angeschlossen ist. Man erkennt ohne weiteres, wie bedeutend der Anteil der Städte als Kreditgeber ist. Fast $\frac{3}{4}$ des gesamten Kreditbedarfs der Wilstermarsch-Commüne stammt von daher; Hamburg ist als bedeutender Finanzplatz gekennzeichnet (1/3 aller städtischen Kredite). Aber auch Altona, Wilster und Itzehoe sind bedeutend. Hingegen ist der Anteil der Gelder aus den beiden Marschen des Amtes Steinburg gering – und das, obwohl hier beträchtlicher Reichtum herrschte. Daß von der holsteinischen Geest mehr Geld in der Wilstermarsch angelegt wurde als sogar aus der Krempermarsch, erstaunt noch mehr – zumal die Geest doch als das zurückgebliebene, arme Land gilt.

Schulden der Wilstermarsch 1783/84

Städte und Flecken

Ohne Ort		
(höchstwahrscheinlich Wilster)	51 700	
Wilster	21 400	
Itzehoe	50 400	
Glückstadt	9 000	
Altona	79 000	
Meldorf	11 700	
Neumünster	30 400	
Kellinghusen	4 100	
Schleswig	6 000	
Hadersleben	1 000	
Hamburg	137 000	
Kopenhagen	6 000	Sa. 407 300 (73,3 %)

Wilstermarsch

Heiligenstedten	5 700	
Honigfleth	3 000	
Wewelsfleth	4 000	
Beidenfleth	6 000	Sa. 18 700 (3,4 %)

³⁸ Die gewöhnlichen Termine, zu denen Kapitalien aufgenommen wurden und die dann auch als Zinstermine galten, waren Pfingsten und Martini (29.9.). In Adelskreisen und in den Städten an der Ostküste des Landes hatte der Kieler Umschlag (in der Woche nach dem Drei-Königs-Tag, 6.1.) eine besondere Bedeutung.

Krempermarsch

Rethwisch	5 900	
Hodorf	11 500	
Neuenkirchen	2 000	
Neuenbrook	2 500	
Bahrenfleth	2 000	Sa. 23 700 (4,3 %)

Ländliches Holstein

Geest	29 700	
Östliches Hügelland	76 000	Sa. 105 700 (19,0 %)
(davon 2 Güter à 30 000)	60 000)	
Summe	555 400	(100,0 %)

Schließlich seien noch die Steuern und Dienste erwähnt. Die Land-ausschußgelder (Gesamthöhe von 2090 Mk 15 ß) mußten beim Amt Steinburg abgeliefert werden. Für die Fuhren wurden 1763 Mk 3 ß ebenfalls dorthin gezahlt. Dafür, daß der Amtsverwalter die Überbringung der Contribution an die königliche Kasse nach Rendsburg besorgte, bekam er 284 Mk 4 ß. Eine „General-Balance wegen der von den ... Hauptleuten ... pro 1783 zu bezahlenden Herren-Geldern“ findet sich auf S. 26/27³⁹: Es sollten bezahlen

„1. Der Hauptmann der Wilsterschen

Alten Seite und Beyenfleth	
Dienst- und Fuhrengelder	1 311 Rthlr Species
Zeughaus-Gelder	40 Rthlr Species

2. Der Hauptmann der Wilsterschen Neuen Seite

Dienst- und Fuhrengelder	2 260 Rthlr Species	35 ß 6 d
kürzet wegen der Abbrüche	2 Rthlr Species	37 ß 2 d
Zeughaus-Gelder	70 Rthlr Species	
Noch wegen Johann Wilckens Land in Ecklak		32 ß Ct

3. Der Hauptmann zu Wewelsfleth und Brokdorf

Dienst- und Fuhrengelder	1 970 Rthlr Species
--------------------------	---------------------

³⁹ Die in der nachstehenden Rechnung genannten Währungseinheiten sind Reichstaler Species (also in Reichstalerstücken) und Reichstaler Courant (Reichstaler zu 3 Mk oder 48 ß Courantgeld gerechnet). Die 1784 geltende Relation war: 1 Rthlr Species = 1,23 Rthlr Ct.

kürzet wegen Abbrüche	54 Rthlr Species	21 ß 6 d
Zeughaus-Gelder	58 Rthlr Species	14 ß 6 d

4. Der Hauptmann zu St. Margarethen

Dienst- und Fuhrengelder	1 291 Rthlr Species	
kürzet wegen Abbrüche	260 Rthlr Species	13 ß 5 d
Zeughaus-Gelder	39 Rthlr Species	19 ß 6 d
Herren-Gelder vom Neuen Koeg	33 Rthlr Species	8 ß 4 d
Magazinkorn-Gelder daher	4 Rthlr Ct	44 ß

Wegen der in anno 1783 geleisteten Fuhren

Werden gekürzet	254 Rthlr Species	24 ß
-----------------	-------------------	------

Summa	7998 Rthlr Ct	10 ß 3 d ⁴⁰
-------	---------------	------------------------

Zählt man alle Ausgaben der vier Hauptleute für die Wilstermarsch zusammen, dann erhält man folgendes Bild:

für Wilster Alte Seite und Beidenfleth	12 492 Mk	2 ß 6 d
für Wilster Neue Seite	19 029 Mk	5 ß 3 d
für Wewelsfleth und Brokdorf	16 586 Mk	12 ß 6 d
für St. Margarethen	9 528 Mk	4 ß 3 d
dazu noch die bei Errichtung der Rechnung aufgelaufenen ⁴⁰	540 Mk	

Summe	58 176 Mk	8 ß 6 d
-------	-----------	---------

Hierzu kamen noch die Contributionsgelder, die monatlich mit 4 Rthlr pro Pflug bezahlt wurden, also für 264 Pflüge 18 Morgen 17 Ruten und 15 Quadratfuß 12 696 Rthlr 9 ß 7 d. Hinzu kamen die Contributionen vom Neuen Koog und vom 1762 eingedeichten Koogs mit zusammen 181 Rthlr 17 ß 7 d, also zusammen 38 632 Mk 11 ß 2 d.

Die Gesamtsumme aller Ausgaben betrug 96 809 Mk 3 ß 8 d.

⁴⁰ Dazu gehörten diese Ausgaben: „An den Wirth Eckhoff die 2tägige Speisungs-Kosten bey Ablegung dieser Rechnung, welche jetzt ein für alle mahl fixiret worden zu 120 Mk, ferner die ihm dafür, daß das Gericht in seinem Hause gehalten wird, ausgemachte 6 Mk, die Douceur-Gelder an seine Frau von 12 Mk, das Trinkgeld für das Mädgen von 6 Mk.“

Einnahmen

Die baren Einnahmen außerhalb des Hauptmannsschoßes waren denkbar gering. Sie betrugen:

für Wilster Alte Seite und Beidenfleth	1 081 Mk 15 β ⁴¹
für Wilster Neue Seite	145 Mk ⁴²
für Wewelsfleth und Brokdorf	390 Mk 8 β ⁴³
für St. Margarethen	65 Mk 2 β 6 d

Der gewaltige Unterschuß mußte durch den Hauptmannsschoß ausgeglichen werden. Durch eine Berechnung wurde ermittelt, daß ein Teil der Flächen 5 Mk pro Morgen, ein anderer Teil der Flächen à Morgen 4 Mk 14 β 1 $\frac{1}{36}$ d beizuschießen hätte. Diese Berechnung kann hier zur Anschauung über komplizierte Kommunalverhältnisse im Wortlaut mitgeteilt werden:

„Diese Gelder müssen nun, vermöge des unterm 27ten Augusti anno praesentis zwischen den Besitzern der dienstbaren, ordinären und extraordinären, auch Freyländereyen erneuerten, 15jährigen Transacto von den in der Wilster-Marsch unter Königlicher Jurisdiction vorhandenen ordinären, dienstbaren, item Stadtfreyen, Neu-Königlichen, klösterlichen und adlichen Ländereyen in dem Verhältniß aufgebracht und bezahlt werden, daß die Freyländereyen in Ansehung der in rechnung vorhandenen ordinären Pöste, welche den dienstbaren Ländereyen alleine beykommen, vor diesen voraus eine Erleichterung von 5 Mk à Morgen jährlich genießen.

Der dienstbaren Ländereyen aber, welche jenen solche 5 Mk à Morgen von der Hand zu halten haben, sind, mit Inbegrif des Neuen, im Jahre 1762 eingedeichten Koeges von 2 Pflügen 19 Morgen 95 [Quadrat]Ruten 3 [Quadrat]Fuß 11 [Quadrat]Fingerbreit, gegenwärtig annoch 259 Pflüge 6 Morgen 57 [Quadrat]Ruten 13 [Quadrat]Fuß 10 $\frac{1}{8}$ [Quadrat]Fingerbreit (die im Außendeich im Neuen Koeg, bey der Elbe, in Flethsee und Eklak von Zeit zu Zeit abgegangenen Ländereyen, ferner 28 [Quadrat]Ruten 7 [Quadrat]Fuß 6 $\frac{1}{4}$ [Quadrat]Fingerbreit extraordinären, wie auch 28 [Quadrat]Ruten 11 [Quadrat]Fuß 11 $\frac{1}{2}$ [Quadrat]Fingerbreit dienstbare Ländereyen, nicht weniger der

⁴¹ Davon allein 840 Mk an „jährlichen Zulage-Geldern wegen der Marsch-Reuter-Pferde“.

⁴² Davon 120 Mk an Zinsen für ein an den Glückstädter Scharfrichter Peter Engel ausgetanes Kapital von 1 200 Mk.

⁴³ Davon allein 316 Mk 8 β für die Verpachtung des der Wilstermarsch zuständigen abgetragenen Walles der vormaligen Festung Kremppe. Das Recht daran hatte sich die Wilstermarsch durch ihre Beteiligung an den Demolierungsarbeiten an den Festungswerken 1704-1706 erworben.

Abbruch des Jahres 1777 von 3 Morgen 71 [Quadrat]Ruten 11 [Quadrat]Fuß 1 $\frac{3}{4}$ [Quadrat]Fingerbreit extraordinaires Land, ungerechnet) und sie zahlen also, nach obgedachter Pflug-Zahl à Morgen 5 Mk im voraus“, was 46 652 Mk 6 β 7 d betrug. Damit blieben für den Rest, „nemlich 285 Pflüge 17 Morgen 38 [Quadrat]Ruten 5 [Quadrat]Fuß 9 $\frac{13}{14}$ [Quadrat]Fingerbreit“ die genannten 4 Mk 14 β 1 $\frac{1}{36}$ d pro Morgen.

Die einzelnen Kirchspielvogteien hatten infolgedessen folgende Summen zur Gesamtabrechnung beizusteuern:

Wilster Alte Seite	9 263 Mk 4 β 8 d
Wilster Neue Seite	18 803 Mk 7 β 5 d
Beidenfleth	2 795 Mk 5 β 4 d
Wewelsfleth	9 188 Mk 11 β 5 d
Brokdorf	7 254 Mk 2 β 5 d
St. Margarethen	9 576 Mk 14 β 3 d.

Schluß

Die General-Rechnung der Wilstermarsch-Commüne zeigt uns in willkommenen Details die Aufgaben, die der Kommunalverband der sechs unter das Amt Steinburg gehörenden Kirchspielvogteien gegen Ende des 18. Jahrhunderts wahrnahm. Während sich die einzelnen Dorfschaften um ihre unmittelbaren Belange kümmerten, die Schleusencommünen die Entwässerungsprobleme lösten, die Windwassermühlengenossenschaften sich zum Unterhalt einer oder mehrerer Schöpfungsmühlen vertraglich zusammenschlossen und die Deichcommünen unter den Deichgrafen sich im Deichband zur Verteidigung des Landes gegen Hochfluten organisierten, stellte die Wilstermarsch-Commüne einen Landschaftsverband dar, der die Interessen nahezu aller Landbesitzer unter landesherrlicher Jurisdiktion zusammenfaßte. In den Rechnungen erkennen wir eine genaue Balance zwischen kommunalen Aufgaben und landesherrlichen Anforderungen.

Die Wilstermarsch-Commüne hat den Übergang in die preußische Zeit (1867) nur geringfügig überdauert, weil ihre Aufgaben durch die andersartige kommunale Verfassung der preußischen Provinz Schleswig-Holstein anders verteilt wurden. Als landschaftlicher Zusammenschluß gegenüber dem Landesherrn hatte die Commüne keine Funktion mehr. Sie wurde aufgelöst in Gemeinden, später Amtsbezirke und eine Reihe von Zweckverbänden (z.B. Wegeverbänden). Ebenso wie die Kremper Marsch-Commüne gehörte die der Wilstermarsch schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Vergangenheit an.

Abkürzungen:

AfA – Archiv für Agrargeschichte der holsteinischen Elbmarschen
CCH – Corpus Constitutionum Regio-Holsaticarum, 3 Bände, Altona 1749 ff.
Ct – Courant
d - Pfennig
GAltz – Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe
Mk – Mark schleswig-holsteinische Courant
Rthlr – Reichstaler
Sa. – Summe
StM – Staatsbürgerliches Magazin
ß – Schilling schleswig-holsteinische Courant
ZSHG – Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte

Altbürgermeister Dr. Manfred Bruhn zum Ehrenbürger von Glückstadt ernannt

Von
Esther Fröbe (Itzehoe)

Museumsleiter a.D. H. R. Möller: „Glückstadt un deVeer, wenn dat nich bannig wat to bedüden hatt mit de Veer! Ganz Glückstedt leevt doch ünner de gulden Veer baben op unsen Karktorn. Na denn veerden Krischan (Chr. IV: gründete Glückstadt) sünd Se nu da veerde Ehrenbörger!“ Mit diesen launigen Worten schloss der Museumsleiter Reimer Möller seine Laudatio bei der Feierstunde im festlich geschmückten Glückstädter Ratssaal anlässlich der Verleihung der Ehrenbürgerwürde an Alt-Bürgermeister Dr. Manfred Bruhn, die ihm auf Beschluss der Ratsversammlung für seine besonderen Verdienste um die Stadt Glückstadt während seiner 30-jährigen Tätigkeit als Stadtoberhaupt zuteil wurde.

Die Gründung der Glückstädter Matjeswochen vor jetzt 33 Jahren bleiben eng mit seinem Namen verbunden; doch hat das eher wirtschaftliche und touristische Bedeutung, die besonderen Verdienste liegen jedoch auf dem Gebiet der Altstadtsanierung, dem Erhalt der radialen Anlage und seine Bemühungen um den Erhalt der alten Fassaden. Doch lassen wir den Museumsleiter lieber selbst sprechen, war er doch junger Schulleiter, als der noch jüngere Dr. Bruhn als Assessor in die Elbestadt kam, um den erkrankten Bürgermeister Dr. Horn zu vertreten und dann als Stadtoberhaupt gewählt wurde. „Zunächst wurde er natürlich mit Argusaugen beobachtet: „Kanne dat oder kanne dat nich?“ Er habe jedoch sogleich mit Tempo und Nachdruck losgelegt, dass ihm von seinen Mitarbeitern der Spitzname „Doktor Schnell-Schnell“ verliehen wurde. Anerkennend hob Reimer Möller seinen Kontakt zu Vereinen und Verbänden und die Gründung der ersten Jugendfeuerwehr im Kreis Steinburg in seinem ersten Amtsjahr hervor.

Bei seinem Amtsantritt war des Thema Altstadtsanierung Hauptgesprächsthema, Flächensanierung oder Objektsanierung? Starke Kräfte wollten das ganze Quartier schleifen und stattdessen „mit sehr schöner und moderner vierstöckiger Bebauung in Beton und Glas“ errichten. Besonders das „Alte Amtsgericht“ (Brockdorf Palais) galt als „Alter Schuppen“ und Schandfleck. Dr. Bruhn und Landrat Peter Matthiessen, den er für seinen Plan gewann und der im Kreistag das

denkwürdige Wort gesprochen haben soll: Nun seid man keine Kulturbanausen und bewilligt mir die Mittel- ist der Erhalt des geschichtsträchtigen Brockdorf-Palais zu verdanken Es ließen sich andere Beispiele anführen, wichtig war jedoch eine wirksame Ortsgestaltungssatzung. Originell erzählte der ehemalige Museumsleiter, wie ihm anlässlich ministeriellen Besuches aus Kiel von dem Respekt vor Dr. Bruhn berichtet worden sei, der sich nie habe abweisen lassen. Und als er einmal dänische Gäste zu führen hatte, meinte einer nach dem Loblied auf den Gründerkönig: "Ja, ja, hier hat er unser ganzes Geld vergraben." Und Reimer Möller fügte hinzu: Was früher die dänischen Könige von sich aus taten, musste der Bürgermeister nun aus Kiel holen.

Bei seinen vielen Stadtführungen war immer wieder lobend hervorgehoben, dass an den Häusern der Altstadtstrassen so viele Rosenstöcke blühten, zu deren Anpflanzung Dr. Bruhn die Anregung gegeben hatte, sicher von seiner lieben Frau Waltrud inspiriert, der auch die Gartenanlage im Renaissance-Stil beim Palais „Quasi non possidentes“ zu danken sei und die - leider vor einem halben Jahr verstorben - diesen Ehrentag ihres Mannes nicht mehr miterleben könne.

Wie sehr die Eheleute Hans in Hand arbeiteten sei auch im Zusammenhang mit der Erfindung der Glückstädter Matjeswochen. War es Dr. Bruhn gelungen, es zu einem festen Begriff zu machen, dass die Matjeswochen jeweils von einem Landesminister mit einem vor Begeisterung stöhnenden Biss eröffnet wurden, so erschien von Waltrud Bruhn in jenen Jahren das originelle Büchlein „Dat grote Matjesvergögen“. Noch kurz vor seinem Ausscheiden war es Dr. Bruhn gelungen, dass auch der Bundespräsident Richard von Weizsäcker mit seiner Frau einen Besuch machten, um sich die zum Stadtdenkmal erhobene historische Altstadt anzuschauen. Abgerundet wurde das Lebenswerk Dr. Bruhns für „sein“ Glückstadt, dass er sich nicht nur mit großer Sensibilität in die Geschichte der Stadt und ihre Gegebenheiten eingefühlt und das überlieferte gepflegt hat, sondern Glückstadt auch aus der räumlichen Enge der schon über 150 Jahre vorher geschleiften Festung herausgeführt und Raum geschaffen hat für Wohnungsbau und Gewerbeansiedlungen. Auf seine Initiative gehen die Eindeichungen „Glückstadt-Butendiek“ und „Neuland“ (auf dem Boden des mittelalterlichen Nygenlandes) und die Herausnahme des Fähranlegers, so dass zurecht gesagt werden darf: Er hat das Werk Christian IV. zu Ende geführt.

Als Zeichen, dass man nicht vergessen wird, nannte Hans Reimer Möller die Vorgänger als Ehrenbürger von Glückstadt:

1. Wilhelm Benedict von Schirach (1779-1866), Direktor des Holsteinischen Obergerichtes in Glückstadt, 1857 „anlässlich seines 50-jährigen Amtsjubiläums zum Beweise der Dankbarkeit und Achtung“.



Bürgervorsteher Ulf Ostermann verliest Urkunde für die Ehrenbürgerschaft von Alt-Bürgermeister Dr. Manfred Bruhn (li), rechts Bürgermeister Christian Lauenroth

2. Dr. Adolph Georg Wilhelm Halling (1844-1915) Geheimer Medizinalrat, Kreisarzt, Beigeordneter im Magistrat, Vertreter des Bürgermeisters in langen Vakanzenzeiten, Heimathistoriker, Genealoge: anlässlich seines 70. Geburtstages 1914.

3. Fritz Lau, Postbeamter a.O., niederdeutscher Autor, Meister der Kurzgeschichte: anlässlich seines 60. Hochzeitstages. Und nun, wie eingangs erwähnt:

4. Ehrenbürger Alt-Bürgermeister Dr. Manfred Bruhn.

Tief bewegt bedankte sich Alt-Bürgermeister Dr. Manfred Bruhn, der vor wenigen Wochen das 70. Lebensjahr vollendet hatte, für die hohe Auszeichnung und stellte heraus, dass seine Leistung nur möglich gewesen wäre, weil er engagierte Mitarbeiter und aufgeschlossene Gesprächspartner im ganzen Land gehabt habe. Die Stadtvertreter hätten die entsprechenden Beschlüsse gefasst, sodass er sie in die Würdigung mit einschließen möchte, ehe er das anspruchsvolle Amt des Bürgermeisters mit den Worten umriss: „Es erfordert Kreativität, Beharrlichkeit, Flexibilität, Visionen und nüchternen Realitätsinn.“ Über sich persönlich sagte Dr. Bruhn: „Ich bin mit Leib und Seele Bürgermeister gewesen, habe 30 Jahre lang alles in meinen Kräften Stehende getan für eine der schönsten Städte des Landes. Mit der Ehrenbürgerschaft geben Sie mir etwas von dem zurück, was ich 30 Jahre lang versucht habe, für die Stadt zu geben.“

Die würdige Feier wurde mit klassischer Musik des „Helios-Quartetts“ umrahmt.

Publikationen zur Geschichte, Kultur und Natur im Kreis Steinburg

8. Fortsetzung

zusammengestellt von Jörg Benz (Itzehoe)

Die Redaktion des Steinburger Jahrbuches bittet Autoren und Herausgeber, der Redaktion oder Jörg Benz, Alte Landstr. 56b, 25524 Itzehoe, Bücher oder Artikel mitzuteilen, die noch nicht in die bisherigen Listen aufgenommen sind. Die Listen werden jedes Jahr ergänzt und sollten auch als Sonderblatt im Kreismuseum „Prinzeßhof“ in Itzehoe ausgelegt werden.

Einteilung der aufgeführten Titel nach Sachgebieten

A: Zeitschriften über Schleswig-Holstein und Bibliographien zur Geschichte, Kultur und Natur des Kreises Steinburg

B: Ortsgeschichten

C: Beiträge zur weiteren Geschichte

D: Beiträge zu Wirtschaft und Verkehr

E: Beiträge zu Kunst und Literatur

F: Beiträge zu weiteren heimatkundlichen Themen

G: Weitergehende Literatur, z.B. Belletristik, von Steinburger Schriftstellern

H: Kataloge

A: Zeitschriften über Schleswig-Holstein und Bibliographien zur Geschichte, Kultur und Natur des Kreises Steinburg

Steinburger Jahrbuch. Hrsg. v. PD Dr. Alexander Ritter u. Peter Fischer i.A. des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg. Itzehoe 2001. 45. Jg. Register 1957-1987.

Steinburger Hefte. Hrg. Heimatverband f. d. Kreis Stbg.. Bisher erschienen 1981-85 Heft 1 bis 11.

Steinburger Studien. Hrg. A. Ritter. Schriftenreihe für Kulturgeschichte und Landeskunde. Verlagsanst. Heide 1978-87. Bd. 1-5.

Archiv für Agrargeschichte der Holsteinischen Elbmarschen. Hrg. Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt. Selbstverlag der Arbeitsgemeinschaft. 11 Jgg. 1979-89. Jhrl. 6-7 Hefte. Register von 1979-86. o. O. (AFA).

Schleswig-Holstein. Kultur, Geschichte, Natur. Hrg. Schleswig-Holsteinischer Heimatbund, Kiel. Jhrl. 10 Hefte. Jahresregister.

Schleswig-Holstein: Kulturjournal. Nr. 1 bis Nr. 4 erschienen nur einmal jhrl. in den Jahren 1985 bis 88.

Die Heimat. Zeitschrift des Vereins zur Pflege der Natur- und Landeskunde in Schleswig-Holstein. Wachholtz Neumünster. Seit 1883. Bisher 98 Jgg. Jhrl. 8 Hefte. Register 1895 bis 1985.

Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Seit 1870. Wachholtz Neumünster. 125 Bde. Register von Bd. 21 bis 100. Bibliographie bis 1986. ZSHG

Mitteilungen der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Wachholtz Neumünster. Erscheint mehrmals im Jahr seit 1978. MSHG

Geschichte und Kultur Schleswig-Holsteins. Beilage der Mitteilungen der GSHG der ZSHG und der MSHG. Wachholtz Neumünster, seit 1996.

Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins. Hrg. Ges. f. S.-H. Geschichte und Arbeitskreis f. Wirtschafts- und Sozialgeschichte S.-H. Wachholtz Neumünster. jhrl. 1-2 Bde. bis Bd. 21 erschienen. Seit 1979. SWSG

Quellen und Forschungen zur Geschichte S.-H. Hrg. Ges. f. S.-H. Geschichte. Wachholtz Neumünster. 1914-85. QuFGSH

Quellen zur Geschichte Schleswig-Holsteins. Teil I - V. Flensburger Arbeitskreis für Stadt- und Regionalforschung. in: IPTS - Beiträge für Unterricht und Lehrerbildung, im Auftrag der Ges. f. S.-H. Gesch. Schmidt & Klaunig, Kiel 1987-89.

Nordelbingen. Beiträge zur Kunst- und Kulturgeschichte. Westholsteinische Verlagsanstalt Heide. Jahrbuch seit 1923. Register Bd. 1-30. NE

Rundbriefe des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins. Hrg. Ulrike Albrecht, Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Göttingen. Bibliographie in Rundbrief 51 1991. WSGSH

Demokratische Geschichte. Jahrbuch zur Arbeiterbewegung und Demokratie in Schleswig-Holstein. Malente. Erscheint 2-3mal jhrl. DG

Mitteilungen des Beirats für Geschichte der Arbeiterbewegung und Demokratie in Schleswig-Holstein. Malente. Erscheint 2-3mal jhrl.

Informationen zur Schleswig-Holsteinischen Zeitgeschichte. Hrg. Arbeitskreis zur Erforschung des Nationalsozialismus in Schleswig-Holstein. Kiel 1983. Erscheint 2-3mal jhrl. AKENS

Schriftenreihe der Schleswig-Holsteinischen Landesbibliothek. Westholsteinische Verlagsanstalt Heide. Unregelmäßige Lieferungen. SHLB

Aus diesen Zeitschriften sind Artikel in unsere Bibliographie aufgenommen, die seit dem Abschluss des Registerbandes erschienen sind. Um Kenntnis von früheren Artikeln über Themen zum Kreis Steinburg zu erhalten, sollten Interessenten die Registerbände durchsehen, die in der Itzehoer Stadtbücherei, bzw. im Kreis- und Stadtarchiv stehen.

B: Ortsgeschichten

Neuendorf

Meyer, Walter. Heins, Reinhard. Schmoock, Hans: Häuser und ihre Bewohner. Hrg. Heimatverein Neuendorf. 4. Buch der Dorfgeschichte. Verlag Christiansen Itzehoe, 2000. Sarlhusen. Kittel, Doris und Felix: Heimatbuch für Sarlhusen. Zwischen Stör und Wegebek. Hrg. Gemeinde Sarlhusen. Druck Frank, Itzehoe 1999.

C: Beiträge zur weiteren Geschichte

Benz, Jörg. Völter, Alexandra: Der Galgenberg in Itzehoe, das „Germanengrab“. Hrg. Heimatverband f. d. Kreis Stbg. Itzehoe, 2000.

Gravert, Johannes: Die Bauernhäuser zwischen Elbe, Stör und Krückau mit den Familien ihrer Besitzer in den letzten drei Jahrhunderten, 2. Ergänzungsband, Glückstadt

1999. Hrg. Gravertbuch-Verein e.V.
 Detlefsen-Gesellschaft, Hrg.: Vorträge Bd. 2, Glückstadt, 2000.
 Historischer Atlas Schleswig-Holstein, seit 1945.: Hrg. Gesellschaft für S.H. Geschichte. Wachholtz, 2000.
 Jänecke, Helmut. Lange, Paul Richard. Köpke, Gerhard: Schicksal und Bewährung. Hrg. Kreisausschuss, Itzehoe, 1991.
 Lorenzen-Schmidt, Klaus-Joachim, Hrg.: Die Aufzeichnungen des Wewelsflether Kirchspielvogts Daniel Lubbeke aus den Jahren (1469-)1599-1609. in der Reihe: Quellen zur Geschichte S.-H. Wachholtz, 2000.
 Lorenzen-Schmidt, K.-J.: Das Inventar der Festung Krempe 1614. Wachholtz, 2000.
 Mildebrath, Thorsten: Historischer Kalender für Hohenlockstedt. Hrg. Förderkreis zur Unterstützung des Vereins für Kultur und Geschichte, Hohenlockstedt, 1999.
 Trenck, Frh.v.d., Ulrich: 1. Von Krieg zu Krieg. 2. Das Kellinghusener Dreigestirn. 3. Der nächste Krieg. 4. Kellinghusen wird braun. in: 850 Jahre Kellinghusen an der Stör, Kirchspiel-Flecken-Stadt von 1148-1998. Hrg. Stadt K. Berlin 1998.

D: Beiträge zu Wirtschaft und Verkehr

GFW, Gesellschaft für Wirtschaftsförderung im Kreis Steinburg mbH: Messekalender 2001. Hrg. WSH mbH.
 Ohl, Jutta. Kirschning, Julia: Wenn ein Kind kommt, Orientierungshilfe. Hrg. Gleichstellungsbeauftragte des Kreises Stbg. und Sozialdienst kath. Frauen, Elmshorn, 2000.
 Ohl, Jutta. Lewandowski, Karin. Wiegreffe, Beate. Nielsen, Astrid: Frauenhandbuch 2000, 4. erw. Aufl. Hrg. Die Gleichstellungsbeauftragten des Kr. Stbg. Itzehoe, 2000. Es bietet Übersicht über Beratungen und Hilfsangebote der Frau in bedrohlichen Situationen.
 Karting, Herbert: Von Altona nach Übersee. und: Schiffbaumeister Ernst Dreyer und Altonas Segelschiffahrt im 19. Jh. Hauschild Verlag, Bremen, 1999.
 Köhn, Gerhard Dr.: Glückstadt. in: Das Bild der Stadt in der Neuzeit, 1400-1800. Verlag C. H. Beck, München, 1999.
 Mathieu, Ulla. Thams, Abdul: Altes Haus, was nun? Tipps für Sanierer. 3. aktualisierte Aufl. Hrg. Interessengemeinschaft Bauernhaus. Böttger Druck Itzehoe, 2000.

E: Beiträge zu Kunst und Kultur

Benz, Jörg: Die Kunst als Brücke zwischen den Ständen: Kunstwerke im Stadtpalais Doos in Wilster und im Rohlf's Hof in Neuenbrook. in: Stbg. Jb. 2001.
 Bruhn, Waltrud: Die Aura des Vermessenen und der Mythen im Garten der Winde. J. J. Augustin, Glückstadt, 1999.
 Friedrichs, Robert: Alt-Wilster-Kalender 2000. Sammlung Werner Behning. Böttger Druck Itzehoe, 1999.
 Gleichstellungsbeauftragte des Kreises Steinburg, Ohl, Jutta. Dammann, Elke. Thode, Helga: Frauengeschichte - Frauengeschichten im Kreis Steinburg: Von Frauen-Power und Hexenverfolgung. Bd.V. Itzehoe, 2000.
 Götzke, Sigrid. Greßmann, Ralf. Schumann, Dirk: Kindergärten im Kirchenkreis Münsterdorf. Hrg. Ev.Luth. Kirchenkreis M., Itzehoe, 1999.
 Haufschild, Catrin: Schlosskapellen in Schleswig-Holstein um 1600. in: Nordelbingen Bd. 65, Wachholtz, 1999.
 Junge, Dörte. Illustriert von Zwöcker-Boos, Andrea-Elisabeth: Die Fitness-Küche. Bircher-Benner-Verlag, 2000.
 Jahnecke, Hjordis: Die Breitenburg und ihre Gärten im Wandel der Jahrhunderte. Ludwig Verlag Kiel, 1999.
 Henningsen, Karin: Sahnehäubchen. in: Schleswig-Holstein - aber bitte mit Sahn. Kreativ Studio Baumann. Hrg. Landesinnungsverband des Konditorenhandwerks S.-H. Ahrensburg, 1999.

Möller, Ruth, Hrg.: 20 Jahre Museumsarbeit/20 Jahre Museumsverein des Detlefsen-museums(1979-1999). Libri Norderstedt, 1999.
 Rickers, Anke, und Vorstand: 60 Jubiläumstorten. Hrg. Landfrauenverein Kellinghusen und Umgebung. Kellinghusen, 2000.
 Trenck, Ulrich, Frh. von der: Kellinghusener Fayancen. Hrg. Kellinghusener Fayancen und Keramik W.v.d.T. GmbH & Co KG. Druck Rautenberg Glückstadt, 1999.
 Wriedt, Elke: Minschen un de grote Welt. Husum-Verlag, 1999.

F: Beiträge zu weiteren heimatkundlichen Themen

Alles über den Kreis Steinburg. Informationsbroschüre. Hrg. Touristikverein Süd-West-Holstein und Seekom-Verlag, 2000.
 Danker, Uwe: Die drei Leben des Hinrich Lohse. in: Demokratische Geschichte Bd. 11. Ehlers, Marianne: Dat erste Mal. in: Dat erste Mal. Wachholtz, 2000.
 Siemsen, Marie: Familienbiller. Niederdeutsche Episoden. Verlag Boyens Heide, 1999.
 Wewer, Eberhard: Nachruf Arthur Boskamp in Gedenken. in: Schleswig-Holstein 3/2000.
 Wurm, Peter: Heinrich Rantzaus Korrespondenz mit Heinrich Sudermann als Schlüssel zu seiner und des dänischen Königs europäischen Friedensinitiative 1586 und 1591. in: ZSHG Bd.125, 2000.

G: Weitergehende Literatur, z.B. Belletristik, von Steinburger Schriftstellern

Benz, Jörg und Ingrid: Die Göttinger Unruhen von 1831, Ursachen und Folgen. Lax Verlag Hildesheim, 2000.
 Leckband, Gottlieb: Lütje Leev. und: De beiden Pennbröder. in: Plattdütsch leevt. Antologie. Quickborn-Verlag Hamburg, 1992.
 Leckband, G.: Över'n Afgrund - Kriminolistücken. Verlag Stock & Stein, Schwerin, 1997.
 Leckband, G.: Bi uns in't Land. Plattdütsch Vertellen in Sleswig-Holsteen. Edition Barkau, 1999.

H: Kataloge

Fuchs-Belhamri, Elisabeth Dr.: Formen und Funktionen. Konstruktionen von Michael Matern. Hrg. Wenzel-Hablik-Museum in Itzehoe, 2000, in der Reihe Kataloge der Museen in S.-H.
 Günschel, Günter/Fuchs-Belhamri, Elisabeth Dr.: Gleichartige Architekturzeichen nach den beiden Weltkriegen. Hrgg. anlässlich der Ausstellung im W.-H.-M. in Itzehoe, 2000.
 Schmielewski-Hagius, Anita Dr. / Hubrich-Messow, Gundula Dr. / Schult, Ralf Dr.: Wider Hexerei und Teufelswerk. Von Hexen und ihrer Verfolgung. Begleitbuch zur Ausstellung im Kreismuseum Prinzesshof, Itzehoe, 2000.

Heimatverband für den Kreis Steinburg e.V.

Kreisgruppe des Schleswig-Holsteinischen Heimatbundes

Vorstand:

1. Vorsitzender: Landrat Dr. Burghard Rocke
2. Vorsitzender: Hans Carstens
Fasanenweg 17, 25524 Itzehoe
Tel. 04821 / 4 31 92

Geschäftsstelle: Sabine Rave
Kreishaus, Viktoriastr. 16—18, 25524 Itzehoe
Tel. 04821 / 6 94 56

Heimatismuseum Prinzeßhof
Kirchenstraße 20, 25524 Itzehoe
Tel. 04821 / 6 40 68

Redaktion des Steinburger
Jahrbuches: Studiendirektor Priv.-Doz. Dr. Alexander Ritter
Ferd.-Sauerbruch-Straße 2, 25524 Itzehoe
Tel. 04821 / 40 27 33,
Fax 04821 / 40 27 34
Studiendirektor Peter Fischer
Kattenkuhl 2, 25524 Oelisdorf
Tel. 04821 / 9 17 29, Fax 04821 / 9 26 10

Schriftführer: Dieter Pape, Itzehoe
Tel. 04821 / 6 92 97

Kassenführer: Heike Ketelhut
Tel. 04821 / 6 92 54

Beauftragter für Vortrags-
veranstaltungen: Realschulrektor i. R. Erwin Papke
Drosselweg 17, 25524 Itzehoe
Tel. 04821 / 4 25 39

Beauftragter für die
Jugendarbeit: Harry Strößner
Tel. 04821 / 6 93 98

Arbeitsgemeinschaften:

Archäologische AG: Günter Krobok
Königsberger Allee 64, 25524 Itzehoe
Tel. 04821 / 7 45 34

Dorfchronik: Erwin Papke
Drosselweg 17, 25524 Itzehoe
Tel. 04821 / 4 25 39

Botanische AG: Werner Jansen
Edendorfer Straße 45, 25524 Itzehoe
Tel. 04821 / 7 25 52

AG Kulturgeschichtliche
Arbeitsgemeinschaft
(Inscriptafeln): Erwin Papke
Jörg Benz
Ernst-Otto Friese
Wolfgang Reschke

Aus der Arbeit des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg

Auch die Jüngeren zeigen Interesse für die Heimat

„Es bewegt sich etwas, es wird fruchtbar vorangearbeitet“, lautet die positive Bilanz des Vorsitzenden Dr. Burghard Rocke zur Jahreshauptversammlung des Steinburger Heimatverbandes am 22.3.2000 im Kreismuseum Prinzesshof. Vorträge und Studienfahrten seien sehr gut besucht gewesen, mit dem Jahrbuch zum Thema „Berühmte Steinburger“ habe der Verein erneut ein interessantes Buch vorgelegt. Bemerkenswert, so Rocke, sei der konstante Bestand von rund 1300 Mitgliedern, der beweise, dass auch die jüngere Generation ein starkes Interesse an der Arbeit des Heimatvereins habe.

Diese beständige Arbeit gilt es auch in Zukunft fortzuführen, sagte Rocke und kündigte bereits die Themen der nächsten Steinburger Jahrbücher an. Während es im Jahrbuch für 2001 um Brücken und Fähren geht, wird sich das Jahrbuch für 2002 mit dem wohl dunkelsten Kapitel der Steinburger Geschichte, der Verfolgung von Juden, Sinti und Roma, beschäftigen. Beiträge, ermunterte Dr. Rocke die Zuhörer, seien wie immer willkommen.

Keine Veränderungen gab es im Vorstand des Vereins: Der zweite Vorsitzende Hans Carstens, der Schriftführer Dieter Pape, der Beauftragte für die Jugendarbeit, Harry Strößner, und der Kassenprüfer Helmut Hülsemann wurden einstimmig im Amt bestätigt.

Heinrich Rantzau:

Universalgenie und Geldgeber der Könige

„Rantzausches Zeitalter“ heißt eine Epoche des 16. Jahrhunderts, benannt nach zwei herausragenden Vertretern des berühmten Adelsgeschlechts. Über den Jüngeren der beiden, Heinrich Rantzau, referierte im Prinzesshof Heyo Wulf, Leitender Direktor im Landesarchiv. Mit dem von Hans Carstens eingeleiteten und gut besuchten Abend eröffnete der Steinburger Heimatverband am 29.09.1999 sein Vortragsprogramm 1999/2000.

Heinrich Rantzau - er wurde 1526 auf der Steinburg geboren und starb in der Neujahrsnacht 1598/99 auf Schloß Breitenburg - gilt als Universalgenie. Er verfügte über alles Wissen seiner Zeit und ging zahllosen Tätigkeiten nach. Unter anderem war er Jurist und Diplomat, Landwirt und Agrarwissenschaftler, Naturforscher und Künstler, Dichter und Humanist, Baumeister und Gartenarchitekt, Kriegsmann und Friedenspolitiker.

Der Großgrundbesitzer - die Familie Rantzau besaß 50 Güter - zählte zu den reichsten Männern seiner Zeit. Darin Fuggem und Welsern gleich, war er Geldgeber für Städte und gekrönte Häupter, er finanzierte den dänischen Hof und auch Königin Elisabeth 1. von England stand bei ihm in der Kreide. Sein Einfluss war außerordentlich, und sein Selbstbewusstsein war es nicht minder. So gab er für seine Gruftkapelle die stolze Inschrift in Auftrag: „Heinrich Rantzaus Grab, das Übrige wissen die Völker Europas

Schon als Zwölfjähriger ging Heinrich Rantzau nach Wittenberg, saß Melanchthon und Luther zu Füßen und studierte zehn Jahre lang. Danach stand er fünf Jahre lang in Diensten Kaiser Karls V., mit dem er - meist auf Kriegszügen - in Europa unterwegs war.

1554 kehrte er nach Schleswig-Holstein zurück, wurde Amtmann in Segeberg und später Königlicher Statthalter in den Herzogtümern. Verheiratet war er mit Christine von Halle, die aus dem Braunschweigischen stammte und vier Tonnen Gold mit in die Ehe brachte. Das Paar hatte zwölf Kinder.

Der „gelehrte Rantzau“ - er schrieb ein sehr geschliffenes Latein - ist mit Itzehoe eng verbunden. Die benachbarte Breitenburg, 1530 von seinem Vater Johann Rantzau (Todesjahr 1565) erworben, baute er zum Stammsitz und zum prächtigsten Schloss weit und breit aus. In der Stadt unterhielt er an der Breiten Straße ein stattliches Palais. Von den zahlreichen Bauwerken, die Heinrich Rantzau hinterlassen hat, ist der (1967 durch die Gemeinde Breitenburg erneuerte) „Tempel von Nordoe“ bemerkenswert gut erhalten. Er entstand, so die Überlieferung, 1578 auf Grund einer Wette: Ihm sei es möglich, sagte Rantzau dem dänischen König Friedrich II., in einer Nacht eine Pyramide zu erbauen, deren Spitze höher sei als der Kirchturm von Krempe. Wegen des auf einer Düne erhöht gelegenen Baugrunds war das ein Kinderspiel ...

(Heinz Longerich)

Döntjes aus der Welt, wo man Platt vertellt

Mit einem Plattdeutschen Abend setzte der Heimatverband sein Winterprogramm am 13. Oktober 1999 fort. „Wir wollen das Plattdeutsche fördern“, sagte der Vize-Vorsitzende Hans Carstens bei der Begrüßung. Er wies darauf hin, dass Niederdeutsch in die Europäische Charta der Regional und Minderheitensprachen aufgenommen worden sei.

Zu Gast war Jürgen Timm und hatte einen Riesenerfolg. Timm, 1949 in Kollmar geboren und dort der Höker eines „Dorf-Ladens“, ist als Sänger und Musiker, Liedermacher und Autor ein vielseitiges Talent. Der überzeugte Plattdeutsche („Dat is mien Welt, wo man

Plattdütsch vertellt“) hatte keine Mühe, den Weg ins Gemüt des aufgeschlossenen Publikums zu finden, das die schönen alten Weisen begeistert mitsang und Timms neueren Schöpfungen mit Vergnügen lauschte.

Jürgen Timm las aus seinen, mittlerweile schon fast „gesammelten“, Werken Geschichten aus dem Alltag, etwa von der Art, wie man sie sich über den Ladentisch hinweg erzählt. Dabei gelingt ihm manch treffliche Charakterstudie, mal lustig, mal nachdenklich, wie das Leben nun mal so geht.

Die von ihm auf der Gitarre meisterhaft begleiteten Lieder sind von zweierlei Art. Zum einen solche, die er selbst „gemacht“ hat, eine bekömmliche Mischung aus Traditionellem und Modernem. Dazu zählen auch neue Melodien zu bekannten Liedern: Rock-Musik mit alten Texten. Zum anderen bringt er - zum Mitsingen eben - das Schönste und Beliebteste aus dem norddeutschen Liedgut. Da darf der „Pott mit Bohnen“ natürlich nicht fehlen und „Lütt Matten, de Has“ und „Herrn Pastor sein Koh“. Davon übrigens, sagt Jürgen Timm, gibt es 800 Strophen. Er ließ es mit einem guten Dutzend gut sein. Nebenbei ist Timm auch ein ausgezeichnete Conférencier, der seine Darbietungen mit viel Witz und Humor ansagt. So war zu erfahren, dass „Fensterln“ durchaus keine bayerische Erfindung ist. Nein, norddeutsch, was Timm mit „Trina, kumm mol vör de Dör“ zweifelsfrei nachwies. Oder seine Lieder zu Ehren einer gewissen Anne:

„Anne Eck steiht en Jung ...“,

„Anne Alster, anne Elbe, anne Bill“.

Ein gewinnbringender Abend, für den sich im Namen aller Erwin Papke bei Timm bedankte. Kiek mol wedder in!

(Heinz Longerich)

Die Schifffahrt auf der Stör im 19. und 20. Jahrhundert

Die Stühle im Prinzesshof reichten nur knapp: Der dritte Vortragsabend des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg in diesem Winterhalbjahr hatte einen mehr als voll besetzten Saal. Die ungewöhnliche Resonanz, so der zweite Vorsitzende Hans Carstens bei der Begrüßung, liege am regionalen Thema: „Die Schifffahrt auf der Stör im 19. und 20. Jahrhundert.“

Schifffahrt und Schiffsbau hätten - wegen der Stör, der Wilsterau und weiterer Gewässer - im Kreis Steinburg immer eine besondere Rolle gespielt, früher allerdings mehr als heute. So habe es, sagte Carstens, um 1900 im Bereich der Unterelbe etwa tausend hölzerne Ewer gegeben. Ein einziger existiere noch: „HERMANN“.

Im großen Verkehrsgeschehen war die wesentlich lokalen Bedürfnissen dienende Störschiffahrt eher eine Randerscheinung. Deshalb sei sie, wie andere Flussschiffahrten auch, „relativ unerforscht“, berichtete der Vortragende Dr. Ortwin Pelc. Er ist Oberkustor am Museum für Hamburgische Geschichte und als Mitautor der zweibändigen Itzehoer Stadtgeschichte von 1988/91 ein guter Kenner hiesiger Verhältnisse. Pelc bedauerte die schlechte Quellenlage. Über vieles gebe es keine Unterlagen. „Was zwischen Wilster und Itzehoe hin und herfuhr, wurde nicht registriert“. Es habe ein „Mikrokosmos um die Stör herum“ bestanden. Weitere Forschung sei notwendig.

An der 75 Kilometer langen, auf 40 Kilometer schiffbaren Stör war Itzehoe seit dem Mittelalter der wirtschaftliche und administrative Mittelpunkt. Wilster und Krempe, durch Nebenflüsse mit der Stör verbunden, verloren an Bedeutung. Wewelsfleth hat sich als Schiffsbauplatz bis heute erhalten. Kellinghusen litt unter der Abschnürung durch das Itzehoer Stapelrecht von 1260. Das für den Itzehoer Handel äußerst einträgliche Monopol fiel, vom Magistrat hartnäckig verteidigt, erst 1846.

In der 1974/75 achtlos zugeschütteten Störschleife besaß Itzehoe einen vorzüglichen Hafen mit zahlreichen Anlegestellen. Eine Kai-mauer von 300 Meter Länge wies der 1886 eröffnete Brookhafen auf. Ein Foto dokumentierte mit einem regelrechten „Mastenwald“ sehr eindrucksvoll das hier pulsierende wirtschaftliche Leben.

Itzehoes Rang als Hafenstadt bestimmten in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts nicht zuletzt in rascher Folge gegründete Industriebetriebe. Neben der Zuckerfabrik von Carles de Vos und den Hirschbergischen Unternehmungen ist hier vor allem Alsen zu nennen. Die Portland Cement-Fabriken verfügten über einen eigenen Hafen und eine umfangreiche Flotte. Um 1900 war der Alsensche Umschlag etwa gleich groß wie der im Itzehoer Hafen.

Der Schiffsverkehr auf der Stör war weitgehend auf Hamburg ausgerichtet. Es gab auch über die heimischen Gewässer hinausgehende Aktivitäten unternehmungslustiger Männer. So gründeten 1817 vier Itzehoer eine Walfanggesellschaft, der allerdings kein Erfolg beschieden war.

Auf der Stör verkehrten größtenteils kleinere Segelschiffe. Dampfschiffe setzten sich anfangs nur zögernd durch. Vorzugsweise diente die Störschiffahrt dem Gütertransport. 1840 setzte ein Konsortium von Itzehoer und Hamburger Kaufleuten ein in Schottland gekauftes Dampfschiff für den Personenverkehr zwischen beiden Städten ein. Fünf Jahre später war man pleite.

Die Eisenbahn bildete lange Zeit ebenso wenig eine ernsthafte Konkurrenz für die Störschiffahrt wie die neu gebauten Klinker-Chausseen. Erst in jüngerer Zeit hat der Lastwagen das Frachtschiff weitgehend abgelöst. Heute überwiegt auf der Stör die Sportschiffahrt.

Der Vortrag imponierte durch die Fülle des Mitgeteilten und mit einer reichhaltigen Illustration. Die Aufnahmen zeigten die Stör sowohl als geschäftigen Verkehrsweg wie als idyllischen Fluss, der viel von seinen Reizen bewahrt hat.

(Heinz Longerich)

Kulinarische Reise durch Schleswig-Holstein

„Essen heißt, Geschichten erzählen“, sagte die Journalistin und Sachbuchautorin Jutta Kürtz zu Beginn ihres Vortrags über die „Geschichte des Essens und Trinkens in Schleswig-Holstein“ - und das tat sie dann auch. Eineinhalb Stunden lang unterhielt sie die rund 50 Zuhörer im vollbesetzten Saal des Prinzesshofes mit historischen Rezepten und dazugehörigen „Döntjes“.

Für Jutta Kürtz sind Essen und Trinken nicht nur zentrale Bestandteile des Lebens, sondern auch wichtige Faktoren der Kommunikation. „Wir verbringen tausende von Stunden unseres Lebens damit und deshalb kann man heutzutage aus vielen Essgewohnheiten auf die Lebenssituation der Menschen aus früherer Zeit und aus verschiedenen Regionen schließen“, lautete die zentrale These der Kulturhistorikerin. Somit sei das Essen auch das Bindeglied zwischen den Generationen. Im Zusammenhang mit sozialen Schichten könnten Essen und Trinken allerdings auch als Schranke wirken, dann nämlich, wenn die betuchteren Menschen sich opulente Genüsse gönnten, das „niedere Gesinde“ aber mit den Resten vorlieb nehmen musste.

Über solche sozialkritische Untersuchungen hinaus stellte Jutta Kürtz auch ganz profane Fragen, wie etwa die: „Warum bereiten nur bestimmte Menschen (meist Mütter) ein Rezept auf eine bestimmte Weise zu, warum schmeckt dieses Rezept auch nur bestimmten Menschen (wie Söhnen) und warum schmeckt es nicht, wenn jemand anderes es kocht, etwa die Schwiegertochter?“

Die Referentin befragte die Zuhörer, ob sie denn an diesem Tag eher Cordon Bleu, Döner, chinesisch oder griechisch gegessen hätten oder ob es „Schnüsch“, Weinsuppe, Grünkohl oder Schweinerippe gegeben habe. Über diese Frage kam Jutta Kürtz dann auf die schleswig-holsteinischen Spezialitäten zu sprechen, die sie einzeln aufzählte und den zugehörigen Regionen zuordnete. So hat sie für alle Gegenden des Landes Eigenarten des Kochens herausgefunden für Angeln, Lübeck, Fehmarn, Dithmarschen, Eiderstedt, Marsch und Geest und die nordfriesischen Inseln.

Von Vorspeisen wie Aal-, Butter- oder Fliederbeersuppe, Breie oder Grützen ging ihre kulinarische Reise dann weiter über die Hauptgerichte á la Schweinebacke, Mehlbüddel, „Groten Hans“, „Wickelpoten“, „Kalbskopf“ oder „Mock Turtle“ bis hin zu Nachspeisen wie Störkringel,

Fettgebackenes sowie natürlich den oft alkoholischen Getränken wie Rumgrog, Pharisäer oder Teepunsch. Auch auf die verschiedenen Arten der Konservierung, der Tischordnung und -manieren sowie ausländische Einflüsse ging sie ein.

Am Ende des Vortrages blieben die Zuhörer in gespannter Erwartung sitzen, um noch viel mehr zu hören.

(Ludger Hinz)

Zeitkritik bei Wilhelm Busch

Er hatte es mit den „Patres“, der gute, alte Wilhelm Busch. Doch diese Qualifikation hätte er empört zurückgewiesen. Die Geistlichkeit ist vielmehr typisch für das, was er am meisten zu entlarven und zu bekämpfen suchte, nämlich die Verniedlichung und Verharmlosung menschlicher Fehler einerseits und der verlogenen Bürgerlichkeit andererseits. Die populärsten seiner Bildergeschichten haben alleamt einen solchen Hintergrund, „Max und Moritz“ und „Die fromme Helene“ eingeschlossen. Und die „Patres“? Im „Heiligen Antonius zu Padua“ und speziell in „Pater Filucius“ mischt Busch sich in den „Kulturkampf“ ein, der das letzte Drittel des vorigen Jahrhunderts durchzog: Der Papst als Repräsentant der römisch-katholischen Kirche und der preußische Staat in Gestalt des Kaisers und seines Kanzlers Bismarck rangen miteinander um den Vorrang in der Welt und auch um die Unabhängigkeit voneinander.

Diese hochinteressanten und keineswegs schon überstandenen Hintergrundspannungen erläuterte und belegte Pastor Hartwig Lohmann in seinen mit viel Beifall aufgenommenen Ausführungen im Rahmen der Vorträge des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg am 9. Februar 2000 im Kreismuseum.

Natürlich kam Wilhelm Busch selbst reichlich zu Wort, aber auch einige seiner bekannten und maßgeblichen Zeitgenossen wie z.B. Bismarck, August Bebel, Heinrich v. Treitschke und Paul de Lagarde. Wo Busch aufhörte, seine treffenden und oft berühmt gewordenen Verse einzusetzen, vollendete er seine kritischen Aussagen mit dem genialen Zeichenstift.

Für viele der Zuhörer waren das ganz neue Erkenntnisse. Sie belohnten den Vortragenden mit reichlichem Dank und werden ihm wohl am besten verstanden haben, wenn sie zu Hause wieder mal nach Wilhelm Busch greifen. Pastor Lohmann bezeichnete ihn als seinen „Amts-Onkel“, weil er familiär eng mit niedersächsischen Pastoren verbunden war und fügte als Schlussbemerkung noch hinzu, ein Pastor ohne Humor habe in seinen Augen keine intakte Theologie.

(Hartwig Lohmann, Hans Carstens)

Die alten Städte des Kreises Steinburg im Mittelalter

Im Anschluss an die Jahreshauptversammlung am 22.3.2000 referierte der Vorsitzende der Glückstädter Detlefsen-Gesellschaft, Dr. Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt, über mittelalterliche Stadtgründungen im Kreis Steinburg. Die konsequente Kolonisierung der Marsch, berichtete Lorenzen-Schmidt, habe im 14. Jahrhundert zu einem wahren Bauboom geführt: Mit insgesamt vier Stadtgründungen entwickelte sich der Kreis Steinburg innerhalb kurzer Zeit zur am dichtesten besiedelten Region Schleswig-Holsteins. Auftakt war die Verleihung der Stadtrechte an Itzehoe im Jahr 1238, es folgte 1282 mit Wilster eine nahe gelegene städtische Konkurrenz. Etwaige Einsprüche von Zuhörern aus Krempe blockte Lorenzen-Schmidt von vornherein ab: „Ein genaues Gründungsdatum ist nicht bekannt, die auf 1270 datierte Urkunde ist eine Fälschung. Ich gehe von einer Gründung um 1290 aus.“ Die Unsicherheiten bei der exakten Datierung, merkte der Fachmann schmunzelnd an, habe allerdings auch einen bis in die Neuzeit zu beobachtenden Nebeneffekt: „Die Kremper feiern in munterer Folge irgendwelche Jubiläen“.

Während Itzehoe, Wilster und Krempe durch Handel und Handwerk einen raschen Aufschwung erlebten, war der vierten mittelalterlichen Stadt im Kreis Steinburg weit weniger Glück beschieden. Nygenstad, etwas südlich vom heutigen Glückstadt gelegen, hätte eigentlich das Zeug zu einem florierenden Handelszentrum gehabt. Die Elbe als wichtigsten Verkehrsweg zeigte allerdings wenig Neigung, sich den ehrgeizigen Zielen der mittelalterlichen Stadtplaner zu beugen: Schon wenige Jahre nach ihrer Gründung musste die Stadt aufgrund von Verlagerungen des Elbstromes aufgegeben werden. Immerhin gab es nach Jahrhunderten der Vergessenheit eine späte Revanche. Die Überreste Nygenstads wurden ausgerechnet bei Deichbauarbeiten entdeckt. Heute liegt Nygenstad direkt unter dem neuen Elbdeich.

(Stefan Bartels)

Tönning hat eine Menge zu bieten

Es gibt Leute, die lassen, weil sie es eilig haben, an die Nordsee zu kommen, Tönning links liegen. Das ist ein unverzeihlicher Fehler. Das gemütliche 5000-Einwohner-Städtchen hat eine Menge Lohnenswerthes aufzuweisen. Davon überzeugten sich 150 Steinburger auf der traditionellen Halbtags-Studienfahrt des Heimatverbandes.

Mit den bewährten Reiseleitern Hans Carstens und Erwin Papke ging es vom Sammelplatz Itzehoe-Malzmüllerwiesen aus in drei Bussen durch das in frischen Frühlingsgrün prangende Dithmarschen



Mitglieder des Heimatverbandes in Tönning (Foto: Longerich)

zügig nach Norden. Am Zielort, nach stärkender Kaffeetafel, wurden in kleinen, von Stadtführern betreuten Gruppen Tönning's Sehenswürdigkeiten erkundet.

Daran ist die Stadt nicht gerade arm. Bemerkenswert unter anderem: Die St.-Laurentius-Kirche mit Tonnengewölbe und dem einstmals höchsten Turm in ganz Schleswig-Holstein. Der weite, architektonisch beachtliche Marktplatz mit dem Brunnen von 1613. Der idyllische Schlossgarten, allerdings seit 1735 ohne Schloss. Der malerische Hafen mit einer Reihe ausgesucht hübscher Bürgerhäuser. Das Packhaus von 1783, Erinnerung an vergangene Wirtschaftsblüte und in der Vorweihnachtszeit ein vielbestaunter „Adventskalender“.

Wovon lebt man in Tönning? Es gibt ein wenig Industrie, darunter ein SiHi-Werk, Handel und Gewerbe, Krabbenfischer und, nicht zuletzt maritim orientierte Dienstleistungen: Wasser- und Schifffahrtsamt mit dem Tonnenhof und das Nationalparkamt. Hoffnungen weckt der aufstrebende Tourismus. Derzeit hat der Bade- und Luftkurort 1200 Gästebetten und zählt ca. 90 000 Übernachtungen im Jahr.

Größter Besuchermagnet ist das vor knapp einem Jahr außen-deichs eröffnete „Multimar Wattforum“, das sich steigenden Zuspruchs erfreut. Es ist als „Erlebniszentrum“ angelegt und bietet auf 800 Quadratmetern eine Fülle von Informationen über den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer.

Was alles im Watt kreucht und fleucht, ist hier zu besichtigen: Groß-Aquarien zeigen Fische, Krebse, Muscheln und Quallen in ihrem natürlichen Element. Wer es genauer wissen will, dem stehen Unterwasserkamera und Mikroskop zur Verfügung.

Zusätzliche Unterrichtung brachte ein Vortrag über Bedeutung, Umfang, aber auch Probleme des 1985 begründeten Nationalparks. Später, um die niedersächsischen und hamburgischen (bei Neuwerk) Anteile erweitert, steht heute das gesamte deutsche Wattenmeer „unter höchstem Schutz“.

Gleichwohl, war zu erfahren, ist der Nationalpark „kein reines Naturschutzgebiet“, sondern dient u.a. auch der Erholung: „Der Mensch wird nicht ausgeklammert“. Die Belange des Tourismus abzuwägen, komme freilich einer „Gratwanderung“ gleich. Im übrigen schließt die von mehreren Seiten unterstützte, bis zum Jahresende noch der Stadt Tönning unterstehende Einrichtung im Tourismus-Angebot der Westküste eine Lücke: ein idealer Aufenthaltsort für Tage, an denen das Badewetter einmal nicht so ist, wie es sein sollte.

Die Steinburger Ausflügler hatten diesbezüglich allerdings keine Probleme. Die Sonne meinte es (fast schon zu) gut.

(Heinz Longerich)

Cuxhaven - attraktives Ziel direkt vor der Haustür

So nah und doch so fern... Die neue Brunsbütteler Fährverbindung über die Elbe hat die niedersächsische Hafenstadt Cuxhaven auch den Steinburgern glücklicherweise wieder näher gebracht. 160 Besucher erkundeten die maritimen Reize der anderen Elbseite und des beliebten Nordseeheilbades auf einer vom Heimatverband des Kreises initiierten Bustagesfahrt. Der von Hans Carstens organisierte und geleitete Ausflug führte vielen begeisterten Teilnehmern einmal mehr vor Augen, welche attraktiven Ziele eigentlich fast vor der Haustür liegen und – wie sich auf der Überfahrt mit der Fähre zeigte – mittlerweile von vielen Niedersachsen und Schleswig-Holsteinern auch per pedes und mit dem Fahrrad angesteuert werden.

Sandstrand, endloses Watt, Stadtpark, Kurbetrieb, Marineanlagen, Fischhallen, Hafenflair samt Anlegern für die ehemaligen Auswandererschiffe nach Übersee und die heute aktuellen großen Norwegenkreuzfahrer – die Ausflügler erkundeten mit einer Stadtrundfahrt die nähere Umgebung und erlebten eine weitläufige grüne Stadt, die alles bietet und sich dennoch ihren überschaubaren Rahmen bewahrt hat.

Cuxhaven (55.000 Einwohner) ist der größte deutsche Urlaubsort mit über drei Millionen Übernachtungen im Jahr: Es bietet Wald bis zum Wasser, „Sylter Wetter“ mit wegen des Windes nur selten lang anhaltenden Regenperioden und einen elf Kilometer langen Fußweg



Hans Carstens, 2. Vorsitzender des Heimatverbandes, mit Mitgliedern in Cuxhaven
(Foto: Knoop)

durchs Watt nach Hamburg (das ja bekanntlich auf der Insel Neuwerk beginnt).

300.000 Urlaubsgäste nutzen jährlich die vielfältigen Freizeit- und auch Sportmöglichkeiten im „nassen Dreieck“ zwischen Elbe, Weser und Nordsee, wo es wie Kurdirektor Hartmut Schormann glaubhaft versicherte, noch Übernachtung mit Frühstück für DM 25,- gibt. Er versuchte die Besucher aus dem nach Bayern zweitbeliebtesten deutschen Urlaubsland auch für die Vorzüge der niedersächsischen Küste zu begeistern – schließlich stehen die Schleswig-Holsteiner zusammen mit den Mecklenburgern als Urlaubsgäste in dieser Region an letzter Stelle in der Statistik.

Ein besonderes Erlebnis der Tagesfahrt, die der Heimatverband neben einem Halbtagesausflug traditionell jedes Jahr zu wechselnden Zielen durchführt, war die Besichtigung des Fort Kugelbake. Die Marinefestung wurde 1870 nach der Seeschlacht bei Helgoland auf Initiative des Generals Moltke an der Stelle einer früheren napoleonischen Befestigung errichtet und ist heute die letzte noch bestehende deutsche Anlage dieser Art. Das auf einer 3000 Quadratmeter großen Fläche in die Dünen gegrabene Bollwerk ist mit seinen drei Meter dicken Mauern und den aus 14 Millionen Ziegelsteinen errichteten fast mittelalterlich anmutenden Kreuzgewölben auch ein eindrucksvolles

Beispiel für die handwerkliche Backsteinbaukunst. 1969 zog der letzte Bewohner aus dem nach dem Krieg als Flüchtlingsunterkunft und Jugendherberge genutzten Fort aus, die Anlage wurde 1991 zur Besichtigung freigegeben.

Die Besucher erleben ein beklemmendes Beispiel für härteste Lebens- und Arbeitsbedingungen, die die Soldaten in dem extrem feuchten Gemäuer erdulden mussten, und können auch noch alte (entschärfte) Granaten, einen Scheinwerferstand und zwei Flakgeschütze besichtigen. Das Fort wird nun nach und nach restauriert und ist ein auch für Familien und Schulklassen empfehlenswerter Ausflugstipp! (Besichtigung nur mit Führung, Infos: 04721/408188).

In der Sommersaison finden im malerischen Innenhof diverse Kulturveranstaltungen unter freiem Himmel statt. Die Besichtigung kann durch einen Besuch im spannenden Cuxhavener Wrackmuseum ideal ergänzt werden – schließlich ist die Elbe vor Cuxhaven nicht nur die am meisten befahrene Wasserstraße der Welt. Vor der Stadt liegen auch 3000 Wracks auf dem Meeresgrund, und die Stadt kann sich somit auch als weltweit größter Schiffsfriedhof der Welt brüsten.

(Gabriele Knoop)

Vorträge im Winterhalbjahr 2000/2001

Alle Vorträge beginnen um 20.00 Uhr im Vortragssaal des Kreismuseums Prinzesshof, Itzehoe, Kirchenstr. 20.

Mittwoch den 11. Oktober 2000

Wilhelm Kunert stellt mit Mitgliedern der Itzehoer Speeldeel den plattdeutschen Heimatdichter Heinrich Hornig vor.

Mittwoch. den 8. November 2000

Professor Dr. Laage, Husum, Leiter der Theodor-Storm-Gesellschaft, spricht über Theodor Storm und rezitiert viele Texte aus seinem Werk.

Mittwoch. den 14. Februar 2001

Peter Kaminsky, Hohenaspe, spricht über Theodor Fontane und stellt sein Balladenwerk vor.

Mittwoch. den 14. März 2001

19.15 Uhr bis 20.00 Uhr Jahreshauptversammlung des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

1. Geschäftsbericht des 1. Vorsitzenden
2. Berichte aus den Arbeitsgemeinschaften
3. Kassenbericht
4. Entlastung des Vorstandes
5. Neuwahlen
 - a) einer / eines Kassenführers / Kassenführerin
 - b) einer Geschäftsstellenleiterin
 - c) einer / eines Beauftragten für die Vortragsveranstaltungen / Seminare
 - d) eines / einer Kassenprüfers / Kassenprüferin

6. Anträge

7. Verschiedenes

Anträge von Mitgliedern zur Tagesordnung bitten wir bis zum 1. März 2001 schriftlich beim Vorstand einzureichen.

Im Anschluss — ab ca. 20.00 Uhr — wird Herr Gerd Engel einen Dia-Vortrag über das Thema „Tropendurst und Arktishunger“ halten. Er gibt einen Bericht über seine letzte Katamaranfahrt im Atlantik in den „brüllenden 40er Breiten“.

Buchbesprechungen

Flüchtlinge in Schleswig-Holstein nach 1945. Zwischen Ausgrenzung und Integration.

Hrsg. von Tobias Herrmann und Karl Heinrich Pohl. Gütersloh: Verlag für Regionalgeschichte, 1999. 160 Seiten. Kart. DM 24.80.

Den Zeitzeugen ist es in Erinnerung geblieben und den Jüngeren aus dem Geschichtsunterricht bekannt. Mithin der größte Teil der Flüchtlinge aus den deutschen Ostgebieten gelangte 1944/45 auf dem Landwege, vor allem aber mit Hilfe der deutschen Marine über die Ostsee in das noch besetzte Dänemark und nach Schleswig-Holstein. Während der unmittelbaren Nachkriegszeit kam es zu einer ausgedehnten Abwanderung nach Süden in die von den Westalliierten Streitkräften besetzten Zonen. Der Sammelband, publizistische Folge eines erziehungswissenschaftlichen Hauptseminars der Universität Kiel mit dem Thema „Flüchtlinge in Schleswig-Holstein nach 1945“ (Wintersemester 1996/97), widmet sich dem Integrationsprozeß, seinen Erfolgen und seinen Problemen, die sich aus der Konfrontation der einheimischen Bewohner mit den hinzugekommenen Fremden ergeben. In sechs Beiträgen stellen die Verfasser Fallbeispiele aus verschiedenen Regionen vor, ausgerichtet nach unterschiedlichen Aspekten: Schülerleben - Sandkrug-Schule (Eckernförde); Flüchtlingslager - Moltkestein (Rendsburg); Dorfleben (Hattstedt); Industrie - Bekleidungswerk Liening (Kappeln); Kleinstadtleben (Brunsbüttel); Friedhofskultur (Friedhof Eichhof). Eine informative Auswahlbibliographie schließt den Band ab.

rt

Johann Heinrich Voß (1751-1826). Beiträge zum Eutiner Symposium im Oktober 1994.

Eutiner Forschungen Bd. 5. Hrsg. von Frank Baudach und Günter Häntzschel. Eutin: Eutiner Landesbibliothek / Struve's Buchdruckerei und Verlag, 1997. 380 Seiten. Kart. DM 48.00.

Der vorliegende Sammelband gehört zu den wenigen Publikationen, die in den letzten Jahrzehnten zur Literatur in Schleswig-Holstein und besonders zum literarischen Leben des 18. Jahrhunderts erschienen sind. Er handelt von dem gebürtigen Mecklenburger J.H. Voß (1751-1826), dem studierten Theologen und Philologen, Mitbegründer des „Göttinger Hainbundes“ und Nachfolger Boies in der Redaktion des „Göttinger Musenalmanachs“ (1776-80) und des Eutiner Bürgers und Rektors (1782-1802). Seine Bedeutung gründet sich vor allem auf die Übersetzungen von Homer, Virgil, Ovid, Horaz und Shakespeare und die theoretische Grundlegung des deutschen Klassizismus. Der Sammelband bietet die 21 Vorträge an, die anlässlich eines Voß-Symposiums 1994 in der Eutiner Landesbibliothek gehalten wurden.

Die thematischen Aspekte sind vielfältig und berühren wesentlichen Umstände seiner Biographie und seines literarisch-philologischen Tuns im Kontext der Aufklärung. Es geht um die Erläuterung von familiären Umständen und problematischen freundschaftlichen Zusammenhängen z.B. zu F.L. Graf zu Stolberg, um seine Positionierung im Diskurs der Aufklärung, die literarischen Leistungen der Idyllen, die philologischen der Shakespeare-Übertragung, die redaktionellen der Almanach-Betreuung und um die Sichtung der Vossiana in der Bayerischen Staatsbibliothek sowie in der Lehrerbibliothek des Görres-Gymnasiums in Düsseldorf. Ein sorgfältig zusammengestelltes Personen- und Werkregister erschließt den informativen Sammelband.

rt

1848-1998: 150 Jahre Deutsche Revolution - 150 Years of German Revolution.

Friedrich Hedde - Schleswig-Holsteiner in USA. Hrsg. von Heinz-Werner Arens und Joachim Reppmann. Schriften zur schleswig-holsteinischen Amerikaauswanderung. Wyk: Verlag für Amerikanistik / Davenport: Hesperian Press, 1999. 109 Seiten und 18 Abb. Zweisprachig. DM 22.00.

Mit dem zweisprachig eingerichteten Band wird die Beteiligung Schleswig-Holsteiner Bürger an der 1848er Revolution und ihre Rolle als politische Flüchtlinge, die sog. 'Forty-Eighters', beim demokratischen Aufbau der USA gewürdigt. Unter den über fünftausend Emigranten, Europa unmittelbar nach der gescheiterten Revolution und in den 1850er Jahren verlassend, befindet sich auch der gebürtige Rendsburger Friedrich August Peter Hedde, Jurist und Republikaner, republikanischer Abgeordneter der Landesversammlung und Mitgründer des Kieler Turnerbundes, kurzfristig Leiter des Kieler Correspondence Blattes. In den nachrevolutionären Jahren weicht er der dänischen Verwaltung aus und geht 1854 nach Amerika. Diesem Mann, seinen politischen und siedlungsgeschichtlichen Aktivitäten im Kontext der deutschen Immigration gehen die vier Aufsätze zu Friedrich Hedde nach (Joachim Reppmann und William Roba), zu dessen gescheiterter juristischer Verteidigung des politisch angeklagten Döhnsdorfer Lehrers Marcus Mester (Hans-Peter Müller), eingebettet in die Kontextinformationen zur kulturhistorischen Beziehung Schleswig-Holstein / Minnesota (USA), zur zeitgeschichtlichen der Revolutionsjahre durch die beiden Herausgeber, den Präsidenten des schleswig-holsteinischen Landtages Heinz-Werner Arens und den Historiker Joachim Reppmann (Flensburg/Northfield), die auch als Herausgeber verantwortlich zeichnen. rt

Joachim Reppmann: "Freedom, Education and Well-being for All". Forty-Eighters from Schleswig-Holstein in the USA 1847-1860.

Schriften zur schleswig-holsteinischen Amerikaauswanderung. Wyk: Verlag für Amerikanistik / Davenport: Hesperian Press, 1999. 284 Seiten. Geb. \$ 24.00.

Der Verfasser, Historiker am College von Northfield (Minnesota, USA) gehört zu denjenigen Wissenschaftlern, die sich mit großem Engagement der wissenschaftlichen Auseinandersetzung und Dokumentation Schleswig-Holsteiner Auswanderung nach Amerika gewidmet haben. Dabei steht im Zentrum dieser Bemühungen die Migration vor allem in die Region am Oberlauf des Mississippi, in den heutigen Staat Iowa. In dem Buch, ursprünglich als Dissertation an der Universität Kiel eingereicht, entwirft Reppmann das historisch-politische und kulturgeschichtliche Panorama der Emigration aus Europa und der Immigration in die USA und beschreibt die zahlreichen Facetten der deutsch-amerikanischen Kulturentwicklung im Rahmen der amerikanischen Gesellschaftsentwicklung. Das geschieht in fünf Kapiteln. Nach einer Einführung in die Forschungsproblematik und ihren Gegenstand, geht das zweite Kapitel auf die landesgeschichtlichen Verhältnisse in Schleswig-Holstein vor der 1848er Revolution ein. Im folgenden Abschnitt werden die Migration der politischen Flüchtlinge und die Leistung dieser sog. 'Forty-Eighter' für die deutschsprachige Kultur und die amerikanische Gesellschaft beschrieben. In den beiden sich anschließenden Kapiteln geht Reppmann auf die Fragen von Erwartungshaltung der Zuwanderer und der bereits ansässigen Bürger ein, auf die damit verbundenen Probleme von Staatsbürgerschaft, Integration und Assimilation im Mittleren Westen der USA. Ein umfangreicher und materiell ergiebiger Anmerkungsapparat und eine sorgfältig erstellte Literaturliste zum Forschungsgegenstand machen diesen Band zu einem wichtigen Beitrag der Wanderungsforschung. rt

Don Heinrich Tolzmann: The German-American Experience.

Amherst, New York: Humanity Books / Prometheus Books. 463 Seiten. Kart. \$ 24.95. Der Verfasser, Kurator der „German-Americana Collection“ und Direktor der „German-American Studies Program“ an der Universität von Cincinnati, ist einer der führenden Wissenschaftler auf dem Feld der Erforschung deutsch-amerikanischer Kultur in ihrer

Wechselwirkung zwischen deutscher Herkunfts- und amerikanischer Zielkultur. Nach zahlreichen Aufsätzen und Büchern zu diesem Thema liegt jetzt eine Geschichte dazu vor, mit der die Wanderungsgeschichte, der Integrations- und Assimilationsprozeß, der Einfluß dieser Ethnogruppe auf die multikulturelle amerikanische Gesellschaft vom Beginn im 17. Jahrhundert bis in die Gegenwart detailliert dargestellt werden.

In fünfzehn historisch-chronologisch eingerichteten Kapiteln folgt die Darstellung den markanten Zäsuren amerikanischer Geschichte: von „The Age of Discovery“, den ersten deutschen Siedlern, der frühen Immigration und Ansiedlung über die amerikanische Revolution bis zum Bürgerkrieg, dem Ersten Weltkrieg, die Zwischenkriegszeit bis zum Zweiten Weltkrieg und dem Ende des 20. Jahrhunderts. Anregend sind nicht nur die ausgiebige historische Dokumentation, sondern vor allem diejenigen Kapitel, mit denen Zuwanderergeschichte in ihren synchronen Prozessen der kulturellen Selbsterhaltung, der Gefährdung und Relativierung von Identität an Beispielen der facettenreichen Besiedlungsgeschichte, des Kulturkontaktes, des Einflusses historisch einschneidender Ereignisse und bedeutender Persönlichkeiten aus Politik wie Kultur und der Problematik ethnokulturellen Selbstverständnisses beobachtet wird, unter sich wandelnden innen- wie außenpolitischen Konditionen.

Daß manches in der Darstellung vom Standpunkt aktueller Geschichtsschreibung mehr Differenzierung verlangte, einiges hinsichtlich der ethnokulturellen Selbständigkeit zu euphemistisch ausfällt, kann der wohlwollende Rezensent der guten Absicht des für die deutschsprachige Kultur in den USA engagierten Verfassers zuschreiben. Das üppige Material des umfangreichen Dokumentationsanhangs ist zu loben, doch die Literaturhinweise fallen zu spärlich aus und lassen Lücken erkennen. Sachliche Mängel und teilweises Fehlen des Anschlusses an den aktuellen Stand der Forschung - wie z.B. in den Ausführungen zur 1848er Revolution und zum Autor Charles Sealsfield -, hätten vermieden werden können. Insgesamt aber handelt es sich um eine imponierende Darstellung, die das komplexe Material in überschaubarer und informativer Weise zusammenfaßt. rt

Rudolf Luther: Blau oder Braun ? Der Volksbund für das Deutschtum im Ausland (VDA) im NS-Staat 1933-1937.

Neumünster: Wachholtz, 1999. 150 Seiten. Kart. DM 35.00.

Der Text folgt dem der Magisterarbeit, die der Verfasser, studierter Volkswirtschaftler, 1997 am Historischen Seminar der Universität Kiel vorgelegt hat. Das Thema ist insofern brisant, weil es sich dem bis in die Gegenwart diskutierten Zusammenhang von deutschen Minderheiten, ethnopolitischen Vorstellungen im In- und Ausland, dem Konflikt von nationalstaatlichem Anspruch und kulturellem Identitätsanspruch deutscher Volksgruppen widmet, vor dem Hintergrund der innenpolitischen Einflußnahme im andern Land durch entsprechend engagierte Vereinigungen wie z.B. durch den VDA (Verein für das Deutschtum im Ausland) und die deutsche nationalkulturelle Außenpolitik. Es wird jedoch nicht das gesamte Problempanorama behandelt, sondern der Verfasser konzentriert sich auf die Zeit von 1933-37, während der der VDA, nunmehr unter der Bezeichnung „Volksbund“ und der Leitung von Hans Steinacher, sich im diffusen Raum von institutioneller Eigenständigkeit und Vereinnahmung durch den NS-Staat und seiner Volkstumspolitik bewegt.

Die Lektüre stellt den Leser nicht unbedingt zufrieden. Um sich eines solchen komplexen Zusammenhangs zu nähern, bedarf es eines äußerst sorgfältigen methodischen, begrifflichen Vorgehens und einer umfassenden Berücksichtigung der Forschung zum Komplex von Nationalsozialismus und Volkstumspolitik. Das ist bedauerlicherweise nur in Ansätzen geschehen, wenn u.a. die Begrifflichkeit der Zeit und dann der NS-Terminologie ohne ideologiekritische Reflexion und teilweise synonym verwendet werden. Das Buch bietet eine Fülle von Informationen, die aufklärend sind, hat aber deutliche Schwächen im gedanklich-methodischen Ansatz. Wer sich mit dem Thema zukünftig

beschäftigt, sollte das Buch lesen, aber die internationale Forschung und ihren kritischen Diskurs nicht übersehen.

Christoph Pan und Beate Sibylle Pfeil: Die Volksgruppen in Europa.

Ein Handbuch. Ethnos Bd. 56. Wien: Braumüller, 2000. 302 Seiten. Kart. DM 66.00.

Im Programm des Braumüller-Verlages, bekannt für sein verlegerisches Engagement zugunsten der ethno-kulturellen Forschung, wird diese Neuerscheinung angeboten, mit dem anspruchsvollen Untertitel, ein 'Handbuch' zu sein. Der recht allgemein gehaltene Buchtitel sagt zu wenig aus über das eigentliche Anliegen der Publikation. Es geht nicht um eine politisch-historische und kulturgeschichtliche Darstellung der Volksgruppen. Der Band leistet die nützliche Dokumentation der bevölkerungsgeographischen, demographischen und rechtlichen Verhältnisse der Volksgruppen in Europa, dabei bedauerlicherweise die diffuse Begrifflichkeit 'Volksgruppen, Minderheiten, Ethnien, Minoritäten, Nationalitäten' usw. nicht ansprechend und sorgfältig definierend.

Nach einer Einführung in die grundsätzlichen Probleme, die mit einer kulturell spezifisch geprägten Minderheit im mehrheitlich kulturell anders bestimmten Nationalstaat verbunden sind, folgen vier Informationsteile. Mit Tabellen und graphischen Darstellungen arrangiert der erste Teil die ethnischen Minderheitengruppierungen in ihrem Kontext von nationalstaatlicher Zugehörigkeit, Demographie und sprachlichen Umständen. Im folgenden Teil erläutern Diagramme und kartographische Darstellungen die demographischen Verhältnisse und die geographische Lage der Volksgruppen in 36 europäischen Staaten, alphabetisch geordnet von Albanien bis Weißrußland. In einem relativ kurzen Folgekapitel werden anschließend die Situation des europäischen Minderheitenschutzes und die Autonomievarianten der kulturellen Selbstbestimmung erläutert, ergänzt durch Erläuterungen zum Zusammenhang von Heimatanspruch und politischen Möglichkeiten der Selbstorganisation. In den Anhang sind wesentliche Dokumente der europäischen Bemühungen um geregelten Minderheitenschutz im Wortlaut aufgenommen worden. Eine Bibliographie, der im Vorspann ein Hinweis auf die Auswahlkriterien fehlt, informiert über wichtige Publikationen zum Thema. In einer schließenden Wertung kann gesagt werden, daß der Band in nützlicher Weise die bereits vorliegenden Publikationen ergänzt, ohne allerdings eine unentbehrliche Neuorientierung anzubieten.

Pegasus am Ostseestrand. Zwischen Trave, Oder, Küste & Seenplatte.

Literatur & Literaturgeschichte in Mecklenburg-Vorpommern. Hrsg. von Gunnar Müller-Waldeck. Rostock: Konrad Reich, 1999. 432 Seiten. Geb. DM 38.00.

Der Herausgeber und seine Autoren versuchen den Drahtseilakt, Kriterien seriöser Literaturgeschichtsschreibung - ohne darüber zu sprechen - auf eine regionalliterarische Literaturszene - in problematischer Begrenzung - simplifiziert zu übertragen, möglichst das gesamte Autorenpanorama komplett erfassen zu wollen - wegen der Wichtigkeit -, dabei nicht zu fachspezifisch zu werden, weil man sich - die komplexen Zusammenhänge popularisierend - an ein Laienpublikum der „Schülerinnen und Schüler des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Reisenden, Touristen und Liebhaber dieses Landstrichs“ wendet. Dieses sich selbst verordnete Dilemma der Verfasser machen die anbiedernde Einleitung und ein Register mit knapp fünfhundert Namensnennungen augenfällig: alles zu wollen und jedem Leseranspruch gerecht zu werden.

Es soll kein Zweifel daran gelassen werden, daß dieses Buch, im gewichtigen Lexikonformat, eine zu begrüßende Leistung ist. Literatur ist Geschichte und Literaturgeschichten vermitteln Literatur in ihren historischen Zusammenhängen einer breiten Öffentlichkeit und der fachspezifischen der wissenschaftlichen Literaturgeschichtsschreibung. Um eine solche Bilanzierung von Literaturentwicklung bemühen sich die sieben beteiligten Verfasser, Literaturwissenschaftler und Schriftsteller, wenn sie auch für den Laien in lesbarer Form die literarische Entwicklung im Raum Mecklenburg-Vorpommern beschreiben und im zweiten Teil durch ein 'Lesebuch' signifikanter Text ergänzen. Der Bogen

spannt sich vom Mittelalter bis in die Gegenwart, verbindet Namensnennungen, biographische Umstände, Inhaltsangaben und knappe Erläuterungen mit kulturgeschichtlicher und historisch-politischer Einordnung, letztere für die politisch brisanten Jahre vor dem Zweiten Weltkrieg und der DDR-Zeit mit freundlicher Zurückhaltung. Die Literaturhinweise im Anhang sowie die auflistende Zueinanderordnung von Ortschaften und Autoren als „Literaturführer“ sind sinnvolle Ergänzungen. Das drucktechnisch, buchbinderisch und verlegerisch hervorragend betreute Buch sollte in viele Leserhände gelangen, hätte es aber leichter gehabt, wenn man nur konsequent dem Popularisierungskonzept gefolgt wäre, weniger Autoren gewählt und das 'name-dropping' gebremst. Daß sich der Herausgeber als Person der Literaturgeschichte ins Buch aufnehmen läßt, sollte man grundsätzlich vermeiden. Und so kann man die rhetorische Annahme aus den Vorbemerkungen zum „Ziel“ der Textauswahl und den denkbaren Rückfragen der Leser auf das Buch erweitern: Fragen kommen tatsächlich auf.

Prolegomena zur Kultur- und Literaturgeschichte des Magdeburger Raumes.

Forschungen zur Kultur- und Literaturgeschichte Sachsen-Anhalts Bd. 1. Hrsg. von Gunter Schandera und Michael Schilling. Magdeburg: Scriptor Verlag, 1999. 284 Seiten. Kart. DM 48. 00.

Um es gleich vorweg mitzuteilen: Wer sich mit Fragen der regionalen kulturgeschichtlichen, besonders der literarhistorischen Entwicklung beschäftigen will, dem sei dieser Sammelband empfohlen, der die Texte einer Vortragsreihe des Instituts für Germanistik an der Universität Magdeburg von 1995 bis 1998 anbietet. Es mag sein, daß dem Leser bei der Durchsicht des Inhaltsverzeichnisses die Themen zu spezifisch erscheinen und die Frage provozieren, welchen Gewinn habe er von solchen Informationen für die grundsätzliche Fragestellung letztlich habe. Solche berechnete Erkundung ist leicht zu beantworten. Die beiden Herausgeber leisten dies in kenntnisreicher Weise in ihrem Vorwort, in dem sie auf die Zielvorstellung dieser „Prolegomena“ für die kommende Forschung im Raum von Magdeburg und dem weiteren Sachsen-Anhalt hinweisen, die bis 1989 andauernden politisch-historischen Blockaden erwähnen, die kulturelle Substanz des angesprochenen Raumes, ihre wissenschaftliche und publizistische Erfassung im Zusammenhang mit philologischen Desiderata und dem Identitätsanspruch der regionalen Bewohner skizzieren, den wissenschaftlichen Nachholbedarf erläutern.

Diese plausiblen Begründungen werden von dem ersten Beitrag der renommierten Germanistin Renate von Heydebrand flankiert, die in ihrem Beitrag die „Erforschung regionaler Literatur - heute?“ die kulturgeschichtlichen und philologischen Argumente programmatisch zuschärft. Die sich anschließenden elf Essays behandeln Sachverhalte unterschiedlicher Thematik wie u.a. 'Dil Ulenspiegel', die Magdeburger zeitgeschichtliche Verspublizistik (1551/1631), Otto von Guericke's Vakuumversuche, das literarische Leben in Magdeburg um 1800, den Autor Karl Immermann. Die Beiträge verstehen sich als Modellanalysen an, die sachliche Information mit methodologischen Reflexionen verbinden. Ein Personenregister schließt diesen verlegerisch sorgfältig betreuten Band ab.

Roberto Simanowski: Die Verwaltung des Abenteuers. Massenkultur um 1800 am Beispiel Christian August Vulpius.

Palaestra 302. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1998. 403 Seiten. DM 98.00.

Der Akzent, den der Titel des Buches mit 'literarischer Verwaltung' und 'Massenkultur' setzt, impliziert nur scheinbar eine negative Wertung, benennt jedoch spezifische Umstände der um die Jahrhundertwende von 1800 sich entfaltenden breiten Lesekultur und massenhaften Buchproduktion. Der Aufklärungsanspruch zugunsten der Mündigkeit eines jeden Bürgers und seiner intellektuellen Entfaltung durchs Buch führt - trotz des zeitgenössisch kritischen Diskurses über die sog. 'Lese-wut' - zur Entwicklung der Lesekultur, die noch heute die literaturgesellschaftlichen Bedingungen bestimmen. So

wie der Itzehoeer Schriftsteller Johann Gottwerth Müller und eine rapide wachsende Zahl von Unterhaltungsschriftstellern sich auf dem expandierenden Buchmarkt etablieren, die Erwartungshaltung der Durchschnittsleser mit gängigen Themen und Genres bedienen, so bemüht sich auch Christian August Vulpius (1762 - 1827) - ab 1790 Theater- und Bibliothekssekretär in Weimar, 1806 Schwager Goethes - vor allem mit seinen Räuber- und Schauerromanen überaus erfolgreich um die Gunst der Unterhaltung suchenden Leser. Das vorliegende Buch widmet sich in einer fachwissenschaftlich fundierten Untersuchung diesem Schriftsteller im Kontext des literarästhetischen Theoriediskurses der Zeit und der literarkulturellen Entwicklung um 1800. Das Vorgehen wird in einem ersten Abschnitt zu Trivilliteraturforschung und daraus entwickelten Fragestellung der Studie entfaltet, ergänzt durch die Beschreibung und Reflexion des Kontextes von Aufklärungsphilosophie, Buchfunktion, Leseentwicklung und Lesererwartung. Erst nach diesen gründlichen Vorüberlegungen wendet sich der Verfasser dem Autor als Schriftsteller und Bürger zu, um dann im letzten Abschnitt die Romane, ihre Struktur und Unterhaltungs- wie Sozialisierungsfunktion zu analysieren. Ein Literaturverzeichnis der Quellen und wissenschaftlichen Literatur schließt die subtile und überaus informative Untersuchung ab. rt

Herbert Karting: Segel von der Eider. Die Geschichte der Schöning-Werft in Friedrichstadt (später Burg/Dithmarschen) und der dort gebauten Schiffe.

Bremen: H.M. Hauschild, 1995. 204 Seiten mit über 250 Abb. Efallinleinen mit farbigem Schutzumschlag. DM 78.00.

Der Verfasser Herbert Karting aus Itzehoe ist fraglos einer der bedeutendsten Schifffahrtshistoriker der Gegenwart. Und seine Bücher gehören zu denjenigen Publikationen, die auch der Laie zur Hand nimmt, weil sie, verlegerisch hervorragend betreut, angesichts des kostenorientierten Niedergangs der Buchkunst und der damit zusammenhängenden Massenproduktion von Büchern tatsächliche Buchkunst repräsentieren. Der anzuzeigende Band gehört in die große Reihe der Veröffentlichungen des Verfassers. Es geht um die Geschichte einer kleineren Werft mit ihrem Schiffsbauprogramm in Friedrichstadt (1893-1912), gelegen an der Eidermündung (Nordsee), ihrem Niedergang am Kaiser-Wilhelm-Kanal (gegr. 1913) und der Auflösung des Unternehmens, das bis 1993 noch die Küstenschifffahrt betrieb. Mit faszinierender Akribie beschreibt der Verfasser das gesamte Bauprogramm des Familienbetriebes. Diese Darstellung macht den Hauptteil des Buches aus. Nach einer Einführung in die Tradition des Schiffsbaus in Friedrichstadt werden in chronologischer Reihenfolge die 22 Schiffe der Werft vorgestellt, von der Eiderschnigge „AMANDA“ (1900) bis zum Jachtschoner „IRENE SCHÖNING“ (1921/24), die verschiedenen Schiffstypen vor allem der damaligen Küstenschifffahrt dokumentierend: Galeaß, Jachtgaleaß, Besanewer, Klipperschoner, Jachtschoner, Dreimast-Jachtschoner, Fischkutter. Und diese Vorstellung erfolgt mit allen Mitteln der historisch zuverlässigen und technisch instruktiven Professionalität, die dafür zur Verfügung stehen: mit der Wiedergabe alter Fotografien, Konstruktionszeichnungen, Briefen und Zeitungsausschnitten. Dadurch entsteht ein Buch für den fachlich Interessierten, aber durch die kontinuierliche Einbettung in den zeitgeschichtlichen und regionalkulturellen Kontext schreibt Herbert Karting auch ein Stück Regionalgeschichte. Dafür wird ihm der Leser dankbar sein, aber auch dafür, daß in Zusammenarbeit von Verfasser und Verlag ein auch technisch brillant gemachtes Buch entstanden ist. rt

Herbert Karting: Von Altona nach Übersee. Band. 1. Schiffbaumeister Ernst Dreyer und Altonas Segelschifffahrt im 19. Jahrhundert.

240 Seiten mit 152 Abb. Efallinleinen mit farbigem Schutzumschlag. DM 98.00; Band 2. Die Schiffe der Dreyer-Werft. 320 Seiten mit 269 Abb. Efallinleinen mit farbigem Schutzumschlag. DM 98.00.

Was über die verlegerische Sorgfalt, drucktechnische Brillanz, Layout und über Materialvielfalt zu Herbert Kartings Band „Segel von der Eider“ (s.o.) gesagt worden ist, gilt auch für diese zweibändige Darstellung der Werftgeschichte des Altonaer Unternehmens. Der erste Band beschreibt in zwei Teilen die Geschichte Altonas als Hafen- und Werftenstadt und die Entwicklung der Dreyer-Werft von 1840 bis 1896. Mit dem ersten Kapitel gelingt dem Verfasser eine hochinteressante stadtgeschichtliche Erläuterung der historisch-politischen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Hafenstadt. Vor diesem Hintergrund folgt eine zusammenfassende Darstellung der Werftentwicklung, die auch auf die von Dreyer übernommene Werft von Beenck berücksichtigt, und der Reedereientwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Unternehmens J.C.D. Dreyer. Daran schließt sich die Geschichte der Dreyerwerft an. In chronologischer Reihenfolge werden die Schiffsbauten vorgestellt, die in schneller Folge bereits 1861 zum 50. Neubau und 1869 zum 100. Stapellauf führen. Geht der Text exemplarisch vor, so bietet der Anhang das komplette Programm der Neubauten von Ernst Dreyer und C.C.A. Dreyer.

Der zweite Band ist den Hamburgern Schiffsreedereien gewidmet, für die Ernst Dreyer Neubauten lieferte. Darunter finden sich so klangvolle Namen wie C. Woermann, J.C. Godeffroy & Sohn, die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktiengesellschaft (HAPAG) und die Hamburg-Brasilianische Packetschiffahrt-Gesellschaft. Nach diesen reedereigeschichtlichen Ausführungen folgt eine ausführliche Beschreibung dieser Schiffe von der Dreyer-Werft, der Frachtsegler, Fischersmacks und Lotsenfahrzeuge. Ein Namenindex für beide Bände bildet den Abschluß. Der Rezensent kann es mit Überzeugung sagen: ein großes Lob dem Autor und dem Verlag. rt

Frauengeschichte - Frauengeschichten im Kreis Steinburg.

Dokumentation V. Hrsg. von Elke Dammann, Helga Thode und Jutta Ohl. [Itzehoe,] 1999/2000. 251 Seiten. Brosch.

Selbst mit dem fünften Band der Dokumentationsreihe zur Rolle der Frau in der Geschichte des Kreises Steinburg wird auch der noch so wohlgesonnene Leser nicht recht froh. Die Kriterien der Materialauswahl und dessen Zusammenstellung bleiben weiterhin unklar, die Themen und Materialien eher Resultat zufälliger Suche, sieht man einmal vom Primat des 'Frauseins' und der regionalen Bindung ab. Der Reigen vorgestellter Damen sowie Themen mit weiblichem Bezug ist bunt. Er verbindet ohne kritische Orientierung Nachrichten zur Kreispräsidentin Annemarie Degkwitz, der Etatsrätin Doos, Anna Seghers u.a. mit Hinweisen auf Künstlerinnen im Kreisgebiet, die Trachten der Wilstermarsch und „Erziehungsideale und weibliche Lebensrealität“, „Frauenarbeit im Fayencen-Bild“ und weiblichen Opfern des Aberglaubens. Es werden viele Informationen angeboten, aus verschiedenen Quellen relativ beliebig ausgewählt, in unterschiedlicher Textgestalt und Perspektive zumeist aus bereits Publiziertem übernommen, kaum redigiert, - ein Kaleidoskop des Unverbindlichen. Ob das den begreifbaren Zielen der drei Herausgeberinnen wirklich nützt, wenn man auf diese Weise allzu atemlos hinter dem Zeitgeist herläuft, das mag der Leser entscheiden. rt

Hans Walter Scheel: Ein Fachbetrieb geht in die 3. Generation.

Firmen-Chronik für Freunde unseres Hauses. Gesammelt und geschrieben für das Jahr 2000. 55 Seiten mit zahlreichen Abb. Brosch. Privatdruck.

Eine Firmenchronik, wenn diese vom Besitzer des Unternehmens verfaßt und publiziert worden ist, ist immer Werbung und zugleich Information über die Wirtschaftsgeschichte einer Region. Gerade letzteres leistet diese interessante Broschüre. Sorgfältig gedruckt, professionell im Layout und übersichtlich thematisch gegliedert, wird die Geschichte des Unternehmens von der Gründung als „Kunstschlosser-Betrieb“ 1894 bis in die Gegenwart der „Helmuth Scheel KG Haustechnik“ skizziert. Besonders hingewiesen sei auf die Zusammenarbeit Helmut Scheels mit dem Architekten Fritz Höger, der das Mahnmahl für

die Opfer des Nationalsozialismus und den neuen Betriebsbau des Unternehmens in Sude entworfen hat, und auf die zahlreichen Fotos, mit denen Teile der Scheelschen Sammlung von Kunstschlosserleistungen dokumentiert werden. rt

Lyrische Reihe ediTion bauwagen

25524 Itzehoe, Karolingerstraße 67. Die Reihe wird von Theo Breuer (Herausgabe und Layout) und Karl-Friedrich Hacker (künstlerische Gestaltung und Verlag) betreut. Bisher erschienen:

Momentmale (im März 1999), Gedichte von Theo Breuer mit Linoldruckgrafiken von Karl-Friedrich Hacker, 27 nummerierte und signierte Exemplare.

Selvagismo (im Mai 2000), 5 Lang-Gedichte und eine alltäglich-erotische Geschichte vielfarbig auf verschiedenen Papieren gedruckt, 10 erosignale Linolschnitte von Karl-Friedrich Hacker, 34 nummerierte Exemplare, japanische Fadenheftung.

Wörter sind Wind in Wolken (im August 2000), handgeschriebene lyrische Anthologie mit Gedichten von Hans Bender, Bert Brune, Theo Breuer, Frieder Döring, Walter H. Fritz, Aldona Gustas, Joachim G. Hammer (AU), Gunter Kunert, Axel Kutsch, Siggi Liersch, Frank Milautzcki, Norbert Scheuer, Andreas Noga, Ursula Sachau, Heike Smets, Norbert Sternmut, Günter Vallaster (AU), Guido Vermeulen (B), Peter Will; originale Linolschnitte von Karl-Friedrich Hacker und Bernd Reichert (B), bleigesetzte Textcollagen von Hendrik Liersch; 37 nummerierte Exemplare.

Hinter den Schläfen (im Oktober 2000), Gedichte und Fotografien von Andreas Noga, mehrfarbige Linoldruckgrafiken von Karl-Friedrich Hacker.

2001 sind neben einer weiteren handgeschriebenen Anthologie Einzelbände von Heike Smets und Frank Milautzcki vorgesehen.

Die ediTion bauwagen gibt seit Oktober 1998 monatlich das Künstlerjournal el mail Tao, mit Originalarbeiten in Kleinserien, von internationalen Künstlern heraus und hat damit den Namen Itzehoes über Ländergrenzen hinweg bekannt gemacht. Von Künstlern geschaffen, für Kenner die sich am handgearbeiteten Buch erfreuen können.

CD „Musik aus der Brokstedter Kirche“. Wäre es nicht ein schönes Kompliment an die Erbauer und die Behüter der Brokstedter Kirche, ein musikalischer Zeugnis ihrer wunderbaren und vielgepriesenen Akustik auf einem Tonträger zu „verewigen“? Ein solches Klangbild würde die außen wie innen harmonischen Proportionen der neugotischen Kirche treffend widerspiegeln. Und wer sich aus diesen oder anderen Gründen mit ihr verbunden fühlt, könnte dieses Klangbild mit nach Hause nehmen oder es sich bringen lassen! Genau das war der Grund, eine CD mit dem Titel „Musik aus unserer Kirche“ zu produzieren. Der Anlass: ihr hundertster Geburtstag am 18. Oktober 2000.

„Wie unsere Kirche selbst, so sollte auch die Musik, die aus ihr heraus in die Welt hinaus klingt, etwas Besonderes, etwas Warmes, Harmonisches und etwas, Hausgemachtes sein. Kein professioneller Chor oder Solist, sondern Nachbarn und Bekannte, die Freude am gemeinsamen Musizieren haben, wirkten an diesem ‚vielsaitigen‘ Lobgesang mit. Eigene Kompositionen oder Arrangements betonen das Besondere und Einmalige an diesen Aufnahmen. Ein Klangbild aus Vokal- und Instrumentalmusik entstand, so abwechslungsreich wie das Leben selbst.“ (Zitat aus dem Begleitheftchen zur CD).

Carsten Fölster

„Musik aus der Brokstedter Kirche“ mit Werken von: J. S. Bach, Johann Steurlein, Hugo Distler, Heinrich Schütz, Antonio Vivaldi, Orlando di Lasso, H. Lammermann, Joseph Bodin de Boismortier, M. Pelham / M. Haas / X.Naidoo, E. Bazilean, Maïke Tesch, Claude Debussy, Maurice Durufle, Malte Rühmann, Mike Oldfield und John Lennon / Paul McCartney.

Mitwirkende: Liedertafel Brokstedt unter der Leitung von Gerd Kullick; Ursula Fölster, Orgel; Uwe Pfeiffer, Flöte; Harald Schilling, Cello; Maïke Tesch, Gitarre und Sologesang;

Lieth Kontrast (Bad Bramstedt) unter der Leitung von Norbert Dummeyer; Malte Rühmann, Klavier und Orgel.

Erhältlich bei der Kirchengemeinde Brokstedt, Tel. 04324/301.

CD „Neue Weihnachtsmusik“ von Malte Rühmann. Aus Anlass des 2000sten Geburtstages von Jesus Christus hat der Komponist Malte Rühmann eine CD mit Weihnachtsmusik herausgebracht. Mit ihr versuchte er, die Verbindung von Tradition und Aktualität im Christentum musikalisch auszudrücken. „Neue Weihnachtsmusik“ mit Texten von: Wilhelm Busch, Andreas Gryphius, Harald Meyenburg, Karoline von Gröndorode, Kristina Dunker, Annette von Droste-Hülshoff, Friedrich von Spee, Mathias Claudius, Eduard Mörike, Martin Opitz, Klaus Heydorn und Malte Rühmann. Mitwirkende: Kathrin Michael, Sopran; Indre Wegner, Sopran; Ingrid Boskamp, Sopran; Annegret Wegerich, Alt; Christian Bergh, Tenor; Hans-Henning Lohse, Bass; Barbara Neumann, Blockflöten; Harald Meyenburg, Querflöte; Christa Wauer, Trompete; Christian Alexander, Horn und Posaune; Ramon de Paoli, Violine und E-Gitarre; Gerhild Bielfeldt, Bratsche; Ulrike Lohse, Cello; Veaceslav Rotaru, Kontrabass; Caterin Sadowski, Gitarre; Tatjana Kunkelmoor, Akkordeon; Sven Bischof, Trommeln; Anselm Nofike, Drehleier; Valeriu Cascaval, Cymbal; Thomas Meinert, Mundharmonika; Malte Rühmann, Orgel und Klavier (Orgel der St. Georgs-Kirche in Krummendiek). Kinder-Sologesang: Sabrina Modrak, Jan-Ulrik Heydorn, Lena Lübke, Saskia Henningsen, Maiken Liedtke, Joanna Handorf, Daniela und Natascha Pereira, Svea Norkus, Sandra Bachmann und Franziska Neumann. Uve Niehuus, Arrangement. Karl-Friedrich Hacker, Titelbild und Grafiken. Aufgenommen vom Juni 1999 bis März 2000 im Forsthausstudio in Heiligenstedten von Thomas Meinert.

Erhältlich in den Itzehoe Buchhandlungen.

Unsere Autoren

Jörg Benz, Alte Landstraße 56 b, 25524 Itzehoe
 Harald Bolten, Stiftstr. 16 d, 25361 Krempe
 Elke Dammann, Feldhuser Straße 5, 25548 Kellinghusen
 Esther Fröbe, Am Lehmwohld 10, 25524 Itzehoe
 Kirsten Fölster, Am Wallberg 11, 24616 Willenscharen
 Wolf-Dietrich Karras, Lindenstraße 93, 24558 Henstedt-Ulzburg
 Herbert Karting, Breitenburger Str. 6, 25524 Itzehoe
 Dr. Manfred Koch, Louis-Pasteur-Straße 17, 25524 Itzehoe
 Dr. Klaus-J. Lorenzen-Schmidt, Im Pling 2 c, 25348 Glückstadt
 Erwin Papke, Drosselweg 17, 25524 Itzehoe
 Kurt Schütt, Hollandweg 11 A, 25421 Pinneberg
 Heinz-Süberling, Lütjenmoor 17 (14. OG), 22850 Norderstedt
 Edith Wischmann, Brauerstr. 47, 25548 Kellinghusen

STEINBURGER HEFTE - Heimatverband für den Kreis Steinburg e.V.

Die Beihefte des STEINBURGER JAHRBUCHS dienen der Veröffentlichung von Erträgen der Regionalforschung und umfassen Sonderdrucke von Aufsätzen des STEINBURGER JAHRBUCHS sowie Beiträge bisher unveröffentlichter Manuskripte. Bestellungen können an die Geschäftsstelle des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg (Viktoriastraße 16-18, 25524 Itzehoe, Telefon 048 21/6 94 56) oder an die Redaktion der STEINBURGER HEFTE (s. Impressum) gerichtet werden.

- | | | |
|---------|---|--|
| 1/1981 | JOHANN GOTTWERTH MÜLLER – Itzehoe (1743 – 1828) | (vergriffen) |
| | Alexander Ritter: Zwischenbericht zur Forschungssituation
Dieter Lohmeier/Kay Dohnke:
Bibliographie Johann Gottwerth Müller (Stand 1981) | |
| 2/1981 | WENZEL AUGUST HABLIK (1881-1934) | (vergriffen) |
| | Rita Kauder: Zu den Landschaftsbildern Wenzel Habliks
Uwe Jansen: Wenzel Hablik im Prinzeßhof-Museum (Itzehoe) | |
| 3/1982 | ZUR GESCHICHTE DER STADT KREMPE | (vergriffen) |
| | Herbert Karting: Ein Beitrag zur Schiffahrtsgeschichte der Stadt Krempe | |
| 4/1982 | JOHANN HINRICH FEHRS (1838-1916) | (vergriffen) |
| | Kay Dohnke: Zwischenbericht zur Forschung
Kay Dohnke: Bibliographie Johann Hinrich Fehrs (Stand 1982) | |
| 5/1982 | FLUGPLATZ HUNGRIGER WOLF (Hohenlockstedt) | (vergriffen) |
| | Gero Hoppe: Luftfahrzeuge über Steinburg | |
| 6/1983 | ITZEHoes STADTBILD – HAUS- UND GRUNDSTÜCKSBESITZER
(17. Jh. – 1982) – Folge 1 | |
| | Hermann Bollhardt: Gänsemarkt und Holzkamp | Mitgliederpreis 7,90 DM
Ladenpreis 9,90 DM |
| 7/1983 | VERBÄNDE, VEREINE, VEREINIGUNGEN IM KREIS STEINBURG
Eine vorläufige Zusammenstellung (Stand 1983) | (vergriffen) |
| 8/1984 | STADTGESCHICHTE GLÜCKSTADT
Gerhard Köhn: Das königliche Schloß Glücksburg und die
Adelspalais in der Residenzstadt Glückstadt | (vergriffen) |
| 9/1985 | JOHANN GOTTWERTH MÜLLER: BIBLIOTHEKSKATALOG
Verzeichniß der von dem Herrn Dr. Ph. Joh. Gottw. Müller, Itzehoe, hinterlassenen
Bibliothek (12000 Bände). Reprint der Ausgabe 1829. Hrsg. und mit einem Register
versehen von Alexander Ritter
Alexander Ritter: Privatbibliotheken im 18. Jahrhundert und ihre Kataloge,
ca. 320 Seiten | (i. Vorb.)
Voraussichtlich 10,- bis 15,- DM |
| 10/1985 | PERSONENREGISTER FÜR DAS STEINBURGER JAHRBUCH
1957 – 1976. Zusammengest. v. Otto Neumann | Mitgliederpreis 5,- DM
Ladenpreis 7,- DM |
| 11/1985 | ITZEHoes STADTBILD – HAUS- UND GRUNDSTÜCKSBESITZER
(17. Jh. – 1982) – Folge 2
Hermann Bollhardt: Untere Feldschmiede/Fußgängerzone | Mitgliederpreis 7,90 DM
Ladenpreis 9,90 DM |