

Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe

Steinburger Jahrbuch 2011 2010

Bestand: Bibliothek

Signatur: B-INV 6835



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 6835*

STEINBURGER JAHRBUCH 2011



**DIE STÖR
IM KREIS STEINBURG**

STEINBURGER JAHRBUCH 1965-1976	auf Nachfrage zum Sonderpreis 5,00 €
1977: Wasser und Wasserwirtschaft	vergriffen
1978: Literatur und Schriftsteller	Sonderpreis 5,00 €
1979: Dorf und Landwirtschaft	Sonderpreis 5,00 €
1980: Kirche und kirchliches Leben	Sonderpreis 5,00 €
1981: Handel und Handwerk	Sonderpreis 5,00 €
1982: Schule und Schulalltag	Sonderpreis 5,00 €
1983: Verkehr, Verkehrsträger und Verkehrsentwicklung ..	Sonderpreis 5,00 €
1984: Verbände, Vereine, Vereinigungen	vergriffen
1985: Schlösser, Herrenhäuser, Landsitze und Güter	Sonderpreis 5,00 €
1986: Geldgeschichte, Wirtschaft und Sparkassenwesen ..	Sonderpreis 5,00 €
1987: Malerei und Musik	Sonderpreis 5,00 €
1988: Bodenschätze und Industrialisierung	Sonderpreis 5,00 €
1989: Natur und Landschaft	Sonderpreis 5,00 €
1990: Photographie und Film	Sonderpreis 5,00 €
1991: Recht und Gericht	Sonderpreis 5,00 €
1992: Sage, Märchen und Volkslied	Sonderpreis 5,00 €
1993: Post, Telegraf und Telefon	Sonderpreis 5,00 €
1994: Garnisonsstandorte und Militärgeschichte	Sonderpreis 5,00 €
1995: Ortswappen und Ortschroniken	Sonderpreis 5,00 €
1996: NS-Zeit: Politik und Alltag	Sonderpreis 5,00 €
1997: Kulturdenkmäler	Sonderpreis 5,00 €
1998: Theaterleben und Bühnengeschichte	Sonderpreis 5,00 €
1999: Rathäuser und Gasthäuser	vergriffen
	Mitgliederpreis / Ladenpreis
2000: Historische Persönlichkeiten	12,20 € / 14,20 €
2001: Brücken und Fähren	10,20 € / 12,20 €
2002: Jüdische Kultur	10,20 € / 12,20 €
2003: Museen, Archive und Sammlungen	10,20 € / 12,20 €
2004: Eisenbahnen und Bahnhöfe	vergriffen
2005: Ärzte, Apotheken, Krankenhäuser, Gesundheitswesen	10,20 € / 12,20 €
2006: Versicherungsgilden und Lustgilden	10,20 € / 12,20 €
2007: Feuerwehren: Geschichte und Einsätze	10,90 € / 12,90 €
2008: Patenschaften und Partnerstädte	10,90 € / 12,90 €
2009: Stadt- und Museumsführungen	vergriffen
2010: Naturkundliche Wanderungen und Führungen	10,90 € / 12,90 €
2011: Die Stör im Kreis Steinburg	10,90 € / 12,90 €
2012: Flüchtlinge im Kreis Steinburg	

Die Stör im Kreis Steinburg

Steinburger Jahrbuch 2011

Gemeinsames Archiv Kreis Steinburg/Stadt Itzehoe

STEINBURGER JAHRBUCH 2011

Steinburger Jahrbuch 2011

Die Stör im Kreis Steinburg

in Anhang des Heimatverzeichnisses für den Kreis Steinburg

herausgegeben von

Herrn Dr. z. Dr. Alexander Ritter und Peter Fietner

Gemeinsames Archiv des Kreises
Steinburg und der Stadt Itzehoe

Markt 1

25524 Itzehoe

Archiv 25

100 6835

Steinburger Jahrbuch 2011

Die Stör im Kreis Steinburg

Im Auftrag des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg

Herausgegeben von

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

Itzehoe 2010

55. Jahrgang

Umschlagbild:
Hermann Wehrmann: Störmündung, 1969, Öl, Ausschnitt

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. Für den Inhalt der Beiträge ist allein der jeweilige Verfasser verantwortlich. Mitglieder des Heimatverbandes erhalten das Jahrbuch kostenlos. Mitglied kann jeder Interessierte werden (Jahresbeitrag 17,- €). Beitrittserklärungen, Anschriftenänderungen und Anfragen erbeten an die Geschäftsstelle des Heimatverbandes im Kreishaus, Viktoriastraße 16, 25524 Itzehoe, Tel. 0 48 21/6 92 35 oder 6 93 87.

Bank: Sparkasse Westholstein, 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 folgende Anschrift zu richten:

Frau Kirsten Puymann, Leiterin des Gemeinsamen Archives des Kreises Steinburg
und der Stadt Itzehoe.

Anschrift: Markt 1, 25524 Itzehoe, Tel. 0 48 21/603-242, Fax 0 48 21/603-384.
E-Mail: kreis-und-stadtarchiv@itzehoe.de

© Heimatverband für den Kreis Steinburg 2010

Nachdruck ohne Genehmigung der Redaktion nicht gestattet.

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

Inhalt

Dr. Burghard Rocke	Geleitwort	7
1. Vorsitzender des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg		
Alexander Ritter, Peter Fischer	Redaktionelle Anmerkungen	8
Hans-Georg Bluhm	Die Stör – Aspekte einer Flussbiographie	10
Archivbilder von der Stör		26
Klaus Schlottau	Die Verschmutzung der Stör im Landkreis Steinburg zu Beginn des 20. Jahrhun- derts	31
Alexander Ritter	Die Itzehoer Neustadt – Entstehung und Auflösung einer mittelalterlichen Stadt- anlage zwischen 1180 und 1969	53
Edith Wischmann	Wenn die Stör über ihre Ufer tritt	73
Wolf Plöger	Regeneration der Stör durch integrierten Hochwasserschutz	80
Herbert Karting	Schiffbau in Itzehoe	90
Sabine Kolz	Beidenfleth an der Stör – Fähre und Werft	136
Karin Jürgensen	Die Werft in Wewelsfleth	141
Hans Carstens	Das Störsperwerk	144
Hans-Peter Kruse	Matthias Jarren (1872 – 1960) Maler zwischen Marsch und Geest ...	151
Edith Wischmann	Rechts und links der Stör	163
Hans-Peter Widderich	Die Störmündung in der Bildenden Kunst	175
Herbert Karting	Die Peterswerft und ihre Schiffe	195
Hans-Georg Bluhm	Hafen Kellinghusen	214

<i>Lothar Bruhn</i>	Die Wüstensöhne und die Störschleife . . .	220
<i>Alexander Ritter</i>	„Dieses Glück“ einer „neu erfundenen Tauch Machine“!	225
<i>Lothar Bruhn</i>	Die Itzehoer Stör-Häfen in den Nach- kriegsjahren 1945 bis 1955	266
<i>Klaus-J. Lorenzen- Schmidt</i>	Die schiffbaren Nebengewässer der Stör: Wilsterau, Kremperau und Breiten- burger Kanal	268
<i>Klaus Lehmann</i>	Die Reise mit MS „Hildchen“ von Itzehoe zur Elbe	285
<i>Eike von Hacht</i>	Der Tote in der Stör	290
<i>Anita Chmielewski- Hagius</i>	Das Kreismuseum Prinzeßhof im Über- blick 2009/2010	302
Heimatverband für den Kreis Steinburg e. V.		307
<i>Hans Carstens</i>	75 Jahre Heimatverband für den Kreis Steinburg	308
<i>Burghard Rocke, Landrat a. D., 1. Vorsitzender</i>	Rückblick und Würdigung 75 Jahre Heimatverband März 2010	309
<i>Jutta Kürtz, Vorsit- zende des SHHB</i>	Heimat in einer globalen Welt Festansprache	312
<i>Hans Carstens</i>	Aus der Arbeit des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg	318
	Der Heimatverband trauert um Erwin Papke	334
Die Autoren und Herausgeber		335

Geleitwort

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

seit 1957 - mehr als ein halbes Jahrhundert! - gibt der Heimatverband jedes Jahr sein Jahrbuch heraus und berichtet unter einem Leitthema zur Geschichte des Kreises Steinburg. Dieses Jahr geht es um die Stör. Wir erfahren aus den Beiträgen, dass die Stör, die heute vor allem unser Auge erfreut, wenn sie sich im Kreisgebiet durch Wiesen, Wälder und Felder schlängelt, in früherer Zeit große wirtschaftliche Bedeutung hatte. Längst haben aber Schiffsgrößen ein Maß erreicht, dem das Flüsschen nicht mehr gewachsen ist. Bahn und Lkw sind an die Stelle der Lastschiffe getreten.

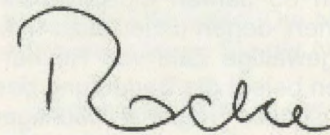
Schön aber ist sie doch, und so wie überall in Norddeutschland die Städte den Wert ihrer Wasserlagen erkannt haben, man denke an die Hafencity in Hamburg oder die Hörn in Kiel, wird es eines Tages auch in Kellinghusen und Itzehoe vermehrt Wohnen und Arbeiten am Wasser geben.

Ein heikles Kapitel ist die Zuschüttung der Störschleife in Itzehoe im vergangenen Jahrhundert. Mancher fragt sich, ob dies eine richtige Entscheidung war. Fest steht allerdings, dass nach dem 2. Weltkrieg in der Itzehoer Neustadt dringender Sanierungsbedarf bestand. Sogar zu Fernsehruhm ist die Stör gelangt, mit dem Jürgen Roland-Fernsehkrimi „Das Haus an der Stör“ aus der Reihe Stahlnetz von 1963.

Ich wünsche Ihnen, dass Sie im neuen Jahr das eine oder andere Mal Zeit und Gelegenheit finden, eine Wanderung an oder - per Boot - auf der Stör zu unternehmen und unsere schöne Landschaft zu genießen. In der dunklen Jahreszeit wünsche ich Ihnen zuvor viel Freude bei der Lektüre in diesem Buch.

Allen Mitwirkenden an dieser Ausgabe, die zum Teil seit vielen Jahren Beiträge liefern, danke ich herzlich. Bitte bleiben Sie dem Heimatverband als Mitglieder treu, er lebt von Ihrem Bekenntnis zur Region.

In heimatlicher Verbundenheit



Dr. Rocke

Redaktionelle Anmerkungen

Die Stör hat die Landschaft, Wirtschaft, Infrastruktur und Siedlungen im Kreis Steinburg maßgeblich beeinflusst. So ist es nur folgerichtig, dem 55. Jahrgang des *Steinburger Jahrbuches* eine komplette Ausgabe zu widmen. Wie immer konnten zu unserem großen Bedauern nicht alle eingegangenen Beiträge abgedruckt werden. Wenn dennoch der Themenkomplex über die Erholungsfunktion der Stör vermisst wird, dann liegt das an zugesagten Beiträgen, die wir aber nicht erhalten haben.

Mit diesem *Steinburger Jahrbuch* verabschieden sich die beiden Redakteure nach 35 Ausgaben von ihren Lesern und Autoren. 35 Jahre – das bedeuten bei jährlich rund 2000 Exemplaren insgesamt 21 Millionen gedruckte Seiten. Aneinander gereiht ergibt das eine Strecke von etwa 3 200 Kilometern – die Entfernung von Kiel nach Kairo.

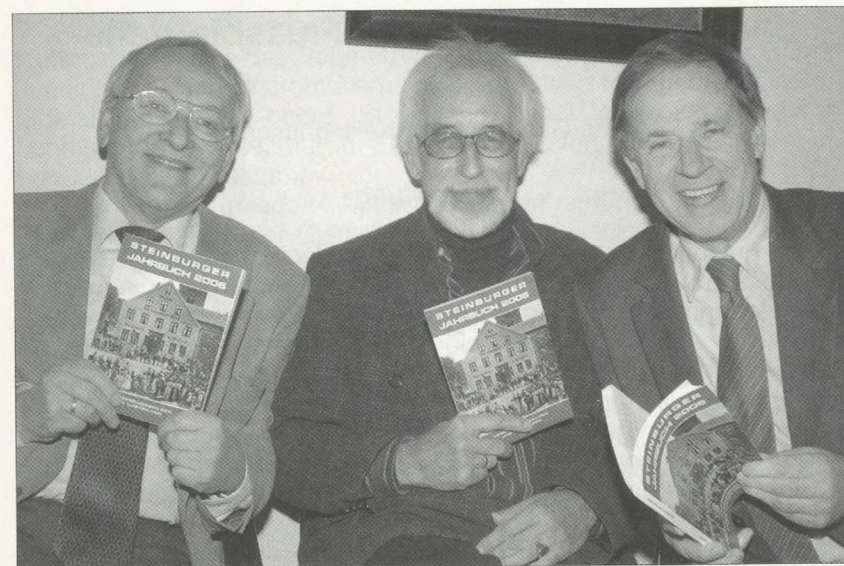
1976 übertrug uns Landrat Dr. Helmut Brümmer als Vorsitzender des Heimatverbandes nach dem Tode von Hugo Schünemann die Aufgabe, das *Steinburger Jahrbuch* zu betreuen.

Damals wurden die Autoren noch gebeten, die Beiträge mit Schreibmaschine auf DIN A4 zu schreiben und das „Fotomaterial“ beizufügen. Solche anachronistisch anmutenden Arbeitsweisen sind im digitalen Zeitalter nicht mehr angemessen. Das Kommunikationsdreieck zwischen Redaktion, Autoren und Druckerei funktioniert heute mit E-Mails, CDs und USB-Sticks. Unsere Autoren haben den Wandel mitgetragen, ohne dass die Qualität der Beiträge auch nur im Geringsten darunter gelitten hat.

So bleibt uns nur, abschließend Dank zu sagen. Beginnen wir mit den drei Druckereien: Buchdruckerei E. A. George, Druckerei Frank, BöttgerDruck. Es ist schon bemerkenswert, mit welcher Geduld und Nachsicht die Mitarbeiter auch Sonderwünsche, und das nicht selten unter Zeitdruck, berücksichtigten.

Ja, und dann der Heimatverband und der Kreis Steinburg selbst: Ohne deren personelle und logistische Infrastruktur wäre ein Unterfangen wie das *Steinburger Jahrbuch* einfach nicht möglich. Stellvertretend für alle nennen wir Frau Rave als unsere Ansprechpartnerin sowie Dreh- und Angelpunkt des Heimatverbandes.

Was wäre das Jahrbuch ohne die Autorinnen und Autoren? Überschlüssig können wir in den vergangenen 35 Jahren einschließlich Doppelzählungen von 700 Autoren ausgehen, denen unser ausdrücklicher Dank für ihre Arbeit gebührt. Die gewaltige Zahl von Recherchierenden und ehrenamtlich Schreibenden belegt die Bedeutung des *Steinburger Jahrbuches* als Informationsquelle regional wichtiger Themen sowie als hilfreiches Nachschlagewerk und regionalgeschichtliches Archiv.



Jährliche Präsentation: (v. r.) 1. Vorsitzender des Heimatverbandes Landrat Dr. Burghard Rocke, die Redakteure Dr. Alexander Ritter und Peter Fischer

Fast hätten wir das Gemeinsame Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe vergessen, so selbstverständlich haben wir die Service-Leistungen in Anspruch genommen und uns des Informationsmaterials bedient.

Aber allen voran haben wir es unseren Leserinnen und Lesern zu verdanken, dass sie das *Steinburger Jahrbuch* mehr als eine Generation für würdig befunden haben, weitergeführt zu werden.

Das nächste, im Jahr 2011 erscheinende *Steinburger Jahrbuch*, ist dem Thema „Flüchtlinge im Kreis Steinburg“ gewidmet. Sicher werden dabei Augenzeugenberichte und Forschungsergebnisse aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs und der Nachkriegszeit im Mittelpunkt stehen. In Erinnerung gerufen werden sollte aber auch, dass Glaubensflüchtlinge aus anderen Ländern, wie das Beispiel Glückstadt belegt, wesentlich zur Entwicklung unserer Region beigetragen haben.

Wir bitten Sie, die Beiträge an Frau Puymann, die Leiterin des Gemeinsamen Archives des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe zu richten. Anschrift: Markt 1, 25524 Itzehoe, Tel: 04821/603-242, Fax: 04821/603-384. Die Namen der neuen Redakteurinnen und Redakteure können Sie der Norddeutschen Rundschau entnehmen.

Einsendeschluss ist der 15. August 2011.

Alexander Ritter / Peter Fischer

Die Stör – Aspekte einer Flussbiografie

Von
Hans-Georg Bluhm (Kellinghusen)

1. Einleitung

Die im Folgenden skizzierte historisch-ökologische Darstellung der Stör steht im Zusammenhang mit einem zunehmenden öffentlichen Verantwortungsbewusstsein gegenüber den Gewässern. Wasser ist heute ein wertvolles Gut mit einem hohen gesellschaftspolitischen Stellenwert geworden. So ist auch die Kulturgeschichte der großen Flüsse in den letzten Jahren Thema zahlreicher Veröffentlichungen und Ausstellungen gewesen.¹

Die 84 km lange Stör entsteht durch die Vereinigung mehrerer Bäche bei Willingrade im Kreis Segeberg, passiert das Stadtgebiet von Neumünster, durchfließt den Landkreis Steinburg und mündet nordwestlich von Glückstadt bei Wewelsfleth in die Elbe. Zahlreiche Auen und Beken fließen in die Stör. Zu den wichtigsten Nebenflüssen gehören die Schwale, Bünzener Au, Bramau, Bekau, Wilster Au und Kremper Au.

Mit ihren zahlreichen Zuflüssen bildet die Stör das natürliche Entwässerungssystem der Region. Ihr Niederschlagsgebiet umfasst rund 1800 km². Das Gewässersystem Stör stellt damit das größte Flussgebiet Schleswig-Holsteins dar. Bis zum Pegel Rensing, oberhalb von Kellinghusen, wirkt sich der Gezeitenstrom, der Wechsel von Ebbe und Flut, aus. Der Fluss war daher in der Vergangenheit sowohl Verkehrsweg als auch Vorfluter für Abwässer. Der Flussname „Stör“ leitet sich vermutlich vom indogermanischen „Steuro“ (d. h. groß) ab.²

2. Geografie: Das Störtal – eine Folge der Eiszeiten

Auf ihrem Weg durch den Kreis Steinburg durchquert die Stör zwei unterschiedliche Landschaftsformen: im Nordosten die Geest, im Südwesten die Marsch.

Die Geest entstand während der beiden letzten Eiszeiten. Die Kraft der wandernden Gletscher löste in Skandinavien und auf dem Grund der Ostsee gewaltige Mengen an Gesteinsschutt, transportierte sie nach Süden und lagerte sie im heutigen Norddeutschland als Moränen ab. Dabei reichte die Grenze der älteren Saale-Vereisung (vor ca. 200.000 bis 125.000 Jahren) bis an den Rand der deutschen Mittelgebirge, während die nachfolgende Weichsel-Vereisung (vor ca. 80.000 bis 15.000 Jahren) lediglich den Ostteil Schleswig-Holsteins bedeckte.

Als mit zunehmender Erwärmung die eiszeitlichen Gletscher abtauten, suchte sich das Schmelzwasser seinen Weg in breiten Rinnen, den sogenannten Urstromtälern, deren größte in Norddeutschland das Elbetal war. Das obere Störtal ist somit eine späteiszeitliche Schmelzwasserrinne, deren Einzugsgebiet von Grundmoränen und Sanderflächen bestimmt wird.

Die niedriger gelegene Marsch dagegen ist jüngerem Datums. Mit dem Abschmelzen der Gletscher stieg der Wasserstand der Nordsee, deren Gezeiten vor etwa 4000 Jahren in das Urstromtal der Elbe eindrangen. Die heutige Wilster- und die Krempermarsch bildeten damals eine Bucht, die bis zum Geestrand bei Itzehoe reichte. Der Unterlauf der Stör lief daher bei Ebbe wie ein Priel durch Wattflächen.

Sowohl durch die Gezeiten der Nordsee als auch durch die Überflutungen von Elbe und Stör wurden sandige und tonige Sinkstoffe, sogenannte Sedimente, abgelagert. Dabei war die Sedimentierung unmittelbar am Ufer der Flüsse und Priele am stärksten. Landeinwärts hingegen verringerte sich die Höhe der Ablagerungen. Damit war der freie Ablauf der Oberflächenwasser von der höher gelegenen Geest in das Elbe-Urstromtal behindert. In der Folge entstanden im Grenzgebiet zwischen Marsch und Geest ausgedehnte Randmoore.³

3. Strukturgeschichte: Geest und Marsch – zwei unterschiedliche Kulturlandschaften

Den von der Natur vorgegebenen Fakten entsprechend, besiedelte der Mensch zunächst die zwar hochwassersichere, aber sandige und somit nährstoffarme Geest. Davon zeugen sowohl zahlreiche steinzeitliche und bronzezeitliche Fundstätten und Grabhügel zwischen Brokstedt und Wacken als auch die auf die eisenzeitliche Landnahme zurückgehenden Haufendörfer.

Im heutigen Marschgebiet hingegen boten anfangs lediglich die durch Sedimentierung entstandenen natürlichen Uferdämme an Elbe und Stör hinreichende Siedlungsmöglichkeiten. Archäologische Ausgrabungen in Hodorf und Ostermoor weisen einzelne Warftsiedlungen aus der Zeit der ersten Jahrhunderte n. Chr. nach. Die ältesten urkundlich erwähnten Orte sind hier Beidenfleth (809) und Heiligenstedten (834). Eine planmäßige Entwässerung und Urbarmachung der Marschen erfolgte jedoch erst im Zuge der hochmittelalterlichen Binnenkolonisation: Vergleichbar mit der Besiedlung der Wesermarschen und der Stader Elbmarschen, wurden seit der Mitte des 12. Jahrhunderts vermutlich aus den Niederlanden stammende Siedler angeworben. Im 14. und 15. Jahrhundert ist das sogenannte „Hollische Recht“ sowohl in der Kremper Marsch als auch in der Wilstermarsch nachgewiesen. Auf eine Besiedlung durch niederländische Kolonisten weisen zudem Ortsnamen und Hufenbezeichnungen hin.

Da das Marschland zu weiten Teilen unter dem Meeresspiegel liegt – die tiefste Landstelle Deutschlands befindet sich mit -3,54 m unter NN in Neuendorf bei Wilster –, waren zur Kultivierung des Landes zwei grundlegende Voraussetzungen zu erfüllen: zum einen die Sicherung vor Sturmfluten durch den Bau eingedeichter Köge und zum anderen die großflächige Ableitung des von der Geest herabströmenden Oberflächenwassers durch Entwässerungsgräben und Schleusen. Die niederländischen Siedler brachten die notwendigen technischen Kenntnisse zum Deich- und Entwässerungsbau mit. Seitdem prägen Deiche, geradlinige Entwässerungsgräben und Marschhufendörfer diese vom Menschen geschaffene Landschaft.

Eine neuzeitliche Agrarverfassung und eine besondere Bodengüte führten in den Marschen zu hohen Getreideerträgen. In den moorigen und vernässten Gebieten der inneren Wilstermarsch, die für den Ackerbau ungeeignet waren, führten die Siedler seit der Mitte des 16. Jahrhunderts Schöpfmühlen zur Drainage sowie die Weidewirtschaft mit Milchkühen ein. Mit der Produktion von Butter und Käse konnten zudem die Erzeugnisse haltbar gemacht und auch in weiter entfernte Zielorte transportiert werden.

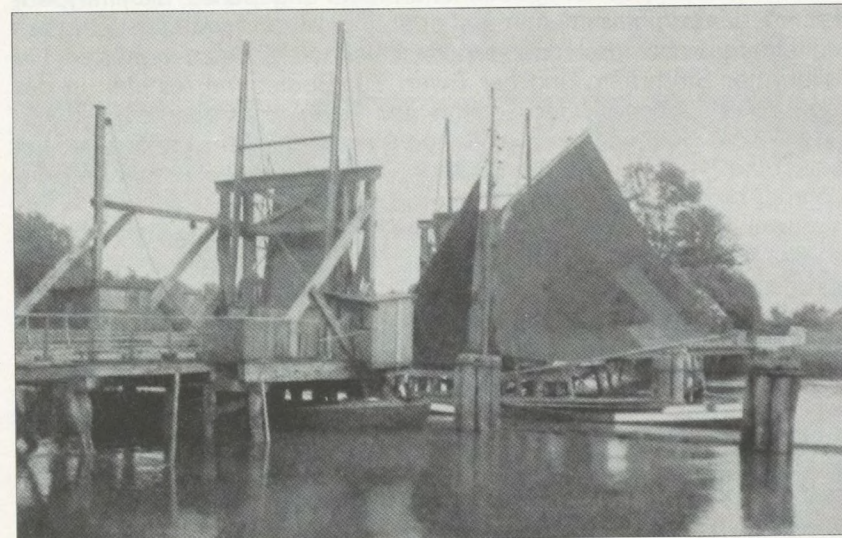
Zeitgleich entstand in der Wilstermarsch ein eigenständiger Haustyp, das Barg- oder Gulphaus, das sich durch einen zentral angelegten Vierkant als Bergeraum für die Ernte und die seitliche Diele vom traditionellen niederdeutschen Fachhallenhaus unterscheidet.

Vor allem die landwirtschaftlichen Konjunkturphasen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ließen in der Marsch einen erheblichen Wohlstand entstehen. Der Gegensatz zwischen „armer Geest“ und „reicher Marsch“ manifestierte sich in Siedlungsgrundriss, Hauskonstruktion und Hauseinrichtung. Beide Landschaftsformen brachten somit ganz unterschiedliche kulturelle Erscheinungen hervor. Der Fluss verband daher zwei gegensätzliche Kulturlandschaften. Die allmähliche Angleichung der Lebensverhältnisse erfolgte erst im 19./20. Jahrhundert mit dem Ausbau der Verkehrswege und der Industrialisierung.⁴

4. Ereignisgeschichte: Handel und Verkehr Der Schifffahrtsweg

Die Stör bildete einst die wichtigste Verkehrsader der Region und verband über ihre Nebenflüsse die lokalen Herrschaftszentren und die wichtigsten Siedlungen miteinander. Sowohl die frühe sächsische Ringwallburg in Willenscharen, die einst eine Furt schützte, als auch die Billunger-Burg in der Störschleife von Itzehoe (um 1000) und die Schlösser Heiligenstedten (1583) und vor allem Breitenburg, das sich unter Heinrich Rantzau (1526-1598) zu einem frühen Zentrum der Renaissancekultur in Schleswig-Holstein entwickelte, wurden unmit-

telbar an der Stör errichtet. Auch die 1307 erstmals genannte Steinburg, der Sitz des gräflichen Vogts für die Krempermarsch, war damals über die Kremper Au noch direkt mit dem Schiff erreichbar.



Störbrücke bei Heiligenstedten. Aufnahme: E. v. Aspern, Itzehoe; Quelle: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 1, Glückstadt 1925, S. 238

Im Zuge des Ausbaus der Landesherrschaft im Hochmittelalter wurden zudem an zentrale Orte Stadtrechte verliehen, um den Handel zu fördern und neue Steuereinnahmen zu generieren: Itzehoe 1238, Wilster 1282, Krempe um 1290. Itzehoe lag direkt an der Stör, Wilster war durch die Wilster Au, Krempe durch die Kremper Au mit ihr verbunden. Itzehoe erhielt darüber hinaus 1260 das Stapelrecht, das die auf der Stör verkehrenden Schiffe zwang, alle Waren grundsätzlich zunächst auf dem dortigen Markt anzubieten, ein Privileg, das – trotz mehrerer Einschränkungen – erst 1846 aufgehoben wurde.

Durch die Anbindung an die Elbe ergab sich zudem die Möglichkeit eines bescheidenen Seehandels. Itzehoe war im 16. und 17. Jahrhundert an der schleswig-holsteinischen Westküste nach Husum und Tönning der bedeutendste Handelsort mit den Niederlanden. Exportiert wurden vor allem landwirtschaftliche Produkte und Vieh. Wilster und Krempe trieben im 16. Jahrhundert Handel u. a. mit dem Mittelmeerraum und mit Nordeuropa.⁵

Bedeutender war jedoch der Binnenhandel mit den Kleinseglern der Fluss- und Küstenschifffahrt, mit denen die Verbindung zwischen den Geestrand- und Marschorten zu den Häfen Hamburg, Altona und Glückstadt aufrechterhalten wurde.

Bedingt durch den stark gekrümmten Flusslauf, das teilweise recht flache Fahrwasser und den Wechsel von Ebbe und Flut entwickelten sich auf der Stör, ähnlich wie auf den anderen Nebenflüssen der Unterelbe, spezielle, den Gegebenheiten ideal angepasste Schiffstypen, die sich durch eine einfache Handhabung, einen niedrigen Tiefgang und einen flachen Schiffsboden auszeichneten. Dazu gehörten die Bollen, der Störprahm und der Ewer. Zur Bedienung reichten in der Regel zwei Personen, der Schiffer und seine Frau oder ein Schiffsknecht. Zu einer Zeit, da die noch unbefestigten Landwege bei schlechtem Wetter nicht befahrbar waren, bot diese Transportart die kostengünstigste Lösung an.

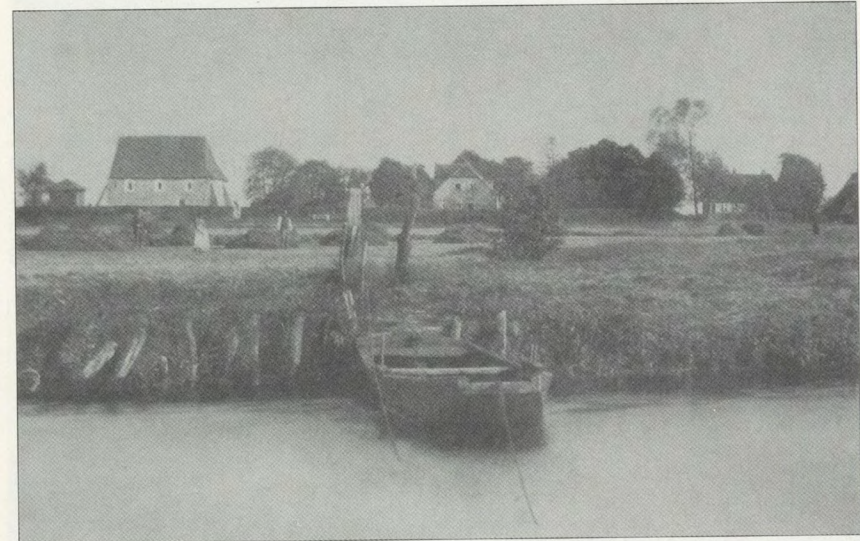
Vor allem in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts lässt sich eine Zunahme des Kleinschiffsverkehrs und der Anzahl der transportierten Lasten registrieren. Die Kleinschiffe brachten von der Elbe Kohlen, Ziegelsteine, Metallprodukte, Futtermittel, Kolonialwaren und zunehmend auch andere Konsumartikel in die Marktflecken und Geestrandorte und nahmen auf der Rückfahrt Bauholz, Getreideprodukte, Fleisch, Butter, Käse und Torf mit.

Geschickt nutzten die Schiffer den Rhythmus des Tidensystems, das nicht nur die ganze Niederelbe, sondern auch ihre Nebenflüsse wie die Stör mit allen Verästelungen erfasste. So ließen sich die Ewer von der Flutwelle flussaufwärts tragen und fielen bei Ebbe trocken. Mit der nächsten Flut schwamm das Schiff dann wieder auf.

Alle diese Fahrzeuge ziehen mit der Tide. Wie die Strömung nachlässt, gleitet die schwere Masse der Schiffe langsamer und langsamer, und wenn der Strom kentert, rasselt weithin hörbar die Ankerkette. [...] Eine Tide lang, ungefähr sieben Stunden, liegt das Fahrzeug und wartet geduldig, bis die Tide wechselt und der Strom es wieder in alter Richtung seinem Ziele zuträgt. Inzwischen gehen der Schiffer und seine Frau in Ruhe ihren häuslichen Geschäften innerhalb ihrer kleinen Welt nach, oder sie blicken nach getaner Arbeit in beschaulicher Ruhe über den stillgewordenen Flusslauf, während der blaue Rauch der kurzen Shagpfeife sich in der langsam heraufziehenden Dämmerung verliert. Wortkarg und besinnlich sind meistens diese Menschen auf Ewern und Tjalken. Ihr Leben auf abgeschlossenem Fahrzeug hat sie auf sich selbst zurückgeführt. Ohne Hast und Geschrei spielt sich ihr Dasein ab, und der [...] Rhythmus von Wind und Wellen hat ihrem Leben und Sein bestimmende Formen gegeben.⁶

Die Geruhsamkeit des Schifferalltags, die Walter C. Bröcker hier im *Heimatsbuch des Kreises Steinburg* 1925 so anschaulich beschreibt, war zum Zeitpunkt des Erscheinens bereits ein Relikt der Vergangenheit. Schon 1840 war erstmalig eine Dampfschiffverbindung zwischen Hamburg und Itzehoe eingerichtet worden. Der Raddampfer „Primus“ – zwischenzeitlich auch „Itzehoe“ und „Die Stör“ genannt – verkehrte alle zwei Tage und benötigte für die Fahrt fünf bis

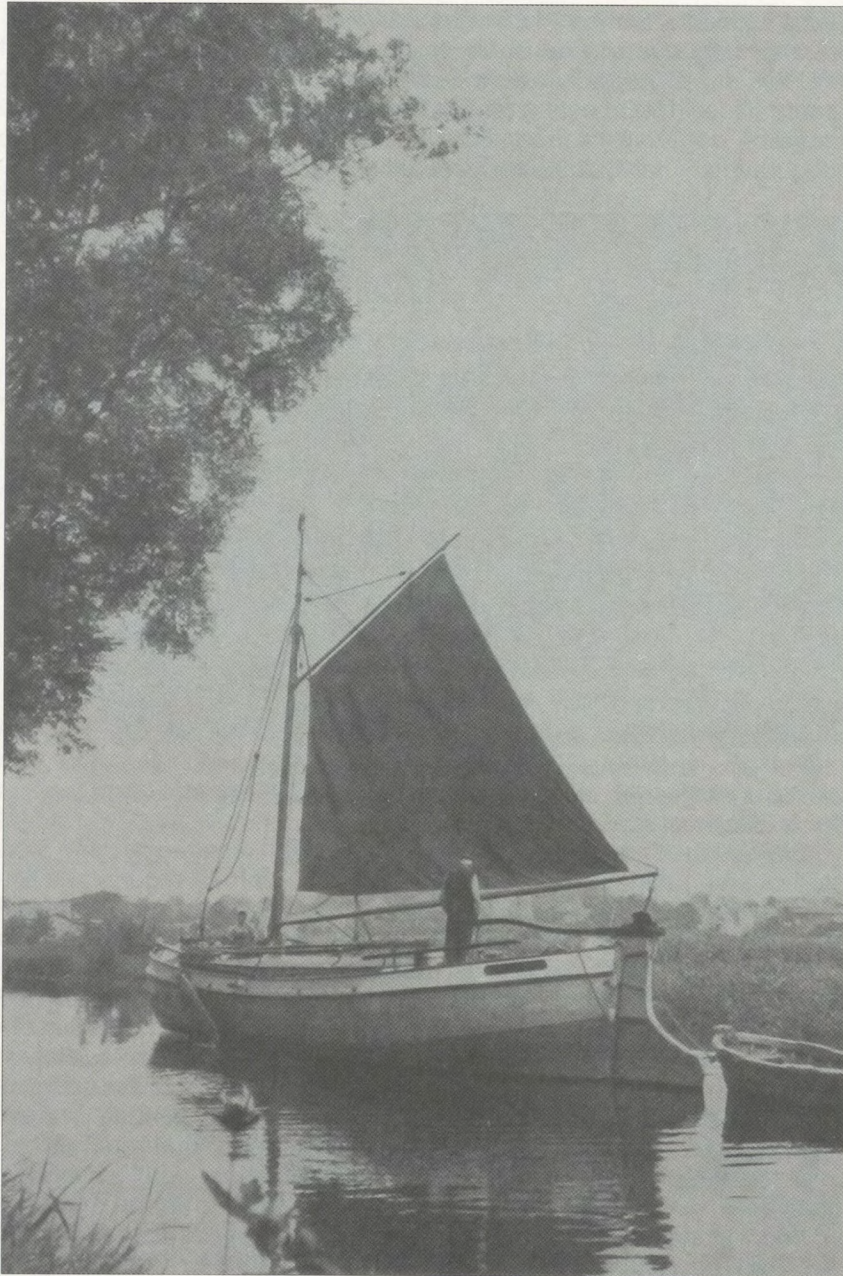
sechs Stunden. Obwohl damit das Zeitalter der Industrialisierung auf der Stör begonnen hatte, sollte es noch Jahrzehnte dauern, bis auf der Stör das Dampfschiff dem Segler ernsthaft Konkurrenz machen konnte: Noch 1880 belief sich der Anteil der dampfgetriebenen Fahrzeuge an den vom Itzehoer Zoll abgefertigten einlaufenden Schiffen auf gerade einmal 4,22 %, der Großteil davon Dampfschlepper!



Stellau, Blick über die Bramau mit der Fähre auf die Kirche. Aufnahme: Vahrendick, Kellinghusen, um 1895; Quelle: *Heimatsbuch des Kreises Steinburg*, Bd. 2, Glückstadt 1925, S. 4

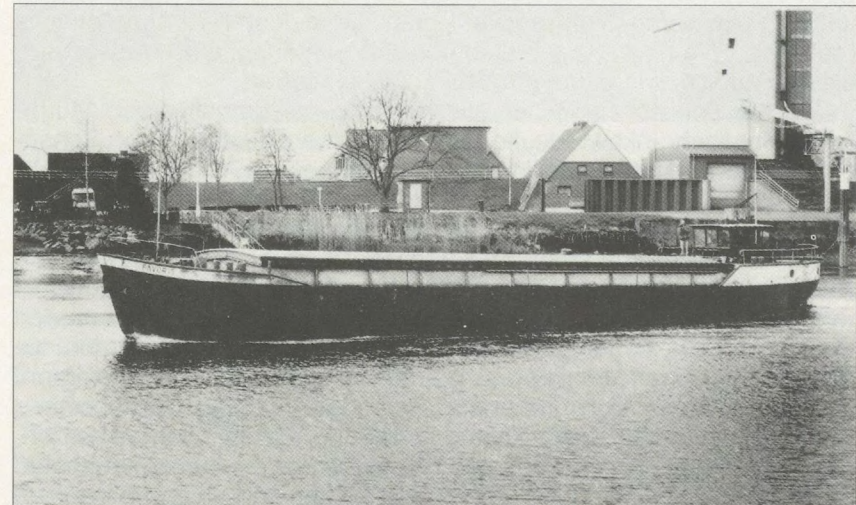
Die Lösch- und Ladeplätze der kleineren Ortschaften an der Stör bestanden im Allgemeinen lediglich aus einer Uferbefestigung aus Eichenbohlen und einigen Dalben. Hingegen erhielt Itzehoe Ende des 19. Jahrhunderts als Folge des zunehmenden Schiffsverkehrs einen eigenen Flusshafen. Anstelle der traditionellen verstreut an der Störschleife liegenden Lösch- und Ladeplätze, die bei Niedrigwasser gewöhnlich trockenfielen, errichtete die Stadt auf dem eigens für diesen Zweck erworbenen Brookgelände 1887 bis 1891 einen größeren Stadthafen, der auch seegehende Schiffe aufnehmen konnte und sowohl über eine Gleis- als auch eine Straßenanbindung verfügte.⁷

Zudem erhielt die Störschiffahrt in dieser Zeit Auftrieb durch die Expansion der Portland-Zement-Werke in Itzehoe und Lägerdorf. 1862 hatten der Hamburger Unternehmer Edward Ludwig Alsen in Lägerdorf und der Altonaer Architekt Gustav Ludwig Alsen in Itzehoe jeweils eine Fabrik gegründet, die im industriellen Maßstab die reichen Kreidevorkommen der Münsterdorfer Geestinsel abbauten und zu Zement verarbeiteten.



Auf der Stör bei Kellinghusen. Quelle: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 3, Glückstadt 1926, S. 284

Die Firma Alsen hatte ihre Werksanlagen in Itzehoe am östlichen Stadtrand direkt am linken Störufer errichtet, so dass der Zement per Schiff und auch mit der Bahn vertrieben werden konnte. Die steigende Nachfrage nach dem neuen Baustoff führte bei Alsen zum Aufbau einer eigenen Reederei. Für den Abtransport des Fertigprodukts von der Fabrik zum Hamburger Hafen erwarb Alsen ältere hölzerne Segelschiffe, die zu Leichtern umgebaut wurden, und mehrere Dampfschlepper sowie zwei Barken und einen Schoner für den Export nach Skandinavien. 1913 ersetzte man die hölzernen Leichter durch eiserne Schuten. Der Transport über Stör und Elbe wurde bis in die 1960er Jahre beibehalten. Darüber hinaus wurde durch den Grafen zu Rantzau der vorhandene Moorkanal, der eigentlich der Entwässerung der Hörner Niederung und dem Abtransport des dort gestochenen Torfs zur Stör und zur Elbe diente, zum Breitenburger Schiffahrtskanal ausgebaut und 1900 eine größere Schleuse bei Münsterdorf eingerichtet. Bis 1974 war dieser Verkehrsweg in Betrieb.⁸



Wittenbergen: Das letzte Binnenschiff, die „Favorit“ von der Kaisermühle, wird zum Verschrotten auf den letzten Weg gebracht. Die Binnenschiffahrt nördlich von Itzehoe wurde im April 1999 durch das Verlassen der „Favorit“ eingestellt. (Foto: Familie Schaepe)

Erst mit der zunehmenden Verlagerung des Verkehrs auf landgebundene Fahrzeuge kam die Schifffahrt im Oberlauf seit den 1970er Jahren zum Erliegen. Ein nennenswerter Schiffsverkehr findet heute nur noch bis zum Hafen Itzehoe statt. Dagegen hat der Freizeitwert des Flusses für Wasserwanderer, im Unterlauf auch für Sportschiffer, erheblich zugenommen.

5. Ökologie: Wasserwirtschaft im Wandel

Neben dem Bau und der Instandhaltung der Deiche diente der Wasserbau in erster Linie der Erhaltung der Schiffbarkeit und der Entwässerung des Störtals. Die vermutlich älteste Wasserbaumaßnahme an der Stör war der Durchstich der Störschleife bei Itzehoe im 11. Jahrhundert im Zuge der Anlage der dortigen Burg. Durch den künstlichen Durchbruch am sogenannten Delftor wurde das von der Störschleife umzogene Gebiet zu einer geschützten Insel.⁹

Kompliziert gestalteten sich die Entwässerungsmaßnahmen in den tiefliegenden Elbmarschen. Hier wird der Wasserabfluss vom täglichen Wechsel der Gezeiten beeinflusst. Das Oberflächenwasser kann nur bei Niedrigwasser natürlich abfließen, bei höheren Wasserständen muss mit Schöpfwerken abgepumpt werden.

Mit der im Hochmittelalter erfolgten Umdeichung wurde das Land in längliche Parzellen aufgeteilt. Die einzelnen Landstreifen waren jeweils durch Scheidegräben, den sogenannten „Gruppen“, voneinander getrennt. Hölzerne Siele entwässerten die kleineren Gruppen in die größeren „Wettern“ (von niederländisch „wateringhe“ = Wasserzug), die das Wasser wiederum der Stör zufließen ließen.

Da die Entwässerung der Wilstermarsch wiederholt durch Sturmfluten eingeschränkt wurde, ließ der Landesherr Adolf VIII. von Schauenburg nach der Allerheiligenflut des Jahres 1436 die Wilster Au erstmals durch eine hölzerne Schleuse bei Kasenort, damals als „Wilstermünde“ bezeichnet, von der Stör trennen.

An den tiefer gelegenen Stellen setzte man zusätzlich ab 1570/80 zur besseren Entwässerung nach niederländischem Vorbild Bockwindmühlen ein, die zunächst mit Schöpfrädern das Wasser aus den Gruppen in die höher gelegenen Wettern hoben. 1772 wurden die Schöpfräder durch archimedische Schrauben ersetzt. Die hölzernen, in einem Zylinder sich drehenden Schrauben wurden durch Johann Holler (1745-1803), einem Zimmermann und Holzhändler, eingeführt, der diese Wasserschnecken in den Niederlanden kennengelernt hatte. Der Betrieb der Mühlen war mit großen Mühen verbunden: Sie mussten ständig nach dem Wind gedreht und die Geschwindigkeit laufend nach der Windstärke geregelt werden, bei starken Niederschlägen war Tag und Nacht eine Aufsicht notwendig. Wenn mehrere Bauern sich zusammenschlossen, um eine Mühle gemeinsam zu halten, blieben Streitereien nicht aus. *Die Anteile an den Rechten und Pflichten waren dann in einem Mühlenkontrakt geregelt. [...] Von den trotz aller Festlegungen entstehenden Spannungen zwischen den Beteiligten kündigt in der Wilstermarsch das Sprichwort ‚Eegen Frau und eegen Möhl‘.*

1886 waren in der Wilstermarsch 284 Mühlen versichert, 1921 waren es noch 107 und bei der Auflösung der Wilstermarsch-Windmühlengilde 1929 ca. 60. Seit Ende des 19. Jahrhunderts wurden die höl-

zernen Entwässerungsmühlen durch Dampf- und Elektropumpen ersetzt: in Kollmoor 1881, in Breitenberg 1882. Eine letzte Schöpfmühle ist in Honigfleth bei Wilster als Denkmal erhalten geblieben.¹⁰



Schöpfmühlen an der Dwerfelder Wettern. Aufnahme: Ballerstädt, Itzehoe; Quelle: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 2, Glückstadt 1925, S. 137

In der Krempermarsch, die im Allgemeinen höher als die Wilstermarsch liegt, waren Entwässerungsmühlen dagegen selten. Das Gebiet wurde in erster Linie durch die Kremper Au sowie durch mehrere künstlich angelegte Wettern direkt in die Stör entwässert. An der Geschichte der Kremper Au, die bei Hörnerkirchen entspringt und bei Borsfleth in die Stör fällt, lassen sich die erheblichen Auswirkungen menschlicher Eingriffe in den Wasserhaushalt nachvollziehen:

Die Kremper Au war im Mittelalter bis an den Geestrand bei Steinburg schiffbar, und noch zu Beginn des 17. Jahrhunderts gab es von Krempe aus einen intensiven Schiffsverkehr. Vermutlich konnten jedoch bereits zu dieser Zeit auf Grund des gekrümmten Flusslaufs und der ständigen Verschlickung seegängige Schiffe Krempe nicht direkt anlaufen. Es ist daher anzunehmen, dass die Waren schon auf der Stör in Prähme umgeladen wurden. Nach der Gründung Glückstadts wurde im Zuge der Anlage eines Steindamms eine Schleuse zwischen Borsfleth und Krempe erbaut, die dem Schutz der Marsch vor eindringendem Hochwasser aus der Stör dienen sollten. Größeren Schiffen war damit der Zugang zum Kremper Hafen verwehrt. Da zudem das von der Geest herabströmende Oberflächenwasser zu einer zunehmenden Verschlickung des Flussbettes führte und man im 18. Jahrhundert die Schleuse an die Mündung der Kremper Au in den Stör-

deich verlegte, wurde die Schifffahrt auf der Kremper Au völlig bedeutungslos. Nach 1960 wurde darüberhinaus in Krempe der Stadtarm verrohrt und der Hafen musste einem Parkplatz weichen.¹¹

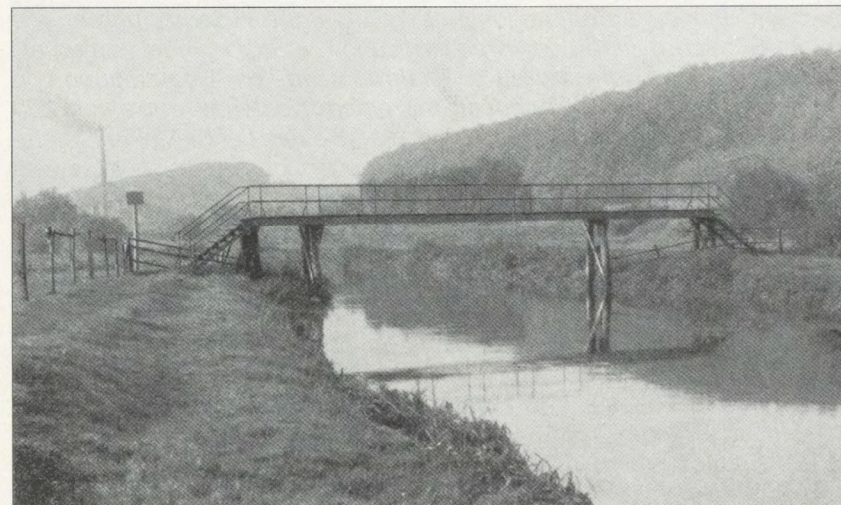
Bedingt durch menschliche Eingriffe, veränderten sich Struktur und Gestalt der Stör erheblich. Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts kam es wiederholt zu starken Umweltverschmutzungen am Oberlauf der Stör. Ursache war die ungeklärte Einleitung der Abwässer aus den Lederfabriken in Neumünster über die Schwale in die Stör. Da die Flusssufer am Oberlauf nicht durch Deiche geschützt waren, trat der Fluss bei den jährlich sich wiederholenden Hochwassern über die Ufer und überschwemmte die anliegenden Wiesen. Zwischen 1891 und 1926 gab es daher Bestrebungen, die Stör zwischen Itzehoe und Neumünster zu kanalisieren. Mit der Ausarbeitung entsprechender Pläne wurde die Firma Havestadt-Contag beauftragt. Zur Überwindung des Höhenunterschieds waren danach fünf Schleusenanlagen (bei Rensing, Willenscharen, Arpsdorf, Ehndorf und Neumünster) vorgesehen.

Der Kanal sollte nicht allein der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, sondern auch der Vermeidung der Hochwasser und als Vorfluter der Gerberei-Abwässer dienen. Die gewerblichen Abwässer wären damit ohne Kosten und ohne Schäden für die Anlieger unmittelbar bis in die Elbe gelangt. Genau diesen Punkt nahmen die prüfenden Fachbehörden, neben der mangelnden Rentabilität, 1926 zum Anlass, das Projekt abzulehnen.

Erst eine Kläranlage speziell für die Gerberei-Abwässer und die Betriebsstillegungen infolge der Weltwirtschaftskrise sorgten nach 1931 für einen bedeutenden Rückgang der Verschmutzung.¹²

Anstelle des Kanalbaus wurde der Oberlauf der Stör 1905 bis 1908 oberhalb von Rensing radikal reguliert. Durchstiche und Begradigungen verkürzten die Lauflänge von 15 km auf 10,1 km, zudem stabilisierte der Einbau von Sohlschwellen das Flussbett und beschleunigte die Entwässerung der anliegenden Ländereien. Diese Maßnahmen führten – gemeinsam mit einer Drainierung der ehemaligen Moor- und Auenlandschaft zugunsten der Gewinnung landwirtschaftlich nutzbarer Flächen sowie einer Siedlungsverdichtung – zu einem Verlust von natürlich vorhandenen Überflutungsflächen. 1925 erinnerte sich der Autor Claus Tietje im *Heimatbuch des Kreises Steinburg*:

Bis zum Jahre 1905 schlängelte sich die Stör in vielen Windungen bei sehr geringem Gefälle durch dies Gebiet. In weit zurückliegenden Zeiten muß sie ein wesentlich breiteres Flußbett besessen haben, worauf die weit auseinander stehenden Höhen auf ihren beiden Seiten hinweisen, so von Öschebüttel nach Borstel und von Rosdorf nach Quarstedt. Schifffbar wird sie gewesen sein, denn noch in meiner Jugendzeit kamen Ewerkähne (Bollen) bis nach Willenscharen hinauf, um Kluft- oder Brennholz zu laden. [...]

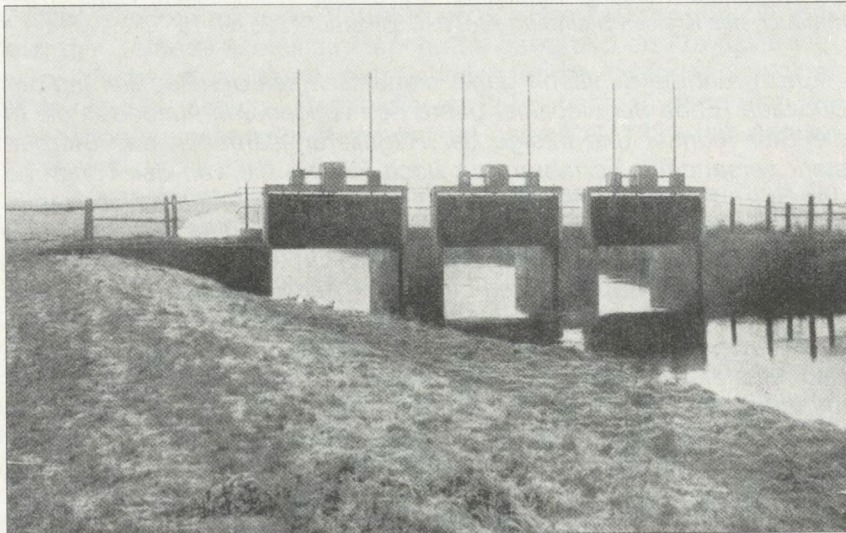


Störbrücke bei Rensing. Aufnahme: Vahlendick, Kellinghusen; Quelle: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 2, Glückstadt 1925, S. 18

Jetzt ruht die Schifffahrt ganz, namentlich seit der Regulierung der Bünzaue (Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts), die in die Stör mündet und infolge der Regulierungsarbeiten das Störbett stark versandete. Es fahren nur noch Kähne, die von der Tongrube des Herrn Roß, Luisenberg, in Rensing Ton zu den Zementfabriken in Lägerdorf bringen. [...] Bis vor 30 oder 40 Jahren war der Strom äußerst fischreich, so daß man z. B. zur Laichzeit an gewissen Stellen mit gewöhnlichen Spankörben erfolgreich hätte fischen können. Karpfen und Lachs gab es in großer Menge. Diese paradiesischen Zustände änderten sich aber in gleichem Maße, wie die aufstrebende Stadt Neumünster die Abwässer ihrer anwachsenden Industrie mehr und mehr der Schwale und somit der Stör zuführte. Mit dem Fischreichtum in der letzteren ist es gänzlich vorbei. [...] Die durch die vielen Krümmungen und durch das geringe Gefälle des Flußlaufes bedingten Überflutungen des engeren Störtales wurden mit der zunehmenden Verschmutzung und Vergiftung durch die Abwässer von Neumünster eine immer größere Gefahr für die anliegenden Wiesen, da die Abfälle der Gerbereien, die hauptsächlich ausländische Felle verarbeiten, Milzbrandkeime mit sich führen, wodurch die überschwemmten Grundstücke verseucht und geradezu wertlos gemacht werden. Nach einer Zusammenstellung kamen in den letzten 20 Jahren in den Gemeinden der oberen Störniederung fast 1300 Rinder als an Milzbrand verendet zur Anmeldung. In dem an Niederschlägen sehr reichen Jahre 1888, in dem die ganzen Erträge der Störtalwiesen durch Überflutung verloren gingen, traten etwa 20 Besitzer dieses Gebietes zu-

sammen, um eine Begradigung des Flußlaufes herbeizuführen, wie sie die Bünzaue, die an der Kreisgrenze in die Stör mündet, schon erfahren hatte. Im Laufe von etwa 2 Jahren wurde die Begradigung von Sarlhusen bis nach Kellinghusen mit einem Kostenaufwand von 200 000 Mk. durchgeführt; seitdem sind die Wiesen durch kleine Deiche vor den gewöhnlichen Sommerüberflutungen geschützt. Gleichzeitig wurden 3 Stauwehre bei Willenscharen, Fitzbek und Störkathen eingebaut, um für spätere Zeiten die Möglichkeit zu schaffen, nach Bedarf die Wiesen berieveseln zu können.¹³

Hinsichtlich der besseren Entwässerung hatte der Ausbau Erfolg, für den Flusslauf zwischen Kellinghusen und Breitenburg sowie die Schifffahrt auf der mittleren Stör bis nach Itzehoe war das Ergebnis jedoch katastrophal: Vom Oberlauf wurden jetzt große Sandmengen abgetrieben und flussabwärts abgelagert. Die Schifffahrt kam hier zeitweise zum Erliegen. Eine Folge waren vermehrte Ausbaggerungen und Ausbauten in den Jahren zwischen 1924 bis 1938. 1930/31 musste die Bramaumündung stromabwärts verlegt und eingengt werden.¹⁴



Stauwehr bei Störkathen. Aufnahme Vahlendick, Kellinghusen; Quelle: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 2, Glückstadt 1925, S. 20

Zugleich nahm die Stör lange Zeit die Abwässer aus den Haushaltungen, der Landwirtschaft, dem Gewerbe und der Industrie auf. Zwischen 1920 und 1960 galt die Stör als hochgradig belastet. Mit Ausnahme von Hohenlockstedt gab es bis 1952 im Kreis Steinburg keine kommunalen Kläranlagen. Abwässer wurden direkt in Bäche, Auen oder in die Stör geleitet.¹⁵



Blick über die Stör auf Kellinghusen mit dem Bahnhofsgebäude und der Kirche St. Cyriacus (1950er Jahre). Aufnahme: Otto Goldmann, Kellinghusen; Quelle: Museum Kellinghusen

Der gesellschaftliche und ökonomische Wandel der letzten Jahrzehnte, vor allem in der Landwirtschaft, hat auch zu einem Wandel der Funktionen von Gewässern und ihrer Wahrnehmung durch den Menschen geführt: Fließgewässer wie Bäche und Flüsse werden heute als „Lebensadern“ der Landschaften gesehen, die den natürlichen Lebensraum für vielfältige Tier- und Pflanzenpopulationen bilden. Sie wirken damit weit in die Fläche hinein, beeinflussen das lokale Kleinklima und schaffen so die Basis für neue Formen der Naherholung und sportlicher Aktivitäten. Die ökologischen Funktionen der Fließgewässer beeinflussen bereits jetzt die wasserwirtschaftlichen Planungen für die Zukunft. Die Inhalte und Ziele der künftigen europäischen Wasserwirtschaft sind seit dem Jahr 2000 in der Wasserrahmenrichtlinie der EU (WRRL) einheitlich festgelegt.

6. Schluss

Abschließend sei hier ein Zitat von Walter C. Bröcker aus seinem stimmungsvollen Aufsatz „Segelfahrten auf der Stör“, abgedruckt im *Heimatbuch des Kreises Steinburg* aus dem Jahr 1925, wiedergegeben:

An Wewelsfleth vorübergehend, nähern wir uns, im scharfen Winkel nach rechts umbiegend, der Störmündung. Weit vorgeschoben

liegt am rechten Ufer im Außendeich ein einsames Gehöft. Außerhalb des schützenden Deiches, auf ragender Wurt, ein verlorener Posten. Bei sehr hoher Flut liegt es, rings von Wasser umgeben, wie eine Insel im Meer.

Wir sind am Ende unserer Fahrt angelangt. Über dem Fluß zieht die Dämmerung stärker herauf, und auf den ankernden Schiffen werden die Ankerlichter gesetzt, die wie ruhige Sterne durch das blaue Dunkel leuchten.

Der Wind ist eingeschlafen, wie immer bei Sonnenuntergang, und wie riesige, schlafende Tiere liegen die Ewer auf dunkelndem Wasser. Im Reth rieselt und knistert es geheimnisvoll, in der Ferne ein verlorener Vogelruf und dann wieder tiefe Stille. Backbord blitzen die Lichter der Störmündung, und vor uns liegt der breite Elbstrom im steigenden Dunkel der Nacht. Ein Ozeanriese zieht elbabwärts, aus hunderten von Kajütfenstern leuchtet es, und wie ein ganz leiser Klang von Musik hallt es über das Wasser. Daneben spüren wir tiefinnerlich ein dumpfes, rhythmisches Pochen. Das sind die gewaltigen Maschinen im Leib des Dampfers, die ihre Stöße weit durch das Wasser fortpflanzen. Wir sehen den Dampfer entschwinden, dem Meere und fernen Ländern zueilend, und ein Hauch weltumspannender Größe trifft uns in unserem geborgenen Winkel im Schutze des heimatlichen Deiches. Die fernen Leuchtfener auf der Elbe strahlen heller im zunehmenden Dunkel, den Schiffen mit freundlichem Blinken den Wegweisend, und über Meer und Strom, über Deiche und Marschen spannen im weiten Bogen die Sterne ihre ewigen Lichter. Wir kriechen in die Kojen, wir hören das leise Klatschen der Wellen an der Bootswand, wir hören die Takelage knarren und schlafen ein im leisen Wiegen des Schiffes einem neuen Tag und neuen Fahrten auf heimatlichem Fluß entgegen.¹⁶

Anmerkungen

¹ Die vermutlich erste Ausstellung zu einer Flussgeschichte war „Die Isar – Ein Lebenslauf“, Münchner Stadtmuseum 1983, siehe dazu Marie-Louise Plessen (Hg.): Die Isar – Ein Lebenslauf, Ausst.-Kat. München 1983; Deutsches Historisches Museum (Hg.): Die Elbe – Ein Lebenslauf, Ausst.-Kat. Berlin 1992; Jörgen Bracker: Unser Strom. Hamburg und die Niederelbe von Lauenburg bis Cuxhaven, Hamburg 1995 (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Bd. 41); Bernd Küster (Hg.): Die Weser 1800-2000. Bremen 1999; Gertrude Ceppl-Kaufmann/Antje Johanning: Mythos Rhein. Kulturgeschichte eines Stromes. Darmstadt 2003; Hans-Eckhard Dannenberg, Norbert Fischer, Franklin Kopitsch (Hg.): Land am Fluss. Beiträge zur Regionalgeschichte der Niederelbe. Stade 2006.

² Vgl. dän. „stor“ = groß, Wolfgang Laur: Historisches Ortsnamenlexikon von Schleswig-Holstein, Zweite veränderte u. erweiterte Aufl., Neumünster 1992.

³ Kurt-Dietmar Schmidtke: Die Entstehung Schleswig-Holsteins, Neumünster 1992, S. 104.

⁴ Martin Halfpap: Siedlungen und Wirtschaft der holsteinischen Elbmarschen unterhalb Hamburgs unter historisch-genetischem Aspekt einschließlich der Betrachtung der heutigen Situation. (= Mitteilungen der Geogr. Ges. in Hamburg, Bd. 79), Wiesbaden

1989; Volker Arnold, Ulrich Drenkhahn, Dirk Meier: Frühe Siedler an der Küste. Küstenarchäologie in Dithmarschen und Steinburg, Heide 1991; Christine Scheer u. Ulla Mathieu: Das Barghus in der Wilstermarsch, o. O. 1995; Rolf Hammel-Kiesow und Ortwin Pelc: Landesausbau, Territorialherrschaft, Produktion und Handel im hohen und späten Mittelalter; in: Ulrich Lange (Hg.): Geschichte Schleswig-Holsteins, Neumünster 1996, S. 59-134, hier S. 72; Klaus-J. Lorenzen-Schmidt: Siedlung und Landwirtschaft in den holsteinischen Elbmarschen vom Mittelalter bis 1918; in: Ludwig Fischer (Hg.): Kulturlandschaft Nordseemarschen, Westerhever 1997, S. 107-119.

⁵ Klaus-J. Lorenzen-Schmidt: Der Kremper Handel im 16. Jahrhundert; in: Steinburger Jahrbuch 1981, 25. Jg., Itzehoe 1980, S. 49-62; Herbert Karting: Ein Beitrag zur Schifffahrtsgeschichte der Stadt Krempe; in: Steinburger Jahrbuch 1983, 27. Jg., Itzehoe 1982, S. 97-124, hier S. 100; Bernd Schedlitz: Itzehoe während des Ständestaates und unter dem Frühabsolutismus; in: Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein, Itzehoe 1988, Bd. 1, S. 62-80, hier S. 77; Jörgen Bracker: Unser Strom (s. Anm. 1), S. 173.

⁶ Zitat bei Walter C. Bröcker: Segelfahrten auf der Stör; in: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 2, Glückstadt 1925, S. 105-113, hier: S. 109; Herbert Karting: Der Störprahm, ein Fahrzeug des Amtes „Steinborg“, in: Steinburger Jahrbuch 1974, 18. Jg., Itzehoe (o. J.), S. 30-38; Jörgen Bracker: Unser Strom (s. Anm. 1), S. 8f.

⁷ Jürgen Ibs: Die Stadt im Umbruch; in: Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein, Bd. 2, Itzehoe 1991, S. 5-68, hier S. 12; Britta Nicolai-Kolb: Itzehoe unter königlich-preußischer Regierung 1867 bis 1918; in: Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein, Bd. 2, Itzehoe 1991, S. 113-193, hier S. 135 und 139.

⁸ Sabine Jebens-Ibs: Die Alsen'sche Portland-Cement-Fabrik in Itzehoe 1863 bis 1918; in: Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein, Bd. 2, Itzehoe 1991, S. 194-238, hier S. 213.; zum Breitenburger Kanal: K. Bielenberg: Das Entwässerungswesen; in: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 2, Glückstadt 1925, S. 297-332, hier S. 302f.

⁹ Helmut Temmler: Zur geologischen Entwicklung im Bereich der Itzehoer „Neustadt“ seit der Eiszeit; in: Steinburger Jahrbuch, 17. Jg., Itzehoe 1973, S. 33-53; Helmut Wilfert: Das Kastell Esesfeld: eine Burg im Grenzgebiet des fränkischen Reiches. Die Frühgeschichte und die Gründung der Stadt Itzehoe; in: Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein, Bd. 1, Itzehoe 1988, S. 7-27, hier S. 9.

¹⁰ Paul Gädtgens, Gerhard Kaufmann: Die Feldentwässerungsmühle im Vierländer Freilichtmuseum Rieck-Haus in Curslack; in: Altonaer Museum in Hamburg, Jahrbuch 6. Band (1968), hgg. von Gerhard Wietek, S. 139-178, hier 151f, 160-164, das Zitat auf S. 161.

¹¹ Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 2, Glückstadt 1925, S. 312-316; Jörgen Bracker: Unser Strom (s. Anm. 1), S. 161-163.

¹² Klaus Schlottau: Die Planung des Stör-Kanals von Itzehoe nach Neumünster als Binnenschifffahrtsweg und Abwasserkanal der Neumünsteraner Industrie (1891-1926), in: Mitt. d. Canal-Vereins, 15, Rendsburg 1994, S. 93-115, bes. S. 102, 109, 110; ders.: Die Geschichte der Lederindustrie in Neumünster. Ein Beitrag zur Industrialisierung Schleswig-Holsteins (= Veröffentlichungen des Fördervereins Textilmuseum und Industriemuseum Neumünster e. V., H. 11) Neumünster o. J. (1991), S. 131-142.

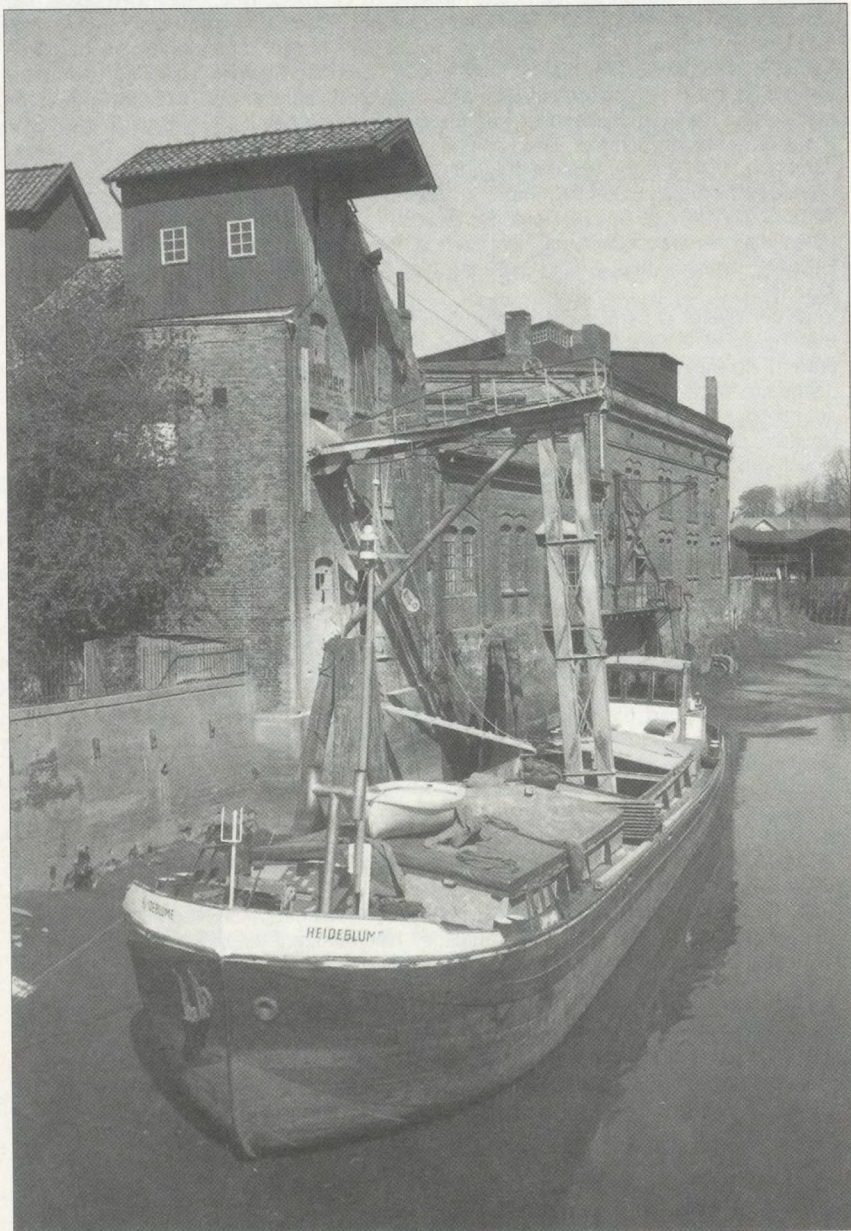
¹³ Claus Tietje: Der Nordosten des Kreises Steinburg mit dem oberen Störtal; in: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 2, Glückstadt 1925, S. 14-35, hier S. 17-20.

¹⁴ WSA Glückstadt, unveröffentlichtes Typoskript „Die Stör“, o. J. (um 1962), S. 3f.

¹⁵ Horst Grüttner: Die Wasserwirtschaft im Kreis Steinburg; in: Steinburger Jahrbuch 1967, 11. Jg., S. 72-89, hier S. 86.

¹⁶ Walter C. Bröcker: Segelfahrten auf der Stör; in: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 2, Glückstadt 1925, S. 105-113, hier S. 113.

Archivbilder von der Stör



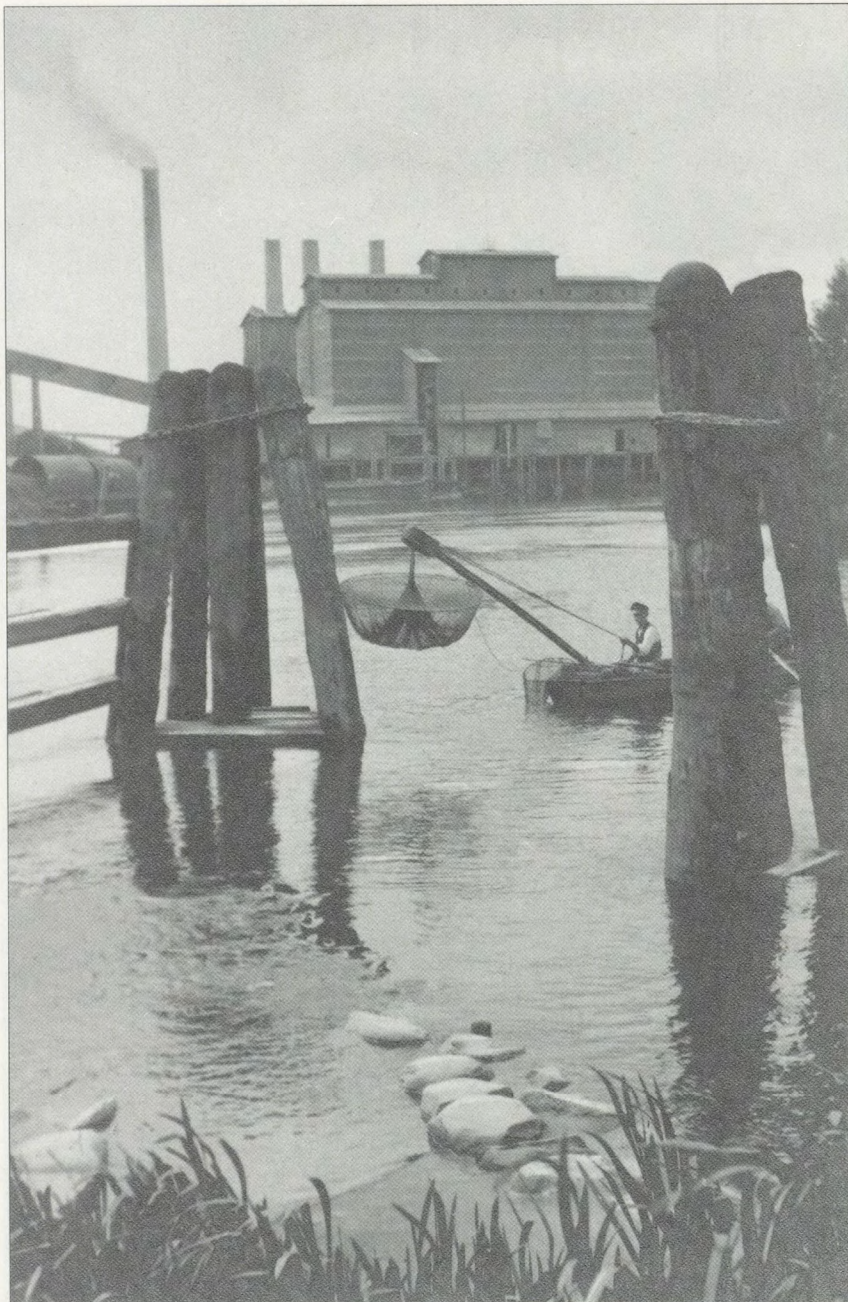
Die alte Störschleife an der Zuckerfabrik in Itzehoe (Foto: Hans-Peter Kruse)



Blick von der Drehbrücke auf den Brookhafen in Itzehoe (Foto: Hans Kruse)



Hafen Itzehoe, 1940er-Jahre (Foto: Hans Kruse)



Fischer vor Zementfabrik in Itzehoe, ca. 1940er-Jahre (Foto: Hans Kruse)



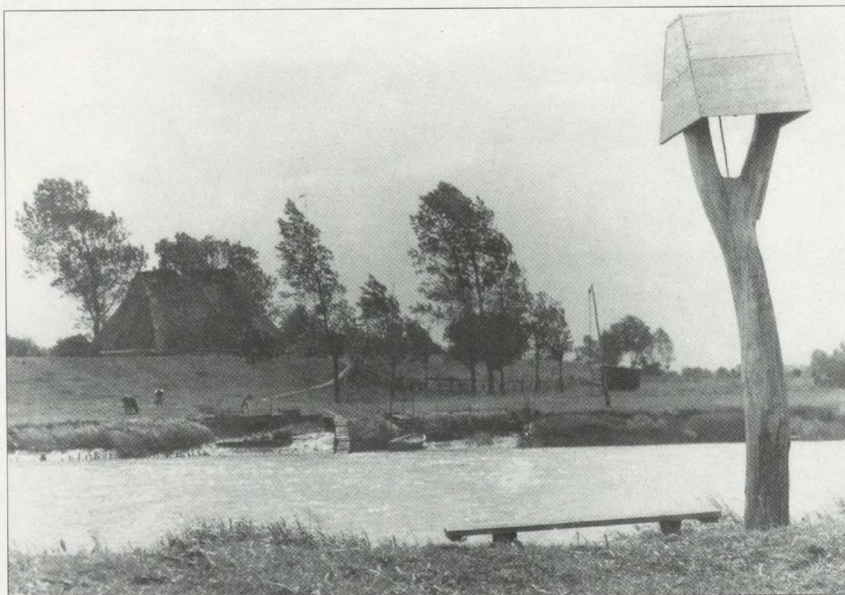
Lange Brücke in Itzehoe 1938 (Foto: Hans Kruse)



Deichbruch an den Malzmüllerwiesen in Itzehoe (Foto: Hans Kruse)



Fährhaus „Nikolaus von Holdt“ um 1920, das am „Langen Rack“, dem längsten geraden Flusslauf der Stör liegt (Foto: Familie Schaepe)



Fährhaus „Holler Fähr“ in Hodorf um 1950 mit der Glocke auf der Wilstermarschseite (Foto: Familie Schaepe)

Die Verschmutzung der Stör im Landkreis Steinburg zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Von
Klaus Schlottau (Bremen)

Drei wesentliche Faktoren bestimmen die Verunreinigung von Flüssen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts; sie ergänzen einander und scheinen auch zeitlich seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts nicht scharf voneinander abgrenzbar. Erstens: Die Landwirtschaft begann eine Intensivierung der Viehhaltung und der Düngung, als – zweitens – die Urbanisierung zu einer wahren Flut häuslicher Abwässer führte und drittens mit der Industrie ein weiterer Verursacher auftrat, der zudem neue, unbekannte Abfallstoffe einführte, sodass bereits am Ende des 19. Jahrhunderts Flusssysteme zu kollabieren drohten.

Die Situation wurde dadurch verschärft, dass die Trinkwassergewinnung auf dem Lande und in Kleinstädten noch durchgängig mit Hilfe von Hausbrunnen oder sogar aus den Fließgewässern stattfand, während zugleich in den Städten mit zentraler Trinkwasserversorgung die Wasserspülung Einzug hielt. Da die Gefährdung des Grundwassers von Laien nur über Geruch und Färbung wahrgenommen werden konnte, konzentrierte sich die Diskussion auf Fließgewässer und deren Färbung, Trübung, Geruch und Geschmack. Wenn dann noch Fische starben oder Rinder sich an der Tränke vergifteten, kam es zu Protesten der betroffenen Interessenten.

In diesem Beitrag kann keine Geschichte der Störverschmutzung über den Zeitraum vom Beginn der Industrialisierung in einzelnen städtischen Kernen bis hin zur Urbanisierung und den Auswirkungen des Wasserhaushaltsgesetzes von 1972 auf die Gewässersituation geliefert werden, weil dafür ein weit größerer Umfang erforderlich wäre. Im Sinne der einleitenden Bemerkungen über die Grundstrukturen der Gewässerverunreinigungen sollen sich die Ausführungen – mit Ausnahme einiger kleiner Ausblicke – auf den Zeitraum im Umkreis der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert und auf das Einzugsgebiet der Stör im Kreis Steinburg beschränken.

Tauscht man die Namen der Flüsse und einiger Akteure aus, so lassen sich die im Folgenden kurz beschriebenen Probleme aber auch auf benachbarte Gewässersysteme, besonders auf Krückau, Pinnau, Kossau – aber auch auf die Este oder die Schwinge – übertragen. Mit reflexhaftem Verhalten wurde bei Schadensereignissen auf altbekannte Verschmutzer, möglichst außerhalb der eigenen Gemeinde, verwiesen, ohne in Betracht zu ziehen, dass auch im nächsten Umkreis häusliche Fäkalien ungeklärt abflossen oder sich Einleiter mit erheblichem Potenzial angesiedelt hatten.

Wurden diese aber dennoch bekannt, so ließen sich Verbesserungen nicht durchsetzen, weil dann die Arbeitsplätze in den Betrieben gefährdet schienen. Zunächst wird ein geographischer Überblick über das Untersuchungsgebiet und seine gewerbliche Struktur gegeben werden, bevor mit einzelnen Protestaktionen und einem strukturellen Überblick über die potentiellen Einleiter fortzufahren ist. Abschließend wird ein Versuch unternommen, die drei Faktoren, die einleitend genannt sind, zusammenfassend zu bewerten.

Die Stör entwässert eine Fläche von mehr als 170.000 ha. Im Ober- und Mittellauf durchquert sie überwiegend Sander- und Geestbereiche und erreicht ab Kellinghusen die Marsch, wo bereits der Tiden Einfluss vorhanden ist. Bis zur Einmündung der Bünzener Au windet sich die Stör durch eine Talaue von selten mehr als 100 m Breite. Die Bünzener Au ist ein sehr sauberer Fluß mit einem Einzugsgebiet von annähernd 205 km², sodass sich die Wasserführung der Stör fast verdoppelt. Von hier bis Kellinghusen wandelt sich das schmale Tal mit ausgeprägten Talschultern in eine weite flache Wiesenlandschaft, die bei starken Niederschlägen zunehmend und langanhaltend überschwemmt wurde, sodass die bäuerlichen Anlieger eine Genossenschaft bildeten, um 1910 die Stör auf einer Länge von fast 7 km zu begradigen und zu vertiefen, damit das Wasser schneller abfließt.

Unterhalb Kellinghusens mündet die Bramau, der größte Nebenfluß der Stör, sodass sich das Einzugsgebiet von 651 km² auf 1128 km² erhöht. Zwischen Itzehoe und Kellinghusen unterlag die Stör seit der Kanalisierung bis Rensing, die 1890 von der Reichswasserstraßenverwaltung durchgeführt worden war, einem Tidenhub von bis zu 1,3 m. Die Kanalisierung hatte nicht nur das Ziel einer Schiffbarmachung verfolgt, sondern sollte auch zu einer besseren Schlammräumung mit dem Ebbstrom führen: bei Ebbe hatte die Stör seither nur einen wasserführenden Querschnitt von 35m², was dazu führte, dass der Ebbstrom eine Geschwindigkeit von bis zu 1,5 m/sek. erreichte. Der Unterlauf der Stör beginnt seit 1958 bei der Spülschleusenanlage an der Delftorbrücke in Itzehoe. Die Stör windet sich von Itzehoe über eine Strecke von 29 km bis zur Mündung. Auf diesem Weg werden noch die beiden ebenfalls mäandrierenden Nebenflüsse Wilsterau und Kremperau aufgenommen.¹

Die Gewässergüte der Stör und ihrer Zuflüsse ist in der jüngeren Gegenwart, nachdem seit 1955 eine Vielzahl kommunaler mehrstufiger Kläranlagen eingeführt wurde, und, nachdem als Folge des Wasserhaushaltsgesetzes seit 1972 nach und nach auch kleine Kommunen an Kläranlagen angeschlossen werden mußten, durchgehend po-

sitiv verbessert worden.² Im Oberlauf ist die Stör seither nur gering belastet und Milzbrand tritt faktisch seit fünfzig Jahren nicht mehr auf. Als Folge des Zulaufs aus der Kläranlage Neumünsters verschlechtert sich die Situation aber saisonal immer noch vorübergehend streckenweise.

Im gesamten Einzugsgebiet lebten zu Beginn der 1950'er Jahre etwas mehr als eine viertel Million Menschen, davon etwa 150.000 in den zehn Orten, die mehr als eintausend Einwohner hatten, fast 81.000 davon allein in Neumünster. Mit einer Kanalisation auf dem zeitgenössischen Stand der Technik war kein Ort ausgestattet. In den ländlichen Gemeinden überwogen die Plumpsklos, während in den Städten die Dreikammergrube mit einem Überlauf ins nächste Gewässer dominierte. Die Abwässer der Viehställe wurden in Jauchegruben gesammelt, die, ebenso wie die Misthaufen, bei Regen überliefen und gemeinsam mit den menschlichen Fäkalien in die Gräben und Bäche flossen. Im Unterschied zur Situation um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert hatte sich aber der Milchviehbestand verdoppelt, sodass Meiereien mit sauerstoffzehrenden Abwässern und Chlor in den größeren Dörfern entstanden waren.³

Noch bedeutender war die Verzehnfachung des Mastschweinbestandes. Schweine traten früher kaum in Erscheinung, weil die Mästerei saisonal im Sommer stattfand und nur Zuchtsauen den Winter überlebten. Mit der Schweinemast war nicht nur der Aufbau der regionalen Mühlen- und Kraftfutterindustrie verbunden, sondern auch eine Vielzahl von Zerlegebetrieben, Tonnenschlachtereien, Versand-schlachtereien, Wurstfabriken und Betriebe, die die tierischen Abfälle (Haut, Knochen, Haare, Fette, Därme, Blut, Klauen, Tierkörpermehl) verarbeiteten: Gerbereien, Abdeckereien, Knochenmühlen, Kraftfutterwerke, Darmschleimereien, Haarwäschereien, Superphosphatfabriken, Leimfabriken, Seifenfabriken etc.

Auch diese Betriebe verfügten in der Regel über keine oder nur unzureichende Kläranlagen, sodass das Abwasser meist ungeklärt in den Vorfluter gelangte.⁴ Häufig handelte es sich nicht um Großbetriebe, sondern um kleine Gewerbe, die auf dem Lande neben den ortsüblichen lokalen Gewerben kaum auffielen. In der Summe allerdings ist zu konstatieren: je kleiner der Ort, desto höher war die Gewerbedichte. In der folgenden Tabelle 1 wird eine Übersicht über die zehn

² Vgl.: ebd., S. 16.

³ Vgl. zur Geschichte der Meiereien insbesondere Klaus Odefey: *Meierei-Chronik des Kreises Steinburg*. Itzehoe 1996.

⁴ Zu den Belastungen durch Abwässer der genannten Industrie vgl.: H. H. Staack und Dietrich König: *Fleischwarenabwässer und Vorfluter in zwei Beispielen*. In: *Deutsche gewässerkundliche Mitteilungen* (1962), S. 80-84; Henning Brandis: *Hygiene des Dorfes*. Hannover 1962.

¹ Uwe Muuß: *Marcus Petersen und Dietrich König: Die Binnengewässer Schleswig-Holsteins*. Neumünster 1973. S. 86.

Orte des Einzugsgebietes gegeben, die 1956, vor dem Einsetzen der allgemeinen Einführung von zentralen Abwasseranlagen mit entsprechender Klärung, mehr als eintausend Einwohner hatten.

Tab. 1: Einwohner und Betriebe der größeren Orte an der Stör, 1956:⁵

Ort	Einwohner	Betriebe	Betriebe/1000	Rang
Neumünster	80 800	2 334	28,88	9.
Itzehoe	35 000	1 397	39,91	6.
Kellinghusen	7 450	353	47,38	4.
Bad Bramstedt	6 400	304	47,50	3.
Wilster	5 400	291	53,89	2.
Lockstedter Lag.	5 050	154	30,50	8.
Lägerdorf	4 300	121	28,14	10.
Krempe	2 700	163	60,37	1.
Wewelsfleth	1 500	54	36,00	7.

Industrielle Großbetriebe unterlagen einer deutlich strengeren Kontrolle durch die Gewerbeinspektion, durch die Wasserwirtschaftsbehörden und durch die Kreisärzte, als dies der Fall bei kleinen Betrieben war. Der Blick auf die Tabelle 1 zeigt, dass die Orte mit der geringsten Relation von Betrieben pro Einwohner – Lägerdorf, Neumünster und Lockstedter Lager – Orte mit einer bekannt hohen Zahl von Großbetrieben waren. Krempe, Wilster, Bad Bramstedt und Kellinghusen hingegen hatten die höchste Gewerbedichte, woraus, wie im Folgenden aufzuzeigen sein wird, ein hohes Verunreinigungs-potential resultierte.

Proteste der Störanlieger

Im Frühjahr des Jahres 1955 berichteten fast alle Tageszeitungen der Region über das Fischsterben bei Kellinghusen.⁶ Am Morgen des 20. April waren die Kadaver großer Mengen ausgewachsener Fische und Wolken toter Fischbrut an Kellinghusen vorübergetrieben. Innerhalb einer Stunde bargen Mitglieder des örtlichen Anglervereins hunderte Zentner Kadaver.

⁵ Vgl.: *Deutsches Bundes-Adreßbuch* (1956), Bd. 1. Darmstadt/Berlin 1956. In den erfaßten 373 Ortschaften des Störeinzugsgebietes gab es 264780 Einwohner und insgesamt 8103 Gewerbebetriebe. (Die noch selbständigen Gemeinden Einfeld und Gadeland sind bereits zu Neumünster gezählt).

⁶ Vgl. z. B. *Schleswig-Holsteinische Volkszeitung*: *Die Störe starben an Sauerstoffmangel – Die Abwässer der Industriestadt Neumünster verdreckten den Bullenbach*. In: ebd., Nr. 111, 13. Mai 1955; ferner: dies. Nr. 103 vom 4.5. 1955; *Kieler Nachrichten* Nr. 103 vom 4.5.1955, dies., Nr. 134 vom 11.6. 1955; *Hamburger Morgenpost*, Nr. 7, 25.4.1955.

Die Presse und die Allgemeinheit waren sich einig, dass wieder einmal, wie in den Jahrzehnten zuvor, das Abwasser aus Neumünster, besonders jenes aus den Lederfabriken, alles Leben im Oberlauf der Stör ausgelöscht hatte. Anglervereine und gewerbliche Fischer sandten Schadensersatzklagen an den Magistrat in Neumünster, so dass schließlich auch Sachverständige hinzugezogen wurden. Man hatte immerhin einige Weinflaschen mit dem Störwasser gefüllt, so dass sich auch nach Wochen noch klären ließ, dass industriell eingesetzte Fischgifte – Ammoniak, Arsen oder Chromsäure aus den Gerbereien – nicht beteiligt gewesen waren.⁷ Der Direktor des untersuchenden Amtes vermutete im Gegensatz zur öffentlichen Meinung eine schwallartige Einleitung von Schlachtereier- oder Molkereierabwasser, die dazu geführt habe, dass infolge der Zersetzung in einem breiten und sich abwärts bewegendem Abschnitt des Flusses kein Sauerstoff mehr vorhanden gewesen sei, dass die Fische und die Brut mithin erstickt seien. Im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel untersuchten daraufhin Sachverständige der Bundesanstalt für Gewässerkunde den biologischen Zustand der Stör von der Bünzener Au bis zur Mündung in die Elbe.⁸

Auf einer Streckenlänge von etwas mehr als sechzig Kilometer wurden zweiundzwanzig Meßstationen eingerichtet. Als Referenzwert für sauberes Wasser und eine intakte Flora und Fauna wurde die Bünzener Au herangezogen, weil dieser Wiesenbach aufzeige, wie die Stör beschaffen sein könnte, wenn keine industrielle und häusliche Abwässer eingeleitet würden. Unter Nutzung von Indikatoren, die aus dem Wasserzustand sowie der Flora und Fauna der Aue gebildet wurden, erstellten die Sachverständigen ein Güteprofil der Stör mit Qualitätsbeurteilungen, die von nicht verunreinigtem Wasser über mäßig, stark bis hin zu übermäßig stark verunreinigtem Wasser reichten. Die Stör wird im Bereich der Bünzener Au als – durch häusliche und industrielle Abwässer aus Neumünster – übermäßig verunreinigt beschrieben. Durch den Zufluß reinen Wassers bessere sich der Zustand bis Kellinghusen jedoch derart, dass es nur noch als mäßig bis stark verunreinigt zu bezeichnen sei. In Kellinghusen verschlechterte sich der Zustand trotz höherer Wasserführung wieder so sehr, dass nur noch biologische Leitformen eines übermäßig stark verunreinigten Wassers (Abwasserpilze, Schlammröhrenwürmer und rote Zuckmückenlarven) vorhanden seien.

⁷ Vgl. Schreiben des Nahrungsmittel-Untersuchungsamtes Kiel an die Stadt Kellinghusen vom 29. April 1955. Abschrift in: Magistratsarchiv Neumünster, (künftig abgekürzt MA), Nr. 4733.

⁸ Vgl. für das Folgende: Bundesanstalt für Gewässerkunde: *Der biologische Zustand der Stör. Gutachten, erstattet auf Antrag der WSD-Kiel*. Bearbeiter Dr. Knöpp, Koblenz, 15. August 1956. Abschrift in: MA 4733.

Die Verunreinigungen aus Kellinghusen wurden auf häusliche Abwässer, Molkereiabwässer und die Einleitung von giftigen gewerblichen Abwässern aus Färbereien und Lederfabriken zurückgeführt. Die eigentlichen Verursacher giftiger Einleitungen konnten nicht ermittelt werden, weil die Emittenten, sehr zum Ärger der Gutachter, das Abwasser mal aus dem „Färbereigraben“ und mal aus dem „städtischen Graben“ ablaufen ließen. Unterhalb Kellinghusens floß aus einem kleinen Bach auch das Abwasser einer Darmschleimerei zu. Eine Besserung des Zustandes brachte erst die Bramau, sodass der Zustand der Stör auf einer Strecke von 13 km nur noch als mäßig belastet bewertet wurde. Bereits ca. acht Kilometer flussaufwärts von Itzehoe wurde die Stör wiederum als stark bis übermäßig stark verunreinigtes Gewässer kategorisiert, weil die Abwässer Itzehoes infolge des Gezeitenstromes bis zu diesem Bereich herauf gedrückt wurden und erst nach durchschnittlich elf Tagen in die Elbe gelangten.

Daraus resultierten einerseits enorme Schlammablagerungen im Bereich der Itzehoer Störschleife, deren meterstarke Schlammabänke ausschließlich von Schlammröhrenwürmern bewohnt waren; andererseits war der gesamte untere Störverlauf bis zur Mündung nur noch als übermäßig stark verunreinigt zu bewerten, weil die Gezeiten hier nur das verdünnte Abwasser Itzehoes in einer Pendelbewegung vor und zurückpumpten. Da keine sauberen Nebenbäche – wie ober- und unterhalb von Kellinghusen – als Entlastung mündeten und zuwenig Sauerstoff für eine bakterielle Selbstreinigung vorhanden sei, könne keine Besserung eintreten. Eine Erholung von dieser enorm hohen Belastung könne erst eintreten, wenn die Stadt Itzehoe Abwassersammler für die anliegenden Straßenzüge einführt, die Störschleife vom Fluß trennt und das gesamte gewerbliche und häusliche Abwasser nach Passage einer Kläranlage weit unterhalb der Stadt in die Stör abläßt.

Auch der Zulauf der Wilsterau (stark verunreinigt) und der Kremperau (übermäßig stark verunreinigt) war nicht mehr in der Lage, die Flora und Fauna der Stör wieder zu beleben. An der Meßstelle 22, die in der Mündung der Stör in die Elbe eingerichtet worden war, konnten die Gutachter nur noch eine „nahezu völlige Sterilität“ konstatieren.⁹ Die Sachverständigen standen mit dieser Beurteilung im Widerspruch zur öffentlichen und tradierten Meinung, derzufolge die Störverschmutzung von der Stadt Neumünster und deren Industrie verursacht wäre. Sie teilten den Fluß in drei Abschnitte: vor Kellinghusen besserte sich demzufolge der Zustand bedeutend, um dann von den Abwässern aus Kellinghusen bis zur Einmündung der Bramau stark bis übermäßig stark belastet zu werden.

⁹ Ebd., S. 6.

Diese Erholung werde dann von den Abwässern aus Itzehoe infolge der pendelnden Bewegung des Wassers für den gesamten restlichen Lauf der Stör zunichtegemacht.

Nach Berichten des Steinburger Landrates gab es zur Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert im Kreis Steinburg keine Verunreinigung der Stör. Verschmutzt sei nur deren Oberlauf sowie die Wilsterau und die Kremperau gewesen. So sei der Fluß oberhalb Kellinghusens „in einer den Viehbestand außerordentlich schädigenden Weise verunreinigt.“¹⁰ Bereits seit Jahren werde von den landwirtschaftlichen Anliegern Klage geführt, dass das Vieh an Milzbrand erkrankte. In den folgenden Jahren wurden immer mehr Klagen über die Milzbrandinfektionen laut, sodass am 5. Dezember 1911 eine Versammlung der Störanlieger aus den Kreisen Steinburg und Bordesholm in Brockstedt stattfand, um über die Verunreinigung des Flusses zu beraten.

Anwesend waren Behördenvertreter sowie Vertreter der Fischerei- und der Bauernverbände. Einleitend erklärte Landrat Pahlke (Kreis Steinburg), dass die Stör früher ein klarer Fluß gewesen sei, heute aber einem Strom schwarzer dickflüssiger Tinte gliche, der die Ufer und Flußränder mit einer zähen schwarzen Schicht überzöge und auf den überfluteten Wiesen die häßlichen Spuren seiner Verunreinigung zurückließe. Der Fluß stinke derart, dass in seiner Nähe die Fenster nicht geöffnet werden könnten und sein Wasser sei für Viehtränken völlig ungeeignet. Infolge der hohen Gefahr einer Milzbrandinfektion, die im Störtal früher unbekannt gewesen sei, könne auch das Futter, das durch den schwarzen Schlamm ohnehin stark geschädigt sei, nicht verwertet werden. Die Fischerei am Oberlauf sei früher ein blühender Erwerbszweig gewesen, nun aber völlig zugrunde gerichtet, weil es in der Stör oberhalb Kellinghusens kein Leben mehr gäbe. Dies alles seien Auswirkungen der Industrie Neumünsters.¹¹

Ein Jahr später tagte der „Generalverein für Landwirtschaft und Gewerbe für Kellinghusen und Umgebung“. Die Versammlung wurde erneut vom Landrat Pahlke geleitet, der zum Tagesordnungspunkt „Störverunreinigung“ die Beschwerden der vorjährigen Versammlung referierte. Die Stadt Neumünster war diesmal durch den Stadtbaurat Junglöw vertreten. Er erläuterte die Absicht der Stadt, die vorhandene Kläranlage im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Stadtkasse zu erweitern und im Übrigen den bereits 1908 von der Handelskammer Altona vorgeschlagenen Störkanal zu verwirklichen: „Eine Kanalisierung hinge insofern wesentlich mit der Beseitigung der Schäden im Niederungsgebiet zusammen, als bei der Schiffbarmachung der Stör

¹⁰ Landesarchiv Schleswig-Holstein (künftig abgekürzt als LAS), Abt. 309, Nr. 10858. *Reinhaltung der Gewässer*. Bericht des Landrates an den Regierungspräsidenten vom 11.10.1901, fol. 5.

¹¹ Vgl.: *Itzehoer Nachrichten*, 7. Dezember 1911.

sie überall eingedeicht sein würde, das Flußwasser nicht mehr über die Wiesen treten könne und zu ihrer Berieselung dann nur das einwandfreie Wasser der zahlreichen Seitenbäche des Störtals verwendet werden müsse.¹²

Im Sommer 1912 wurde der Fluß durch eine Gutachtergruppe besichtigt und eine große Anzahl von Proben aus dem Abschnitt von Neumünster bis unterhalb Kellinghusens analysiert. Demzufolge war die Stör unterhalb Wittorfs ein nur mäßig verdünntes Gerbereiabwasser, in dem – trotz der Kläranlage – sichtbar Gerbereiabfälle, Hautgewebe und Haare in Flocken oder gar Bündeln trieben. Das Wasser war braunrot, opak, stank nach Schwefelwasserstoff und enthielt einen hohen Anteil von freiem Kalk, aber keinen gelösten Sauerstoff. Lebewesen konnten nicht ermittelt werden. Erst sechs Kilometer flußabwärts, vor Arpsdorf, konnten Abwasserpilze und Fliegenlarven, typische Abwasseranzeiger, beobachtet werden. Bis zur Eisenbahnbrücke in Kellinghusen/Wrist hatte sich der Zustand durch den Zufluß von sauberen Bächen so sehr gebessert, dass im Wasser bis zur Hälfte des Sättigungsgrades freier Sauerstoff vorhanden war.

Deutlich wahrnehmbar blieben die suspendierten Gerbereiabfälle in Form von tierischen Haaren und Gewebe. Unterhalb Kellinghusens, 23,5 km von der städtischen Kläranlage Neumünsters entfernt, hatten sich die Wasserverhältnisse trotz des Tideneinflusses wiederum verschlechtert. In der Tat wies die Verzehnfachung der Keimzahl in der Stör durch die Abwassereinleitungen aus Kellinghusen darauf hin, dass nicht allein die Industrie Neumünsters, sondern auch die Urbanisierung im Zeitraum von 1890 bis 1914 mit einer Verdopplung der Einwohnerzahlen der meisten anliegenden Städte und einer damit einhergehenden Industrialisierung zu einer Verschmutzung der Stör durch Bewohner und Betriebe des Kreises Steinburg geführt hatte.¹³

¹² MA 1673, Protokoll vom 26. November 1912 durch Stadtbaurat Junglöw.

¹³ MA 1222/1-3. *Gutachten der Königlichen Versuchs- und Prüfanstalt für Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung* vom 4.7.1912, fol. 51ff. Im Zeitraum von 1911 bis 1930 wurde die Stör von Neumünster bis Kellinghusen regelmäßig durch das Hygiene-Institut der Universität Kiel untersucht – nur einmal, im Frühjahr 1929, war die Sichtung eines Fisches oberhalb Kellinghusens verzeichnet. Zusammenfassend über zwei Jahrzehnte konnte festgestellt werden, dass sich der Anteil der ungelösten Verschmutzungen – Haare, Gewebe – verringerte, dafür aber der Anteil der gelösten Stoffe stieg. Der Keimgehalt aus Fäkalien nahm während des Untersuchungszeitraumes insgesamt bedeutend zu und bildete örtliche Schwerpunkte: von der Kläranlage Neumünsters mit durchschnittlich mehr als 1,5 Millionen Keime pro Milliliter sank der Wert bis Kellinghusen auf 108.000 Keime/ml ab, um dann unterhalb Kellinghusens wieder auf einen Wert von 1,1 Millionen Keime/ml zu steigen. Vgl.: MA 1673. Gutachten des Hygiene-Instituts der Universität Kiel, 22. April 1930.

Milzbrandverseuchung der Stör

Die Störverschmutzung war am 22. Februar 1913 Gegenstand einer Debatte des Preußischen Abgeordnetenhauses. Vom Abgeordneten Thies H. Engelbrecht¹⁴ wurde ausdrücklich auf die Verantwortung Neumünsters für die Gesamtverschmutzung der Stör hingewiesen. „Bereits vor zehn Jahren habe ich Gelegenheit genommen, an dieser Stelle auf die schweren Übelstände hinzuweisen, welche durch die Abwässer der Lederfabriken in Neumünster [!] für die Anlieger der oberen Stör herbeigeführt werden. Schon damals war der Fluß durch die Fabrikabwässer stark verunreinigt; das Schlimmste aber war, dass die von den Lederfabriken herrührenden Milzbrandkeime in das Flusswasser kamen und bei Überschwemmungen das Gras der Störwiesen vergifteten. [...] Eine vorläufige Besserung wurde durch die Regulierung der oberen Stör herbeigeführt [...]“.

Ganz neuerdings ist jedoch wieder ein enormes Anwachsen des Milzbrandes zu beobachten, und zwar im mittleren Lauf der Stör zwischen Kellinghusen und Itzehoe. [...] Sind doch seit Anfang November in den Dörfern unterhalb der Stadt Kellinghusen durch Verfütterung von Störwiesenheu gegen 100 Rinder an Milzbrand eingegangen. [...] Die Gewerbeaufsichtsbeamten sollten von dem Herrn Minister angewiesen werden, die schlimmsten Übelstände [...] energisch zu bekämpfen.“¹⁵ In der Antwort des Regierungsvertreters kam zum Ausdruck, dass dem Ministerium Beschwerden dieser Art in den letzten Jahren nicht bekannt geworden seien. Über konkrete Fälle werde sich der Handelsminister einen Bericht durch den Regierungspräsidenten erstellen lassen, und dann zu den Beschwerden des Abgeordneten Stellung nehmen. Der Redakteur der Verbandszeitschrift riet den Gerbereibesitzern in und um Neumünster, – aber auch der gesamten Lederindustrie Deutschlands – dieser Angelegenheit große Aufmerksamkeit zu widmen.¹⁶

¹⁴ Thies Hinrich Engelbrecht (1853-1934), Agrargeograph, Landwirt in Herzhorn und freikonservativer Abgeordneter des preußischen Abgeordnetenhauses. Vgl.: Klaus-J. Lorenzen-Schmidt: *Thies Hinrich Engelbrecht: Landwirt, Politiker, Agrargeograph*. In: Olaf Klose (Hg.): *Biographisches Lexikon für Schleswig-Holstein und Lübeck*, Bd. 8, Neumünster 1987, S. 94-98.

¹⁵ *Milzbrand und norddeutsche Gerbereien*. In: *Zweite Beilage der Lederindustrie*, Nr. 52, Berlin 1. März 1913, 56. Jahrgang; Vgl. wortgleich: Anonym: *Milzbrand und norddeutsche Gerbereien*. In: *Der Ledermarkt*, Jg. 35, Nr. 10, Frankfurt a. M., 5. März 1913, S. 10-11.

¹⁶ Vgl.: ebd., S. 11; Der Charakter einer beginnenden Kampagne des Lederindustrieverbandes wurde verstärkt durch die zeitgleiche Veröffentlichung des Hygienikers Hugo Kühl über „Die Beseitigung der Gerbereiabwässer“ in „Leder-technische Rundschau“, Technischer Teil von „Die Lederindustrie, Deutsche Gerber-Zeitung“, 5. Jahrgang, Nr. 10, Berlin den 6. März 1913, S. 73-74.

Die Polizeibehörde wurde in der Tat durch den Regierungspräsidenten angewiesen, die Konzessionen der Lederfabriken in Neumünster zu prüfen. Dabei stellte sich heraus, dass trotz großer Betriebserweiterungen seit Jahren kein Bauantrag mehr veröffentlicht worden war, sodass auch kein Anlieger hatte protestieren können. Eine Besichtigung durch Vertreter des Regierungspräsidenten und des zuständigen Preußischen Handelsministeriums führte daraufhin zu einem Baustopp für alle Lederfabriken Neumünsters, der erst durch den Beginn des Ersten Weltkrieges gebrochen wurde.¹⁷ Nach langjährigen Verhandlungen wurden die Stadt Neumünster und die dortigen Lederfabriken 1930 verurteilt, die Wiesen- und Milzbrandschäden von 79 Bauern aus dem Kreis Bordesholm und von 236 Bauern aus dem Kreis Steinburg für die vergangenen und künftigen Jahre zu ersetzen.¹⁸

Gifte im Abwasser

Zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts waren die Kenntnisse und Analysenverfahren über Giftstoffe in Wasser und Boden noch nicht sehr weit entwickelt. Man wußte aus der Metallurgie seit Jahrhunderten von einigen gefährlichen Giften, – Quecksilber, Blei, Arsen etc. – kannte nicht aber jene, die durch die Kohle- und Mineralölchemie erst seit einigen Jahrzehnten entwickelt worden waren – Teeröle, Polyaromate, Naphthaline, Benzol, Toluol etc. – und schon gar nicht jene, die erst in der Entwicklung waren: Chlorkohlenwasserstoffe, deren Auswirkungen auf das Grundwasser erst heute in vollem Ausmaß sichtbar werden.¹⁹ Erste Verbote gegen die Verwendung von Arsen in den Gewerbebetrieben wurden ab 1874 ausgesprochen. Gemäß einer Erhebung der Provinzialbehörde verarbeiteten im Jahr 1873 insge-

samt 67 Gerber in Schleswig-Holstein jährlich 2.500 kg Arsenik. Räumlich verteilte sich der Verbrauch u. a. auf den Kreis Pinneberg (830 kg), den Kreis Steinburg (462,5 kg), den Kreis Plön (340 kg) und den Landkreis Kiel – also auch Neumünster – mit 234,5 kg im Jahr.²⁰ Für die Gerber war Arsen traditionell ein Mittel, mit dessen Hilfe die Haut bereits während des Kalkens zum Schwellen gebracht werden konnte. Die Häute hatten dann nach dem Gerben einen weichen, „zügigen Griff“. Mit ein wenig Arsen konnte eine deutliche Wertsteigerung erreicht werden, sodass Gerbereien Ausnahmen beantragten und bis etwa 1890 zumeist auch bewilligt bekamen. So stellte die Gerberei Brüning in Neumünster 1887 den Antrag, 360 kg Arsenik pro Woche nutzen zu dürfen.²¹ Das Nahrungsmittel-Untersuchungsamt für die Provinz Schleswig-Holstein stellte bei Untersuchungen im Abwasser von Lederfabriken aus Neumünster, Wilster und Krempe im Zeitraum von 1900 bis 1910 trotz fehlender Arsen-Konzession immer wieder Arsen im Abwasser fest.

Nach Angaben der Gewerbeinspektion verarbeiteten die Fabriken Importhäute, die häufig mit Arsenik trocken konserviert in den Handel gelangten.²² Die Anwesenheit von Arsen im Abwasser, im Gerbereischlamm und in den Sedimenten der Flüsse konnte durch verbotswidriges Handeln, durch importierte Trockenhäute oder durch den Einsatz von ganz gewöhnlicher Industrieschwefelsäure, die zeitgenössisch bis zu fünf Prozent Arsenik enthielt, verursacht sein. Schwefelsäure wurde in der Gerberei zum Schwellen und Pickeln eingesetzt, war aber auch in der Textilindustrie, in der Metallindustrie und in vielen anderen Gewerben gebräuchlich, sodass die Arsenvergiftung des Wassers und der Sedimente viele Ursachen haben konnte.

Neben dem Arsen traten aber auch zunehmend Ammoniak und Chlor, – die z. B. am 23. Juni 1953 ein Fischsterben bei Kellinghusen ausgelöst hatten – Naphthalin und Phenole sowie Chromsäure als zeitgenössische Fischgifte auf. Chlor oder organische Chloride wurden vielfach zum Desinfizieren, z. B. von Meiereianlagen, benutzt. Ammoniak, Phenole und Teeröle wurden in Gasanstalten erzeugt und z. B. in Färbereien, in der Textilindustrie, aber auch in Dachpappenfabriken, Netzfabriken, Seilereien etc. eingesetzt. Naphthalin wurde häufig in der Textilindustrie und in der Lederindustrie benutzt, während Chrom sowohl in der Metallindustrie als auch in der Färberei, besonders aber in der Lederindustrie, verwendet wurde. Die Untersuchung der Schlammprobe von einer Überschwemmungswiese bei Ehndorf im Jahr 1937 hatte z. B. ergeben, dass in der Trockensub-

¹⁷ Vgl.: LAS, Abt. 309, Nr. 17424, Ministerium für Handel und Gewerbe, Berlin 30. April 1914, fol. 74 f.; Ferner Klaus Schlottau: *Die Planung des Stör-Kanals von Itzehoe nach Neumünster als Binnenschiffahrtsweg und Abwasserkanal der Neumünsteraner Industrie*. In: *Mitteilungen des Canal-Vereins*, Bd. 15, Rendsburg 1994, S. 93-115; hier S. 98-99.

¹⁸ Vgl.: MA 2890, Protokoll der Stadtverordnetenversammlung vom 7. Mai 1930, fol. 22 ff.

¹⁹ Unter Bezug auf den § 343 der RVO wurde durch den preußischen Handelsminister am 31. Juli 1912 ein Erlaß veröffentlicht, demzufolge Blei-, Phosphor-, Arsen- und Quecksilbervergiftungen meldepflichtig wurden und eine Erfassung der Erkrankungen durch Benzol, Toluol, Xylol, Benzen, Nitro- und Amidverbindungen vorbereitet werden sollte. Vgl.: E. Roth: *Die gewerbehygienischen Aufgaben des Fabrikarztes, des Gewerbearztes und des beamteten Arztes*. In: *Veröffentlichungen aus dem Gebiete der Medizinalverwaltung*, V. Band, 2. Heft, Berlin 1915, S. 25-57, hier S. 46; In England waren seit 1904 alle Erkrankungen, die auf eine der fünf Ursachen – Blei, Quecksilber, Phosphor, Arsen und Milzbrand – zurückgeführt wurden, meldepflichtig (ebd., S. 35) – in Deutschland wurde die Meldepflicht für berufsbezogenen Milzbrand am 25. September 1909 eingeführt (ebd., S. 37).

²⁰ Vgl.: LAS, Abt. 309, Nr. 11676. Die Erhebung wurde in ganz Preußen durchgeführt und führte zum Verbot des Arseneinsatzes in der Industrie.

²¹ Vgl.: LAS Abt. 309, Nr. 11576.

²² Vgl. z. B.: LAS, Abt. 309, Nr. 11579.

stanz 5,3 Prozent Chromdioxid vorhanden waren – da zugleich 64,2 Prozent Eisenoxid und 2,5 Prozent Manganoxid vorhanden waren, konnte sich zum Glück nicht das hochgiftige Cr(VI) entwickeln.²³

Industrie im Störtal

Unter Berücksichtigung der wassergefährdenden Stoffe, die oben erwähnt wurden, sind nicht alle Gewerbezweige am Ende des 19. Jahrhunderts als Gefährdung zu betrachten. Im Folgenden sollen daher die Störorte von Neumünster bis zur Mündung hinsichtlich des Verschmutzungspotentials kurz vorgestellt werden. Im Jahr 1890 gab es in Neumünster, dessen Schmutzwasserfracht gemäß der oben angeführten Gutachten schon vor Kellinghusen an Bedeutung verlor, bereits eine sehr starke Industrie. Besondere Wasserverschmutzungen gingen von den 21 Tuchfabriken, drei Baumwollwarenfabriken, mehreren Färbereien, sechs Lederfabriken und zehn kleineren Gerbereien sowie zehn Eisengießereien und Maschinenfabriken, einem Eisenbahnausbesserungswerk, der städtischen Gasanstalt und der Ölgasanstalt der Eisenbahn aus.²⁴

Im Vergleich zu diesem bereits weit entwickelten Industriestandort nahmen sich die anderen Städte an der Stör noch bescheiden aus. Urs J. Diederichs liefert für das Jahr 1891 einen Überblick über die Industrie des Kreises Steinburg.²⁵ Für Kellinghusen nennt er die Tonwarenfabrik, für Itzehoe die Zuckerraffinerie, die Zementfabrik, die Netzfabrik, die Baumwollweberei, eine Ölmühle mit Seifenfabrik sowie eine Eisengießerei und Maschinenfabrik; im Bereich Lägerdorf ferner die Zementfabriken und die Kreideschlammerei. Für Wilster und Krempe war nur von den Lederfabriken zu berichten. Die Entwicklung in der Unterelberegion wird zusammenfassend von Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt dargestellt. Er geht, bezüglich des Störeinzugsgebietes, besonders auf die Entstehung der Zementfabriken in Lägerdorf ein.²⁶

²³ Vgl.: MA 3362, Wiesenschäden 1937. Probenahme am 16.6.1937, Analyse durch das Hygiene-Institut Kiel. Nach heutiger Klärschlammverordnung dürfen nur 100 mg/kg vorhanden sein.

²⁴ Vgl. hierzu u. a.: Klaus Tidow: *Neumünster – vom Tuchmacherhandwerk zur Textil- und Lederindustrie*. In: Urs Justus Diederichs (Hg.): *Schleswig-Holsteins Weg ins Industriezeitalter*, Hamburg 1986, S. 63-73, hier S. 63 und S. 70-73; Klaus Schlottau: *Die Geschichte der Lederindustrie in Neumünster*, Neumünster 1991, S. 131-142.

²⁵ Vgl.: Urs Justus Diederichs: *Die Industrialisierung in den Landkreisen*. In: Ders. (Hg.): a.a.O., S. 111-114, hier S. 111-112.

²⁶ Vgl.: Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt: *Zwischen Landwirtschaft und Industrie: die holsteinische Unterelberegion*. In: Urs Justus Diederichs (Hg.), a.a.O., S. 115-126, hier S. 122-124.

Kellinghusen

Oberhalb Kellinghusens mündeten die Einleitungen aus Wrist und einiger an der Stör liegender Dörfer. Außer den dörflichen Meiereien kamen daher oberhalb Kellinghusens zum Ende des 19. Jahrhunderts nur die Zentrifugenfabrik von Breiholz & Co. in Wrist und die dortige Meierei als gewerblicher Einleiter von Abwasser in Betracht. Im Jahr 1890 kamen als mögliche Verschmutzer folgende Betriebe in Kellinghusen infrage:²⁷ die Färberei von Junge, die Eisengießerei und Maschinenfabrik Rothardt, die Maschinenfabrik von Schwertfeger, die Tonwarenfabrik Fernsicht AG in Overndorf, die Ölgasanstalt Wichmann & Co., die Gerbereien von Andersen, Kobel, Reitz und Westphal (70 Arbeitskräfte) sowie die Brauerei Lohnbart & Weiner und die Genossenschaftsmeierei Vorbrügge.²⁸



Kellinghusen ca. 1955 (Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe)

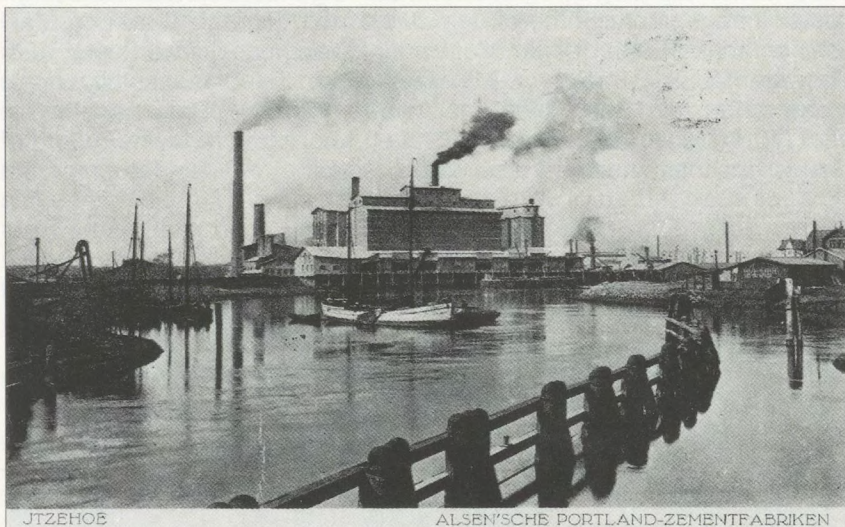
Der Landrat des Kreises Steinburg beschrieb die Abwassersituation mit folgenden Worten, die angesichts der durch Gutachter immer wieder festgestellten hohen Verschmutzungen als Beschönigung zu werten sind: „In Kellinghusen hat die Ableitung der städtischen Abwasser in die Stör bisher keine Uebelstände hervorgerufen.“

²⁷ Für die Bewertung umweltgefährdender Branchen vgl.: Landesamt für Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein: *Altlasten-Leitfaden*, Band I, Anhang 5: *Katalog zur Einstufung der Branchen in Schleswig-Holstein*, Kiel-Flintbek 2003.

²⁸ Vgl.: LAS, Abt. 309, Nr. 171, fol. 29-30, fol. 38-40, fol. 51-53 und 68-72.

Die Abwässer der großen Gerberei von Gebrüder Westphal werden vor dem Verlassen des Fabrikgrundstücks gründlich und sorgfältig geklärt.²⁹ Die Kläranlage bestand aus einer Klärgrube mit einem Rauminhalt von etwa 120 m³ Inhalt, unterteilt in zwölf Kammern sowie einem Ablauf durch den Färbergraben auf zwei Rieselfelder.³⁰

Itzehoe



Itzehoe, Alsen'sche Portland-Zementfabriken ca. 1910 (Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe)

Die starke gewerbliche Entwicklung der Stadt zum Ende des 19. Jahrhunderts ist dem Kreidekalk, der auf der Münsterdorfer Geest zutage trat, geschuldet. 1862 wurde eine Zementfabrik gegründet, die zur Keimzelle der Alsen'schen Portland-Zementfabrik wurde. Auch in Lägerdorf entstanden Zementfabriken aus Kreidegräbereien. Diese Unternehmen waren die größten Industriebetriebe Itzehoes und der Umgebung. Zugleich gab es eine große Netzfabrik, eine Pumpenfabrik, eine Großmühle, eine Großdruckerei etc.

²⁹ LAS, Abt. 309, Nr. 10858. *Reinhaltung der Gewässer*. Bericht des Landrates an den Regierungspräsidenten vom 11.10.1901, S. 2.

³⁰ Vgl.: LAS, Abt. 309, Nr. 10858, *Reinhaltung der Gewässer*, Bericht der Gewerbeinspektion Itzehoe vom 2. Juni 1902. Unter Berücksichtigung eines 12-Stunden Arbeitstages und einer täglichen Abwassermenge von 800 m³ gab es wohl kaum eine Ruhezeit zur Sedimentation.

Die Wirtschaftsgeschichte Itzehoes wird insbesondere von Britta Nicolai-Kolb thematisiert.³¹ Die Zementfabriken in Itzehoe sind Teil der Industriegeschichte Itzehoes und finden Würdigung in der Darstellung von Sabine Jebens-Ibs.³²



Itzehoe Zementfabrik, Aufnahme nach dem Zweiten Weltkrieg (Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe)

Nach Unterlagen des Regierungspräsidenten gab es 1879 – nur bezogen auf umweltgefährdende Betriebe – die Eisengießerei Mai-forth in Sude, die Brauerei Buhmann & Wiese, die Stoutsfabrik von Feldmann (132 Arbeiter) und dessen Färberei (55 Arbeiter), die Seifenfabrik von Hirschberg (31 Arbeiter) und von Lages & Köppen, die Gasanstalten in Sude und in Itzehoe, die Zichorienfabriken von Ottens und von v. Holstein, die Buchdruckerei Pfingsten, die Zuckerraffinerie

³¹ Vgl.: Britta Nicolai-Kolb: *Itzehoe unter königlich-preussischer Regierung 1867-1918: Industrieller Ausbau, gesellschaftliche Konflikte, Modernisierung des städtischen Lebens und Erster Weltkrieg*. In: Jürgen Ibs (Hg.): *Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein*, Bd. 2: *Von 1814 bis zur Gegenwart*, Itzehoe 1991, S. 113-193, hier besonders S. 114-124 und S. 191f. Zu den Gasanstalten vgl. ebd., S. 136f. und 184f.

³² Vgl.: Sabine Jebens-Ibs: *Die Alsen'sche Portland-Cement-Fabrik in Itzehoe 1863 bis 1918: Die Entstehung eines industriellen Großbetriebs*. In: Jürgen Ibs (Hg.): *Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein*, Bd. 2: *Von 1814 bis zur Gegenwart*, Itzehoe 1991, S. 194-238, hier besonders S. 208ff.

de Vos & Co. (232 Arbeiter), die Netzfabrik der Weberei AG, die Eisengießerei und Maschinenfabrik Düring, drei Dachpappenfabriken, eine Tapetenfabrik, eine Zuckerformfabrik, ferner je eine größere Schlosserei, Seilerei, Silberwarenfabrik, Böttcherei und Faßfabrik.³³ Bis 1890 waren die meisten der genannten Betriebe weiter gewachsen – die Zementfabrik von Alsen vor dem Delftor hatte nunmehr 602 Arbeiter – und andere umweltrelevante Betriebe waren hinzugekommen: so z. B. die Maschinenfabrik und Verzinkerei von Wessel und die Maschinenfabrik von Lackmann, die Eisenwerft von Fack, die Färberei von Janss, die Gerbereien von Becker sowie von Falck & Schütt, die Itzehoeer Aktienbrauerei und die Genossenschaftsmeierei.³⁴

Nach heutigen Kenntnissen waren größte Umweltprobleme z. B. durch Teeröle, Lösungsmittel und Gifte (Zyankali etc.) im Bereich der je drei Standorte von Gasanstalten und Dachpappenfabriken sowie im Bereich der Netzfabrik, der Seilerei und der Druckerei zu erwarten. Diese wurden von den Zeitgenossen aber noch nicht wahrgenommen. Die Verschmutzung der Stör durch die Zuckerraffinerie musste aber wenigstens von belesenen Einwohnern schon erkannt worden sein. Bereits im Jahr 1884 hatte Wilhelm Raabe (1831-1910) in seinem Roman „Pfisters Mühle. Ein Sommerferienheft“ zeitkritisch über die Wasserverschmutzung durch eine Rübenzuckerfabrik im Braunschweigischen geschrieben.³⁵ In den Berichten des Landrates über Gewässerverschmutzungen im Bereich Itzehoe wird aber nicht die Stör, sondern nur ein Graben genannt: „Der Mühlengraben neben der Breitenburger Straße „hat in den Jahren 1898, 1899, 1900 [...] mehrfach zu Klagen und Beschwerden, namentlich in der heißen Jahreszeit Veranlassung gegeben.“³⁶ Zu diesem Zeitpunkt befand sich die Einrichtung einer zentralen Abwassererfassung und -klärung noch in der Planung, wo sie bis zum Ende der 1950er Jahre bekanntlich auch verharrte.

Entsprechend dem Gutachten der Preußischen Landesanstalt für Wasser-, Boden- und Lufthygiene über die Störverunreinigung aus dem Jahre 1924, demzufolge unterhalb Itzehoes keine weitere Verunreinigung durch Abwässer in größerem Maße erfolge, durften in Itzehoe weiterhin einfache Hauskläranlagen mit Rückhalteklammern be-

³³ Vgl.: LAS, Abt. 309, Nr. 171, fol. 22-28 (Bezirk Itzehoe), fol. 50 (Kloster Itzehoe), fol. 51-53 (Herrschaft Breitenburg).

³⁴ Vgl.: ebd., fol. 54-61.

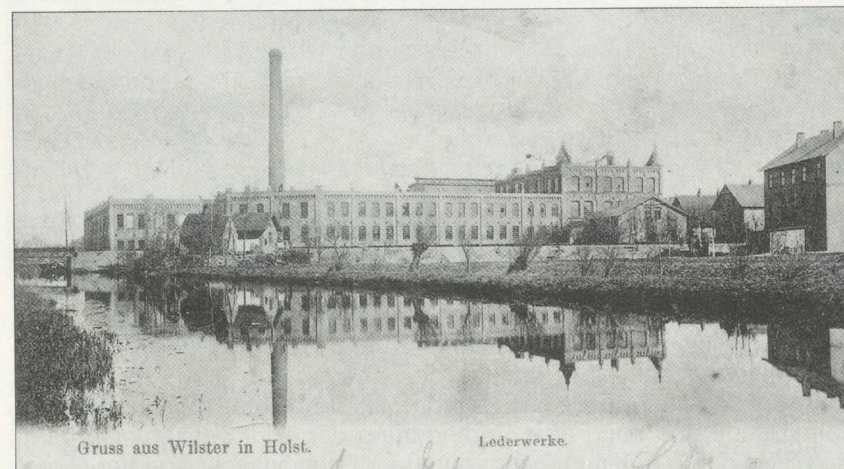
³⁵ Vgl. hierzu besonders: Günter Bayerl: *Herrn Pfisters und anderer Leute Mühlen*. Das Verhältnis von Mensch, Technik und Umwelt im Spiegel eines literarischen Topos. In: Harro Segeberg (Hg.): *Technik in der Literatur*, Frankfurt a. M., 1987, S. 51-102.

³⁶ LAS, Abt. 309, Nr. 10858. *Reinhaltung der Gewässer*. Bericht des Landrates an den Regierungspräsidenten vom 11. Oktober 1901, S. 2. Die erste Gasanstalt in Itzehoe hatte vor ihrer Verlagerung hier ihren Standort, sodass die Beschwerden sich vermutlich auf die Entsorgung von Waschwässern und Abfällen bezogen.

trieben werden. Die Folge war eine große Zahl neu angelegter häuslicher Kläranlagen, mit denen die Abwässer aus den modernen Wasserspülklosetts grob gereinigt werden konnten, bevor sie in die städtischen Entwässerung und in die Stör gelangten.³⁷

Wilster

Die wirtschaftliche Entwicklung Wilsters am Ende des 19. Jahrhunderts verlief nicht so stark wie jene Itzehoes, aber, basierend auf einem wirtschaftlich starken agrarischen Umfeld, deutlich besser als jene in Krempe, das durch Glückstadt sehr eingeschränkt wurde.³⁸ Nach archivalischen Unterlagen gab es in Wilster – unter Berücksichtigung ausschließlich umweltrelevanter Betriebe – im Jahr 1879 eine Abdeckerei, eine Weberei sowie sechs handwerkliche Gerbereien. Bis zum Jahr 1890 hatten sich jedoch zwei der Gerbereien zu großen Lederfabriken entwickelt: Die Firma Falck & Schütt beschäftigte 140 Arbeiter, jene der Gebr. Böhme sogar 185 Arbeiter.³⁹



Lederwerke in Wilster, ca. 1900 (Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe)

³⁷ Vgl.: LAS, Abt. 309, Nr. 20157.

³⁸ Vgl.: Martin Halfpap: *Siedlungen und Wirtschaft der holsteinischen Elbmarschen unterhalb Hamburgs unter historisch-genetischem Aspekt einschließlich der Betrachtung der heutigen Situation*, Wiesbaden 1989, S. 143.

³⁹ Vgl.: LAS, Abt. 309, Nr. 171, fol. 33-37: Ergänzungen zum Kirchspielkanzleibezirk Wilster siehe ebd., fol. 46-48. Darin u.a.: zwei Schlachtereien in Beidenfleth; für 1890 vgl.: ebd., fol. 73-80. Ferner: 14 Schlachtereien, 3 Tabakfabriken. Im Bereich Stankt Margarethen gab es weitere acht Schlachtereien und drei Werften in Wewelsfleth. Vgl.: ebd., fol. 43-45.

Die Wilsterau ist seit der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals im Jahr 1895 von ihren Quellgebieten, der Burger Au und der Holstenau, abgetrennt. Ohne Frischwasserzufluss werden der Wasserstand und die Strömungsrichtung allein von der Tide beeinflusst, sodass ein vollständiger Austausch nicht möglich ist. Die Stadt wird durch die Wilsterau in zwei ungleiche Hälften geteilt, die wiederum von Burggräben umgeben sind. Zugleich gab es Gräben, die von diesen vier Armen in die Stadt reichten und so jedem Bürger die Versorgung mit Wasser für den Haushalt und das Vieh sicherte.

An allen Wasserläufen befanden sich Gerbereien oder eine der vierzehn Schlachtereien. Am Oberlauf gab es zudem die beiden Lederfabriken, sodass das Schmutzwasser seit 1895 im Rhythmus der Gezeiten beständig vor den Grundstücken pendelte und sich allmählich aufkonzentrierte. Bereits im Jahr 1897 wurden heftige Beschwerden der Anlieger an der Wilsterau gegen die beiden Lederfabriken geführt, weil das Wasser in der Au und in den städtischen Gräben weder für Menschen, noch für das Vieh genießbar war.⁴⁰

Im Juni 1900 untersuchte das Nahrungsmittel-Untersuchungsamt Schleswig-Holstein eine von der Polizeiverwaltung Wilster eingesandte Abwasserprobe. Der Bericht des Gutachters beschreibt die Probe als braunrotes Wasser mit starker Trübung und faulender organischer Materie: „Schwerwiegend und auf alle Fälle zu beanstanden ist das Vorhandensein von Arsen-Verbindungen im Abwasser. Ein solches Wasser sollte keinesfalls ungereinigt in öffentliche Flußläufe gelangen.“⁴¹

Der Landrat beschrieb die Situation folgendermaßen: „Die Abwässer der Stadt Wilster werden nahezu ungeklärt, die der Gerberei von Gebrüder Böhme vollständig ungeklärt, der Wilsterau zugeführt, trotzdem wird das Wasser der Au, das eine trübe, rotbraune, schmutzige Färbung zeigt, zu Hausstandszwecken und zum Reinigen von Hausstandsgeräten benutzt.“⁴² Infolge der Chemikalien und Gifte sei der ehemals bedeutende Fischbestand völlig vernichtet. Eine städtische Kanalisation und auch eine Veränderung der Trinkwasserversorgung in Wilster durch Zuleitung von sauberem Grundwasser aus der Geest sei aber aufgrund der schlechten Lage der städtischen Finanzen nach dem Lederarbeiterstreik nicht denkbar.

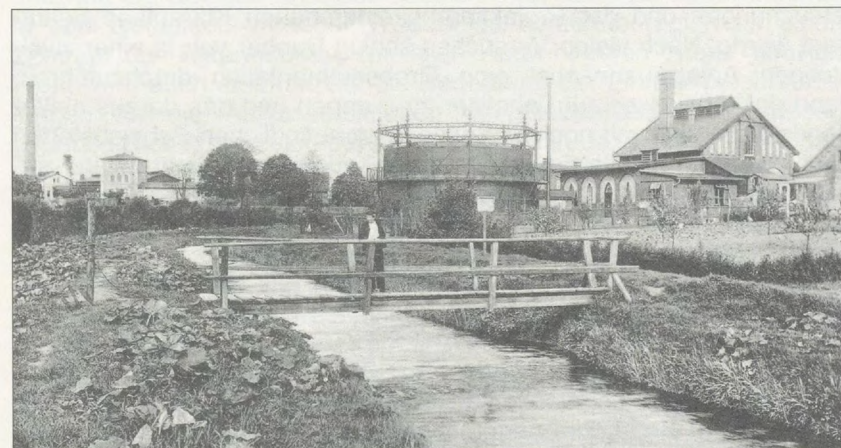
⁴⁰ Vgl.: LAS, Abt. 309, Nr. 11581. Schreiben des Landrates des Kreises Steinburg an den Regierungspräsidenten vom 29.11.1897, fol. 17.

⁴¹ LAS, Abt. 309, Nr. 11581. Gutachten des Nahrungsmittel-Untersuchungsamtes der Provinz Schleswig-Holstein, Kiel, den 12. Juni 1900, fol. 25 f.

⁴² LAS, Abt. 309, Nr. 10858. Reinhaltung der Gewässer. Bericht des Landrates an den Regierungspräsidenten vom 11.10.1901, S. 4f.

Krempe

Die wirtschaftliche Entwicklung in Krempe war im Vergleich zu den Nachbarstädten sehr verhalten. Dennoch hatte sich die Stadt am Ende des 19. Jahrhunderts auf der Basis der agrarischen Umgebung entwickelt.⁴³ In Krempe gab es daher am Ende des 19. Jahrhunderts verhältnismäßig wenige umweltrelevante Betriebe. Es handelte sich um eine Gerberei, die sich bis 1890 zu einer bedeutenden Lederfabrik entwickelt hatte, ferner um eine Leimsiederei und, weniger bedeutend, aber in der Menge doch zu berücksichtigen, sechs Schlachtereibetriebe.⁴⁴



Kremper Lederwerke und Gasanstalt, ca. 1910

Bereits im Jahr 1897 wurden dennoch heftige Beschwerden der Anlieger an der Kremperau gegen die Lederfabrik geführt, weil das Wasser in Krempe, Krempdorf und in den oberhalb gelegenen Orten seit der Betriebsvergrößerung der Lederfabrik weder für Menschen, noch für das Vieh genießbar sei.⁴⁵ Als Ausweg wurde erwogen, das Abwasser in die Schlickwetter zu leiten. Die Anlieger wehrten sich aber erfolgreich. „Demnach habe ich (der Landrat, d. V.), ohne die Existenz der Fabrik überhaupt zu gefährden, keine Möglichkeit, wie der Verunreinigung der Krempau durch die Abwässer der Fabrik entgegengetreten werden könnte.“⁴⁶

⁴³ Vgl.: Martin Halfpap, a.a.O., S. 142-143.

⁴⁴ Vgl.: LAS, Abt. 309, Nr. 171, fol. 31-32.

⁴⁵ Vgl.: LAS, Abt. 309, Nr. 11581. Schreiben des Landrates des Kreises Steinburg an den Regierungspräsidenten vom 29.11.1897, fol. 17.

⁴⁶ Ebd., fol. 19.

Als Ausweg bot sich nur die Möglichkeit, in der Kremper Heide Trinkwasser zu fassen und in die Stadt zu leiten. Diese Leitung war 1902 fast fertig, sodass die Stadtbürger sauberes Wasser erhielten.⁴⁷ Zugleich mit der Wasserleitung hielt, wie in allen anderen Orten, die eine Wasserleitung erhalten hatten, der Fortschritt in Form von Wasserklosetts Einzug, sodass die Lage für die Anlieger der Kremperau ober- und unterhalb Kremper noch schlimmer wurde. Die Kremperau führte zur Mitte der 1950er Jahre das schmutzigste Wasser im Stör-einzugsgebiet.

Die Kremper Lederwerke Hallenstein & Co. hatten daran immer einen erheblichen Anteil, sodass 1900 der Direktor des Hygienischen Instituts Hamburg, William Philipps Dunbar (1864-1922), mit den Untersuchungen und der Projektierung einer neuen Kläranlage beauftragt wurde. Nach vielen Versuchen schlug Dunbar vor, in einer zweistufigen Anlage zunächst eine Grobsedimentation durchzuführen, dann das Abwasser auf Lohefilter zu pumpen und das daraus abfließende Abwasser mit noch in Suspension befindlichen Schwebstoffen über zwei intermittierend genutzte Kaskaden von primären und sekundären Oxidationskörpern, die aus feinkörnigen Ton-, Schlacken- und Kokspartikeln bestanden, abzuleiten. Es handelte sich hierbei um die erste biologische Kläranlage in Schleswig-Holstein.

Der Reinigungserfolg war deutlich besser als der einer Verrieselung. „Es mag hier als nicht unwesentliches Moment angeführt werden, daß Fische verschiedener Art, wie Goldfische, Karpfen, Karauschen und Elritzen in den vierfach mit Flußwasser verdünnten gereinigten Abwässern bei wochenlanger Beobachtung völlig munter blieben, während sie in dem ungereinigten, ebenfalls viermal verdünnten Rohwasser der Lederfabrik sofort zu Grunde gingen.“⁴⁸ Eine Besichtigung der Abwasserverhältnisse in Krempe während des Sommers 1902 aus Anlaß einer erneuten Klage der Anlieger ergab allerdings, nach Untersuchungen des Kreisarztes, dass die Kläranlage, die Dunbar entworfen hatte, auch nach zwei Jahren kaum über den Laborcharakter hinaus betrieben wurde.

Als Trinkwasser, wie von den Klägern behauptet, sei aber die Kremperau auch vor der Existenz der Lederfabrik gar nicht geeignet gewesen, weil bei Ebbe das Wasser aus den moorigen Bereichen nachliefe und zudem auf beiden Ufern eine so intensive Landwirtschaft betrieben werde, dass das Wasser durch Düngestoffe und tierische Fäkalien unbrauchbar sei.⁴⁹

⁴⁷ LAS, Abt. 309, Nr. 10858. *Reinhaltung der Gewässer*. Bericht des Landrates an den Regierungspräsidenten vom 11.10.1901, S. 3f.

⁴⁸ LAS, Abt. 320, Nr. 3900, Gutachten Prof. Dunbar vom 19.9.1900, fol. 90f.

⁴⁹ Vgl.: LAS, Abt. 309, Nr. 10858, *Reinhaltung der Gewässer im Kreis Steinburg*. Bericht und Gutachten des Kreisarztes vom 29. August 1902.

Zusammenfassung

Die kurze Übersicht vermittelt zwei Ebenen, auf denen die Störverschmutzung behandelt wird: erstens jene der öffentlichen Darstellung durch den Landrat, den Abgeordneten und die Zeitungen, denen zufolge das Bild eines intakten Flusses allein durch die Lederindustrie – überwiegend durch außerhalb des Kreisgebietes ansässige Betriebe – getrübt wird; zweitens aber durch die Ebene der unabhängigen oder für mehr als nur einen Kreis zuständigen Gutachter.

Deren Blick auf konkrete Veränderungen nennt auch andere Verursacher: Fäkalabwasser, Abwasser aus Schlachtereien, Meiereien und, wie am Beispiel Kremper deutlich wird, auch die Landwirtschaft. In den Gutachten wird der Wandel der Unterelbregion zu einem Zentrum der Agrarindustrie mit allen Auswirkungen zuerst deutlich. Hierin wird auch erstmals auf die Bedeutung der Elbfahrwasservertiefungen für die Abwassersituation der Nebenflüsse hingewiesen. Grundsätzlich lassen sich daher, wie bereits in der Einleitung thematisiert und exemplarisch in Gutachten belegt, seit dem Ende des 19. Jahrhunderts folgende Faktoren unterscheiden, die für die Verunreinigung der Stör von Bedeutung waren:⁵⁰

Faktor 1: Landwirtschaft und Ertragssteigerung

Mit dem Beginn der Kunstdüngerproduktion begann ein Kreislauf, der sich bis heute fortsetzt. Mehr Dünger führt zu einem überhöhten Viehbesatz durch Mastbetriebe; die tierischen Dungstoffe werden dem Boden zusätzlich zu den anderen Mineral- oder Kunstdüngern zugeführt, sodass eine dauerhafte Überdüngung besteht, die durch abfließendes Wasser in die Gräben, Bäche und Flüsse gelangt und dort zu einer Eutrophierung führt. Die Menge Mastvieh musste auch genährt, geschlachtet und verwertet werden, um die Verwertungskette möglichst vollständig zu machen.

Auffällig war schon 1890 die große Häufung von Schlachtbetrieben in der Wilster- und Krempermarsch, die in keinem Verhältnis zum örtlichen Bedarf steht. Diese zeitgenössisch nicht beachteten und schon gar nicht als Industrie wahrgenommenen Betriebe verursachten einen Teil der Wasserverschmutzung und bildeten die Keimzelle der

⁵⁰ Die Nutzung als Transportweg – die Stör war seit dem 18. Jahrhundert Gegenstand von vier Kanalplanungen – kann hier nicht vertieft werden. Auch der Funktionszusammenhang von Drainierung, Grundwassersenkung und daraus temporär erhöhtem Hochwasser, das wiederum zu höheren Deichen und Kanalisierungen führt, kann hier nicht vertieft betrachtet werden. Unberücksichtigt bleibt auch der Einsatz von Pestiziden, Herbiziden etc. als Folge von Monokulturen, die häufig nach den Flurbereinigungen entstanden.

Fleischindustrie und der darauf aufbauenden Nebenproduktverwertungsbetriebe an der Unterelbe.

Faktor 2: Industrialisierung

Im 19. Jahrhundert trat mit der Industrie ein Emittent auf, der die Schmutzfracht durch suspendierte Stoffe bedeutend vergrößerte und zudem giftige Stoffe einleitete. Zunächst wurden die Abwässer nicht beachtet. Für die Luftverschmutzung durch Fabrikschornsteine hatte man ein Hilfsmittel darin gefunden, sie immer höher wachsen zu lassen, sodass die Abluftfahne stärker verweht, verdünnt und verlagert wurde.

Für Industrieabwässer hatte sich eine ähnliche Lösung durch Verdünnung in großen und kleinen Gewässern angeboten, sodass flussnahe Standorte für die Industrie nicht nur einen Transportkostenvorteil boten, sondern auch für eine schnelle und kostenlose Abwasserbeseitigung, die eigentlich nur eine Verlagerung war, herangezogen wurden.

Faktor 3: Urbanisierung und Stadtsanierung

Die Zunahme der städtischen Bevölkerung am Ende des 19. Jahrhunderts, die Einführung zentraler Wasserversorgungen und die daraus resultierende fortschrittliche Fäkalienbeseitigung mit Hilfe von Spülklosetts fanden keine Entsprechung in Form einer angemessenen mechanischen und biologischen Abwasserreinigung. Erst seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts begann auch in den kleineren Städten (zwischen 1910 und 1960) sowie in den Dörfern (zwischen 1955 und 1995) die Einführung einer zentralen Abwassererfassung und dann auch der Bau von Kläranlagen.

Fäkalien und häusliche Abwässer wurden in den ersten Jahrzehnten – im Vertrauen auf die durch den Hygieniker Max v. Pettenkofer (1818-1901) propagierte ‚Selbstreinigungskraft der Flüsse‘ – ohne mechanische oder gar biologische Klärung in die Flüsse und Bäche, die jetzt nur noch als „Vorfluter“ dienten, eingeleitet. Als Konsequenz dieser im Zuge der Urbanisierung immer stärkeren Überfrachtung begannen frühe Umweltschützer wie z. B. der Arzt Georg Bonnè (1859-1945) aus Flottbek bereits zum Ende des 19. Jahrhunderts mit einer intensiven publizistischen Agitation gegen die Einführung des Wasserklosetts. Belege sammelte er entlang der Unterelbe und deren rechten Nebenflüsse in großer Menge, erreichte allerdings mit den Gutachten für den Fischereiverband leider nicht mehr die Stör.

Die Itzehoer Neustadt

Entstehung und Auflösung einer mittelalterlichen Stadtanlage zwischen 1180 und 1969

Ein Beitrag zur Stadtgeographie von Itzehoe und zur Sturmflutgefährdung der Marschenlandschaften der Unterelbe im Tideeinflussbereich der Nordsee

Von
Alexander Ritter (Itzehoe)

1.

Für die folgende Untersuchung muss von einer Berücksichtigung des weiträumigen Ablaufs der Sturmflut von 1962 an der Westküste Schleswig-Holsteins und dessen Ursachen und Folgen in diesem Zusammenhang weitgehend abgesehen werden.¹ Wir wollen darum die Überlegungen lediglich von denjenigen Informationen ausgehen lassen, die uns eine Deichschadenskarte zum Sturmflutgeschehen vermittelt.²

Es sind zwei Bereiche an der Westküste mit völlig verschiedener küstenregionaler Lokalisierung als besonders betroffen hervorzuheben: einmal die nach Nordwest geöffnete und exponierte Husumer Bucht im Stauraum der Pellworm/Nordstrander Watten und zum anderen der nur noch mittelbar tidebestimmte Stauraum der Unterelbe, genauer des unteren Störlaufs im morphologischen Übergangsbereich Marsch/Geest, in dessen Zentrum die Stadt Itzehoe liegt. Die Begründung für die auffällige Konzentration von Deichschäden und Deichbrüchen an den genannten Stellen kann in wenigen küstenmorphologischen und hydrographischen Bedingungen zusammengefaßt werden.

Der Stau in der Husumer Bucht war eine Folge der Öffnung und Exposition der durch die Nordküste Eiderstedts sowie durch Nordstrand mit seinem Verbindungsdamm geschaffenen umgrenzten Seichtwasserfläche in Hauptwindrichtung.

¹ Erstdruck in: *Die Heimat* 76 (1969), H. 7, S. 217-226. Vgl. dazu den zweiten Teil der Darstellung: Alexander Ritter: *Die Itzehoer Neustadt – Nutzungsstrukturelle Umgestaltung und funktionale Integration eines mittelalterlichen Stadtkerns. Zur Altstadtsanierung im Rahmen gegenwärtiger Stadtplanung am Beispiel eines Mittelzentrums*. In: *Die Heimat* 77 (1970), H. 10, S. 295-302.

² Bericht des Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten - Landesamt für Wasserwirtschaft - Schleswig-Holstein: *Die Sturmflut vom 16./17. Februar 1962 an der Schleswig-Holsteinischen Westküste*. In: *Die Küste* 10 (1962), Heft 1, Anlage 4: *Deichschäden und Deichbrüche, verursacht durch die Februarsturmflut 1962*.

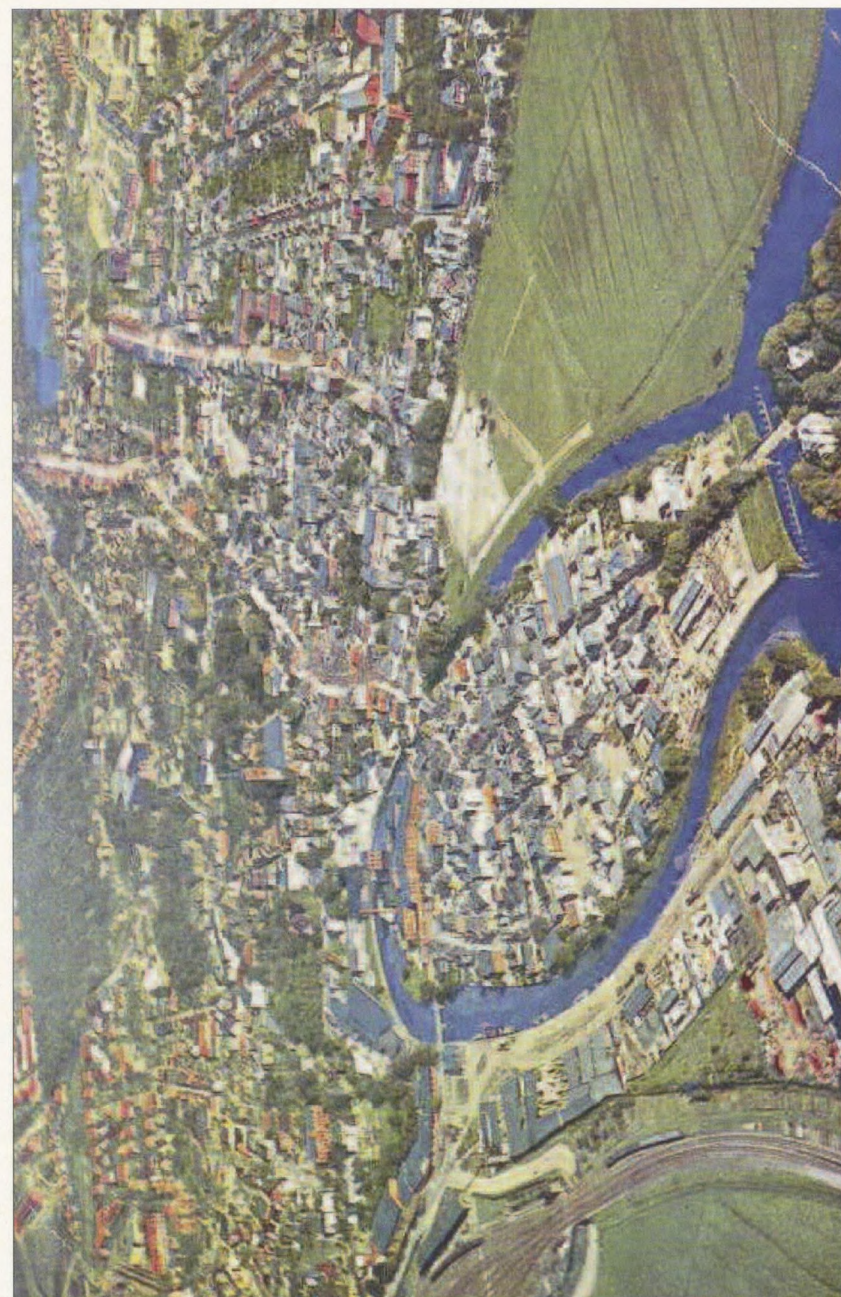
Analog gestalteten sich die Verhältnisse für den Störraum, der als Nebenteil des gleichfalls nach Nordwest geöffneten Großstauraums Untereibe von der Elbmündung her gesehen die erste Ausweichmöglichkeit für den Aufstau bedeutete, welcher dreifach durch Windstau, Tidebewegung und Oberwasserstau verursacht worden war.

Engen wir nach diesen einleitenden Beobachtungen unsere Perspektive weiterhin auf den Stadtbereich Itzehoes ein, der zur Zeit der Sturmflut in seinen in den Flußmarschen gelegenen Stadtteilen – dies gilt besonders für die Neustadt in der Störschlinge – ungeschützt die Überflutung aufnahm. Mit der von 1962 erlebten Überflutungsfläche war gewiss eine säkulare Ausnahmesituation entstanden. Aber der genannte Stadtteil Neustadt war schon seit seinem Bestehen hochwasserbedroht, wie es die überlieferten Berichte von historischen Überflutungen belegen. Es ergibt sich also aus diesen Bemerkungen die Frage, inwieweit der Faktor einer beständigen Flutbedrohung in Verbindung mit den physisch-geographischen Voraussetzungen der historisch begründeten Lage sowie der bis zum Jahre 1962 gewonnenen zentralörtlichen Bedeutung³ das stadtgeographische Bild der Itzehoer Neustadt geprägt hat.

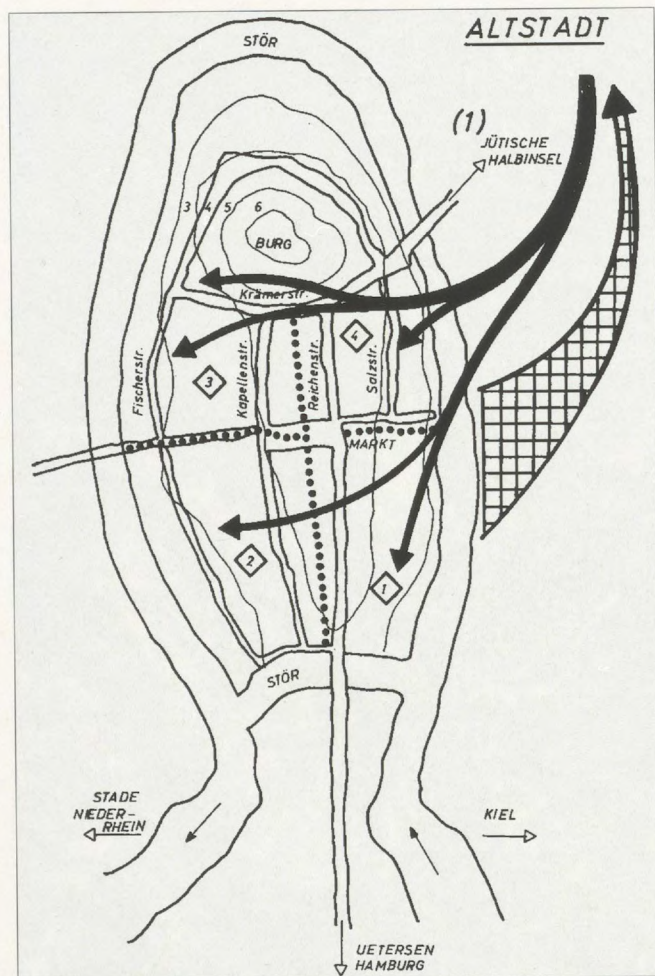
2.

Die Rand- und Hanglage ist ein besonderes Kennzeichen für die Position der Stadt an der Berührungsstelle von Geest (Altmoräne), Marsch (Flußmarschen Stör/Elbe) und Sanderfläche (Neumünsteraner Sander). Mit dem ältesten Teil liegt die Stadt innerhalb der Störschleife und zieht sich mit den neueren und jüngsten Stadtteilen am Südhang des Altmoränenzuges entlang, in ihren Entwicklungsspitzen weiter die Richtung von der hochwassergefährdeten Marschenniederung hin zur Geest verfolgend. In ihrem Lageverhältnis zum Störtal, das sich hier korridorartig zwischen dem Altmoränenrücken im Nordwesten (max. Höhe 76 mNN nordöstlich des Stadtkerns) und der Geestinsel von Münsterdorf (Höhe 22 m NN) verengt, bleibt die Stadt in ihrer Entwicklung im Wesentlichen einseitig nach Nordwesten und Westen orientiert. Die Lagekennzeichnung kann in den Begriffen ‚Randlage‘ und ‚Engpasslage‘ in Beziehung zur großräumigen Morphologie und zum Verlauf des Störtals zusammengefasst werden.

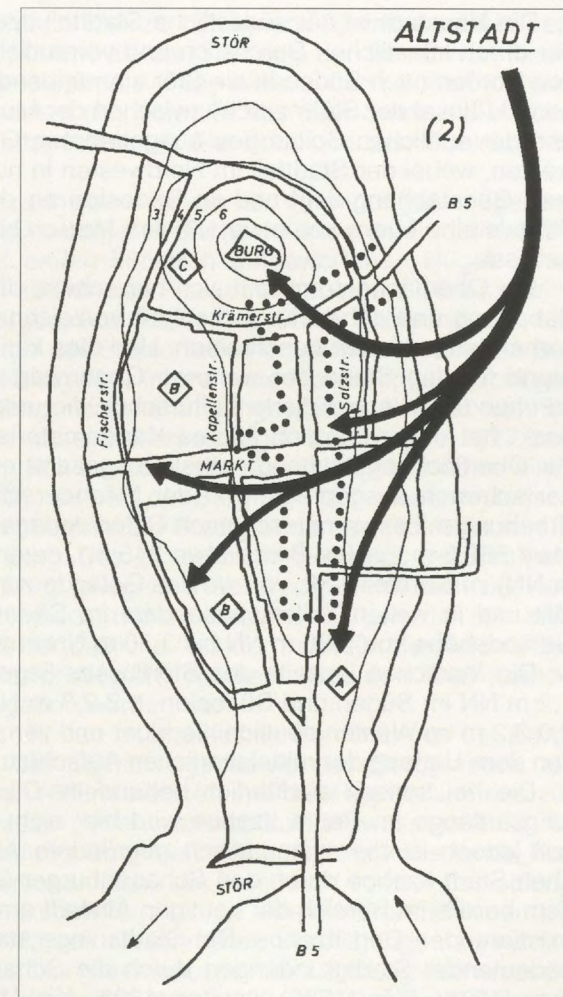
³ Die getroffene zeitliche Begrenzung mit dem Jahr 1962 ergibt sich aus der danach unterbrochenen organischen Entwicklung des Stadtteils, die durch die Herausverlegung der B 5 auf die Umgehungsstraße und durch den aktuell gewordenen Sanierungsplan für den gesamten Altstadtbereich eingeleitet wurde.



Itzehoer Neustadt und Stör (1965; Fotos: Stadt- und Kreisarchiv Itzehoe)



In dem spätmittelalterlichen Grundriß der planmäßigen Stadtanlage weisen die Quartiere (punktiierte Linie) der verschiedenen Berufsstände (1. Kaufleute; 2. Fischer/Schiffer; 3. Handwerker/Händler; 4. Salz Händler) auf die Beziehung von Oberflächenform, Verkehrslage und wirtschaftlicher Bedeutung des betreffenden Standes hin. Die schwarzflächigen Pfeile veranschaulichen die Bewegungsrichtung der vorgeschriebenen Aufsiedlung und deren regionale Verteilung auf der Störinsel, die fast ausschließlich von ortsansässigen Bewohnern aus dem Bereich des Dorfes Itzehoe, der späteren Altstadt, erfolgte. Die Abwanderung von Angehörigen beschäftigungslos gewordener Berufe und vor allem die Übersiedlung erfolgreicher Kaufleute aus der beengten Inselstadt in die Altstadt-Randbezirke während der zweiten Stadtentwicklungsphase, hauptsächlich aus dem ersten und vierten Quartier, demonstriert der in Gegenrichtung laufende Pfeil.



Die Neustadt zu Beginn der sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts, ein nahezu funktionslos gewordener Stadtteil der Gesamtstadt Itzehoe, zeigt einen nur gering im Bereich des Marktes und im Süden der Insel veränderten Grundriß. Die ausgeprägten mittelalterlichen Funktionsviertel haben sich im Zuge der Entfunktionalisierung aufgelöst und zu nur noch ungefähr bestimmbar Funktionenbereichen gewandelt: Kleingewerbe/Kleinhandel/Abteilungen der städtischen Verwaltung (punktiierte Linie) im Bereich der Durchgangsstraße B 5 und des Marktes, bürgerliche Wohnviertel mit unterschiedlicher sozialer Struktur (A + B), Kleinhandel/Kleingewerbe/Wohngebiet (e). Entsprechend der aus der Neustadt in die Altstadt sich im Laufe der Jahrhunderte vollziehenden Bevölkerungsbewegung (Kaufleute) erfolgte eine kompensierende Gegenbewegung, die die entleerten Wohnviertel auffüllte (schwarze Pfeile).

Die Neustadt ist der südöstliche Stadtteil Itzehoes, gelegen auf einer durch künstlichen Durchstich und vermutliche Erweiterung zweier von Norden nach Süden in die Stör einmündenden Gräben geschaffenen Flußinsel der Störmarsch⁴ zwischen der Münsterdorfer Geestinsel und der südlichen Spitze des ausgedehnten Geestrückens im Nordwesten, wobei der Stadtteil im Nordwesten in nur geringer Entfernung zum Geestabhang liegt und im Südosten an der engsten Stelle des Störtals eine Lücke von etwa 1,37 km Marsch bis wiederum zur Geest freilässt.

Die Oberflächenform läßt sich nur schwer durch die geschlossene Bebauung und daher nur lückenhaft verzeichneten Isohypsen in den vorhandenen Karten beschreiben. Und dies kann auch lediglich annähernd für den Stand der weiteren Gegenwart geschehen, da der in Jahrhunderten abgelagerte Kulturschutt die ursprüngliche Form überdeckt hat und zusätzlich älteres Kartenmaterial keine Informationen zur Oberflächengestaltung enthält. Insgesamt ergibt sich die Form einer schwach ausgeprägten, in der Mäanderschlinge langgestreckten Erhebung mit asymmetrisch nach Osten verlagerter Kammlinie (Länge etwa 582,5 m; größte Breite etwa 245 m), deren höchster Punkt (6,70 m NN) im Nordteil liegt, von wo das Gelände zum Störufer rundum abfällt und in weiten Teilen, besonders im Süden und Südosten, eine Geländehöhe von 3,30 m NN bis 3,70 m NN erreicht.

Die Marschen jenseits des Störflusses liegen mit Höhen von 0,0-1,2 m NN im Süden und Südosten, 1,2-2,8 m NN im Nordosten sowie 2,0-3,2 m im Westen deutlich niedriger und vermitteln eine Vorstellung von dem Umfang der mittelalterlichen Aufschüttungsarbeiten.

Die bei Irmisch ausführlich behandelte Diskussion um die Siedlungsanfänge im Raum Itzehoe wird hier nicht erwähnt.⁵ Bedeutungsvoll jedoch ist die systematisch gegründete Anlage der mittelalterlichen Stadt Itzehoe durch den Schauenburger Grafen Adolf IV. neben dem bereits im Bereich der heutigen Altstadt am rechtseitigen Störufer existierenden Dorf Itzehoe. Die Stadtanlage steht damit in der Reihe bedeutender Stadtgründungen durch die Schauenburger wie Oldenburg (1235), Plön (1236), *Itzehoe* (1238), Kiel (1242), Neustadt (1244) und Bad Segeberg (1244), um 1250 Rendsburg und andere. Die Beweggründe für die Anlage der Stadt in der Störschleife ergaben sich aus der Übereinstimmung einer verkehrsgünstigen, militärstrategisch vorteilhaften Lage mit den politischen Zielen der Schauenburger, die den nach Osten drängenden Kaufleuten günstige Verkehrsbedingungen schaffen wollten, und der Absicht, einer zunehmend wachsenden Bedeutung von Hamburg und Lübeck durch Ableitung des Unterelbe-

handels über die Stör nach Kiel zu begegnen.⁶ Damit wurde in verkehrsgeographischer Hinsicht an die Tradition der bewährten Heer- und Handelswege angeknüpft, die – von Jütland nach Süden führend – im Raum Itzehoe endeten und von hier aus über Stade die Verbindung mit den Wirtschaftsgebieten in Flandern und den Rheinlanden hergestellt hatten.⁷

Für die frühen Gründungsjahre ist von der Vermutung auszugehen, dass um 1180 die Schauenburger in der hochwassergefährdeten Störmarsch eine Burg auf einem künstlich aufgeworfenen Hügel, einer Wurt, errichten ließen,⁸ südlich des Fleckens Itzehoe am Südausläufer des nördlichen Geestzuges. Aus dieser Zeit rühren wahrscheinlich der Burgberg und die Anlage der Störschleife her, denn zur weiteren Besiedlung schien das ständig überschwemmte Marschenland nicht geeignet. 1238 wird die Burg nicht mehr nachgewiesen. Sie war wohl im Zuge der kriegerischen Auseinandersetzungen im Frühjahr 1227 zerstört worden. Der vermutlich erhalten gebliebene Hügel führte zu einer Neugründung nach 1238, so daß die Burg ab 1257 wieder historisch belegt ist. Zu dieser Zeit beginnt die Stadtgründungsgeschichte von Itzehoe im Umkreis der Burg. Das „praeurbium“ (Vorstadt, Vorburg), als unmittelbar unter der Burg gelegene Häuserzeile vermutlich nur aus wenigen Katen der Hofbediensteten bestehend, gehörte mit zum Burgkomplex, während der südliche Teil der Insel für die planmäßige Besiedlung durch hierfür privilegierte Kaufleute aus dem Dorf Itzehoe jenseits der Stör freigegeben worden war.

Im Zusammenhang mit den mutmaßlichen Bemühungen der Burgherrn um die Anlage der Störschlinge sowie des Burggrabens als Stichkanal zwischen den Mäanderarmen und der Regulierung des zügigen Wasserdurchflusses (Oberwasserabfluß/Tidewasserzufluß) für die notwendige Vermeidung einer Verschlickung des künstlichen Flußabschnittes ist die Marschenfläche der Insel wohl vor der Besiedlung durch Erdreich erhöht worden, um so mit einem höheren Niveau als dem der umliegenden Marsch die jährlichen Überflutungen zu verhindern. Die ungleiche Auffüllung der Insel mit dem auffällig hochwassersicheren Niveau im Bereich der mittelalterlichen Quartiere 1 und 4 weist auf die von den hier siedelnden wohlhabenden Kaufleuten für die Hochwassersicherheit der Warenlager aufgewandten höheren Anstrengungen hin.

⁶ Ebd., S. 64f.

⁷ Reinhard Stewig: *Verkehrs- und Stadtentwicklung in Schleswig-Holstein*. In: *Die Heimat* 71 (1964), H. 5, S. 138-147.

⁸ Irmisch: *Geschichte* (Anm. 4), S. 38f. Der Verfasser weist auf die notwendig deutliche Unterscheidung zwischen dem Karolingerkastell von 810, das nicht im Bereich der Störschleife gelegen haben kann, und dem „kleinen Burgward der Schauenburger Grafen“ hin, von dem anzunehmen ist, daß er mit der Überlieferung der Bezeichnung „Burg“ in der Itzehoer Neustadt zusammenhängt.

⁴ Vgl. Rudolf Irmisch: *Geschichte der Stadt Itzehoe*. Itzehoe 1960. S. 38f., 66f.

⁵ Ebd., S. 35-62.

So entstand der neue Ort zwischen Burggraben und südlichem Stördurchstich mit dem rechteckigen zentralen Markt und den rechtwinklig zu ihm verlaufenden Straßen und gliedernden Gängen. Die Hauptstraßen erstrecken sich bogenförmig wie der sie im Westen und Osten umgrenzende Wasserlauf und vereinigen sich im Süden, am Delftor, als dem einzigen Zugang zur Stör.

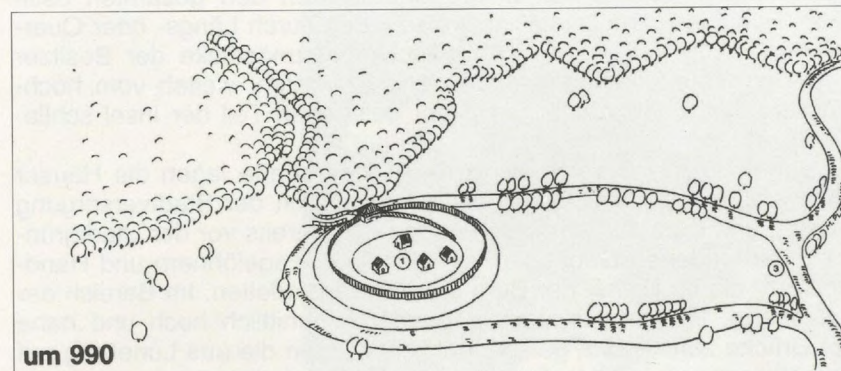
Die 1238 verliehenen „Freiheiten und Rechte einer Stadt“ und die „libertatis“ (die subjektiven Freiheiten und Berechtigungen der Lübschen Bürger politischer und wirtschaftlicher Art wie Zollfreiheit für die Kaufleute u.a.)⁹ als „Lübsches Recht“ oder „jura“ (Übernahme der Rechtsgrundsätze der Stadt Lübeck) galten nur für den Siedlungsraum zwischen Vorburggraben und Stördelv.

Das Dorf Itzehoe mit seinen Arbeitern, Bauern und Händlern rechts der Stör blieb weiterhin unfrei. Die Bezeichnung „oppidum“ erscheint erst in einer Urkunde aus dem Jahre 1257, doch lassen die Zusammensetzung der Bewohner – Kaufleute, Arbeiter, Händler – und die erhaltenen Kaufmannsprivilegien auf die Funktionen eines städtischen Gemeinwesens schließen. Die Erweiterung von Markt und Stadt erfolgte ab 1257, indem von den Schauenburgern die noch freien Flächen im Umkreis der Burg zur Besiedlung freigegeben wurden. Das „suburbium“ entstand. Zugleich gab der gräfliche Burgvogt sein Mitbestimmungsrecht im Stadtbereich auf, und die Stadt erhielt die volle Verantwortung. Die Rechte von Gerichtsbarkeit, Marktgerechtsame, Zollfreiheit, Verwaltungsrecht von 1238 und das Stapelrecht (störaufwärts) von 1260 sicherten den Kaufleuten, die fast ausschließlich die Bewohner der Neustadt bildeten, ihre Existenz im Konkurrenzkampf mit anderen Handelsstädten. Die Handwerker und Bauern blieben weiterhin von der Neustadt ausgeschlossen und durften nicht übersiedeln, wohl aus Gründen des beengten Raumes der Störinsel. Erst 1303 wird die Altstadt, das Dorf Itzehoe, in das Lübsche Recht mit einbezogen, ohne dass jedoch die Bürger umgehend die nämlichen wirtschaftlichen Freiheiten erhielten.

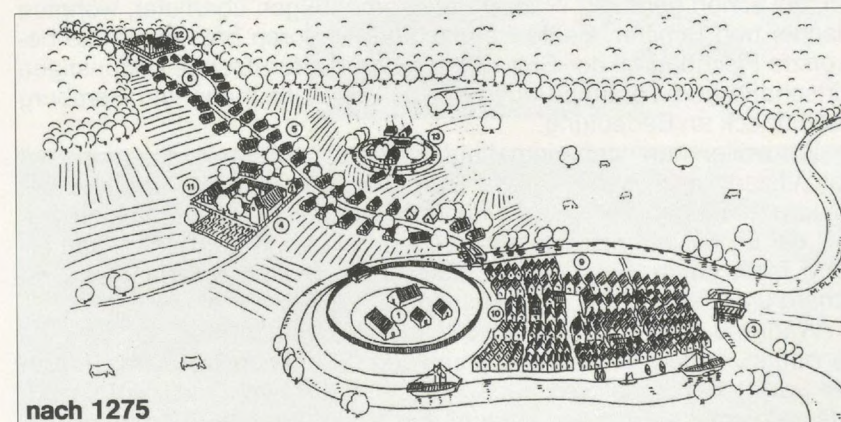
Geht man von den bisher vorwiegend historisch-genetischen Ausführungen zu einer funktionalen Betrachtung über, so lässt sich erkennen, wie aus politischen und wirtschaftlichen Überlegungen eines führenden Adelshauses an einem handelsstrategisch vorteilhaften Kreuzungspunkt von kombiniertem Wasser-/Landweg (Rheinland-Stade-Itzehoe-Kiel-Ostseeraum) und Landweg (Westküstengeestrand und Hohe Geest von der jütischen Halbinsel bis Uetersen-Hamburg) in der Sumpfniederung einer Flußmarsch die Stadtgründung angeordnet wurde. Das vormalige Vorhandensein einer schwachen Burganlage erscheint für diesen Gründungsentschluss fast bedeutungslos.

⁹ Zum Lübschen Recht und den komplizierten Rechtsbeziehungen der Zeit in Itzehoe vgl. Irmisch: *Geschichte* (Anm. 4), S. 69f.

Im Zusammenhang mit dem Entstehen der Störschleife, die den dreifachen Vorteil von Stadtwall ersetzendem Schutz, Hafenbecken und Schifffahrtskontrolle gewährte, wird mit dem Erlass zur Aufsiedlung der künstlich erhöhten Inselfläche der Aufgabenkreis der neuen Stadt in seiner Bedeutung, aber auch seiner Begrenzung sichtbar.



um 990
Zeichnerische Darstellung der Burganlage um 990



nach 1275
Zeichnerische Darstellung der Burganlage nach 1275 (Stadtgeschichte, 1988)

Die durch den Störverlauf festgelegte Ausdehnung der Stadt und die vermutlich hohen Kosten der Stadtanlage auf einem sumpfigen und geschütteten Untergrund privilegierten fast ausschließlich den wohlhabenden Kaufmannsstand dazu, aus dem Dorf herüberzuziehen und die Fläche aufzusiedeln. Die für die Existenz der neuen Stadt notwendigen Handwerker, Bauern und Arbeiter verblieben im gräflich regierten Dorf und stellten ihre Arbeit ganz auf die Bedürfnisse der Inselbewohner ab.

Die Neustadt bestimmte die Berufsstruktur und die Produktionsgüter des Dorfes bzw. der späteren Altstadt. Zwar war die Neustadt wie alle mittelalterlichen Städte in Quartiere eingeteilt, doch deutlicher setzten sich die einzelnen Funktionsviertel gegeneinander ab.

An der Reichenstraße hatten sich die Kaufleute mit Kontoren und Lagerhäusern angesiedelt und beanspruchten den gesamten östlichen Teil. Dieser war auffälligerweise kaum durch Längs- oder Querstraßen gegliedert, was auf großflächige Grundstücke der Besitzer zwischen Hauptdurchgangsstraße und Störhafen, weitab vom hochwassergefährdeten westlichen, tiefer gelegenen Teil der Insel schließen lässt.

Unterhalb des Burghügels in der Krämerstraße lagen die Häuser der weniger reichen Händler, die hauptsächlich der Stadtversorgung dienten und sich hier vermutlich neben den bereits vor der Stadtgründung vorhandenen Gebäuden von Händlern, Tagelöhnern und Handwerkern, die im Dienst der Burg standen, ansiedelten. Im Bereich der Salzstraße, in dem nordöstlich überdurchschnittlich hoch und nahe der Brücke zur Altstadt gelegenen Teil, wurden die aus Lüneburg auf dem Wasserweg herangebrachten Salzfüßer gestapelt.

An der Fischerstraße, dem südwestlichen niedrigsten Teil der Insel, bei schon geringen Wasserstandserhöhungen überflutet, wohnten Fischer und Schiffer. Beide Berufsstände verloren bald durch die begrenzte Fischbarkeit der Stör sowie durch die für Itzehoe ungünstigen wirtschaftlichen Veränderungen infolge des Aufblühens von Hamburg und Lübeck an Bedeutung.

Wir wollen nun noch einmal auf die wirtschaftliche Verknüpfung mit der Altstadt hinweisen. Hier waren es vor allem Gärtner und kleinere Bauern, die einen Teil des Gemüsebedarfs der Neustadt deckten, zumal die Ernten auf eigenen städtischen Feldern in der nahen Gemarkung nicht ausreichten. Die Böttcher lieferten den Salzhändlern, Fischern und Kaufleuten das Transportmaterial.

Während es nicht einmal den Schustern gestattet war, auf die Insel zu ziehen, hatte man es den Schmieden (Schmiedestraße im Bereich der Burg), wahrscheinlich auch hier der gräflichen Tradition folgend, erlaubt, zumal sie für den Handel und Verkehr einen überaus wichtigen Berufsstand darstellten.

Abweichend von den für diese Zeit fast standardisierten Gründungsgrundrissen mittelalterlicher Städte in Schleswig-Holstein, hatte man in Itzehoe auf eine zentrale, quer zum Marktplatz liegende und diesen Platz unterteilende Kirche verzichtet, da das Kloster mit St. Laurentii nahe der Altstadt diese Funktion übernommen hatte. Lediglich eine Kapelle, St. Nicolai, benannt nach dem Schutzheiligen der Fischer und Schiffer, wurde an dem Westrand des Marktplatzes errichtet. Danach erhielt auch die Kapellenstraße, zwischen Fischer- und Reichenstraße verlaufend, ihren Namen.

Ausgrabungen auf der Burg 1951 (links) und ca. 1970 (unten)



Es ergibt sich also bei der Berücksichtigung von vier Quartieren eine deutliche Funktionsviertelung, die der morphologisch asymmetrisch angelegten Insel entspricht: dem östlichen Teil, als dem höheren, hochwassersicheren, mit dem nordöstlichen Quartier der Salzhändler und dem südöstlichen der Kaufleute, steht der vergleichsweise niedrigere westliche Teil mit dem nordwestlichen Quartier der Handwerker und Krämer und dem südwestlichen der Fischer und Schiffer gegenüber. Halten wir weiterhin fest, daß in einer einmaligen großen Besiedlungsbewegung vorwiegend Kaufleute, das heißt dynamische Unternehmer, deren Prinzip Expansion ist, in den endgültig begrenzten Siedlungsraum der Störinsel kamen. Die mittelalterliche Neustadt Itzehoe erweist sich als eine nahezu reine Kaufmannssiedlung auf der Insel mit allen entscheidenden Funktionen einer Stadt.

Diese Stadt war auf der Marscheninsel den jährlichen Hochwassern als Sturmfluten oder Frühjahrsschmelzwassern in einem großen Bereich ausgesetzt, wenn man von dem sicherlich geringfügigen Schutzwert der Palisadenwehr anstelle einer Deichanlage absieht. Obschon die Geschichte von Itzehoe für die Zeit vor der Flut von 1756 nur kleinere Überschwemmungen der Neustadt erwähnt, muss angenommen werden, dass mit jährlicher Regelmäßigkeit die westliche Siedlungsfläche unter Wasser gestanden hat. Diese Lebensbedingungen und die räumliche Enge der Inselbegrenzung werden die Ursache dafür sein, dass es in der folgenden Zeit bis in die jüngste Vergangenheit andauernde Abwanderung der Kaufleute und Großunternehmer in die beständig an Bedeutung gewinnende und sich ausdehnende Altstadt gegeben hat. Dieser Umsiedlungsprozess hat sich mit unterschiedlicher Intensität entsprechend den wirtschaftlichen Entwicklungs- und Stagnationsphasen der weiteren Stadtentwicklung vollzogen.

3.

Diese Veränderung soll hier nicht im einzelnen verfolgt werden. Statt dessen stellen wir die Frage nach den stadtgeographischen Verhältnissen zur Zeit der Sturmflut von 1962. Es erscheint uns berechtigt, weiterhin vorwiegend die Wandlungen der Neustadt zu beobachten, da nach der fast völligen Vernichtung Itzehoes von 1657 der Wiederaufbau 1716 nach mittelalterlichem Grundriss erfolgte und im Zusammenhang mit der unveränderten Insellage zwei wichtige Charakteristika kontinuierlich bewahrt worden sind.

Neben den beständigen, jährlich sich wiederholenden randlichen Überschwemmungen und dem damit verbundenen Schwanken eines hohen Grundwasserspiegels sind die Daten und auch Berichte bedeutender Hochwasserkatastrophen in der Folge von Sturmfluten überliefert, die über periphere Überflutungen hinaus große Teile der Insel un-

ter Wasser setzten:¹⁰

1. 7. Oktober 1756: Überflutung der gesamten rechtsseitigen Elbmarschen bis an den Geestrand.
2. 2./3. Februar 1825: (9,26 mPN; die Maßangaben gelten für den Pegel Itzehoe). Erreichen des bis 1962 für alle Küstenschutzbauten maßgeblichen und überhaupt als höchstmöglich angenommenen Wasserstandswertes. Zerstörungen in der Neustadt und langfristige Unterbrechung der Verkehrsverbindung nach Hamburg.
3. 16. Oktober 1881: (8,61 mPN); Überflutung der Neustadt und Unterbrechung der Verkehrsverbindung nach Hamburg außer der Eisenbahnstrecke.
4. 12. März 1906: (8,27 mPN); teilweise Überflutung der Neustadt und Unterbrechung der Verkehrsverbindung nach Hamburg.
5. 19. September 1914; teilweise Überflutung der Neustadt und Unterbrechung der Verkehrsverbindung nach Hamburg.
6. 19. Oktober 1936: (8,57 mPN); teilweise Überflutung der Neustadt.
7. 16./17. Februar 1962: (9,71 mPN); Katastrophenzustand im gesamten tidebeeinflussten Störtal bei weitflächiger Überflutung.



Überflutung der Itzehoer Innenstadt während der Sturmflut 1924

¹⁰ Angaben nach Unterlagen aus dem Kreis- und Stadtarchiv Itzehoe und nach Informationen des Wasser- und Schiffsamtes Glückstadt.

In der Zeit von 1882 bis 1966 erlebte die Stadt Itzehoe 134mal Wasserstände mit über 8,00 mPN, 34mal Wasserstände mit über 8,20 mPN und elfmal Wasserstände mit über 8,40 mPN. Für diese Zahlenangaben muss man berücksichtigen, dass am Pegel Itzehoe ab 7,50 mPN von einem Sturmflutwasserstand gesprochen wird.

Setzt man diese Angaben nun in Relation zu der durchschnittlichen Geländehöhe der Neustadt (8,00 mPN - 8,50 mPN), so ergibt sich in der weiteren Auswertung folgendes Bild: Innerhalb von 84 Jahren wurde die Störniederung um Itzehoe 89mal durch Wasserstände zwischen 8,00 mPN und 8,20 mPN betroffen mit den Folgen überfluteter Kellerräume in den niedrig gelegenen Straßen und überfluteter Störniederung innerhalb der Stördeiche; 23mal durch Wasserstände zwischen 8,20 mPN und 8,40 mPN mit Überflutung von Hafengelände, niedrig gelegenen Straßen der Neustadt und kritischer Deichsituation an den Stördeichen; 11mal durch Wasserstände über 8,40 mPN mit Überflutung großer Teile der Neustadt, Deichbrüchen und verkehrlicher Isolierung der Stadt; 2mal durch Wasserstände mit über 9,00 mPN (1825 - 9,26 mPN und 1962 - 9,71 mPN) mit allgemeinem Katastrophenzustand im gesamten Störtal.

Unter den Ungunstabedingungen räumlicher Enge, eines hohen Grundwasserspiegels und der jährlichen Überflutungsgefahren vollzog sich für die spätmittelalterliche funktionsdominante Neustadt im Rahmen des doppelten städtischen Gemeinwesens Itzehoe Neustadt/Altstadt ein andauernder Funktionsverlust. Dieser Prozess des Niedergangs erstreckte sich parallel zu den unterschiedlich ausgeprägten Wachstumsphasen der Gesamtstadt, die sich an dem nordwestlich der Störinsel gelegenen Geestabhang auszudehnen begann. Aus dem Kern der Altstadt entwickelte sich das neue Funktionszentrum unter den günstigen Bedingungen der räumlichen Ausdehnungsmöglichkeit, eines tieferen Grundwasserspiegels, der überflutungsfreien Hanglage und unter denselben verkehrsgünstigen Voraussetzungen.

Die entscheidenden wirtschaftlichen (Industrialisierung), politischen (Hamburgorientierung unter deutscher Verwaltung und Ausbau der zentralörtlichen Funktionen) und verkehrstechnischen Impulse (dreifacher Eisenbahnanschluss Hamburg-Husum-Kiel und die Lage im Fernstraßennetz Hamburg-Husum-Rendsburg-Neumünster-Bad Segeberg) sind bekannt und sollen nicht weiter ausgeführt werden. Uns interessiert vielmehr die stadtgeographische Entwicklung der Neustadt vom funktionsdominanten Stadtkern zum funktionsentleerten Stadtteil.

Es ist anzunehmen, daß zuerst das nordöstliche und das südöstliche Quartier an Bedeutung verloren haben.

Stellten die Salzändler einen für die Gesamtwirtschaft wichtigen Teil der Kaufmannschaft – Itzehoe war der Salzstapelplatz für die Weiterverfrachtung nach den nördlich und östlich gelegenen schleswig-holsteinischen Städten bis nach Lübeck, Kiel und Kopenhagen – ,



Sturmflutschäden im Bereich der Delftorbrücke 1962



Hochwasser nach der Sturmflut 1962. Blick in die Kapellenstraße

so setzte vom 17. Jahrhundert an der Niedergang dieses Berufszweiges ein, indem sich die Händler anderen Betätigungen zuwandten. Der Fischfang spielte von Beginn an als Zulieferant für den lokalen Markt eine untergeordnete Rolle, und die Schifffahrt hatte ebenfalls nie eine überragende Bedeutung erlangt, was sicherlich an der letztlich doch begrenzten Schiffbarkeit der Stör lag sowie an dem Scheitern der wirtschaftlich-politischen Absichten der Schauenburger zugunsten der Handelsverbindung Hamburg-Lübeck sowie an der wachsenden Wirtschaftskraft Glückstadt und dem Bau des Eiderkanals (1784).

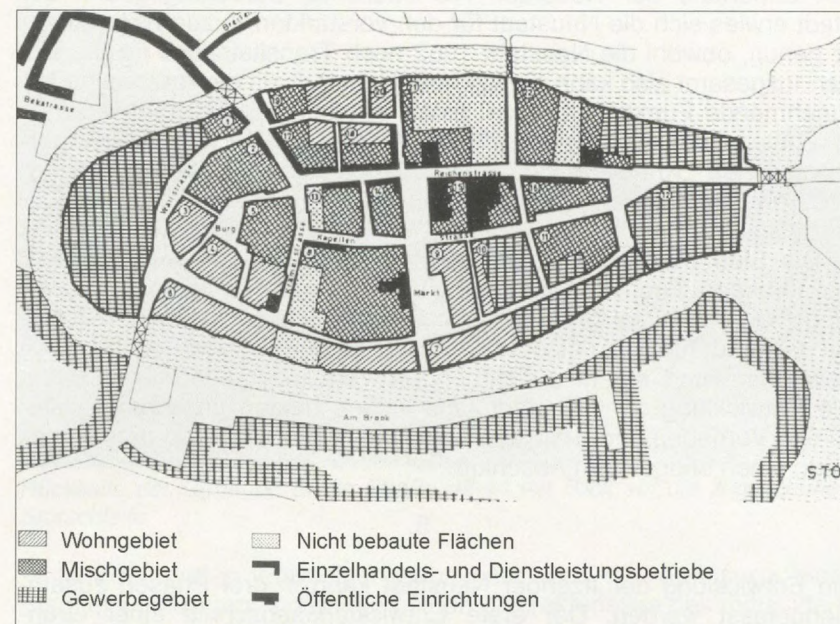
Auf Grund der Leerung dieser beiden Quartiere und der Abwanderung der erfolgreichen Kaufleute in die neu errichteten Randbezirke der Altstadt rückten Bürger, Kleinhändler, Handwerker in die Neustadt nach, wobei Gewerbe und Handel überwiegend nur noch örtliche Versorgungsaufgaben besitzen. Mit der Dezimierung der wirtschaftlichen Kraft erfolgte auch eine Verlagerung der Dienstleistungseinrichtungen (Verwaltung, Fuhrunternehmen u.a.) in die Altstadt. Neue Dienstleistungsunternehmen (Eisenbahn, Post, Zoll, Stadtwerke u.a.) sowie die Industrie mieden die Neustadt aus den bekannten Gründen. Mit Abtretung der Marktfunktion war die Neustadt im Laufe der Jahrhunderte bis zum Jahr 1962 durch allgemeine Funktionsentleerung zu einem für die Gesamtstadt nahezu bedeutungslosen Stadtviertel von Kleinhandel und Kleingewerbe, baulich-historisch bedingten Dienstleistungseinrichtungen (Rathaus) und Wohnvierteln sozial schwacher Bürger geworden. Zahlreiche unbenutzte und abbruchreife Gebäude und verschiedene Gebäudekomplexe, die als Lagerräume dienten, weisen auf den Niedergang der Neustadt hin.

4.

Kennzeichnen wir nun zusammenfassend den stadtgeographischen Zustand der Itzehoer Neustadt für das Jahr 1962, weil von nun an die endgültige Auflösung eines Stadtteils datiert werden muß, der mit dem Bau der Umgehungsstraße (Verlust der Transitfunktion B 5) und dem Abschluß der Sanierungspläne für das Neustadtgebiet eingeleitet wurde.

Der mittelalterliche Grundriß der Stadtanlage war weitgehend erhalten geblieben. Mit wachsender Abnahme der Geländehöhe vom Kamm des Störinselrückens nach den Seiten, gleichbedeutend mit der Entfernung von der Hauptverkehrs- und Geschäftsstraße und proportional steigender Sturmflutgefährdung, erfolgte erstens der bauliche Übergang von gut erhaltenen Steingebäuden bis zu verwahrlosten, abbruchreifen Fachwerkhäusern; zweitens der Übergang von gewerblichen Unternehmen zu reinen Wohngebieten öffentlich Bediensteter und älterer Rentenempfänger; drittens ein Wandel in der durchschnitt-

lichen Wohnraumnutzung von der 4-Zimmer-Wohnung bei 5-Personen-Haushalten zur 2-Zimmer-Wohnung bei 4-Personen-Haushalten. Handel und Gewerbe konzentrierten sich an der Reichenstraße.



Nutzungsstruktur der Itzehoer Neustadt vor der Stadtsanierung 1962, Quelle: GEWOS

Eine Viertelung nach ausgeprägten Funktionen war nicht mehr nachzuweisen. Deutlich zeichnete sich eine intensive gegenseitige Durchdringung von Wohn- und Geschäftsfunktionen der Gebäude ab. Bemüht man sich trotzdem um die Lokalisierung und Kennzeichnung von Funktionsvierteln, dann ergab sich ungefähr das folgende Bild. Bedingt durch die Haupt- und Durchgangsstraßenfunktion waren die Gebäude der Reichenstraße vorwiegend Wohn-Geschäftshäuser, Hotels/Gaststätten. Die Verwaltungszentrale des Rathauses am Markt führte zu der Einbeziehung weiterer Gebäude in die Verwaltungsaufgaben, so dass zahlreiche Gebäude am Markt diesem Bezirk eine neue Funktion aufprägten.

Das gesamte Gebiet westlich der Kapellenstraße bis einschließlich Fischer- und Wallstraße war reines Wohngebiet sozial schwacher Bevölkerungsteile.

In gewerblicher Hinsicht besaß das frühere Stadtzentrum Neustadt keine Bedeutung mehr für die Gesamtstadt.

Die Verteilung der Dienstleistungseinrichtungen von Stadt und

Kreis wiesen eine deutliche Tendenz der Verlagerung aus der Neustadt in das heutige Stadtzentrum auf dem rechtsseitigen Störufer auf. Die technische Versorgung der Gesamtstadt erfolgte ausschließlich von außerhalb der Neustadt. Als bauliches Sanierungsgebiet der Stadt erwies sich die Neustadt für den verstärkten Zuzug nicht attraktiv genug, obwohl die Neustadt 1962 noch Transitstadtteil für die B 5 war. Insgesamt also kann die Itzehoeer Neustadt als ein Beispiel für die zunehmende Funktionslosigkeit eines mittelalterlichen Stadtzentrums im Zustand der völligen Unterfunktionierung zum Armenasyl, Lagerhallenviertel, „Kneipenrevier“ und Zufluchtstätte existenzschwacher kleingewerblicher Betriebe gelten, abgesehen von dem Traditionsverhalten zahlreicher Bürger.

Die Sturmflut von 1962 traf auf den Stadtteil in diesem Zustand. Zerstörungen durch die Überflutung und das im Hinblick auf die Sanierungspläne und das zu errichtende Störsperwerk berechnete Abwarten der Stadt führte zu einer weiteren Abwanderung von geschädigten Bewohnern und einem zunehmenden Verfall der älteren Gebäude. Die Entwicklung der Neustadt fand in den beiden großräumig wirkenden Vorhaben von Stadt und Land, der Sanierung und dem Sperrwerk, einen endgültigen Abschluß.¹¹

5.

Die Entwicklung der Itzehoeer Neustadt kann in drei Phasen zusammengefasst werden. Der erste Entwicklungsabschnitt einer Gründungs- und Blütezeit zeigt die Neustadt als funktionsdominante Kaufmannsstadt mittelalterlichen Grundrisses in verkehrsgünstiger Lage auf einer schutzgebenden künstlich geschaffenen Flußinsel.

Der zweite Entwicklungsabschnitt umfasst die gesamte Zeitspanne vom späten Mittelalter bis in die frühen sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts und bedeutet einen aus verschiedenen Gründen bedingten wirtschaftlichen Niedergang und einen damit verbundenen Funktionsverlust, der sich parallel zu einem wirtschaftlichen Aufstieg und Funktionsgewinn der Altstadt und ihrer weiteren Stadtteile vollzieht.

¹¹ Erläuterungsbericht zum Antrag auf Planfeststellung zur Abdeichung der Störmündung. Hrsg. Deich- und Hauptsielverbände, Itzehoe, 1966, H. Suhr: Generalplan Deichverstärkung, Deichverkürzung und Küstenschutz in Schleswig-Holstein vom 20. Dezember 1963. In: Wasser und Boden 8 (1964). S. 249-254.



Rückseite der Gebäude Breite Straße 42-44 mit Blick auf die zugeschüttete Störschleife

In dem dritten Entwicklungsabschnitt wird die Auflösung eines Stadtteils vollzogen, indem die beiden Charakteristika des mittelalterlichen Grundrisses und der Insellage durch die völlige Integration des Stadtteils in die stadtplanerischen Forderungen der Gesamtstadt ausgelöscht werden und die Bezeichnung „Neustadt“ in Zukunft ohne objektive Entsprechung zu einem bloßen stadtgeographischen Begriff geworden ist.

Aktualisierte Literaturübersicht

- Helmuth Andersen: *Die Burg in Itzehoe. Ausgrabungen und Funde*. Neumünster, 1980. (Offa-Ergänzungsreihe; 4)
- A. Bantelmann: *Die Entwicklung der Kulturlandschaft in den Marschengebieten Schleswig-Holsteins*. Festschr. f. Gustav Schwantes. Neumünster, 1951.
- Barsch, D.: *Die Sturmflut vom 16.11.7. Februar 1962 an der Schleswig-Holsteinischen Westküste*. In: *Erdkunde* 4 (1962), H.16, S.298-309
- Dittmer, E.: *Die nacheiszeitliche Entwicklung der schleswig-holsteinischen Westküste*. In: *Meyniana* 1 (1952), S. 138-168.
- Döring, Martin und Heike Langenberg: *Das Küstenbild in Zeiten der Sturmflut. Eine Betrachtung der großen Sturmflut 1962 aus zwei disziplinären Perspektiven*. In: *Historisch-meereskundliches Jahrbuch* 8 (2001). S. 47-70.
- Empfehlungen für den Deichschutz nach der Februarsturmflut 1962*. Sonderdruck. In: *Die Küste* 10 (1962), H. 1.
- Erläuterungsbericht zum Antrag auf Planfeststellung zur Abdeichung der Störmündung. Hrsg. Deich- und Hauptsielverbände. Itzehoe, 1966.
- Flächennutzungsplan der Stadt Itzehoe. Erläuterungen. Itzehoe, 1965.

- Fischer, Quo, u. Friedrich Müller: *Das Wasserwesen an der Schleswig-Holsteinischen Nordseeküste*. Berlin, 1955 ff. Darin: *Ablauf der bedeutenden Sturmfluten und ihr Einfluß auf die Gestalt der Westküste*. In: Dritter Teil: *Das Festland. Sonderprobleme und Einzelfragen des Küstenraumes*. S. 324-338.
- Ders.: *Hydrographie der übrigen Küstenflüsse und der rechtsseitigen Nebenflüsse der Untereibe*. In: Dritter Teil: *Das Festland. Hydrographie des Küstengebietes*. S. 219-223.
- Hansen, Reimer: *Geschichte der Stadt Itzehoe*. Itzehoe, 1909.
- Herlin, Hans: *Nordseeküste und Hamburg im Februar 1962*. Hamburg, 2005.
- Irmisch, Rudolf: *Geschichte der Stadt Itzehoe*. Itzehoe, 1960.
- Itzehoe. *Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein*. 2 Bde. Itzehoe, 1988 und 1991.
- Jahresbericht des Kreises Steinburg. Rechnungsjahr 1962. S. 251-269.
- Koopmann, Georg: *Die Sturmflut vom 16./17. Februar 1962 in ozeanographischer Sicht*. In: *Die Küste* 10 (1962), H. 2, S. 55-68.
- Lüders, K.: *Veröffentlichungen über die Februar-Sturmflut 1962*. In: *Die Küste* 10 (1962), H. 1, S. 131-132.
- Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten - Landesamt für Wasserwirtschaft - Schleswig-Holstein: *Die Sturmflut vom 16./17. Februar 1962 an der Schleswig-Holsteinischen Westküste*. In: *Die Küste* 10 (1962), H. 1, S. 55-80.
- Müller-Navarra, Sylvio und Ingrid Bork, Christian Kozlar, Christoph Mundersbach, Aurela Müller, Elisabeth Rudolph: *Modellstudien zur Sturmflut und zum Hamburg-Orkan 1962*. Hamburg, 2006. In: *Hansa; International Maritime Journal* 12 (2006), S. 72-88.
- Petersen, M.: *Wasserstände an den Küsten der Nordsee*. In: *Die Küste* (1967), H. 15.
- Prügel, H.: *Die Sturmflutschäden an der schleswig-holsteinischen Westküste in ihrer meteorologischen und morphologischen Abhängigkeit*. (Schr. d. Geogr. Inst. Univers. Kiel; 11/3). Kiel, 1942.
- Rodewald, Martin: *Zur Entstehungsgeschichte von Sturmflutwetterlagen in der Nordsee im Februar 1962*. In: *Die Küste* 10 (1962), H. 2, S. 1-54.
- Schelling, Richard: *Die Sturmfluten an der Westküste von Schleswig-Holstein unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse am Pegel Husum*. In: *Die Küste* (1952), H. 1, S. 63-146.
- Schott, Carl: *Die Westküste Schleswig-Holsteins. Probleme der Küstensenkung*. (Schr. d. Geogr. Inst. Univers. Kiel; 13/4). Kiel, 1950.
- Ders.: *Die Naturlandschaften Schleswig-Holsteins*. Neumünster, 1956.
- Schulz, Heinz: *Verlauf der Sturmflut vom Februar 1962 im deutschen Küsten- und Tidegebiet der Nordsee*. In: *Die Küste* 10 (1962), H. 1, S. 5-16.
- Sindowski, Karl-Heinz: *Nordseevorstöße und Sturmfluten an der ostfriesischen Küste seit 7000 Jahren*. In: *Geographische Rundschau* 8 (1962), S. 322-329.
- Stadt Itzehoe. *Verwaltungsbericht 1962*. Itzehoe, 1963. S. 15-27.
- Die Sturmflut am 16./17. Februar 1962*. In: *Wasser & Boden* 14 (1962), H. 8, S. 261-298.
- Trauthig, Theo (Red.): *Die Sturmflut-Katastrophe im Februar 1962*. 2. Aufl. Stade, 1963.
- Woebcken, C.: *Deiche und Sturmfluten an der deutschen Nordseeküste*. Bremen 1924.

Wenn die Stör über ihre Ufer tritt

Von
Edith Wischmann (Kellinghusen)

In unregelmäßigen Abständen wird Kellinghusen vom Hochwasser heimgesucht. Überschwemmungen hat es vermutlich in der Stadt schon immer gegeben. Ältere Einwohner berichten zum Beispiel über Bootsfahrten in den Straßen während ihrer Kindheit. Wenn große Regen- oder Schneemengen fallen und die Auffangflächen oberhalb Kellinghusens gesättigt sind, dann gibt es unausweichlich Hochwasser in der Stadt. Als Ursachen dafür wurden die Begradigungen des Flusses oberhalb der Stadt, das seit Jahrzehnten vernachlässigte Ausbaggern des Flussbettes und zu enge Brückendurchgänge angeführt. Aber auch, nachdem man die nicht mehr benötigte Eisenbahnbrücke entfernt hatte, ließen sich die Wassermassen natürlich nicht aus der Stadt verbannen. Ein Allheilmittel haben auch die Fachleute bisher noch nicht gefunden, um die immer wiederkehrenden Katastrophen einzudämmen, zu verhindern oder zu entschärfen.



Ecke Hauptstraße/Brauerstraße (1956); alle Fotos: Edith Wischmann

Die Stör fließt mitten durch die Stadt, und zwar ohne jegliche Eindämmung. Erst ab „Fernsicht“ (südlich der B 206) – nachdem der Fluss die Innenstadt durchquert hat – werden die Häuser durch Deiche geschützt. Nachträglich lässt sich ein Deichbau natürlich nicht mehr realisieren, denn die Straßen in der Stadt, die parallel zur Stör verlaufen, sind dicht bebaut.



Überflutete Wiesen an der Rosdorfer Brücke (Februar 2002)



Ehemalige Eisenbahnbrücke (Februar 2002)

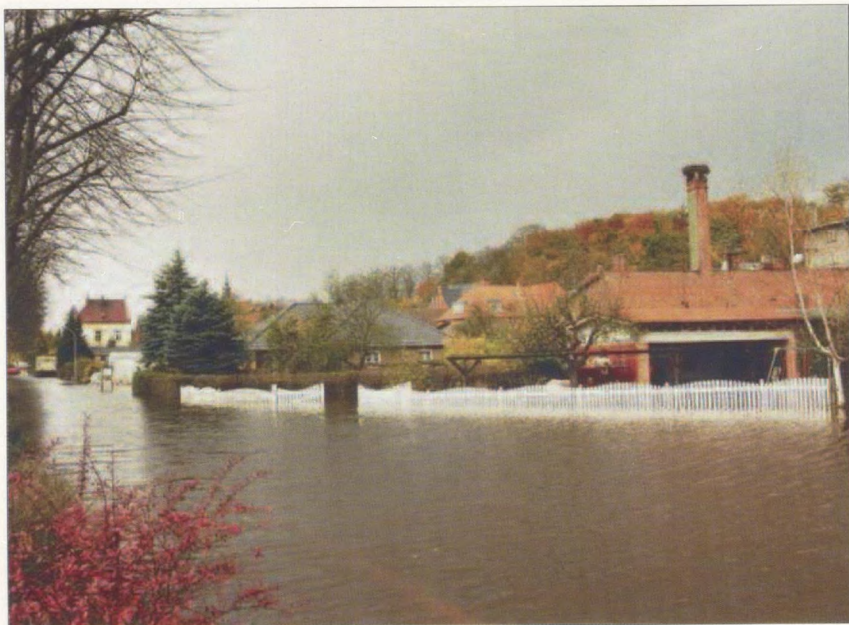


Ehemaliger Lindenhof in der Vorbrügger Straße (Okt. 1998)

Für die betroffenen Bewohner kann es zu dramatischen Situationen kommen, wenn sie z. B. ihr Haus nicht mehr durch die Tür betreten können, sondern durch das Fenster klettern müssen, oder wenn sie ihr Grundstück nicht mehr auf normalen Wegen erreichen können, oder, wie ein Mitbürger berichtete, wenn „die Stör mitten durch unser Wohnzimmer fließt“.



Hauptstraße (Februar 2002)



Bahnhofsallee (Oktober 1998)



Bahnhofsallee (Februar 2002)



Birkenallee (2007)



Landschaft bei Rosdorf (1998)



Bramau-Mündung in Grönhude (Januar 2007)



Kaiserhof (Februar 2002)



An der Brücke Störweg (2002)

Auch im weiteren Verlauf des Flusses sind großräumig Störwiesen überflutet, wie man in Grönhude und in Aufer beobachten kann. Weiter flussabwärts sind die Ortschaften ab Wittenbergen jedoch durch höhere Deiche geschützt.



Brauerstraße Katharinenhof (2002)

Regeneration der Stör durch integrierten Hochwasserschutz

Von
Wolf Plöger (Hamburg)

Mit einem Einzugsgebiet von ca. 1.800 km² und einer Gesamtlieflänge von ca. 84 km gehört die Stör zu einem der größten Flachlandgewässer im norddeutschen Landschaftsraum. Auf einer Länge von ca. 50 km ist die Wasserführung der Stör tidebeeinflusst. Erst ab dem Pegel Rensing (ca. 1.000 m flussaufwärts von Kellinghusen) unterliegt der Abfluss nicht mehr dem Rückstau aus der Elbe. Zum Schutz vor extremen Sturmfluten der Elbe kann die Stör durch ein Sperrwerk vom Tideeinfluss der Elbe entkoppelt werden.

Flussaufwärts von Itzehoe besteht seit einigen Jahren kein Bedarf für kommerziellen Schifffverkehr mehr, so dass die Gewässerunterhaltung in diesem Abschnitt reduziert wurde. Hierdurch stellten sich teilweise erhebliche Sohlaufhöhungen ein. Die Stadt Kellinghusen liegt am Übergang von der hügeligen Geest zur flachen Marsch. Schon immer waren einige Stadtteile von Hochwassern aus der Stör betroffen, jedoch zeigte sich in den letzten Jahren eine deutliche Häufung und auch Verschärfung der Ereignisse. Statistische Untersuchungen belegen diese Entwicklung der Zunahme der Hochwasserstände um ca. 20 cm seit 1950. Zuletzt wurden in den Jahren 1995, 1998 und 2002 innerstädtische Flächen in erheblichem Maße überflutet. Bei einem Wasserstand von NN + 3,66 m am Pegel Rensing im Februar 2002 wurden sechzehn Straßenzüge überflutet und es traten an ca. 100 Objekten Sachschäden auf. Im Rahmen des derzeit gültigen Länderprogrammes zur Regeneration von Fließgewässern und Wiedervernässung von Niedermooren wurde eine wissenschaftliche Studie durchgeführt, deren Ziel die Aufstellung eines ganzheitlichen Konzeptes für ein nachhaltiges Hochwassermanagement war.



Landschaft unterhalb von Kellinghusen

Um dieses Ziel zu erreichen, wurde zunächst eine umfangreiche Systemanalyse durchgeführt, um die verschiedenen Einflüsse auf das Abflussgeschehen im Einzugsgebiet der Stör in ihrer Wirkung zu verstehen. Für das gesamte Einzugsgebiet wurde ein sehr detailliertes deterministisches Niederschlags-Abfluss-(NA)-Modell aufgestellt. Auch der eigentliche Abfluss in der Stör unterliegt einem komplexen Zusammenspiel von verschiedenen Faktoren. Das zeitliche Aufeinandertreffen der Tideschwankungen mit den Hochwasserabflüssen und teilweise sogar mit einem Schließen des Sperrwerks an der Mündung in die Elbe ermöglicht eine Vielzahl interessanter Kombinationen von Strömungssituationen. Auch hier ist für ein generelles Verständnis der Strömungssituation und verschiedener Einflussfaktoren eine mathematische Modellierung unbedingt erforderlich. Zur Anwendung kam ein instationäres zweidimensionales Strömungsmodell.

Niederschlags-Abfluss-Modell

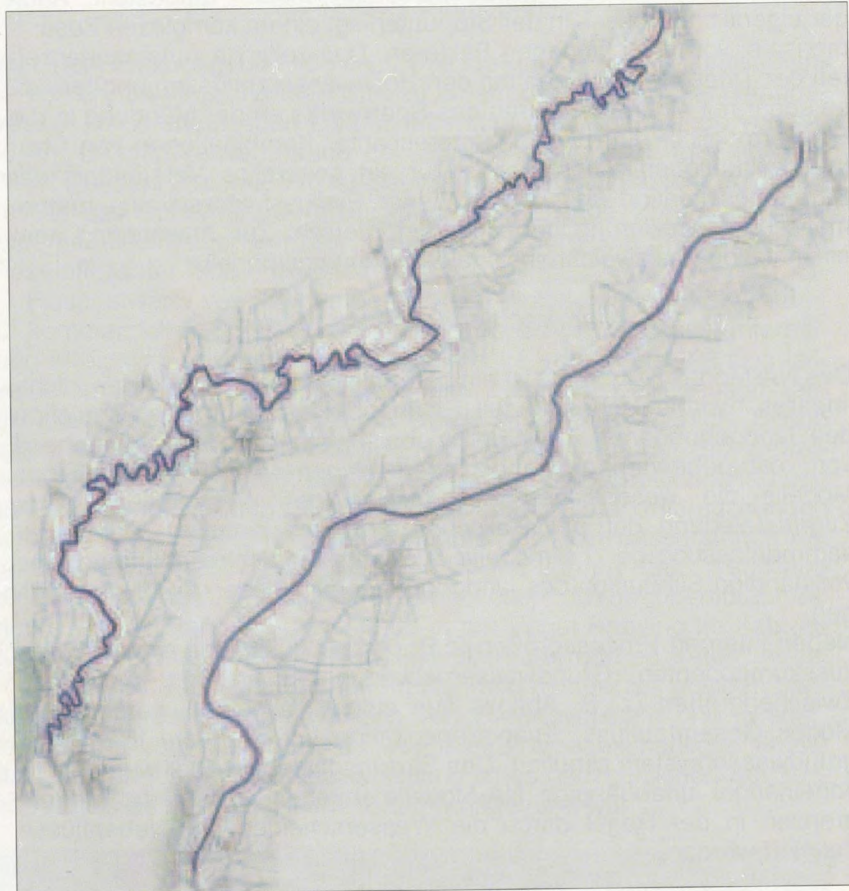
Das NA-Modell KALYPSO ist ein deterministisches, detailliertes, nicht-lineares, hydrologisches Modell. Es erlaubt die vollständige Simulation des landgebundenen Teils der globalen Wasserbilanz. Ausgehend von vorzugebenden Ausgangsniederschlägen werden innerhalb des Modells die wesentlichen Teilprozesse der Wasserbilanz unter Zugrundelegung der physikalischen Prozesse simuliert. Durch Zusammenfassung der Teilmodelle zu einem Gesamtmodell kann eine vollständige Simulation des landgebundenen Wasserkreislaufes erfolgen.

Neben internen Prozessgrößen (z.B. dem Abflussanteil einzelner Abflusskomponenten, Grundwasserneubildung u. a.) und räumlichen Zwischengrößen (z. B. Abfluss aus einem Teilgebiet) werden vom Modell Gesamtabfluss, Evapotranspiration und Verluste im Tiefengrundwassersystem simuliert. Das Einzugsgebiet der Stör wurde in 16 voneinander unabhängige NA-Modelle unterteilt, wobei die Modellgrenzen in der Regel durch die Wasserscheiden der Nebenflüsse definiert werden.

Zweidimensionales Strömungsmodell

Im Gegensatz zur eindimensionalen Wasserspiegellagenberechnung müssen bei der zweidimensionalen Strömungsberechnung wesentlich weniger vereinfachende Annahmen getroffen werden. So können Veränderungen der Wasserspiegelhöhe auch quer zur Fließrichtung simuliert werden. Retentions- und Rückströmbereiche werden berücksichtigt. Insbesondere die Topographie des Modellgebietes kann durch ein detailliertes Finite-Elemente Netz präzise nachgebildet werden. Es entsteht ein dreidimensionales Abbild der Wirklichkeit.

Die Rauigkeiten im Flussschlauch und auf den Vorländern können in ihrer Lage exakt eingegeben werden. Das komplette Strömungsfeld wird in seiner flächigen Ausdehnung berechnet und kann gut visualisiert werden.



Flussverlauf der Stör gestern (li.) und heute (re)

Wirksamkeitsanalyse verschiedener Maßnahmen

Auf Grundlage der Erkenntnisse, die durch die mathematischen Modelle gewonnen werden konnten, wurden verschiedenen Maßnahmen im Einzugsgebiet und am Gewässer in ihrer Wirkung simuliert. Zum einen wurden die Auswirkungen einer Renaturierung der Stör und eine ökologische Aufwertung von verschiedenen Flächen im Einzugsgebiet berechnet.

Auch Möglichkeiten zum technischen Hochwasserrückhalt wurden untersucht. Mit Hilfe des instationären 2D-Modells konnten weiterhin verschiedene strukturelle Veränderungen an der Stör simuliert und in ihrer Auswirkung quantifiziert werden.

Renaturierung

Prinzipiell strebt ein Gewässer immer einen Gleichgewichtszustand an, bei dem die Fließgeschwindigkeit, die Sohlschubspannung und das Sohlgefälle in einem bestimmten Bereich liegen, so dass sich Erosion und Ablagerung die Waage halten.

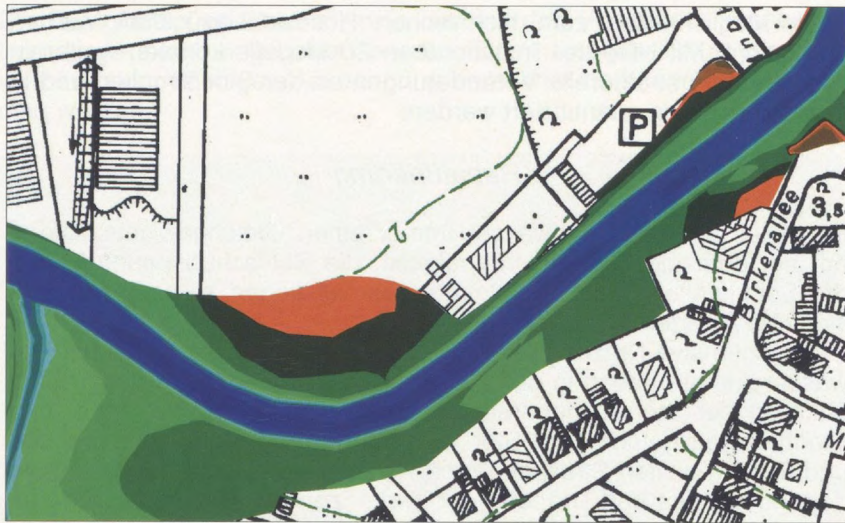
Die intensive Nutzung der Kulturlandschaft und die vielfältigen Gewässereingriffe haben in der Vergangenheit in vielen Gewässern und auch an der Stör zu generellen Veränderungen im Geschiebe- und Stoffhaushalt geführt. Die Stör war ursprünglich stark mäandrierend und floss in weiten Strecken durch Niedermoores. Durch Begradigung des Flusslaufes und Dränung der angrenzenden Flächen wurde vielerorts landwirtschaftliche Nutzung möglich gemacht. Aufgrund dieser Veränderungen befindet sich die Stör zur Zeit nicht im Gleichgewicht. Insbesondere oberhalb der Mündung der Bünzener Au kommt es trotz mehreren Sohlstufen zu Erosion an Böschungen und an der Sohle.

Weiter stromabwärts, vor allem im Bereich von Kellinghusen, vollziehen sich aufgrund der einsetzenden Tidebewegung und einer Verringerung des Sohlgefälles zu Auflandungen, die dann im Hochwasserfall den Fließquerschnitt reduzieren und zu höheren Wasserständen führen.

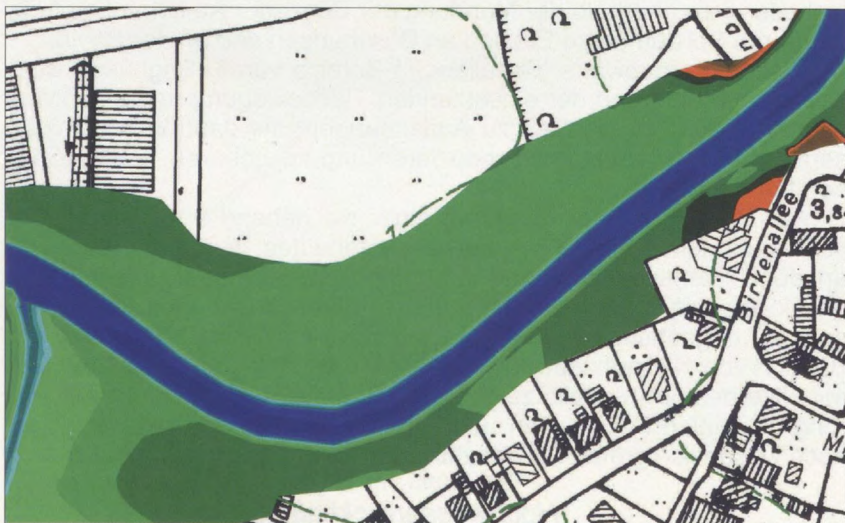
Auf Basis der Regimetheorie, einer weitgehend empirischen Beschreibung eines natürlichen Gewässerverlaufes, wurde in Anlehnung an den historischen Zustand ein mögliche naturnahe Linienführung entwickelt. Die Berechnungen mit dem 2D-Modell zeigen, dass eine solche Umgestaltung zu einer geringen Hochwasserentlastung im Bereich von Kellinghusen führen kann. Überschlägige Berechnungen mit Hilfe des NA-Modells zeigen darüber hinaus, dass die Renaturierung der vielen begradigten und kanalisierten Nebengewässer sogar noch wesentlich größere Potenziale zur Abflussreduzierung hat.

Hochwasserrückhalt

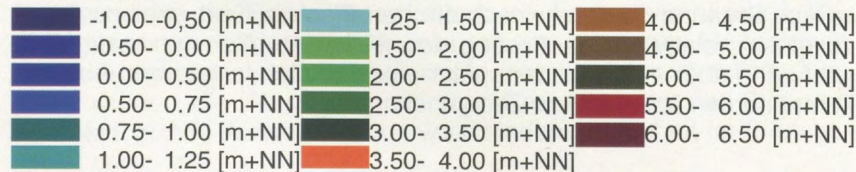
Der Ablauf der Hochwasser an der Stör ist typisch für Flachlandgebiete. Die Dränung der landwirtschaftlichen Flächen führt zwar zunächst zu einem relativ steilen Anstieg des Abflusses. Der maximale Wert wird dann aber aufgrund der später einsetzenden langsamen Abflusskomponenten über längere Zeit gehalten.



Höhen im Innenstadtbereich von Kellinghusen (IST-Zustand)



Höhen im Innenstadtbereich von Kellinghusen (nach deutlicher rechtsseitiger Aufweitung)



Die Rückführung dräniert landwirtschaftlicher Flächen in einen naturnahen Zustand würde insbesondere das erste schnelle Ansteigen des Abflusses verzögern. Soll der maximale Hochwasserabfluss durch Rückhaltebecken an der Stör zum Beispiel oberhalb von Kellinghusen deutlich reduziert werden, sind große Volumina erforderlich.

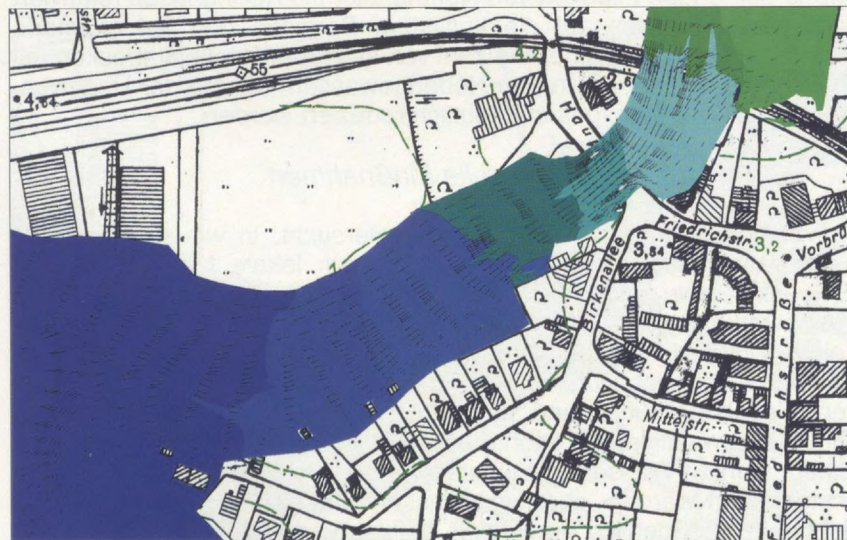
Hierbei ist aufgrund der Topografie auf jeden Fall gesteuerten Rückhaltebecken der Vorzug zu geben. Nach einer umfassenden Modernisierung bereits vorhandener alte Wehranlagen könnten Becken im Hauptschluss geschaffen werden, die sowohl wasserwirtschaftlichen als auch ökologischen Anforderungen gerecht würden. Detaillierte Untersuchungen zeigen, dass von den bebauten Flächen der Stadt Neumünster trotz zahlreicher innerstädtischer Retentionsmaßnahmen eine deutliche Beeinflussung der Wasserführung der Stör ausgeht. Hochwasserabflüsse werden durch die Versiegelung und das Kanalnetz beschleunigt und verstärkt, wodurch vor allem die Erosionstendenz in den aufnehmenden Gewässern verstärkt wird.

Einzelne kleinere Rückhaltemaßnahmen hätten somit auf jeden Fall einen positiven Einfluss auf die Wasserführung in der Stör. Aufgrund der langen Fließzeit von Neumünster bis Kellinghusen relativiert sich deren Einfluss auf die kritischen Bereiche dort jedoch stark. Durch die Schaffung einer Vielzahl von kleineren Rückhaltebecken mit intelligenter Steuerung in den Nebengewässern könnte der Hochwasserabfluss jedoch insgesamt deutlich reduziert werden.

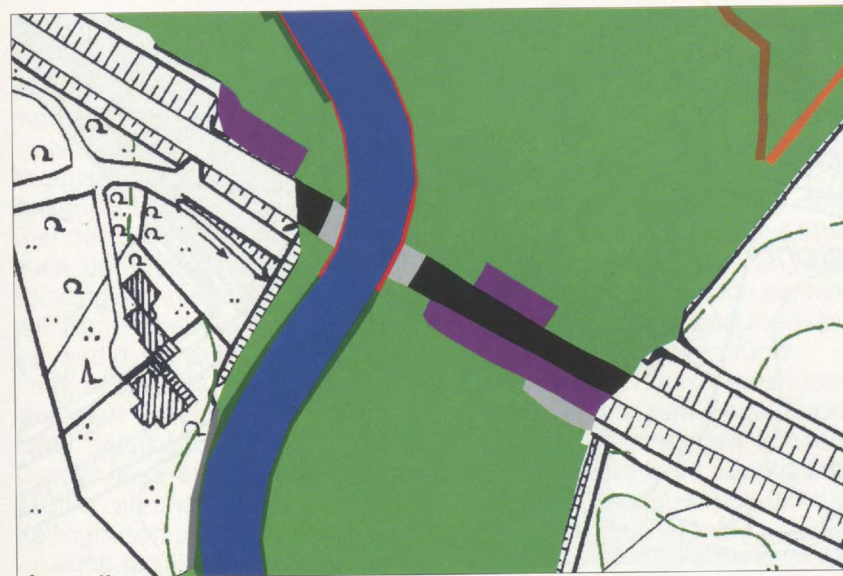
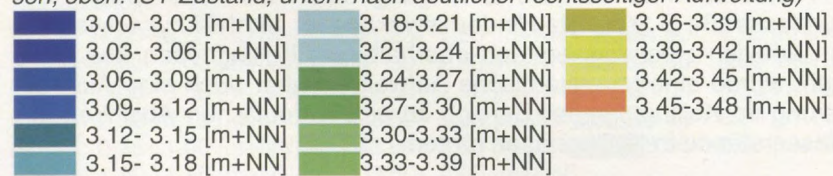
Strukturelle Maßnahmen

In verschiedenen Szenarien wurde untersucht, in wie weit sich die Hochwassersituation in Kellinghusen durch lokale Maßnahmen am Gewässer, aber auch durch die Steuerung des Sperrwerkes und der Pumpwerke an der unteren Stör verbessern lässt. Im Innenstadtbereich von Kellinghusen wird der Fließquerschnitt bei Hochwasser deutlich eingeengt. Durch diese Einengung kommt es zwischen der alten Eisenbahnbrücke und der Mündung der Mühlenbek zu hohen Fließgeschwindigkeiten, hohen Reibungsverlusten und dadurch zu einem starken Wasserspiegelgefälle. Als wesentliche Erkenntnis kann festgehalten werden, dass der Wasserstand bei Hochwasser in Kellinghusen maßgeblich durch den Abfluss von Oberwasser und nicht durch hohe Unterwasserstände beeinflusst wird.

Hierdurch wirkt sich die Einengung durch die neue Brücke der Bundesstraße B 206 trotz Hinderniswirkung im Nahfeld nur unwesentlich auf den Hochwasserstand oberhalb von Kellinghusen aus. Vielmehr würde eine innerstädtische Aufweitung aber auch eine Ausbaggerung im Kellinghusener Bereich zu einem deutlichen Absinken der Wasserstände in Kellinghusen führen.

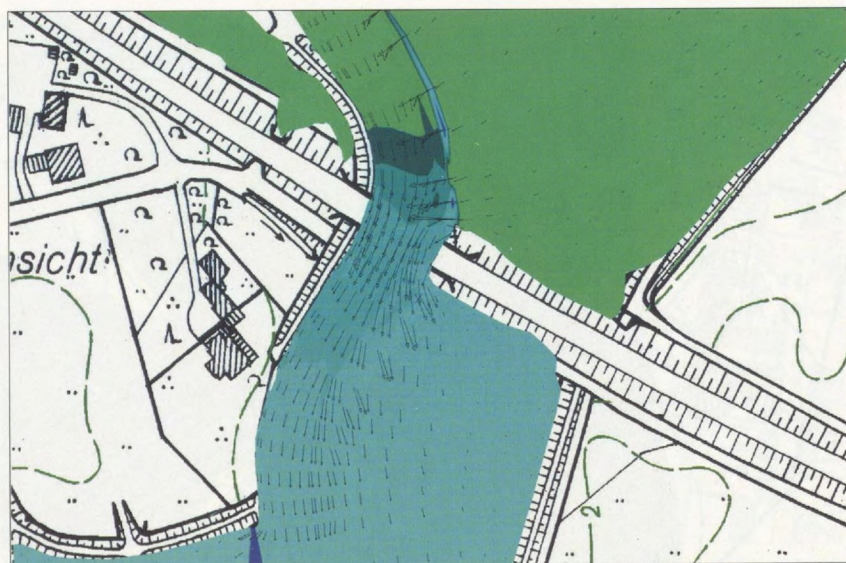


Wasserspiegelhöhen und Strömungsbild im Innenstadtbereich von Kellinghusen; oben: IST-Zustand, unten: nach deutlicher rechtsseitiger Aufweitung)



Rauhheitsklassen an der Brücke B206; oben: IST-Zustand, unten nach Wegnahme des linksseitigen Brückenaufagers





Wasserspiegelhöhen und Strömungsbild an der B206; oben: IST-Zustand, unten: nach Wegnahme des linkseitigen Brückenaufagers

2.80-2.82 [m+NN]	2.90-2.92 [m+NN]	3.00-3.02 [m+NN]
2.82-2.84 [m+NN]	2.92-2.94 [m+NN]	3.02-3.04 [m+NN]
2.84-2.86 [m+NN]	2.94-2.96 [m+NN]	3.04-3.06 [m+NN]
2.86-2.88 [m+NN]	2.96-2.98 [m+NN]	3.06-3.08 [m+NN]
2.88-2.90 [m+NN]	2.98-3.00 [m+NN]	

Eine Eintiefung der Stör ist jedoch keine nachhaltige Maßnahme. Die stetige Sedimentation würde regelmäßig neue Ausbaggerungen erforderlich machen. Zudem ist damit zu rechnen, dass das Störsediment mit Schadstoffen belastet ist.

Nur gering entlastende Wirkung auf die Hochwasserstände in Kellinghusen sind durch Maßnahmen im Unterwasser zu erwarten und sollten daher nur mit geringer Priorität betrieben werden. Seit dem Bau des Störsperrowerks wird verhindert, dass Sturmfluten in der Elbe auch den Wasserstand in der Stör negativ beeinflussen. Die Tideschwingung in der Elbe ist bei Niedrig- und Mittelwasser noch bis hinauf zum Pegel Rensing spürbar. Bei hohen Zuflüssen von Oberwasser wird diese Schwingung jedoch nahezu vollständig unterdrückt.

Die Berechnungen zeigen, dass bei Sturmfluten durch einen verlängerten Sielzug die Wasserstände in der Stör bis zum Pegel Grönhude unterhalb von Kellinghusen deutlich gesenkt werden können. Der Einfluss einer solchen Steuerung nimmt jedoch im Stadtgebiet deutlich ab und ist im kritischen Bereich an der Hauptstraßenbrücke in Kellinghusen mit diesem Modell kaum noch nachzuweisen.

Auch die Pump- und Schöpfleistung der Sielbauwerke an der Stör beeinflussen den Wasserstand in der unteren Stör, der Einfluss auf den Wasserstand am Pegel Rensing ist jedoch nur minimal. In gleicher Weise sind Ausbaggerungen der Gewässersohle unterhalb von Kellinghusen zu beurteilen.

Zusammenfassung

Für die Stör wurde eine wissenschaftliche Studie durchgeführt, um ein Konzept zur Regeneration durch integrierten Hochwasserschutz insbesondere der Stadt Kellinghusen zu entwickeln. Das gesamte Einzugsgebiet ist hydrologisch und der Flussverlauf der Stör hydraulisch modelliert worden. Auf Basis der kalibrierten Modelle konnten dann in verschiedenen Szenarien die Auswirkungen von Veränderungen am Flusslauf, aber auch im Einzugsgebiet simuliert werden.

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass die Stör insbesondere im Oberlauf und in den Nebengewässern strukturelle Schwächen aufweist, die durch Renaturierung der Flussläufe und Rückführung landwirtschaftlicher Flächen in einen naturnahen Zustand behoben werden sollten. Die Hochwasserproblematik von Kellinghusen kann jedoch auch kurz- bis mittelfristig durch Aufweitung im innerstädtischen Bereich und gesteuerte Hochwasserrückhaltebecken oberhalb von Kellinghusen entschärft werden.

Schiffbau in Itzehoe

Von
Herbert Karting (Itzehoe)

Erste Nachrichten aus dem 17. Jahrhundert

Dass in einer Stadt, die in erster Linie wegen ihrer günstigen Lage zu einem schiffbaren Strom angelegt wurde, von jeher auch Schiffbau betrieben wurde darf als gegeben vorausgesetzt werden. Jedoch sind entsprechende Zeugnisse nicht überliefert.

Erste ausführliche Berichte über den hiesigen Schiffbau stammen aus den Jahren 1609 bis 1633, als in Itzehoe auf dem Brook die drei Orlogschiffe **MAKELLOS**, **NAELDEBLADET** und **TRE KRONER** im Auftrag von König Christian IV. nach Plänen des Schiffbaumeisters David Balfour gezimmert wurden.¹

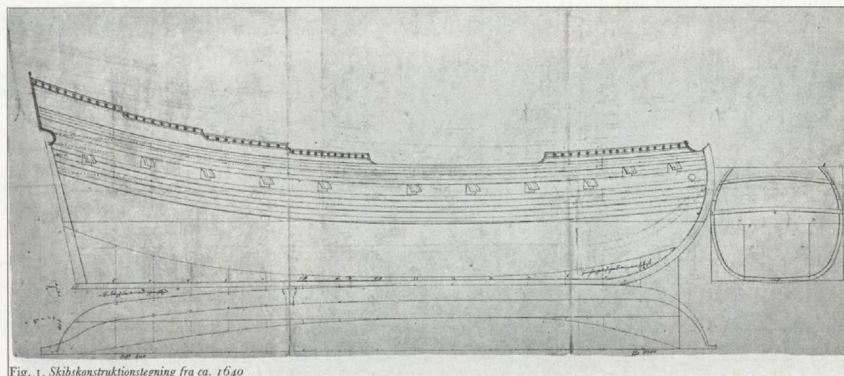


Fig. 1. Skibskonstruktionstegning fra ca. 1640

Entwurf eines Kriegsschiffs (vermutlich von David Balfour), wie sie auch in Itzehoe gebaut wurden. (Rigsarkivet København)

Einer Aufzählung der Gewerbe und Berufe im Jahre 1694 ist zu entnehmen, dass es in jenem Jahr in Itzehoe drei Schiffer, sieben Prahmführer gab, davon drei, die außerdem Holzhandel betrieben. Ferner wird ein Schiffbauer erwähnt, auch ein Säger sowie ein Seiler, der als „verarmt“ galt. Von den aufgezählten vier Zimmerleuten und zwei Zimmerknechten mögen einige auch im Schiffbau gearbeitet haben, zumal diese ihre wirtschaftliche Lage oft durch Nebenberufe aufzubessern versuchten. So ist ein Zimmermann gleichzeitig Grütz-

¹ Siehe vom Verfasser: „Die königliche Schiffswerft in Itzehoe“ in Steinburger Jahrbuch 1976, S. 29-35

macher, ein Zimmerknecht auch Fuhrmann, ein anderer betätigt sich nebenbei gar als Mälzer, Brauer und Höker.²



Eine Kuff vom Ende des 18. Jahrhunderts, wie sie oft auch auf der Stör anzu-treffen waren. (aus: Groenewegen, Tafel A 3)

Die nächsten Nachrichten über Schiffbau erscheinen erst wieder im zweiten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts. In einer auf Schloss Kronborg in Helsingør befindlichen Kartei über die Schifffahrt in den Herzogtümern sind für die Jahre ab 1714 erste Itzehoer Neubauten verzeichnet, die fast ausschließlich nach Glückstadt geliefert wurden. Allein für die 1720er Jahre lassen sich elf neue in Itzehoe vom Stapel gelaufene Schiffe nachweisen, mit Ausnahme eines Ewers waren es alles Prahme, dem für die Stör spezifischen Schiffstyp.³

² Gieseler: „Itzehoe im Zeitalter des Absolutismus (1659-1814“, hier: Gewerbestruktur der Stadt, in Itzehoe-Geschichte, Band I, S. 97

³ Siehe vom Verfasser: „Der Störprahm, ein Fahrzeug des Amtes Steinborg“ in Steinburger Jahrbuch 1974, S. 30-38

Und in der regelmäßig aufzustellenden „Nachricht, wie viele Schiffe, Prahme, Jollen und Efer in der Stadt Itzehoe vorhanden, wo und in welchem Jahr sie erbauet, auch wie groß oder von wie viel Lasten sie seyen“, wird ab 1756 berichtet, dass die Stadt über 17 Fahrzeuge verfüge. Die kleine Flotte setzte sich zusammen aus drei „Schiffen“ in Größen zwischen 11 und 24 Lasten, 13 Prahmen zwischen 11 und 17 Lasten, sowie einem Bollen von 8 Lasten.

Die „Schiffe“, vermutlich Kuffen, mit denen auch Seeschiffahrt betrieben werden konnte, waren in Altona und Westfriesland gebaut, von den Prahmen aber waren neun in Itzehoe, drei in Kellinghusen und einer in Altona gefertigt, während der Bollen aus Kellinghusen stammte. Die Mehrzahl der Prahme wurde also in der Stadt selbst gebaut, der älteste im Jahre 1723, der jüngste 1755. Über die Namen der jeweiligen Schiffbauer aber erfahren wir nichts. Die Lage dieses Bauplatzes kann in der Neustadt angenommen werden, und zwar an der Westseite der Störinsel in der Fischerstraße, dort wo sie noch bis Ende des 19. Jahrhunderts zu finden war.

Zum Grundstück des heute noch existierenden Hauses Kapellenstraße 30 gehörten 1734 „zwei Wurthstellen seitwärts der Fischerstraße, (sowie) eine Wurthstelle hinterwärts an der Stör mit Holzplatz, Kalk-scheuer und einer Schiffbaustelle“. Eigentümer war 1734 Eber Offe, von dem es 1752 der Prahmführer Detlef Carl übernahm, gefolgt von Hinrich Tobias Schmidt.



Zum noch heute existierenden Haus Kapellenstraße 30 gehörte im Jahre 1873 u. a. eine Schiffbaustelle. (Foto: Verfasser, 2.4.1985)

Ob dieser auch Schiffbauer war, ist nicht überliefert. Einige Jahrzehnte später gab es tatsächlich in Itzehoe eine Schiffbauerfamilie Schmidt. Laut Klem wurden zwischen 1710 und 1720 in Itzehoe fünf Prahme mit 112 Lasten gezimmert, davon vier für Glückstadt und

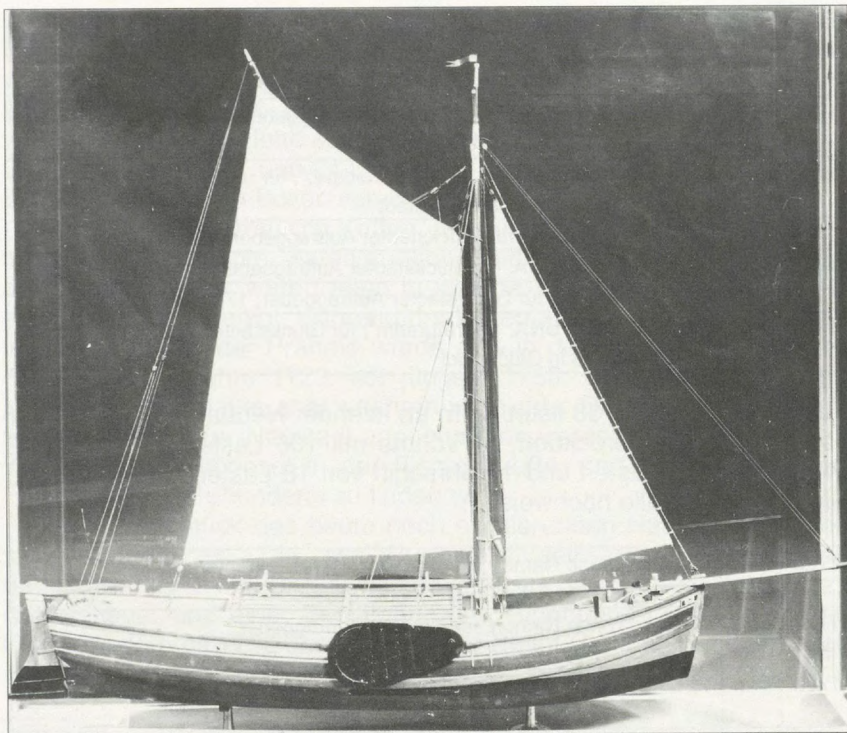
einer für Itzehoe.⁴ Es lassen sich jedoch allein für 1714 bis 1720 bereits sechs nachweisen mit ebenfalls 112 CL:

1714	Prm	12 L	ohne Namen, für Itzehoer Auftraggeber, 1746: Claus Wohlers, Itzehoe
1715	Prm	24 L	SCHWAHN , bez. als „Spruidskib“, für unbekannten Auftraggeber; 1746 in Glückstadt
1716	Prm	18 L	BARTJE , für Glückstädter Auftraggeber; 1746 in Glückstadt
1716	Prm	18 L	FORTUNA , für Glückstädter Auftraggeber; 1746 in Glückstadt
1717	Prm	20 L	LIEBE , für Glückstädter Auftraggeber; 1753 in Glückstadt
1720	Prm	20 L	FORTUNA , „Spretprahm“, für Glückstädter Auftraggeber; 1753 in Glückstadt

Für die Zeit 1723-1738 listet Klem an Itzehoer Neubauten auf: 1 Ewer von 6 Lasten für Brockdorf, 8 Prahme mit 106 Lasten für Itzehoe, 2 Prahme mit 49 Lasten und 1 Fährschiff von 18 Lasten für Glückstadt. Sie lassen sich alle nachweisen:

1723	Ew	6 L	ohne Namen, für Brockdorfer Auftraggeber; 1745: Peter Fruchtenicht, Brockdorf
1723	Prm	11-12 L	ohne Namen, für Itzehoer Auftraggeber; 1746: Marten Ahrens, Itzehoe
1723	Prm	14 L	ohne Namen, für Itzehoer Auftraggeber; 1746: Nicolaus v. Borgen, Itzehoe
1724	Prm	24 L	DIE LIEBE , Neubau für Glückstädter Auftraggeber,
1724	Prm	12 L	ohne Namen, für Itzehoer Auftraggeber
1725	Prm	16 L	ohne Namen, für Itzehoer Auftraggeber; 1746: Johan Heynsohn II., Itzehoe
1727	Prm	14 L	ohne Namen, für Itzehoer Auftraggeber; 1746: Max Dallmeyer, Itzehoe
1727	Prm	25 L	DIE FORTUNA , für Auftraggeber in Glückstadt
1728	Prm	15-16 L	ohne Namen, für Itzehoer Auftraggeber
1728	Prm	11 L	ohne Namen, für Itzehoer Auftraggeber
1737	Ew	18 L	DIE WOLFAARD , Fährschiff für Glückstädter Auftraggeber
1738	Prm	12 L	ohne Namen, für Itzehoer Auftraggeber
1741	Prm	16 L	ohne Namen, für Itzehoer Auftraggeber
1748	Prm	6 L	ohne Namen, für Itzehoer Auftraggeber
1750	Ew		ohne Namen, für Auftraggeber in St. Margarethen
1750	Prm	26 L	DIE HOFFNUNG , Neubau für Reimer Heidmann, Itzehoe

⁴ Klem, Knud, „Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-Årene“, Bd. II, S. 237



Ein Störprahm vom Ende des 18. Jahrhunderts als Modell im Altonaer Museum

Harm Wulff, unser erster namentlich bekannter Schiffbauer

1763 heißt es im Begleitschreiben zur jährlichen Liste, dass der „hiesige Bürger und Schiffbauer Harmen Wulff den dem Mons. Stuhr bisher zuständig gewesen Prahm käuflich erstanden“ und dass er für den Bürger Detlev Carl einen neuen fertiggestellt habe. Der bereits 1726 oder 1727 in Itzehoe gebaute Prahm wurde vom Meister neu aufgezimmert und an dessen Bruder Claus Wulff übergeben.

Harm Wulff und sein Bruder Claus, beide „aus Seester gebürtig“, waren 1753 bzw. 1757 als Schiffszimmerleute in das Itzehoer Bürgerbuch eingetragen worden. Sie wohnten im Haus 66a in der Neustadt, 2. Quartier (spätere Bezeichnung Kapellenstraße 36).

Für 1764 notiert der Stadtschreiber, dass „Harm Wulff, welcher Schiffszimmermeister allhier ist, seinen (neuen) Prahm selbst gezimmert habe“. Dieses neue Schiff verkaufte er noch im selben Jahr an den hiesigen Schiffer Peter Steiling. 1768 erfährt man zum oben genannten Prahm, „daß über den bisherigen Prahmführer Claus Wulff

ein Concurs Creditorum entstanden, und der Prahm von dessen Bruder Harm Wulff gelöst sey“. 1769 wurde schließlich „des Schiffszimmermanns Harm Wulff Prahm der Baufälligkeit wegen cassirt und in Stücken gehauen“.

Um 1780 hatte in Kopenhagen der Schiffbau „nicht nur auf den Königlichen, sondern auch auf den Werften der Handels-Directionen und –Compagnien“ derart zugenommen, dass die Aufträge allein mit einheimischen Schiffszimmerern nicht mehr bewältigt werden konnten. Die Regierung sah sich daher genötigt, geeignete Leuten anzuwerben. Man wandte sich an die Schiffbauer im Lande, sie mögen sich doch nach Kopenhagen begeben, „um sich daselbst zu engagieren“. Arbeit sei genug zu finden und werde je nach Geschicklichkeit mit zwei Schilling lübsch die Stunde, bzw. 24, 28 oder 32 Schilling pro Tag bezahlt. Wer sich für drei Jahre verpflichte, erhalte zehn Reichstaler für die Reisekosten und nach Ablauf des Vertrages nochmals zehn Taler für die Heimreise. Dieser Aufruf wurde auch in Itzehoe bekannt gemacht, doch zeigten alle sieben hier ansässigen Schiffszimmerer wenig Neigung, in die Hauptstadt zu ziehen. Sie verwiesen darauf, dass sie hier und in den umliegenden Orten jederzeit, „momentan aber besonders“, mit Leichtigkeit ebensoviel verdienen könnten wie in Kopenhagen. Dem Magistrats-Protokoll vom 21. Februar 1781 ist eine Liste der befragten Itzehoer Schiffszimmerleute angefügt:

- 1.) Harm Wulff, so genannter Schiffszimmer Baas, ist verheyrathet und hier eigenthümlich possessionirt.
- 2.) Jochim Hinrich Nickels, gleichfalls Baas, verheyrathet, hat vor Kurzem hieselbst eine Werft angelegt.
- 3.) Matthias Rolfs, Gesell
- 4.) Johann Springer, Gesell
- 5.) Johann Schmidt, Gesell
- 6.) Claus Wulff, Gesell
- 7.) Joseph Hieronymus Wunderlich, steht zwar noch in der Lehre, hat aber Johannis ausgelernt, kann sich zur Reise nach Copenhagen als künftiger Geselle aber noch nicht entschließen.⁵

Interessant sind in dieser Aufstellung drei Namen:

„**Jochim Hinrich Nickels**, gleichfalls Baas“, der also zu Beginn der 1780er Jahre in Itzehoe eine zweite Werft angelegt hatte. Von diesem Bauplatz jedoch hat sich bislang nichts ermitteln lassen. Möglicherweise war dessen Existenz nur von kurzer Dauer.

„**Claus Wulff**, Gesell“, bei dem es sich entweder um den o.a. Bruder des Meisters Harm Wulff handelt, der 1768 mit seinem Schiff in

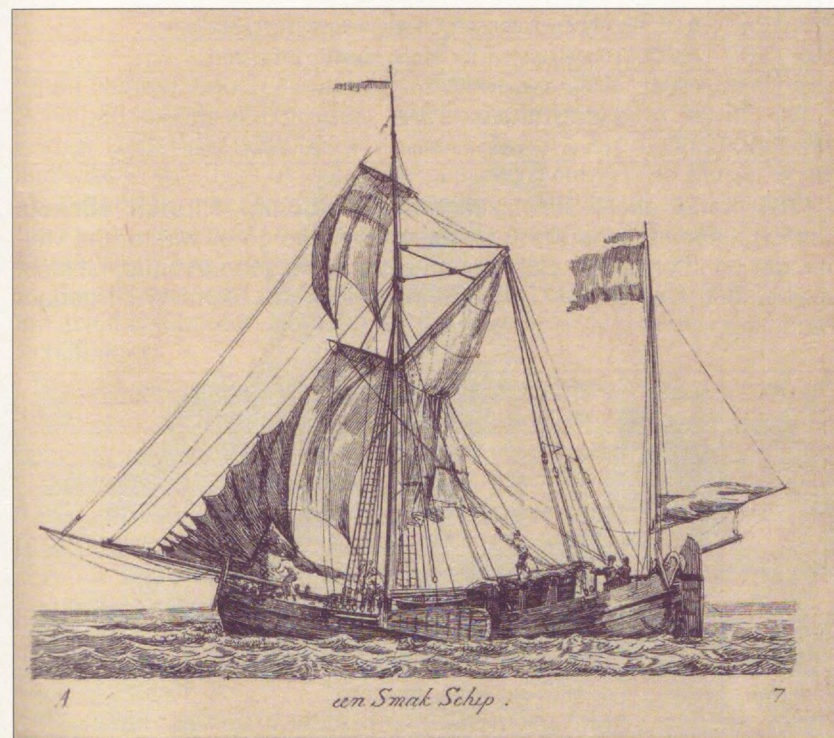
⁵ ISA 204 / 13 (1-4)

Konkurs gegangen war, oder um **Claus Wulff jun.**, geboren in Itzehoe und hiesiger Bürger seit 1785.

„**Johann Schmidt**, ebenfalls Gesell“. Dies war der Begründer einer über drei Generationen reichenden Itzehoer Schiffbauerdynastie. Seinem im Jahre 1800 geborenen Sohn **Johann Christian Hermann Schmidt** werden wir um 1820 als Nachfolger der Wulffschen Werft begegnen, während der Enkel **Detlev Schmidt** sich in der Stadt bis zum Jahre 1889 als Schiffbaumeister nachweisen lässt.

Seit 1753 war Harm Wulff als Schiffszimmermann Bürger in Itzehoe, die von nun an entstandenen Neubauten werden allesamt von seiner Werft stammen. Nachweisen lassen sich folgende Fahrzeuge:

Neubauliste des Schiffszimmermeisters Harm Wulff, 1754-1796			
1754	Prm	14½ CL	ohne Namen, Neubau für Wwe. M. Ahrens, Itzehoe
1754	Prm		ohne Namen für unbekannten Auftraggeber
1755	Prm	16½ L	ohne Namen, für Carsten Lindemann, Itzehoe
1755	Prm	9½ L	ohne Namen „No. 17“ für Itzehoer Auftraggeber
1756	Bl	6½ L	ohne Namen, für Reimer Heidmann, Itzehoe
1757	Prm	9½ L	ohne Namen, 2. Neubau für Reimer Heidmann, Itzehoe
1758	Prm	14½ L	ohne Namen, für Wwe. P. Dohrn & J. Dallmeyer, Itzehoe
1758	Prm	5½ L	ohne Namen für Itzehoer Auftraggeber
1758	Prm	16½ L	ohne Namen, für Claus Wohlers, Itzehoe
1759	Smk	20 L	ohne Namen, für Hinrich Frahm, Itzehoe
1760	Smk	15½ L	ohne Namen, für Claus Trede, Itzehoe
1760	Prm	13 CL	DER AUFENTHALT , für Itzehoer Auftraggeber
1760	Prm	14 L	unbekannter Auftraggeber 1832: DE JUNGHE JAN , Schiffbauer Johann Schmidt, Itzehoe
1761	Prm	16½ L	ohne Namen, für Hans Jürgen Lüders, Itzehoe
1761	Prm	12 CL	für unbekannten Auftraggeber, 1824: ANNA ELISABETH , Johann Nickels jun., Itzehoe
1762	Prm	6½ L	für unbekannten Auftraggeber,: 1813: DE 1813: DE JONGHE JAN , Carl Schwarz, Itzehoe
1762	Prm	16½ L	ohne Namen, für Claus Pröhl, Itzehoe
1762	Ew	5 CL	ohne Namen für Auftraggeber in Beidenfleth
1763	Prm	19½ L	ohne Namen, für Detlev Carl, Itzehoe
1763	Prm	7½ CL	für unbekannten Auftraggeber 1814: MARIA ELISABETH , Hinrich Evers, Itzehoe
1764	Prm	16 L	ohne Namen, für eigene Rechnung
1767	Prm	16½ L	ohne Namen, für Jochim Hinrich Nickel, Itzehoe
1767	Ew	8½ CL	ohne Namen, für Hartwig v. Ancken, Wewelsfleth
1768	Ew	1 CL	ohne Namen für Johann Schmidt, Wewelsfleth



Smack, Segel setzend. Von diesem Schiffstyp zimmerte Harm Wulff 1759/60 2 Einheiten für Itzehoer Schiffer (aus: Groenewegen, Tafel a 7).

1770	Prm	8½ CL	für unbekannten Auftraggeber, 1814: DE JONGHE JAN , Carl Hinrich Lehmkuhl, Itzehoe
1772	Prm	7½ CL	für unbekannten Auftraggeber, 1813: DE JONGHE JACOB , Jacob Jahnke, Itzehoe
1772	Ew	8 CL	ohne Namen für Christian Zusky, Wewelsfleth
1770	Ew	5 CL	ohne Namen, für Hartwig v. Ancken, Wewelsfleth
1773	Prm	7½ CL	ohne Namen für Itzehoer Auftraggeber
1774	Prm		ohne Namen für Itzehoer Auftraggeber
1775	Prm	5½ CL	für unbekannten Auftraggeber, 1815: ROSALIE , Hinrich Olandt, Itzehoe
1775	Prm	8½ CL	für unbekannten Itzehoer Auftraggeber, 1813: ANNA MARGARETHA DOROTHEA , H. Stahlbock, Itzehoe
1776	Prm	7½ CL	für unbekannte Itzehoer Auftraggeber, 1813: DER JUNGHE PETER UND HANS , P. N. Wittmack, Itzehoe

1778	Ew	5 CL	ohne Namen, für Christian Zusky, Wewelsfleth
1780	Ew	4½ CL	ohne Namen, für Jacob Luecks, Brockdorf
1780	Prm	7½ CL	für unbekannte Auftraggeber, 1813: DE JONGE JAN , Jochim Eckhoff, Itzehoe
1781	Ew	4 CL	ohne Namen, für Hinrich Thode, Wewelsfleth

1781 hatte auch Schiffszimmerbaas **Jochim Hinrich Nickels** „kürzlich hieselbst eine Werft angelegt“. Wie lange er wirkte und welches der nachfolgenden Schiffe von seinem Helgen stammte, ist nicht nachweisbar. Der größte Teil jedenfalls wird von Harm Wulff gebaut worden sein.

1781	Sng	17½ CL	ohne Namen, für unbekannte Auftraggeber in Varde. 1789: Peder Herboe & Cons., Ringkøbing
1781	Ew	4½ CL	ohne Namen, Neubau für Jacob Lucas, Brockdorf
1783	Kuff	21 CL	ohne Namen, Neubau für Søren Jensen & Cons., Hjerting
1783	Prm	9 CL	ohne Namen für Itzehoeer Auftraggeber, 1813: Peter Wittmack, Itzehoe
1783	Prm	7 CL	ohne Namen für unbekannten Auftraggeber, 1813: Joachim Freese, Itzehoe
1784	Prm	9 CL	für unbekannten Auftraggeber, 1813: DIE ZUFRIEDENHEIT , Johann Schwarzkopf, Itzehoe
1784	Ew	8 CL	für unbekannten Auftraggeber, 1813: DIE UNVERHOFFTE LIEBE , Hans Maas, Itzehoe
1784	Prm	7½ CL	für unbekannten Auftraggeber, 1813: DE JONGE HINRICH , Joachim Hinrich Nissen, Itzehoe
1785	SrBg	57½ CL	ALSEN , Joachim Buhmann, Kopenhagen
1785	Prm	9½ CL	für unbekannten Auftraggeber, 1813: DE TWE GEBRÖDERS , Hans Evers, Itzehoe
1790	Prm	10 CL	für unbekannten Auftraggeber, 1817: DE JUNGHE JACOB , Claus Letje, Glückstadt
1794	Jolle	1½ CL	ohne Namen, für Claus Martens Brockdorf
1795	Ew	8 CL	für unbekannten Auftraggeber, 1832: DIE FRAU MAGRETA , Peter Rohwedder, St. Margarethen
1796	Kuff	24 CL	PALAESTINA , für Jan Willems & Cons., Kopenhagen
1796	Prm	12½ CL	für unbekannten Auftraggeber, 1824: FRAU CATHARINA , Johann Finkelmann, Itzehoe
1796	Prm	14 CL	für unbekannten Auftraggeber, 1839: DE JONGE HEINRICH , Friedrich Penshorn, Itzehoe
1796	Ew	5 CL	ohne Namen, für Micheel Suhr, Beidenfleth
1796	Ew	4½ CL	für unbekannten Auftraggeber, 1808: DIE FRAU ANNA MARGARETHA , Claus Ramm, St. Margarethen

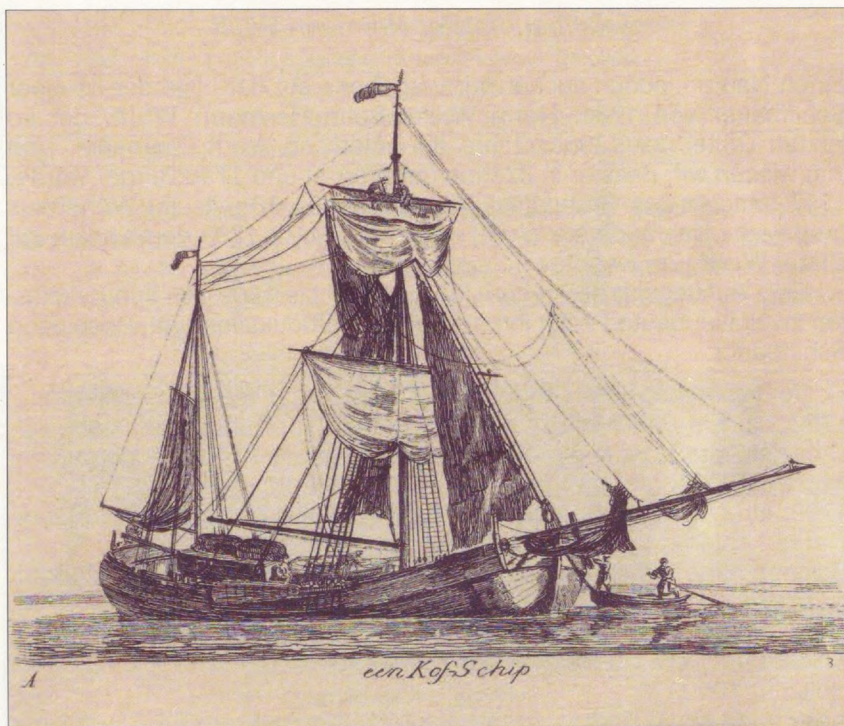
Schiffbaumeister Hermann Wulff

Einen Namen jedoch suchen wir vergebens auf der Liste der Itzehoeer Schiffbauer von 1781: Harm Wulffs Sohn **Hermann Wulff**, der im letzten Drittel der 1790er Jahre die väterliche Werft übernahm. Von ihm wissen wir, dass er in Itzehoe geboren ist und 1796 Bürger wurde. 1797 hatte er das Grundstück Kapellenstraße 36 mitsamt Wohnhaus (und vermutlich auch die Werft) erworben, wo er 1799 gemeinsam mit **Claus Wulff jun.** wohnte.

Eine Aufstellung der in den Jahren 1797 bis 1802 von ihm gelieferten zwölf Neubauten zeigt ihn als überaus produktiven und vielseitigen Schiffbauer:

„In diesen folgenden angeführten Jahren sind von mir angefertigt:
1797: ein Kuf-Schiff nach Tönning, groß 25½ Commerce-Lasten. Solches ist veraccordirt, was Zimmerarbeit anbetrifft, mit zugehörigem Holz zu 7000 Mark.
1799: ein Grönländisch Schiff gefertigt nach Altona, groß 148 Commerce-Lasten.
Solches habe ich in Tage-Werck gefertigt, und Materialien sind mir zugeliefert worden.
1800: ein Kuf-Schiff erbauet nach Tönning, groß 38 Commerce-Lsten. Solches ist veraccodirt, was Zimmer-Arbeit betrifft, mit zugehörigem Holtz für 12000 M.
1800 noch einen Ever nach Glückstadt gefertigt, groß 4 CL, solcher ist veraccodirt mit zugehöriges Holtz für 2400 M.
1801: In diesem Jahr fertigte (ich) einen Prahm (für) alhier, groß 8 CL, wofür erhalten 1200 Rt.cour.
Noch einen Ever nach Wewelsfleth, groß 6 CL, wofür erhalten 950 Rt.cour.
Noch im Jahr 1801 gefertigt zwey Evers nach Glückstadt, groß jeder 3½ CL, wofür erhalten jeder 700 Rt.cour.
Noch in selbem Jahr gefertigt einen Prahm nach Glückstadt, groß 4 CL, wofür erhalten 800 Rt.cour.
1802: gefertigt einen Ever nach Bruns-Büttel, groß 6 CL, wofür erhalten 950 Rt.cour.

Im selben Jahr gefertigt einen Ever nach Beydenfleth, groß 4 CL, wofür erhalten 800 Rt.cour. Im selben gefertigt einen Prahm alhier, groß 8 CL, wofür erhalten 1200 Rt.cour.
Zu Frage 4: Ich als Baas habe das vorbenannte Grönländische Schiff nach eingesandten Rissen und Mallen gefertigt, und die übrigen von mir gefertigten Fahrzeuge sind nach meiner Erfindung.
Itzehoe, im Juni 1803, Schiffszimmerbaas Herrmann Wulff.“⁶



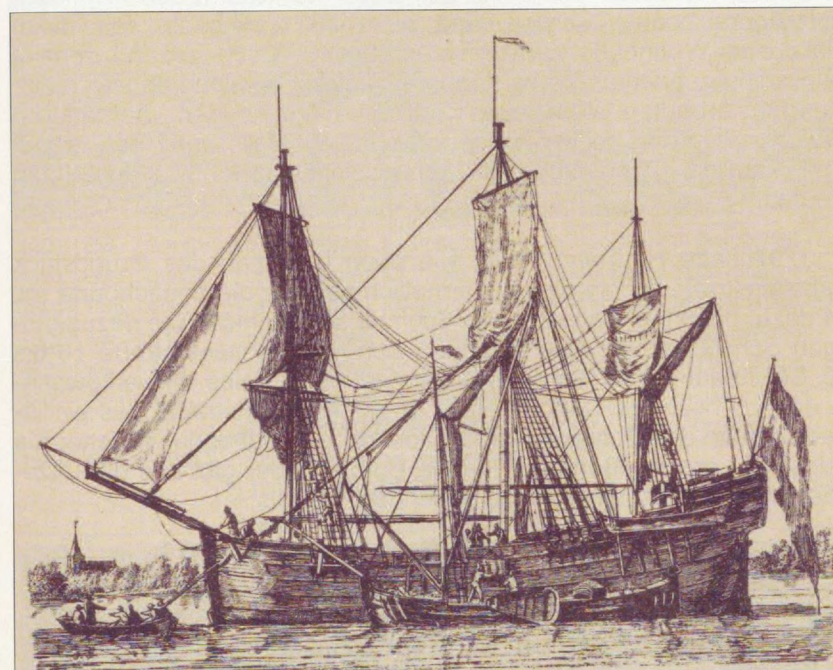
„een Kof-Schip“, eine Kuff, wie sie Hermann Wulff in den Jahren 1797 und 1800 für Tönning gezimmert hatte (aus: Groenewegen, Tafel A3)

Während der ersten vier Jahre war Hermann Wulff offenbar mit dem Bau der drei großen Seeschiffe, einer Fregatte und zwei Kuffen, völlig ausgelastet. Ab Mitte 1800 wurden nur noch kleinere Flussschiffe für Auftraggeber aus der näheren Umgebung gefertigt, in drei Jahren immerhin sechs Ewer und drei Prahme. Ab 1801 rechnet Wulff die Baupreise in Rigsdaler Dänisch Courant, von denen einer drei Mark ausmachte. Ergänzt wird obige Aufstellung noch mit dem Hinweis, dass alle Fahrzeuge aus Eichenholz gezimmert wurden, ausgenommen die Decks der drei Seeschiffe und die Böden der Flussschiffe, die aus Föhrenholz bestanden. Auch wurde sämtliches erforderliche Material im Lande besorgt, mit Ausnahme der besonders langen Stücke, die man aus Hamburg bezog.

Die Belegschaft der Werft bestand 1803 aus zehn festen Arbeitern, doch seien „nach Beschaffenheit der Arbeit noch mehrere zu erlangen“. Eine Liste der im Sommer 1817 in Itzehoe tätigen Schiffszim-

⁶ ISA 253 / 6 (3)

merleute, die nicht zur See fuhren, weist 13 Namen auf, davon zwei als einheimische „Eigenthümer“, d.h. Hauseigentümer, nämlich **Claus Schmidt**, geboren 1754 in Itzehoe, sowie **Jacob Höben**, geboren 1752 ebenfalls in Itzehoe.



Als Vollschiff getakelter Grönlandfahrer vom Ende des 18. Jahrhunderts (aus: Groenewegen, Tafel c 12)

Die übrigen elf Schiffszimmerleute stammten von außerhalb und waren als „Mietlinge“, „alle auf unbestimmte Zeit nur zur Ausbesserung der Grönländischen Schiffe angesetzt, und sind solche auch größtentheils keine gelernten Schiffszimmerleute.“⁷

Mitte der 1820er Jahre scheint Hermann Wulff sich krankheitshalber aus dem aktiven Arbeitsleben zurückgezogen zu haben. An seiner Stelle erscheint jetzt der Schiffbaumeister **Johann Schmidt**. Hermann Wulff, der seinen Betrieb nur verpachtet hatte, beabsichtigte jedoch, wie einer Anzeige im Itzehoer Wochenblatt vom 2. Mai 1831 zu entnehmen ist, sich gänzlich davon zu trennen:

⁷ ISA 290 / 6 (1-2)

„Der hiesige Bürger und Schiffszimmerbaas Hermann Wulff ist krankheitshalber gewilligt, seinen an der Stör gelegenen Schiffszimmerplatz, nebst Gien, Blöcken, Schrauben und sonst dazu erforderlichen Geräthschaften, sowie auch Schauern zur Aufbewahrung derselben zu vermieten. Der Platz enthält so viel Raum, daß er mit zur Holzsägerei benutzt werden kann, auch ist zu Michaelis nahe beim Platz eine Wohnbude zu vermieten. Sollte jedoch jemand geneigt sein, eben gedachtes Wesen nebst einem vor wenigen Jahren meistens neu erbauten Wohnhauses mit neun Wohnbuden, die sämtlich bewohnt werden und vor einigen Jahren ebenfalls ganz neu erbaut sind, käuflich zu erwerben, so kann solches gleichfalls abgetreten werden.“

1797 hatte Hermann Wulff, wie oben berichtet, das Grundstück Kapellenstraße 36 erworben. Vermutlich gehörte die benachbarte Nr. 34 dazu, denn hier hatte Johann Schmidt sein Domizil. Die dazugehörigen Schiffszimmerplätze befanden sich in der Fischerstraße 16 bis 20. Schiffbaumeister Hermann Wulff starb 1832, seine Witwe bewohnte danach noch bis 1841 im Haus in der Kapellenstraße, das sie inzwischen an den Schiffbaumeister Johann Schmidt verkauft hatte. Sie selbst zog anschließend um auf die Burg. Wieder gibt uns das „Itzehoer Wochenblatt“ einen entsprechenden Hinweis:

Wohnhausverkauf in Itzehoe. Das früher dem Schiffszimmermann Hermann Wulff zugehörige, auf der Burg belegene Wohnhaus nebst Bude soll unter der Hand billig verkauft werden. Liebhaber wollen sich des Näheren wegen an Herrn Joh. Martin Schnell, auf der Burg in Itzehoe, wenden. Itzehoe, den 11ten September 1852“

Einer amtlichen Bekanntmachung vom 6. April 1853 ist zu entnehmen, dass lt. Testament des vormaligen Schiffszimmermeisters Hermann Wulff und seiner ebenfalls verstorbenen Ehefrau Margaretha Wulff für deren gemeinsamen Sohn Hermann Wulff jun. Ein Vormund benannt werden sollte. Somit wurde „der hiesige Goldarbeiter August Heinrich Hering zum Curator gerichtlich bestellt. Der gedachte Hermann Wulff kann keine rechtsverbindlichen Verpflichtungen in Betreff seines Vermögens eingehen, sondern sein genannter Curator hat ihn in allen Rechtsgeschäften zu vertreten.“

Nachweisbare Neubauten von Schiffszimmermeister Hermann Wulff, 1797-1826			
1797	Kuff	25½ CL	Name unbekannt, unbekannte Auftraggeber in Tönning
1798	Prm	8 CL	ohne Namen, für Jacob Fruchtnicht, Wewelsfleth

1798	Prm	13 CL	für unbekannten Auftraggeber, 1824: DIE FRAU MARIA , Jacob Boldt, Itzehoe
1799	Freg	148 CL	MARGARETHA , für Hinrich Dulz & Cons., Altona Walfänger, größtes je in Itzehoe gebautes Handelsschiff
1799	Ew	4½ CL	für unbekannten Auftraggeber, 1817: DIE DREI GEBRÜDER , Joachim Kusche, Friedrichstadt
1800	Ew	4 CL	DIE WOHLFAHRT , für unbekannte Auftraggeber in Glückstadt
1800	Kuff	38 CL	CARL FRIEDERICH , für unbekannte Auftraggeber in Tönning
1801	Prm	8 CL	ohne Namen, für unbekannte Auftraggeber in Itzehoe
1801	Ew	6 CL	ohne Namen, für Marten Rönforth, Wewelsfleth
1801	Ew	3½ CL	ohne Namen, für unbekannten Auftraggeber in Glückstadt
1801	Ew	3½ CL	ohne Namen, für unbekannten Auftraggeber in Glückstadt
1801	Prm	4 CL	ohne Namen, für unbekannten Auftraggeber in Glückstadt
1802	Ew	6 CL	ohne Namen, für unbekannten Auftraggeber in Brunsbüttel
1802	Ew	4 CL	ohne Namen, für unbekannten Auftraggeber in Beidenfleth
1802	Prm	8 CL	ohne Namen, für unbekannten Auftraggeber in Itzehoe, 1813: FRAU MARIA , Johann Grave, Itzehoe
1805	Prm	18½ CL	für unbekannten Auftraggeber, 1832: MARGRETHA ELISABETH , C. Tiedemann & P. Volckers, Tönning
1806	Ew	10 CL	ohne Namen, für Jürgen Hinrich Dölling, Wewelsfleth
1811	Sng	8½ CL	DIE ZWEY GEBRÜDER , für Johann Claußen, Glückstadt
1811	Ew	11½ CL	für unbekannte Auftraggeber, 1825: DIE HOFFNUNG , John Petersen, Tönning
1813	Prm	19 CL	FORTUNA , für Johann Evers, Itzehoe
1814	Prm	14½ CL	DE JONGE JAN , für Claus Siepen, Itzehoe
1814	Prm	14 CL	für unbekannte Auftraggeber, 1824: CHRISTINA CICILIA , Johann Hieronimus Lüders, Itzehoe
1818	Prm	13 CL	DIE FREUNDSCHAFT für Jochim Freese, Itzehoe
1824	Prm	12½ CL	FRAU CATHARINA , für Michael Ehlers, Itzehoe
1824	Kn	1 CL	ohne Namen für Hinrich Hollin, Itzehoe
1826	Jolle	2 CL	CAROLINE , für Die Grönländische Interessentschaft, Itzehoe

Die 1826 fertiggestellte kleine Jolle **CAROLINE** scheint Hermann Wulffs letzter Neubau gewesen zu sein. 1827 lief bei seinem Nachfolger Johann Schmidt dessen erster neuer auf dem Bauplatz in der Neustadt vom Stapel.



Der 1818 von Hermann Wulff in Itzehoe gebaute Prahm überlebte bis ins 20. Jahrhundert. Hier liegt das inzwischen zum Besanewer umgetakelte Schiff im Jahre 1909 vor Facks Werft hinter der Eisenbahnbrücke. (Altonaer Museum, Hamburg)

Schiffbaumeister Johann C. H. Schmidt

Johann Christian Hermann Schmidt (*12.2.1800 in Itzehoe, †30.5.1870 Itzehoe), war Sohn des in der Liste von 1781 erwähnten Schiffbauergesellen Johann Schmidt sen. In der zweiten Hälfte der 1820er Jahre begann der Jüngere auf dem Bauplatz von Hermann Wulff Schiffe in eigener Regie zu zimmern. Er war ein Mann, „der nach eigener Erfindung und nach Zeichnungen zu bauen versteht“, wie den jährlichen „Nachrichten wegen der Schiffbauerei in Itzehoe“ zu entnehmen ist.

Sein erster Neubau scheint der 1827 fertiggestellte Ewer **DIE FREUNDSCHAFT** gewesen zu sein, den er auf eigene Rechnung aufgesetzt hatte, wohl in der Hoffnung, ihn anschließend verkaufen zu können. Dies gelang ihm auch bald, denn seit 1829 gehörte das Fahrzeug dem Itzehoer Schiffer J. J. Möllbeck.

1831 konnte er das bislang nur gepachtete Werftgelände in der Neustadt vom Vorbesitzer kaufen. Das wird auch durch Jägermann bekräftigt, der 1838 schreibt: „Die Schiffbauerei in der Neustadt, die früherhin von Herrn Hermann Wulff, gegenwärtig aber von dem Schiffbauer Schmidt betrieben wird, beschränkt sich nur auf die Er-

bauung kleiner Fahrzeuge“. Die Anfangsjahre werden dem jungen Schiffbauer nicht leicht gefallen sein, denn noch 1830 und 1832 legte er zwei weitere Ewer für eigene Rechnung auf Stapel. Auch diese konnte er binnen Jahresfrist weiterverkaufen. Allmählich aber hatten die einheimischen Schiffer Zutrauen gefaßt. 1836 lieferte er bereits vier Neubauten, 1837 waren es sogar sechs, 1838 zwar keiner, aber 1839 und 1840 dafür jeweils vier, 1841 fünf und 1842 drei.

Das produktivste Jahr war 1843, als sieben neue Schiffe seine Werft verließen. Die Zahl der Arbeiter schwankte zwischen null (1826-1828) und zehn Mann (1841), lag aber im Schnitt je nach Bedarf bei vier bis acht Leuten.

Fest angestellte Arbeiter gab es keine. An Neubaukosten wurden etwa 110 Reichsbanktaler pro Commerzlast veranschlagt.

Die Schiffsgröße lag im allgemeinen bei den Kähnen, einer kleinen Ewerart, zwischen 1 und 4 CL, während Ewer in Größen von 4 bis 16½ CL geliefert wurden.

Größte Neubauten waren 1841 die 28½ CL (64 RT) große Ewergaliot **FORMICA** für Blankenese und der im selben Jahr

für Wewelsfleth erbaute Besanewer **HOFFNUNG** mit 16½ CL (28 RT), sowie der 1842 ebenfalls für Wewelsflether Rechnung erbaute 15½ CL (32 RT) große Galeassewer **OTHELLO**.

Auf das Gesuch des Hofbesitzers Hans Nagel, in Heiligenstedten einen Schiffbauplatz betreiben zu dürfen, nimmt der Itzehoer Magistrat Partei für die Werft in der Stadt: „(...) Eine Schiffbauerei wird hieselbst von einem sehr geschickten Schiffszimmermann betrieben, nicht allein für Stör- und Elbfahrzeuge, sondern auch, seit Erweiterung der Heiligenstedter Brücke, für Seeschiffahrt. Der ziemlich bedeutende Umfang des Betriebes ergibt sich aus der jährlich übersandten Liste.



Schiffbaumeister Johann Christian Schmidt (1800-1870) und Frau Catharina, geb. Thode (1802-1884) um 1860 (Slg. Holm Vogt, Freiburg)

In gegenwärtiger Zeit ist die Schiffbauerei durch den Einfluss der Eisenbahn ohnehin etwas gedrückt (...) Dem vorhandenen Bedürfnis ist durch die hiesige und die Glückstädter Helling vollkommen genügt (...). Wir glauben daher dringend, einen abschlägigen Bescheid beantragen zu müssen (...)⁸, was dann auch geschah.



Prahm, bei Ebbe am Elbstrand trockengefallen. (Bleistiftzeichnung v. A. Vollmer v. 16. Mai 1828, Kunsthalle Hamburg)

Ein Ausnahmebau war mit 58 CL die 1849 von J. Schmidt gelieferte einzige Schonerbrigg **ATLANTIC OCEAN** für Kpt. Hans Nagel, dem Sohn des vorgenannten Antragstellers.

Anlässlich des Stapellaufs schrieb das Itzehoeer Wochenblatt am 12. November 1849:

⁸ ISA 253 / 8 (-) v. 11. Febr. 1846

„... Wir wünschen dem Fahrzeuge, das einen neuen Beweis der guten und soliden Arbeit des hiesigen Werftes liefert, eine glückliche Reise. Bei dieser Gelegenheit können wir nicht unterlassen, den Wunsch auszusprechen, dass das dem hiesigen Deutschen Vereine schon vor geraumer Zeit von unserem Departement des Kriegswesens gewordenen Versprechen, dass hiesige Schiffswerft bei weiteren Bauten für die Schleswig-Holsteinische Marine vorzugsweise zu berücksichtigen, recht bald in Erfüllung treten möge. Zumal eben jetzt die vorhandenen Räumlichkeiten und Arbeitskräfte einen raschen Bau sichern würden.“



Derselbe Prahm wie auf voriger Seite nach Auflaufen der Tide (Bleistiftzeichnung v. A. Vollmer v. 16. Mai 1828, Kunsthalle Hamburg)

Zu Bauten für die Marine kam es allerdings nicht, da dieselbe zwei Jahre später, 1851, bereits wieder in Auflösung begriffen war.

Seinen wohl letzten Neubau lieferte Johann Schmidt 1868 mit dem 12½ CL großen Besannewer **DORA** für Schiffer Speil aus Itzehoe.

Nachweisbare Neubauten von Schiffbaumeister Johann C. H. Schmidt, 1827 – 1868

1827	Ew	12½ CL	DIE FREUNDSCHAFT für eigene Rechnung
1829	Kn	2 CL	ohne Namen, unbekannter Auftraggeber
1830	Ew	2 CL	ohne Namen, unbekannter Auftraggeber
1830	Ew	2 CL	ohne Namen, unbekannter Auftraggeber
1830	Ew	13½ CL	SOPHIE , für eigene Rechnung
1832	Kn	4 CL	DIE GERECHTIGKEIT , für eigenen Rechnung
1832	Ew	4 CL	ohne Namen, unbekannter Auftraggeber
1833	Ew	13 CL	CAROLINE , Neubau für Andreas Muhl, Itzehoe
1834	Kn	4 CL	ohne Namen, unbekannter Auftraggeber
1834	Kn	4½ CL	ohne Namen, unbekannter Auftraggeber
1835	BsEw	11½ CL	unbekannter Auftraggeber, 1845: CATHARINA CHRISTINA , J. Früchtenicht, Wewelsfleth
1836	Ew	7½ CL	ohne Namen, unbekannter Auftraggeber
1836	Ew	6 CL	ohne Namen, unbekannter Auftraggeber
1836	Ew	4 CL	ohne Namen, unbekannter Auftraggeber
1837	BsEw	10 CL	ohne Namen, unbekannter Auftraggeber 1845: FRAU ANNA , P. Witt, Beidenfleth
1837	Ew	4½ CL	unbekannter Auftraggeber
1837	Kn	4 CL	unbekannter Auftraggeber
1837	Kn	4 CL	unbekannter Auftraggeber
1837	Kn	4 CL	unbekannter Auftraggeber
1837	Kn	2 CL	HARMONIE , für Carl Liss, Itzehoe
1839	Ew	9½ CL	unbekannter Auftraggeber
1839	Kn	3½ CL	CATHARINA , für Claus Peters, Itzehoe
1839	Ew	9 CL	DIE HOFFNUNG , für Jacob Jahncke, Itzehoe
1839	BsEw	8 CL	unbek. Auftraggeber 1871: FRAU ELSABE ; Andreas Jensen, Braderup
1840	Ew	11 CL	unbekannter Auftraggeber
1840	Ew	6 CL	unbekannter Auftraggeber
1840	Ew	2 CL	DIE ZUFRIEDENHEIT , für Hermann Stange, Itzehoe
1840	Ew	5½ CL	unbekannter Auftraggeber
1840	Ew	3¼ CL	unbekannter Auftraggeber
1841	EwGlt	28½ CL	FORMICA , für H. & Friedrich Tiemann, Blankenese
1841	BsEw	16½ CL	HOFFNUNG , für Jacob Heinrich Jahncke, Itzehoe
1841	Ew	5 CL	unbekannter Auftraggeber
1841	Kn	3¼ CL	unbekannter Auftraggeber
1841	Kn	3¼ CL	unbekannter Auftraggeber
1842	Kn	2¼ CL	unbekannter Auftraggeber
1842	Ew	4 CL	unbekannter Auftraggeber
1842	GlsEw	15½ CL	OTHELLO , für C. Reimers, Wewelsfleth



Besanewer unter vollen Segeln auf der Elbe (Slg. Verfasser)

1843	Ew	7¼ CL	ANNA MARGARETHA , für Johann Schmidt, Itzehoe
1843	Ew	5 CL	FORTUNA , für Peter Rönnforth, Wewelsfleth
1843	Ew	5 CL	unbek. Auftraggeber, 1867: DER JUNGE DIEDRICH , Jacob Peters, Altona
1843	Ew	5 CL	unbekannter Auftraggeber
1843	Ew	4¼ CL	unbekannter Auftraggeber
1843	Ew	3½ CL	unbekannter Auftraggeber
1843	Ew	2 CL	unbekannter Auftraggeber
1844	Ew	7½ CL	FORTUNA , M. Kröger, Elmshorn
1844	Ew	4 CL	LUCIA für Heinrich Mahnke, Itzehoe
1846	Ew	4 CL	unbek. Auftraggeber, 1862: MARTHA CATHARINA , Ketel Andresen, Nordmarsch
1847	Ew	7 CL	unbek. Auftraggeber, 1866: HOFFNUNG , Jacob von Husen, Grünendeich
1848	BsEw	13½ CL	CATHARINA MARGARETHA , für Johann Nickels, Itzehoe
1849	SrBg	58 CL	ATLANTIC OCEAN , für Hans Nagel jr., Heiligenstedten



Besanewer bei Beidenfleth störabwärts segelnd, Slg. Verfasser

1849	BsEw	13½ CL	CATHARINA DOROTHEA , für Friedrich Penshorn, Itzehoe
1850	Ew	5½ CL	unbekannter Auftraggeber
1850	Ew	5½ CL	unbekannter Auftraggeber
1850	Ew	5½ CL	unbekannter Auftraggeber
1851	BsEw	7½ CL	ORA ET LABORA , für Hinrich C. A. Ahrens, Itzehoe
1852	Ew	7 CL	unbekannter Auftraggeber
1854	BsEw	15¼ CL	unbekannter Auftraggeber, 1874: GLORIA , Carsten Waage, St. Margarethen
1854	BsEw	15¼ CL	unbekannter Auftraggeber
1854	BsEw	15¼ CL	unbekannter Auftraggeber
1854	Ew	8¼ CL	unbekannter Auftraggeber
1855	Ew	8¼ CL	unbekannter Auftraggeber
1855	Ew	8¼ CL	unbekannter Auftraggeber
1856	BsEw	15½ CL	unbekannter Auftraggeber
1856	BsEw	15½ CL	unbekannter Auftraggeber
1857	BsEw	15¼CL	unbekannter Auftraggeber
1857	BsEw	15¼CL	unbekannter Auftraggeber
1857	Bt		unbekannter Auftraggeber

1858	Ew	4½ CL	DIE WOHLFAHRT , für Delf Niehuus, Itzehoe
1860	Ew	13 CL	CATHARINA für Carl Wilhelm Ross, Itzehoe
1861	BsEw	7¼ CL	CHRISTIAN , für H. C. Finkelman, Itzehoe
1862	BsEw	18½ CL	LIBELLE , für Heinrich Ahrens, Itzehoe
1863	Kn	4¼ CL	THEODORA , für Jürgen Brawick, Itzehoe
1865	BsEw	13½ CL	JOHANNES , für Hinrich Ossenbrüggen, Haseldorf
1868	BsEw	12½ CL	DORA , für Johann Simon Andreas Speil, Itzehoe



Ewer- und Schutenflotte auf der Stör (Slg. Verfasser)

Schiffbauer Detlev Schmidt

Mitte der 1880er Jahre aber gab es abermals einen selbständigen Schiffbauer Schmidt in Itzehoe. Es war Detlev Schmidt, seit 5. 9. 1843 Bürger in Itzehoe, und vermutlich Sohn der Eheleute Johann Schmidt und Catharine, geb. Thode, die ursprünglich die Werft betrieben hatten. Detlev Schmidt bewohnte das Haus 85, 3. Quartier, spätere Bezeichnung Wallstraße 41, und hat zwischen 1886 und 1889 nochmals vier größere Besanewer für Itzehoe, Heiligenstedten, Wischhafen und Münsterdorf auf der alten Werft in der Neustadt gezimmert. Ab 1884 gehörten Haus und Grundstück (dem Schwiegersohn?) Johann Berg, 1905 der Wwe. Friederike Berg, geb. Schmidt und von 1909 bis 1951 deren Sohn Johann Berg jun.



Wallstraße 41, Wohnhaus des Schiffbauers Detlev Schmidt, aufgenommen am 14. März 1973, kurz vor seinem Abbruch (Foto: H. Karting)

Neubauliste von Schiffbaumeister Detlev Schmidt, 1886-1889

1886	BsEw	CHARLOTTE (LVDF), 29,0 BRT 27,6 NRT 17,10 x 4,95 x 1,60 m; Neubau für Jacob Delfs, Itzehoe
1887	BsEw	CATHARINA (LVDM), 20,9 BRT 19,8 NRT 16,38 x 4,23 x 1,72 m; Neubau für Claus Dammann, Heiligenstedten
1889	BsEw	JOHANNES , 40 tons; Neubau für Johann Stüben, Wischhafen
1889	BsEw	HINRICH (LVFG), 23,8 BRT 21,5 NRT 16,74 x 4,24 x 1,25 m; Neubau für Nicolaus Wilhelm Lange, Münsterdorf, Heimathafen Itzehoe

Im Haus Kapellenstraße 34 hingegen wohnten 1894/1900 A. Schmidt, „Privatiere“, und Peter Andresen, „Höker“, dessen Berufsbezeichnung im Jahre 1900 mit „Buchhalter“ angegeben wird. Peter Andresen (1842-1917) war verheiratet mit Auguste Schmidt (1846-1917), Tochter von Johann und Catharina Schmidt. Im Adressbuch von 1905 finden sich im Haupthaus und den Nebengebäuden neben Peter Andresen noch folgende Mieter: Friedrich Gehrken, Arbeiter, August Wursch, Maschinist, Christian Ankersen, Steueraufseher, Friedrich Andresen, Maler, Johanna Schmidt, Fräulein, sowie der Schiffszimmermann Detlef Schmidt, der offenbar in sein Elternhaus zurückgekehrt war.

Auf dem Schmidt'schen Grundstück in der Kapellenstraße betrieb anfangs der Enkel, Malermeister Friedrich Andresen (1871-1913),

eine Malerwerkstatt. Auf dem einstigen Werftgelände an der Fischerstraße hingegen hatte bis Mitte der 1950er Jahre Max Eggers seine Kohlenhandlung, während zuletzt hier die Firma Glamann & Netzwow eine Freie Tankstelle betrieb. Sämtliche Gebäude wurden 1973/75 im Zuge der Neustadt-Sanierung abgebrochen. Heute befindet sich hier der Kreuzungsbereich Adenauer-/Schumacherallee.



Kapellenstraße 34 und 34a mit Peter, Friedrich und Sophie Andresen um 1906. Der Gang, „Feuersteig“ genannt, führt zum Zimmerplatz an der Fischerstraße. Auch diese Gebäude wurden im Zuge der „Neustadtsanierung“ Mitte der 1970er Jahre abgebrochen (Slg. Holm Vogt, Freiburg/Br.)

1896 wurde auf dem Schmidt'schen Gelände nochmals ein eiserner Ewer gebaut. Der zu obigem Grundbesitz gehörige Schiffszimmerplatz befand sich Fischerstraße 16/20 und wird im Adressbuch 1894 als „vaquat“ (vakant = frei, unbesetzt) bezeichnet, ebenso 1900. Vermutlich auf diesem Platz fertigte ein Schiffbauer J. H. Claasen im Jahre 1896 einen eisernen Besanewer, seinen einzigen Neubau:

1896	heBsEw	MARGARETHA (LVMQ), 30,7 BRT 20,0 NRT 17,67 x 4,12 x 1,35 m; Neubau für Hans Jacob Gries, Münsterdorf, Heimathafen Itzehoe
------	--------	--

Wie sich alte Itzehoer erinnerten, soll das Schiff während seines Baus mit dem Steven über die halbe Fischerstraße gegangen haben. Mit Ablieferung dieses Ewers endete im Jahre 1896 die seit Jahrhunderten betriebene Schiffbauerei in der Itzehoer Neustadt.

Im bereits erwähnten Adressbuch von 1894 ist außer **J. H. Fack**, Brook 2, noch ein weiterer selbständiger Schiffbaumeister eingetragen, nämlich **Hugo Mensing**, wohnhaft Markt 24. Auf welcher Werft er tätig war, wird nicht berichtet, möglicherweise hatte er für den erwähnten **J. H. Claasen** gearbeitet. 1901 war H. Mensing, jetzt in der Kapellenstraße 22, als Schiffsproviant-Händler verzeichnet.



Hier wird die inzwischen mehr als 75 Jahre alte MARGARETHA im Jahre 1973 auf ihrer letzten Reise zur Abwrackwerft geschleppt. (Foto: H. Klette, Slg. H. Karting)

Die Werft von Johann Heinrich Fack in Itzehoe

Die Familie Fack war um die Jahrhundertwende eine der bekanntesten Schiffbauerfamilien Holsteins. Vater Hans Fack soll lt. Szymanski seit 1852 in Itzehoe eine kleine Ewerwerft betrieben haben, auf der er bis 1856 hölzerne Ewer zimmerte, die sich jedoch bisher nicht namentlich nachweisen lassen. 1856 verlegte er den Betrieb nach Wilster. Die Werft wurde 1876 vom Sohn Johannes Fack übernommen, aber um 1884 aufgegeben.

Inzwischen hatte Hans Fack 1873 in Burg/Dithmarschen eine zweite Werft gegründet, die sich ebenfalls überwiegend mit dem Ewerbau beschäftigte. Diesen Bauplatz übergab er 1899 an seinen zweiten Sohn Ferdinand Fack, der dort noch bis 1905 neue Ewer zimmerte.



Blick auf Itzehoer Neustadt im Jahre 1895. Eingezeichnet sind die Werften von Schmidt auf der Störinsel und von Fack auf dem Brook. Der neue Stördurchstich (rechts mit eiserner Bogenbrücke) sollte eine bessere Entwässerung der oberen Stör bewirken, führte aber nach der bald erfolgten Zuschüttung des alten Durchstichs zur ständigen Verschlickung des Itzehoer Hafens. (Stadtarchiv Itzehoe)



Schiffbaumeister Johann Heinrich Fack (1852-1925) und Frau Antje, geb. Karstens (Slg. Verfasser)

Zwei weitere Söhne, Hermann Fack und Wilhelm Fack besaßen Werften in Tönning bzw. Rethwisch bei Lägerdorf, während ein fünfter, Johann Heinrich Fack, 1880 wieder einen Schiffbauplatz in Itzehoe anlegte. Es dürfte in der deutschen Schiffbaugeschichte wohl einmalig gewesen sein, dass fünf Brüder zur gleichen Zeit fünf verschiedene Werften betrieben. Uns interessiert von diesen Fünfen ganz besonders der „Itzehoer“, Johann Heinrich Fack.

Dieser wurde am 6. November 1852 in Wilster als Sohn des dortigen Schiffszimmermeisters Hans Fack geboren. Nach dem Besuch der Grundschule trat er mit 15 Jahren zu Ostern 1868 seine Lehre in der väterlichen Werft in Diekdorf bei Wilster an. Am Ende seiner vierjährigen Ausbildung wurde ihm im Lehrbrief bescheinigt, dass er sich als „ein frommer, treuer und fleißiger Bursche betragen“ und „das Schiffszimmerhandwerk ehr- und redlich erlernt hat“. Der „Ersatz-Reserve-Schein“ vom 2. August 1872 besagt, dass der „Heerespflichtige wegen bedeutendem Plattfuß“ seinen Dienst vorerst nicht anzutreten brauche, sondern vielmehr der Ersatz-Reserve als Pionier zu überweisen sei. Er ging darauf nach Kiel-Gaarden an eine der dort ansässigen Werften, war aber im April nächsten Jahres bereits wieder zurück in Wilster.

1880 gründete Johann Heinrich Fack in Itzehoe auf dem Brook seine eigene Werft „Augenblicklich aber wird an dem neu zu gewinnenden Gebiet ein Schiffbauplatz eingerichtet“, heißt es in einem städtischen Bericht vom Oktober 1880. Er machte sich sogleich an den Bau eines kleinen Giek-ewers, den er für eigene Rechnung zum Verkauf zimmerte. Schon im März 1881 konnte er den Neubau an einen einheimischen Schiffer verkaufen. Die Geschäfte schienen jedoch nicht sonderlich gut zu laufen, denn auch für die Werft von Johann Schmidt lassen sich seit über zehn Jahren keine Neubauten mehr nachweisen.

Jedenfalls sind in den amtlichen Listen entsprechende Eintragungen nicht zu finden. Es mögen dennoch einige gezimmert worden sein, denn viele der kleinen nur in der Binnenfahrt beschäftigten Fahrzeuge wurden nicht beurkundet und tauchen daher auch nicht in irgendwelchen Registern auf. 1886 endlich hört man wieder von Bauaktivitäten bei J. H. Fack, jetzt waren es sogar zwei neue Schiffe im selben Jahr. Anschließend gab es mit schöner Regelmäßigkeit weitere Stapelläufe zu feiern. Bis zur Ablieferung des ersten stählernen Ewers im Jahre 1897 lassen sich für die Werft noch 16 neuerbaute hölzerne nachweisen.

Mit der 1897 zu Wasser gekommenen **CATHARINA** wurde der Weg in die Neuzeit geebnet. Aber auch dieses Schiff wies noch viele Merkmale des Holzschiffbaus auf: So bestanden Schiffsboden, Deck, Ruder und Schwerter aber auch die Deckseinrichtungen, wie Winde, Ankerspill, Poller und Köker aus Holz, die Lukendeckel, Masten und

Rundhölzer sowieso. Bis zum Ablauf des ersten vollstählernen Ewers sollten noch fünf Jahre vergehen, auch wenn hölzerne Schiffsböden von einigen Auftraggebern noch bis 1906 gefordert wurden, so z. B. von Schiffer Hans Bruhn aus Wilster für seinen Ewer **ANNA**. Reine Holzbauten lassen sich nach 1897 nicht mehr nachweisen, doch soll lt. Szymanski erst 1900 der letzte abgeliefert worden sein.

Während in den Anfangsjahren jeweils ein oder zwei Neubauten fertiggestellt wurden, konnte 1899 ein erster Höhepunkt mit acht Ablieferungen erzielt werden. Anlässlich des Ablaufs des 50. Neubaus (BsEw **ORIENT**) schrieben die „Itzehoer Nachrichten“ am 8. Juli 1902:

„Auf der Schiffswerft des Herrn Heinrich Fack wird am heutigen Nachmittag das 50. neue Fahrzeug vom Stapel gelassen werden. Von den 50 Fahrzeugen sind 17 aus Holz, die anderen 33 hingegen aus Eisen erbaut worden. In neuerer Zeit werden die auf der Werft des Herrn Fack hergestellten Fahrzeuge fast sämtlich aus Eisen erbaut. In diesem Jahre konnte Herr Fack bereits 7 neue Fahrzeuge zu Wasser lassen. Das heute, als das 50. Fahrzeug vom Stapel laufende Schiff ist ein schmucker eisernen Ewer mit zwei Masten, welcher Wischhafen als Heimathshafen erhält. Auf der Werft sind augenblicklich noch drei eiserne Fahrzeuge, welche sämtlich für Hamburg bestimmt sind, im Bau. Diese Angaben sind ein Zeichen davon, daß der Schiffsbau, bei welchem recht viele Arbeiter Beschäftigung finden, in unserer Stadt sich in erfreulichem Aufschwunge befindet.“

(Die erwähnten 17 hölzernen Fahrzeuge konnten nachgewiesen, von den 33 eisernen bzw. stählernen jedoch konnten bislang erst 24 erfasst werden.)

Anderthalb Jahr später hieß es am 29. Januar 1904:

„Der hiesige Schiffbau ist stark im Aufblühen begriffen. Das Haus H. J. Freudenberg in Bremen hat bei Herrn Schiffbaumeister Fack einen eisernen Schlepp- und Personendampfer bestellt, der am 30. Juni fertiggestellt sein soll. (...) Ferner sind bestellt je ein Besanewer (70 tons) für G. Hahn und C. Lührs in Wischhafen, sowie je eine Schute (40 und 80 tons) für Bügler in Münsterdorf und H. Söder in Hamburg (...)“

Außerdem hatte Fack den bei Brunsbüttel gesunkenen Schleppleichter **SATURN** gehoben und zur Reparatur an seine Werft gebracht.



Blick vom Alsen-Speicher auf Fackwerft und Itzehoe um 1896 (Slg. Verfasser)



Die Fackwerft, von der Neustadt gesehen (Slg. Verfasser)

Diese Bauleistung wurde nur noch vom Ergebnis des Jahres 1905 übertroffen, als zehn Neubauten fertig wurden. Danach flachte die Kurve wieder ab. Wenn auch Ewer und Schuten die Hauptprodukte der Werft darstellten, wurden dennoch einige ungewöhnliche Ausnahmebauten abgeliefert.

So lief 1903 mit der **EIDER** das erste Dampfschiff vom Stapel, dem im Jahr darauf ein Dampfschlepper und zwei Jahre später ein Passagierdampfer für die Unterelbe folgten. Auch drei stählerne Motorboote finden sich in der Bauliste.



Der am 8. Juli 1902 vom Stapel gelaufene Besanewer ORIENT war Facks 50. Neubau. Er wurde mehr als 100 Jahre alt und erst 2006 abgewrackt. (Slg. J. Kaiser, Glückstadt)

Nachdem J. H. Fack 1910 noch zwei große Schuten gebaut hatte, mußte er seinen Betrieb wenig später aufgeben. Gegen die drückende Konkurrenz der holländischen Werften, die, wie Fack es ausdrückte, „mit Blei nieten“, konnte man auf Dauer nicht bestehen. Der Kleinschiffbau lohnte hierzulande nicht mehr. Am 28. August 1912 verkündete die Zeitschrift „Schiffbau“: „Die Facksche Schiffswerft in Itzehoe auf dem Brook wurde im Zwangsversteigerungstermin für 70.000 M verkauft“. Im Itzehoer Adressbuch 1914 findet sich unter der Anschrift „Brook 2“ der Eintrag: „1 Werft, vormals Fack“.

In den dreißig Jahren ihres Bestehens hatte die Werft lt. Neubauliste des Germanischen Lloyds 113 Neubauten abgeliefert, von denen etwa 90 in nachstehender Liste erfasst werden konnten. Größtes Schiff war mit 96,6 BRT der Passagierdampfer **BAURAT BOLTEN** aus dem Jahre 1906, größter Ewer die **JULIE** von 1903 mit 55,7 BRT. Nach der Stilllegung seiner Werft übernahm Johann Heinrich Fack die Generalvertretung einer großen Versicherungsgesellschaft und betrieb nebenbei ein Bergungsunternehmen. Er starb zweiundsiebzigjährig als angesehener Bürger seiner Stadt im Januar 1925. Sein Grab existiert noch heute auf dem Itzehoer Stadtfriedhof. Einige seiner Bauten haben die Jahrzehnte bis auf den heutigen Tag überstanden und zeugen von der außerordentlich soliden Arbeitsweise dieser Werft.

Ältestes noch erhaltenes Schiff ist wohl der Giekewer **HANS** aus dem Jahre 1899, der heute als **HANS VON WILSTER** in völlig restauriertem Zustand Jugendarbeit leistet. Der einstige Besanewer **BERTHA** von 1900 stand vor etwa zehn Jahren in Holland zum Verkauf und sollte ebenfalls restauriert werden. Ebenso verhielt es sich mit der 1902 gebauten **ORIENT**, die mehrere Jahre in Hamburg auf ihre Restaurierung wartete, jedoch leider noch im Jahre 2006 abgewrackt wurde. **DORA**, Besanewer von 1902, nach langjährigem Einsatz als Rammschute, ist zu einen hübschen kleinen Motorewer zurückgebaut worden und fährt als Freizeitfahrzeug auf der Unterelbe. Vom großen See-Ewer **CAECILIE**, gebaut 1905, konnte vor dem Abwracken immerhin noch das komplette Vorschiff als Anschauungsobjekt für das Museum für Hamburgische Geschichte gerettet werden.

Der Personendampfer **BAURAT BOLTEN** von 1906 fährt heute noch als Motorschiff **JAQUELINE H** in holländischen Gewässern. Ein besonders gelungenes Restaurierungsobjekt ist der 1907 gebaute Besanewer **MOEWE**, der heute zur Flotte des Museumshafens Oevelgönne in Hamburg gehört. Auch eine der Segelschuten, **HANS OTTO** aus dem Jahre 1908, hat bis auf den heutigen Tag überlebt und wartet auf einen Liebhaber, der sie wieder zu neuem Leben erwecken mag. Keine guten Aussichten bestehen für den Besanewer **SIRENE**, der seit vielen Jahren in Wischhafen auf Slip liegt und vom jetzigen Eigner wohl demnächst verschrottet wird.

Nach z. T. mehr als hundert Jahren hat sich mit acht Schiffen eine erstaunliche Zahl Fackscher Erzeugnisse erhalten. Von der Werft hingegen ist keine Spur zurückgeblieben. Als letztes Zeugnis fiel das Facksche Wohn- und Kontorhaus Ende der 1970er Jahre der Stadt-sanierung zum Opfer. Auf dem einstigen Werftgelände findet sich heute die Halle eines Möbeldiscounters.



Stapellauf der **EIDER**, Facks erstem Dampfer, im September 1903. (Slg. Verfasser)



BAURAT BOLTEN, Passagierdampfer für die Linie Cranz - Hamburg aus dem Jahre 1906, war mit knapp 100 BRT größtes Schiff der Werft. Umgebaut zum Motorschiff ist es heute noch in Holland in Fahrt. (Slg. Verfasser)



Der 1907 gebaute Besanewer MOEWE zählt heute zu den am besten restaurierten Traditionsschiffen. Hier segelt es unter Vollzeug im Mai 1984 anlässlich des Hamburger Hafengeburtstags. (Foto v. Verfasser)

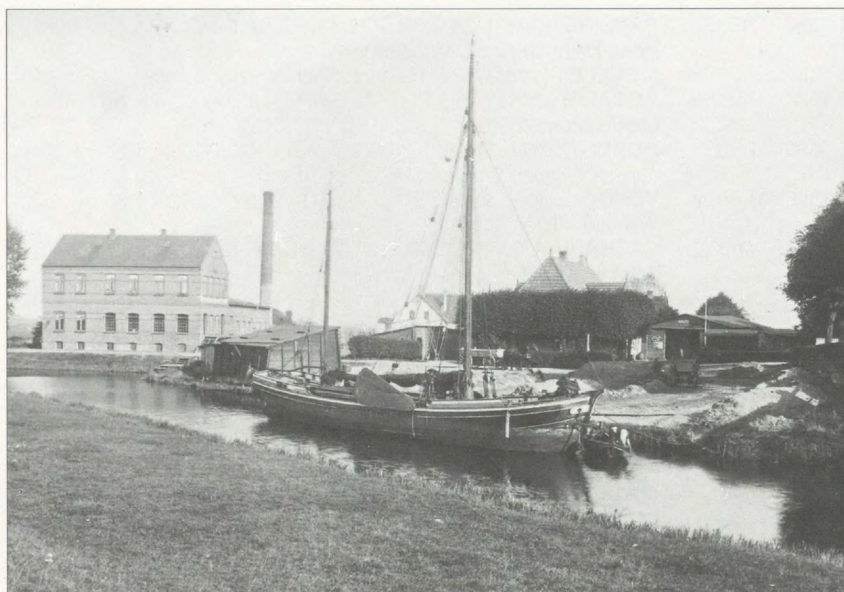
*Neubauliste von Schiffbaumeister Johann Heinrich Fack,
1881-1910*

1.1881	hGkEw	HERMANN (LVBW) 13,2 BRT 12,3 NRT 14,64 x 3,52 x 1,10 m, eigene Rechnung; 14.3.1881 verkauft an Jochen Schmidt, Itzehoe
4.1886	hGkEw	ADELGUNDE (-) 18,4 BRT 12,2 NRT, H. H. Fincke, Itzehoe
5.1886	hBsEw	ANNA (LVCS) 21,4 BRT 20,4 NRT 15,65 x 4,27 x 1,31 m Heinrich von Aspern, Kollmar
1887	hBsEw	NANCY (-) 21,2 BRT 14,9 NRT 16,26 x 4,17 x 1,14 m, Heinrich Kleemann, Beidenfleth
5.1888	hTjk (rc)	MINA (LMDB) 31 BRT 30 NRT 16,70 x 4,25 x 1,46 m Neuaufzimmerung, ex HOFFNUNG (KGMJ), H. Behncke, Uetersen
6.1888	hGkEw	CATHARINA VON WILSTER (LVDR) 11,8 BRT 11,2 NRT 16,62 x 3,55 x 0,97 m, Andreas Warnecke, Wilster-Landrecht
2.1889	hBsEw	PRECIOSA (LVFC) 23,1 BRT 21,9 NRT 17,15 x 4,20 x 1,35 m, Peter Vollmert, Büttel
10.1889	hBsEw	DELPHIN (LVJS) 21,9 BRT 20,0 NRT 16,98 x 4,16 x 1,23 m, Ernst Bruhn, Münsterdorf
6.1890	hBsEw	THEMIS (LVGD) 26,3 BRT 24,2 NRT 17,73 x 4,25 x 1,38 m, Hans Detlev Schnoor, Münsterdorf
1890	hBsEw	MARIA (LVHF) 23,6 BRT 21,4 NRT 16,40 x 4,10 x 1,36 m, Johann Becker, Münsterdorf
1.1891	hBsEw	EUTERPE (LVNQ) 23,9 BRT 17,8 NRT 16,31 x 4,16 x 17,8 m, Johannes Kock, Beidenfleth
6.1891	hBsEw	WOHLFAHRT (LVGR) 27,8 BRT 24,9 NRT 18,14 x 4,15 x 1,38 m, Jacob Schnoor, Münsterdorf

4.1892	hBsEw	PAULINE (LVHP) 25,7 BRT 23,8 NRT 16,92 x 4,12 x 1,33 m, Hans Heinrich Finck, Münsterdorf
1893	hGkEw	LIBELLE (-) 16,2 BRT, Heinrich Fischer, Wilster
5.1894	hBsEw	ROSALIE (LVKJ) 26,5 BRT 23,6 NRT 18,00 x 4,14 x 1,31 m, Martin Kruse, Büttel
5.1895	hBsEw	NORDSTERN (LVMB) 27,6 BRT 24,5 NRT 17,90 x 4,12 x 1,38 m, Jürgen Wilhelm Schnoor, Münsterdorf
6.1896	hBsEw	VENUS (LVNG) 28,7 BRT 20,5 NRT 18,31 x 4,13 x 1,35 m, Wilhelm Möller, Burg/D.
9.1897	shBsEw	CATHARINA (LVPS) 32,8 BRT 23,8 NRT 18,20 x 4,15 x 1,45 m, Johann Schütt, Münsterdorf
3.1898	shBsEw	HANS VON WILSTER (LVQN) 36,6 BRT 26,8 NRT 20,19 x 4,16 x 1,49 m, J. H. Hanndorf, Wilster
4.1898	eSt	B.P.C.F. No.I 60,3 cbm, Breitenburger Portland-Cement-Fabrik, Lägerdorf
4.1898	eSt	B.P.C.F. No.II 60,1 cbm, Breitenburger Portland-Cement-Fabrik, Lägerdorf
6.1898	eSt	B.P.C.F. No.III 60,1 cbm, Breitenburger Portland-Cement-Fabrik, Lägerdorf
6.1898	eSt	B.P.C.F. No.IV 59,4 cbm, Breitenburger Portland-Cement-Fabrik, Lägerdorf
9.1898	shGkEw	MARIA (-) 26,6 BRT, Johannes Becker, Münsterdorf
4.1899	shGkEw	MARIE (-) 27,1 BRT 18,4 NRT 16,58 x 4,08 x 1,42 m, Heinrich Maass, Wilster
1899	shGkEw	WELLE (-) 28,6 BRT 20,5 NRT 16,64 x 4,08 x 1,48 m, Hinrich Schütt, Wilster
1899	shGkEw	ETNA (LVRM) 28,8 BRT 18,4 NRT 16,66 x 4,08 x 1,39 m, Wilhelm Bielenberg, Wilster



Das Facksche Wohnhaus überlebte bis Ende der 1970er Jahre. (Foto vom Verfasser, 1969)

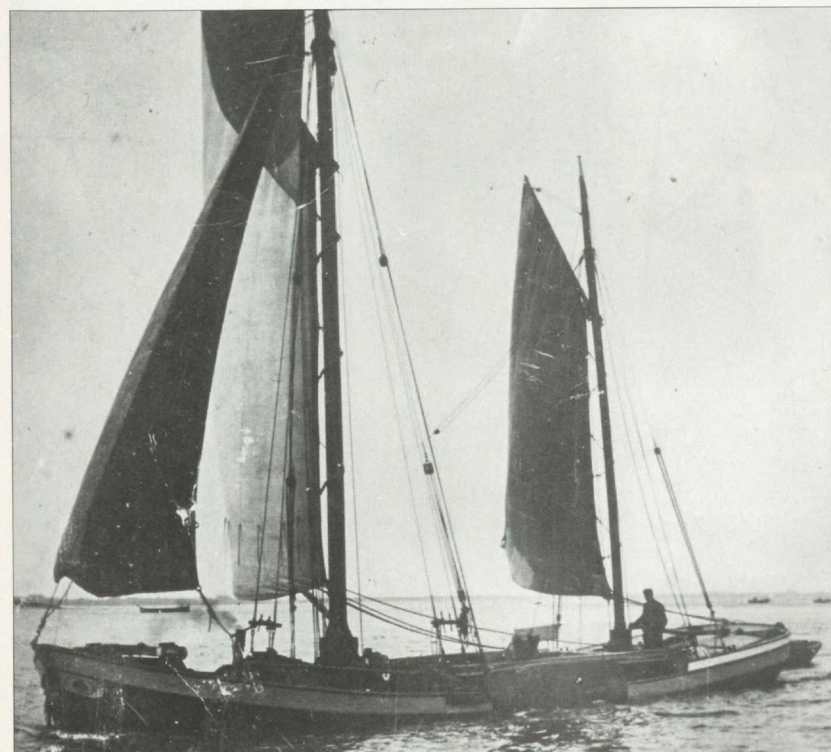


Der hölzerne Besannewer VENUS von 1896 im Jahre 1910 am Ladeplatz in Büttel (Slg. Verfasser)



Der Giekewer HANS von 1899 wurde restauriert und segelt heute als HANS VON WILSTER in der Ostsee (Foto v. 1999, Slg. Verfasser)

1899	shBsEw	PERSIA (LVRN)	28,6 BRT	23,2 NRT	16,55 x 4,08 x 1,43 m,
		Jürgen Jürgens sen., Beidenfleth			
1899	shGkEw	HANS (LVRP)	28,3 BRT	18,4 NRT	16,66 x 4,05 x 1,40 m,
		Hans Diedrich Heinrich Ulrich, Wilster			
10.1899	shBsEw	ALMA (LGHW)	45,3 BRT	38,6 NRT	19,10 x 4,93 x 1,66 m,
		Peter Hansen, Uetersen			
11.1899	shBsEw	MÖWE (KPTW)	29,3 BRT	24,6 NRT	16,57 x 4,14 x 1,47 m,
		Johann Hinrich Ritscher, Leeswig			
1899	shBsEw	EMMA (LVSK)	31,0 BRT	25,5 NRT	16,50 x 4,14 x 1,49 m,
		Johann Hinrich Jacob Niehuus, Beidenfleth			
1900	shBsEw	FRIDA (LVSW)	28,7 BRT	23,4 NRT	16,58 x 4,10 x 1,46 m,
		Johann Jürgen Jürgens, Münsterdorf			
1900	shBsEw	MOEWE (LVTC)	28,6 BRT	23,1 NRT	16,58 x 4,10 x 1,41 m,
		Heinrich Jochen Gummelich, Beidenfleth			
7.1900	shBsEw	SCHWALBE (-)	28,3 BRT	19,7 NRT	16,53 x 4,12 x 1,47 m,
		Heinrich Fischer, Wilster			
8.1900	shBsEw	BERTHA (LGJN)	52,9 BRT	45,1 NRT	20,23 x 5,17 x 1,70 m,
		Hinrich Wilhelm Freudenberg, Moorrege			
1.1901	shBsEw	VINETA (LVWD)	27,9 BRT	22,5 NRT	16,63 x 4,12 x 1,40 m,
		Johann Andreas Keller, Burg/D.			



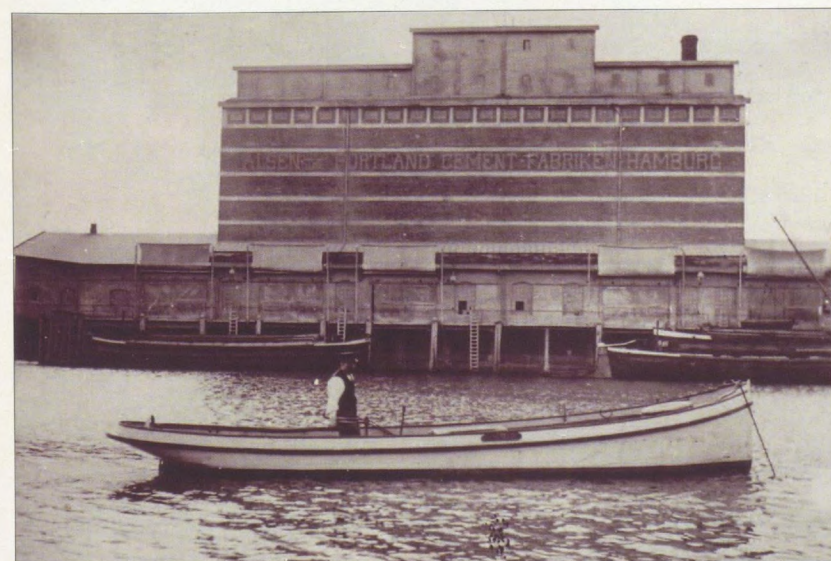
EMMA mit Schiffer Johann Niehuus aus Beidenfleth 1921 tief abgeladen und unter vollen Segeln auf der Elbe (Slg. J. Kaiser, Glückstadt)

7.1901	shBsEw	HEINRICH (LVWN) 29,3 BRT 23,5 NRT 16,47 x 4,14 x 1,47 m, Johann Stüben, Hochdonn
1901	shBsEw	NANCY (-) 27,9 BRT ca. 16,6 x 4,1 x 1,4 m, für eigene Rechnung, 9.1.1902 vkft.an Detlef Dolling sen., Beidenfleth
5.1902	sBsEw	MATHILDE (KMQL) 29,0 BRT 23,4 NRT 16,41 x 4,12 x 1,49 m, Claus Hamann, Barnkrug
7.1902	shBsEw	DORA (LGHK) 39,8 BRT 32,5 NRT 19,05 x 4,98 x 1,49 m, Dietrich Hinrich Beckmann, Uetersen
8.1902	shBsEw	ORIENT (KLBD) 38,8 BRT 30,5 NRT 18,65 x 5,02 x 1,50 m, Hermann Grothmann, Wischhafen
1.1903	sGkEw/St	SOPHIE (LWBN) 23,4 BRT 17,9 NRT 16,26 x 4,02 x 1,28 m, Karl Jacob Wulf, Itzehoe
3.1903	sBsEw	JOHANNA (KNBJ) 40,9 BRT 31,9 NRT 18,98 x 4,94 x 1,49 m, Hermann Duhn, Freiburg



Schiffer Carl Koopmann aus Beidenfleth segelte noch 1936 mit seinem bis dahin motorlosen Besannewer SCHWALBE von 1900. (Slg. J. Kaiser, Glückstadt)

3.1903	shBsEw	JULIE (RMVC) 55,7 BRT 48,2 NRT 21,52 x 5,13 x 1,65 m, Wönckhaus & Peters, Hamburg
4.1903	sGkEw/St	CLARA (-) 22,2 BRT 16,5 NRT, Peter Nikolaus Kappelau, Münsterdorf
11.1903	sPers.D	EIDER (LRMF) 92,6 BRT 35,8 NRT 23,34 x 5,82 x 2,34 m, 275 PS, Friedrichstädter Dampfschiffs G.m.b.H., Friedrichstadt
1903	sGkEw	MARTHA (-) 23,4 BRT, Auftraggeber unbekannt
1904	sSt	Name unbekannt (-) 80 t dw, H. Söder, Hamburg
2.1904	sGkEw/St	TAUBE (LWCH) 22,1 BRT 16,6 NRT 16,19 x 4,66 x 1,23 m, Heinrich Büchler, Münsterdorf
9.1904	sSchID	METEOR (QHWB) 56,8 BRT 21,83 x 5,10 x 2,22 m, 220 PS, Johann Hinrich Freudenberg, Bremen
9.1904	sBsEw	EMMA LUCIE (RNGV) 43,1 BRT 33,3 NRT 19,47 x 5,00 x 1,57 m, Claus Heinrich Lührs, Wischhafen
9.1904	sBsEw	SEEDLER (KLGM) 43,5 BRT 33,5 NRT 19,28 x 5,00 x 1,53 m, Hinrich Georg Nicolaus Hahn, Wischhafen
10.1904	shBsEw	ALITA (LWDC) 28,1 BRT 21,2 NRT 16,69 x 4,16 x 1,45 m, Heinrich Peter Schütt, Münsterdorf
11.1904	sGkEw/St	MARIECHEN (LWDF) 19,1 BRT 14,8 NRT 16,90 x 4,15 x 1,00 m, Fuhlendorf & Franck, Itzehoe, Heimathafen Kellinghusen
1.1905	sBsEw	GERTRUD (RNCK) 44,4 BRT 33,8 NRT 19,81 x 5,00 x 1,56 m, Heinrich Maass, Wilster
4.1905	sBsEw	ELISE (KLHG) 49,4 BRT 37,1 NRT 21,40 x 5,00 x 1,57 m, Fritz Hinrich Meyer, Wischhafen
4.1905	shBsEw	ANITA (RNPB) 26,8 BRT 19,6 NRT 16,62 x 4,15 x 1,37 m, Jürgen Jürgens jun., Beidenfleth, Heimathafen Hamburg
5.1905	sGkEw/St	LOUISE (LWFJ) 23,3 BRT 17,6 NRT 16,00 x 4,14 x 1,20 m, Hermann Heinrich Kastenbein, Münsterdorf



CARL war ein im Jahre 1905 für eigene Rechnung gebautes stählernes Motorboot. (Slg. Verfasser)



Stapellauf des 53 BRT großen Besanewers MAGDALENA im Juni 1908. Im Hintergrund links die alte Delftorbrücke (Slg. Verfasser)

6.1905	shBsEw	VENUS (LWFM) 26,2 BRT 19,0 NRT 16,50 x 4,15 x 1,35 m, Christian Bruhn, Wilster
8.1905	sBsEw	LOUISE (-) 35,7 BRT 26,1 NRT 17,66 x 4,69 x 1,55 m, Klaus Jarck, Theisbrügge
1905	sBsEw	CAECILIE (RNTL) 54,1 BRT 38,9 NRT 20,55 x 5,15 x 1,78 m, Johann Hinrich Lohmann, Itzehoe
10.1905	sGkEw/St	MANDA (-) 13,3 BRT 40 tdw, Edward Ross, Luisenberg bei Kellinghusen
1905	s offene	Schute ohne Namen 34,2 NRT, unbekannter Auftraggeber
1905	sMotBt	CARL (LWFQ) 2,5 BRT 7,40 x 2,08 x 0,73 m, für eigene Rechnng
1905	sMotBt	ELISABETH (-) 40,4 ts 47 PS, für eigene Rechnung
3.1906	sBsEw	ADLER (LWFT) 45,8 BRT 34,6 NRT 20,48 x 5,02 x 1,56 m, Johannes Keller, Burg/D
6.1906	sPers.D	BAURAT BOLTEN (KLMC) 97,0 BRT 40,7 NRT 27,03 x 5,73 x 2,36 m, 210 PS Jacob Suhr, Johannes Rüsch & Cons., Cranz/Elbe
6.1906	shGkEw	ANNA (LWGF) 20,5 BRT 15,4 NRT 16,36 x 3,82 x 1,19 m, Hans Bruhn, Wilster
10.1906	sBsEw	KAETE (KLMR) 42,7 BRT 31,5 NRT 19,56 x 5,00 x 1,56 m, Peter Schmedtje, Grünendeich
10.1906	sGkEw/St	IDA (-) 13,5 NRT 40 tdw ca. 15,00 x 4,15 x 1,05 m, Edward Ross, Luisenberg
12.1906	sGkEw/St	BREITENBURG 5 (-) 14,5 NRT 41 tdw ca. 15,00 x 4,15 x 1,10 m, Breitenburger Portland-Cement-Fabrik A.G., Lägerdorf

1.1907	sGkEw/St	BREITENBURG 6 (-) 14,5 NRT 41 tdw ca. 15,00 x 4,15 x 1,10 m, Breitenburger Portland-Cement-Fabrik A.G., Lägerdorf
f3.1907	sGkEw/St	BREITENBURG 7 (-) 16,1 NRT 46 tdw ca. 16,00 x 4,15 x 1,10 m, Breitenburger Portland-Cement-Fabrik A.G., Lägerdorf
5.1907	sGkEw/St	MARIECHEN (?) 14,3 NRT 40 tdw ca. 15,00 x 4,15 x 1,10 m, Eduard Ross, Luisenberg / Kellinghusen
6.1907	sGkEw/St	BREITENBURG 8 (-) 15,4 NRT 44 tdw ca. 16,00 x 4,10 x 1,10 m, Breitenburger Portland-Zement-Fabrik A.G., Lägerdorf
8.1907	sMotBt	HANS (LWHF) 9,2 BRT 10,18 x 3,00 x 1,31 m, eigene Rechnung
8.1907	sBsEw	MOEWE (RPSH) 31,0 BRT 23,0 NRT 17,00 x 4,06 x 1,54 m, Friedrich Martin Nicolaus Fischer, Wilster
9.1907	sGkEw/St	BREITENBURG 9 (-) 14,6 NRT 41 tdw ca. 15,00 x 4,15 x 1,10 m, Breitenburger Portland-Zement-Fabrik A.G., Lägerdorf
11.1907	sGkEw/St	HOLSTEIN 3 (-) 16,8 NRT, Holsteinische Portland-Cement-Fabrik G.m.b.H., L ägerdorf
2.1908	sBsEw	IRIS (LWHJ) 49,6 BRT 38,5 NRT 19,33 x 5,15 x 1,73 m, Hinrich Gimini, Neufeld
4.1908	sBsEw	SIRENE (KLQD) 42,5 BRT 31,5 NRT 19,19 x 5,00 x 1,57 m, Friedrich Duhn, Freiburg
6.1908	sBsEw	MAGDALENA (KLQN) 52,9 BRT 39,9 NRT 21,00 x 5,06 x 1,81 m, Wilhelm Numssen, Otterndorf
8.1908	sBsEw	ALITA (LWJC) 48,5 BRT 37,8 NRT 20,70 x 5,10 x 1,70 m, Heinrich Peter Schütt, Münsterdorf
9.1908	sGkEw/St	HANS OTTO (-) 18,4 NRT ca 16,5 x 4,1 x 1,2 m, Hans Rathjen, Kellinghusen
5.1909	sGkEw/St	MOLLY (LWJN) 23,7 BRT 18,4 NRT 16,35 x 4,10 x 1,23 m, Heinrich Stockfisch, Itzehoe
1909	sBsEw	HOFFNUNG (LWQP) 48,7 BRT 37,9 NRT 20,52 x 5,08 x 1,76 m, Johannes Jahncke, Itzehoe
1910	sSt	CARLA (-) ca 95 BRT 200 tdw 26,00 x 6,15 x 2,00 m, J. Voß, Brunsbüttel
1910	sSt	ADOLF (-) ca. 95 BRT 200 tdw 26,00 x 6,15 x 2,00 m, W. Gripp, Hamburg

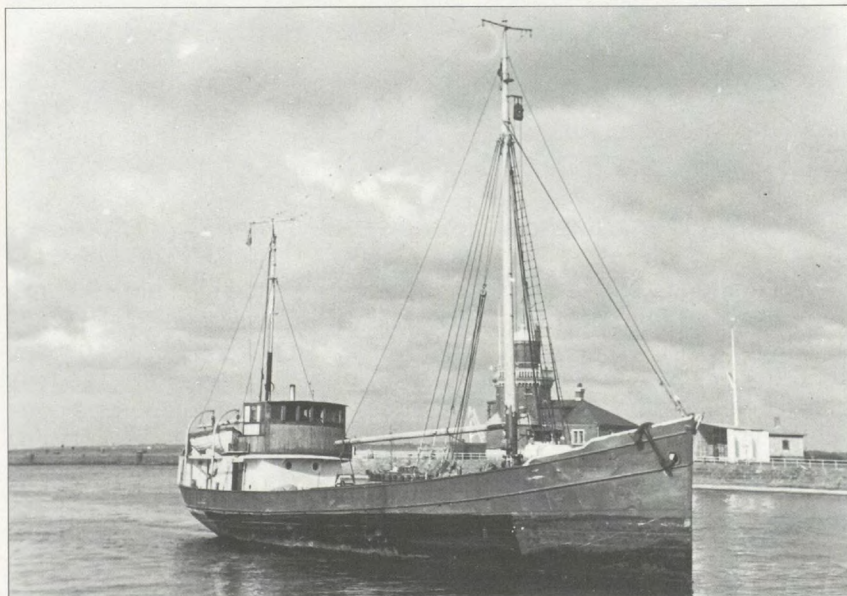
Die Werft „Itzehoer Eisenwerk G. Düring GmbH“

Westlich angrenzend an die Fack'schen Werft hatte sich um 1900 mit dem **Itzehoer Eisenwerk G. Düring GmbH** ein weiterer Schiffbaubetrieb auf dem Brookgelände angesiedelt. Diese Firma war aus der 1856 gegründeten Eisengießerei von **Eggers & Happe** hervorgegangen. Uhrmachermeister **Heinrich Eggers** hatte die Gießerei eingerichtet, um größere Teile für Turmuhren selbst herstellen zu können. Sie importierte 1858 bereits 50000 Pfund englisches Roheisen, außerdem 20 Last Kohle und beschäftigte vier Arbeiter sowie zwei Tagelöhner. Inzwischen war Happe ausgeschieden und der Kaufmann **Gustav Düring** neuer Teilhaber geworden.

1862 fertigte die Gießerei u.a. das Denkmal für die Äbtissin Juliane von Hessen, das heute noch im Itzehoer Klosterhof zu bewundern ist. Im Jahr darauf hatte Düring den Betrieb gegen Zahlung von 6.000 Mark als Alleininhaber übernehmen können.

1867 nannte sich die Firma Eisengießerei, Maschinenbau- und Metallgussfabrik. Der Sohn Emanuel Düring hat das Werk nach dem Tode seines Vaters (1883) unter der Firma Itzehoe Eisenwerk G. Düring GmbH weitergeführt und ausgebaut. Sie hatte sich darauf eingestellt, den Bedarf innerhalb der Stadt und der umliegenden Gebiete zu decken und lieferte all das, was die großen Itzehoe Firmen wie Charles de Vos (Zuckerfabrik), Carl Hirschberg (Ölmühle und Seifensiederei) oder Otto Friedrich Alsen (Zementfabrik) an Maschinenteilen, Rädern, Transmissionen, Riemenscheiben, Schwungrädern, Kesseln, Pumpen und Armaturen benötigten.

Bald stellte Düring auch Dampfmaschinen und -Kessel, Mühlen- und Schiffbauartikel, Brückenteile bis hin zu kompletten Wind- und Wassermühlen sowie ganzen Ziegeleianlagen her. 1870 z. B. lieferte Düring zum Preis von 325 Thlr. die neue Feuerlöschspritze für die Itzehoe Löschanstalt, wie man damals die Feuerwehr nannte. 1894 errichtete das Eisenwerk auf dem Kaiserberg einen sechzehn Meter hohen eisernen Aussichtsturm, von dessen Plattform man bis zur Elbe sehen konnte. Die Fabrik, die Hinterm Klosterhof 21/23 ihren Sitz hatte, beschäftigte lt. Irmisch etwa hundert Arbeiter. Ab etwa der Jahrhundertwende gehörte nun auch eine Kleinschiffswerft auf dem Brook dazu.



Der 1907 vom Itzehoe Eisenwerk für Emden gebaute Fischlogger JOHANN GEORG wurde 1951 nach Schweden verkauft und hier zum Frachtschiff ELLA FELDT umgebaut. (Foto um 1970 von T. Johannesson, Viken)

Diese befasste sich von Anfang an, wen wundert's, ausschließlich mit dem Bau eiserner bzw. stählerner Schiffe. Erste namentlich bekannte Neubauten des Jahres 1902 waren der mit 59 BRT recht große Leichter **EMANUEL WERNER**, der für eigene Rechnung erbaut wurde, und die Segelschute **HEINRICH** für Schiffer Franck aus Münsterdorf. 1903 konnten mit den Ewern **KETA**, **HELENE** und **JONNI** bereits drei Neubauten innerhalb eines Jahres abgeliefert werden.

Im Winter 1903/04 wurde hier die Tjalk **MARIE** aus Wilster um 4,30 m verlängert, was ihre Tragfähigkeit um 20 000 kg erhöhte. Gleichzeitig erhielt sie einen zusätzlichen Besanmast, „wodurch das Schiff an Aussehen und Segeltüchtigkeit bedeutend gewonnen hat“. Da dies der erste derartige Umbau war, „ist dieser daher in Schifferkreisen viel besprochen worden.“⁹

1904 entstand mit einer Doppelschrauben-Motoryacht auf der Werft ein ganz außergewöhnlicher Neubau. Das von einem Hamburger Auftraggeber bestellte Schiff war „auf das bequemste und praktische eingerichtet. Seine Ausstattung ist sehr gediegen und allem Komfort der Neuzeit entsprechend.“ Ebenfalls 1904 lief mit **MARIA** und 1905 mit **ANNITA** zwei stählerne Segelschuten vom Stapel. Das Jahr 1907 aber wurde das bislang erfolgreichste der Werft, als für die Emdener Heringsfischerei-AG „Großer Kurfürst“ drei Fischlogger, jeder über 100 BRT groß, vom Stapel liefen. Damit scheinen die Aktivitäten dieser Itzehoe Werft aber bereits erschöpft gewesen zu sein. Weitere Neubauten lassen sich nach 1907 nicht nachweisen. Emanuel Düring hat sich als Itzehoe Stadtrat und 1. Vorsitzender des 1893 gegründeten Bürgervereins, der bis 1918 großen Einfluss auf das öffentliche Leben der Stadt ausgeübt hat, sehr verdient gemacht. Nach ihm wurde 1965 im Neubaugebiet Wellenkamp die Düringstraße benannt.

Nach dem Ersten Weltkrieg, während dieser Zeit war der Betrieb „gut beschäftigt“, wechselten die Besitzer, worauf sich die Firma 1918 **Itzehoe Eisenwerk Leuthoff & Knoche** nannte.¹⁰

Neubauten vom „Itzehoe Eisenwerk G. Düring“, 1902-1907

02.1902 sSt1Mst	EMANUEL WERNER (-), 58,9 BRT, für eigene Rechnung
11.1902 sSt/GkEw	HEINRICH (-), 20,1 NRT, Johann Heinrich Friedrich Franck, Münsterdorf
03.1903 sGkEw	KETA (LWBD), 19,3 BRT 15,0 NRT 15,97 x 4,07 x 1,03 m, Johann Friedrich Schulz, Heiligenstedten
05.1903 sBsEw	HELENE (KLCJ), 34,6 BRT 28,5 NRT 18,69 x 4,41 x 1,44 m, Peter Hagenah, Otterndorf
10.1903 sBsEw	JONNY (KLDT), 38,8 BRT 31,9 NRT 18,56 x 4,46 x 1,51 m, Heinrich von Rönn, Krautsand

⁹ Itzehoe Nachrichten v. 17.3.1904

¹⁰ Verwaltungsbericht der Stadt Itzehoe 1911/1918

06.1904 sMotYt	Name unbekannt, ca. 25,0 x 4,0 m, 3,0 m hoch – 2 x 30 PS Benzinmotoren, unbekannter Auftraggeber in Hamburg
07.1904 sSt/GkEw	MARIA (LWCQ), 20,1 BRT 15,5 NRT 15,84 x 4,00 x 1,18 m, Karl August Gerhards, Itzehoe
01.1905 sBsEw	ANNITA (RNVJ), 23,8 BRT 17,8 NRT 15,98 x 4,15 x 1,27 m, Wilhelm Claus Ludwig Christian Wübbe, Itzehoe
04.1907 sLgg	JOHANN GEORG / AE 103 (KJRQ), 103,0 BRT 77,3 NRT 23,92 x 6,51 x 2,82 m, „Großer Kurfürst“ Heringsfischerei A.G., Emden
04.1907 sLgg	RAULE / AE 104 (KJRC), 103,6 BRT 77,3 NRT 23,92 x 6,51 x 2,82 m, „Großer Kurfürst“ Heringsfischerei A.G., Emden
04.1907 sLgg	GROSS FRIEDRICHSBURG / AE 105 (KJRB), 101,0 BRT 75,8 NRT 23,92 x 6,51 x 2,82 m, „Großer Kurfürst“ Heringsfischerei A.G., Emden

Die Werft von C. Fuhlendorf & Frank

Ein ähnlicher Betrieb wie der von Düring war die Firma **C. Fuhlendorf & Franck**, die am Sandberg 116/118 ihren Sitz hatte. Sie befasste sich, wie einer Anzeige aus dem Jahre 1900 zu entnehmen ist, mit Metallarbeiten jeder Art. Als „Maschinen-Reparaturwerkstatt und Agentur-Geschäft“ war man sogar „Vertreter für Motor-Omnibusse u. Lastwagen“, führte „Eisen-Constructionen aller Art“ sowie „Reparaturen an Dampfkesseln, Locomobilen, Dreschmaschinen u.s.w.“ aus und stellte auch „Transmissions-Anlagen, Pumpen-Anlagen, Rohleitungen, selbständige Viehtränken u.s.w.“ her. Dem Beispiel von Düring folgend, legten auch Fuhlendorf & Franck in Itzehoe einige Segelschuten auf Stapel. Deren Bauplatz ist nicht geklärt, evtl. ist er auf dem verwaisten Bauplatz in der Fischerstraße zu suchen, vielleicht wurden sie aber auch „in Lizenz“ auf einer der beiden vorhandenen Werften gebaut. Vom Firmengelände am Sandberg herunter wird man jedenfalls kaum neue Schiffe durch die enge Altstadt transportiert haben. Diese dritte Itzehoer „Werft“, wenn man sie überhaupt als solche bezeichnen kann, war die kurzlebigste von allen: nur für 1904 sind die Segelschuten **PAULINE**, **ANNA** und **HELENE**, alle drei für eigene Rechnung erbaut, nachweisbar. Die Firma Fuhlendorf & Frank scheint um 1910 eingegangen zu sein. Im Adressbuch von 1912 ist sie nicht mehr erwähnt.

Neubauten von C. Fuhlendorf & Frank, 1904

1904 sSt/GkEw	PAULINE (LWDK), 16,6 BRT 13,2 NRT 19,27 x 4,21 x 0,96 m, für eigene Rechnung
1904 sSt/GkEw	ANNA (LWDR), 20,5 BRT 17,3 NRT 19,52 x 4,50 x 1,07 m, für eigene Rechnung
1904 sSt/GkEw	HELENE (LWDS), 21,3 BRT 16,9 NRT 16,98 x 4,10 x 1,25 m, für eigene Rechnung

Die letzten Werftbetriebe in Itzehoe

Die Facksche Werft war, wie berichtet, im August 1912 anlässlich einer Zwangsversteigerung für 70 000 Mark verkauft worden. Laut Adressbuch von 1914 waren die neuen Besitzer des Anwesens Wilhelm Gahde's Erben, die das Wohnhaus an Arbeiter vermietet hatten. Damit setzten sie eine langjährige Tradition fort, denn schon von Anfang an hatte Johann Heinrich Fack untervermietet: so wohnte 1894 außer der Familie des Werftbesitzers auch der Arbeiter G. Rölke im Haus Brook Nr. 2, 1901 und 1905 war es der Schiffer Johann Meyn, und 1909 der Schiffbauarbeiter Johannes Klapp. 1925 hatte die Itzehoer Kohlenhandelsgesellschaft m.b.H., eine Nachfolgegesellschaft der Baumaterial- und Brennstoffhandlung von Gahde & Compass, das alte Werftgelände übernommen. Jetzt wohnten der Schiffszimmerer Franz Häbel und die Familie des Schiffbauers Karl Maaß im einstigen Fackschen Haus und geben einen Hinweis auf erneute Schiffbauaktivitäten.

Durch Vertrag vom 29. Januar 1915 hatte die Stadt ein 3696 qm großes Gelände an den Schiffbaumeister **Hugo Mensing** zur Anlage eines neuen Schiffbauplatzes verpachtet. Die Fläche lag am südlichen Ende des Brookhafens zwischen der ehemaligen Fackschen Werft und dem Platz der Firma Heesch & Co., also nicht auf dem vorherigen Werftgelände. Die Pachtzeit war bis zum 1. Dezember 1928 bei einem jährlichen Pachtzins von 202,69 M vereinbart. „Die Ausführung der Werftanlage ist bisher nur zum Teil durchgeführt, die eigentliche Konzessionierung überhaupt noch nicht erfolgt“, heißt es 1918 im Verwaltungsbericht der Stadt, woraus man schließen kann, dass dort auch keine Schiffbauaktivitäten stattgefunden hatten.¹¹

1920 ging die Werft an die Firma **Weber & Wunderlich**, die in den bisherigen Pachtvertrag mit Mensing eintraten. Man trug sich mit großen Plänen, die auf dem kleinen Gelände nicht zu verwirklichen waren und somit wurden am 15. Januar 1922 an die Werft weitere 4356 qm verpachtet, welche die Stadt ihrerseits von der Itzehoer Kohlenhandelsgesellschaft mieten musste. Ab Februar 1922 nannte sich die Firma **Deutsch-Niederländische Schiffbau-Gesellschaft m.b.H.** und seit 31. Oktober 1923 „**Holstenwerft Aktiengesellschaft, vormals Karl Wunderlich**“. Im GL-Register für 1923 ist sie unter der Telegramm-Adresse **Schiffswerft Itzehoe** verzeichnet. Das Unternehmen entwickelte sich anfangs durch Umbau und Reparatur von Küstenschiffen sehr gut, auch konnten erstmals wieder Neubauten vom Stapel laufen. Infolge der Inflation und des allgemeinen wirtschaftlichen Niedergangs aber kam die Holstenwerft selbst in Not und musste 1925 Konkurs anmelden.

¹¹ ISA, Verwaltungsbericht 1911/1918, S. 300



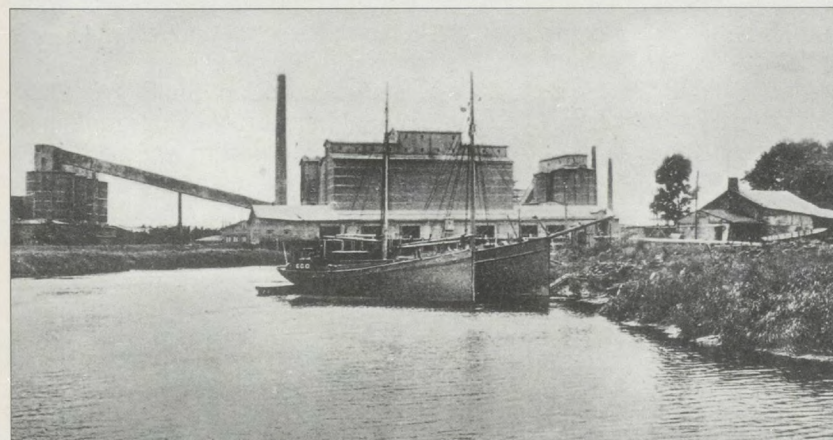
Die Werftanlage blieb anschließend zunächst ungenutzt liegen. Das Unternehmen entwickelte sich anfangs durch Umbau und Reparatur von Küstenschiffen sehr gut, auch konnten erstmals wieder Neubauten vom Stapel laufen. Infolge der Inflation und des allgemeinen wirtschaftlichen Niedergangs aber kam die Holstenwerft selbst in Not und musste 1925 Konkurs anmelden. Die Werftanlage blieb anschließend zunächst ungenutzt liegen. Das war dann auch das Ende jeglicher Schiffbauaktivitäten in Itzehoe. Während eines kurzen Aufflackerns waren hier zwischen 1923 und 1925 ein letztes Mal folgende Neubauten entstanden:

Nachweisbare Neubauten der Holstenwerft A.G.

1923 SMS	LENI ELKE , unbekannter Auftraggeber, 1951: 128 tdw – 31,52 x 4,19 x 1,70 m – 36 PS, Konrad Schütt, Hamburg 11
1924 SMS	KÄTHEMARIE , 51,35 BRT 33,04 NRT - 22,41 x 4,14 x 1,41 m - 36 PS, für Frau Emma Dorothea Adele Luck, Hamburg
1924 SMS	MARTHA , unbekannter Auftraggeber, 1951: 152 tdw – 33,50 x 4,24 x 1,78 m, 50 PS, Wilhelm Nürnberg, Bleckede
1925 SMS	SIEGLINDE , unbekannter Auftraggeber, 1951: 172 tdw – 34,55 x 4,18 x 1,78 m, 75 PS, August Kilikowski, Hamburg

Nach dem Konkurs der Holstenwerft erwarb die Stadt 1925 die auf dem städtischen Werftgrundstück stehenden Hellinge einschließlich Einrichtung und Einfriedigung. Während der nächsten Jahre wurde die Anlage nicht benutzt, bis es 1927 gelang, im Schiffbaumeister **Harms** aus Harburg einen neuen Interessenten zu finden. Möglicherweise handelt es sich hier um Ernst Harms, der sich bis 1925 mit einer kleinen Werft an der Süderelbe in Harburg-Wilhelmsburg nachweisen

lässt. Ab 1. April 1927 wurde diesem eine 2500 qm große Fläche auf dem Brook einschließlich der Werftanlagen auf fünf Jahre verpachtet. Unter dem Namen **Harms-Werft** wurden hier ausschließlich Reparatur- und Umbauarbeiten vorgenommen. Zu den ersten Kunden zählten die Schiffer Martin Kruse und Johannes Kruse aus Heiligenstedten, die 1927 ihre Giekewer **MATHILDE** und **ALMA KRUSE** mit 25-PS-Glühkopf-Motoren ausrüsten ließen. Eine besonders aufwendige Arbeit war im Jahre 1928 der Umbau des holländischen Segelloggers **NOORDBRABANT** zum Fracht-Motorlogger **CLAUS** für Kpt. Klaus Speck aus Breiholz. Der Umbau einschließlich Maschine soll für 30.000 Mark vereinbart gewesen sein. Damit scheint sich die Werft verkalkuliert zu haben: sie konnte ihre Kosten nicht decken, was zu ihrer anschließenden Stilllegung beigetragen haben soll. „Da das Unternehmen längere Zeit nicht fortgeführt wurde, hat die Stadtverwaltung das Pachtverhältnis zum 31. März 1930 gekündigt.“¹²



Zwei zum Umbau bestimmte Logger an der Harmswerft um 1927/28 (Slg. Verfasser)

Abkürzungen

BsEw	Besanewer	GlsEw	Galeassewer	s	stählern
Bt	Boot	h	hölzern	SchID	Schleppdampfer
CL	Commerzlast	Kn	Kahn	Smk	Smak
D	Dampfschiff	L	Last	Sng	Schnigge
e	eisern	Lgg	Logger	SrBg	Schonerbrigg
Ew	Ewer	Mot	Motor	St	Schute
EwGlt	Ewergalio	MS	Motorschiff	tdw	tons Tragfähigkeit
Freg	Fregatte	Mst	Mast	Tjk	Tjalk
GkEw	Giekewer	Prm	Prahm	Yt	Yacht

¹² Mittlg. v. Kpt. Harald Speck, Rendsburg

Beidenfleth an der Stör – Fähre und Werft

Von
Sabine Kolz (Beidenfleth)

Die Gemeinde

Die Gemeinde beidenfleth ist eine der ersten urkundlich erwähnten Siedlungen der Wilstermarsch. Direkt an der Stör gelegen ist der wohl 809 gegründete Ort von jeher ein Dorf der Fischer, Schiffbauer und Walfänger. Bereits 1108 wurde hier eine Kapelle errichtet, die später dem Schutzpatron der Schiffer, dem Heiligen St. Nicolai, gewidmet wurde. Schifffahrt und Landwirtschaft bildeten jahrhundertlang die Grundlage der Dorfentwicklung.

Die zirka 900 Einwohner der 1351 Hektar großen Gemeinde können sich in dem 2006 eröffneten Markttreff grundversorgen. Als erste Gemeinde gliederte beidenfleth 2008 einen Gesundheitstreff mit DRK-Sozialstation und Physiotherapiepraxis in das Gebäude ein.

Den Betrieb der seit 1640 die Stör querenden Seilfähre „Else“ ü bernahm beidenfleth 2005 gemeinsam mit der Nachbargemeinde Bahrenfleth in der Krempermarsch. Der alte Fährprahm war nach über 60 Betriebsjahren marode und privatwirtschaftlich nicht mehr tragbar. Durch EU-Gelder gefördert und einem Förderverein unterstützt, konnte zwei Jahre später ein Fährneubau in Dienst gestellt werden.



Beidenfleth (alle Fotos: S. Kolz)

Unter dem Vorsitz von Bürgermeister Peter Krey schaffte die Gemeindevertretung in 2001 ein eigenes Wappen an. Auf blauem Grund ist dort neben Getreidegarben, Anker und Wellenbalken auch ein vollbesegelter Dreimaster zu sehen, der auf die Tradition der Schifffahrt hinweisen soll.



Die Kolz-Werft

Einen der diversen Schiffbaubetriebe in der Störgemeinde beidenfleth gründete 1937 Alfred Wiegleb unter dem Namen „Holz- und Eisen-schiffbau“. Er heiratete zwei Jahre zuvor in die Fährschifferfamilie ein und übernahm mit seiner Frau Elsa, geborene Ralfs, die beidenflether Seilfähre und das dazugehörige Ausflugslokal „Fährhaus beidenfleth“.

Alfred Wiegleb hatte sich als mehrfacher Olympiasieger und -sieger ganz dem Wasser verschrieben und baute seine erste Slipanlage aus Feldbahngleisen für Yachten und Motorboote. 1942 erweiterte er die Anlage so, dass Fischkutter und Binnenschiffe bis zu einer Länge von 36 Metern aufgeslipt werden konnten. Während der Kriegswirren wurden die Hamburger Olympia-Jollen und einige Privatjachten nach beidenfleth ausgelagert, wo sie unbeschadet blieben.

Nach dem Krieg hatte der Schiffbauer elf Männer beschäftigt und baute 1948 eine zweite Slipanlage für kleinere Küstenmotorschiffe. Sein Neffe Erwin Kolz übernahm 1969 das Unternehmen. Kolz absolvierte seine Ausbildung in Lübeck, wo er auch seine Meisterprüfung im Boots- und Schiffbauhandwerk ablegte. In Beidenfleth reparierte er zunächst Binnenschiffe.

Doch um die Überzahl der fahrenden Frachter zu reduzieren, wurden für veraltete Schiffe staatliche Abwrackprämien gezahlt, die auf längere Sicht die Auftragslage sinken ließen. Erwin Kolz stellte seinen Betrieb auf die Instandsetzung und Lagerung von Sportbooten um. Außerdem fertigte er einige Kasko-Rümpfe zum weiteren Ausbau und betrieb weiterhin die Fähre, die er auf dem eigenen Betriebsgelände verlängerte und somit deren Tragfähigkeit erhöhte.



Heute bietet die Beidenflether Bootswerft Freizeitkapitänen im Sommer Liegeplätze an der zirka 100 Meter langen Schlengeanlage und Winterquartiere im Außengelände sowie in zwei Jachtlagerhallen. Seit 2001 führt Jörg Kolz, Sohn von Erwin, den Betrieb weiter und hat eine zweite Bootshalle auf dem Gelände gebaut. Es werden wie gewohnt Reparaturen ausgeführt, Ersatzteile und Betriebsmittel besorgt. Auch die von den Gemeinden Beidenfleth und Bahrenfleth betriebene neue Seilfähre wurde dort schon aufgeslipt, um von der Schiffsuntersuchungskommission nach der Garantiezeit neu zu zertifizieren.

Mit dem eigenen Kran heben die Schiffbaumeister Sportboote mit einem Gewicht von sechs Tonnen aus dem Wasser, und auf den bestehenden Slipanlagen können Boote bis zu 30 beziehungsweise 60 Tonnen hochgezogen werden. Zur Zeit liegt der letzte Umbau der 1958 geschlossenen Paul Peters-Werft auf dem Slip und wird für die private Nutzung umgebaut.



Asis wird gekrant

Die Seilfähre „Else“

Der erste urkundlich erwähnte Fährmann war Hinrich Nußel im Jahre 1588. Damals scheint es sich um reine Personenbeförderung gehandelt zu haben. Erst im Januar 1639 bestätigte König Christian IV., dass Claus Horn das Privileg des Fährmannes erhält. Claus Horn war in zweiter Generation durch Verheiratung ein Nachkomme von Hinrich Nußel. Die Fährfamilie gab das Fährprivileg immer an ihre Nachkommen, meistens Töchter, weiter, deren Männer die Fähre weiter betrieben. Auch das Fährhaus scheint alten Unterlagen zufolge bereits von Nußel bewirtschaftet worden sein.

Amtlich festgehalten ist, dass im Oktober 1882 als Fahrzeug „ein hölzerner Fährprahm, von einem Drahtseil gezogen, ein Handkahn und ein hölzernes Boot, bei stürmischem Wetter zu brauchen“ dem Fährmann zum Überholen von Personen und Fuhrwerken diente. Seit Anbeginn der Fährlinie befand sich der Fährdamm direkt vor dem Fährhaus. 1930 wurde ein neuer Fährdamm in gerader Verbindung mit Bahrenfleth gebaut. Auf dem Platz hatte sich zuvor die Betriebsstätte der Werft der Schmiede Holm und Zimmerei Heinrich befunden.

Nachdem Alfred Wiegleb 1935 Elsa Ralfs geheiratet und mit ihr die Fähre und die Schankwirtschaft übernommen hatte, ließ er 1936 auf der Stader Schiffswerft einen größeren Motorprahm bauen, der 1940 in Dienst gestellt wurde. Wiegleb leitete den Fährbetrieb bis zu seinem Tod im November 1968.

Sein Neffe, der Schiffbauer Erwin Kolz, übernahm die Fähre und die mittlerweile von Wiegleb gegründete Werft. Er verlängerte den Fährkörper in seiner eigenen Firma und passte die Motorfähre den damaligen Verhältnissen an. Die Tragfähigkeit betrug 20 Tonnen.

Bevor das wirtschaftliche Aus für die Beidenflether Fähre kam, ein Schicksal, das bereits alle anderen Fähren im Störverlauf erlitten hatten, verkaufte Erwin Kolz die Fähre an den Fuhrunternehmer Günther Timm zum 1. Oktober 1982. Dessen Sohn Frank übernahm später von seinem Vater das Lohnunternehmen und die Fähre, um mit seinem Mähdrescher die benachbarte Krempermarsch schnell und kostengünstig zu erreichen. Doch nach fünfundsechzig Dienstjahren nagte der Zahn der Zeit an dem Schiff und eine Instandsetzung kam aus Kostengründen nicht in Frage. Um die Fährverbindung aufrechtzuerhalten, übernahmen die Gemeinden Beidenfleth und Bahrenfleth nach einstimmigen Votum der Gremien den Fährbetrieb und ließen mit Fördergeldern ein neues Fährschiff bauen. Ein Förderverein gründete sich und unterstützt die Betreiber, die das Unternehmen verpachtet haben, in der Finanzierung. Seit März 2007 fährt die neue „Else“, die den Namen von Alfred Wiegleb nach seiner Frau Elsa trägt.



Störfähre „Else“

Die Werft in Wewelsfleth

Von
Karin Jürgensen (Peters Schiffbau GmbH) (Wewelsfleth)

Der Schiffbau in Wewelsfleth lässt sich bis in das Jahr 1757 zurückverfolgen. Von den bis zu vier gleichzeitig nebeneinander betriebenen Werften hat sich die 1871 von Jürgen Peters gegründete Werft aufgrund ihres weitblickenden unternehmerischen Konzeptes durchgesetzt und die verbleibenden Konkurrenzbetriebe übernommen. In der Gründerzeit wurden die üblichen hölzernen Küstenschiffe gebaut, wie Heringsloggen, Galeassen, Kuffs, Frachtewer, Barken und Lotsen, Schoner und auch elegante Segel-Yachten. Aber schon 1871 wurde auch mit dem Bau von eisernen Schiffen begonnen.

Nachdem 1906 ein Großfeuer den gerade modernisierten Betrieb weitgehend zerstört hatte, übernahm der Junior Hugo Peters die Werft und hatte den Mut zum Neubeginn.



Die Peterswerft 2010 (Foto: Peterswerft)

Die Werft avancierte schnell zu einem der bekannten Unternehmen an der Nordseeküste. Im Programm waren nun Frachtschiffe, Dampfbarkassen, Backenstecker, Krabbenkutter, Fischereischiffe und viele andere Schiffstypen in Holz- wie in Stahlkonstruktionen. Die Kriegs- und Nachkriegsjahre überstand das Unternehmen ohne grundsätzliche Schwierigkeiten. Freilich musste man sich dem damals Zeitgemäßen anpassen.

Da das Geld kaum noch Wert besaß, wurden die Rechnungen für Reparatur- und Umbaufträge in Naturalien beglichen; so wurden ganze Fischladungen von der Werft dann wieder in benötigte Materialien weitergetauscht. Es schloss sich die Zeit von 1960 bis 1975 an, jene nun schon legendären Jahre enormer wirtschaftlicher Erfolge.

Der Ruf der Peterswerft erstreckte sich inzwischen weit über Deutschland hinaus, die Auftragsbücher verzeichneten Passagierschiffe für Griechenland, Hochsee-Schlepper für Saudi-Arabien, Saugbagger für Dänemark u.a., um nur einige Beispiele zu nennen. Zudem erfolgte in dieser Zeit der Übergang von traditionellen Küstenmotorschiffen zu Spezialschiffen für den europäischen Containerdienst.

Die wachsenden Antriebsleistungen der Schiffe bescherten mit Lärm und Vibrationen neue Probleme. Die Peterswerft löste sie mit Absorptions-Schalldämpfern und ab 1970 mit elastisch gelagerten Deckshäusern, einer sensationellen Neuheit, weltweit nachvollzogen. Mitte der 1970er Jahre erforderte die Verteuerung des Erdöls das Modifizieren der Schiffbautechnik, um den Treibstoffverbrauch zu senken. Gemeinsam mit wissenschaftlichen Instituten erarbeitete die Peterswerft optimale Lösungen mittels veränderter Rumpf-Formen und eingebauter Anströmkanäle. Gleichzeitig stellte sich die Werft bei Neubauten auf Sektionsbauweise um, was die Hellingzeit erheblich verkürzte und die Zahl der Stapelläufe bis zu jährlich neun steigerte. Zwei Trockendocks, 1984 und 1991 gebaut, erlaubten nun Reparatur und Wartung auch von beladenen Schiffen bis zu 12.000 td.

Ungezählt sind seitdem die vielen erfolgreich ausgeführten Reparatur- und Umbaufträge für nationale und internationale Kunden.

Im Sommer 2000 wurde mit dem Passagierschiff MS „NORDSTERN“ der 670. Neubau der Peterswerft abgeliefert. Nach Umwandlung der Peterswerft in die Peters Schiffbau wurde bis 2002 eine Containerschiffserie von drei 700 TEU Containerschiffen in Wewelsfleth gebaut und abgeliefert. Es folgten zwei 800 TEU und danach zwei 900 TEU Containerschiffe. Im Juli 2010 übergab das Unternehmen unter der Neubau-Nummer 678 das größte bisher in Wewelsfleth gebaute Schiff an den Kunden. In Zusammenarbeit mit Kusch Yachts wurde in Wewelsfleth im Jahr 2004 die erste komplett in Wewelsfleth gebaute Megayacht mit einer Länge von 65 m an den Kunden ausgeliefert. Eine 133 m lange Megayacht, die ebenfalls vollständig in Wewelsfleth gebaut und ausgerüstet worden ist und 2008 an den Eigner übergeben wurde, hat auf der Werft für einen Zeitraum von etwa vier Jahren für Beschäftigung gesorgt und gilt zur Zeit als eine der größten Megayachten der Welt.

Unter der Firmierung Peters Schiffbau GmbH ist die Werft in Wewelsfleth heute ein mittelständisches, international ausgerichtetes Unternehmen. Gemeinsam mit Kusch Yachts werden am Standort in Wewelsfleth Megayachten, Containerschiffe, Mehrzweckfrachter und

Spezialschiffe bis zu einer Länge von 140 m gebaut, umgebaut oder modernisiert. Mit rund 110 Mitarbeitern, darunter zur Zeit 14 Auszubildende in den Berufen Industriemechaniker, Holzmechaniker, Technischer Zeichner und Industriekaufmann/-frau, ist „die Werft“ ebenfalls ein bedeutender Arbeitgeber und Ausbildungsbetrieb in der Region.



Peterswerft mit Stör und Elbe (Foto: Peterswerft)



Stör mit Störsperwerk (Foto: Peterswerft)

Das Störsperwerk

Verbesserung des Hochwasserschutzes für die Elbmarschen im Kreise Steinburg

Von
Hans Carstens (Itzehoe)

Küstenschutz und Hochwasserschutz haben in Schleswig-Holstein eine hervorragende Bedeutung. Eine Küstenlänge von etwa 1.100 km ist gegen die Einwirkung der Nord- und Ostsee zu schützen. Etwa 1/4 der Landesfläche muss als Niederungsgebiet gegen das Eindringen der Meere durch Deiche verteidigt werden. Die Sicherung dieser Hochwasserschutzanlagen ist lebensnotwendig für die Menschen, die in diesen Gebieten wohnen.

Zu den gefährdeten Gebieten gehören auch die schleswig-holsteinischen Elbmarschen mit einer Fläche von 65.000 ha. Dabei handelt es sich um die niedrigstgelegenen Flächen des Landes. Mit 3,54 m unter Normalnull befindet sich in der Wilstermarsch die tiefste Landstelle Deutschlands.

Die von den Menschen seit etwa 1.000 Jahren geschaffenen Schutzwerke gegen das Eindringen von Hochwasser in Form von Wurten oder Warften, Verwallungen und Deichen wurden durch Sturmfluten immer wieder auf die Probe gestellt und immer wieder kam es auch zu Deichbrüchen mit z. T. verheerenden Folgen. Dadurch, dass diese Gebiete zunehmend auch von Menschen besiedelt worden sind, wurde die Erhaltung und die Verbesserung der Hochwasserschutzanlagen eine Lebensnotwendigkeit für die dort wohnende Bevölkerung.

Wenn man die Daten der großen Sturmflutkatastrophen zurückverfolgt, so stellt man fest, dass in jedem Jahrhundert eine besonders hohe Flut zu verzeichnen ist. Bei der Wiederherstellung der dabei zerstörten Deiche sind diese auf Grund neu gewonnener Erkenntnisse zumeist auch in ihren Abmessungen verbessert worden.

Im 20. Jahrhundert gaben die Folgen der Februar-Sturmflut 1953 in Holland Anlass zur Überprüfung der Deichsicherheit in Schleswig-Holstein. Das Ergebnis führte zu einer landesweiten Korrektur des Deichbesticks, das noch aus der Mitte des 19. Jahrhunderts stammte und auf der Grundlage der bis dahin registrierten höchsten Sturmflutwasserstände vom 4./5. Februar 1825 festgelegt worden war. Auf Grund der neuen Bemessungsvorgaben wurden ab 1954 auch in den Elbmarschen viele Deiche verstärkt.

Diese Arbeiten waren noch nicht abgeschlossen, als in der Nacht vom 16. zum 17. Februar 1962 die bis dahin schwerste Sturmflut die Deiche an der Westküste unseres Landes auf die Probe stellte.

Dabei haben sich die seit 1954 erfolgten Deichverstärkungen als richtig erwiesen. Sie verschonten die Elbmarschen vor katastrophalen Folgen, wie sie Hamburg im Bereich Wilhelmsburg hinnehmen musste. Aber es blieben materielle Schäden nicht aus. Insbesondere die Deiche entlang der Elbnebenflüsse Pinnau, Krückau und Stör wurden stark beschädigt. Der Bruch des Deiches bei Münsterdorf setzte auch die südlich der Stör gelegenen Niederungsgebiete der Stadt Itzehoe unter Wasser.



Deichbruchstelle bei Münsterdorf (Foto: Vf.)

Teile der B 5 und das Gebäude der Alsenschen Zementfabrik wurden überflutet und der Bahndamm Hamburg-Westerland wurde dort auf einer Länge von 40 m weggespült. Die Gleise hingen in der Luft. Das Marschgebiet Bellerkrug wurde überflutet und es kam zum Bruch des Sanddeiches auf einer Länge von 60 m, so dass das Wasser in das Gebiet der Krempermarsch strömte.

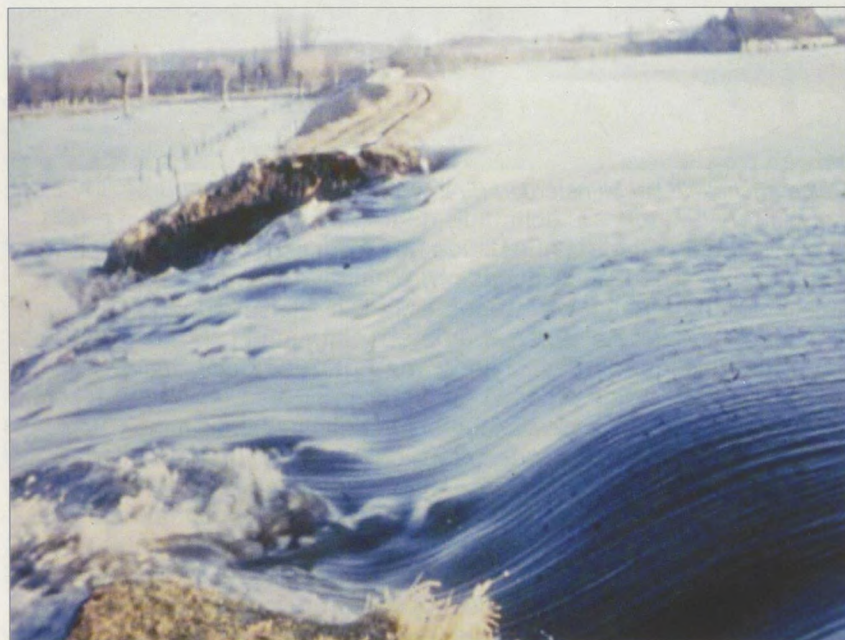
Die Notwendigkeit, die Deiche beiderseits der Stör in ihrer Wehrfähigkeit zu verbessern, wurde offensichtlich. Auch Elmshorn und Uetersen wurden bei dieser Flut wegen der unzureichenden Höhe der Deiche entlang Krückau und Pinnau großflächig überflutet.

Die Februarflut 1962 hat deutlich gemacht, dass die 1953 festgelegten Abmessungen der Deiche noch nicht ausreichten. Es wurde das Gesamtsystem der Schutzwerke überprüft.

Das Ergebnis fand seinen Niederschlag im Generalplan „Deichverstärkung, Deichverkürzung und Küstenschutz in Schleswig-Holstein“.



Zerstörung des Bahndammes bei Itzehoe



Bruch des Sanddeiches bei Münsterdorf

Dieser Plan vom 20.12.1963 legt die Grundsätze fest, nach denen die Schutzanlagen in Schleswig-Holstein gebaut werden sollen. Er sieht für die Westküste des Landes eine Verbesserung der Deichprofile durch größere Deichhöhen und flachere Böschungen und eine Verkürzung der Deichlänge von bisher rd. 500 km auf rd. 290 km vor. Mit der Verkürzung der Deichverteidigungslinie um rd. 42 % wird zugleich das Risiko um dieses Maß verringert. Von der Verkürzung um 210 km entfallen allein 110 km auf die Deiche im Bereich der Elbmarschen. Davon sind 30 km durch die Abdämmung der Pinnau- und Krückau-Mündungsgebiete und 80 km durch die mündungsnahe Abdeichung der Stör erreicht worden.

Die Abdeichung der Stör besteht als Sturmflutschutzanlage aus einem Verbindungsdeich zwischen dem Elbdeich in der Wilstermarsch bei der Totenstöpe und dem Stördeich in der Krempermarsch bei Ivenfleth.



Baustelle Deichbau und Sperrwerk

Er führt durch den Wewelsflether Ortsteil „Störort“, der als „Künstlerkolonie“ bekannt war. Über die Grenzen des Kreises Steinburg hinaus bekannte Künstler haben diesen Flecken bekannt gemacht. Die dortige Bebauung musste dem Deich weichen.

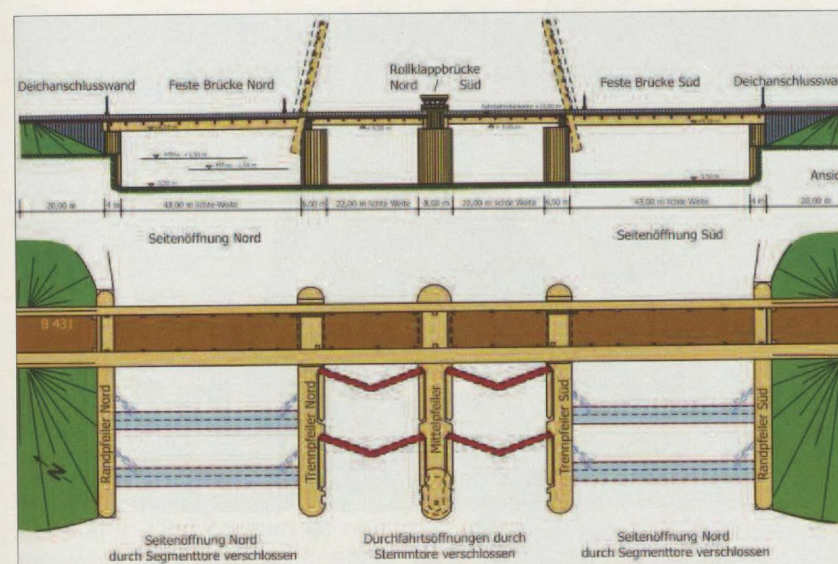
An der Kreuzungsstelle des rd. 3 km langen Deiches mit der Bundeswasserstraße Stör befindet sich das Störsperwerk. Es wurde in einer Baugrube am Nordufer des Flusses im Schutze eines Ringdeiches errichtet. Nach der Fertigstellung konnte der Mündungsverlauf der Stör durch das Sperrwerk verlegt und anschließend der Altarm abgedämmt werden.

Die Anlage ist als Entwässerungsbauwerk so gebaut, dass die mittleren Tideverhältnisse in der Stör oberhalb des Bauwerkes nicht beeinflusst werden. Hierfür besteht eine lichte Öffnungsweite von insgesamt 130 m. Sie setzt sich aus zwei in der Mitte gelegenen Öffnungen von je 22 m Breite für die Schifffahrt und aus zwei seitlichen Öffnungen von je 43 m für den zusätzlichen Wasserdurchfluss zusammen. Die mittleren Tiden schwingen bei diesen Abmessungen wie vor der Abdämmung frei ein und aus. Die Abflussverhältnisse sind nicht beeinträchtigt. Auch die Schifffahrt kann das Bauwerk in den vorgegebenen Breitenabmessungen ungehindert passieren. Erst bei Eintreten von Sturmflutwasserständen wird das Sperrwerk geschlossen und die Funktion als Hochwasserschutzanlage kommt zum Tragen. Die Fluten werden zurückgehalten. Die vier Öffnungen sind mit je zwei hintereinander liegenden Verschlüssen ausgerüstet. Die Schifffahrtsöffnungen mit je zwei Stemmtorpaaren als Fluttore und die beiden Seitenöffnungen mit je zwei Segmentverschlüssen. Damit ist die doppelte Deichsicherheit gegeben. Die Oberkante der Verschlüsse liegt auf NN + 7,50 m, die Deichhöhe auf NN + 8,00 m. Der Betrieb des Sperrwerkes ist in einer Betriebsordnung geregelt. Danach wird das Sperrwerk geschlossen, wenn Wasserstandsvorhersagen und -beobachtungen erwarten lassen, dass der Wasserstand der Stör am Sperrwerk 1,0 m über MThw erreichen oder überschreiten wird. Das Sperrwerk wird wieder geöffnet, wenn der Außenwasserstand und der Binnenwasserstand am Sperrwerk annähernd spiegelgleich sind.

Über das Störsperwerk wird die Bundesstraße 431 über eine besondere Brückenkonstruktion geführt. Im Bereich der Schifffahrtsöffnungen nehmen zwei Klappbrücken den Straßenverkehr auf. Da der Schiffsverkehr Vorrang hat, muss der Straßenverkehr bei einer Schiffspassage vor der für die Schifffahrt geöffneten Klappbrücke warten.

Mit der Abdämmung der Stör durch einen nach neuesten Erkenntnissen bemessenen Deich haben die Niederungsgebiete beiderseits des Flusses bis nach Kellinghusen einschließlich der Stadt Itzehoe einen besseren Hochwasserschutz erhalten. Die Stördeiche oberhalb des Sperrwerkes bilden als Mitteldeich nun die 2. Deichlinie. Dadurch wird für diese Gebiete ein zusätzlicher Sicherheitsfaktor erreicht.

Während das Sperrwerk geschlossen ist, muss das aus dem Einzugsgebiet zufließende Oberflächenwasser oberhalb des Sperrwerkes gesammelt werden. Es kann bei ungünstigen Ereignissen bis Kellinghusen zurückstauen. Bei einer aufgrund von gewässerkundlichen Ermittlungen angenommenen Schließzeit des Sperrwerkes infolge ungünstiger Sturmflutwasserstände von 32,5 Stunden und einem gleichzeitig eintretenden hohen Oberwasserabfluss von 90 l/sec/km² kommt es zu einem Anstau des Störwasserspiegels auf NN +3,15 m für den Bereich bis zur Bramaumündung.



Grundriss und Längsschnitt des Sperrwerkes



Störsperwerk nach der Fertigstellung



Schiffspassage durch das Sperrwerk

Oberhalb davon werden die Wasserstände in erster Linie vom Oberwasserzufluss beeinflusst.

Zur Sicherung eines schadlosen Hochwasserabflusses ist das Niederungsgebiet entlang der Stör in den Grenzen der zu erwartenden Stauwasserstände durch Verordnung zum Überschwemmungsgebiet erklärt worden. Darin gelten als Stauwasserstände 3,15 m NN zwischen Sperrwerk und Bramaumündung und wegen des dominierenden Oberwasserzuflusses 3,50 m NN zwischen der Bramaumündung und Rensing.

Die früheren Landesschutzdeiche und jetzigen Mitteldeiche sind damit zugleich Stauraumbegrenzungsdeiche. Im festgesetzten Überschwemmungsgebiet dürfen keine Handlungen vorgenommen werden, die den Hochwasserabfluss behindern bzw. den Stauraum verringern.

Das Störsperwerk mit den Anschlussdeichen ist in den Jahren 1971 bis 1975 gebaut worden und hat seine Bewährungsprobe bei der Sturmflut vom 3. Januar 1976 bestanden. Die Gesamtkosten betrugen rund 90 Millionen DM. Die Finanzierung erfolgte aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ mit 70 % Bundes- und 30 % Landesmitteln. Die laufenden Kosten trägt das Land Schleswig-Holstein.

Mit der Störabdämmung ist ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung des Hochwasserschutzes für die holsteinischen Elbmarschen und für den Kreis Steinburg und damit ein wesentlicher Beitrag zur Verwirklichung des Generalplanes „Deichverstärkung, Deichverkürzung und Küstenschutz“ erreicht worden.

Matthias Jarren (1872 – 1960) Maler zwischen Marsch und Geest

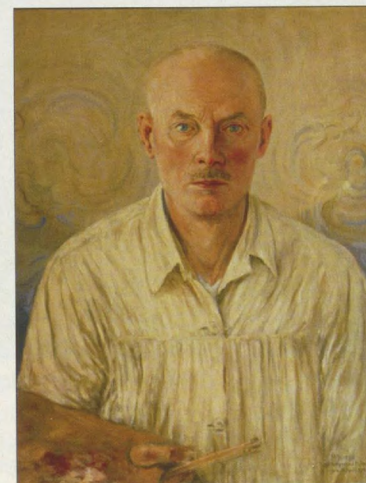
Von
Hans-Peter Kruse (München)

Zwei Dinge hatten es dem Itzehoer Maler Matthias Jarren besonders angetan: Erstens liebte er die Kunst und zweitens seine Heimat über alles. So verwundert es nicht, dass er viele Motive aus Itzehoe und besonders die reizvolle Umgebung seiner Heimatstadt in zahlreichen Gemälden festhielt. Einen Schwerpunkt bildete dabei auch die Stör. Immer wieder zog es ihn an diesen idyllischen Flusslauf. Zahlreiche Bilder, die hier teilweise veröffentlicht werden, legen Zeugnis davon ab.

Matthias Jarren, der Impressionist, malte vor allem draußen vor der Natur. Und so kam es nicht selten vor, dass ihn die Itzehoer damals bei ihren Wochenend-Spaziergängen in der Nähe von Amönehöh' oder an der Breitenburger Fähre beobachten konnten. Aber auch am Stördeich oder auf den Störwiesen hatte er an verschlickten Gräben und alten Kopfweiden seine Staffelei aufgebaut. Er hielt das Wahrzeichen von Itzehoe, das wir jetzt so schmerzlich vermissen, in Öl fest: die inzwischen zugeschüttete Störschleife in der Neustadt.

Matthias Jarren stand an der alten Drehbrücke und malte die Rückseite der Wallstraße mit der Stör im Vordergrund. Es existiert noch ein anderes Gemälde, das vom Brookhafen aus mit Blick auf die Fischerstraße von ihm im Jahre 1935 gemalt wurde. Im Vordergrund ankert die „Irma 9“, ein Störkahn. Kaum zu glauben – , aber das war ungefähr an der Stelle, an der sich jetzt die Ampelanlage befindet, an der man von der Adenauer-Allee zur Konsul-Rühmann Straße abbiegen kann.

An dem Tag, im Frühjahr 1946, als ich Matthias Jarren als Fünfjähriger das erste Mal wahrnahm, stand er zwar wieder einmal an der Stör, doch diesmal hatte er dem Fluss den Rücken zugewandt. Er malte an der Stelle, an der der Störgang mit der Bekstraße zusam-



Matthias Jarren – Selbstportrait aus dem Jahr 1935; © Foto: Erhard Tagge

mentrifft, den Blick auf die St.Laurentii-Kirche gerichtet. Die Bekstraße ist die Gasse, in der ich geboren bin und in der heute kaum noch ein Haus von damals vorhanden ist. Gespannt verfolgte ich das Entstehen des Bildes, und heute freue ich mich darüber, dass mein Vater Matthias Jarrens Maltätigkeit im Bild festgehalten hat.



Matthias Jarren malt die alte Itzehoer Bekstraße im Jahr 1946; Foto: Hans Kruse

Dieses frühe Zusammentreffen hat einen tiefen Eindruck in mir hinterlassen und beflügelte mich wohl später auch dazu, mich nachhaltig mit dem Werk von Matthias Jarren auseinanderzusetzen.

Wir besuchten den Maler in diesen Nachkriegsjahren auch öfter in seiner Werkstatt in der Hindenburgstraße, und dort führte er meinem Vater seine neuesten Gemälde vor.

Ich erinnere mich daran, dass mich die Bilder nicht sonderlich interessierten. Ich fand mehr Gefallen an den vielen Pinseln und Farbtuben und an seiner bunten Palette, an die ich heranlangen konnte, weil sie auf dem Fensterbrett lag. Die beiden waren vertieft in ihr Gespräch und schenkten mir folglich keine Beachtung. Ich tauchte also meine kleinen Finger mit Begeisterung in die noch frische Farbe.

Als wir uns verabschiedeten, amüsierte sich Jarren köstlich über mich, denn ich muss wohl ausgesehen haben wie ein Indianer in voller Kriegsbemalung.

Matthias Jarren

Lebenslauf

- 1872 Am 15. April geboren in Itzehoe, Mühlenstraße 17, als fünftes von sechs Kindern des Zimmermannes Paul Jarren und dessen Ehefrau Christine, geb. Warnholz
- 1886-90 Lehre bei Malermeister Breiholz in Itzehoe, Breite Straße 11
- 1890-92 Militärdienst bei den 85ern in Kiel (Infanterie-Regiment Herzog von Holstein)
- 1892-98 Nach dem Tod beider Elternteile innerhalb eines halben Jahres zunächst auf Wanderschaft in Süddeutschland, in der Schweiz, Italien und Österreich. Dann als Restaurator von Schlössern und Herrenhäusern in Rostow am Don. Rückkehr nach Itzehoe über die Türkei, Syrien, Jordanien, Libanon, Palästina, Ägypten und Italien
- 1899 Eheschließung mit Franziska Eckmann, Tochter des Münsterdorfer Schleusenwärters und Geburt des Sohnes Fritz
- 1900 Diesmal mit Familie macht sich Jarren erneut auf nach Russland und versucht, sesshaft zu werden im Kaukasus und in Jekaterinoslaw am Dnjepr
- 1904 Ausweisung aus Russland aufgrund von Judenpogromen, Aufbau eines Handwerksbetriebes in Itzehoe in der Heleenstraße 3
- 1913 Bau eines Mehrfamilienhauses mit Werkstatt in Itzehoe in der Friedrichstraße (heute Hindenburgstraße) 6
- 1914-18 Im I. Weltkrieg als Landsturmmann am Kaiser-Wilhelm-Kanal und auf der Insel Sylt (zusammen mit Wenzel-Hablik) stationiert
- 1922 Als Mitglied der damaligen Itzehoer „Maler und Graphiker-Gruppe“ Teilnahme an einer Gemälde-Ausstellung in der Villa Westerhof
- 1935 Teilnehmer an der Ausstellung „Land und Volk“ in der Kieler Kunsthalle
- 1942 Schließung des Betriebes aus Altersgründen
- 1945 Ältestes Gründungsmitglied des „Bundes bildender Künstler des Kreises Steinburg“ (dem heutigen „Künstlerbund Steinburg“)
- 1953 Teilnehmer an einer Kunstaussstellung im Hamburger Völkerkundemuseum
- 1960 Am 19. Juli verstorben an einer Lungenentzündung nach einem Oberschenkelhalsbruch

Und dann trafen wir ihn später des öfteren bei unseren Spaziergängen im Breitenburger Wald. Er stand malend vor seiner Staffelei, die er später seinem 20 Jahre jüngeren Malschüler Ludwig Meier vererbte, und der schenkte sie mir, bevor er 1975 verstarb. Ludwig Meier besaß damals bereits ein Auto. Und das kam auch Jarren zu gute, besonders als er älter wurde, denn nun konnten sich die beiden ihre Motive auch etwas weiter entfernt von Itzehoe suchen.

In der Innenstadt selbst war er seltener anzutreffen. Ich habe den Eindruck, dass ihn die vorübergehenden Menschen störten, die oft stehen blieben, um ihre Kommentare abzugeben. Ich hatte das Glück ihn ein zweites Mal in der Stadt beobachten zu können, als er die Breite Straße mit Blick auf die Steinburg auf die Leinwand bannte. Er malte fast den ganzen Tag an diesem Motiv. Wir waren eine Horde von Jungs und spielten im Ölmühlengang Fußball. Zwischendurch liefen wir immer wieder zu ihm hin, um zu überprüfen, welche Fortschritte das Bild gemacht hatte. Als er fast fertig war, fiel mir auf, dass oben an einem Haus aus dem geöffneten Fenster ein Wäschestück zum Trocknen heraushing. Davon war auf Jarrens Bild nichts zu sehen. Und ein Spielkamerad fand heraus, dass der Rauch aus einem Schornstein in die andere Richtung zog. Als wir das sehr naseweis beanstandeten, ging Jarren lächelnd auf unsere Kritik ein und bemerkte erklärend: „Ja, ja, ihr habt schon recht. Doch als ich heute Morgen zu malen begann, war das Fenster noch geschlossen, und der Rauch weht nun umgekehrt, weil der Wind sich inzwischen gedreht hat.“

Aus beruflichen Gründen verließ ich meine Heimatstadt Itzehoe. Mit Beginn des Jahres 1968 zog ich nach München. Dort störten mich die kahlen Wände in der Wohnung, und ich freute mich sehr, als meine Mutter einwilligte, nachdem ich sie darum gebeten hatte, einige Gemälde mitnehmen zu dürfen. Darunter war auch das Bild, das Jarren im Kuhstall gemalt und das bei uns immer auf dem Flur gehangen hatte. Weil es mir so gut gefiel, wollte ich es einige Jahre zuvor schon einmal in unserem Wohnzimmer aufhängen.

„Nein, nein! Das Bild will ich nicht in unserer guten Stube haben,“ meinte meine Mutter sehr energisch, „immer wenn ich es anschau, habe ich Kuhstall-Geruch in der Nase!“ Bei mir in München befindet es sich nun im Wohnzimmer, und ich nehme den Kuhstall-Geruch gerne in Kauf. Daneben hängt ein Bild, das im Breitenburger Wald gemalt wurde und das Jarren als „Der Birkenweg im Grafenholz“ bezeichnete. Dort in der Fremde gefielen mir die Bilder noch besser als zu Hause in Itzehoe. Ganz plötzlich reifte in mir der Gedanke, mich auf die Suche nach weiteren Bildern von Matthias Jarren zu begeben. Zunächst musste ich feststellen, dass der Maler damals leider schon seit zehn Jahren verstorben war. Bei den Bewohnern seines Hauses in der Hindenburgstraße und bei einigen seiner Nachbarn hatte ich gleich Erfolg.



Die Stör bei der Breitenburger Fähre; © Foto: Erhard Tagge



Die Stör bei Amönenhöhe; © Foto: Erhard Tagge

Die meisten waren im Besitz von Bildern, und jeder gab mir bereitwillig Tipps, bei wem ich sonst noch fündig werden könnte. Im Nu hatte ich 50 Gemälde aufgestöbert und fotografiert und 50 neue Adressen gefunden. Ein Gasableser, der damals noch regelmäßig durch die Häuser zog, nannte mir auf einen Schlag 25 Besitzer. Und wenn ich abends durch Itzehoe lief und die Vorhänge noch nicht zugezogen waren, gab es manchmal durch die Gardinen auch ein Jarren-Bild zu entdecken. So klapperte ich bei jedem meiner Itzehoe-Besuche eine Adresse nach der anderen ab und wurde immer neugieriger, auf welche Motive ich noch stoßen würde.

1973 holte ich zum ersten Mal 35 Bilder zusammen, machte die erste Ausstellung im Gästehaus Hinsch in der Schillerstraße und bekam dadurch wieder neue Informationen. Die meisten Besitzer von Jarrens Werken sind in Itzehoe oder im Kreis Steinburg ansässig, doch viele Bilder sind auch hinausgewandert in die große, weite Welt. Ich fand nicht nur über Deutschland verstreute Gemälde. Auch ins Ausland hatten sich Bilder von Jarren verirrt; unter anderem nach Schweden, Österreich, England, in die Schweiz, ja sogar nach Amerika. Eine Edendorferin, die 1935 als junge Krankenschwester in die Vereinigten Staaten auswanderte und ihre Heimat kurz nach dem Zweiten Weltkrieg erstmalig wieder besuchte, wollte ein Andenken an Itzehoe mit nach New York nehmen. Sie suchte vergebens. Es war noch in der schlechten Zeit, als die Geschäfte fast leer waren.

Da wurde sie von jemandem zu Matthias Jarren geschickt. Die Bilder gefielen ihr auf Anhieb so gut, dass sie gleich mehrere mit über den großen Teich nahm. Sie hatte inzwischen einen reichen Amerikaner geheiratet und wollte Jarren, der wie so viele nach dem Kriege in bescheidenen Verhältnissen lebte, Unterstützung zukommen lassen. Nach und nach schickte er ihr fast zwei Dutzend Gemälde. Sie hatte nämlich die Idee gehabt, die Bilder alle in ihrem geräumigen Haus auf Long Island aufzuhängen und wollte dann eine große Party geben. Freunde und Bekannte sollten eingeladen werden und die Gemälde kaufen. Doch als die Bilder erst einmal hingen, entschied sie sich anders. Jarrens Werke machten sich so gut an ihren Wänden, dass sie sich entschloss, alle selbst zu behalten. So konnte ich bei meinem Besuch im Jahre 1980 auf einen Schlag mehr als zwanzig Bilder fotografieren.

Einige Jahre später hörte ich von einer Auktion in St. Louis, in der zwei Bilder angeboten werden sollten. Ich hatte das Glück, die Bilder ersteigern zu können. Stolz ließ ich mich auf dem Rückweg auf einem Fährschiff vor der Skyline von Manhattan von einem Kollegen mit einer der beiden Neuerwerbungen fotografieren. Da kam ganz plötzlich eine Windbö und riss mir das Bild aus den Händen. Im letzten Augenblick bekam ich es zum Glück wieder zu fassen. Ich weiß nicht, was geschehen wäre, wenn es ins Wasser gefallen wäre.



Die Stör bei Amönenhöhe; © Foto: Erhard Tagge



Die Stör mit Blick auf Münsterdorf; © Foto: Erhard Tagge

Ich glaube, ich wäre hinterher gesprungen... Und kurz darauf – es war noch vor der Wende – gelang es mir sogar, unter größtem Herzklopfen ein Bild aus der damaligen DDR herauszuschmuggeln. Es war auf Leinen gemalt, und ich rollte es in ein großes SED-Plakat ein, das bei der Ausreise-Kontrolle glücklicherweise von den Grenzern nicht weiter beachtet wurde.

Auf meiner Suche habe ich nach vierzig Jahren nun weit mehr als tausend Jarren-Gemälde gefunden. Ein Ende ist nicht abzusehen. Es gibt noch immer Adressen, die abgearbeitet werden müssen. Und ständig kommen neue hinzu. Man kann getrost davon ausgehen, dass Matthias Jarren in seinem langen Leben weit mehr als dreitausend Bilder gemalt hat.

In den Anfängen des 1945 gegründeten Künstlerbundes Steinburg besichtigte er die Jahres-Schauen regelmäßig. 1935 in der Kieler Kunsthalle und 1955 im Hamburger Völkerkunde-Museum wurden Bilder von ihm gezeigt. „Bereits in den Dreißiger Jahren versandte unser Meister seine Gemälde zu Kunstaussstellungen bis in den Süden Deutschlands. Die meisten sahen wir nie wieder,“ erichtete mir ein früherer Lehrling, der sich damals darüber ärgerte, dass er die Bilder oft nach Feierabend noch einrahmen musste.

Auf einer der vierzehn Ausstellungen, die ich bisher organisiert habe, trat einmal ein Besucher an mich heran und meinte: „Das sind ja sehr statisch gemalte Bilder.“

Das war wohl ein wenig abqualifizierend gemeint, doch ich werte diese Auffassung anders. Der Kritiker traf ja eigentlich den Nagel auf den Kopf, denn was bedeutet das Wort statisch im eigentlichen Sinn? Doch nichts anderes als „in sich ruhend“. Für mich stellen Jarrens Gemälde einen Ruhepol in unserer aufgeregten Zeit dar. Diesem Herrn ist offensichtlich überhaupt nicht bewusst geworden, dass er Matthias Jarren im Grunde mit seiner Äußerung ein Kompliment gemacht hatte; denn die Ruhe, die der Maler selbst auch ausstrahlte, ist mit hinein geflossen in seine Werke.

Übrigens haben mir alle Befragten, die ihn noch persönlich kannten, von seiner netten, freundlichen Art berichtet. Er war ein allseits beliebter und geachteter, völlig unpolitischer Bürger Itzehoes. Sein längerer Aufenthalt in Russland hinterließ Spuren. Er erzählte nicht nur gern von seinen Reisen, sondern er benutzte sehr oft auch noch die russischen Vokabeln „Nitschewo“ für „das macht nichts“ oder „Karascho“ für „gut – in Ordnung“.

Mit seinen Bildern hat Jarren aber auch eine fast schon zerstörte Welt in die Gegenwart hinübergerettet. Das beste Beispiel dafür bilden die Gemälde von der inzwischen zugeschütteten Störschleife oder auch die idyllischen Feldwege, aus denen Spurbahnen aus Asphalt und Beton geworden sind.



Alte Störschleife am Brookhafen; © Foto: Erhard Tagge



Rückseite der Wallstraße der alten Störschleife; © Foto: Erhard Tagge



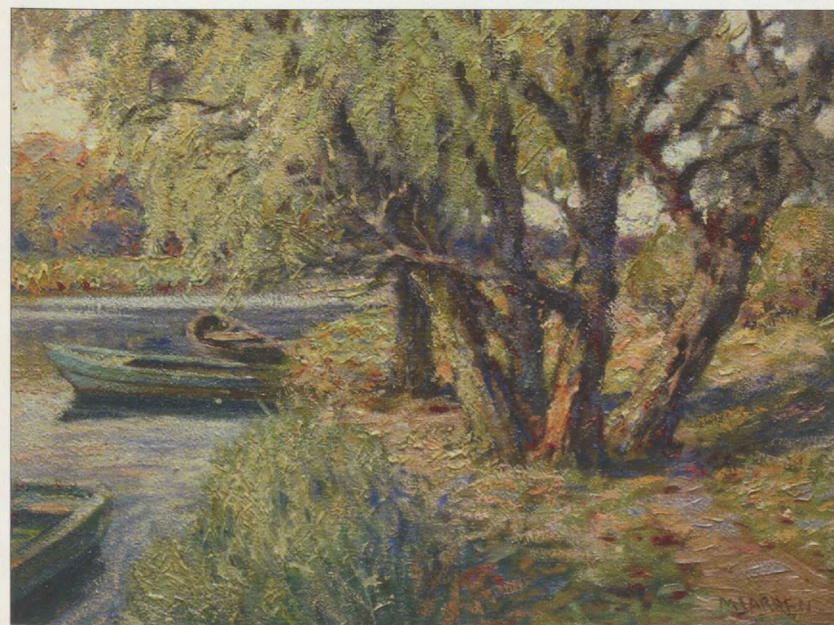
Die Stör bei Hollerfähre; © Foto: Erhard Tagge



Störwiesen am Breitenburger Weg; © Foto: Erhard Tagge



Weiden am Stördeich bei Beidenfleth; © Foto: Erhard Tagge



Die Stör bei der Breitenburger Fähre; © Foto: Erhard Tagge

Die meisten seiner Gemälde sind zwischen den zwanziger und fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts entstanden. Einige sind über die Jahre leider etwas nachgedunkelt, weil Jarren in den vierziger Jahren – also im Zweiten Weltkrieg und danach – keine Qualitätsfarben zur Verfügung hatte. Zum Teil mixte er sich in dieser schlimmen Zeit seine Farben selbst zusammen. Auf Malen jedenfalls wollte er nicht verzichten. Und aus der Not heraus entstand auch ein reger Tauschhandel: Aus Amerika kamen Care-Pakete, und der Bäckermeister von schräg gegenüber lieferte Brot und Mehl für ein Bild.

Seine Motive fand Jarren vor allem in Itzehoes eindrucksvoller Umgebung zwischen Marsch und Geest. Doch er unternahm auch viele Malreisen und suchte sporadisch immer wieder die Peters-Warft auf Hallig Langeness, das Ostsee-Ufer, die Lüneburger Heide und Süd-Tirol auf.

Meist genügten ihm schlichte Quartiere. Noch als 85jähriger plante er eine Reise in die Ötztaler Alpen. Er schlug seinem Künstlerbund-Kollegen Arthur Hübner vor, auf einer Alm im Heustadt zu übernachten. Waschen könne man sich mit Quellwasser. Der 25 Jahre jüngere Hübner winkte lächelnd ab. Das war ihm dann doch zu unbequem.

Interessant ist auch, dass sich Matthias Jarren – im Gegensatz zu vielen anderen Künstlern – von einem fertigen Gemälde sehr leicht trennen konnte. Es freute ihn, wenn ein Gemälde Interesse und Anklang fand. Die Preise machte er nach Ansehen der Person.

Er dachte sehr sozial: So musste ein wohlhabender Geschäftsmann tiefer in die Tasche greifen, als ein kleiner Angestellter oder Arbeiter.

Ein paar Jahre verkaufte er auch an die renommierte Kunsthandlung Commeter in Hamburg. Als Jarren durch einen Zufall davon erfuhr, dass Commeter für die Bilder teilweise das Zehnfache verlangte, stoppte er entrüstet seine Belieferung an die Galerie.

Mehrere Bilder wurden im Kriege ein Opfer des Flammeninfernos in den Großstädten. Ein Gemälde ist mir bekannt, das bei Commeter 1931 für einen Goldtaler erworben wurde. Es überstand zwar den Krieg, wurde jedoch von Bombensplittern ziemlich arg lädiert. Man könnte es sicherlich restaurieren lassen, doch die heutigen Besitzer sehen darin ein Dokument der Zeit, wollen die Wunden des Krieges nicht beseitigen lassen, und das ist – so meine ich – keine schlechte Idee.

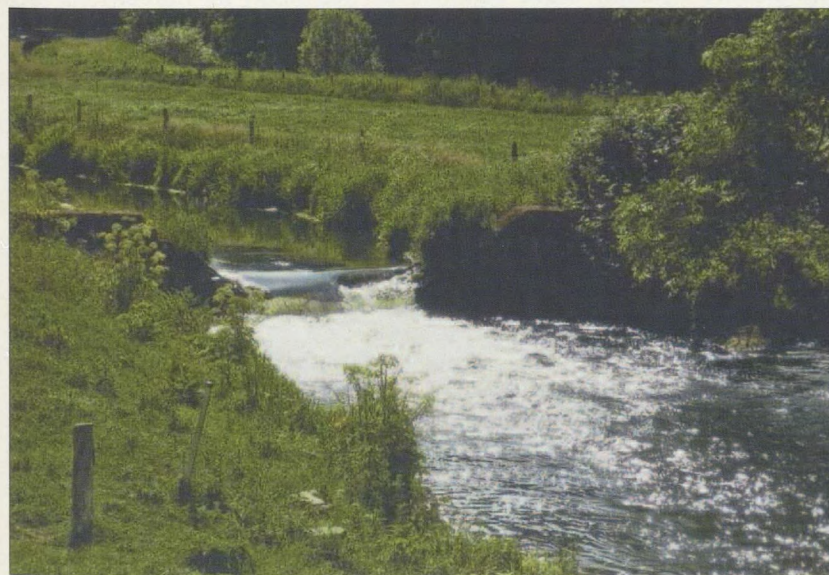
So wie man einen Briefmarkensammler mit jeder neuen Marke glücklich machen kann, freue ich mich über jedes neu entdeckte Jarren-Gemälde. Ich bin an Hinweisen auf Bilder, die ich noch nicht registriert und katalogisiert habe, sehr interessiert und beabsichtige, die Dokumentation später einmal dem Stadtarchiv in Itzehoe zu übergeben. Ich bin jedem Besitzer eines Jarren-Bildes sehr dankbar, wenn er sich bitte bei mir meldet unter hanspeterkruse@googlemail.com oder telefonisch unter 0171-5266659.

Rechts und links der Stör

Von
Edith Wischmann (Kellinghusen)

Die Stör ist ein liebenswertes Gewässer. Mit seinen unterschiedlichen Ansichten und den vielfältigen Stimmungen zu allen Jahreszeiten, die der Fluss auf seinem Weg durch den Kreis Steinburg bietet, ist er ein wahres Geschenk für jeden, der sich den Blick dafür bewahrt hat. Ob fröhliches Geplätscher des Baches oder reißender Fluss im Oberlauf, ob Ebbe oder Flut – der Anblick ist immer faszinierend.

Von der Stör, die so windungsreich über ca. 80 km unseren Landstrich im Süden Holsteins durchquert, wurde unsere Landschaft auf vielfältige Weise geprägt. Zunächst zeigt sie sich als unscheinbarer Bach, wenn sie südöstlich von Neumünster entspringt, aber durch viele kleine und größere Nebenflüsse entwickelt sie sich auf ihrem Weg nach Südwesten zu den Elbmarschen zu einem beachtlichen Fluss. In den Dörfern Padenstedt und Arpsdorf zeigt das Flüsschen sich als munterer friedlicher Bach.



Kleines Wehr in Padenstedt (alle Fotos: Edith Wischmann)

Der 1648 erbaute ehemalige „Schifferkrug“, der noch 1985 als baufällige Scheune so malerisch am Ufer der Stör stand, wurde leider abgerissen und durch einen Holzschuppen ersetzt.

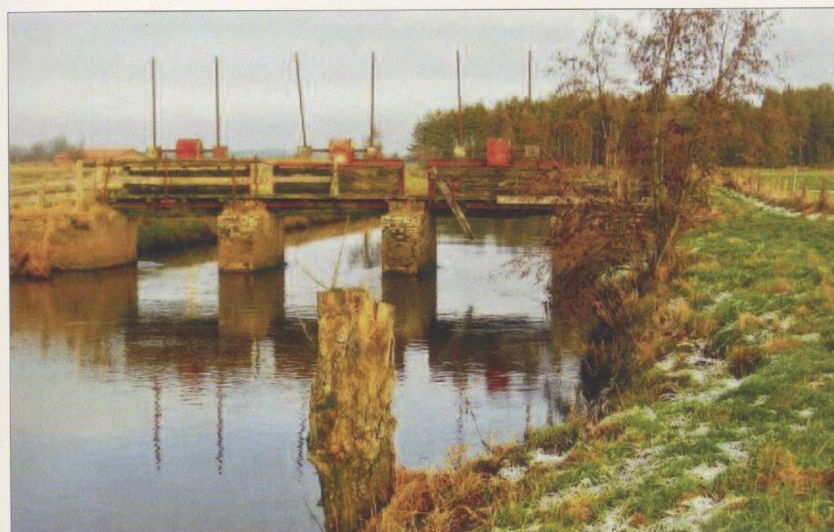


Willenscharen: Stör und Schifferkrug (1985)

Der Fluss windet sich jetzt an Fitzbek vorbei, wo die Brokstedter Au in die Stör mündet. Das alte Wehr am Flussübergang Rotensande wurde im Jahr 2005 ersetzt durch einen Neubau der Brücke.



Störlauf in Fitzbek



Altes Wehr bei Störkathen

Bei Störkathen ist noch ein historisches Wehr mit den Hubstangen zum Aufziehen der Holzwehre erhalten, das jedoch keine Funktion mehr hat. Durch die vor rund 100 Jahren erfolgte Begradigung der Stör waren die Wehre notwendig geworden, um Wasser zur Bewässerung der umliegenden Felder aufstauen zu können.



Rosdorf, an der Brücke



Brücke in Rensing

Unterhalb von Rosdorf durchquert die Stör ein weites Flußtal; der Ort selbst liegt auf einem hohen Geestrücken und ist somit vor Überschwemmungen sicher. Mehrere kleinere Zuflüsse erreichen die Stör im Kellinghusener Stadtteil Rensing. Hier verengt sich das Tal wieder.



Paddler auf der Stör bei Rensing



Kellinghusen

Die Stadt verdankt ihre Existenz als Hafen und Handelsplatz der Stör, denn ab hier war der Fluss schiffbar. Bis hierher macht sich die Tide noch bemerkbar. Die beiderseits der Stör flussabwärts gelegenen Dörfer Feldhusen und Grönhude wurden 1900 eingemeindet.



Rote Brücke in Aufer



Idylle an der Hörnerau in Aufer

Unmittelbar vor der Flussquerung bei Wittenbergen münden die Nebenflüsse Bramau und Hörnerau in die Stör.
Die schöne alte Bogenbrücke in Wittenbergen (errichtet 1895) wurde 1985 abgerissen.



Wittenbergen: Hafen mit alter Straßenbrücke (1988)



„Tyra“ im Hafen (1987)

Die Mühle Reimers, die um 1900 in Wittenbergen erbaut wurde, ließ 1902 einen eigenen kleinen Hafen („Kanal“ genannt), anlegen, der von Transportschiffen angelaufen werden konnte und noch bis 1994 betrieben wurde.



Angler bei Mühlenbarbek



Blick nach Breitenberg

Das Dorf Breitenberg besitzt eine hübsche achteckige Kirche. Auf dem Deich lassen sich lange stille Wanderungen machen, die durch die ständigen Flusswindungen immer neue überraschende Ansichten mit Blick auf Kollmoor am gegenüberliegenden Ufer gewähren.



An der Breitenburger Fähre



Die Störschleife bei Amönenhöhe

Der Fluss schlängelt sich nun durch das Urstromtal, vorbei an der Schleuse zum Moorkanal in Münsterdorf, nach Itzehoe. Bei „Amönenhöhe“ auf der Nordseite des Flusses bietet sich nochmals ein schöner Ausblick auf die berühmte enge Störschleife.

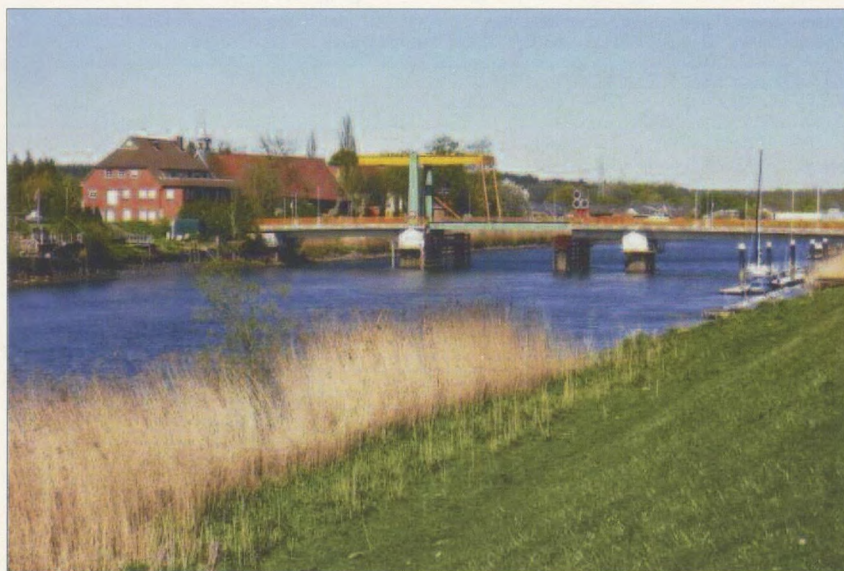


Winterstille im Suder Hafen



Bisherige Autobahnbrücke über die Stör

Der Hafen der Kreisstadt Itzehoe hat seine ursprüngliche Aufgabe größtenteils eingebüßt. Es kommen nur noch wenige Schiffe die Stör herauf. In Itzehoe verlassen wir die Geest-Landschaft und folgen dem Lauf der Stör durch die Wilstermarsch bis zur Mündung in die Elbe.



Klappbrücke in Heiligenstedten



Schleuse Kasenort

Der Fluss schlägt jetzt auf dem Weg zur Elbe in Richtung Süden ein. Über Stördorf gelangt man zur Deichschleuse von Kasenort. Sie wurde 1925 errichtet und im Jahr 2000 saniert. Hier mündet die Wilsterau in die Stör.



Beidenfleth: Mühle an der Stör



Segelboote in Beidenfleth

Auf den Deichen entlang der Stör lassen sich wunderschöne Wanderungen machen, auch wenn man dabei mehrfach über Zäune steigen und sich den Weg mit Schafen und zuweilen auch Kühen teilen muss.



An der Störmündung

Die Störmündung in der Bildenden Kunst Störort – Eine Künstlerkolonie

Von
H.-Peter Widderich (Glückstadt)

Die alte Störmündung war, bevor sie in den 1970er Jahren durch den Bau des Sicherheit bietenden Sperrwerkes einschneidend verändert wurde, eine seit Jahrhunderten nahezu unberührte eigenartige Land- und Wasserlandschaft.

Daran sind Erinnerungen geblieben: Die Stör schlängelte sich durchs Land, nahm hinter Wewelsfleth die letzte Biegung, verließ die Marsch und mündete in die breite Unterelbe. Am linken Störufer bei Ivenfleth wurde die Krempermarsch durch einen Deich ufernah abgegrenzt. Am rechten Ufer dehnte sich hinter den drei hart am Ufer stehenden Warfthäusern Störorts das Außendeichgelände der Wilstermarsch mit insgesamt sieben Warfthäusern aus. Störmündung und Elbe gaben eine Ahnung von der See.

Die große Wasserfläche war Bühne für Atmosphäre, Wetter und Schifffahrt; sie war Himmelsspiegel mit sich duplizierenden Wolken- oder Wolkenschatten, Projektionsfläche für dramatische – oder süßliche – Sonnenuntergänge; sie war kabbelige See, sturmgepeitscht bei West oder Nordwest, gefährlich düster bei Orkan und Sturmflut, flüchtig bei Ostwind, der Szenenwechsel brachte und Wattflächen auftauchen ließ, geheimnisvoll durch hüllenden Nebel, Schauplatz für Schiffsauftritte.

Diese Fülle, vor allem die auf einen Blick erfassbaren optischen Besonderheiten, übte von jeher auf bildende Künstler eine starke Anziehungskraft aus und war ein ergiebiges Motivreservoir. Im Folgenden soll an einige Maler und künstlerisch Tätige erinnert werden. Dabei bilden sich zwei Gruppen. Zum einen sind es Gäste, die an der Störmündung malten, zum anderen Störortbewohner.

Zu den Gästen gehörten vor allem Künstler, die im Umfeld der Stör lebten. Aus Glückstadt kam HERMANN WEHRMANN (1897-1977). Er ragt durch die Anzahl seiner in rund sechs Jahrzehnten entstandenen Arbeiten besonders heraus. Der in Hamburg Geborene lebte seit 1914 in Glückstadt, der Heimat seiner Mutter. Nach dem Studium in Hamburg und Kassel war er freischaffender Maler, später auch Restaurator. Er fand schon bald in Glückstadt und den holsteinischen Elbmarschen das bevorzugte Revier für Stadt- und Landschaftsdarstellungen. Dabei dominierten maritime Motive: der Glückstädter Hafen, das Vorland, die von Segelschiffen, Fischerbooten und Frachtschiffen befahrene Elbe usw. Innerhalb dieser Themen nehmen Arbeiten von der Störmündung wohl den breitesten Raum ein.

Immer wieder entstanden nach intensivem Studium der wechselnden Licht- und Wetterstimmungen kleine und größere Zeichnungen, Aquarelle sowie repräsentative Gemälde. Seine forsch hingeschriebene, das Sichtbare zwar wiedergebende, identifizierbare, doch subjektiv akzentuierte Darstellung fand ein breites Publikum.



Hermann Wehrmann: Störmündung, 1969, Öl; Foto: Verf.



Hermann Wehrmann: Ivenfleth – Störort, 1923, Radierung; Foto: Verf.



Hermann Wehrmann: An Leipolds Warft – Störort, 1940er/50er Jahre, Öl; Foto: Verf.

HEINZ SUTHMANN (1935-2009) aus Glückstadt studierte an der Staatlichen Kunstschule in Hamburg. Danach arbeitete er zunächst als Volontär und Restaurator bei Hermann Wehrmann, fand dann seinen ‚Brotberuf‘ im grafischen Gewerbe und war freikünstlerisch tätig. Im Zentrum seines Lebenswerkes standen bevorzugt seine Heimatstadt Glückstadt, die Elbmarschlandschaft sowie Elbe und Störmündung. Auch seine Darstellungen haben einen hohen Wiedererkennungswert. Er ließ dem Motiv seine Identität, malte aber nicht einfach



Heinz Suthmann: Ivenfleth - Störort, o. J., Öl; Foto: Verf.

das Sichtbare ab. Seinem Temperament entsprechend bevorzugte er die Klarheit der Formen und Farben durch Einsatz zeichnerisch-grafischer Mittel. Charakteristisch für Suthmannsche Werke ist das weitgehende Außerachtlassen von ‚Errungenschaften‘ der Gegenwart in der Landschaft. Damit betonte er Erinnerungen an die ‚gute alte Zeit‘.



Johannes Schultz: Windstille, o. J., Öl; Foto: Verf.

JOHANNES SCHULTZ (1877-1950) radelte von Krempdorf an die Störmündung, holte sich bei Karl Leipold auf Störort Ratschläge und verarbeitete das Gesehene. Der Bauernsohn arbeitete zunächst auf dem elterlichen Hof und begann als Dreißigjähriger ein Kunststudium in Düsseldorf, München und hauptsächlich am Städelschen Institut in Frankfurt am Main. Er wohnte und arbeitete in Krempdorf, später auf dem Geestsaum in Dägeling als freier Künstler. Seine malerisch-realistischen Darstellungen der heimatlichen Landschaft, der Porträts und Stillleben, lassen seine akademische Ausbildung erkennen.

In den 1920er Jahren hielt sich HELENE GRIES-DANICAN (1874-1935) aus Itzehoe, ausgebildet in Kiel, Möltenort, Paris und Berlin, in Ivenfleth an der Störmündung auf. Von diesem Aufenthalt sind Arbeiten bekannt, z. B. das Gemälde ‚Obstgarten an der Stör‘ (Garten der Gastwirtschaft ‚Zur Störmündung‘ in Ivenfleth). 2008 wurde sie in Ausstellung und Katalog der Schleswig-Holsteinischen Landesbibliothek in Kiel ‚Eine Wegbereiterin der Moderne in Schleswig-Holstein‘ genannt. Darauf gibt das o. g. Gemälde einen Hinweis.

Die farbigen Schatten und die Komplementäreffekte im Grün/Rot der Bäume sowie das kleine Rot eines Hausdaches im Dorf Wewelsfleth an der Horizontlinie weisen auf ihre malerische Kraft hin, selbst wenn die hier im Vergleich mit anderen ihrer Werke verhalten auftritt.



Helene Gries-Danican: Obstgarten an der Stör (Garten der Gastwirtschaft ‚Zur Störmündung‘, Ivenfleth), um 1925, Öl; Foto: Aus: H. G.-D. – Schleswig-Holsteinische Landesbibliothek, Kiel, 2008

Mit dem Itzehoer aus Böhmen, WENZEL HABLIK (1881-1934), griff ein Künstler mit heute internationaler Geltung das Thema Störmündung auf. Er schuf das monumentale Gemälde ‚Gewitter an der Stör/Störmündung‘ (300x180 cm). Der Maler dokumentierte einen Unwettertag. Damit setzte er sich von den meisten Künstlern ab.

Er wurde in seiner Heimatstadt Brück (Böhmen), in Teplice-Schönau, Wien und Prag in verschiedenen Disziplinen ausgebildet. Nach einem Aufenthalt auf Sylt (Einladung durch den ‚Kunstwart‘-Herausgeber Ferdinand Avenarius) und Rückfahrt über Helgoland (Kennenlernen des Mäzens Richard Biel aus Itzehoe) ließ er sich 1907 in Itzehoe nieder.



Wenzel Hablik: Gewitter an der Stör/Störmündung, o. J., Öl; Foto: Aus: W. H. in Selbstzeugnissen, Verlag Hansen & Jansen, Münsterdorf, 1981

1917 heiratete er die bekannte Weberin Elisabeth Lindemann und baute mit ihr die ‚Handweberei Hablik-Lindemann‘ in Itzehoe auf. Hablik war bildender Künstler, Entwerfer für Weberei, Mobiliar, utopische Architektur, angewandte Kunst und auch Raumgestalter. Ziel des universellen Künstlers war: das Gesamtkunstwerk.

OTTO WARNKE (1896-1976) wurde in Meldorf geboren und kam 1905 nach Itzehoe. Er wurde zum Dekorationsmaler ausgebildet.



Otto Warnke: Störmündung. o. J., Öl; Foto: Nachlass Warnke

Ab 1920 war er selbständiger Maler und Grafiker. Trotz seiner Hinwendung zum Künstlerischen behielt er Verbindungen zum Handwerk und wurde Landeslehrlingswart des Malerhandwerks und Lehrer der Malklassen an der Berufsschule. Er schuf Bühnenbilder für die Itzehoer Speeldeel, Kunst am Bau und war Gründungsmitglied des ‚Künstlerbundes Steinburg‘. Als bildendem Künstler gehörte seine Liebe der Darstellung seiner Stadt Itzehoe. Dabei wurde er besonders zum Bewahrer des alten Itzehoes in Bildern. Er fand auf Reisen, vor allem aber in der Marsch, an der Stör und an der Störmündung seine Motive. Seine Darstellungsweise war realistisch-grafisch, von Versuchen in anderen Kunstrichtungen, z. B. der Abstraktion, abgesehen.

Die besondere Situation von Störmündung und Elbe zog auch immer wieder auswärtige Künstler an. Sie kamen zu Wasser und zu Land. ALBERT FESER (1901-1993) kam aus Hamburg. Er besuchte das Lehrerseminar. Als Maler wurde er von Arthur Siebelist und Julius Wohlers ausgebildet.



Otto Warnke: Störmündung. o. J., Öl; Foto: Nachlass Warnke



Albert Feser: An der Störmündung, 1980, Öl; Foto: Verf.

Beide Künstler waren Mitglieder des ‚Hamburger Künstlerclubs‘. Albert Feser reichte die Stafette dieser hamburgischen Pleinair-Realisten weiter und wurde zum späten Vertreter dieser besonderen Hamburger Kunstrichtung.

Feser, der Freilichtmaler, war vor allem Landschaftler in Hamburg und Umgebung und auf Reisen. Unzählige Malfahrten führten ihn in die niedersächsischen und holsteinischen Elbmarschen, nach Glückstadt und Umgebung, nach Hollerwetter und an die Störmündung.



Volker Meier: Störufer, 1989, Fettkreide, Blei; Foto: Verf.

Der Maler VOLKER MEIER (1932-1993) aus Hamburg war zunächst Töpfer. Während der Lehre wurde er von dem Mitglied der ehemaligen Sezession in Hamburg, dem Maler und Grafiker Emil Maetzel, unterrichtet. Das gab den Ausschlag für den Besuch der Hochschule für Bildende Kunst in Hamburg. Seit 1956 war Meier freier Künstler. Mit seinen Segelschiffen, zuletzt dem Kutter ‚Aurora von Altona‘, besegelte er Unterelbe und Stör oder fuhr nordwärts nach Skandinavien. Auf den Segeltörns sammelte er Motive für seine Werke, die er in unterschiedlichen Techniken ausführte. Er blieb Realist, auch wenn seine Darstellungen abstrahierend, sparsam und zeichnerisch waren. Seine Werke wurden „eine gegenständliche Welt parallel zur Natur“ genannt. Im Werkverzeichnis der Druckgrafik sind vier Lithografien und eine Radierung mit Störmündungsmotiven verzeichnet: ‚Störvorland‘, 1976/1977 (L 6), ‚Skizzenbuch Stör/Laboe/Kerteminde‘, 1977 (L 7), ‚Störmündung I‘, 1976 (L8), ‚Störmündung II‘, 1977 (L 9) und ‚Borsflether Skizzen‘, 1977 (R 186).

Der Hamburger ROLF ZANDER (geb. 1934) hat eine lebenslange Beziehung zur Unterelbe und ihren Uferlandschaften. Nach der Ausbombung fand er mit seiner Familie zunächst Unterkunft bei einer Tante in Glückstadt.

Viel später, wieder in Hamburg, wurde dem Segler die Unterelbe zum Revier, und im niedersächsischen Land Kehdingen fand er ein Refugium. Zander studierte an der Hochschule für bildende Künste Hamburg und an der Universität Hamburg. Er war Kunsterzieher und Professor an der HBK, schuf Öl- und Temperamalerei, Aquarelle, Zeichnungen, Druckgrafik, Holzmontagen und Collagen. Ein Rezensent beschrieb Zanders Schaffen so: „Heiter-entrückter Farbduktus, perspektivisches Verfremden, und den Betrachter erwartet ein atmosphärisch dichtes Werk eines von der norddeutschen Region geprägten Künstlers“.



Albert Kipping: Störmündung/Ivenfleth, 1941, Federzeichnung; Foto: Verf.

Auch bei Autodidakten waren Störmündung und Wewelsflether Außendeich beliebtes Ausflugsziel und Inspirationsquelle. Stellvertretend für die unübersehbare Schar der ‚Hobymaler‘, die gelegentlich an die Öffentlichkeit getreten sind, sei ALBERT KIPPING aus Glückstadt genannt.

Er war als Maler (Anstreicher) bei der Bahn angestellt. Stadtansichten (Glückstadt), Landschaften (Störmündung, Ufer und Warfthäuser im Wewelsflether Außendeich u. a.) und Stilleben waren seine Themen. Sensible Federzeichnungen und Gemälde, besonders im Kleinformat, wusste er gut beobachtet und gekonnt umzusetzen.

RUDOLF GROTHKOP (1908-2002), Zahnarzt und Maler (oder Maler und Zahnarzt?) aus Pinneberg wurde Chronist der Störmündung. In den 1960er Jahren entdeckte er die Gaststätte ‚Zur Störmündung‘ in Ivenfleth. Grothkop hatte ein ‚Idyll‘ und ein Ziel für die nächsten Jahrzehnte gefunden. Hier fand der Zeichner und Maler dicht beieinander, was in sein Repertoire passte: Landschaft, Figürliches, Porträt, Stillleben und Interieur. Mit schnellem Stift und Pinsel hielt er unzählbare Eindrücke fest. Und er kam auch noch, als Bauarbeiten einsetzten und das fertige Sperrwerk die einzigartige Aussicht zerstörte. Grothkop hielt, quasi wie in einem künstlerischen Tagebuch, Phase um Phase der Bauarbeiten vom Beginn bis zur Fertigstellung in Zeichnungen und Aquarellen fest!



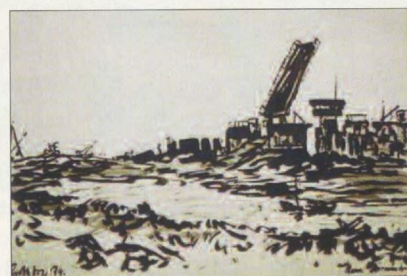
Rudolf Grothkop: An der Störmündung, 1974, Tusche; Foto: Verf.



Rudolf Grothkop: Angler an der Störmündung, 1966, Tusche; Foto: Verf.

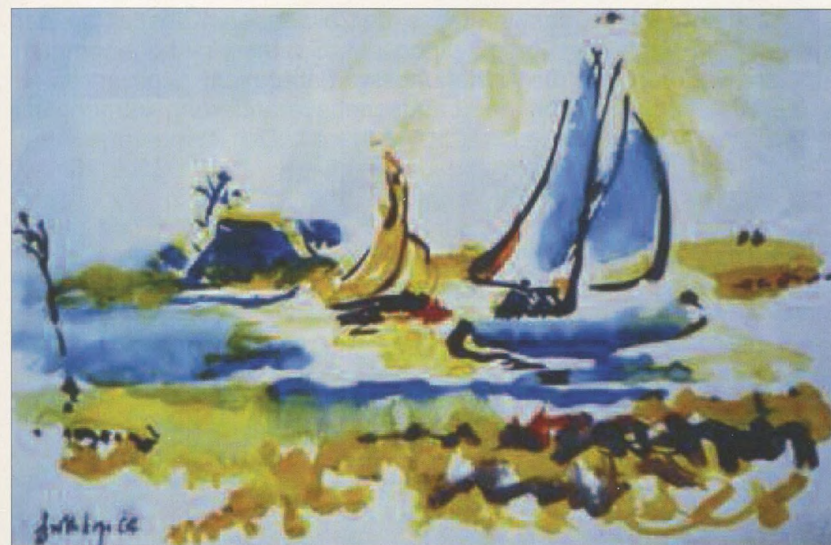


Rudolf Grothkop: Störmündung - Abbruch Störort, 1972, Tusche; Foto: Verf.



Rudolf Grothkop: Störmündung - Bau Sperrwerk, 1974, Tusche; Foto: Verf.

Rudolf Grothkop war Autodidakt. Seine ‚Kunstschule‘ war seit der Schulzeit Sehen, Beobachten und intensive Auseinandersetzung mit bildender Kunst. Er zeichnete und malte wo er stand und ging. Selbst seine Patienten waren sein Motiv, im Wartezimmer und auf dem Behandlungsstuhl.



Rudolf Grothkop: An der Störmündung, 1967, Aquarell; Foto: Verf.



Rudolf Grothkop: Blick auf Störort, 1970, Aquarell; Foto: Verf.

Neben dem Mediziner stand uneingeschränkt der bildende Künstler, der bereits in den 1930er Jahren in Hamburg ausstellte. Seine Darstellungsweise trägt eine unverkennbar persönliche, impulsive Handschrift.

Es scheint, als ob das Interesse der bildenden Künstler an der Störmündung nach der Fertigstellung des Sperrwerks abgenommen hat. Ganz verloren ging die Anziehungskraft aber nicht. Stellvertretend für die Künstler, die nach der Landschaftsveränderung kamen, sei FRIEDEL ANDERSON (geb. 1954) genannt. Der in Itzehoe hinter dem Stördeich lebende Maler und Grafiker wurde an der GH in Kassel ausgebildet. Anderson arbeitet gegenständlich-malerisch. Damit fand er weiteste Anerkennung. Bei der losen Gruppe der Schleswig-Holsteinischen Realisten steht er in vorderster Reihe. Anderson malt, zeichnet und radiert Landschaften, Porträts, Figürliches, Interieurs und Stillleben. Motive für seine Landschaftsdarstellungen fand er u. a. oft an der Unterelbe, an der Stör und deren Mündung.



Friedel Anderson: Alte Stör bei Ivenfleth, 1997, Öl; Foto: Verf.

Neben den ‚Gastkünstlern‘ gab es den zu seinen Lebzeiten sehr bekannter Künstler KARL LEIPOLD (1864-1943), der Störort zu seinem Hauptwohn- und Schaffensplatz wählte. Leipold war ein Rastloser.¹ Auf Störort jedoch fand er in längeren oder kürzeren Perioden kontemplative Schaffensruhe. Geboren wurde er 1864 in Duisburg, der Hafenstadt am Niederrhein, und wollte Seemann oder Maler werden. Er wurde Maler, besuchte die Akademien in Düsseldorf und München sowie die Academie Julian in Paris und ließ sich 1891 als freier Maler in München nieder. Aber er wurde auch Seemann. Mit eigenem Kahn besegelte er den Ammersee. Nach Reisen ans Meer (England und Holland) heuerte er auf dem Tropensegler einer Hamburger Reederei, der ‚Guillermine‘, an.

¹ Karl Leipolds Wohn- und Arbeitsorte: 1891 - 1942 München, 1892 - um 1922 Dieben/Ammersee, 1893 Emden, 1897 - 1899 Cuxhaven, 1899 - 1940 Störort, 1902/03 - 1931 Hamburg, 1931 - 1943 Berlin, 1940 - 1943 Schlüchtern, 1943 Würzburg.

Die Reise ging nach Südamerika, an den Orinoko. Wieder an Land, siedelte er sich in Emden an, war dort Maler und Seemann auf Fischdampfern.



Karl Leipold: Unterelbe, o. J., Öl; Foto: Walter Worm



Karl Leipold: Auf der Unterelbe, o. J., Öl; Foto: Walter Worm

Seine Frau Pauline, er hatte 1890 geheiratet, listet in ihren Erinnerungen folgende Seereisen ihres Mannes auf: Cardiff, Bombay, Spanien, Ostindien, ins Weiße Meer, nach Konstantinopel (Istanbul) und Tiflis.

Von Emden zog er nach Cuxhaven. Seine Suche nach einem ungestörten Refugium am Wasser, zum Malen und zum Segeln, ging aber weiter. 1898 mietete sich Leipold im östlichen der drei Störortshäuser ein und erwarb 1899 das Anwesen. Sein Umzug von Cuxhaven nach dem abgelegenen Störort fand, wie es sich für einen ‚Seemann‘ geziemte, mit einem Ewer statt. 1940 zog er aus Alters- und finanziellen Gründen von Störort nach Schlüchtern, der Heimat seines Vaters, und verkaufte 1942 das Störort-Haus.

Auf Störort und auf dem Segelschiff, das stets am Ufer vor der Warft lag, lebte Leipold inmitten der Elemente Erde, Wasser und Luft. Nach einer solchen Bleibe hatte er gesucht.

Frau Leipold gibt in ihren Erinnerungen Hinweise auf das vom Wetter geprägte Leben auf Störort: „Es dauerte nicht lange, dann kamen Gäste zu uns nach Störort, aus Hamburg, aus Altona, und wir wurden in Hamburg bekannt und hatten viele Beziehungen, hin und her. Es kamen auch viele junge Leute zu uns mit Mandolinen und Gitarren, die sie aus Italien mitgebracht hatten, und es wurde viel Musik gemacht, an Sommerabenden unter den großen Linden vor dem Haus.“² Sie berichtet aber auch, dass bei Sturmflut, die bis an die Haustüren stieg, das Haus eine kleine Insel „in der See von Hamburg bis zum Atlantik“ war und welche Gefahren Sturm und Wasser brachten: „Wir saßen [...] an der Ostseite des Hauses und sahen aus dem Fenster, wie ein Dampfer gegen den Strom heran kam und so hoch lag, dass er mit dem Haus, das ca. 7 Fuss höher als das Ufer der Stör ist, auf einer Ebene lag – es sah etwas unheimlich aus.“³ Pauline Leipold erwähnt weiter, dass bei dieser Sturmflut noch ein schweres Unglück auf der Stör geschah.

Als Karl Leipold 1940, wieder per Ewer, Störort verlassen hatte, schrieb er an den Glückstädter Maler Hermann Wehrmann, der beim Umzug hilfreich gewesen war: „Ihnen habe ich die unvergesslichen Eindrücke zu verdanken Störort – EIGENTLICH DIE HEIMATH MEINER KÜNSTLERISCHEN ENTWICKLUNG – im Abschied nehmen

² Pauline Leipold, geb. Ambrosius: *Jugenderinnerungen. Kindheit im Elternhaus in Duisburg und frühe Ehejahre mit dem Maler Karl Leipold*. Aus der Urschrift übertragen und zusammengestellt von Dr. Walter Ambrosius, Münster, 1975 (maschinenschriftlich im Archiv des Verfassers).

³ Anm. 2.

von Deck des Ewers von der Stör sowohl wie von der Elbe, nochmals in mir lebendig auferstehen zu lassen.“⁴

Am Anfang von Leipolds künstlerischer Entwicklung stand erzählender Realismus, der durch das Darstellen von Empfindungen des Sichtbaren und schließlich durch symbolistische Tendenzen erweitert wurde.

Darauf, dass diese Entwicklung eng mit Störort und Elbe verknüpft war, hat der Künstler wiederholt hingewiesen. Er verbrachte sowohl auf Störort als auch mit dem Segelschiff auf Unterelbe, Nord- und Ostsee längere Zeiten, die dem Sehen, dem Beobachten, „dem Atem des Stromes und der See lauschend“ gewidmet waren. Ein Kunstwerk habe andere, eigene Gesetze als die Natur, war Grundsatz des Künstlers, deshalb sah er seine Aufgabe im Studium der Natur, „um souverän schaffend, schöpferisch gestalten zu können [...] und mit Farbtönen seelische Erlebnisse [...] darzustellen.“

Auf seinen ‚Sehreisen‘ entstanden keine Skizzen. „Wieder daheim, ließ er das Geschaute vor seinem geistigen Auge auftauchen, und dann entstanden – je nach Stimmung – in oft überraschend schneller Folge [...] Staffeleibilder. Die Bilder waren sämtlich Kinder seiner Phantasie, d.h., aus optischen Erinnerungen und glücklichen Halluzinationen geboren, und deshalb wirkten sie alle so überaus individuell ... poetisch ... mystisch ... über das eigentliche Realistische ... hinausgehoben.“⁵

Außer im maritimen Bereich fand Leipold seine Sujets auch in der Wasserstadt Venedig, die er in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts entdeckt hatte. Neben diesen beiden Hauptthemen rundeten Figürliches, gelegentliche Porträts, Städtebilder (Regensburg, Meißen u. a.) und auf Reisen gefundene Motive (Rom, Istanbul, Spanien u. a.) das reiche Kunstschaffen ab.

Der Maler Karl Leipold hat in den Elbmarschen kaum Spuren hinterlassen. Das überrascht, denn er war seinerzeit bekannt und hat lange hier gelebt. In den letzten Jahren wurde mit Ausstellungen, Vorträgen und Artikeln versucht, den zu Unrecht Vergessenen wieder ins Bewusstsein zu bringen.⁶

⁴ Karl Leipold an Hermann Wehrmann, o. J. [1940], handschriftlich im Archiv des Verfassers.

⁵ Max Nonne: *Erinnerungen*, o. J., überwiegend unveröffentlichtes Typoskript im Archiv des Verfassers.

⁶ 1975: Vortrag und Ausstellung im Brockdorff-Palais, Glückstadt. Broschüre. 1989: Einzelausstellung im Kreismuseum Prinzesshof, Itzehoe. Katalog. 1998: Einzelausstellung im Kunstverein Elmshorn. 2005: Vortrag, Detlefsen-Gesellschaft, Glückstadt. Druck in: *Vorträge der Detlefsen-Gesellschaft*, Band 9. 2007/2008: Einzelausstellung im Detlefsen-Museum im Brockdorff-Palais, Glückstadt und im Ostfriesischen Landesmuseum, Emden. Katalog.

Bei den vorangegangenen Nachforschungen tauchten überraschend nach und nach Hinweise auf mehrere künstlerisch tätige Störortbewohner auf, die bislang unbekannt oder vergessen waren. Auch an sie soll erinnert werden. Für das Leipold-Haus sind es vier.



Pauline Leipold: Hof auf Warft, o. J., Öl; Foto: Verf.

PAULINE LEIPOLD (1867-1948) war die Frau Karl Leipolds, Hausfrau, 'Schiffsjunge' auf seinem Segelschiff, Wirtin für viele Gäste und Malerin. Die Autodidaktin wird Malerfreunden und ihrem Mann über die Schulter geschaut haben. In seine Fußstapfen geriet sie aber nicht. In ihren bislang bekannten Ölbildern setzt sie sich unmittelbar mit dem Sichtbaren auseinander.

Sie interpretiert die Lokalfarben und kommt deshalb nicht, wie ihr Mann, „zum Malen, was man nicht sieht“, sondern zu realistischen Darstellungen mit einem Hauch Impressionismus. Ihre Themen sind Landschaften ihrer Umgebung und Stillleben. Um nicht ins Fahrwasser ihres bekannten Mannes zu geraten, signierte sie häufig mit dem Pseudonym P. Linde.

Nach ihrer Konfirmation „kam ELISABETH CHRISTIANSEN (1887-1962), die Tochter des Borsflether Pastors, zu Karl als Malschülerin. [...] Nach einem Jahr etwa kam sie ganz zu uns ins Haus, und sie und ich wurden gute Freunde und sind es noch nach bald vierzig Jahren. Lisbeth brachte Leben ins Haus“, ⁷erinnerte sich Pauline Leipold. Als Malschülerin und 'Tochter des Hauses' begleitete Elisabeth Christiansen das Ehepaar Leipold auf Reisen und Segelfahrten. Später heiratete sie einen Hamburger Arzt und Leipoldsammler. Als Ehefrau und Mutter war sie nicht mehr künstlerisch tätig. Aus ihrer kurzen Zeit als Malerin sind heute nur sehr wenige Landschaftsölbilder bekannt. Wie Pauline Leipold bildete sie Sichtbares mit persönlich-sanfter Note ab.

Die Zukunft des Leipold-Hauses war nach dem Fortzug des Malers 1940 ungewiss. 1942 wurde der Architekt HEINRICH EGGERSTEDT (1904-1945) neuer Besitzer. Eggerstedt stammte aus Pinneberg, wur-

⁷ Anm. 2.

de Zimmermann, verließ die Hamburger Bauschule als Architekt und war bei dem für das 'Neue Bauen' berühmten Hamburger Architekten Karl Schneider angestellt. Die Weltwirtschaftskrise unterbrach Eggerstedts Laufbahn. Nach einer Mitarbeit bei dem Architekten Mies van der Rohe (Pavillons der Weltausstellung in Barcelona, 1929) ging der junge Architekt, begleitet von seiner Frau, für zwei Jahre in die Sowjetunion, um am Fünfjahresplan zum Aufbau neuer Fabrikstädte mitzuwirken. Wieder zurück, arbeitete er zunächst selbständig und erhielt 1937 eine Festanstellung bei der Deutschen Arbeitsfront. Unter Albert Speer war er an der Planung der jedoch nicht realisierten Stadt X bei Peenemünde beteiligt. Von 1939 bis 1943 baute er das Krankenhaus Walsrode und lieferte Entwürfe für Industriebauten.

Das Störort-Haus sollte sein Freizeit-Refugium werden, das er mit einem Wasserflugzeug zu erreichen gedachte. Er fertigte umfangreiche Umbaupläne an. Die Fassaden sollten weitgehend unangetastet bleiben. Die Pläne verwahrt heute das 'Hamburgische Architekturarchiv'. In die Realität konnte nichts umgesetzt werden, Krieg und früher Tod Heinrich Eggerstedts verhinderten das. Er kam am 3. Mai 1945 beim Verlassen des eingeschlossenen Berlin um. Seine Witwe behielt das Haus bis 1961.

1944 zog als Mieter wieder ein Maler ein: HUBERT MEIFORTH (1913-1995). Meiforth stammte aus Wilster, besuchte das Gymnasium in Glückstadt und studierte an der Landeskunstschule Hamburg. Seit 1929 Mitglied der NSDAP, wurde er 1937 Führer des Gebietes Nordmark der Hitlerjugend, 1944 Obergerbietsführer.



Hubert Meiforth: Dunkles Land – Störort vor der Eindeichung, o. J., Öl; Foto: Aus: H. M. – Land und Meer, K. F. Schimper-Verlag, Schwetzingen, 1981

Nach Kriegsende war Meiforth bis 1951 auf Störort tätig, dann zog er über die Stör auf die ehemalige Ivenflether Klosterwurt. Später war er beim Bau von Ferienanlagen auf Eiderstedt und Sylt tätig und sanierte und restaurierte alte Fachwerkhäuser. 1970 erwarb er einen alten Bauernhof in St. Peter-Ording. Dort knüpfte er als Maler an alte Zeiten an. Meiforth war Landschaftsmaler. Seine Malweise geht über das realistische Darstellen hinaus. Seine Bilder kennzeichnen farbkraftig-expressives und spontanes Arbeiten.

Mit dem Auszug von Hubert Meiforth war die Phase der künstlerisch Tätigen im Leipold-Haus beendet.

Für das mittlere der drei Störorthäuser, das ‚Fährhaus Störort‘, konnten fünf Künstler ermittelt werden.

CHRISTIAN MEYN (1826-1896) ist in den holsteinischen Elbmarschen als Kommandeur des letzten Glückstädter Walfangschiffes ‚Der Kleine Heinrich‘ in Erinnerung geblieben. Trotzdem ist er in die Reihe der Störortkünstler einzureihen. Er schuf Volkskunst: Filetstickerei. Seine Großnichte, die Autorin des Buches ‚Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt‘, Wanda Oesau, schreibt dort: „Die Volkskunst, die aus den Grönlandfahrern erwuchs, bildet eines der schönsten Kapitel der Kunstgeschichte.“

Die Fahrensmänner bastelten, schnitzten, schabten, flochten und klüterten allerlei in den Freiwachen. „Ja, die des Netzknüpfens kundige Hand filierte manchmal die feinsten Decken und Gardinen und versah sie auch mit den schönsten Stickereien.“ Das tat auch Christian Meyn. Von Wanda Oesau wissen wir, dass er sämtliche Gardinen für sein Haus fertigte, daneben auch u. a. eine Nähtischdecke. Das Detlefsen-Museum in Glückstadt besitzt einige Arbeiten von Meyn.

Meyn erwarb, als die Glückstädter Grönlandfahrt zu Ende ging, 1874 das Störorthaus, war Wirt der Schankwirtschaft ‚Fährhaus Störort‘, Pächter der Fähre Ivenfleth – Störort und im maritimen Bereich tätig.

1910 erwarb der Maler FELIX BARON VON FUCHS-NORDHOFF (1881-1945) das Haus. Der Baron hatte die Akademie der bildenden Künste in München besucht. 1902 veröffentlichte er den Gedichtband ‚Ringendes Leben‘. Sein Drama ‚Kain‘ wurde von mehreren Bühnen aufgeführt. Fuchs-Nordhoff war mit Karl Leipold befreundet. Möglicherweise rührt daher die Verbindung zu Störort. Bekannt sind sein Gemälde ‚Blick über die Stör‘ sowie Arbeiten mit religiösen Themen: ‚Stern von Bethlehem‘, ‚Kreuzigung‘, ‚Himmelfahrt‘ und ‚Heimkehr des verlorenen Sohnes‘.

Für die Wallfahrtskirche Maria Dorfen in Bayern schuf er ein Predellenbild für einen Kriegergedächtnisaltar. Das Archiv seines letzten Wohnortes, Herrsching am Ammersee, verwahrt aus seinem Nachlass u. a. Bilder mit figürlichen Darstellungen. In der ‚Fachhochschule für öffentliche Verwaltung und Rechtspflege in Bayern‘ (ehemalige ‚Reichsfinanzschule‘) befinden sich die des damaligen Zeitgeistes verhafteten Gemälde ‚Sieg des Lichts‘ und ‚Hochgebirge‘.

Als Fuchs-Nordhoff das Störorthaus erwarb, war er auch Besitzer des Schlosses Stumm in Tirol. 1922 gab er Störort und 1936 Schloss Stumm auf und lebte bescheiden in Herrsching.

Felix von Fuchs-Nordhoff: Blick über die Stör, o. J., Öl; Foto: Verf.



Irene von Fuchs-Nordhoff: Stube/Störort, o. J., Öl; Foto: Verf.



Dort wurde er neben seiner Mutter, Franziska Ellenreich (s. u.), beigesetzt.

Seine Frau, IRENE BARONIN VON FUCHS-NORDHOFF (1883-1968), war auch Malerin. Ausgebildet wurde sie in London und Paris. Von ihrem Störortaufenthalt ist ein Interieur bekannt, das eine Stube des Störorthauses darstellt. Nach der Trennung des Ehepaares war sie in Tirol, seit 1939 in Brixlegg ansässig. Von den Einheimischen wurden besonders ihre Blumenbilder geschätzt. Sie schuf Fresken, Sgraffiti, Bauernmalerei. Die Hauskapelle der Innsbrucker Jesuitenkirche bewahrt zwei Bilder auf: ‚Heiliger Josef‘ und ‚Immaculata‘.

Das dritte und berühmteste Familienmitglied war die Mutter von Felix von Fuchs-Nordhoff, FRANZISKA ELLMENREICH (1847-1931). Die seinerzeit über Deutschlands Grenzen hinaus bekannte Schauspielerin gehörte, wie Christian Meyn und Heinrich Eggerstedt, zu den künstlerisch tätigen Störortbewohnern. Sie stammte aus einer Schauspielerfamilie und stand bereits mit fünfzehn auf den Brettern, die die Welt bedeuten. Über mehrere Bühnenstationen kam sie nach Hamburg, wo sie als Shakespeare- und Goethedarstellerin brillierte.

Das Hamburger Publikum lag ihr zu Füßen. Sie ging zuweilen im Blumenhagel unter. Die Presse meldete u. a.: „Ein Blumenhagel wars, nicht nur ein Regen zu nennen. Die Rosen- und Kamelienvorräte unserer Gärtner müssen total ausgeplündert worden sein. [...] Es bedurfte großer Möbelwagen, um alles nach Hause zu schaffen.“ Sie gehörte zu den Gesellschaftern des 1900 eröffneten Deutschen Schauspielhauses in Hamburg. Die Straße neben dem Theater trägt ihren Namen. Zum letzten Mal stand sie 1919 in Leipzig auf der Bühne. Ihre im gleichen Jahr erschienene Biografie schließt pathetisch: „Als es dunkler wurde am Himmel ihrer Kunst, zu welchem viele Tausende begeistert aufgeblickt hatten, da erhellte der Abendstern ihren stillen Weg zur – Malerei.“ Bilder sind bislang nicht aufgetaucht. Franziska Ellmenreich wurde in Herrsching begraben.

Der letzte künstlerisch tätige Bewohner des Störorter Fährhauses war seit 1938 RICHARD SCHNEIDER-EDENKOBEN (1899-1986), Regisseur, Drehbuchautor, Schriftsteller und Maler. In den 1930er Jahren war Schneider-Edenkoben als Filmregisseur bekannt. Er drehte u. a. für die UFA Spielfilme. 1930 veröffentlichte der Reclam-Verlag sein Buch ‚Tarakanova, Geschichte einer Abenteurerin‘. Schneider-Edenkoben zog mit seiner Frau Ellinor, der Tochter des norwegischen Schriftstellers Knut Hamsun, nach Störort.

1940 besuchte der Dichter mit Frau und Sohn seine Kinder auf Störort. Während des Krieges verließ Schneider-Edenkoben Störort. Zurückgekehrt lebte er, so wird berichtet, als asketischer Eremit. In Verbindung mit dem Bau des Sperrwerkes musste er sein Anwesen aufgeben und zog in die Nähe von Hohenwestedt. Dort ist er gestorben und begraben. Von dem bildenden Künstler, sein Oeuvre (Porträts und Landschaften) soll umfangreich sein, ist kaum etwas bekannt.

Die Störmündung nahm durch ihre geografische Lage eine Sonderstellung im Unterelbegebiet ein und zog bildende Künstler aus mehreren Generationen und Regionen an, die die Motivfülle in stilistischer Breite realistisch darstellten, je nach Individualität und den passend zum momentanen Erlebnis gewählten technischen Mitteln. Die Reihe hier Vorgestellter ist nicht vollzählig. In zweien der drei Häuser auf Störort wohnten zwischen den 1870er und den 1970er Jahren zehn künstlerisch Tätige. Mit den zahlreichen Gastkünstlern bilden sie eine Gruppe, die bisher übersehen wurde. Das Thema „Bildende Künstler an der Störmündung“ ist noch niemals erforscht und im Zusammenhang dargestellt worden. Doch für den Heimatfreund der Elbmarschen ist klar: Störort war eine Künstlerkolonie in unserer Nähe.

Die Peterswerft und ihre Schiffe

Von
Herbert Karting (Itzehoe)

Hugo Peters, Beidenfleth (1922-1945)

1921 befaßte sich Hugo Peters mit den Plänen zum Aufbau einer neuen Werft an der Stör. Flußaufwärts hatte er ein passendes Grundstück in Groß-Kampen von Phillip Pfennig erworben, doch wurde das Gelände vom Wasserbauamt zur Anlage eines solchen Betriebes nicht freigegeben. Aus der Not eine Tugend machend, legte Hugo Peters hier später eine Obstplantage an, die vom Schwiegersohn Kurt Hein betreut wurde.

Zur gleichen Zeit wurde die Wewelsflether Fähre an H. Rohlf's abgegeben und stattdessen am Fielweg eine Schweinemästerei aufgebaut mitsamt großer Stallanlage und Wohnung für den Mäster. In Beidenfleth glückte es ihm dann auch, von der Witwe Meier deren Außendeichsgrundstück zu kaufen, wo es nun zügig an die Einrichtung des neuen Schiffbauplatzes ging. „In Beidenfleth“, erinnert sie Hugo Peters später, „hatte ich anfangs viel zu kämpfen, mußte mit den einfachsten Mitteln größere Reparaturen ausführen. Als Kunden gewann ich damals u. a. auch die Glückstädter Heringsfischerei und nahm für diese eine 550-t-Bark auf Helling. Ferner holte ich seinerzeit die ‚Fredri‘ vom Nordseestrand, und zwar ganz auf eigenes Risiko: kein Erfolg, keine Bezahlung. Das Schiff haben wir 900 Meter über Land gebracht. (...) Es gab hierbei zwar schlaflose Nächte, aber trotzdem wurde viel Geld verdient. (...)“

Auch hier befaßte man sich anfangs neben Reparaturen überwiegend mit dem Abwracken älterer ausgedienter Schiffe. Außergewöhnlichstes Objekt jener Jahre war der Abbruch der 2700 BRT großen französischen Bark „DIEPPEDALE“, dem wohl größten Segler, der jemals auf der Stör war und dessen Masten monatelang weit über die Marsch zu sehen waren.

Der erste hier gebaute Neubau war der Seeleichter „PAULA“, der 1923 für eigene Rechnung vom Stapel lief. Ein nächster folgte 1924 mit dem Motorleichter „MAGDA“, ein dritter erst 1929 mit Fischkutter „GORCH FOCK“.

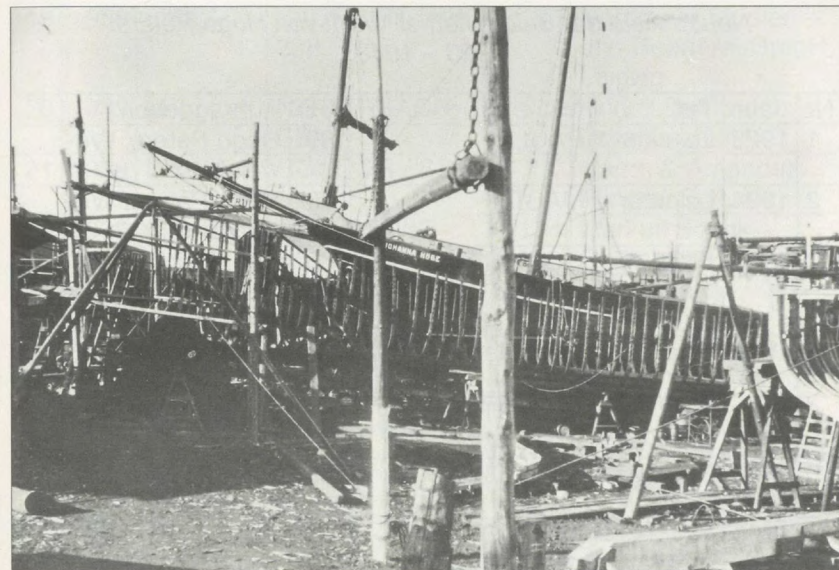
1928 wurden das Feuerschiff „GUSTAV HEINRICH“ und die Lotsialiot „SECRETAIR HARGREAVES“ abgebrochen, beides hölzerne Veteranen aus den Jahren 1879 bzw. 1892, bei denen es hauptsächlich auf die Gewinnung des Kupferbeschlags und der Kupferbolzen ankam. Ansonsten beschäftigte man sich mit der Verlängerung und Motorisierung von Küstenseglern.



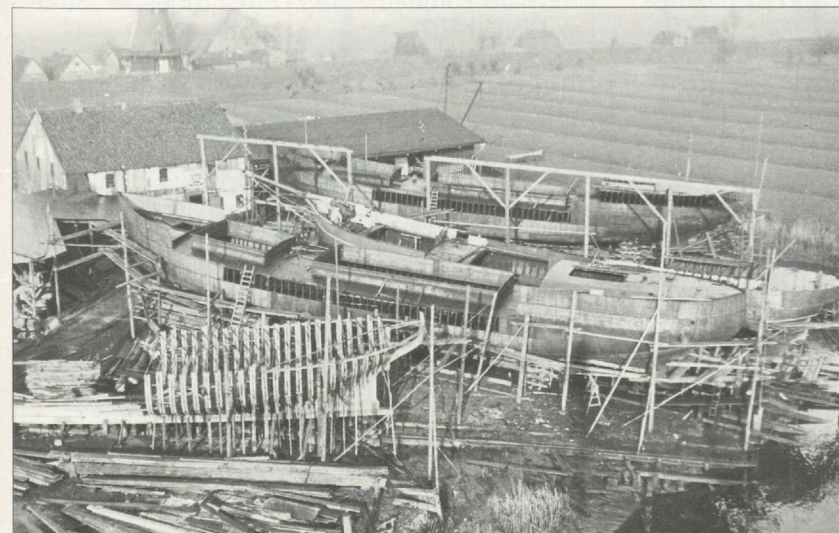
1929 wurden in Beidenfleth zwei hölzerne Veteranen aus dem Staatsdienst abgebrochen: links die ehemalige Lotsgalot SECRETAIR HARDGREAVES, gbt. 1892 von Dreyer in Neuhoof, vorn das Feuerschiff GUSTAV HEINRICH, gbt. 1879 bei Stülcken in Hamburg (Sammlung Verfasser)

1933, auf dem Höhepunkt der Wirtschaftskrise, konnte Hugo Peters den Betrieb „nur noch mit meinen beiden Söhnen und den Lehrlingen unter großen Schwierigkeiten erhalten, was mich noch mehr verschuldet hat“. Außenstände von Neubauten konnten nicht eingetrieben werden, weil diese zwangsversteigert worden waren. Etwas Auftrieb gab der Reparaturauftrag eines havarierten Schoners, welcher dermaßen umfangreich ausfiel, daß das fertige Schiff später als Neubau „GENIUS“ der Peters-Werft registriert wurde.

Ab 1934/35 zimmerte man in Beidenfleth mehrere hölzerne Hochseekutter und 1936 konnte als erstes stählernes Frachtmotorschiff die „NORDMARK“ vom Stapel laufen, dem bis Kriegsbeginn sieben weitere folgen sollten. Ein besonderer Auftrag war der Bau des ersten deutschen Robbenschlägers „SACHSEN“, der 1938 abgeliefert wurde. Diese erfreuliche Entwicklung ließ eine Betriebserweiterung geboten erscheinen. Hugo Peters wollte gern zurück nach Wewelsfleth und hatte daher Sternemann bereits 1935 für dessen brachliegende „Störwerft“ 16 000 RM geboten, doch hatte dieser 30 000 haben wollen. 1937 lagen seine Forderungen bei 20 000 RM, auf die Peters schließlich 1938 einging.



Auf dem Gelände der Peters-Werft, Beidenfleth im Oktober 1937: Auf den Slips liegen die Reparaturschiffe GETRUD III und JOHANNA HÖGE, davor in Spanten M/S ADLER (#16) und Fischkutter FALKE (#18)



Rege Bautätigkeit in Beidenfleth im Frühjahr 1938: Vorn das Spantgerüst des Fischkutters FALKE (#18)), dahinter die beiden Küstenmotorschiffe ADLER (#16) und MELPOMENE (#17). Zwischen beiden liegt ein unbekannter zum Dreimaster verlängerter Schonerrumpf (2 Abb.: Archiv Peterswerft)

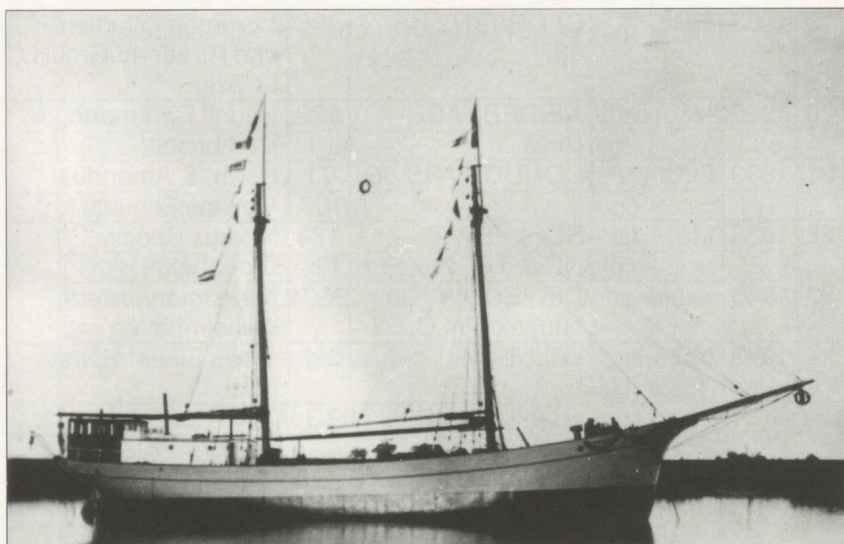
Neubauliste der Beidenflether Werft von Hugo Peters, 1923 – 1943					
Nr	Jahr	Typ	Name	BRT	Auftraggeber
1	1923	Leichter	PAULA	89	Hugo Peters, Wewelsfleth
2	1924	Leichter	MAGDA	89	Hugo Peters, Wewelsfleth
3	1929	FiKtt	GORCH FOCK / HF 299	65	Aug. Reimers & Johs. Martens, Finkenwerder
4	1929	Ewer	ohne Namen		Wasserbauamt, Glückstadt
5	1931	FiKtt	ALBERT / FRI 10	9	Klaus Braker, Friedrichskoog
6	1930	MotEw	ADELE	79	Wilhelm Nagel, Wischhafen
7	1931	MotEw	LIES-LOTT	52	Hugo Peters, Beidenfleth
8	1931	MS	JOHANNA		Gustav Gabriel, Hamburg
9	1930	Ew	ohne Namen		Deichbauamt, Büttel
o. Nr.	1933	MotSr	GENIUS (Umbau, ex EINIGKEIT zu 75 % erneuert)	149	Ernst Striesow, Stralsund
10	1934	FiKtt	FINKWARER / HF 318	55	Bendix Buck, Finkenwerder
11	1935	FiKtt	BRIX HANSEN / HF 324	54	Heinr. Joh. Claus Barghusen, Finkenwerder
12	1936	FiKtt	OSTPREUSSEN / SC 16	31	Karl Emil Engels, Büsum
13	1936	MS	RÜM HARD	17	Peter Andresen, Langeness
14	1936	MS	NORDMARK	84	Andreas Matzen, Wyk/Föhr
15	1937	MS	CLAUS	165	Johann Pieper, Oldenbüttel
16	1938	MS	ADLER	166	Jonny Keller, Neuenfelde
17	1938	MS	MELPOMENE	165	Hinrich Meyburg, Burg/D.
18	1938	FiKtt	FALKE / SS 84	59	Ernst König, Wedel

19	1938	FiKtt	SACHSEN / HF 338	106	Nordmeer Studien – und Reederei GmbH, Leipzig
20	1939	MS	NIEDERSACHSEN	172	Rudolf Behrmann, Dornbusch
21	1939	FiKtt	CONDOR / SS 86	71	Herm. & Amandus Mewes, Schulau
22	1939	MS	SCHLESWIG-HOLSTEIN	174	Markus Speck, Oldenbüttel
23	1940	TkMS	DIEVENOW (Umbau, ex SW.Ö. 23	360 t	Kriegsmarinewerft, Wilhelmhaven
24	1943	MS	WILHELM	222	Claus Sievers, Breiholz



Stapellauf des Fischkutters GORCH FOCK (# 3) im Mai 1929 (H. W. Peters [†], Wewelsfleth)

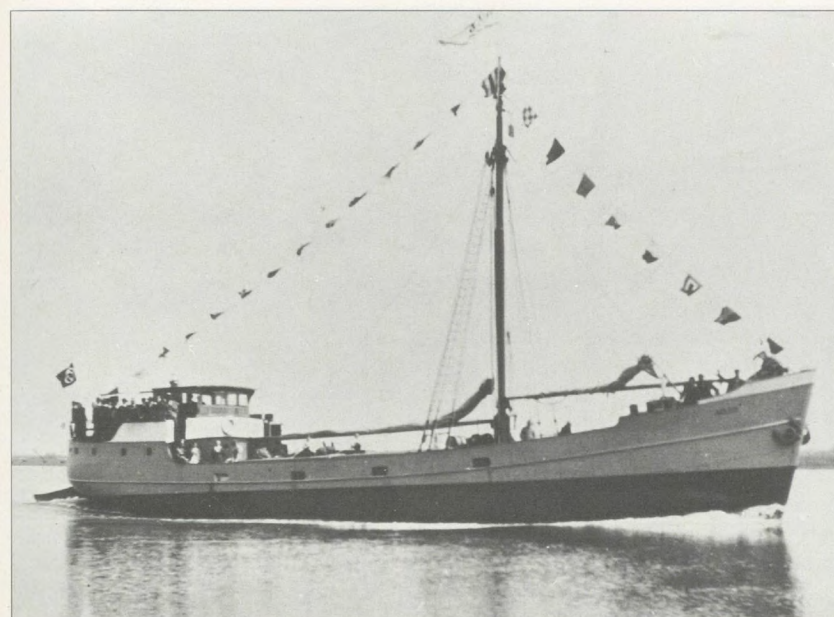
Als er dann auch noch 1940 die in Konkurs geratene „Unterelbe AG“ ersteigern konnte, hielt Hugo Peters sowohl die alte väterliche Werft als auch deren sämtliche Vorgänger und Nachfolger wieder in einer Hand. Die neuerworbenen Betriebe wurden sogleich hergerichtet und mit hohen Kosten ausgebaut. Die „Störwerft“ war für Neu- und Umbau stählerner Schiffe vorgesehen, auf der „Unterelbe“ wurden Holzschiffbau und -reparatur, in erster Linie von Fischkuttern, betrieben.



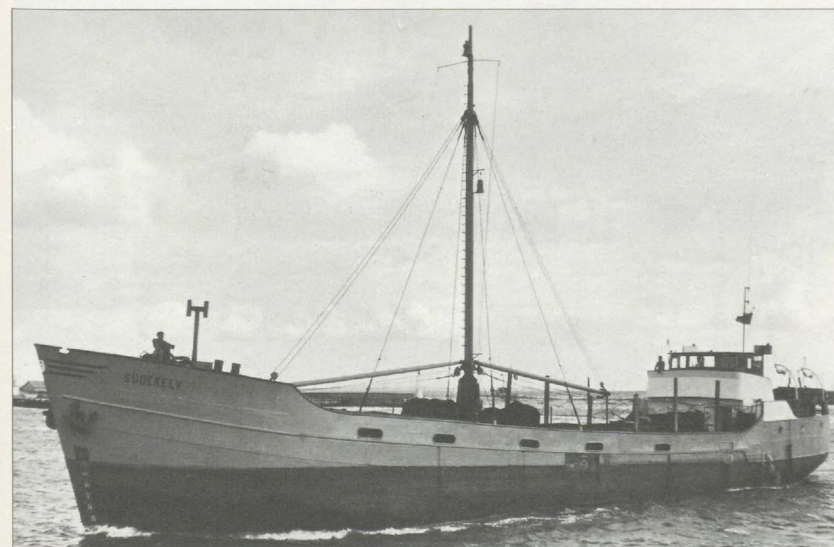
Motorschoner GENIUS ex EINIGKEIT nach seiner 1933 erfolgten Erneuerung (Slg. Verf.)



Fischkutter OSTPREUSSEN (# 12) unmittelbar vor seinem Stapellauf im Jahre 1936. Der Kutter wurde 1940 zur Marine Eingezogen und ging im Juli 1944 in Le Havre durch Bombentreffer verloren. (Archiv Peterswerft)



ADLER (# 16) während der Probefahrt im Juni 1938. 1939 wurde das Schiff an die Kriegsmarine übergeben und 1946 an Russland ausgeliefert. (Archiv Peterswerft)



MELPOMENE (# 17), 1938 gebaut, zeigt sich hier um 1960 als verlängerte SÜDERELV. Das Schiff wurde 1971 zum Abbruch verkauft. (Slg. Verf.)



Stapellauf des Fischkutters BRIX HANSEN (# 11) im August 1935. Der Kutter fuhr bis 1989 in der Fischerei und wurde dann nach Holland verkauft.



Das im Vordergrund liegende Halligboot RÜM HARD (# 13), unmittelbar nach seinem Stapellauf im Jahre 1936. 1955 ist das Schiff zuletzt als Fischkutter nachweisbar. (3 Abbildungen: Archiv Peterswerft)



SACHSEN (# 19), Deutschlands einziger Robbenschläger, verlässt die Werft am 6. März 1939 zu seiner ersten Reise. 1950 nach Norwegen verkauft, ging das Schiff 1965 hier durch Eisschäden verloren.



MS NIEDERSACHSEN (# 20) im Juni 1939 auf der Stör während der Probe



MS SCHLESWIG-HOLSTEIN (# 22) 1940 während der Aktion Seelöwe. 1939 gebaut, wurde das Schiff sogleich zur Marine eingezogen und im Februar 1942 auf der Reise Alderney-Cherbourg durch Kanonenfeuer versenkt.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges konnten noch für private Eigner mehrere Küstenmotorschiffe und Fischkutter fertiggestellt werden. Ansonsten war man mit Marineaufträgen ausgelastet. Für diese wurde neben mehreren Tankmotorschiffen, einem Ölschöpfrumpf und einer „schwimmenden sanitären Anlage“ auch eine Reihe von sog. E-Booten gebaut, kleine Holzboote, mit denen man Seeminen zur Explosion bringen konnte. Im Unterauftrag der Hamburger Stülckenwerft fertigte man Ubootteile, ferner wurden Fischkutter zu Minensuch- und Kümos zu Vorpostenbooten umgerüstet. Das Reparaturgeschäft an zivilen Fahrzeugen war ebenfalls recht lebhaft zu nennen.

Man hatte also gut zu tun und beschäftigte ca. 70 Mitarbeiter, außerdem eine Reihe von Kriegsgefangenen sowie ca. 20 russische und polnische Frauen, die zu den verschiedensten Arbeiten herangezogen wurden. Untergebracht waren letztere im ehemaligen Wiebensonshausen Gasthaus in der sog. Neustadt. Insgesamt wurden während des Krieges, den alle drei Peters-Werften unbeschadet überstanden hatten, 18 neue Fahrzeuge und eine bislang unbekannte Zahl von Umbauten abgeliefert.

Die Nachkriegsjahre (1945-1954)

Nach der Kapitulation lag die gesamte deutsche Wirtschaft danieder. Das „Restreich“ wurde in vier Besatzungszonen eingeteilt, der verbliebenen Industrie drohte die Demontage, ihren Besitzern die Enteignung. Betriebe, die Rüstungsgüter hergestellt hatten, und wer zählte nicht dazu, mußten um ihren Weiterbestand bangen. Noch im August 1946 setzt sich der Wewelsflether Bürgermeister für die Familie Peters ein, deren Mitglieder niemals politisch hervorgetreten seien und auch nie Propaganda für die NSDAP betrieben hätten.

Die Werft sei seit über 70 Jahren im Familienbesitz. Zwar sei die Werft früher mehrfach kurzzeitig in anderen Händen gewesen, doch habe sie sich dann stets nicht als existenzfähig erwiesen. Nur der Familie Peters sei es immer wieder gelungen, sie zu neuem Leben zu erwecken.

„Gerade der jetzige Inhaber; Herr Hugo Peters, hat seine ganze Kraft in seine Werftunternehmungen hineingesteckt, und nur dadurch erklärt sich deren Blüte. Ich bin überzeugt, daß mit seinem Fortgang dem ganzen Unternehmen der Lebenssaft entzogen wäre und die Werften über kurz oder lang wieder stillliegen würden. (...) Ich brauche nicht erst im einzelnen auseinanderzusetzen, welche Bedeutung die Petersche Werft mit ihren etwa 100 Arbeitern für einen Ort wie Wewelsfleth mit seinen ca. 1000 Einwohnern hat. Ich bitte daher dringend, die Werften im Besitz des Herrn Hugo Peters und seiner Familie zu belassen. (...)“

So geschah es, die Werften blieben im Familienbesitz. An Schiffbau war während der ersten Zeit jedoch nicht zu denken: Man hatte sich mit der Reparatur britischer Panzer und anderen Kriegsgeräts zu beschäftigen. Auf diese Weise aber gab es immerhin Beschäftigung für die langsam aus der Kriegsgefangenschaft wieder in den Betrieb zurückkehrenden alten Mitarbeiter. Vor allem aber gab es Rohmaterial und dank der spendablen „Tommies“ auch manch lohnendes Tauschgeschäft.

Bereits nach sechs Wochen konnte jedoch schon wieder ein halbwegs normaler Betrieb aufgenommen werden: Auf Rechnung der Engländer richtete man die während des Krieges zu Vorpostenbooten umgebauten Fischkutter wieder für ihren ursprünglichen Zweck her. Zur Versorgung der unter größter Not leidenden Bevölkerung wurden bald der Fischfang mit kleinen Fahrzeugen und deren Neubau wieder zugelassen.

Erster Nachkriegsbau war der 1946 für Büsumer Rechnung abgelieferte hölzerne Kutter „CHRISTEL“, dem bis 1949 sieben weitere folgten. Kutterreparaturen waren begehrte Aufträge. Die Bezahlung erfolgte meistens in Naturalien, nämlich Fisch, Dorschleber und Tran, Schätze, für die man seinerzeit ziemlich alles haben konnte. Da auch die Werftarbeiter in dieser Währung entlohnt wurden, lag abends oft ein Hauch von Bratfischküche über dem Ort. Damit war es allerdings 1948, nach Einführung der D-Mark, vorbei. 1951 zimmerte man in Wewelsfleth mit der „FRIESIA“ für Helgoland letztmals einen kleinen hölzernen Krabbenkutter. Mit dessen Ablieferung gab man bei Peters den Holzschiffbau, von kleineren Reparaturen abgesehen, völlig auf. Eine jahrhundertealte Tradition und mit ihr eines der ältesten Gewerbe, das des Schiffszimmermanns, waren damit an der Stör ausgestorben.

An Stahlschiffbau war in der ersten Nachkriegszeit nicht zu denken. Zu den Bestimmungen des von den Siegermächten geregelten Potsdamer Abkommens gehörte auch, daß Deutschland keine Schiffe über 1500 BRT oder 100 Fuß Länge (30,5 m) besitzen, geschweige denn bauen durfte. So galt z. B. der 1901 gebaute 976 BRT große Dampfer „IDA JOERK“, der im Juli 1946 bei Peters repariert wurde, mit seinen 1450 tdw als das seinerzeit zweitgrößte Schiff Deutschlands!

1946 wurde vom Alliierten Kontrollrat den deutschen Werften der Bau von 400 Fischdampfern bewilligt, die nicht größer als 400 BRT sein durften. Die kleinen Schiffbauer jedoch bekamen auch von diesem Kuchen nichts ab. Erst 1949 wurden die einschneidendsten Baubeschränkungen gemildert, die dann zwei Jahre später völlig wegfielen. Schon 1950 lieferte Hugo Peters mit der „MARIA FR. JOERK“ das erste einer langen Reihe von Küstenmotorschiffen ab, die in Größe und Einrichtung an die Vorkriegsbauten anschlossen.



Hugo-Wilhelm Peters und dessen Vater Hugo Peters diskutieren mit Graf Luckner über ein gemeinsames Projekt (2 Abb.: H. W. Peters [†] Wewelsfleth)



In den ersten Nachkriegsjahren wurde ausschließlich Holzschiffbau betrieben. An Stahlschiffen waren lediglich Reparaturarbeiten gestattet.

In diesem Jahr setzte sich der Baas, 76 Jahre alt, zur Ruhe und übergab seine aus drei Teilen bestehenden Werften am 1. Januar 1951 an die beiden Söhne Paul Peters und Hugo Wilhelm Peters. Beide waren bereits vor dem Kriege als Betriebsleiter in Beidenfleth bzw. Wewelsfleth tätig gewesen.

Anfang 1952 verfügten die Petersschen Werften über insgesamt 12 Hellinge, die alle als Slip verwendet werden konnten. Die Größe der Schiffe durfte 300 BRT bzw. 50 Meter Länge oder 1,80 Meter Tiefgang nicht überschreiten. Inzwischen jedoch näherten sich die Neubauten diesen Grenzwerten, so dass sie nur noch unter größten Schwierigkeiten aufgeholt werden konnten.

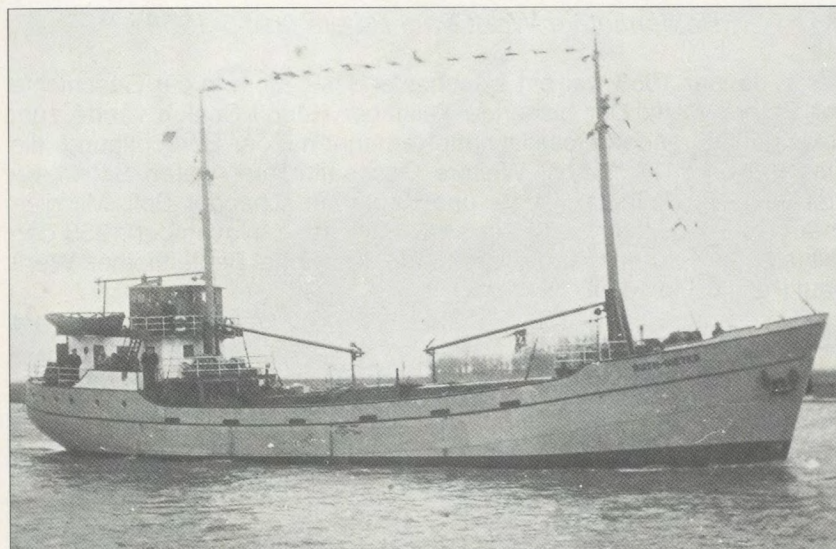
Um die Kundschaft nicht zu verlieren, wurde 1952 auf dem Gelände der „Unterelbe“ in Wewelsfleth ein Patentslip von 1000 Tonnen eingerichtet. Das heute noch den Anforderungen genügt. Da der Holzschiffbau aufgegeben war, konnte die große Zimmerei für den Eisen Schiffbau umgebaut werden. Im gleichen Jahr wurde außerdem auf der sog. „Werft 1“ der bisher nur 20 Meter lange Kai durch eine Spundwand auf 50 Meter verlängert. Diese umfangreichen Baumaßnahmen zehrten dermaßen am Firmenkapital, dass sich die Gebrüder Peters zu Maßnahmen gezwungen sahen, die am Ende zu einer völligen Veränderung der Eigentumsverhältnisse führen sollten.

Bevor es aber dazu kam, hatte der alte Baas Hugo Peters am 26. März 1954 das Zeitliche gesegnet. Ein wahrlich erlebnis- und erfolgreiches Leben lag hinter dieser fleißigen Unternehmerpersönlichkeit. Neben fachlichem Können, einem ausgeprägten Geschäftssinn, gepaart mit Wagemut und Gespür für die richtige Entscheidung zur rechten Zeit, hatte ihm sicher auch oft eine gehörige Portion Glück zu seinen Erfolgen verholfen.

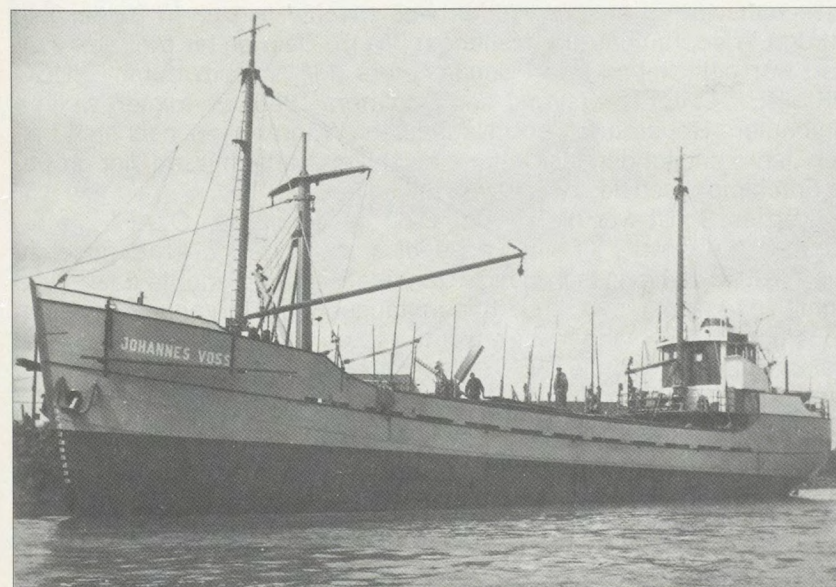
Ihm war es am Ende noch vergönnt gewesen, seine drei Werften in voller Blüte arbeiten zu sehen. Aber schon kurz nach seinem Tode musste der Beidenflether Betrieb aus Gründen der Rationalisierung stillgelegt werden, da man in Wewelsfleth über genügend Baukapazität verfügte.

Von Hugo Peters während der Jahre 1950 bis 1954 in Beidenfleth gebaute Schiffe

Nr.	Jahr	Typ	Name	BRT	Auftraggeber
25	1950	MS	RUTH DIETER	218	Wilhelm Waller, Bützfleth
26	1953	MS	JOHANNES VOSS	234	Johannes Voss, Burgstaaken
27	1954	MS	HANS MATTHIAS	246	Karl-Heinz Voss, Burgstaaken



RUTH DIETER (# 25), 1950 gebaut, wurde 1978 nach Kingstown, St. Vincent, verkauft, aber 1992/93 in den Registern gestrichen, „da Existenz fraglich“ (2 Abbildungen: H.W.Peters [†], Wewelsfleth)



JOHANNES VOSS (# 26) 1953 gebaut, wurde 1961 nach Dänemark und 1982 weiter nach Guayana verkauft. Sie wurde 1996/96 ebenfalls im Register gelöscht, da die Existenz nicht mehr nachgewiesen werden konnte.

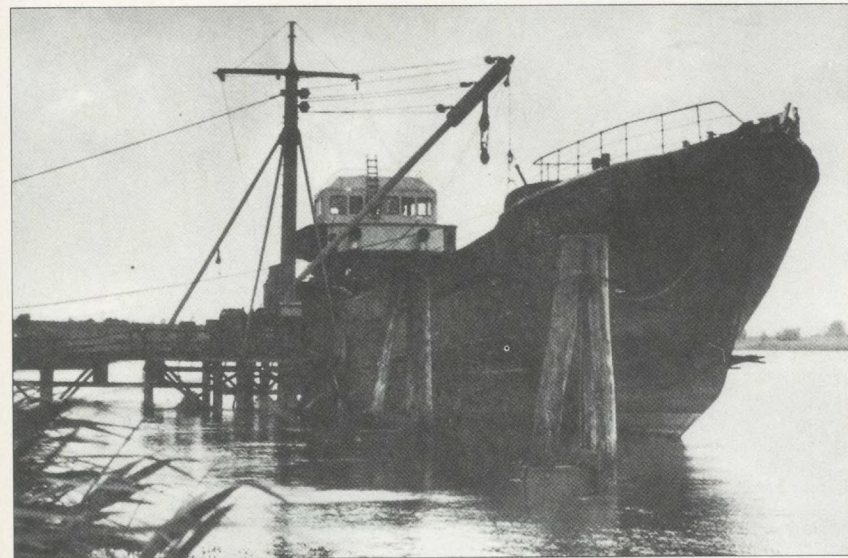
Beidenflether Werft Paul Peters (1955-1958)

Der 1. Januar 1955 war ein entscheidendes Datum in der Geschichte der Peters-Werft. Der bisherige Teilhaber Rudolf Schlöh wurde zum Geschäftsführenden Gesellschafter ernannt mit der Berechtigung, die Firma allein zu vertreten. Weitere Geschäftsführer waren Schiffbau-meister Hugo Wilhelm Peters und Kaufmann Theodor Boll. Mit gleichem Datum schied Paul Peters aus, um am 1. November 1955 den stillgelegten Beidenflether Platz unter der Firma Beidenflether Werft Paul Peters neu zu eröffnen.

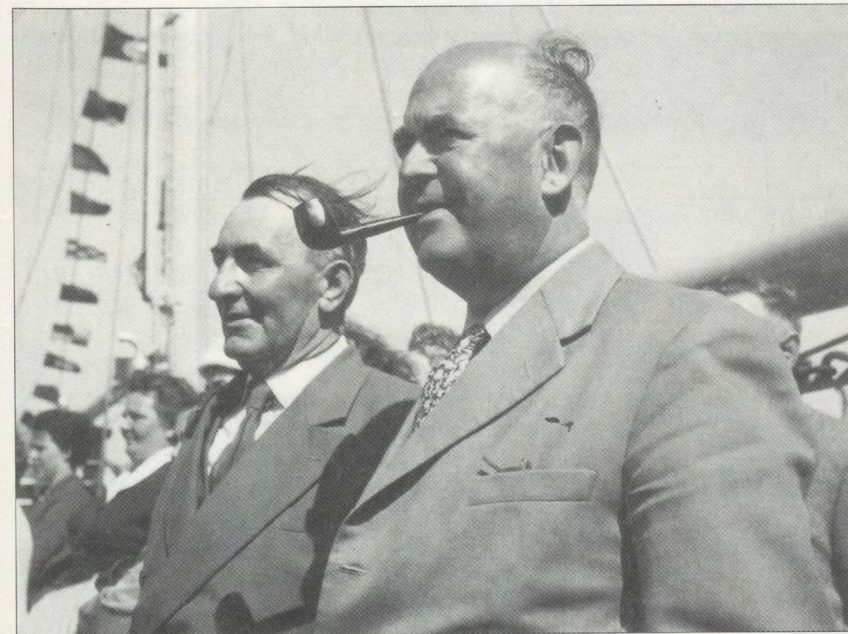
Dieser, am 10. Juli 1901 in Wewelsfleth geboren, hatte nach dem Besuch der dortigen Grundschule eine zweijährige Lehre als Schmied angetreten, der eine einjährige Maschinenbaulehre in Hamburg folgte. Ab 1920 studierte er sechs Semester am Technikum in Mittweiler, Sachsen. Ab 1923 fuhr er als Maschinenassistent. zuletzt auf dem Dampfer „IMMO“ der Bremer Afrika-Linie. Hier erreichte ihn 1924 ein Telegramm mit der lakonischen Mitteilung: „Sofort abmustern, Dein Vater“. Er wurde daraufhin Betriebsleiter der Beidenflether Werft. Unter seiner Aufsicht entstanden hier mehr als zwanzig Neubauten und eine ungezählte Zahl von Umbauten.

Am 1. Januar 1951 übernahm er den Betrieb, mußte ihn aber 1954 aus Rentabilitätsgründen schließen. Nachdem er nun aus dem Gesellschaftsvertrag ausgeschieden war, machte er sich in Beidenfleth an den Wiederaufbau der bisherigen Werft. Sein erster größerer Auftrag war der Umbau des Fischdampfers „MAIN“ zum Kümo „HUGO HEIMKE SCHÜTT“ während des Sommers 1956. Es folgten weitere Umbauten, Reparaturen und Neubauten. Während der nächsten beiden Jahre entstanden hier unter einfachsten Verhältnissen vier größere Frachtmotorschiffe, zwei davon für Holland.

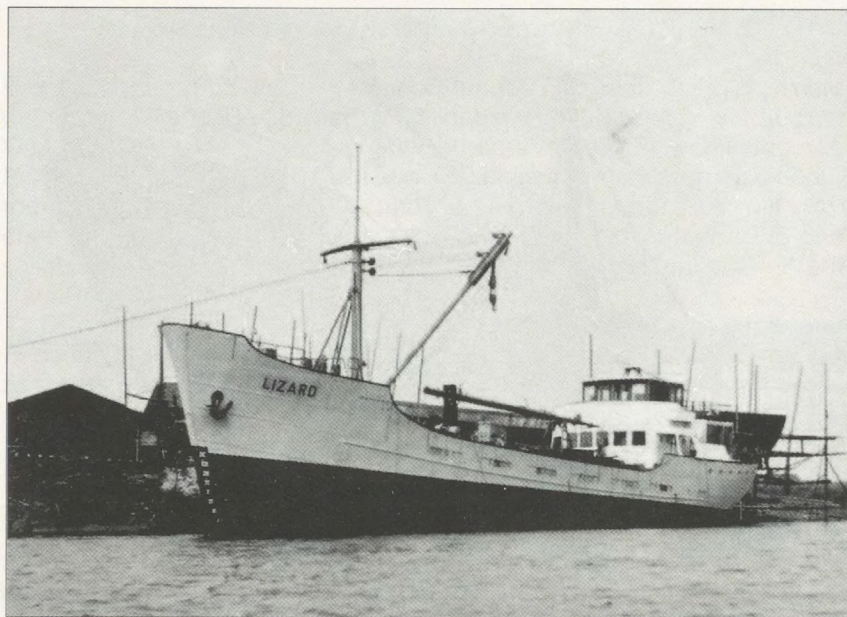
Letztes Schiff war die im Mai 1958 fertiggestellte „OLAF“, die ursprünglich ebenfalls für einen holländischen Auftraggeber vorgesehen war. Wegen Zahlungsschwierigkeiten des Bestellers mußte das fertige Schiff jedoch mit mehreren hunderttausend Mark Verlust an einen deutschen Käufer abgegeben werden. Dies bedeutete das Ende der Beidenflether Werft, die 1958 stillgelegt wurde. Dieses Mal für immer. Werkzeuge, Maschinen und Material kamen nach Wewelsfleth, der Platz wurde eingeebnet, und heute erinnert nur noch ein einsamer Ladeposten auf der ehemaligen Ausrüstungspier an die einstige Beidenflether Peters-Werft.



Der Umbau des Fischdampfers MAIN zum Küstenmotorschiff HUGO HEIMKE SCHÜTT war Paul Peters' erster großer Auftrag.



Paul Peters (links) und der holländische Auftraggeber beim Stapellauf der TI-NY TIM (# 1)



LIZARD (# 2) während der Endausrüstung im Sommer 1957



BERTA BECK (# 3) klar zum Stapellauf im Oktober 1957



OLAF (# 4), in Itzehoe beheimatet, war der letzte Neubau aus Beidenfleth. Das Schiff wurde 1973 nach Norwegen verkauft und war hier Ende der 1990er Jahre noch in Fahrt. (alle Fotos: Paul Peters [†], Slg. Verfasser)

Von Paul Peters während der Jahre 1956 bis 1958 in Beidenfleth
gebaute Schiffe

Nr	Jahr	Typ	Name	BRT	Auftraggeber
1	1957	MS	TINY TIM	300	Timmermann's Handels- & Industrie Mij. N.V., Goes, Holland
2	1957	MS	LIZARD	300	G. Schoorl, Delfzijl, Holland
3	1957	MS	BERTHA BECK	291	Hermann B. Beck, Hamburg-Cranz
4	1958	MS	OLAF	299	Kurt Saurin, Wilster Heimathafen Itzehoe

Quelle:

Herbert Karting: „Die Peterswerft und ihre Schiffe, 125 Jahre Peterswerft“, Bremen 1996.

Hafen Kellinghusen

Von
Hans-Georg Bluhm (Kellinghusen)

Kellinghusen wurde 1148 erstmals urkundlich erwähnt. Die ältesten Teile der auf einem Geestsporn errichteten Kirche werden auf die erste Hälfte des 13. Jahrhunderts datiert. Die günstige Lage an der schiffbaren Stör bot ideale Voraussetzungen für die Ansiedlung von Händlern und Handwerkern. Zudem kreuzte den Fluss nur wenige Stromkilometer flussaufwärts bei Arpsdorf eine Handelsstraße, die über Oldesloe nach Lübeck führte.¹

Der Ort entwickelte sich entlang der heutigen Hauptstraße zwischen dem steil aufragenden Geestrand, der hier eine Höhe von bis zu 35 m über NN erreicht, und der weiten Niederung der Stör. 1740 verlieh König Christian VI. von Dänemark dem kleinen Kirchdorf die Fleckensgerechtigkeit. Um 1760 wurde feiner Ton vom Lehmberg bei Kellinghusen bis nach Jever verschifft und während der nachfolgenden Jahrzehnte gelangten Kellinghusener Fayencen nach Hamburg, Bremervörde und die Weser hinauf.



Der städtische Lös- und Ladeplatz, Blick störaufwärts nach Osten
Aufnahme: Detlev Vahlendick, vor 1911. Archiv Museum Kellinghusen



Blick störaufwärts auf die Kaianlage im städtischen Hafen. Aufnahme: Detlev Vahlendick, nach 1911. Archiv Museum Kellinghusen



Blick störabwärts auf die Kaianlage. Im Hintergrund rechts die „Störmühle“. Aufnahme: Detlev Vahlendick, nach 1911. Archiv Museum Kellinghusen

Eine zeitgenössische Bildquelle weist darauf hin, dass der Kellinghusener Einwohner Jochim Möller (1764-1795), der als Loh- und Graupenmüller sowie als Eigentümer der ältesten Fayencemanufaktur in seinen kurzen 31 Lebensjahren ein erhebliches Vermögen erwirtschaftete, vermutlich auch Eigner eines Störprahms war, mit dem Fayencen transportiert wurden. 1794 ließ er das Fahrzeug auf einer Zierfliese darstellen. Diese Fliese wurde gemeinsam mit vier weiteren Bildplatten angefertigt, die Ansichten von Möllers Betriebs- und Wohngebäude zeigen. Der komplette Fliesensatz befindet sich heute im Besitz des Hamburger Museums für Kunst und Gewerbe.²

In erster Linie wurden jedoch Bau- und Brennholz die Stör hinunter verschifft, obwohl über Jahrhunderte das Itzehoer Stapelrecht (1260-1846) die Ausweitung des Handels behinderte. Der Kellinghusener Diakon Christian Kuß gab 1830 in den Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Provinzialberichten einen ausführlichen Bericht über den Holzhandel. Für 1830 nennt Kuß 18 Fleckeneinwohner, die, überwiegend im Nebengewerbe, den Holzhandel betrieben.

Das Holz stammte aus bäuerlichen und landesherrlichen Besitzungen in den Kirchspielen Kellinghusen, Schenefeld, Bramstedt, Nortorf und Hohenwestedt und wurde teils in Kellinghusen selbst, teils flussaufwärts auf Stapelplätzen bei Rade und Willenscharen sowie an der Bünzener Au und der Bramau zwischengelagert. Wegen der geringen Wassertiefe im Oberlauf der Stör musste man die Ware vom Lagerplatz mit sogenannten Bollen – flachen Flusskähnen, die mit Mast und Segel ausgestattet waren, bei wenig Wind jedoch mit Stangen fortbewegt wurden – zunächst flussabwärts nach Grönhude führen und hier auf größere Ewer und Prähme umladen. Auf Grund des Itzehoer Stapelrechts erwarben Itzehoer und Glückstädter Schiffer in Grönhude das Holz und transportierten die Ware auf eigene Rechnung an die Elbe, nach Glückstadt, Hamburg und Altona weiter. Die Kellinghusener Holzhändler hingegen lieferten nur bis Itzehoe.³

Bis weit in das 19. Jahrhundert hinein wurde der Kellinghusener Schiffsverkehr ausschließlich über private Lösch- und Ladeplätze am Störufer abgewickelt. Erst 1862 erwarb die Fleckenskommune im benachbarten Overndorf am Nordufer ein 1.146 m² großes Wiesengelände für die Errichtung einer öffentlichen Hafenanlage. Herbert Lüdemann publizierte im *Steinburger Jahrbuch* 1988 eine ausführliche Darstellung der Entwicklung des städtischen Kellinghusener Hafens. Die wesentlichen Punkte werden im Folgenden wiedergegeben:

Nachdem man das Terrain zum Schutz gegen Überflutungen aufgeschüttet und das Ufer auf einer Länge von 180 m mit Eichenbohlen befestigt hatte, wurde der schlichte Kai durch einen Bohlendamm erschlossen.

Nun konnten Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 1,05 m die Anlage anlaufen.

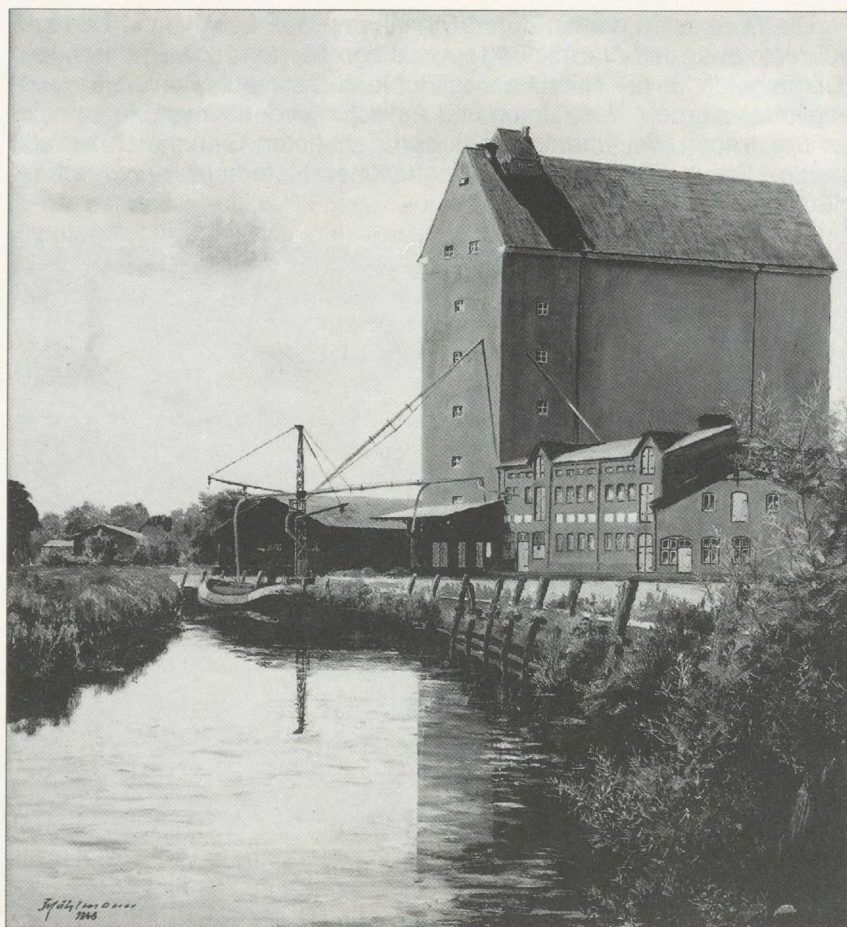
Die Baukosten sollten durch Einnahmen aus Lösch- und Ladegebühren, aus der Vermietung von Lagerflächen sowie durch ein „Dammgeld“ für die Nutzung des Bohlenwegs durch Fuhrwerke ausgeglichen werden. Verwaltung und Aufsicht wurden einem Hafenmeister übertragen, der ebenfalls aus den genannten Einnahmen bezahlt wurde. Die beiden ersten Kellinghusener Hafenmeister waren im Hauptberuf Gastwirte.⁴



*Itzehoer Binnenschiffer beim Ziegelladen im Kellinghusener Hafen. Aufnahme: unbekannter Fotograf, vor dem Ersten Weltkrieg
Archiv Museum Kellinghusen*

Nach dem deutsch-dänischen Krieg 1864, der Reichsgründung 1871 und der damit einhergehenden wirtschaftlichen Belebung ist auch für den Kellinghusener Hafen eine erhebliche Zunahme des Schiffsverkehrs zu verzeichnen. Schon 1873-75 musste daher die Hafenfläche erheblich erweitert werden. 1880 und 1886 wurden zwei Kräne aufgestellt.

Ab 1892 erfolgte der Bau einer festen Kaimauer aus Steinen und Zement, ergänzt von einer gepflasterten Ladestraße mit Gleisanschluss zum Kellinghusener Bahnhof. Im Verlauf der Bauarbeiten wurde zudem eine befestigte Furt angelegt, damit die Landwirte aus Overndorf und Kellinghusen ihre Ländereien auf dem gegenüberliegenden Ufer erreichen konnten. Den Abschluss des Ausbaus markierte 1899 die Errichtung eines Säulenkrans mit Kettenantrieb.



Die „Störmühle“ (Fa. Kühlke) mit dem 1940 errichteten Großsilo. Gemälde von Johannes Mähmann, datiert 1946. Privatbesitz H. Götsch, Kellinghusen

1875 liefen 194 Schiffe den Hafen an. 1888 erhöhte sich der Verkehr auf 341, 1897 auf 680 Fahrzeuge. Umgeschlagen wurden vor allem Getreide, Holz, Baumaterial und Kohlen. Aus Südamerika kam Quebrachoholz, aus dem Gerbstoffe für die bis 1929 existierende bedeutende Kellinghusener Lederfabrik Westphal gewonnen wurden. Das Hafenbuch im Stadtarchiv Kellinghusen verzeichnet den Umschlag für die Jahre von 1900 bis 1939 und von 1940 bis 1972.⁵

Ein weitere Ladestelle befand sich weiter flussaufwärts im heutigen Ortsteil Rensing: Im Tonhafen wurden ab 1903 Ton und gebrannte Ziegel der hier einst ansässigen Ziegelei Ross verschifft. Der Name ist heute nur noch als Straßenbezeichnung vorhanden.

Auch Mühlenbetriebe siedelten sich an. 1911 errichtete der Kaufmann Heinrich Kühlke im westlichen Bereich des städtischen Hafens die „Störmühle“ zur Verarbeitung von Getreide, 1940 wurde von dieser Firma der bis heute existierende Großsilo errichtet. 1963 übernahm die Raiffeisen-Hauptgenossenschaft den Betrieb.⁶

1960 errichtete der Mühlenbetrieb Hermann Reimer, seit 1939 ansässig in Kellinghusen, östlich des städtischen Hafens einen zweiten Silo mit einer privaten Kaianlage, zu der auch ein Wendebecken gehörte. Als 1964 hier die Kraftfutterproduktion aufgenommen wurde, nutzte der Betrieb drei eigene Motorschiffe, um Einzelkomponenten aus dem Hamburger Hafen heranzutransportieren.

Mit der weitgehenden Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße in den 1960er und 1970er Jahren verlor der städtische Hafen seine einstige handelspolitische Bedeutung.

Der letzte Eintrag im Hafenbuch datiert aus dem Jahr 1972. Zeitgleich wurden die bis dahin vom Wasser- und Schifffahrtsamt regelmäßig durchgeführten Ausbaggerungen des Mittellaufs der Stör eingestellt. Das Flussbett versandete, so dass sich der Schiffsverkehr nicht mehr rentierte. Bei der Raiffeisen HaGe verließ das letzte Schiff 1975 den Kai, der Mühlenbetrieb Reimer stellte 1982 die Lastfahrten ein. Stattdessen wird der Hafen heute gern von Wasserwanderern genutzt. Ein tideunabhängiger Anleger, der dem problemlosen Ein- und Ausstieg dient, wurde 1994 in Betrieb genommen.

¹ Heinz Kaufhold: *Das Stapelrecht der Stadt Itzehoe*. In: *Zs. d. Ges. f. Schleswig-Holst. Geschichte* 88 (1963), S. 11-67, hier S. 12.

² Jörgen Bracker: *Unser Strom. Hamburg und die Niederelbe von Lauenburg bis Cuxhaven*. Hamburg, 1995 (*Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums*; 41), S. 169; Juliane Jürgens: „Dafel-Servis und ander fein Guth“. *Anmerkungen zur Jeveraner Fayence-Manufaktur*. In: Peter Schmerenbeck (Hrsg.): *Barocker Traum. Fayencen aus Zerbst und Jever*. Oldenburg, 1996. S. 21-30, hier S. 22; Gerhard Wietek: *Sechs Zierfliesen aus der Fayencefabrik Jochim Möllers in Kellinghusen*. In: *Folkelliv og Kulturlevn, Studier tilegnet Kai Uldall*. Nationalmuseet København, 1960. S. 35ff.

³ Christian Kuß: *Der Flecken Kellinghusen*. In: *Schleswig-Holstein-Lauenburgische Provinzialberichte für das Jahr 1830*. 1. Heft. S. 1-69, hier: S. 49-52; siehe dazu auch: Karl-Heinz Roll: *Handel und Gewerbe – Holzhandel auf Stör und Bramau mit Kellinghusener Bollen – Bodenschätze – Wirtschaft um die Jahrhundertwende*. In: *Steinburger Jahrbuch* 1988. S. 191-207, hier: S. 193-197.

⁴ Herbert Lüdemann: *125 Jahre Kellinghusener Hafen*. In: *Steinburger Jahrbuch* 1988. S. 208-211.

⁵ Ebd.

⁶ Stadtarchiv Kellinghusen. Gebäudeverzeichnis: Mühlenbetrieb Heinrich Kühlke.

Die Wüstensöhne und die Störschleife

Von
Lothar Bruhn (Glückstadt)

Mein Platz auf dem Gepäckträger ist mehr als unbequem. Und Klaus vor mir hat schwer zu tun, unseren Drahtesel in Fahrt zu halten. Die 5 km von Kremperheide nach Itzehoe werden so ganz schön lang. Jetzt fahren wir mitten durch die Zementfabrik. Mächtige, grau verstaubte Mauern und Schornsteine türmen sich links und rechts von der Straße. Man kommt sich hier regelrecht verloren und winzig vor.



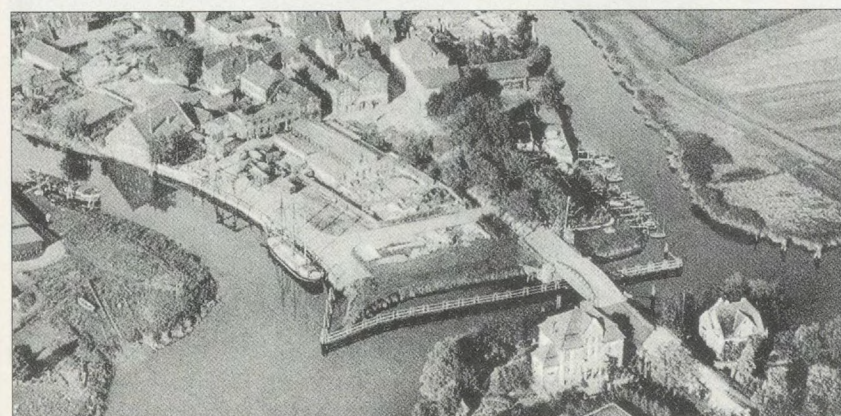
Die Stör zwischen ALSEN und der Delftorbrücke, Ansichtskartensammlung des Verfassers

Nun eine scharfe Linkskurve, und die beiden stattlichen Villen des Delftors liegen vor uns. Ich steige vom Gepäckträger und reibe mir das schmerzende Hinterteil. Klaus lehnt sein Rad an das Brückengeländer. An dieser Stelle beobachten wir beide immer wieder mit Ausdauer das trübe strudelnde Wasser der Stör. Fast immer gibt es etwas Spannendes zu sehen.

An den Pfählen auf der linken Seite hat ein schwerbeladenes Binnenschiff namens „Käthe“ festgemacht. Der Schiffer schimpft unüberhörbar mit dem Decksjungen, der das Tau wohl nicht richtig belegt hat. Wir können sehen, dass die Schiffsladung aus Steinkohlen besteht, denn von einer Luke ist die Wellblechabdeckung bereits entfernt worden. Steinkohlen werden meistens am Kai von Alsen gelöscht. Vielleicht hat das Schiff dort noch keinen freien Liegeplatz.

Von der Delftorbrücke gesehen, erscheint uns das vierarmige Flussbett der Stör riesig. „Dahinten ist die Eisenbahnbrücke“, Klaus zeigt nach links in Richtung Zementfabrik. Ja, und rechts fließt die Stör in Richtung Breitenburger Fähre. Genau dazwischen liegt die Störschleife. Wir sehen links den Anfang des Brookhafens und rechts den Rücklauf des Flusses bei den Malzmüllerwiesen. Im Heimatkundeunterricht unserer Kremperheider Volksschule hat uns Lehrer Bruno Krüger den städtischen Grundriss an Hand einer Karte eingehend erläutert.

Der Decksjunge hat inzwischen seine Lektion in Sachen Festmacherei wohl gelernt. Wir schieben das Fahrrad nun über die Delftorbrücke. Vor uns liegt die für unsere Begriffe riesige Stadt Itzehoe.



Die Delftorbrücke ist der Eingang zur Stadt. Vorne die beiden alten Villen. Ansichtskartensammlung des Verfassers

Links und rechts von der Einmündung der Reichenstraße befinden sich in alten Häusern zwei konkurrierende Fahrradstände. Hier werden von älteren Herren für 20 Pfennige pro Stunde die Fahrräder bewacht. Eine Einrichtung, die von vielen auswärtigen Stadtbesuchern gerne genutzt wird. An der rechten Seite der Reichenstraße passieren wir das Schaufenster einer kleinen Leihbücherei. Der Besitzer, Herr Hoffmann, handelt auch mit Briefmarken. Und wir beide sind natürlich (wie viele Jungen der damaligen Zeit) leidenschaftliche Sammler.

Erst vor drei Tagen haben wir bei Herrn Hoffmann einige Briefmarken verkauft, um den heutigen Stadtbesuch zu „finanzieren“, denn so etwas wie Taschengeld bekommen wir damals noch nicht. Herr Hoffmann redete angesichts unserer Dubletten geringschätzig von „Kiloware“ und entsprechend bescheiden war auch der Erlös. Jetzt sehen wir mit ehrlicher Empörung einige unserer Briefmarken im Schaufenster, allerdings zum fünffachen Preis. So also funktioniert Handel!

Da haben wir wieder etwas fürs Leben gelernt. Auf der rechten Seite sehen wir auch die große Viehmarkthalle. Viele alte Häuser stehen in der Reichenstraße mit stilvollen, ehrwürdigen Fassaden. Ganz besonders gilt dies für das alte Rathaus und das Hotel „Stadt Hamburg“. Es erscheint uns merkwürdig, dass dieser alte Stadtteil die „Neustadt“ sein soll. Aber genau so ist es.



Die Stör an der Langen Brücke, Ansichtskartensammlung des Verfassers

Die Reichenstraße mündet nach rechts in die Krämerstraße, und gleich danach haben wir den Störlauf wieder erreicht. Der Fluß ist hier schmal und ziemlich verschlickt. Vier Binnenschiffe zählen wir, die alle mehr oder weniger trockengefallen sind. „Die müßten hier mal wieder ausbaggern“, sage ich und zeige nach unten. Aber bei der nächsten Flut kommen die Schiffe wohl wieder frei.

Lautes Geschrei aus der Kneipe an der Langen Brücke lenkt uns ab. Vor dem Lokaleingang parkt ein Jeep der dänischen Militärpolizei. Jetzt öffnet sich die Tür und heraus kommt ein blonder Militärpolizist von hünenhafter Gestalt. Rote Mütze, weißes Koppelzeug und weiße Gamaschen.

Fast am ausgestreckten Arm hat er einen offenbar betrunkenen Soldaten gepackt und läßt ihn jetzt unsanft auf den Beifahrersitz fallen. Der MP-Jeep heult auf, und der Spuk ist vorbei. Wir bewundern immer noch die gewaltige Kraft des blonden Riesen, dem seine Arbeit offenkundig sogar Spaß macht.

Jetzt aber verlassen wir die Stör-Insel. Ja, es ist wirklich eine Insel, denn der Fluß umschließt die Neustadt ringsum. Dahinter, auf der rechten Seite der Breiten Straße, in einem Haus mit der Leuchtreklame „Lichtschauspielhaus“, warten „Die Wüstensöhne“ auf uns.

Der Film ist legendär, ein wahrer Lach-Kracher mit Stan Laurel und Oliver Hardy. Unser Geld reicht gerade für Plätze in der 2. Reihe, im Jargon „Rasiersitze“ genannt. Eine lohnende Investition, denn wir lachen über eine Stunde lang fast pausenlos, rutschen vor Vergnügen fast aus den Sitzen und haben am Ende feuchte Augen.

Auf dem Rückweg zu unserem Fahrradstand machen wir einen Umweg, um den Verlauf der Störschleife von der Bahnhofsbrücke aus zu sehen.



Die nördliche Biegung der Störschleife. Oben die Lange Brücke, unten rechts die Bahnhofsbrücke Bd. 2 „Itzehoe – Geschichte einer Stadt“; Norddeutsche Rdsch. 27.10.2009, 26.1.2010

Die alten Backstein-Gebäude der Zuckerfabrik säumen das Innen-ufer der Flussbiegung. Ganz rechts sehen wir die Häuser der Fischerstraße mit vielen Gärten der Uferanlieger, malerischen Sitzplätzen und kleinen Booten an filigranen Stegen.

Unser Rückweg durch die Kapellenstraße bringt dann die letzte Attraktion des Tages, nämlich das Schaufenster von „Sander's Zoo“ mit einer herumtornenden, possierlichen Meerkatze. Nach so vielen Erlebnissen geht es mit dem Drahtesel nun wieder über den Kremperweg zurück in unser Heimatdorf Kremperheide.

Unseren Ausflug im Jahr 1954 habe ich noch in lebhafter Erinnerung. Zugegeben, das Hauptmotiv sind damals die „Wüstensöhne“ gewesen, aber wir wollten uns auch einmal bewusst das ansehen, wovon unser Lehrer in der Heimatkunde so engagiert berichtete: die Störschleife durch Itzehoe. Das ist uns an diesem Tag wirklich gut gelungen. Acht Jahre später kommt die große Sturmflut. Sie trifft Itzehoe unvorbereitet. Die tiefer gelegenen Grundstücke werden vom Wasser

der Stör überflutet. Vor dem Delftor steht eine Wasserwüste bis nach Münsterdorf.



Gesamtansicht der Störschleife, Ansichtskartensammlung des Verf.

Innerhalb der Störschleife sind viele Häuser und Wohnungen vom Hochwasser betroffen. Auch die übrigen Stördeiche bis zur Mündung können nur mit größter Mühe mehr schlecht als recht verteidigt werden. Um künftige Katastrophen dieser Art zu verhindern, beschließt man nach langen Beratungen, die gesamte Störschleife zuzuschütten und die Altbebauung der sog. Neustadt weitgehend abzureißen.

Die „Norddeutsche Rundschau“ vom 27.10.2009 kommentiert dies im Rückblick: „Kahlschlag in der Neustadt. Der bis dahin von der Stör umflossene Stadtteil [...] wird „sanziert“, ein Haus nach dem anderen abgerissen, nur wenig bleibt erhalten [...]. Die größte Katastrophe seit 1657 meinen nicht wenige, wenn von der Zuschüttung der Störschleife die Rede ist, mit der 1975 ein jahrhundertealtes Charakteristikum des Stadtbilds verschwindet.“

Widerstand oder Protest der Bevölkerung kommen zu spät. Der große Irrtum ist nicht mehr zu stoppen, selbst wenn inzwischen Sturmflut-Folgen auch ohne dieses teure Großprojekt nicht mehr zu befürchten wären. Denn 1976, also fast gleichzeitig, geht das Störsperrwerk als wirksamer Hochwasserschutz für den gesamten Lauf der Stör in Betrieb und bewährt sich sofort mit Bravour.

Bei jeder Gelegenheit werden Politiker ja nicht müde, die basisdemokratische Abstimmungsmündigkeit des Volks zu bezweifeln. Im Umkehrschluß muß allerdings sehr bezweifelt werden, ob auf relativ kurze Zeit gewählte Politiker berechtigt sind, ein fast tausendjähriges, gewachsenes Stadtbild praktisch zu beseitigen. Der Itzehoeer Dr. Udo Pfahl (Café Königsberg) bringt es in der „Norddeutschen Rundschau“ vom 26.1.2010 auf den Punkt: „Es ist ein Jammer, dass die Störschleife zugeschüttet ist. Sie wäre heute die Attraktion in der Stadt.“

„Dieses Glück“ einer „neu erfundenen Tauch Machine“!

Georg Christoph Lichtenberg, Johann Gottwerth Müller, der deutsche Tauchpionier Jürgen C. Weiss und seine Itzehoeer Unterwasseraktionen im holsteinischen Flusse Stör 1785-1792

Von
Alexander Ritter (Itzehoe)

1. Vorbemerkung

Im Jahre 1744 berichtet *Johann Heinrich Zedlers Grosses vollständiges Universal Lexicon Aller Wissenschaften und Künste* über die Funktion und technischen Hilfsmittel des Tauchens. Ein „Taucher“, so heisst es, „ist ein Schwimmer, der abgerichtet ist, lange unter dem Wasser zu bleiben, und auf der See dazu gebraucht wird, daß er das mit den Schiffen versunkene Gut suche und aus der Tiefe des Meeres wieder herausbringe. Es gehört dazu theils eine natürliche Beschaffenheit, [...] theils theils werden äusserliche Hülfsmittel gebraucht [...], gewisse Kappen oder Mäntel, worein der Kopf oder gantze Leib verhüllet wird, da durch eine lange Röhre die Luft von oben hinein dringen kann. Zugleichen ein Gehäuß, worinnen sie sich verbergen können, Lateinisch *Campana Urinatoria*, Deutsch **Glocke** genennet.“¹

Zedler informiert über die pragmatische Begründung für das grundsätzliche Interesse daran, es Menschen zu ermöglichen, sich für län-

¹ *Johann Heinrich Zedlers Grosses vollständiges Universal Lexicon Aller Wissenschaften und Künste* [...]. Halle/Leipzig: Johann Heinrich Zedler, 1731-1754. Darin die folgenden Stichworte: „Campana Urinatoria“ [Taucherglocke], Bd. 5 (1733), Sp. 447-451; „Luft“, Bd. 18, Sp. 1029-1039 (1738); „Luft=Pumpe“, Bd. 18, Sp. 1046-1048; „Taucher“, Bd. 42 (1744), Sp. 224. – Literatur zur Geschichte der Tauchtechnik: Johann Georg Krünitz: *Oekonomische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats= Stadt= Haus= u. Landwirtschaft, in alphabetischer Ordnung*. 242 Bände. Berlin: J. Pauli, 1773-1858 (Stichwort: „Tauchermaschine, Taucherglocke, Taucher= oder Tauchapparat“); Gabriel Christoph Benjamin Busch: *Versuch eines Handbuchs der Erfindungen in alphabetischer Ordnung*. 8 Bde. Eisenach: Wittekindt, 1790-1798 (Stichwort: „Taucher, Taucherglocke, Taucherkappe, Taucherkleid“, Bd. 12, S. 32-38); Michael Jung: *Edition Tauchgeschichte und Unterwasserforschung*. Bd. 1. Merzig-Weiler: Kriesbach-Jung, 1998ff.; ders.: *Das Handbuch zur Tauchgeschichte*. Stuttgart: Nagelschmid, 1999; ders.: *Die Entwicklung der Tauchtechnik in Deutschland bis zum 20. Jahrhundert*. Merzig-Weiler: Kriesbach-Jung, 2000; Michael Jung: *Die frühen deutschen Erfinder*. In: *Divemaster* 4 (2002), Nr. 40, S. 57-60; Norbert Gierschner: *Meine illustrierte Tauchgeschichte und Bibliografie der Tauchgeschichte*. Bd. 1: Zeittafeln und Bilder; Bd. 2: Systematical and Alphabetical Bibliography. Bd. 3: Episoden und Berichte. Berlin: Tauch-Info-Büro und Verlag, 2007-2010.

gere Zeit unter Wasser aufzuhalten. Weil das aber ohne eine effiziente Luftversorgung nicht möglich ist, weist er im zweiten Teil des zitierten Lexikoneintrags auf den Entwicklungsstand der technischen Hilfsmittel hin. Zu diesen zählen zwei Konstruktionen: die Taucherglocke und der Tauchanzug mit Luftversorgung durch ein Saugrohratemgerät. Obwohl der Erkenntnisfortschritt in der Physik, Mechanik und Medizin zum Fragenkomplex Luft, Vakuum, Luftpumpe und Atmung Lösungen anbietet, ist es erst in Ansätzen gelungen, für das zeitlich unbegrenzte Atmen eines untergetauchten Menschen die Zuluft und Abluft ohne bzw. mit Blasebalg oder Luftpumpe und regenerierendem Atemgerät zu regeln.

Gegenstand der folgenden Ausführungen ist die frühe und wahrscheinlich erste nachweisbare deutsche Konstruktion eines mit Atemluft versorgten ganzteiligen Tauchanzugs und dessen erfolgreichen Einsatzes 1785 im Fluss Stör. Der Erfinder und Anwender ist der Fabrikant Jürgen Christoph Weiss, wohnhaft in Itzehoe, in den Herzogtümern Schleswig und Holstein im Gesamtstaat des Königreichs Dänemark. Seine Konstruktion, in der Forschung bislang nicht berücksichtigt, ist nicht nur ein technisch fortschrittlicher Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der Tauchausrüstung. Sie ist ebenfalls ein Beleg für den Erfindergeist eines handwerklich-technisch informierten wie versierten, pragmatisch denkenden, weltoffenen Bürgers in der Provinz. Und das Gespräch über seine Erfindung demonstriert, wie technologische Neuerungen von den wirtschaftspolitisch Verantwortlichen registriert, vom Diskurs unter den aufgeklärten Gelehrten akzeptiert und somit Teil des internationalen Gedankenaustauschs werden können.

Die Authentizität der Nachrichten zum Tauchgerät, zum erfolgreichen Tauchgang und den regierungsamtlichen Verhandlungen über einen Taucheinsatz stützen eine Reihe von Originaldokumenten und die Seriosität ihrer Verfasser. Bei den Dokumenten handelt es sich zum einen um diejenigen, die im Kreis- und Stadtarchiv Itzehoe verwahrt werden. Die Archivalien umfassen elf Schriftstücke: ein Bericht von Weiss als Konstrukteur und Anwender (1792), zwei Zeugengutachten Itzehoer Bürger (1785), fünf Schreiben aus dem Briefwechsel zwischen Weiss, den Kopenhagener Behörden und der Itzehoer Verwaltung (1785/1792), vier Schreiben zwischen dem dänischen Generalpostamt, dem Magistrat und dem Postmeister von Korsör (1792; Staatsarchiv Kopenhagen/Generalpostamt).² Diese Unterlagen ergän-

² Professor Dr. Dieter Lohmeier (Kiel) verdanke ich die Durchsicht der einschlägigen Akten im Staatsarchiv Kopenhagen, die Übermittlung einiger Dokumente und die folgende Übersicht der Akteninhalte. Die Dokumente zum Transport über den Großen Belt informieren ausführlich über die Schiffsuntergänge (Generalpostdirektionen. Danske sekretariat. Sager vedr. transporten over Storebælt 1777-1798). Zum Unglück von 1792 sind die folgenden Unterlagen vorhanden: Abschrift der Zeugenbefragung durch

zen drei Briefe aus der Korrespondenz zwischen dem Itzehoer Schriftsteller Johann Gottwerth Müller und dem Göttinger Physiker Georg Christoph Lichtenberg.³

2. Stand der Tauchtechnik am Ende des 18. Jahrhundert

Liest man die Texte von Jürgen Weiss und die weiteren Dokumente, dann stellt sich die Frage, auf welchem Erkenntnis- und Entwicklungsstand von Tauchtechnik der Itzehoer aufbaut und wie er zu den einschlägigen Informationen gelangt ist. Um seine Leistung verstehen zu können, ist es zur Orientierung erforderlich, die maßgeblichen Bedingungen der Tauchtechnik und tauchgeschichtlichen Entwicklung zu berücksichtigen.

Die Konstruktion von technisch zuverlässigen Tauchgeräten seit dem 17. Jahrhundert hängt unmittelbar zusammen mit dem Erkenntnisinteresse und den wissenschaftlichen Einsichten in den Zusammenhang vom Gasen, Luftdruck und Atmung, von Materialkunde und Verarbeitungsprozessen. Dabei folgen die Entwürfe von Tauchgeräten vorrangig der Absicht, Hilfsmittel zu entwickeln, die bei Bergungsarbeiten gesunkener Schiffe einsetzbar sind.

den Magistrat von Korsör am 29. März 1792 (A); Abschrift einer Befragung sachkundiger Schiffer durch den Stadtvogt und den Stadtschreiber von Nyborg auf Wunsch des Generalpostamtes am 7. Mai 1792 (D); Abschrift einer Befragung sachkundiger Schiffer durch den Magistrat von Korsör auf Wunsch des Generalpostamtes am 9. Mai 1792 (C); undatierte Aufstellung über die Münzen und Banknoten im Wert von fast 25.000 Reichstalern, enthalten in der Postlade; ein ungezeichnetes und nicht datiertes Blatt mit Informationen über Weiss' Angebot und die Annahme des Generalpostamtes (in G nicht auffindbar); Abschrift der Befragung von zwei Männern, die die Postlade gefunden und geborgen haben, durch den Magistrat von Korsör am 25. Juli 1792; Entscheidungsvorlage des Generalpostamtes vom 4. Juli 1792: Bericht über das gesunkene Eisboot, über die Aktivitäten des Generalpostamtes (Hinweis auf die Zeugenbefragungen A-D), über Weiss' Angebot, die Stellungnahme der Stadt Itzehoe und die Wiederholung des Angebots durch Weiss, verbunden mit dem Hinweis, das sich Fragen anschließen, deren Beantwortung dem König zustünden, darunter die Erwägung, ob Weiss die 100 Reichstaler für seine Tauchausrüstung erhalten solle. – Von den eingehenden Schreiben sind Zusammenfassungen vorhanden: Generalpostdirektionen. Danske sekretariat. Posttraktprotokol 1791-1793 (Arkiv 465, Nr. 341): Bericht des Postmeisters Dam in Korsör über das Unglück (Nr. 114, 26. März 1792); Postmeister Bruuns sendet das Protokoll der Zeugenvernehmung (Nr. 118, 29. März 1792); Bericht des Postsekretärs Munk über die Zeugenvernehmung in Korsör (Nr. 119, 29. März 1792); Bericht desselben über seinen Besuch in Sprogø (Nr. 120, 30. März 1792); Bericht des Postmeisters Dam in Korsör über Maßnahmen zur Sicherung der Postlade usw. (Nr. 130, 3. April 1792); Postmeister Dam in Korsör meldet den Fund der Postlade (Extrakt der Resolution „Vel.“; Nr. 213, 24. Juni 1792); Postmeister Dam in Korsör meldet die Bergung der Postlade (Extrakt der Antwort „Særdeles vel“; Nr. 221, 25. Juni 1792).

³ Georg Christoph Lichtenberg. *Briefwechsel*. Hrsg. v. Ulrich Joost und Albrecht Schöne. München 1983ff. [Sigle: Bw].

Die Nachrichten dazu, mehr oder minder vollständig, detailliert und sachlich zuverlässig verbreitet, transportiert zu Weiss' Zeit eine allgemein zugängliche Berichterstattung über Tauchtechnik und spektakuläre Tauchgänge. Einzelheiten der technologischen Neuerungen und ihren Anwendung lassen sich in Periodikameldungen, gedruckten Erfinderberichten, Lexikoneinträgen und in der Fachliteratur nachlesen.

Seit den frühen Berichten aus der Antike u. a. von Aristoteles über eine Taucherkappe und Archimedes' Erkenntnisse zum Auftrieb im Wasser (archimedisches Prinzip) gehört die Vorstellung, vom festen Erdboden aus den Luft- und Meeresraum erschließen zu können, zu den Interessen der Menschen. Bereits beim Apnoetauchen, dem Tauchen ohne Hilfsmittel, geht es um die grundsätzlichen Probleme des submarinen Aufenthaltes: die Aufenthaltsdauer auszudehnen und die Funktionen des menschlichen Körper zu erhalten.

Die Probleme von dauerhafter Luftversorgung und verlässlichem Körperschutz durch wasserdichtes, wärmeisolierendes und druckfestes Material begleiten die Entwicklung der Tauchhilfen, die anfänglich dem Konzept der Taucherglocke, dann zusätzlich dem des Taucheranzuges folgt. Bei der Taucherglocke handelt es sich um eine glockenähnliche Konstruktion aus Holz oder Metall, in der ein oder mehrere Personen für submarine Tätigkeiten an einem Seil ins Wasser gelassen werden und sich so lange aufhalten können, wie Atemluft vorhanden ist. Mit der Entwicklung des Taucheranzuges, zuerst aus Leder mit Metallversteifungen gefertigt, gelingt es bedingt, die abgetauchte Person gegen Druck und Kälte zu schützen. Entscheidender Fortschritt aber ist es, den Taucher vom Aufenthalt im Innenraum der Taucherglocke unabhängig gemacht zu haben. Die weitere Entwicklung der Atemluftversorgung vom Saugrohr über Blasebalg oder Luftpumpe und regenerierendes Atemgerät ist eng verbunden mit der Erfindung des Taucherhelms.

Um einschätzen zu können, wie die Äußerungen von Weiss und Lichtenberg zur Tauchgeschichte zu bewerten und welche Vorbilder für den Itzehoeer möglicherweise von Einfluss gewesen sind, ist es erforderlich, diejenigen Konstrukteure, Anwender und Berichterstatter im Überblick zu erwähnen, die die Entwicklung und Verbreitung von tauchgeschichtlichen Informationen seit dem 17. Jahrhundert maßgeblich befördert haben:

Otto von Guericke (1602-1686), deutscher Naturwissenschaftler, gewinnt wichtige Einsichten in die Eigenschaften von Luft wie luftleeren Raum (Vakuum) und erfindet die Kolbenluftpumpe.

Caspar Schott (1608-1666), deutscher Mathematiker, stellt in seiner Schrift *Technica curiosa* (1664) eine Taucherglocke vor.

Robert Boyle (1627-1691), englischer Physiker, verbessert die Erkenntnisse zum Verhältnis von Druck und Volumen von Gasen, die

Konstruktion der Luftpumpe und beschreibt 1691 eine Taucherglocke mit Luftversorgung über zusätzliche Luftfässer.

Johann Conrad Glaser (?) publiziert mit seiner Dissertation *De campana urinaria* (1677), orientiert an den Erkenntnissen von Robert Boyle, die erste tauchmedizinische Abhandlung, die sich mit der körperlichen Belastung des Menschen in einer Taucherglocke beschäftigt.

George Sinclair (Sinclar) (?-1696), schottischer Mathematiker und Ingenieur, beschreibt 1669 in *Ars nova et magna gracitatis et levitatis* die Taucherglocke, die 1665 bei der schottischen Insel Mull eingesetzt worden ist, um Kanonen u.a. von den 1588 versunkenen 64 Schiffen der spanischen Armada zu bergen.

Johann Christoph Sturm (1635-1703), deutscher Theologe, Mathematiker und Physiker, empfiehlt für eine Verlängerung des submarinen Aufenthalts die kontinuierliche Versorgung der Taucherglocke mit Frischluft durch Fässer oder Flaschen.

Denis Papin (1647- ca. 1712), schlägt um 1689 vor, die Frischluftversorgung mit Hilfe von Blasebälgen oder Luftpumpen zu sichern.

Edmund Halley (1656-1742), englischer Astronom und Mathematiker, verbessert 1690 die Taucherglocke (Vorführung in der Themse). Die Luftversorgung erfolgt über eine zweite, die Luft transportierende Glocke, während die verbrauchte Luft über ein Ventil abgelassen wird. Er nutzt das Tageslicht durch eine oben in den Taucheranzug eingesetzte Linse. Halley konstruiert auch eine Taucherkappe (Helm) aus Blei mit Glasfenster, die der Taucher außerhalb der Glocke trägt und mit der er über ein Atmungsrohr verbunden ist.

John Lethbridge (1675-1759), britischer Kaufmann, konstruiert 1715 eine hölzerne Tauchtonne (2 m langes Holzfass; *diving machine*), die Arme und Beine freilässt, deren Luftversorgung über einen Blasebalg erfolgt und die angeblich mehrfach erfolgreich eingesetzt worden ist.

Christian Caspar Hoppenstedt (?), deutscher Mediziner und Mathematiker aus Celle, gilt als Erfinder des ersten von einer Taucherglocke unabhängigen Taucheranzugs, den er in einer Publikation von 1717 beschreibt und darin auf die Möglichkeit des Ein- und Ausatmens hinweist.⁴ Einen dokumentierten Nachweis der tatsächlichen Herstellung des Tauchanzuges und dessen erfolgreichen Einsatzes allerdings gibt es nicht. Interessant ist sein Hinweis, dass er durch einen Zeitungsbericht über die erfolgreichen Tauchversuche eines gewissen *Andreas Becker* vor dem britischen König George I. in der Themse zu seinen Überlegungen angeregt worden sei.

⁴ Kurtze / Beschreibung und Anzeige / Des neu inventirten / Täucher=Kleides / Oder / Wasser=Machine / Welche erfunden und verfertigt / Von / CHRISTIAN. CASPAR. HOPPENSTEDT. Med.D. & Math.Cult. Gedruckt im Jahr Christi 1777.

Drucke
Beschreibung und Anzeige
 Des neu inventirten
Täucher=Meides
 Oder
Wasser = M A C H I N E
 Welche erfunden und verfertigt
 Von
CHRISTIAN. CASPAR. HOPPENSTEDT
 Med. D. & Math. Cult.

Bedruckt im Jahr Christi 1717.

Titelblatt der Publikation von 1717, mit der Christian Caspar Hoppenstedt aus Celle seine Konstruktion eines von der Taucherglocke unabhängigen Taucheranzugs beschreibt und öffentlich macht.

Mårten Triewald (1691-1747), schwedischer Händler und Techniker, gründet 1729 eine Taucherfirma, die die von ihm konstruierte offene Taucherglocke aus verzinnem Kupferblech verwendet (*Konsten att lefwa under watn* [...]. Stockholm 1741 / „Die Kunst unter Wasser zu leben“).

Stephen Hales (1677-1761), englischer Botaniker stellt 1726 den „ersten Atemapparat mit Kreislaufatmung und Regeneration der Atemluft“⁵ vor, von Jan Ingenhousz (1730-1799), einem holländischen Physiker, 1779, von Jean-François Pilâtre de Rozier (1757-1785), einem französischen Physiker und Luftfahrtpionier, 1783 und von Robert Menzies 1790 verbessert.

Charles Spalding (?-1783), schottischer Kaufmann, experimentiert mit einer Druckluftpumpe, die die Taucherglocke mit Atemluft versorgt. 1783 geht die „Count Belgioso“ (auch: „Belgioso Imperial“), ein Liverpool East Indiaman-Schiff, mit einer wertvollen Ladung von Blei und Silbermünzen auf der Fahrt von Liverpool nach China vor der irischen Küste bei der Kish Bank unter, einer flachen Sandbank vor dem Hafen von Dublin. Da Spalding an der Ladung maßgeblich beteiligt ist, versucht er diese durch Tauchaktionen zu bergen. Nach drei erfolgreichen Tauchgängen ertrinkt er am 3. Juni 1783 samt seinem Helfer.

John Smaeton (1724-1792), englischer Wasserbauingenieur, entwickelt 1788 die moderne rechteckige gusseiserne Tauchglocke, in der der Taucher über eine Druckluftpumpe dauerhaft mit Atemluft versorgt wird.

Johann Beckmann (1739-1811), Göttinger Philosoph und Ökonom, der die Wissenschaft von der Technologie begründet hat und wichtiger Beiträger für das *Lexikon der Erfindungen* ist.⁶

Die Frage nach den für Weiss möglicherweise verfügbaren Informationen lässt sich annähernd beantworten, wenn man die aufgelisteten Namen mit denjenigen vergleicht, die dem Physiker Lichtenberg bekannt sind, dem Freund von Johann Gottwerth Müller und Korrespondenz- wie Geschäftspartner von Weiss, und die dieser in seinen Vorlesungen anspricht. Sieht man sich daraufhin die einschlägigen Kapitel in seinen *Vorlesungen zur Naturlehre* an,⁷ dann ist der „Siebte Abschnitt“ aufschlussreich. Der darin enthaltene Abschnitt „Von der Luft“ behandelt in den Paragraphen 202 bis 216 die „Elasticität und Schwere der Luft“ und „Die Luftpumpe“. Von besonderem Interesse ist § 203, denn hier stellt der Verfasser Informationen unter dem Titel „Von der Einrichtung der **Täucherlocke** (campana urinatoria)“ zusammen. Er spricht über den Luftverbrauch des Menschen nach Ro-

⁵ Zum regenerierenden Atemapparat vgl. Jung: *Tauchgeschichte* (Anm. 1), S. 153-156; hier S. 155.

⁶ *Lexikon der Erfindungen*. 5 Bde. Leipzig und Göttingen, 1780-1805.

⁷ Georg Christoph Lichtenberg: *Vorlesungen zur Naturlehre*. Lichtenbergs annotiertes Handexemplar der vierten Aufl. von Johann Christian Polykarp Erxleben: „Anfangsgründe der Naturlehre“. Hrsg. von der Akademie der Wissenschaften zu Göttingen. Georg Christoph Lichtenberg: *Gesammelte Schriften*. Bd. 1. Nachdruck der Ausgabe 1787. Göttingen: Wallstein, 2005. Darin: Siebenter Abschnitt. „Von der Luft“, S. 232-243; § 203-234, S. 234: „Von der Einrichtung der Täucherlocke (campana urinatoria)“.

bert Menzies' Berechnungen und erläutert stichwortartig Edmund Halleys sowie Mårten Triewalds Konstruktionen einer Taucherglocke und verweist auf die Berichterstattung darüber durch den Göttinger Philosophen und Ökonomen Johann Beckmann.

Diese Hinweise ergänzen diejenigen Informationen, die in Lichtenbergs *Notizen und Materialien zur Experimentalphysik* zusammengestellt sind.⁸ Darin wird auf seine *Vorlesungen zur Naturlehre* verwiesen, die er vom 7. Juli bis zum 5. August 1785 gehalten hat. Für den 7. Juli heisst es dort: „Von der Taucher Glocke. Beckmann καταφευγες^[9] / Noch von den Fäßern was die herabgelassen werden. / Triewalds verbesserte Glocke / Der Mann in England der sich vieles verdient **Spalding**.“¹⁰ Bemerkenswert sind die Wiederholung der Namen von Triewald und Spalding, die beide mit ihren Taucherglockenkonstruktionen und spektakulären Einsätzen eine breite öffentliche Resonanz gefunden haben. Dass Lichtenberg zusätzlich den Universitätskollegen Johann Beckmann aufführt, beweist in der Tat, des Physikers Kenntnisse in diesem Teilgebiet seines Faches sind begrenzt, was er auch einräumt: er könne seine „Belesenheit in diesem Fach nicht rühmen“, weil er „nach Bequemlichkeit“ vorgehe, denn er „erfahre oft spät was entdeckt ist [...]“.¹¹

3. Jürgen Weiss, Johann Gottwerth Müller und Georg Christoph Lichtenberg

Dass es auch im Zusammenhang mit den Tauchexperimenten von Jürgen Weiss zu einer Beziehung zwischen den drei Herren kommt, ist eine Folge von Johann Gottwerth Müllers Vermittlung. Müller ist wie Weiss Bürger von Itzehoe, einer ländlichen holsteinischen Kleinstadt nördlich von Hamburg. Als Schriftsteller und Besitzer einer großen Bibliothek bezieht er wahrscheinlich seinen Stärkeklebstoff von dem Amidon-Fabrikanten Weiss.¹²

⁸ Georg Christoph Lichtenberg: *Vorlesungen zur Naturlehre. Notizen und Materialien zur Experimentalphysik*. Teil I. Göttingen: Wallstein, 2007, S. 378: „Der Mann in England der sich vieles verdiente“ [Fußnote: 4]; S. 679: [Fußnote 5] Erwähnt werden u. a.: Johann Beckmann, Edmund Halley, Robert Menzies, Mårten Triewald.

⁹ *kat-aphentes*, gr., abgeleitet vom Verb *kat-aph-iāmi*, hinabgleiten lassen. Vorliegende Form: Partizip = habend hinabgleiten lassen.

¹⁰ Lichtenberg: *Vorlesungen / Notizen* (Anm. 7), S. 679: [Fußnote 5] „Kästner (Anfangsgründe 2,1, 1792, 174) notierte: „Im historischen *Porte feuille* Sept. 1783; 338. S. wird ein Taucher Carl Spalding erwähnt. Er war aus Edinburg, verbesserte die Taucherglocke, und kam unter ihr um, 2. Juni 1783; bey Dublin.“

¹¹ Georg Christoph Lichtenberg an Johann Gottwerth Müller vom Müller 17. Dezember 1785 (s. Dokumentation).

¹² Müllers Bibliothek: *Verzeichniß der von dem Herrn Dr. Ph. Joh. Gottw. Müller in Itzehoe hinterlassenen Bibliothek, welche, über 12,000 Bände stark, und viele Seltenheiten aus allen Fächern des Wissens, besonders aber aus der Deutschen, der Klassi-*

Dessen Produkt hat er vermutlich an seinen Freund, den Göttinger Physiker Lichtenberg, weiter empfohlen, denn dieser gehört gleichfalls zu seinen Kunden.



Blick von der Stör auf rückwärtige Grundstücke an der Wallstraße. Auch wenn das Foto von 1931 stammt, so sind doch die Wohn- und Uferverhältnisse an der Störschleife denen von 1785 ähnlich geblieben. (Kreis- und Stadtarchiv Itzehoe)

Wenden wir uns zunächst jedoch dem Konstrukteur des Tauchanzugs zu. Über Jürgen Weiss gibt es nur wenige Informationen. Er soll aus dem süddeutschen Raum als Gastwirt zugezogen sein und seitdem die Produktion von Stärke (Amidon) betreiben, ein Pulver gewonnen aus vermahlenem Weizen, das als Kleister vor allem zum Verkleben von Papier beispielsweise bei Bindearbeiten und Reparaturen von Büchern verwendet wird. Für 1768/69 und 1770 sind die Bürger Jürgen Weiss und Peter Lucas als königlich konzessionierte und vom Zoll befreite Betreiber von „Ahmdam (Stärke)fabriquen“ in Itzehoe

schen und der Französischen Litteratur, wie aus der Litterar-Geschichte, enthaltend, den 31. August 1829 und folg. Tage in der Wohnung des Verstorbenen, der Bekstraße zu Itzehoe, öffentlich versteigert werden soll. Itzehoe: P. S. Schönfeldt, 1829. – Alexander Ritter: *Der freie und gelehrte Schriftsteller Johann Gottwerth Müller und seine enzyklopädische Privatbibliothek*. In: *Kulturen des Wissens im 18. Jahrhundert*. Hrsg. von Ulrich Johannes Schneider. Berlin: de Gruyter, 2008. S. 221-228.

nachgewiesen.¹³ Das Bürgerbuch der Stadt Itzehoe (1867) vermerkt: „Jürgen Weiß ein Fabriquer“. Und das *Catastrum* der Stadt Itzehoe registriert ihn als offenbar wohlhabenden Mitbürger mit Hausbesitz in der Wallstraße 4 [?] (1773-1786), der Reichenstraße 43 (1791-1814) und dem Sandberg 41 u. 43 (1800-1806).¹⁴

Dass sich Weiss mit dem ihm von seiner Ausbildung wie beruflichen Tätigkeit her fremden und technisch komplexen Gegenstand der Tauchtechnik in dem Provinznest Itzehoe beschäftigt, kennzeichnet ihn als intellektuell aufgeschlossenen und handwerklich geschickten Bürger. Diese Eigenschaften bestätigt der Bürgermeister auf die zweimalige Rückfrage der dänischen Behörden 1785 und 1792 nach der Seriosität des Erfinders. Der „Supplicant Jürgen Weiss“ habe zwar „in seiner Jugend“ das gelernt, „was einem Jüngling in unteren Schulen gelehrt wird“. Trotzdem sei er „ein Mann von guten Begriffen“, also von wachem Verstand, so dass man ihm „eine solche“ Tauchaktion „zuzutrauen wäre“, denn er sei „inzwischen [...] gar kein einfältiger Kopf“ mehr, sondern „ein Mann, der für Projecte ist.“¹⁵

Geht man von diesen Umständen aus, dann lässt sich folgern, dass es für einen technisch interessierten Laien wie Jürgen Weiss ausreichend Informationsmöglichkeiten gegeben hat, auch durch die Hilfe seines Freundes Müller. Über Zeitungsberichte hat er wohl davon erfahren,¹⁶ dass es international an einem Tauchgerät mangle, mit dem man längere Zeit submarine Reparaturen und Bergungsaktionen ungefährdet durchführen könne. Er selbst weist auf den tragisch verlaufenen Taucheinsatz von „H Profeßor Spalding“ und seine „Wasser Glocke“ im Jahre 1783 hin.¹⁷ Und sein Intimus Müller berichtet dem Freund Lichtenberg 1785, es seien „die vielen Versuche den

¹³ H[ans] Schröder: *Johann Gottwerth Müller*, [...]. Itzehoe: C. F. Claussen, 1843, S. 82f. ; *Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein*. Bd. 1. *Von der Frühgeschichte bis 1814*. Itzehoe: Stadt Itzehoe, 1988, S. 98. Das Gewerbe scheint in Itzehoe Tradition zu haben, denn für 1774 wird der Umzug eines Stärkefabrikanten nach Altona erwähnt. Vgl.: Nicolai Haase: *Das Aufkommen des gewerblichen Großbetriebes in Schleswig-Holstein (bis zum Jahre 1845)*. Kiel 1925 (*Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins*; 11), S. 281 (Dokumente im Staatsarchiv Kopenhagen).

¹⁴ Die Angaben sind mit Vorbehalt zu sehen. Für den hier angesprochenen Zusammenhang ist das Haus an der Wallstraße von Bedeutung, weil es im Zeitraum der Tauchexperimente in seinem Besitz ist und auf einem Grundstück steht, das rückwärtig bis an die Stör reicht. (Abb.: Stadtplan von Itzehoe)

¹⁵ Der Rat der Stadt Itzehoe an das dänische Generalpostamt vom 7. Mai 1792 (s. Dokumentation).

¹⁶ Zu den in Itzehoe gelesenen Zeitungen gehören der *Altonaer Mercur* (gegr. 1694), die *Glückstädter Fortuna* (gegr. 1740) und der *Hamburgische Correspondent* (gegr. 1731).

¹⁷ Jürgen Weiss an Christian VII. König von Dänemark vom 17. Mai 1785 (s. Dokumentation).

Royal George zu retten,“ die „ihm [Weiss] zu seiner Invention¹⁸ die Veranlassung gegeben“ haben.¹⁹

Die zweite Person, der im Zusammenhang mit dem Tauchexperiment eine erhebliche Bedeutung zukommt, ist Johann Gottwerth Müller (1743-1828), bürgerlicher Medizinersohn aus Hamburg.²⁰ Der zu dieser Zeit erfolgreiche freie Schriftsteller personifiziert den universal gelehrten Aufklärer, der an die Bildung als Mittel der bürgerlichen Emanzipation glaubt und damit sein unbedingtes Vertrauen auf den technischen und gesellschaftlichen Fortschritt innerhalb eines aufgeklärten Absolutismus verbindet. Über viele Jahre des Hochschulstudiums, vor allem der Medizin,²¹ hat er ein waches Interesse an den Zusammenhängen vom menschlichen Körper, seinem Nervensystem und den physikalischen Eigenschaften von den Phänomen in der Natur entwickelt. Beleg seines kontinuierlichen Interesses am gesellschaftlichen Fortschritt ist seine Privatbibliothek, die mit mehr als 13.300 Bänden aus sämtlichen Bereichen des zeitgenössischen Wissens eine der größten des norddeutschen Raumes ist. Der darin enthaltene umfangreiche Bestand an Zeitungen zeigt, dass er ein gründlicher Zeitungsleser ist.²²

Da in dieser handwerklich-agrarisch geprägten Kleinstadt mit ihren rd. 3.600 Einwohnern die Honoratioren untereinander kennen, sind beide, der ambitionierte Stärkelieferant Weiss und der intellektuelle Müller, miteinander bekannt. Es kann davon ausgegangen werden, dass Weiss von Müller mit Informationen zur Geschichte des Tauchens und mit Publikationen bzw. Hinweisen auf Fachliteratur versorgt worden ist. Eine entsprechende Kontrolle der Titeltzusammenstellung

¹⁸ lat., Erfindung.

¹⁹ Das Linienschiff erster Klasse HSM *Royal George* (Baujahr 1756) ist mit 2000 Tonnen Verdrängung und 100 Kanonen das größte Kriegsschiff der Zeit und sinkt vor Portsmouth bei Reparaturarbeiten am 29. August 1782. Sämtliche Bergungsversuche von Kanonen und Wrackteilen scheitern bis 1832.

²⁰ Alexander Ritter: *Johann Gottwerth Müller (gen. Müller von Itzehoe, 1743-1828). Bibliographie der Werke, Korrespondenz und Forschungsliteratur (Stand 2004)*. In: *Lichtenberg-Jahrbuch* 2004, S. 221-237; Schröder: *Müller* (Anm. 13); Alexander Ritter: *Bürger in der Gelehrtenrepublik: Johann Gottwerth Müller (gen. von Itzehoe), Levin Christian Sander, Ernst Christian Trapp und die deutsche Spätaufklärung*. In: *Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein*. Bd. 2. *Von 1814 bis zur Gegenwart*. Itzehoe: Stadt Itzehoe, 1991, S. 239-249.

²¹ Alexander Ritter: *Medizinale Fachliteratur in der Aufklärer-Bibliothek des 18. Jahrhunderts. Zum Buchbestand des medizinisch gelehrten ‚freien Schriftstellers‘ Johann Gottwerth Müller (1743-1828)*. In: *Medizin, Gesellschaft und Geschichte* (MedGG) 23 (2004). Stuttgart 2005, S. 69-104. Auch in: goethezeitportal.de

²² Versteigerungskatalog (Anm. 12): In der Abteilung „XIII. Zeitschriften“ werden 63 Periodikapositionen verzeichnet mit 307 Einzelausgaben (Nr. 8215-8522), darunter: *Berlinische Monatsschrift*, *Berlinisches Magazin*, *Bremisches Magazin/Neues Bremisches Magazin*, *Britisches Museum*, *Göttingisches Magazin*, *Hamburgische Adress=Comptoir Nachrichten*, *Hamburgisches Magazin*.

im Versteigerungskatalog seiner Bibliothek von 1829, die den Bestand zum Zeitpunkt seines Todes dokumentiert, bestätigt die Annahme. Müller hat die Publikationen von drei für die Zeit maßgeblichen Autoren erworben: Johann Beckmann, Johann Christian Polykarp Erxleben und Georg Christoph Lichtenberg.²³ Wie eng diese Beziehung gewesen sein muss, zeigt sich daran, dass Weiss, auf größtmögliche Geheimhaltung seiner Erfindung bedacht, wahrscheinlich nur Müller ins Vertrauen gezogen hat, wie den Dokumenten zu entnehmen ist. Dies bestätigen die detaillierten Berichte Müllers an Lichtenberg sowie sein Hinweis, er habe das Atmungssystem selbst erfolgreich ausprobiert.

Die dritte Persönlichkeit ist der Göttinger Physiker Georg Christoph Lichtenberg (1742-1799), ebenso wie Müller der *res publica litteraria*, der sog. Gelehrtenrepublik zuzurechnen und den Prinzipien einer pragmatischen Aufklärung verpflichtet.²⁴ Beide verbindet eine herzliche Freundschaft, und sie stehen von 1783 an, als Müller den Göttinger in der Universitätsstadt im königlich-britisch regierten Kurfürstentum Hannover besucht, bis zu dessen Tod 1799 in Briefkontakt.²⁵ Wie Müller stammt Lichtenberg aus gebildetem Elternhaus, einem Milieu arrivierter Bürgerlichkeit und intellektueller Aufgeklärtheit. Von 1767 an beginnt er seine über dreißigjährige Karriere als Hochschullehrer für Mathematik, dann für Physik und Mechanik. Der erfolgreiche Experimentalphysiker und Hochschullehrer, Verlagslektor und Publizist beschäftigt sich vor allem mit der Elektrizität, dem Vakuum, der Optik und Mechanik, immer in Verbindung mit der Frage nach deren alltagspraktischer Tauglichkeit.

Beide, der medizinisch gebildete Schriftsteller und der Physiker, verfolgen interessiert den Zusammenhang von Körperlichkeit und Nervensystem. In diesen Kontext gehören auch die aktuellen Überlegungen, inwieweit sich der Mensch mit Hilfskonstruktionen längere

²³ J. Paul Marperger: *Curieuse Nachricht von Erfindungen und Erfindern der Wissenschaften, Künste und Handwercken* [...]. Hamburg: Schiller, 1707 (Katalog Nr. 1546a); Johann Beckmann: *Anleitung zur Technologie, oder Kenntniss der Handwerke, Fabriken und Manufacturen* [...]. Göttingen: Vandenhoeck, 1777 (Katalog: Nr. 883 a+b); ders.: *Beiträge zur Geschichte der Erfindungen*. Teil 1. Leipzig: Kummer, 1780 (Katalog Nr. 8796); Johann Christian Polykarp Erxleben: *Physikalische Bibliothek*. Bd. 1-4. Göttingen: Dieterich, 1775-79; *Anfangsgründe der Naturlehre*. Entworfen Johann Christian Polykarp Erxleben [...]. 4. Aufl. Mit Zusätzen von G. C. Lichtenberg. Göttingen: Dieterich, 1787 (Katalog: Nr. 1129).

²⁴ Wolfgang Promies: *Georg Christoph Lichtenberg in Selbstzeugnissen und Bilddokumenten*. Reinbek: Rowohlt, 1964 (*rowohlts bildmonographien*; 90); Gert Sautermeister: *Georg Christoph Lichtenberg*. München: Beck, 1993. (*Beck'sche Reihe Autoren*; 630)

²⁵ Alexander Ritter: „[...] ich rede von Ihnen, und träume von Ihnen [...] guter Mann, warmer Freund und – deutscher Fielding“. Über eine Freundschaft in der Gelehrtenrepublik: Johann Gottwerth Müller (Itzehoe) und Georg Christoph Lichtenberg (Göttingen). In: *Lichtenberg-Jahrbuch* 2010. S. 81-100.

Zeit unter Wasser aufhalten und – gekleidet in einen Anzug aus flexiblem Material – arbeiten könne. Weil Müller die Lichtenberg'schen Versuche mit Luft, Vakuum und Komprimierung und er dessen Interesse an deren Anwendung auf Tauchvorgänge geläufig sind,²⁶ wird die tauchgeschichtlich bemerkenswerte Aktion von Jürgen Weiss zwischen beiden zum Dialoggegenstand.

4. Taucheranzug, Tauchaktionen und deren Dokumentation

Eine Rekonstruktion von Weiss' Tauchanzug und seiner Tauchgänge kann nur in Teilen durchgeführt werden. Der große zeitliche Abstand von fast 225 Jahren und die vom Erfinder aus guten Gründen betriebene Geheimhaltung sind mit verantwortlich dafür, dass Zeichnungen bislang nicht entdeckt werden konnten.

Wenden wir uns seiner Intention, dem Gegenstand und dessen Anwendung zu. Der wohlhabende und erfolgreiche Stärkeproduzent scheint selbstbewusst genug zu sein, seinen Unternehmertegeist und seine Geschäftstüchtigkeit, handwerklichen Fähigkeiten und Aufgeschlossenheit für Neues so positiv einzuschätzen, dass er sich offenkundig intensiv mit Ereignissen beschäftigt, die weitere geschäftliche Erfolge versprechen. In dieser Zeit der pragmatischen Spätaufklärung ist es kein wissenschaftliches Interesse, das ihn angetrieben hat, sich mit dem physikalisch-technisch komplexen Gebiet des Tauchens im grundsätzlichen zu beschäftigen oder Erkenntnisse über den Zustand von Gewässerböden, Strömungsverhältnissen, Unterwasserflora und -fauna zu gewinnen. Es geht ihm darum, ein Hilfsmittel für den längeren Unterwasseraufenthalt des Menschen zu konstruieren, die Entwicklung der Tauchtechnik durch ein fortschrittliches System der Atemluftversorgung zu verbessern, bei Schiffsuntergängen wie der Beseitigung von Hindernissen in Flussläufen helfen zu können und gleichzeitig eine solche Erfindung möglicherweise profitabel zu vermarkten.

²⁶ *Bibliotheca Lichtenbergiana. Katalog der Bibliothek Georg Christoph Lichtenbergs*. Hrsg. von Hans Ludwig Gumbert. Wiesbaden: Otto Harrassowitz, 1982. (*Beiträge zum Buch- und Bibliothekswesen*; 19). – Nicht aufgeführt: Christian Benjamin Busch, Mårten Triewald, Charles Spalding, Edmund Halley, Robert Menzies, John Lethbridge; enthalten: Johann Beckmann: *Grundriß zu Vorlesungen über die Naturlehre*. Göttingen 1779; ders.: *Kleine Schriften physikalischen Inhalts*. Bd. 1. Stuttgart, 1789; ders.: *Anleitung zur Technologie, oder zur Kenntnis der Handwerke, Fabriken und Manufacturen* [...]. 4. verb. und verm. Ausgabe. Göttingen, 1796; ders.: *Beyträge zur Geschichte der Erfindungen*. Band 1-3 und 4, 1. -3. Stück. Leipzig, 1782-97; Benjamin Martin: *Philosophia britannica oder fasslicher Lehrbegriff der Newtonschen Weltweisheit*. Aus dem Englischen. Leipzig, 1778. 3 Bde.

Weiss arbeitet seit 1782 an dem Plan für sein Tauchgerät,²⁷ so dass er am 17. Mai 1785 dem dänischen König Christian VII, Vorsitzender des „Økonomi- og Kommercekollegiet“ (Wirtschaftsministerium), mitteilen kann, er habe eine „Luft=Maschine“²⁸ mit „einem ziemlichen Grade der Vollkommenheit“ entwickelt, „mit welcher man sich beliebige Zeit ohne Gefahr wegen Mangel an frischer Luft eine ansehnliche Strecke tief auf dem Grunde des Wassers herablassen und daselbst viele willkürliche Arbeit verrichten könne.“

Der Itzehoeer hat diejenigen Probleme erkannt, die zu bewältigen sind, wenn man sich längere Zeit unter Wasser aufhalten möchte. Es geht vor allem um die abzusichernde Atmung, um den Schutz vor Wasserdruck und Kälte, um Signalaustausch über eine Kontrollleine und die Atemröhren, um Beweglichkeit sowie um die Kalkulierung von Wassertiefe und Wasserdruck, Strömungsgrad und Sichtweite. Sein Problembewusstsein und Wissen um die zumeist gescheiterten Aktionen mit Taucherglocken steuern seine Definition eines Tauchanzuges und dessen Konstruktion. Von diesen Voraussetzungen her muss ein solcher so beschaffen sein, dass er als komfortable Umhüllung der ganzen Person Dichtigkeit und Flexibilität des durch Metall versteiften Ledermaterials garantiert, ebenso Wärmeisolierung und kontinuierliche Versorgung mit Frischluft und Entsorgung der verbrauchten Luft.

Aus den Dokumenten lassen sich eine Reihe von Hinweisen zu einer ungefähren Vorstellung des Tauchanzugs zusammenfügen. Weiss scheint eine wasserdichte Ganzkörperbekleidung aus Leder in Verbindung mit kupfernen oder eisernen Blechen angefertigt zu haben. Um den Wasserdruck abzufangen, der auf den überlebensnotwendigen, ebenfalls aus Leder gefertigten Luftröhren von rd. 10 Fuß Länge (rd. 2,90 m) mit einer lichten Weite von 5 bis 6 Linien (1,3 cm bis 1,5 cm) lastet und die vorgesehene Durchlässigkeit gefährdet, sind diese durch Drähte stabilisiert. Weiss versteht, dass es einen Zusammenhang von Röhrendurchmesser, Röhrenlänge, Wasserdruck und Kraftaufwand bei der Atmung gibt. Folgerichtig plant er für den Einsatz in größeren Wassertiefen eine Erweiterung des lichten Durchmessers auf 1,5 bis 2 Zoll (bis 5,8 cm). Dadurch, dass er zwei Luftzuleitungen für sein Saugrohratemgerät verwendet, vermag er unverbrauchte Zuluft von verbrauchter Abluft zu trennen, was eine Ventileinrichtung mit zwei Klappen reguliert. Für den Kontakt zur Wasseroberfläche sorgt eine Leine, die den Taucher mit dem begleitenden Boot verbindet. Zu-

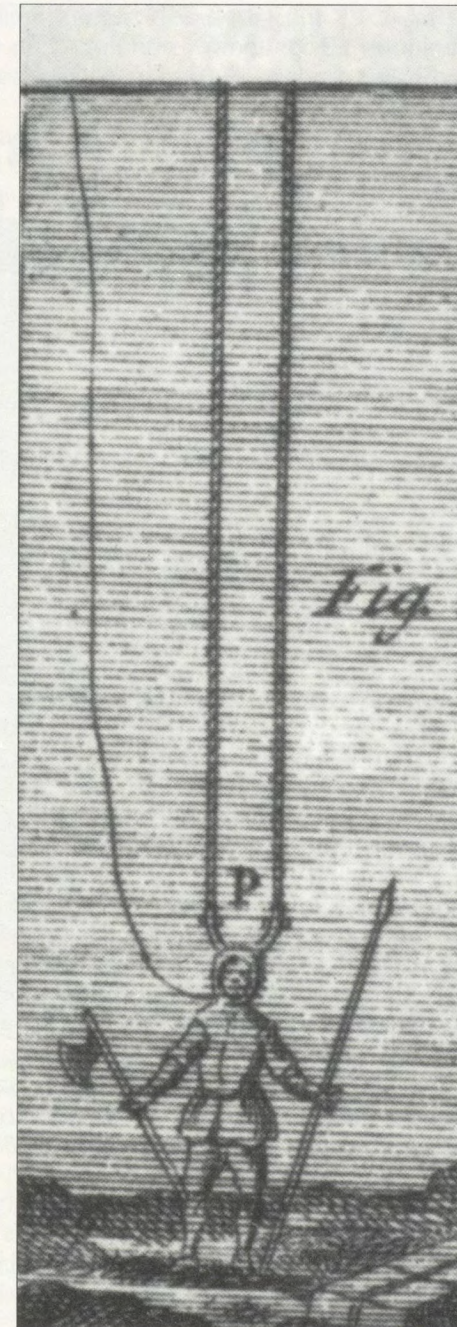
²⁷ Müller teilt Lichtenberg mit, Anlass für die Entwicklung der Tauchausrüstung sei der Untergang des Linienschiffes HSM *Royal George* am 29 August 1782 (Anm. 19; s. Dokumentation: Johann Gottwerth Müller an Georg Christoph Lichtenberg vom 5. Dezember 1785).

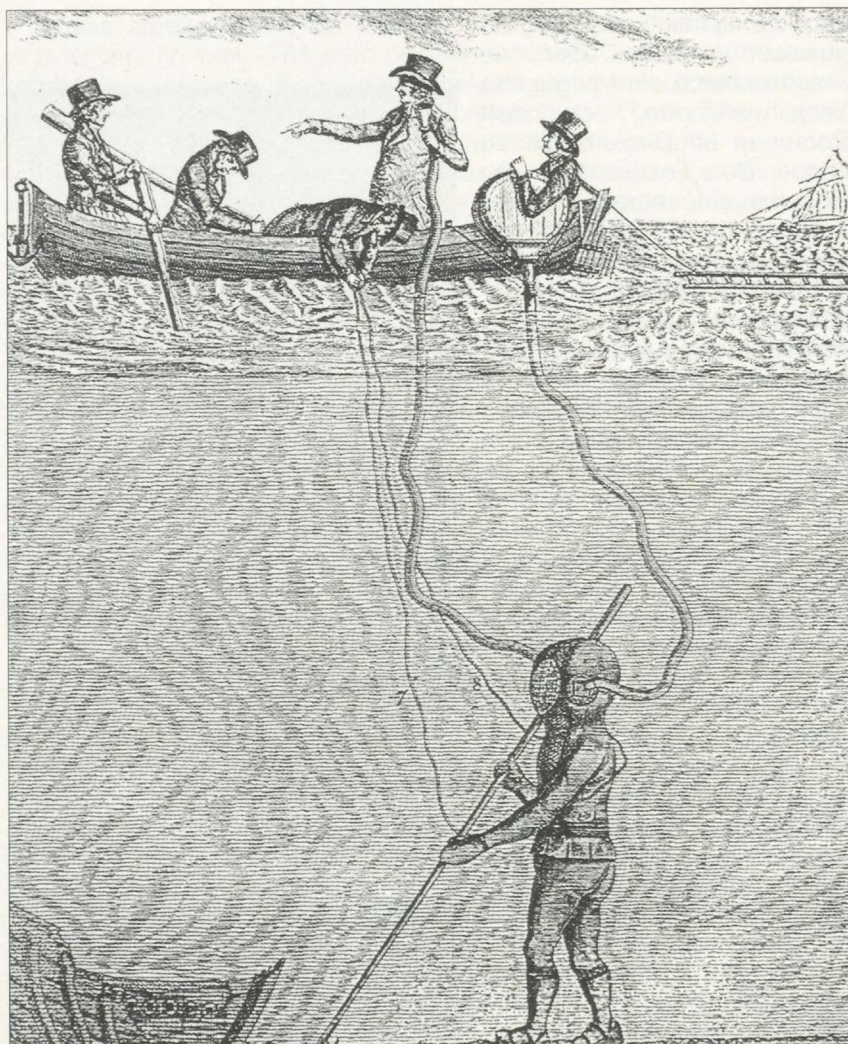
²⁸ Die Bezeichnung meint die ventilsteuerte Saugrohereinrichtung für die Atemluftversorgung und Atemluftentsorgung.

sätzlich scheint es möglich gewesen zu sein, über den Abluftschlauch eine begrenzte Sprechverbindung zu den Personen im Begleitschiff zu halten. Den Texten lässt sich weiterhin entnehmen, dass der Taucher durch Gewichte am Gewässerboden gehalten wird und somit nicht ohne Unterstützung wieder aufsteigen kann. Um eine Verbesserung der Luftversorgung zu erreichen, schlägt er als Modifikation vor, die Luft über einen Blasebalg zuzuführen, den eine Begleitpersonen im Boot betätigt. Es geht also um einen Ganzkörperanzug mit zwei Öffnungen im Kopfteil, eine für das Glasfenster und eine weitere für das Mundstück in T-Form, wobei in die Abzweigung das Ventil eingearbeitet ist.

Jürgen Weiss bietet seinen in der Stör erfolgreich eingesetzten Taucheranzug für die Bergung von Gütern aus zwei Schiffswracks an.

Der von Weiss entwickelte Tauchanzug ist vermutlich demjenigen vergleichbar, den man Andreas Becker zuschreibt und der wohl auch demjenigen ähnelt, den Hoppenstedt entwickelt hat. (Zeitgenössische Zeichnung)





Zeitgenössische Darstellung des Taucheinsatzes von Peter Kreeft aus Barth im Jahre 1800, dessen Organisation im Prinzip dem von Weiss ähnelt. (Die Taucher-Maschine des Herrn P. Kreeft in Barth. Von einem Augenzeugen und einem Freunde des Nützlichen. Leipzig, 1805; Stadtarchiv Stralsund)

Bei dem ersten Fall handelt es sich um den tragischen, darum besonders sensationellen Untergang des größten britischen Kriegsschiffes, des Linienschiffes erster Klasse HSM *Royal George* in der Fahrinne zum Hafen Portsmouth, dem Hauptankerplatz der britischen Kriegsmarine.

In Folge von Reparaturarbeiten kentert das Schiff am 29. August 1782 durch eine unsachgemäß durchgeführte Krängung. Es ertrinken von den 820 Besatzungsmidgliedern und rd. 400 Besuchern 900 Personen.²⁹

Die seit dem Untergang u. a. von dem Schiffsmakler William Tracey durchgeführten Tauch- und Hebeversuche, um die wertvollen Kanonen zu bergen und das Wrack aus der Fahrinne zu entfernen, bleiben bis 1832 erfolglos. Weiss erfährt, wahrscheinlich über Zeitungs-meldungen, von den vergeblichen Aktionen. Daraufhin wendet er sich als dänischer Untertan im Frühjahr 1785, zum zweiten Mal darauf am 4. April desselben Jahres, an die Botschaft des Königreiches in London und unterbreitet dem Königlich Dänischen Sekretär und Charge d'Affair Gottlob F. E. Schönborn den Vorschlag, sich mit seinem Tauchanzug an den Bergungsversuchen beteiligen zu wollen.³⁰ Er erhält keinerlei Antwort, obschon man trotz zahlloser Vorschläge eine Lösung des Problems nicht sieht. Die ersten Bergungsaktionen gelingen erst ab 1832.³¹

Die zweite Gelegenheit für Weiss, seinen Tauchanzug und seine Erfahrungen zu offerieren, ergibt sich 1792.³² Die Postverbindung zwischen den Häfen Nyborg (Fünen) und Korsør (Seeland), betrieben unter Verantwortung des dänischen Generalpostamtes, erfolgt durch wenig geeignete Schiffe und mangelhaft ausgebildetes Personal über die Zwischenstation der Insel Sprogø im Großen Belt. Der erste Unfall geschieht am 30. März 1784. Eine Postsendung ist auf dem Wege von Kopenhagen über Korsør, Nyborg nach Assens. Durch die Kollision mit einer Eisscholle sinkt das Schiff. Es gibt nur einen Überlebenden. Mit dem Schiff geht der Postkasten unter, der einen erheblichen Geldbetrag enthält: 14.578 Rtlr. in Scheinen, 400 Rtlr. in Münzgeld. Weil sämtliche Tauchversuche scheitern, stellt die Admiralität die Arbeiten ein und gibt das Schiff verloren. Weiss wird vermutlich von dem Untergang erfahren habe, kann aber seine Hilfe noch nicht anbieten, weil er erst ein Jahr später gelungene Tauchversuche nachweisen kann.

Das ändert sich bei dem nächsten Schiffsuntergang in dänischen Gewässern.³³ Auf derselben Route, wiederum bei der Insel Sprogø, sinkt am 25. März 1792 erneut ein Postschiff, obwohl es als eisgängiges Boot konstruiert ist.³⁴ Der Postsack wird umgehend geborgen. Der

²⁹ Anm. 19.

³⁰ Keine Korrespondenz überliefert.

³¹ Bergung von Kanonen und Demontage des Schiffswracks 1832 bis 1845 durch John und Charles Deane.

³² Fritz Olsen: *Postvæsenet i Danmark 1711-1808*. Kopenhagen, 1903. S. 285-293.

³³ Vgl. die Informationen unter Anm. 2.

³⁴ Das Schiffsunglück ist in den Akten des Dänischen Generalpostamtes dokumentiert: die ausgehenden Briefe (Generalpostdirektion. Danske sekretariat. Korrespondan-ceprotokol) und die eingehenden Briefe (Generalpostdirektionen. Danske sekretariat.

Postkasten mit seinem Inhalt im Wert von 25.000 Rtlr. geht unter. Nach Rückfrage des Generalpostamtes bei der Admiralität teilt diese mit, man verfüge über keine geeigneten Taucher mit entsprechender Ausrüstung für die Bergungsmaßnahmen. Weil dem Generalpostamt die Kostenvoranschläge der Admiralität für die Herstellung einer Tauchausrüstung zu hoch sind, kommt man am 21. April 1792 auf das Angebot von Jürgen Weiss vom 17. Mai 1785 zurück und zieht über seine Professionalität Erkundigungen ein. Da aber in der Zwischenzeit ein gewisser Peter Kruse mit Sohn, gesandt vom Postmeister in Korsør, die Postkiste hat bergen können, kommt es zu keinem Einsatz des Itzehoers. 1792 bricht die bislang bekannte Überlieferung zu Jürgen Weiss und seiner Erfindung ab.

Die Chronologie von Entwicklung und Anwendung des Tauchgerätes kann folgendermaßen skizziert werden:

1. Nach 1782: Beginn von Planung und Konstruktion bei kontinuierlicher Geheimhaltung aus Angst vor Ideendiebstahl.
2. 1785: erfolgreiche Experimente zur Überprüfung der Luftzirkulation „mit der Laterne“, die an seine „etwas 6 Fuß^[35] lange[n] Röhmaschine“ (Wassertiefe: rd. 1,75 m) angeschlossen ist.
3. 1785: mehrere Tauchversuche „in einem hinter meinem damaligen Hause^[36] befindlichen 12 Fuß^[37] tiefen Wasser-Behältniß“ (rd. 3,48 m) und Behebung von Mängeln.
4. 1785: erfolgreiche Tauchversuche im Gezeitenbereich der Stör bei Niedrigwasser von „ohngefähr 8 Fuß“ (2,32 m) unter dem Hochwasserstand im Bereich der Delftorbrücke der Stör, d.h. im fließenden Wasser.^[38]
5. 1785: „die Haupt Probe und zwar bey hohem Wasser“ unter den Bedingungen eines „viel stärkeren Druck[s] des 8 Fuß tieferen Wassers“ vor Publikum; auf Grund des höheren Wasserdrucks Probleme mit der Versteifung der Konstruktion. – Weil sich Leine und Röhren an einem Pfahl verhaken, wird das Experiment, einen Pfahl abzusägen, aus Sicherheitsgründen nicht abgeschlossen, bestätigt aber auf Grund der körperlich guten Kondition die Möglichkeit, über längere Zeit submarine Tätigkeiten auszuführen.

Postekstraktprotokol). Auf der normalen Postroute zwischen Korsør und Nyborg verunglückt das Eisboot und sinkt. Zwei Passagiere und zwei Besatzungsmitglieder ertrinken. Unterlagen über Weiss' Angebot sind nicht enthalten, vermutlich deswegen, weil es in die Verantwortung des Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Sekretariats des Generalpostamtes fällt. Vorhanden ist lediglich die Kopie eines Briefes an den Magistrat der Stadt Itzehoe vom 21. April 1792 (vgl. Dokumentation).

³⁵ 6 Fuß: 1,74 m.

³⁶ Kreis- und Stadtarchiv Itzehoe: Wallstr. 4 (1773-1786).

³⁷ Längenmaß (Herzogtümer, Hamburg, Lübeck, Dänemark): im holsteinischen Raum rd. 0,29 m: 12 Fuß: 3,48 m.

³⁸ Tidenhub (Gezeiteneinfluss) für das Jahr 1937 (Wasser- und Schiffsamt Hamburg): Tnw 434, Thw 650, Thb 216, PNP (Pegelnulppunkt) 500.

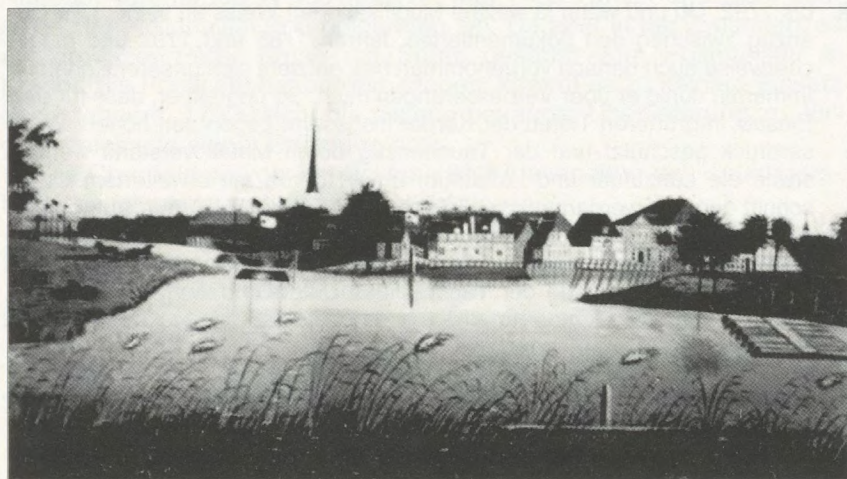
6. 1785: Auf den von ihm zweimal angebotene Taucheinsatz bei der Bergung von Gütern aus dem Schiffswrack der HMS *Royal George* (Untergang: 1782) erhält Weiss keine Antwort.
7. 1792: Der von ihm angebotene Taucheinsatz zur Bergung des Postkastens aus einem dänischen Postschiff (Untergang: 1792) wird von der Administration in Kopenhagen in Erwägung gezogen, aber nicht realisiert, weil zwischenzeitlich die Bergung anderweitig erfolgt ist.
8. bis 1792: Ob und wenn ja welche Modifikationen Weiss an seinem Tauchanzug zwischen den dokumentierten Jahren 1785 und 1792 und möglicherweise auch danach vorgenommen hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Immerhin denkt er über Verbesserungen nach. So begreift er, dass für den Einsatz in größeren Tiefen der Körper insgesamt gegen den höheren Wasserdruck geschützt und der Tauchanzug durch Metall verstärkt werden sowie die Luftzufuhr und Luftabfuhr über Röhren mit erweitertem Querschnitt geregelt werden müsse. Ferner empfiehlt er für längere Aufenthalte die Verwendung eines Blasebalgs sowie den versuchsweisen Einsatz von Tieren, bevor Menschen in größere Tiefen abtauchen. Und er denkt über ein Verfahren nach, wie der Taucher das Unter- und Auftauchen eigenständig handhaben könne.



Plan der Itzehoer Neustadt (1848). Die Pfeile markieren diejenigen Uferstellen der Stör, von wo aus Weiss seine Tauchversuche durchgeführt hat.

Für eine historisch glaubwürdige Authentizität sowohl von der Existenz des Taucheranzugs als auch der Tauchunternehmungen garantieren die folgenden Dokumente: die Berichte von Jürgen Weiss zu Konstruktion und Tauchexperimenten, die Reaktionen der dänischen Behörden („Økonomi- og Kommercekollegiet“, „Generalpostamtet“) und lokalen Behörden in Itzehoe, die Aussagen des Augenzeugen

Johann Gottwerth Müller und zweier Itzehoer Bürger. Hinzu kommt die Stellungnahme des Physikers Georg Christoph Lichtenberg, der vor allem die Konstruktion der ventilgesteuerten doppelten Atmungsrohren als neuartig lobt. Insgesamt bescheinigen sämtliche Zeugen, das es sich tatsächlich innerhalb der Tauchgeschichte und ihren Lösungen um eine bemerkenswerte Konstruktion handelt.



Ansicht von Itzehoe und der Stör mit Delftorbrücke (ca. 1820; Kreis- und Stadtarchiv Itzehoe)

Versucht man die Erfindung von Weiss im Hinblick auf den Stand der für ihn zeitgenössischen tauchtechnischen Entwicklung einzuschätzen, kann man zu folgender Beurteilung gelangen. Weiss steht innerhalb der Konstruktionsgeschichte von Taucheranzug, Saugrohratmung und Druckluftversorgung zwischen dem Franzosen Fréminets und seinem Taucheranzug mit Drucklufthelm (1771) und Pilâtre de Rozier und seinem Taucheranzug mit Atmung über ein schwimmendes Saugrohr (1783).

Schaut man auf die Entwicklung im deutschen Sprachraum, dann sind die Namen von Christian Caspar Hoppenstedt (?), Karl Heinrich Klingert (1760-1828) und Peter Kreeft ([?]-nach 1805) zu nennen. Hoppenstedt entwirft und beschreibt den individuellen Tauchanzug 1717 fast siebenzig Jahre früher als Weiss. Ein erfolgreicher Einsatz aber ist nicht nachgewiesen. Neun Jahre nach Weiss' Tauchaktionen führt der Breslauer Klingert 1797 in der Oder zum ersten Mal einen funktionstüchtigen Helmtauchaapparat mit zwei Schläuchen zur Luftversorgung vor.

Den gefahrlosen Unterwasseraufenthalt garantieren der Lederanzug mit Metallringen für die Stabilität und Dichte sowie ein Helm mit

eingesetztem Glasfenster.³⁹ Drei Jahre später demonstriert der Kaufmann, Reeder und Kapitän Kreeft zwischen dem 18. und 23. Juli 1800 in der Hafenstadt Barth (Ostsee) vor dem schwedischen König Gustav IV. Adolf in Stralsund seinen funktionstüchtigen Helmtaucheranzug.⁴⁰

Der Helm, aus Eisenstangen gebogen und mit Leder bedeckt, besitzt eine Glasscheibe und ist an einen Blasebalg für die Luftversorgung über zwei Schläuche angeschlossen.⁴¹

Die Frage, wer international und national als erster einen funktionsfähigen und in der Praxis bewährte Tauchausrüstung entwickelt hat, lässt sich nicht verbindlich beantworten, weil davon auszugehen ist, dass die Überlieferung lückenhaft und unzuverlässig ist. Ob Kreeft möglicherweise die Konstruktion von Weiss gekannt und seine Überlegungen an denen des Itzehoers orientiert hat, ist nicht belegbar. Für Jürgen Weiss aus Itzehoe im dänischen Schleswig-Holstein lässt sich aber schlussfolgern, dass er mit seiner Konstruktion und dem erfolgreichen Tauchgang von 1785 wahrscheinlich als erster Deutscher einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Taucheranzuges und der geregelten Luftversorgung geleistet hat.

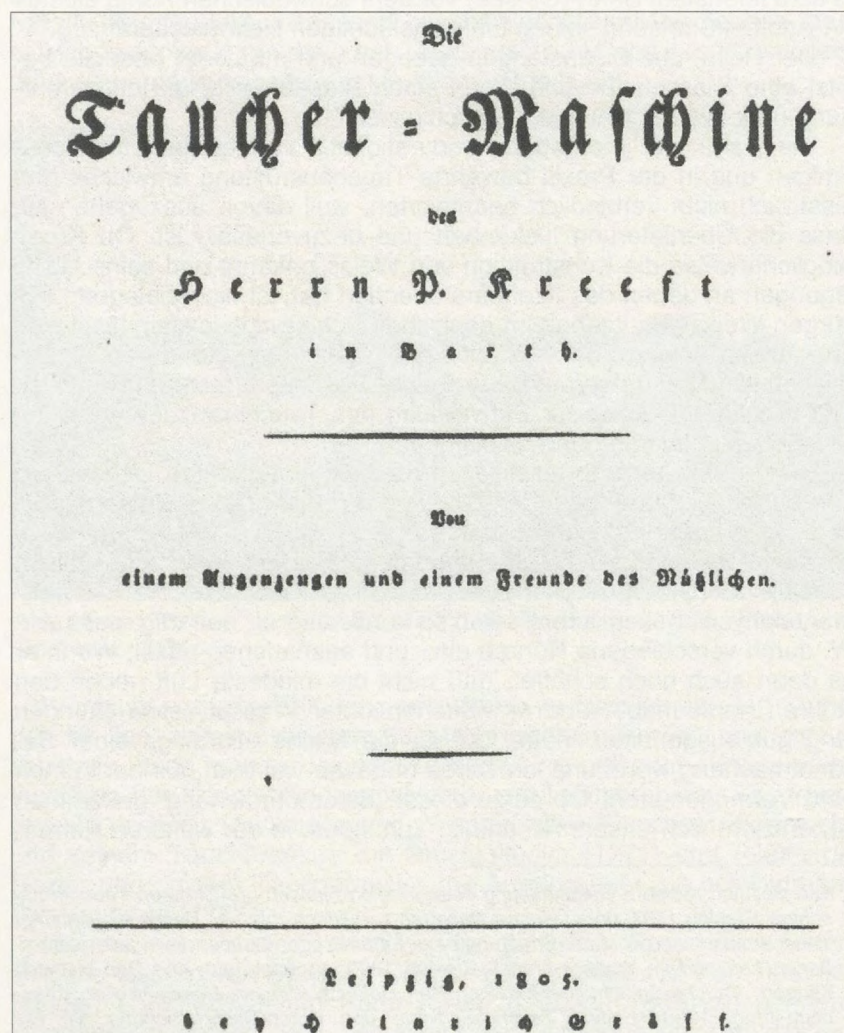
Diese Einschätzung teilen auch die beiden Gelehrten Lichtenberg und Müller. Letzterer bitte den Göttinger Freund, Weiss' Erfindung bei seinen Kollegen und Freunden in den europäischen Zentren der Wissenschaften, London und St. Petersburg, bekannt zu machen. Dem scheint Lichtenberg im Prinzip zuzustimmen, bleibt aber als Experimentalphysiker skeptisch. Es sei, so konzidiert er, neuartig, dass „Hr. W. durch verschiedene Röhren ein- und aushauchen“ lässt. Wenn er es dann auch noch schaffe, „daß nicht die mindeste Luft neben den Röhren herzufringe“ und er weiterhin unter Wasser „etwa Stunden lang gut ausgehalten“ habe, „so ist die Sache allerdings einer Bekanntmachung werth und ich werde dabei so viel thun, als nur in meinem Vermögen steht. Ob es zu dieser „Bekanntmachung“ gekommen ist, entzieht sich unserer Kenntnis. Zumindest in der weiteren Korres-

³⁹ Karl Heinrich Klingert: *Beschreibung einer in allen Flüssen brauchbaren Tauchermaschine*. Breslau 1797; ders.: *Kurzer Nachtrag zur Geschichte und Beschreibung einer Tauchermaschine nebst der Erklärung einer Laterne oder Lampe, die in jeder verdorbenen Luft und im Wasser brennt*. Breslau 1822; Michael Jung und Carl Heinrich Klingert: *Tauchgeschichtekompandium Karl Heinrich Klingert*. Merzig-Weiler: Kriesbach-Jung, 1998 (*Edition Tauchgeschichte und Unterwasserforschung*; 1); *Die Tauchmaschine des Karl Heinrich Klingert*. In: Gierschner: *Tauchgeschichte* (Anm. 1), Bd. III, S. 1797, 1-5.

⁴⁰ *Die Taucher-Maschine des Herrn P. Kreeft in Barth. Von einem Augenzeugen und einem Freunde des Nützlichen*. Leipzig 1805. (Nachdruck: Merzig, 1998); Michael Jung: *Meeresgrundwanderer. Der vergessene Tauchpionier Peter Kreeft aus Barth*. Kückenshagen: Scheunen-Verlag, 1997. (*Kleine Schriftenreihe Regionalgeschichte*; 4)

⁴¹ Gierschner: *Tauchgeschichte* (Anm. 1), Bd. 1, S. 59; Bd., 2, S. 3,1.

pondenz mit Müller und anderen Briefpartnern wird Weiss nicht mehr erwähnt.



Titelblatt der Publikation von 1805, mit der Peter Kreeft aus Barth seine Konstruktion eines Taucheranzugs beschreibt.

5. Zur Edition

Die Dokumentation umfasst zum einen die Transkription derjenigen Originalunterlagen, die sich auf die Berichterstattung des Konstruk-

teurs Jürgen Weiss an den dänischen König, die Korrespondenz zwischen dem Königlich Dänischen „Økonomi- og Kommercekollegiet“, dem Königlich Dänischen „Generalpostamtet“ sowie der Stadt Itzehoe und Augenzeugenberichte beziehen (Quelle: Kreis- und Stadtarchiv Itzehoe. Abtl. 198, Nr. 6 (1-4), Abtl. 266, Nr. 23, 1-3). Dabei handelt es sich überwiegend um zeitgenössische Abschriften für die Aktenablage, durchgeführt von der Itzehoer Stadtverwaltung. Zu Texten, die nicht aus dieser Quelle stammen, geben Fußnoten die entsprechende Herkunft an.

Zum andern bietet sie diejenigen Teile aus der Korrespondenz zwischen dem Itzehoer Schriftsteller Johann Gottwerth Müller und dem Göttinger Physiker Georg Christoph Lichtenberg an, in denen über Weiss, seine Konstruktion des Tauchanzugs und die Anwendungsversuche gesprochen wird.

Die Einrichtung der Texte folgt den Vorlagen. Textteile, die im Original gestrichen worden sind, werden durch eckige Klammern markiert. Einfügungen, die am Textrand stehen werden durch zwei Asterisken [* *] markiert. Nahezu sämtliche Unterstreichungen in den Dokumenten zu Weiss scheinen von den Verfassern oder Kopisten zu stammen.

6. Dokumentation

6.1. Weiss' Texte, Augenzeugenberichte und die Korrespondenz zwischen Kopenhagener und Itzehoer Behörden

*Jürgen Weiss an Christian VII. König von Dänemark
vom 17. Mai 1785*

XXI Abschr. Anf: B.^[42]

An Ihro Königl[iche] Mayst.

Mit erfundung und Verfertigung der Luft=Maschiene^[43] ist man bereits zu einem ziemlichen Grade der Vollkommenheit gelangt. Und obgleich der daraus entspringende Vortheil bis jetzt nicht sehr groß scheint, so ist doch deren Erfinder ansehnlich belohnet worden.

⁴² Aktenzeichen der Itzehoer Stadtverwaltung: Abschrift, Anf(ang?).

⁴³ Joseph Karl Höll (1713-1789), Bergbauingenieur, konstruiert eine Wasserpumpe für den Bergbau, die über ein Kessel- und Ventilsystem mit Hilfe des Luftdrucks, der durch das Auffüllen eines Kessels an der Erdoberfläche erzeugt wird, das unter Tage in einem zweiten Kessel angesammelte Grubenwasser an die Oberfläche drückt. – Nicolaus Poda von Neuhaus: *Berechnung der Luftmaschine, welche in der Niederrheinischen Bergstadt zu Schemnitz bey der Amalia Schacht, vom Herrn Joseph Karl Höll, Oberkunstmeister erfunden, erbauet und im Jahre 1753, den 23. März ist angelassen worden.* Wien 1771.

Aber eine Maschiene zu erfinden vermitteltst welcher man im Stande ist, zu wieder hervorbringung verunglückter Schiffe und deren Ladungen und zur Bequemlichkeit der Perlen Fischerey etc.; ohne viele Gefahr sich auf den Grund des Wassers herabzulassen, daran hat man mit viel weniger Glück bisher gearbeitet. Der berühmte H Professor Spalding^[44] ist mit seiner Wasser Glocke^[45] wohl am weitesten avancirt^[46], hat es aber dennoch nicht sehr weit darin bringen können. Vielleicht möchte es ihm geglückt haben, wenn er nicht zu frühe bey wiederholter Probe, seinen bedauernswürdigen Tod gefunden hätte.^[47]

Zufälliger Weise ist demnach dieses Glück mir vorbehalten, und ich habe die Gnade Ew. Königliche Mayst. alleruntherthänigst anzuzeigen, das es mir gelungen sey eine in zieml hohen Grade vollkommene Maschine ausfindig zu machen, mit welche man sich beliebige Zeit ohne Gefahr wegen Mangel an frischer Luft eine ansehnliche Strecke tief auf dem Grunde des Wassers herab[zu]lassen und daselbst viele willkührliche Arbeit verrichten könne.

Meine Absicht war die erste Probe an dem vor ungefähr 2 Jahren im engl. Hafen gesunkenen Admiral=Schiff the Royal George zu machen^[48] und wandte mich zu dem Ende zu zweyen mahlen schriftl [2] und zwar zum letzten mahle am 4ten Apr. d. J. an den Königl: Dän: Legations Secretair und Charge d Affaire in London H. Schönborn.^[49]

⁴⁴ Charles Spalding (?-1783), schottischer Kaufmann, experimentiert mit der Taucherglocke und verbessert ihre Konstruktion; Spalding ertrinkt am 3. Juni 1783 nach drei erfolgreichen Tauchgängen, bei denen er Teile seiner Ladung aus der vor der irischen Küste bei der *Kish Bank* (Dublin) untergegangenen *Count Belgioso* (*Belgioso Imperial*) auf der Fahrt von Liverpool nach China bergen kann.

⁴⁵ Zeitgenössische Bezeichnungen: Tauchermaschine, Taucherglocke, Täucherglocke, Taucher- oder Tauchapparat; Tauchhilfe, mit der man sich längere Zeit unter Wasser aufhalten und verschiedene Tätigkeiten verrichten kann. Dabei befindet sich der Mensch mit Kopf und Brust unter einer glockenähnlichen Konstruktion (Holz, Kupfer, Blei), die ihm das Atmen ermöglicht. Folgekonstruktionen vergrößern die Glocke, so dass die Benutzer auf Bänken sitzen. Weil es keine Frischluftzufuhr gibt, muss jeder Tauchvorgang nach einer bestimmten Zeit abgebrochen werden. Zur Behebung dieses Nachteils, verbessert Edmund Halley die Konstruktion (Beleuchtung, weitere Taucherglocke für Frischlufttransport).

⁴⁶ *avanzieren*: lat.-frz., in eine höhere Position aufrücken, hier im Sinne von entwickeln.

⁴⁷ Anm. 43.

⁴⁸ Anm. 19.

⁴⁹ Im Archiv der dänischen Gesandtschaft (London) sind keine Briefe aus den Jahren 1784 und 1785 vorhanden. – Gottlob Frederik Ernst Schönborn. Unklare biographische Angaben (Emil Marquard: *Danske Gesandter og Gesandtskabspersonale indtil 1914*. Kopenhagen: Munksgaard i Kommission, 1952): (1) Legationsrat, Legationssekretär (Eingangssämter für den auswärtigen diplomatischen Dienst), 1788 *Chargé d'affaires* (Geschäftsträger, nachrangiger Vertreter des Botschafters im Geschäftsverkehr) (S. 372); (2) Kommerce- und Konsulatssekretär in Algier, 1777 Legationssekretär in London, 1800 Legationsrat.

Weil ich aber von demselben bis dato noch keine Antwort erhalten, und folglich noch keine Aussicht habe mein erstes Probe Stück dabey machen zu können, so habe nicht längere Anstand nehmen können Ew. Königliche Mayst: von dieser meiner Erfindung welche zum allgemeinen besten mit gutem Erfolg anzuwenden ist, allerunterthänigsten Bericht abzustatten, und mich damit zu allerhöchst Dero Gnade alleruntherthänigst zu empfehlen. Itzeh: d 17ten May 1785

J Weiss

An

Das höchstpreisl. Commertz-Collegium

allerunterthänigste Anzeige
von Erfindung einer
Wasser-Maschiene.^[50]

Das dänische Ökonomie- und Kommerz-Kollegium an den Magistrat der Stadt Itzehoe vom 10. August 1785

(XXI Abschr: Anf: B.)

P M^[51]

In der Anlage bittet der Supplikant^[52] Weiss zu Itzehoe, daß auf seine angebliche Erfindung, wodurch man sich, ohne Gefahr Mangel an frischer Luft zu haben, eine Ansehnliche Tiefe ins Wasser herab lassen, und daselbst viel willkührliche Arbeit verrichten kann, Rücksicht genommen werden möge; Er füget dieser Bitte annoch die Anzeige bey,^[53] daß er sich in der Absicht, an den vor ohngefähr 2 Jahren in einem englischen Hafen gesunkenen Admiral=Schiffe, The Royal George,^[54] mit seiner Erfindung die erste Probe zu machen, an den dänischen Charges d'Affaires in London schriftlich gewandt habe, ohne darauf eine Antwort zu erhalten.^[55] Bevor man aber diese Bitte nebst der Anzeige hiesigerseits in nähere Erwägung ziehen kann, will man sich zuvörderst, nebst der Zurücksendung des Gesuchs, zugleich eine gefällige Nachricht, in Hinsicht der Einsichten dieses Mannes und in wie fern sein Vorgeben etwa gegründet seyn mögte, von dem Magistrate hiermit dienstlich ausgebeten haben.

General=Land: Oeconomie und Commerce=Collegium
den 10^{ten} August 1785.

⁵⁰ Missverständlicher Begriff für Weiss' Tauchgerät.

⁵¹ *Pro Memoria*: lat., zum Gedächtnis; Gedenkschrift.

⁵² lat., Bittsteller.

⁵³ Nicht überlieferte Kopie des Schreibens an den dänischen Gesandten in London.

⁵⁴ Anm. 19.

⁵⁵ Anm. 48.

Reventlow.^[56] RSehestedt^[57]
JMunck^[58] Reinhard.^[59] CLawætz^[60]

An den Magistrat in Itzehoe

[?]
/[R?]Schlegel^[61]

*Der Magistrat der Stadt Itzehoe an das dänische Ökonomie- und
Kommerz-Kollegium
vom 26. August 1785*

Pro Memoria

Da von dem Königlich Hochpreysl General Landes Oekonomie und Commerce Collegio das unterm 10ten Aug: an uns erlassenen Re-cript^[62] wegen der von dem hiesigen Bürger Jürgen Weiss angebl er- fundenen Tauch Machine bey uns eingegangen war, so ließen wir denselben vorfordern, da er uns denn versicherte, daß es mit solcher von ihm erfundenen Machine seine ungezweifelte Gewißheit habe. Er offerirte, sich zugleich sein desfälliges Geheimniß einem oder zwey seiner hiesigen Freunde sub fide silentii^[63] zu offenbahnen, und [dieser hat] von ihnen das fällige [Wahrheit] hinlangliche Zeugniße bey uns einzuliefern. Dieses ist denn auch vor einigen Tagen von ihm gesche- hen, [wobey er sich erkläret hat] *und wir [ermangeln] legen beede überlieferte attestata in originali sub A et B.^[64] hiebey an. Zugleich er-klärte sich Jürgen Weiss, daß er* daß er auf Verlangen erbötig sey, auf seine eigne Kosten, von hier nach Copenhagen zureisen, und sein erfundenes Geheimniß einem dazu zu ernennenden Herrn unter dem Siegel der Verschwiegenheit, gleichfalls anzuvertrauen, um die Rich- tigkeit desselben einsehen zu können.

Die beede hiesige Personen, von welchen ihm die attesta ertheilet worden, nemlich der Advocatus^[65] Pflueg,^[66] und der Cantor^[67] bey

⁵⁶ Johann Ludwig Reventlow (1751-1801), Deputierter im „Økonomi- og Kommercekol- legiet“.

⁵⁷ Ove Rammel Sehestedt (1757-1838), Jurist, 1784-1813 Deputierter im „Økonomi- og Kommercekollegiet“, Minister für Handel und Wirtschaft.

⁵⁸ Konnte nicht identifiziert werden.

⁵⁹ Konnte nicht identifiziert werden.

⁶⁰ K(Ch)ristian Otto Lawætz (1745-1800), 1797-1800 Deputierter im „Økonomi- og Kom- mercekollegiet“.

⁶¹ Verwaltungsangestellter, Kopist.

⁶² lat., amtliches Schreiben.

⁶³ lat., unter Zusage der Verschwiegenheit.

⁶⁴ lat., Bescheinigungen im Original unter A und B.

⁶⁵ lat., Rechtsanwalt.

hiesiger Stadt Schule, Wagner, sind beede Männer, an deren Aufrich- tigkeit man im [2] mindesten nicht zweifeln darf, [zu] und [um], ob- gleich der Supplicant Jürgen Weiss hat zwar weder in Ansehung der Naturlehre noch sonst einige weitere Kenntniß [überschrieben: Kennt- niß und Wißenschaft], sondern hat nur dasjenige *in seiner Jugend gelernt hat* [gelehr gelernt], was einem Jüngling in unteren Schulen gelehret wird, so ist er übrigens doch [aber ist er] soviel [uns bekannt] wir glauben, ein Mann von guten Begriffen.

Dieses ist es, was wir dem uns gewordenen Auftrag gemäß, we- gen des *anverlangtermaßen* hiebey wieder zurück erfolgenden Ge- suchs, haben anzeigen können.

Itzehoe d. 26ten Aug. 1785

N.N.^[68]

Bürgermeister u. Rath dieser Stadt.

An / das Königlich höchstpreyßl General Landes= / Oeconomie und Commerce / Collegium, / unterthänigster und gantz gehor- / samer Bericht, / abseiten / Bürgermeister und Rath der / Stadt Itzehoe, Mit beylagen / sub A et B.

Betreffend das von dem hie- / sigen Bürger Jürgen Weiss angebl / er- fundene Geheimniß in Anse- / hung einer Tauch Machine

.XXI Abschr: Anf: B.

[Gutachten]

Copie

Der hiesige Bürger H:^[69] Jürgen Weiss, hat mich mit seiner neu erfun- denen Tauch-Machine in soweit bekannt gemacht, daß ich die Mög- lichkeit derselben einsehe, auch, nach meiner Einsicht glaube, sie werde die bisherige Erfindungen dieser Art weit übertreffen, und ihrem Zweck völlig gemäß seyn; Welches ich auf sein Verlangen hiedurch bezeuge. Itzehoe d 15ten Aug. 1785.

A: C: Wagner, Cantor.

H Jürgen Weiss hat mich mit der Einrichtung seiner Tauch=Machine bekannt gemacht: Soviel ich ohne Proben davon gesehen zu haben und ohne Kunst=Verständiger zu seyn darüber urtheilen kan, so glau- be ich, daß sie wegen der Simplicitat ihrer Einrichtung die bisher be- kannten Arten übertrifft. Eben diese Simplicitat ist zugleich die Ursa- che, daß der Erfinder keine öffentliche [2] Probe damit machen könne, ohne seiner Belohnung vorher gewiß zu seyn, weil jeder Zuschauer

⁶⁶ Nikolaus Friedrich Pflueg, bis 1787 Rechtsanwalt in Itzehoe (Privatbibliothek rd. 900 Titel), Johann Gottwerth Müller freundschaftlich verbunden.

⁶⁷ lat., Organist

⁶⁸ lat., Abk. von *nomen nescio*: „den Namen weiß ich nicht“, Name unbekannt. Bürger- meister ist der kommunalpolitisch wenig bedeutende Jurist Christian Wilhelm Töpfer (1766-1801), der das Amt von 1769 bis 1801 ausübt.

⁶⁹ Abk. für „Herr“.

sogleich von dem ganzen Geheimniße würde unterrichtet seyn. Itzehoe d 19ten Aug 1785.
NFPflueg^[70]

*Das dänische Generalpostamt an den Rat der Stadt Itzehoe
vom 21. April 1792*

XXII Abschr. B. B.7.^[71]

Pro Memoria!

Da sich ein Bürger zu Itzehoe, Namens Jürgen Weiss, dem nach beygebrachten Attest^[72] vor einigen Jahren ein Versuch mit einem Taucherhabit in dem Stöhrfluß gelungen ist,^[73] mit dem Erbieten bey dem Generalpostamt gemeldet hat, daß er einen Versuch machen wolle, ob er die bey Sprogøe in dem großen Belt versunkene Postlade finden und retten könne:^[74] So hat das Generalpostamt die Hrn. Bürgermeister und Rath erstlich um Ihr Bedenken ersuchen wollen, ob diesem Mann wohl zuzutrauen seyn mögte, daß er etwas ausrichten werde, in welchem Fall man ihm vors erste 100 Rthlr^[75] zur Anschaffung des Täucherhabits und anderer nöthigen Geräthschaften, freye Reise auf der ordinären Post^[76], und täglich 1 Rthlr an Diäten^[77] anbieten würde.

Doch will man erstlich das Bedenken der Hern. Bürgermeister und Rath erwarten, das man sich also baldigst ausbittet.

Generalpostamt den 21^{ten} Apr. 1792.

Holmt[f]ried^[78] Paul[is?].^[79] JFRogreefe[?]^[80]

An den Magistrat zu Itzehoe.

/L. zum Hagen^[81]

⁷⁰ Anm. 66.

⁷¹ Auch vorhanden im Staatsarchiv Kopenhagen: Generalpostdirektionen. Slesvigske, holstenske og lauenburgske sekretariat. Korrespondanceprotokol 1792 A, Nr. 388. (Arkiv 465, Nr. 1160).

⁷² Anm. 63.

⁷³ Das genaue Datum ist unbekannt.

⁷⁴ Sprogø: kleine dänische Insel im Store Bælt (Ostsee; Großer Belt) zwischen den Inseln Fyn (Fünen) und Sjælland (Seeland). Ab 1998 durch die Storebælt-Brücke mit beiden Inseln verbunden.

⁷⁵ Reichstaler: Münzeinheit, seit 1571 in den Herzogtümern, Lübeck und Hamburg Zahlungsmittel.

⁷⁶ Im Unterschied zur Extrapost mit höheren Reisetarifen.

⁷⁷ lat., Bezüge, Bezahlung.

⁷⁸ Johan Theodor Holmskjold (1731-1793), Botaniker; 1767 Generalpostdirektor in Kopenhagen.

⁷⁹ Johan Georg Pauli (1736-1798), 1767 bis 1794 Direktor des Generalpostamtes.

⁸⁰ Konnte nicht identifiziert werden.

*Jürgen Weiss' Erfahrungsbericht
vom 30. April 1792*

Abschrift

XXII Abschr. B. B.7.

Praes:^[82] d. 2^{ten} May 1792./.

Wegen der vor einigen Jahren mit meinem Taucher Habit öffentlich gemachten Probe, habe zu mehrerer Erläuterung folgendes noch gehorsamst anzeigen zuwollen.

Nachdem ich vorher zu verschiedenenmalen mit demselben in einem hinter meinem damahligen Hause^[83] befindlichen 12 Fuß^[84] tiefen Wasser-Behältniß verschiedene Versuche gemacht und alle Fehler meiner Meynung nach völlig gehoben hatte, so machte ich auch einen Versuch damit in den Stoer=Strohm^[85] an derselben Stelle wo nachher die große Probe geschahe, jedoch nur bey niedrigen Wasser, des ohngefahr 8 Fuß^[86] weniger tief als bey hohem Wasser ist.^[87]

Dieses gelang mir gut, und nunmehr wollte ich auch die Haupt Probe und zwar bey hohem Wasser machen.

Den so viel stärkeren Druck des 8 Fuß tieferen Wassers, kannte und vermuthete ich nicht. Ich musste daher erfahren, daß dasjenige Eisen Blech an den Beinen meines Habits, welches bey niedrigem Wasser Probe gehalten, bey hohem Wasser vom Druck desselben flach zusammen gepreßt und mir dadurch einige *incommoditet*^[88] verursacht wurde.

⁸¹ Leopold zum Hagen (1730-?), seit 1771 Leiter des deutschen Sekretariats im Generalpostamt, ab 1794 Direktor der dortigen deutschen Abteilung.

⁸² *praesentatum*: lat., vorgestellt; Eingangs- oder Bearbeitungsvermerk.

⁸³ Kreis- und Stadtarchiv Itzehoe: Wallstr. 4 (1773-1786), Reichenstraße 43 (1791-1814)

⁸⁴ Längenmaß (Herzogtümer, Hamburg, Lübeck, Dänemark): im holsteinischen Raum 1 Fuß = rd. 0,29 m, 12 Fuß: 3,48 m.

⁸⁵ Stör, rechter Nebenfluss der Unterelbe im Gezeitenbereich mit einer Länge von 87 km, der durch Itzehoe fließt und bis 1974 (Zuschüttung) der sog. Neustadt ihre Insel gab.

⁸⁶ 8 Fuß: 2,32 m.

⁸⁷ Tidenhub (Gezeiteinfluß): Niedrigwasser (Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg) 1937: Tnw 434 Thw 650 Thb 216 PNP (Pegelnulppunkt) 500.

⁸⁸ lat., Inkommoditäten, Unbequemlichkeiten.

Auf die von dem Königl. Generalpostamt junghin anhero erlassenen Anfrage: ob es dem hiesigen Bürger Jürgen Weiss wohl zuzutrauen seyn möchte, die bey Sprogoe^[93] in dem großen belt versunkene Postlade finden und retten zu können? erwiedern wir hiemit in unterthäniger Antwort, daß wir darüber etwas positives anzuführen nicht im Stande seyn. Wahr ist es zwar, daß gedachter Jürgen Weiss mit seinem Taucher=Habit vor einigen Jahren in der Gegend der hiesigen Delfthors brücke^[94], alwo der Strom sehr stark und das Wasser trübe ist,^[95] quer durch den hiesigen Stoer=Strohm gegangen sey, wie solches auch der auf sein Verlangen ihm ertheilter bericht vermeldet; allein es ist dabey auch nicht zu läugnen, daß er äußerst matt gewesen, wie er an das entgegen gesetzte Ufer der Stoer gekommen. Woher das [gekommen] gerühret, darüber hat er in dem neulich bey uns eingegebenen Pro Memoria [2] welches wir im originale hiebey anschließen, sich erklärt. Auch hat er darin angeführt, daß er in seinem *Täucher*=Habit einen Pfahl in der Stoer habe absegen wollen, wenn man ihn davon nicht abgehalten hätte: ob er aber dieses Absegen würde haben praestiren^[96] können, darüber sind wir nicht im Stande, zu urtheilen.

Überhaupt hat gedachter Jürgen Weiss in seiner Jungend keine solche Erziehung gehabt, daß nach dem damahls erhaltenen Unter-richt eine solche operation, als er jetzt versuchen will, ihm mit Grunde zuzutrauen wäre: Inzwischen ist er zwar gar kein einfältiger Kopf, und ein Mann, der für Projecte ist. In seinem angeschlossenen Pro Memoria führt er [verschiedene] Verbesserungen an, die bey dem von ihm erfundenen Täucherhabit noch anzubringen wären, und es könnte seyn, daß durch Hülfe dieser Verbesserungen ihm sein intendirter Versuch gelänge, zuerst da er doch nun schon Gelegenheit gehabt hat, zu bemercken, [?] woran es [3] bey seinem Täucher Habit bis dato noch gefehlet hat.

Itzehoe. d 13^{ten} May 1792.

N. N.
Bürgermeister und
Rath dieser Stadt.

Itzehoe den 7 May 1792.^[97]

⁹³ Anm. 71.

⁹⁴ Delftor: Über die Delftorbrücke (Stör) gelangt man von der Itzehoer Neustadt auf die Fernstraßenverbindung nach Hamburg. An dieser Stelle folgt die Flussströmung dem geraden Flussverlauf, an der Einmündung der Flussschleife vorbei, die als nahezu stehendes Gewässer die Neustadt umschließt.

⁹⁵ Einmündung der Schleife (Abwässer) und Tidebereich.

⁹⁶ lat., leisten.

⁹⁷ Vermutlich nachträglich gelöscht.

An das Königliche [hochp] hochpreisliche General Post Amt
unterthäniger Bericht
1792^[98]

abseiten Bürgermeister und Rath der Stadt Itzehoe

Mit einer original Anlage.

betreffend die Frage: ob es dem dortigen Bürger / Jürgen Weiss wohl zuzutrauen seyn möchte, / daß er die bey Sprogoe in dem großen belt / versunkene Postlade finden und retten könne? / [?]s.

N^o 53. / 8^{te} Abschrift. Teil A^[99]

*Korrespondenz zwischen dem Dänischen Generalpostamt und
Vertretern von Verwaltung, Justiz wie Post in Korsör 1792*

Herrn Justizrat und Postsekretär Munk vom 27. März 1792^[100]

In Bezug auf den heute aus Korsör eingegangenen Bericht, dass das Eisboot, welches die Postlade mit der hier am letzten Samstag abgegangenen fahrenden Post nach Nyborg bringen sollte, kenterte, wobei die Postlade verloren ging und 2 der Passagiere ausser einem Besatzungsmitglied ertranken, wird Herr Justizrat hiermit beauftragt: Sobald als möglich nach Korsör zu reisen um dort gerichtlich genauestens untersuchen zu lassen, wie es dabei eigentlich zugegangen ist und im Besonderen: Ob nicht beim Transport einige Verstöße gegen die Vorschriften begangen wurden, entweder durch die Nutzung eines untauglichen Fahrzeuges, Kapitäns, Besatzung oder anderes hierzu gehörende, sowohl auch weitere oder anderes hierzu Gehörende, soweit man es weiter hierbei zu beachten nötig finden könnte.

An den Magistrat in Korsör vom 27. März 1792

Da das General Postamt, in Bezug auf den heute aus Korsör [eingegangenen Bericht, dass das Eisboot, welches die Postlade mit der hier am letzten Samstag abgegangenen fahrenden Post nach Nyborg bringen sollte, kenterte, wobei die Postlade verloren ging und 2 der Passagiere außer einem Besatzungsmitglied] ertranken, den Justizrat und Postsekretär Munk beauftragt hat, eine Reise nach Korsör durch-

⁹⁸ In anderer Handschrift vermutlich später angefügt.

⁹⁹ Ergänzung senkrecht zum Text in der Mitte des Dokuments.

¹⁰⁰ Staatsarchiv Kopenhagen: Arkiv 253 – Generalpostdirektionen Danske sekretariat. Korrespondanceprotokol Nr. 253: 1791-1792. Nachweis für die drei folgenden Dokumente: Nr. 120 vom 27. März 1792; Nr.121 von 27. März 1792; Nr. 139 vom 7. April 1792; Nr. 500 vom 11. August 1792. (Originale in dänischer Sprache)

zuführen, um dort gerichtlich genauestens untersuchen zu lassen, wie es dabei eigentlich zugegangen ist, und im Besonderen: Ob nicht beim Transport einige Versäumnisse begangen wurden, So wolle der Magistrat belieben, sobald als möglich, im Beisein des beauftragten Justizrats Munk gesetzliche Vernehmungen durchzuführen über alle bei diesem unglücklichen Geschehnis eingetroffenen Umstände, so daß das weitere Nötige danach wahrgenommen und ins Werk gesetzt werden kann.

An den Postmeister Dam in Korsör vom 7. April 1792

Mit dem durch Herrn Postmeister, nach Bumanns Abreise, durchgeführten Maßnahmen, um abzuwehren, daß Unbefugte versuchen sollten die verlorene Postlade zu heben, oder eine bereits gesetzte Markierung zu verschieben, ist das General Postamt zufrieden und hält sich in Hinsicht auf die Bergung der Postlade ganz an den Herrn Postmeister, da man sicher ist, [daß er] hierzu die besten und möglichst schnellen Anstalten macht. Aber, ob entweder die zur Suche oder, wenn die Stelle gefunden ist, die zur Bergung der Lade vorhandenen Gerätschaften nicht ausreichen, und bessere, die in Korsör nicht zu bekommen sind, denkbare wären, so müßte hierüber berichtet werden, das das Generalpostamt bei dem Königl. Admiralitäts- und Kommissariats-Kollegium anfragen wird, ob man die vorgeschlagenen Geräte dort ausleihen könne.

An den Postmeister Dam in Korsör vom 11. August 1792^[101]

Daß die unter dem 2. August eingesandte Rechnung über Ausgaben bezüglich der Postlade, welche im Großen Belt am 25. März dieses Jahres sank und am 24. Juni wieder gefunden wurde, welches Ausgaben in Bezug auf die Suche nach der Lade, Bewachung, Beschaffung von Geräten, Bergung usw. sich auf insgesamt 378 Reichstaler 8 Schilling belaufen, zur Auszahlung an ihn durch die Dänische Generalpostkasse angewiesen worden sind, das wollte man dem Herrn Postmeister hierdurch bekanntgegeben haben.

6.2. Korrespondenz von Georg Christoph Lichtenberg und Johann Gottwerth Müller

Johann Gottwerth Müller an Georg Christoph Lichtenberg
vom 5. Dezember 1785^[102]

Itzehoe, d 5^{ten} Dec. 85.

¹⁰¹ Anm. 2.

¹⁰² Bw Bd. 3 (Anm. 2), S. 135-138.

Ich setze voraus, daß mein theuerster Lichtenberg noch lebt, und nicht nach Italien gereiset ist;^[103] und in dieser Voraussetzung elaboriere^[104] ich gegenwärtige Epistel^[105]. Zwar habe ich in unendlich langer Zeit nicht das mindeste Lebenszeichen an Ihnen bemerkt,^[106] nicht einmal einen Gruß oder so was – (denn das Götting Taschenbuch^[107] das mir Herr Dieterich^[108] geschickt hat, beweiset nichts, sintemal wir Autoren oftmals nach unserem Tode noch, in Operibus posthumis^[109] spuken gehen;) aber ich nehme meinen guten Glauben an Ihr Leben gerade daher, daß ich durchaus nichts von Ihnen hörte. Denn was Sie auch sonst inkognito thun könnten, so sollen Sie es doch wohl bleiben lassen inkognito zu sterben.

Wenn ich Ihnen so selten schreibe, so hat das seinen guten Grund. Sie wissen ja, daß ich der bescheidenste junge Mensch bin der je gedacht werden kann, und daß mich die Nachbarschaft der Boien, der Vosse, der Stollberger und der übrigen Pfefferkörner nicht ansteckt. – ^[110]

¹⁰³ Lichtenberg plant seit längerem, zusammen mit seinem schwedischen Studienfreund, dem Professor für Mathematik und dänischen Finanzrat Jens Matthias Ljungberg (1748-1812), eine Reise nach Italien zu unternehmen. Während er als Göttinger Physikprofessor von der hannoverschen Regierung die Beurlaubung für den Herbst 1784 erhält, wird diese Ljungberg von der dänischen Regierung verweigert. Auch die Planungen für den Herbst 1785 können nicht realisiert werden, weil Lichtenbergs Anfrage sowohl bei dem Mediziner Samuel Thomas Sömmering (1755-1830) als auch bei Müller auf Absagen trifft. Letzterer sieht sich nicht in der Lage, die Reisekosten von 800 Talern aufzubringen.

¹⁰⁴ lat., verfassen.

¹⁰⁵ lat., längerer Brief.

¹⁰⁶ Letzter davor dokumentierter Brief: 31. März 1785. In: Bw Bd. 3 (Anm. 2), S. 78-80.

¹⁰⁷ *Taschenbuch zum Nutzen und Vergnügen für das Jahr 1786* [usw.]. Hrsg. von Georg Christoph Lichtenberg. Göttingen: Dieterich, 1785.

¹⁰⁸ Johann Christian Dieterich (1722-1800), Buchhändler und Verleger. Dieterich gründet 1760 eine Verlagsbuchhandlung in Göttingen. Lichtenberg wohnt und arbeitet von 1776 bis zu seinem Tod 1799 in dessen Haus.

¹⁰⁹ lat., in nachgelassenen Werken.

¹¹⁰ Müller, wie Lichtenberg überzeugter Rationalist und Anhänger der Aufklärung, spielt auf die anti-rationalistische Weltsicht des Göttinger Hain (Hainbund) an, eine Freundschafts- und Dichtergruppe, gegründet 1772 von den Studenten J. H. Voß, J. F. Hahn, L. Ch. H. Hölty und J. M. Miller. Von den früheren Mitgliedern erwähnt er diejenigen, die in den Herzogtümern Schleswig und Holstein wohnen: Heinrich Christian Boie (1744-1806), Jurist, von 1781 an Landvogt in Süderdithmarschen (Meldorf), dänischer Etatsrat, Herausgeber der Zeitschrift *Deutsches Museum* und *Neues Deutsches Museum* (1776-1791); Johann Heinrich Voß (1751-1826), Philologe, Schriftsteller und Übersetzer, Herausgeber des *Musen Almanachs* (1775-1800, zusammen mit Leopold Friedrich Günther von Goeckingk bis 1788), 1782 Rektor der Gelehrtenschule in Eutin (bis 1802), bedeutender Übersetzer von *Ilias*, *Odyssee* und den Werken Shakespeares; Christian Graf zu Stolberg-Stolberg (1748-1821), Jurist und Philologe, Lyriker und Übersetzer, privatisiert nach seiner Amtmannzeit (Tremsbüttel) auf seinem Schloss Windeby (Eckernförde); Friedrich Leopold Graf zu Stolberg-Stolberg (1750-1819), Jurist und Philologe, Diplomat, Dichter und Übersetzer,

Aber meine Bescheidenheit beyseite: Ich respektire wahrlich Ihre Zeit, und rechne mirs zur Sünde Ihnen zu schreiben, wenn ich Ihnen nichts zu schreiben habe, wovon Sie fürs Publikum Gebrauch machen können.

Heute habe ich so was, daß Sie vielleicht interessiret, und wenigstens unter den neuen Erfindungen in Ihrem Taschenbuche^[111] fürs k. J.^[112] angeführt zu werden verdient.

Herr Jürgen Weis ein hiesiger Bürger und Stärk=(Amidon)fabrikant hat einen Apparat zum Tauchen erfunden, mit dem er, solange er will, unter Wasser seyn kann, ohne Mangel der Luft zu befürchten. Seine Maschine zum Odemschöpfen habe ich gesehen und probirt. Sie ist äußerst simpel, und verschafft dem Taucher beständig frische Luft, so daß von der einmal ausgehauchten nichts wieder in die Lunge kömmt. Ich habe ihn gebeten, mir eine Nachricht für Sie davon aufzusetzen. Er hat mir solche auch vor Abgang der heutigen Post zu senden versprochen, die ich Ihnen beylegen, oder wenn sie zu spät kommt, heute über acht Tage nachsenden werde.^[113] Ich gönne diesem Manne, der einer der besten Menschen ist, viel Gutes, und wünschte, daß er mit seiner Erfindung sein Glück machen könnte. In unserm Lande ist das nun nicht zu erwarten. Aber Sie, mein Freund, der Sie in London so bekannt sind,^[114] wollten Sie wohl seine Erfindung prüfen? und wenn Sie dieselbe vernünftig und brauchbar (er giebt sie für ganz unfehlbar) finden, der Englischen Admiralität so viel Nachricht davon geben als ausreicht ohne seine Invention zu entdecken?^[115] Auf eben die Art müßten Sie es auch nur in dem Kalender anführen.^[116] Seine Maschine zum Odemschöpfen besteht aus zwei Röhren, die in Form eines T zusammengesetzt sind.

ab 1781 zumeist in Eutin wohnend, tritt 1800 zum Katholizismus über. – Mit dem Vergleich „Pfefferkörner“ ist wohl die Schärfe gemeint, mit der ihn die Erwähnten provozieren. Vgl. dazu: Dieter Lohmeier: *Der Erfolgsautor im Lumpennest. Johann Gottwerth Müller im literarischen Leben Schleswig-Holsteins um 1800*. In: J. G. Müller von Itzehoe und die deutsche Spätaufklärung. *Studien zur Literatur und Gesellschaft im 18. Jahrhundert*. Hrsg. von Alexander Ritter. Heide: Boyens, 1978. (*Steinburger Studien*; 1) S. 64-80.

¹¹¹ Anm. 101.

¹¹² Abk., kommendes Jahr.

¹¹³ Dokument nicht überliefert.

¹¹⁴ Während Lichtenbergs Aufenthalt in England (April bis Mai 1770; September 1774 bis Dezember 1775) trifft er sich mit König Georg III., mit dem Naturforscher Johann Georg Forster (1754-1794), ferner u.a. mit dem Theologen, Philosophen, Chemiker und Physiker Joseph Priestly (1733-1804), dem Ingenieur James Watt (1736-1819), dem Schauspieler David Garrick (1716-1779) und Geologen wie Meteorologen Jean André Deluc (1727-1817).

¹¹⁵ Anm. 18.

¹¹⁶ *Göttinger Taschen-Kalender* [...]. Göttingen: Dieterich, 1776-1800.

Das untere Ende a wird in den Mund genommen; in der obersten Querröhre sind, wo die beiden xx stehen, zwey äußerst bewegliche Klappen, die dem mindesten Aushauche oder Einathmen respektive weichen und nachgeben. Man kann durch das Instrument auch vernehmlich reden.^[117] Ob das letztere aber aus einer großen Tiefe practikabel seyn würde, mögt ich fast bezweifeln. Aber daß ich mit dem Dinge vierundzwanzig Stunden unter Wasser bleiben wollte wofern mich nur die Kälte nicht inkommodirte^[118], daß ist mir sehr gewiß. Die vielen Versuche den Royal George zu retten,^[119] haben ihm zu seiner Invention die Veranlassung gegeben.



Da hätten Sie nun meine Neuigkeit, finden Sie daß die Sache Aufmerksamkeit verdient, so bitte ich Sie, dieselbe in England zu empfehlen. Es wäre alsdann kein kleiner Dienst, den ein Professor auf dem vesten Lande und ein Stärkfabrikant zu Itzehoe der Großbritannischen Marine leisteten.

[...]

[...] Leben Sie wohl, mein schätzbarster Freund, und vergessen Sie mich nicht ganz. Wahrlich, kein Mensch liebt Sie herzlicher als Ihr Müller

N.S. Eben da ich sigeln will, schickt mir Herr Weiß seinen Aufsatz, den ich nicht Zeit habe durchzulesen.^[120] Ich wünschte herzlich, daß Sie die Invent.^[121] des Mannes approbirten^[122]. Schreiben Sie mir recht bald darüber. [...]

Georg Christoph Lichtenberg an Johann Gottwerth Müller
vom 17. Dezember 1785¹²³

Göttingen den 17. Dec. 1785.

Mein liebster Freund,

[...] Nun gleich auf die Entdeckung unseres lieben Hrn. Weiß. Es ist alles recht schön und gut ausgedacht und das Ganze zeigt von des Mannes Einsichten. Auch erinnere ich nicht nicht, gelesen zu haben, daß je ein Mann auf diese Art zu Werke gegangen sey.^[124] Doch kann ich meine Belesenheit in diesem Fach nicht rühmen. Ich lese sehr

¹¹⁷ Wichtiger Beitrag zur mündlichen Verständigung des Tauchers.

¹¹⁸ lat., belästigen.

¹¹⁹ Anm. 19.

¹²⁰ Dokument nicht überliefert.

¹²¹ Abk., Invention (Anm. 109).

¹²² lat., bestätigen, anerkennen.

¹²³ Bw Bd. 3 (Anm. 2), S. 138-142.

¹²⁴ Dies ist ein wichtiger Hinweis darauf, dass Weiss' Konstruktion den Beginn einer neuen Entwicklung in der Geschichte des Tauchens markiert.

nach Bequemlichkeit, erfahre oft spät was entdeckt ist, und schütze mich dafür mit Bescheidenheit im urtheilen.^[125] Was ich, so weit ich die Sache kenne, zu erinnern finde, ist folgendes:

Hr. Weiß muß nothwendig seine Erfindung mit Versuchen unterstützen,^[126] ohne diese ist Alles nichts, denn wir sind, was das Zuströmen der Luft durch Röhren auf einathmende Geschöpfe betrifft, noch sehr im Dunkeln. Hier vermag die Theorie wenig oder gar nichts. Soviel weiß man, daß das Einathmen durch Röhren äusserst schwer wird, wenn sie lang sind. Dieses hat man man schon in Frankreich dem bei Boulogne verunglückten Pilater de Rozier, der mit Röhren vor dem Mund in fixer Luft untertauchte, vorgestellt, und ihm begreiflich zu machen gesucht, daß seine Erfindung wenig Nutzen haben würde.^[127] Er schlug sie nemlich zum Gebrauch der Leute vor, die die Stollen, Schächte und Gänge der Göttin Cloacina^[128] besteigen müssen, und deren jährlich in Paris, weil nicht über die Luftarten^[129] gepredigt wird, eine Menge umkommen. – – Allein, so wie ich sehe, läßt Hr. W. durch verschiedene Röhren ein- und aushauchen, dieses ändert die Umstände freilich sehr, und ich glaube, daß die Sache verdient versucht zu werden. Es versteht sich von selbst, daß ich hiermit nicht meine, daß Versuche unter dem Wasser angestellt werden sollten, denn was das Wasser hierbey widriges hat, läßt sich überwinden, sondern ich meine bloß das athmen durch Röhren. Dieses ist mir bey langer Dauer eine bedenkliche Sache. Denn wenn wir im Freyen athmen, so ist alle die Luft, die unsern Mund berührt, sie liege rechts oder links, oben oder unten &c., bereit in unsere Lunge zu dringen, und dieses erleichtert uns die Arbeit; liegt sie aber nur nach Einem Weg hin und wird noch dazu durch Reiben an den Seitenwänden aufgehalten,

¹²⁵ Anm. 7, 8 und 10. Lichtenberg zeigt „Bescheidenheit“ hinsichtlich seines Wissens über Tauchapparate und Tauchversuche. Er verschweigt aber gegenüber Müller, dass er noch im Juli/August des Jahres in seinen *Vorlesungen zur Naturlehre* die „Luft“ behandelt, in dem Zusammenhang auch die „Taucher Glocke“ und die damit befassten Konstrukteure wie Beckmann, Triewald und Spalding: Georg Christoph Lichtenberg: *Vorlesungen zur Naturlehre* (s.o.: Kapitel VII. „Von der Luft / VII.2 ‚Büchelgen‘ / 7. Juli - 5. August 1785 (42.-64 Stunden) / 18v 42, 7. Juli / Von der Taucher Glocke. Beckmann.1 / Noch von den Fässern was die herabgelassen werden.2 / Triewalds verbesserte Glocke3 / Der Mann in England der sich vieles verdient Spalding5“)

¹²⁶ Dies ist ein für Lichtenberg bezeichnender Hinweis, denn er versteht sich vor allem als pragmatisch vorgehender Experimentalphysiker.

¹²⁷ Jean-François Pilâtre de Rozier (1757-1785), Physiker und Luftfahrtpionier. 1783 gelingt ihm der erste bemannte Flug in einem Heißluftballon (Mongolfière) und im selben Jahr die erste Freiballonfahrt. Er konstruiert einen Heißluft-/Gas-Ballon, der sich während des Fluges nach England entzündet und mit dem er nach dem Start in Boulogne-sur-Mer tödlich verunglückt.

¹²⁸ lat., die Reinigende (Beiname der Venus), hier Bezeichnung für das Pariser Abwassersystem (Kloake).

¹²⁹ Gemeint sind die verschiedenen Gase.

so möchte dieses, wenn die Röhre nicht sehr weit wäre, die Operation am Ende sehr schwer machen. Rathen Sie also dem guten Manne, den ich von mir zu grüssen bitte, diesen Versuch zu machen. Er muß aber dafür sorgen, daß nicht die mindeste Luft neben den Röhren herzudringe. Hat er dieses etwas Stunden lang gut ausgehalten, so ist die Sache allerdings einer Bekanntmachung werth und ich werde dabei so viel thun, als nur in meinem Vermögen steht.^[130]

[...] Empfehlen Sie mich ihm^[131] und der Frau Liebsten gehorsamst, der ich unausgesetzt bin

Ihr ganz ergebener G. C. Lichtenberg

Johann Gottwerth Müller an Georg Christoph Lichtenberg
vom 31. Januar 1786^[132]

Itzehoe den 31sten Januar 86

Mein liebster, bester Freund

Seit vierzehn, wo gar schon 21 Tagen gehe ich damit um, Sie, more nostro,^[133] mit einer Epistel^[134] zu quälen: aber der Himmel, der Sie zu lieben und zu protegiren^[135] scheint, suchte mich mit so viel Plagen heim,^[136] daß ich mirs wohl mußte vergehen lassen andre Leute zu plagen. Heute aber will ich Ihnen zeigen daß kein Himmel und kein Heiliger schützen kann, wenn unser einer sich ein Dings vest vornimmt.

[...] Also, den Täuferapparat betreffend, (und das ist wenigstens Etwas), melde ich Ihnen, daß ich, dem es überhaupt (weil ich gewohnt bin immer die Pfeife im Schnabel zu haben)^[137] schwer und lästig fällt mit dem Munde zu athmen, durch circa 10 Fuß lange, und 5 bis 6 Linien^[138] weite Wasserdichte Röhren mit der allergrößten Leichtigkeit bey vest zugehaltener Nase eine ganze Stunde lang geathmet habe, und das Ding noch länger – ja, wenn ich mich Einmal gewöhnt hätte

¹³⁰ Es gibt keinen Nachweis dafür, dass Lichtenberg sich der Erfindung des Jürgen Weiss durch Empfehlungen oder publizistisch angenommen hat.

¹³¹ Lichtenberg meint Müllers jüngsten Sohn Georg, der nach ihm benannt und dessen Patenonkel er ist.

¹³² Bw Bd. 3 (Anm. 2), S. 162-170.

¹³³ lat., nach unserer Art.

¹³⁴ lat., längeres Schreiben.

¹³⁵ lat.-frz., protegieren: begünstigen

¹³⁶ Seit Ende der 1770er leidet Müller an ‚Diarrhöe‘ (*colitis*), ‚Hämorrhoidalkolik‘ (Hämorrhoiden), ‚Krampfhusten‘ (Bronchitis), Augenschmerzen (*Iritis*), ‚Hemicranie‘ (Spannungskopfschmerz), Wetterfühligkeit und einer ‚Fußwunde‘ (*ulcus cruris*).¹³⁶

¹³⁷ Müller ist zeitlebens ein passionierter Pfeifenraucher.

¹³⁸ Längenmaß (Herzogtümer, Hamburg, Lübeck): kleinste Einheit des Zolls, im holsteinischen Raum rd. 0,29 cm; 10 Fuß = 2,90 m; 5-6 Linien = 1,35-1,40 m

durch den Mund zu athmen, meine ganze Lebenszeit aushalten wollte. Herr W. meynt, bey Verlängerung der Röhren könnte man sie weiter machen, einen, anderthalb, zwey Zoll weit,^[139] und sie allenfalls gegen das äußere Ende trompetenförmig erweitern. Die Dicke der Röhren, die sich immer, wie viel oder wie wenig sie wiegen, mit der Schwere des Wassers in Verhältnisz setzen lassen, mache den Apparat im mindesten nicht beschwerlicher. Auch mit der Laterne hat er mir einen Versuch mit einer etwas 6 Fuß^[140] langen Röhrrmaschine gezeigt; und das Lichtlein brannte diese 6 Fuß tief im Wasser so schön und klar als sechs Fuß über demselben konnte aber nicht geputzt^[141] werden. Muß also eine Lampe dazu genommen werden, die nach Art eines Kompasses, in der Laterne hängt. Er behauptet, seine Erfindung noch sehr vervollkommen zu können, wenn er je so glücklich wäre, gebraucht zu werden. Exempli gratia:^[142] er hat es mir sehr glaublich gemacht (so sehr er es ohne Experiment, wozu ihm dermalen noch die Geräthschaft fehlt, durch bloße Erklärung angehen kann,) daß er sich, ohne alle fremde Hülfe, aus der größten Tiefe des Wassers nach Belieben, und ohne allen weiteren Apparat als den Sie aus seiner Beschreibung kennen, auf die Oberfläche desselben erheben, und wieder untertauchen will. – Das Erheben wäre schon genug; denn jemand unterzutauchen ist ein Mühlstein an dem Halse^[143] ein probater Apparat, so viel ich von Physik verstehe.

Nun will ich Ihnen aber auch sagen, was ich bey der Sache glaube bemerkt zu haben. Mich dünkt, daß Aushauchen sey (wiewohl ich gestehen muß, daß es ohne alle Beschwerde vonstatten geht) ein klein wenig schwerer als das Einhauchen. Ich weiß nicht ob ich mich bestimmt genug ausdrücke. Ich will sagen: die Luft folgte, meines Bedünkens, dem Einhauchen leichter, als sie vor dem Aushauchen wih Herr W. will das nicht bemerken; und ich gestehe selbst, daß der Unterschied klein sey. Aber Sie wissen, liebster Professor, daß Wir **Autoren** um 99 Procent feiner organisirt sind, als – nun, als ein Ahmdanfabrikant.^[144] Und das übrige Menschengesindel in corpore^[145].

Das Gewisse bey der Sache ist, daß die Luft bey einem reichlich 10 Fuß^[146] langem Schlauche von Leder über Drath gezogen, und im Lichten 5 bis 6 Linien im Durchschnitt,^[147] dem allergelindesten Ein-

¹³⁹ Längenmaß (Herzogtümer, Hamburg, Lübeck, Dänemark): im holsteinischen Raum rd. 2,9 cm; 2 Zoll = 5,8 cm

¹⁴⁰ 6 Fuß: 1,74 m.

¹⁴¹ den Docht beschneiden.

¹⁴² lat., zum Beispiel.

¹⁴³ NT Mt 18,6.

¹⁴⁴ Anm. 107.

¹⁴⁵ lat., insgesamt.

¹⁴⁶ 10 Fuß: 2,90 m.

¹⁴⁷ 5-6 Linien: 1,45-1,74 m.

hauche so willig folgt, als ohne Schlauch. Quod erat^[148] was Sie wissen wollten.

Doppelte Röhren machen allerdings die Sache unendlich leichter als Eine einfache, in der dieselbige Luftsäule immer auf und nieder getrieben werden soll. Sie sind auch der Gesundheit nicht nachtheilig, da dieselbige Luft nie wieder in die Lunge kommt.

Die ungemeine Leichtigkeit mit der man durch zehn fußlange Röhren athmet, macht mirs vollkommen glaublich, daß ein oder zwei tausend Fuß mehr, besonders wenn die Schläuche darnach gebauet sind, keinen beschwerlichen Unterschied für den machen, der überhaupt ohne Beschwerde mit dem Munde athmen kann. Durch diese Schläuche die wir zum Versuche gebrauchten, (das muß ich Ihnen doch noch sagen,) habe ich nicht nur pro libitu^[149] stark und schwach geathmet, sondern man kann sogar Seufzer ausstoßen, die wohl einen Stein in der Erde zu rühren vermögen! – Falle ich mit meinen grauen Haaren noch je in das Unglück mich zu verlieben, so seufze ich gewiß nicht anders als durch diese Röhren. Ich leite sie in das Fenster – oder in den Kamin meiner Cara^[150], und dann will ich seufzen, daß sie glauben soll, der Teufel sey los, – oder sie muß keinen Funken menschliches Gefühl im Leibe haben.

Können und wollen Sie also in London oder Petersburg die Invention^[151] empfehlen – ohne sie zu entdecken versteht sich – so thun Sie ein gutes Werk. Außer Ihnen und mir hat niemand Kenntnis davon.

[...] Ist der Brief lang genug, um Sie mit ihrer Geduld zu Ende gebracht zu haben? – [...]

Nun aber kein gebenedeyetes^[152] Wörtchen mehr, als die Versicherung der innigsten und herzlichsten Liebe

Ihres
eigensten
Müller's

¹⁴⁸ lat., das war es.

¹⁴⁹ lat., nach Belieben.

¹⁵⁰ lat., meine Teure.

¹⁵¹ London (Anm. 109) und Sankt Petersburg sind europäische Zentren der internationalen Wissenschaft. Im 18. Jahrhundert haben zahlreiche deutsche Gelehrte vor allem aus dem norddeutschen Raum intensive Beziehungen ins Baltikum und nach St. Petersburg unterhalten.

¹⁵² lat., benedeien: segnen, preisen.

Die Itzehoer Stör-Häfen in den Nachkriegsjahren 1945 bis 1955

Aus dem Zehnjahresbericht der Stadtverwaltung Itzehoe,
zusammengestellt von
Lothar Bruhn (Glückstadt)

Seit 1938 lag die Verwaltung der Hafenanlagen mit Brookhafen, Suder Hafen, Hafenbahn und öffentlicher Waage bei den Stadtwerken Itzehoe. Von Kriegsende bis 1955 wurden keine Neuanlagen geschaffen. Allerdings waren Reparatur- und Instandsetzungs-Maßnahmen erforderlich für Gleisanlagen, Diesellok, Uferbefestigung und Fahrstraßen. 1953 wurde die Gleichstrom-Versorgung auf Drehstrom umgestellt. Der fest eingebaute 1,5 to-Gleichstromkran wurde still-gelegt und durch einen fahrbaren Drehstromkran mit 3 to Tragkraft ersetzt. 1949 wurde der Brookhafen durch den Bagger „HOD“ vom Wasserstraßen-
namt Glückstadt ausgebaggert.



Im Suder Hafen

Die geringe Benutzung des Hafens und die hohen Unterhaltungskosten führten immer wieder zu einem städtischen Verlust-Abschluß. Die Zahl der anlegenden Schiffe, die ein- und ausgehende Umschlagsleistung sowie die Waggon-Gestellung der Itzehoer Häfen entwickelte sich im beschriebenen Zehnjahres-Bereich wie folgt:

Der Stadtverwaltung war auch ein Seemannsamt angegliedert, dem folgende Aufgabenbereiche zugeordnet waren:

Ausfertigung von Seefahrtsbüchern, Anmusterungen, Nachmusterungen, Abmusterungen, Schiedswesen, Versicherungsangelegenheiten von Seekassen, Betreuung schiffbrüchiger Seeleute, Verwahrung und Verwaltung von Effekten und Gelder verstorbener Seeleute.

Bürgermeister Schulz stand dem Seemannsamt vor. Er wurde durch zwei Verwaltungsbeamte vertreten. Zwei Seeleute und zwei fachliche Stellvertreter fungierten als Beisitzer. Außer in Musterungsangelegenheiten wurde das Itzehoer Seemannsamt im Berichtszeitraum nicht in Anspruch genommen.

Quellen:

Zehnjahresbericht der Stadtverwaltung Itzehoe 1945-1955
Beide Fotos: Festschrift der „Norddeutschen Rundschau“ vom 5.7.1967



Der alte Gleichstrom-Kran (1953 stillgelegt)

Jahr	Schiffe	Ladung	Waggons
1945/46	352	37 982 t	1 261
1946/47	351	30 761 t	2 407
1947/48	661	74 185 t	3 713
1948/49	568	63 116 t	7 315
1949/50	260	27 570 t	5 054
1950/51	227	23 812 t	7 025
1951/52	272	31 506 t	5 581
1952/53	210	26 550 t	4 914
1953/54	301	30 090 t	3 823
1954/55	481	45 062 t	4 508

Die schiffbaren Nebengewässer der Stör: Wilsterau, Kremperau und Breitenburger Kanal

Von
Klaus-J. Lorenzen-Schmidt (Glückstadt)

Einleitung

Die Stör ist nicht nur ein Holstein tief erschließender Schifffahrtsweg (noch bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts fuhren Störpräbme relativ weit über Kellinghusen hinaus bis nach Arpsdorf); ihre Nebenflüsse, von denen allerdings nur wenige schiffbar waren, sorgten auch für ein die angrenzenden Marschen und das südöstliche Dithmarschen den Schiffsverkehr anbindendes Wasserstraßensystem. Die Rede ist hier nicht von der Bramau und der Bekau, sondern von der Wilsterau und der Kremperau. Hinzu kam seit dem Ende des 19. Jahrhunderts auch der Breitenburger Kanal. Während die Bekau wohl nur vor der Bedeichung im Unterlauf für Kleinschiffe befahrbar war, schon während des Deichbaus abgeschleust wurde und mit dem Bau des Bekauschöpfwerkes (1957/58) den direkten Zugang zur Stör verlor, an ihr aber kein für eine Zu- oder Abfuhr von Gütern lohnendes Ziel lag, wiesen die Hauptflüsse der Wilster- und Krempermarsch mit den beiden Mittelpunktorten Wilster und Krempe phasenweise prosperierende Handelsmittelpunkte auf, deren Entwicklung vom Fernhandel zu Schiff stark beeinflusst wurde.

Grundsätzlich muss vorweggeschickt werden, dass der Wassertransport für alle Schwer- und Massengüter angesichts der geringen Belastbarkeit und der nur temporären Nutzbarkeit aller Landstraßen das Mittel der Wahl war. Die Kosten des Landtransports waren etwa 20 mal so hoch wie die des Binnenwassertransports (im Mittel der Berg- und Talfahrt), sogar 100 mal so hoch wie die des Seeschiffsports. (Dabei sind die unterschiedlichen Investitionskosten unberücksichtigt: Ein seegängiges Küstenschiff war in der Anschaffung natürlich sehr viel teurer als vierrädriger Wagen für Pfedebespannung). Das bedeutet, dass sich ein Produkt durch einen Landweg erheblich stärker verteuerte als auf dem Wasserweg.

Die Transportleistungen der vorindustriellen Periode waren ausgesprochen gering. Ein für den Landtransport geeigneter zweirädriger, von einem Pferd gezogener Karren konnte etwa 700 kg tragen; ein vierrädriger, von zwei Pferden gezogener Wagen etwa 2.000 kg. Die Lastenfortbewegung auf dem Lande war sehr langsam und brauchte im Schnitt für einen Kilometer 15 bis 20 Minuten (3-4 Stundenkilometer). Da war ein Fußgänger mit 5-6 Stundenkilometer schon schneller. Allerdings waren dann noch die Rastzeiten zu rechnen.

Die Transportgeschwindigkeit zu Wasser hing ganz von dem Gewässer und der Antriebskraft ab: Konnte man breite Flüsse wie die Stör noch relativ gut besegeln, so war der Mittellauf ihrer Nebenflüsse nur durch Ziehen der Schiffe an Leinen (entweder mit Pferde- oder Menschenkraft) möglich. Damit wurden auch nur etwa 3-4 Stundenkilometer zurückgelegt, aber mit deutlich größeren Lasten als auf den Landtransportvehikeln. Schiffe hatten bei offenem Fahrwasser den Vorteil des Segelns, aber dazu musste genügend Wind aus den richtigen Richtungen kommen. Und das tat er bisweilen erst, nachdem man eine ganze Weile auf ihn gewartet hatte.

Der Warenverkehr der frühen Neuzeit war im Vergleich zu den heutigen Mengen und Zeiten extrem niedrig. Die Transportgeschwindigkeit spielte keine Rolle, denn die meisten transportierten Güter dienten nicht dem sofortigen Gebrauch und sie waren überwiegend keine überlebenswichtigen Güter (Lebensmittel). Wenn alle paar Wochen ein Schiff in einen Hafen wie in Itzehoe, Wilster oder Krempe einlief, war das schon viel und immer wieder Stadtgespräch, vor allem dann, wenn es eine besondere Ladung enthielt.

Erst in der Phase der Industrialisierung 1830-1914 und dann der Hochindustrialisierung 1880-1914 nahm der Schiffsverkehr bedeutend zu. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes 1844-1914 trug dazu erheblich bei; denn Schienen- und Wasserweg stellten beide Möglichkeiten modernen Massen- und Schwerguttransports dar, vor allem seitdem die Schifffahrt windunabhängig mittels dampfmaschinenbewegter Fahrzeuge betrieben werden konnte. Gleichwohl nahm die Zahl der zunächst hölzernen, dann immer mehr stählernen kleinen Frachtensegler vom Typ Ewer in der Unterelbe- und Störregion zu, weil einerseits die Segelschiffe hinsichtlich ihrer Betriebskosten/Transportkosten-Relation im Vergleich sehr günstig waren und es andererseits keine Landtransportalternative zu ihnen gab. Zwischen 1831 und 1901 wurden über 2.000 neue Ewer an der Unterelbe gebaut; 1899 waren 1.100 dieser Frachtfahrzeuge auf der Unterelbe und ihren Nebenflüssen im Einsatz, davon waren 428 in Holstein (128 in der Wilstermarsch, 153 in den südöstlich anschließenden Marschen) beheimatet. Der Rückgang der Schifffahrt in dieser beginnt langsam in den 1920er Jahren und wird vor allem nach 1950 sehr rasch durch die Konkurrenz des Straßenlastverkehrs entschieden. Die Frachtfahrt zu Wasser wird auf den Wasserläufen im Kreis Steinburg auf sehr wenige Güter, die nur noch punktuell nachgefragt werden, reduziert und marginalisiert.

Die Wilsterau

Die Wilsterau hat durch den Bau des Nord-Ostsee-Kanals in den Jahren 1887-1895 einige Veränderungen erlebt.

Sie entspringt bei Hademarschen und fließt zunächst als Holstenau in südlicher Richtung und vereinigt sich südlich von Böwerstenwehr mit der Burger Au. Diese entsprang und entspringt am südöstlichen Fuß des Geestrandes von Dithmarschen und richtet ihren Lauf nach Norden. Sie hieß Waltburgau nach der Burg, dem imposanten Ringwall auf der Geest, die auch dem später entstehenden Ort den Namen Burg (Bökelnburg = Buchenwaldburg) gab.

Bei Böwerstenwehr biegt die verbreiterte Wilsterau dann nach Südosten ab und mäandriert durch die Wilstermarsch bis an die Stör, in die sie sich bei Kasenort ergießt. Als Wilster sich im 13. Jahrhundert um die dem Heiligen Bartholomäus geweihte Kirche entwickelte und schließlich 1282 Stadtrecht erhielt, wurde dieser neue Ort nach dem auch unter dem Namen „Wilster“ bekannten Fluss benannt; dieser Name dürfte alt sein und auf sächsische Wurzeln zurückgehen. Wir erkennen in Alstera (Alster), Ciestera (heute Krückau, noch erhalten in Seestermühle und Seester), Stör und Wilster (Wilsterau) ein gleiches Bestimmungswort „ster/ster“ und „Fluss“ bedeutet. Heute ist durch den Bau des Nord-Ostsee-Kanals und die Kreisgrenze von 1867 die Trennung in die Burger Au (im Kreis Dithmarschen) und die Wilsterau (im Kreis Steinburg) ganz selbstverständlich geworden.

Über das Mittelalter hinaus bestimmte der Zentralort Wilster mit seinen Händlern und Schiffen den Transportweg Wilsterau. Die südliche Dithmarscher Geest fand über die Au den Absatz ihrer Produkte (Getreide und Holz, seit dem 16. Jahrhundert auch Torf).

Wilsteraner Kaufleute traten als Aufkäufer in Erscheinung und schafften die Produkte auf eigenen Schiffen oder den Schiffen der städtischen Schiffer zunächst nach Wilster, dem ersten Stapel- oder Umschlagplatz. Von hier fanden die Dithmarscher Waren ihren weiteren Weg über die Stör und Elbe entweder in Richtung Hamburg (Stade war seit dem 13. Jahrhundert als früher Konkurrent Hamburgs mehr und mehr zurückgedrängt worden) oder die westlichen und südlichen Nordseeanrainer (Grafschaften Holland und Flandern).

Die Au war aber auch der Haupttransportweg des Getreides, das seit dem 12. Jahrhundert im Inneren der neu besiedelten Wilstermarsch geerntet wurde. Denn im Gegensatz zur Neuzeit war dieses Gebiet damals Ackerland; erst die vermehrte Entwässerung durch Anlage von Drainagegräben im Zuge der hochmittelalterlichen Besiedlung hat den Kern der Wilstermarsch absinken und vernässen lassen, so dass hier selbst nach Einführung der Entwässerungsmühlen in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts nur mehr Rinderzucht und Milchproduktion möglich war. Im Mittelalter aber war hier Getreideüberschussproduktion möglich. Dieses Getreide fand seinen Weg seit dem 15. Jahrhundert über die Wilsterau und die Stör auf die Nachfragemärkte. Die Abschlusung der Wilsterau um 1438 (zunächst dicht vor Wilster, dann bei Kasenort), behinderte die Schifffahrt nicht gravierend, zumal

zunächst nur kleine Schiffseinheiten passierten. Der Aufschwung Wilsters, der bereits im 15. Jahrhundert einsetzte, hielt auch im 16. und 17. Jahrhundert an. Zwar beanspruchte Itzehoe das 1261 verliehene Stapelrecht für die Stör, doch konnte sich die Stadt gegen die aufstrebenden neuen Städte in den beiden Marschen am Unterlauf der Stör nicht durchsetzen.



Wilster, Aufnahme ca. 1900 (Alle Abbildungen: Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe)

Der Getreidehandel Wilsters wurde der Motor der händlerischen Aktivitäten der Kaufmannschaft der Stadt. Für das exportierte Getreide, das den Produzenten gutes Geld brachte, konnten begehrte Luxuswaren des Westens und Südwestens Europas importiert werden: insbesondere niederländische Tuche und französischer Wein, aber auch Hamburger Exportbier und Luxusgüter des baltischen Ostens, die über die Schiene Lübeck-Hamburg nach Westen geschafft wurden (z.B. Pelze, für die vornehme Kleidung des 15. und 16. Jahrhunderts unabdingbar). Diese Waren verblieben nicht in den Städten. Wohlhabende Bauern, wie sie in den Marschen des Amtes Steinburg ansässig waren, hatten ähnlichen Statuskonsum wie vornehme Städter. Handelsaktivitäten dieser Art führten dann auch zur Ausweitung des Geschäftsfeldes und zu sehr enger Verzahnung von Handel und Schifffahrt. Flachbodige Küstenschiffe des 16. Jahrhunderts wurden auch für die „große“ Fahrt entlang der Küsten der Nordsee, in die Ostsee und sogar in das Weiße Meer bis zum russischen Eismeerhafen Archangelsk eingesetzt.



Wilster, Blick vom Schott ca. 1950



Wilster ca. 1965

So erhielt die Stadt 1571 das Privileg des freien Handels mit Bergen in Norwegen. Insbesondere in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts fuhren Schiffe aus Wilster durch den Öresund aus der oder in die Ostsee.

Passagen von Schiffen der Störregion durch den Öresund (1520-1657)

	Itzehoe	Wilster	Krempe	Beiden- fleth	Roten- meer	Neuen- kirchen	Stör
1536	1	-	-	-	-	-	-
1537	1	-	-	-	-	-	-
1569	8	12	-	-	-	-	-
1570	5	-	-	-	-	-	-
1574	-	-	6	2	1	-	-
1575	4	2	-	-	-	-	-
1576	6	3	6	-	-	-	-
1577	-	6	4	2	-	-	-
1578	-	13	-	-	-	-	-
1579	-	2	-	-	-	-	-
1581	-	1	-	1	-	-	-
1582	-	-	-	1	-	1	-
1584	3	-	-	1	-	-	-
1585	-	-	-	-	-	-	1
1587	7	-	-	2	-	-	4
1588	-	2	-	-	-	-	-
1589	-	4	-	-	-	-	2
1591	4	-	-	-	-	-	-
1592	4	-	-	-	-	-	-
1593	2	-	-	-	-	-	-
1596	-	-	2	-	-	-	-
1597	-	2	-	-	-	-	-
1598	-	-	-	-	2	-	-
1608	2	-	-	-	-	-	-
1613	2	-	-	-	-	-	-
1616	2	-	-	-	-	-	-
1622	-	-	1	-	-	-	-
1627	-	-	2	-	-	-	-
1640	-	-	2	-	-	-	-
1652	1	-	-	-	-	-	-

Um 1600 waren in Wilster 26 Schiffe beheimatet. Die Konflikte mit dem den Störstapel beanspruchenden Itzehoe wurden in zwei landesherrlichen Resolutionen von 1607 und 1609 in wesentlichen Punkten (Bauholzbedarf und Käsehandel) beigelegt. Noch heute lassen einzelne Baulichkeiten Wilsters (das Alte Rathaus ist nur das bekannteste Beispiel des reichgeschmückten, aufwändig konstruierten und höchst repräsentativen bürgerlichen Bauens dieser Zeit) erkennen,

wie sehr gerade in der Zeit zwischen 1560 und 1627 der durch Handel und Handwerk geschaffene Reichtum zunahm.

Die Schifffahrt beschränkte sich im 18. und 19. Jahrhundert auf kleine Frachtfahrt; sie führte also in erster Linie Landesprodukte (darunter wertmäßig in erster Linie Getreide, aber auch Käse, selten lebendes Vieh) aus und begehrte Importgüter (Wein, Hamburger Bier, Kaffee, Tee, Porzellan, dann aber auch Mühlsteine und Sand) ein. Ziegel konnten in der engeren Umgebung gebrannt werden; Holz kam überwiegend von der Mittelelbe und wurde in der Regel geflößt. Die Schiffseinheiten waren angesichts der Dimensionen des Flusses klein. Sie hatten eine Belastbarkeit von nur wenigen Commerzlasten (zu je 4.500 Pfund, was etwa 2,25 t entsprach).

Um 1855 waren in der Stadt etwa 40 größere und kleinere Schiffe und noch 1905 waren hier zwölf Seeschiffe und etwa 20 Flussschiffe beheimatet, die allerdings ihre Fahrten fast ausschließlich von Hamburg und Altona aus betrieben. Immerhin konnte bis in die 1950er Jahre hinein ein beträchtlicher Schiffsverkehr mit über 300 Bewegungen jährlich auf der Wilsterau beobachtet werden.

Schiffbau wurde in Wilster verschiedentlich betrieben. Überliefert sind die Daten von drei längerlebigen Unternehmen und einer Reihe von einzelnen Schiffsbauten:

1840-1907	Friedrich und Martin Bergmann
1856-1884	Hans und Johannes Fack
1861	Reimer Giese
1871	Heinrich Rehder
1879-1890	Theodor Engel
1885	Martin Bruhn.

Der Bütteler Kanal

Die Wilsteraner Schifffahrt konnte über lange Zeit auf der Wilsterau ober- und unterhalb der Stadt den Ton angeben. Erst in der Zeit der Explosion des Warentransportes unter Bedingungen verstärkter internationaler Verflechtungen begann eine selbständige Schifffahrt von Burg aus. Zwar war die Burger Au, also der Oberlauf der Wilsterau schon seit dem Mittelalter von Wilster aus befahren worden. Deshalb konnte sich hier keine eigenständige Schifffahrt entwickeln.

Als aber ein größerer Transportbedarf entstand, war das der Startschuss für die Burger Schifffahrt. Auslöser dürfte der steigende Bedarf der größeren Städte im Unterelberaum (insbesondere Hamburg und Altona), aber auch der Bevölkerungsballungen in den Städten (Wilster, Itzehoe, Krempe) und Flecken (Elmshorn, Uetersen, später Wedel und Pinneberg) an Torf als frühneuzeitlichem Hauptbrennstoff im in- zwischen weitgehend waldarmen Holstein gewesen sein.

Aus dem moorigen Gebiet zu Füßen der Dithmarscher Hohen Geest, aber auch aus den Mooren im Nordwesten der Wilstermarsch konnte Torf in großer Menge exportiert werden. Auch der Bütteler Kanal, der seit 1768 den Kudensee mit der Elbe verband, diente vor allem der Torfschifffahrt. Die Bürger nahmen diese Chance wahr.

Die ersten Nachrichten von Bürger Kahnfahrern stammen aus dem Jahr 1661. Doch erst 1794 beginnt die Bürger Torfschifffahrt. Es gab zu diesem Zeitpunkt 45 Kahnführer. Der Bütteler Kanal bot Möglichkeiten auch für die Bürger, die sie mit der Fahrt auf der Bürger Au kombinierten. 1842 wurden am Hafen bereits fast 1.700 Schiffsbewegungen erfasst. 13 Jahre später bildete sich die Bürger Schiffergilde mit 25 Mitgliedern. In den folgenden Jahrzehnten nimmt die Schifffahrt zu. 1899 waren bereits 95 Schiffe eingeschrieben.

Der Bau des Nord-Ostseekanals 1887-1895 lässt die Bürger Schiffer von der Binnen- zur Küstenschifffahrt übergehen. Der Hafen wird an den Kanal verlegt. Bürg selbst ist zwar noch Heimathafen, wird aber nicht mehr direkt angelaufen. Erst 1962 wird der Hafen für die Handelsschifffahrt geschlossen. Der Bürger Schiffbau begann 1845; später gab es drei Werften, die aber nach 1858 zu einer vereinigt wurden. Bis 1904 wurden hier Schiffe gebaut. 1912 entstand eine neue Werft am Kattenstieg, die 1935 ihren Betrieb einstellte.

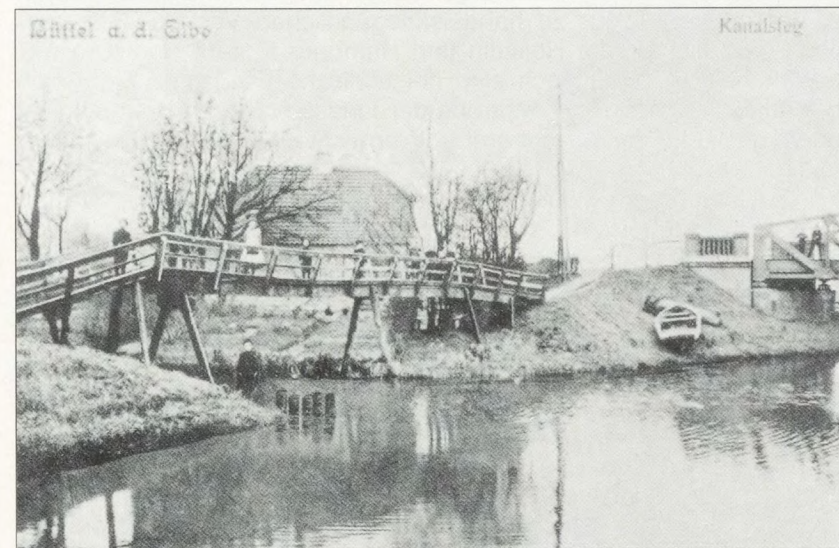
Die Kremperau

So wie Wilster die Wilsterau dominierte, tat es Krempe bei der Kremperau. Die Stadt war – ähnlich wie Wilster – als Siedlung um die Mittelpunktkirche entstanden und wohl auch im späten 13. Jahrhundert mit Stadtrecht versehen worden. Einen schiffbaren Anschluss zur Geest gab es nicht. Der letzte anlaufbare Punkt war die Steinburg am Geestvorsprung im gleichnamigen Ortsteil der Gemeinde Süderau. Als verwaltungsmäßiger Mittelpunkt des Amtes Steinburg liefen hier Naturalabgaben zusammen. Es wurden aber auch Güter (des gehobenen Bedarfs) nachgefragt. Erst mit dem Einsetzen der Amtsrechnungen der Steinburg am Ende des 15. Jahrhunderts erfahren wir mehr über den durch Krempe vermittelten Handel in Richtung Steinburg.

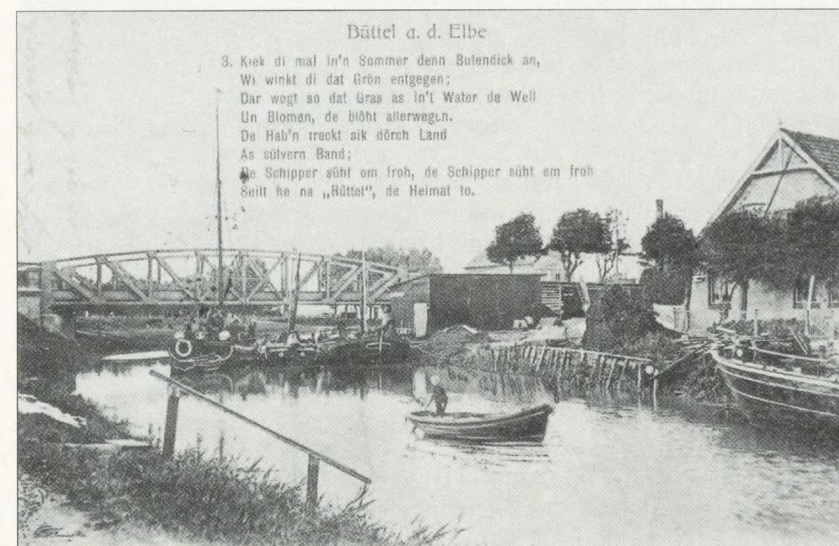
Krempe konnte als Mittelpunktort der getreidereichen Krempermarsch einen erheblichen Teil der Überschussproduktion auf sich lenken und mit seinen Schiffen abfahren. Während wir aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts von Wilster keine diesbezüglichen Informationen haben, wissen wir aus der Kremper Marsch, dass der Pfanderwerb des Amtes Steinburg durch Hamburg 1464-1484 vor allem dazu diente, die Getreideströme dieser Region dem Hamburger Markt zuzuführen.

Insgesamt war Hamburg an einer Lenkung der Agrarwarenströme auf Hamburg interessiert, um Hamburger Kaufleuten den lukrativen

Export in die Niederlande zu ermöglichen. Hamburger Auslieger sorgten dafür, dass Schiffe von der Stör auf der Fahrt zur Nordsee abgefangen und nach Hamburg gelenkt wurden, – sehr zum Leidwesen der Kremper Kaufleute, denen damit gute Geschäfte entgingen.



Büttel, Kanalsteg, Aufnahme ca. 1910

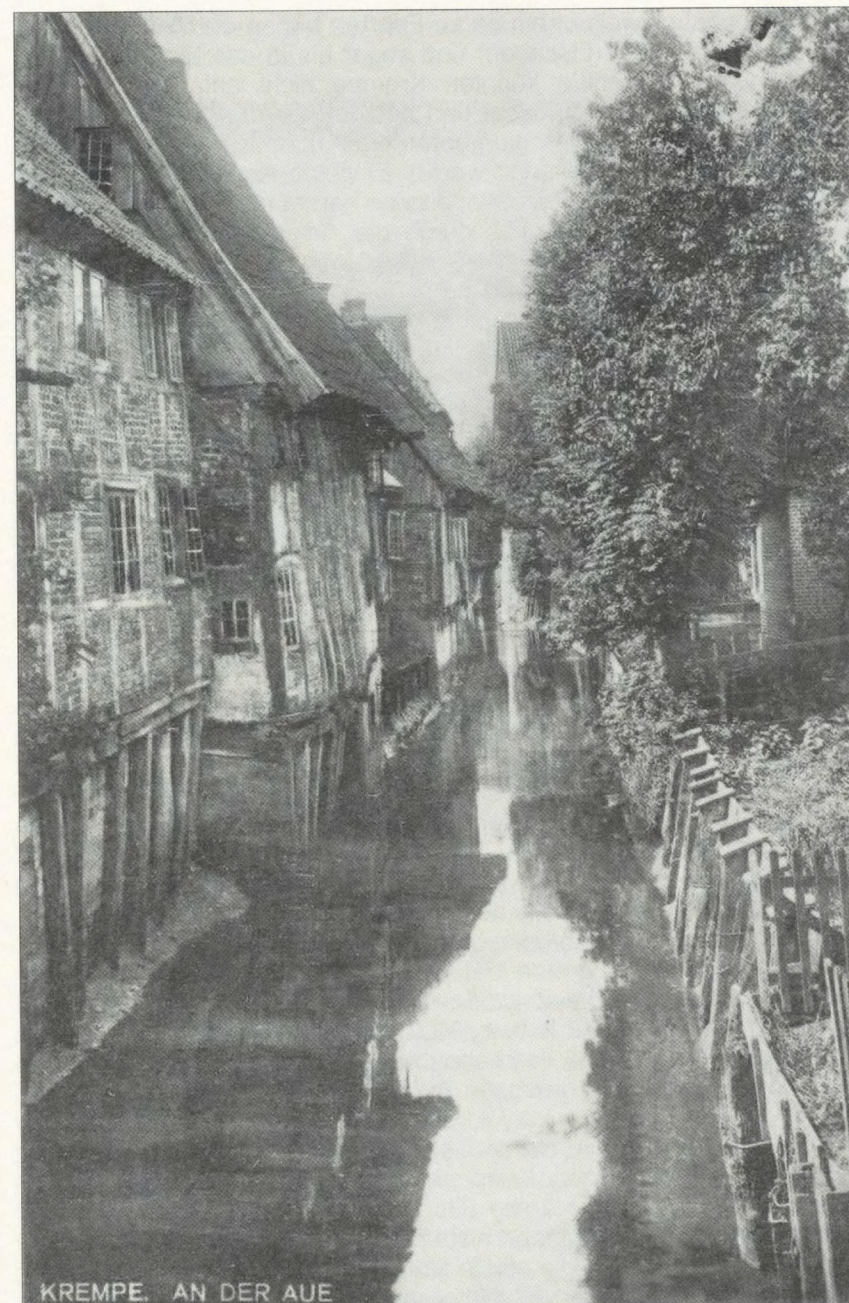


Büttel ca. 1910

Auch nach Wiedereinlösung des Amtes durch die dänische Königin und Herzogin von Holstein Sophia blieben die Handelswege über Stör und Elbe für die Anrainer gefährlich, denn die Hamburger erhielten ihre Kontrollen des Schifffahrtsweges Unterelbe aufrecht und zwangen manchen Händler zum Hamburger Hafen und Markt. Das konnte im 16. Jahrhundert sogar zu handelskriegähnlichen Verhältnissen zwischen dem Herzogtum Holstein und Hamburg führen. Hamburg war zwar damals rechtlich noch eine holsteinische Landstadt, hatte sich aber faktisch schon recht weit aus der landständischen Botmäßigkeit gegenüber dem Herzog entfernt und erreichte 1648 seine Reichsunmittelbarkeit.

Den Hamburgern standen nun nicht etwa die drei Städte Wilster, Krempe und Itzehoe als Block gegenüber. Denn diese drei Städte waren sich untereinander nicht einig. Itzehoe beanspruchte nämlich den Störstapel, der der Stadt angeblich 1261 als Privileg vom Landesherren zugestanden worden war. Dieses Privileg, nach dem die auf der Stör transportierten Waren zunächst in Itzehoe zum Verkauf anzubieten waren, konnte gelten solange Krempe keine oder nur geringe Handelsbedeutung hatte. In dem Maße, wie das Kremper Potential wuchs, waren die Kremper nicht mehr willens, eine solche Restriktion zu erdulden. Es kam also zu Rangeleien zwischen den Städten, die bis zu scharfen Konflikten führten. Erst 1533 wurde diese Spannungssituation durch das sog. Commissionaldesidium (Kommissionsentscheid) entschärft. Mit diesem Kompromiss wurde festgelegt, dass Kremper Bürger Holz aller Art zum eigenen Gebrauch die Stör an Itzehoe vorbei führen durften.

Die Bedeutung Krempes im 16. Jahrhundert wird nicht nur durch die hier erfolgte Anlage der zweiten wichtigsten Landesfestung (nach Rendsburg im Norden des Herzogtums) unterstrichen (1533 ff.), sondern auch durch die Verhandlungen um die Einrichtung des Court der Merchants Adventurers zur Zeit Christian IV. in den Jahren nach 1600. Bereits um 1580 hatten die Engländer begonnen, Handel mit den kleinen Elbanliegerorten wie Freiburg und Krempe zu treiben. Der Herzog von Holstein musste dann bitter erkennen, dass die Engländer nur mit ihm spielten, um die Hamburger für ihre Pläne gefügig zu machen. Erkennen musste er aber auch, dass die Rolle Krempes als „Seehandelsplatz“ erledigt war, wahrscheinlich ein wesentlicher Impuls für ihn, „seinen“ Nordseehafen in der Wildnis vor der Kremper Marsch bauen zu lassen, nachdem er sicher sein konnte, dass die Hamburger ihm nicht ohne militärische Unterwerfung wieder Stadt und Hafen öffnen würden. Krempe war um 1600 Heimatort von 19 Schiffen, von denen eines 90 Lasten (1 Last = 24 Tonnen zu etwa 100 Liter) Tragfähigkeit hatte. Die Schifffahrt ging von hier im wesentlichen auf Stör und Unterelbe mit den Zielorten Hamburg und Stade, dann aber auch direkt in die Niederlande.



KREMPE. AN DER AUE
Krempe ca. 1910

Nur ausnahmsweise kam es zu Fahrten bis an die Westküste der iberischen Halbinsel (Lissabon) und sogar bis in das Mittelmeer (Venedig). Größere Schiffe konnten Krempe nicht anlaufen, sondern mussten auf der Stör gelöscht und beladen werden, wenn sie überhaupt Fracht aus dieser Region beförderten und nicht nur in der Hamburger Iberienfahrt eingesetzt waren. Einzelne Kremper fuhren nach Island und Narwa, sogar um Skandaviern herum nach Archangelsk.

Kremper Schiffahrt wurde durch die Anlage und Privilegierung Glückstadts (1617 ff.) zerstört. Der Verlagerung des Schiffshandels von der Stör an die Elbe und dem Abzug der potentesten Händler nach Glückstadt folgte die Belagerung und Eroberung 1627, die die Stadt ihrer beiden recht ansehnlichen Vorstädte beraubte. Noch bedeutender war die nach dem Lübecker Frieden von 1629 im Zuge der Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen den beiden Festungen Glückstadt und Krempe erfolgte Anlegung eines Steindammes, in dessen Verlauf die Kremper Au beim Springhirsch (zwischen Krempe und Eltersdorf/Borsfleth) 1635 abgeschleust wurde. Zwar handelte es sich um eine „Verlathschleuse“, also einen Durchlass für Schiffe bei unterschiedlichen Wasserständen im Ober- und Unterlauf des Flusses. Doch führte die Abschleusung, die die Steinburger Vorwerksländereien vor Überschwemmungen durch die Elb- und Störhochwässer schützen sollte, zu einer Verschlammung des Oberlaufs der Au. Davon war auch Krempe selbst betroffen. Der Aulaf musste im Abstand weniger Jahre immer wieder ausgekleit werden, um überhaupt schiffbar zu bleiben. Krempe versank fluss- und seehandelsmäßig tatsächlich im Schlick.

Der Niedergang der Stadt erreichte mit dem Konkurs der Stadtgemeinde 1696 und der Entfestung (bis 1706) einen vorläufigen Höhepunkt. Die Stadt wurde von Schiffen nur noch selten angelaufen. 1762/63 wurde die Verlathschleuse nach den Erfahrungen der Sturmflut von 1756, die weite Teile der Kremper Marsch unter Wasser setzte, in den Verlauf des Stördeichs bei Borsfleth verlegt.

Im 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts spielte die Schiffahrt in Krempe keine größere Rolle mehr. 1828 und 1829 gab es hier 22 Schiffe mit 73 ½ bzw. 80 Commerzlasten; alle hatten unter 30 Commerzlasten. 1856 verblieben noch dreizehn Schiffer. Erst nach 1870 kam es zu einem gewissen Aufschwung der Schifffahrt, jetzt getragen von Krempern und von Borsflethern. Krempe hatte 1899 sechs, Borsfleth drei Schiffe. Auch die Belieferung der ab 1896 zu größerer Bedeutung aufsteigenden Kremper Lederwerke mit Kohlen (für die Dampfmaschinen) und Häuten (Rohstoffe für die Lederbearbeitung) konnte die Kremper Schifffahrt nicht beflügeln. Die Transporte erledigten auswärtige Schiffer, die nun in steigender Zahl auch in den kleinen Orten entlang von Stör und Unterelbe ansässig wurden. Immerhin durchfuhren um 1900 jährlich noch etwa 400 Schiffe die Verlath-

schleuse, die Anfang des 20. Jahrhunderts etwa 50 m weiter flussabwärts neu erbaut wurde.



Krempe ca. 1930

Krempe unterhielt zwar noch bis in die 1960er seinen Schiffplatz am Westrand der Altstadt, hatte aber seit 1954 keinen Schiffsverkehr mehr. Wenn man auf Fotografien aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Ewer in der Kremperau im Bereich der Kremper Altstadt sieht, dann dürfte es sich um sehr wenige Ausnahmen handeln, die eben deshalb zum Fotografieren animierten. Einen Schiffbauplatz (J. Hein) hat es in Krempe von 1867 bis 1877 am Unterlauf der Kremperau für kurze Zeit gegeben.

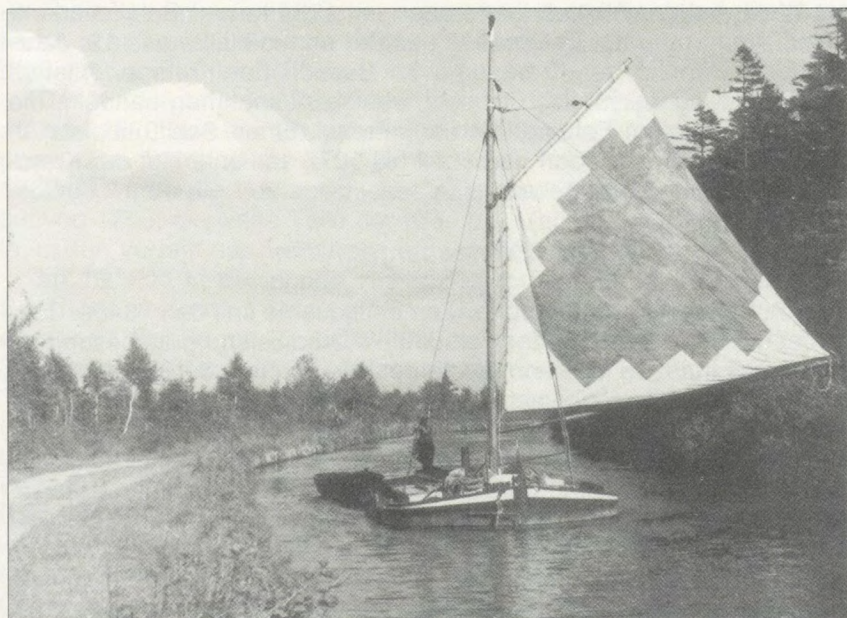
Der Breitenburger Kanal

Die Entwicklung der Lägerdorfer Zementindustrie seit den 1840er Jahren schuf vor allem seit der verstärkten Urbanisierung insbesondere Hamburgs massive Verkehrsprobleme. Wie konnten die großen nachgefragten Mengen an Zement zu den Kunden kommen? Massengüter waren über lange Zeit nur auf dem Wasserweg rentabel zu transportieren. Erst die Eisenbahn bot eine zwar teurere, dafür aber verlässlichere Alternative. Lägerdorf war aber lange Zeit nicht an die Eisenbahn angeschlossen. Erst der Bau eines privat für den Güterverkehr betriebenen Stichgleises zwischen dem Bahnhof Itzehoe und Lägerdorf 1951 schuf die Möglichkeit, Zement und Kalk kostengünstig auf dem Landwege zu transportieren. Vor dem Delftor Itzehoes an der Stör errichtete Alsen 1863 seine Zementfabrik.



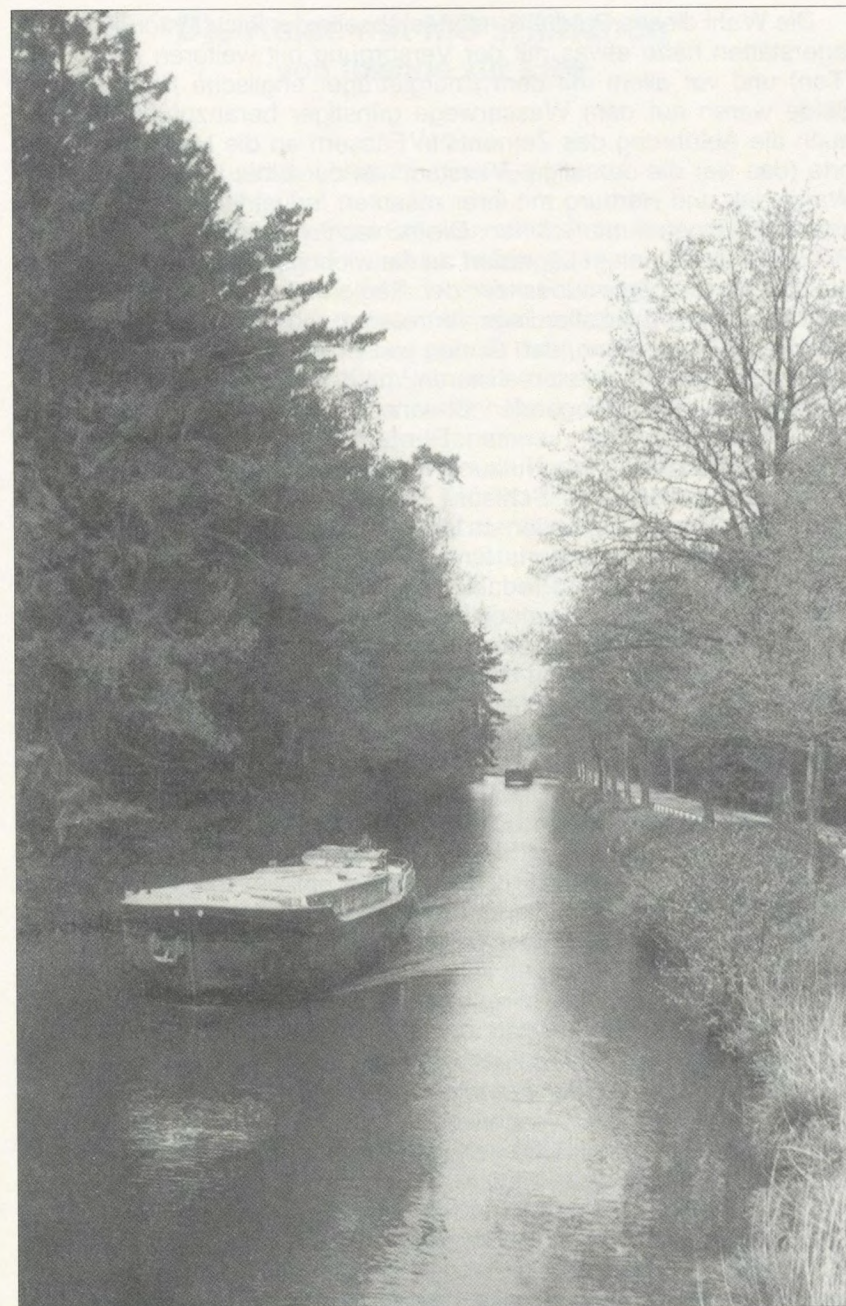
Breitenburger Kanal b. Itzehoe

Breitenburger Kanal ca. 1930



Auf dem Breitenburger Kanal o. J.

282



Breitenburger Kanal ca. 1967

283

Die Wahl dieses Produktionsortes abseits der wichtigsten Rohstofflagerstätten hatte etwas mit der Versorgung mit weiteren Rohstoffen (Ton) und vor allem mit dem Energieträger englische Kohle zu tun. Beide waren auf dem Wasserwege günstiger heranzuführen. Aber auch die Abführung des Zements in Fässern an die Hauptnachfrageorte (das war die damalige „Vierstadt“ an der Elbe: Hamburg, Altona, Wandsbek und Harburg mit ihrer rasanten Industrialisierung) war am kostengünstigsten mit Schiffen. Die schlechte Verkehrsanbindung der Rohstofflagerstätten in Lägerdorf an die wichtigste Verarbeitungsstätte brachte den Großgrundbesitzer der Region, den Grafen zu Rantzau auf Breitenburg (hier allerdings vertreten durch den Vormund des unmündigen Grafen Kuno, den Grafen von Holstein auf Waterneverstorf) dazu, ein Kanalprojekt zu realisieren, mit dem die auf Lägerdorfer und Rethwischer Gebiet liegenden Bodenschätze kostengünstig nach Itzehoe gebracht werden konnten: Der Lägerdorfer Kanal wurde in den Jahren 1874-1875 unter Nutzung des vorhandenen Moorkanals gegraben und mittels einer Schleuse bei Münsterdorf an die Stör angeschlossen. Um 1900 nutzten ca. 3.000 Schiffe jährlich diesen Kanal. Die Erschließung Lägerdorfs für den Binnenschiffsverkehr ließ dann auch die Gründung von Produktionsstätten im Ort zu. Kohle und Ton wurden nach Lägerdorf verschifft, der fertige Zement von dort über Stör und Elbe an seine Bestimmungsorte gebracht.

Der Verkehr auf diesem heute nur noch für Wassersport und Freizeitschipperei genutzten Wasserweg war enorm und entsprach der großen Bedeutung des Zements für den Prozess der Urbanisierung nicht nur im Raum Hamburg, sondern auch an vielen andern Orten im Unterelbebereich und darüber hinaus. Der Anschluss des Dorfes an die Wasserwege führte zur Entwicklung von Schiffbau in Rethwisch. Zwischen 1906 und Anfang der 1950er Jahre bestand hier die Werft von Wilhelm Fack, später Fritz Drexel, die einige Störprähme, die im Fahrgebiet der Stör dominierenden, dem Ewer sehr ähnlichen Kleinschiffe, baute, ansonsten aber vor allem vom Reparaturbetrieb lebte.

Schluss

Die große Verkehrsbedeutung der Wasserwege nicht nur in unserer Region in der Zeit vor der Automobilisierung kann nicht genug betont werden. Heute, da die Wasserwege ganz überwiegend nur noch für Freizeit- und Sportaktivitäten genutzt werden und alle Warentransporte in der Fläche mit Lastkraftfahrzeugen aller Größen auf einem gut ausgebauten Landwegenetz erfolgen, kann man sich die Bedeutung der Transporte auf dem Wasserwege nicht mehr recht vorstellen. Aber der Schiffferei mit kleinen Einheiten auf Wasserwegen, die bis tief in das Land hinein genutzt wurden, gehörte bis um 1960 zur Realität unseres Lebens.

Die Reise mit MS „Hildchen“ von Itzehoe zur Elbe

Von
Klaus Lehmann (Peine-Vöhrum)

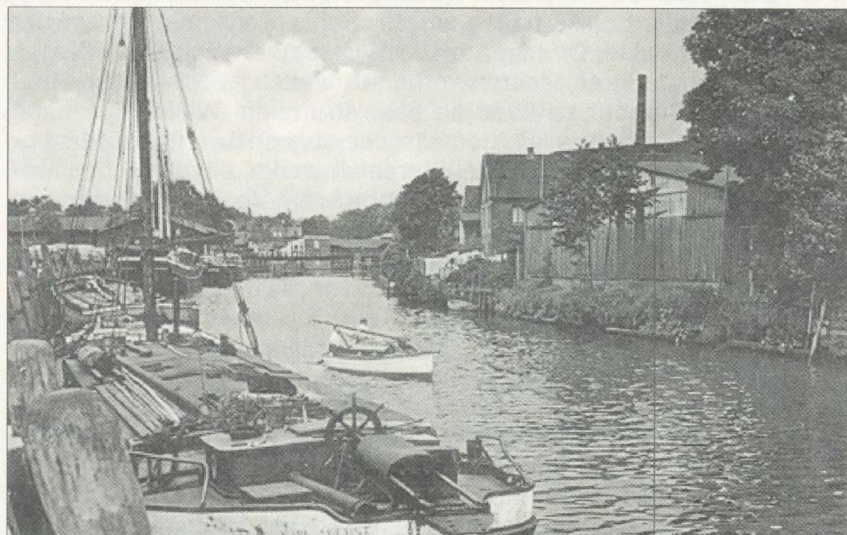
Diesen Schiffs-Ausflug auf der Stör von 1952 habe ich noch in lebhafter Erinnerung. Vater, Mutter und ich radeln gut gelaunt und voller Erwartung in den frühen, noch sehr dunstigen Ferientag. Meine Schwester sitzt auf Vaters Gepäckträger. Wir sind auf dem Weg von Kremperheide nach Itzehoe und haben gerade die Alsen'sche Zementfabrik hinter uns gelassen. Hinter dem Stördeich tuckert eine Schute.

Auf der Delftorbrücke halten wir an. Ruhig fließt das Wasser der Stör unter uns dahin. Drüben am Ufer sitzen zwei Angler. Wir biegen in die Fischerstraße ein, fahren vorbei an uralten, windschiefen Häusern. An der Drehbrücke über die Stör ist uns die Weiterfahrt durch eine Schranke versperrt. Beiderseits der abgesperrten Straße sammeln sich einige Fahrzeuge. Drei Pferdefuhrwerke, ein dänisches Militärfahrzeug und etwa ein Dutzend Fahrräder. Vor uns passiert ein Lastkahn die Brücke. Die Schranken heben sich, und wir biegen nach links ab in den Brookhafen. An der Stadtwaage warten zwei Pferdefuhrwerke, ein Tempo-Dreiradauto und ein anderer Lastwagen.

Wegen der holperigen Straße und den Eisenbahn-Gleisen schieben wir unsere Räder. Vor uns jetzt eine Menschenmenge. Unsere Räder stellen wir an einem Drahtzaun ab und vergessen nicht, sie durch Vorhängeschlösser zu sichern. Um uns herum Mütter mit Kindern, Väter mit Proviantbeuteln. Kinder, die ihre Vorfreude nicht verbergen können, laufen umher, toben und lachen. Unten am Kai liegt das Schiff im Wasser der Stör, auf dem wir fast den ganzen himmlischen Ferientag verbringen werden. „HILDCHEN“ ist vorne am Bug in rotblauer Schrift auf weißem Grund zu lesen. An den beiden Masten flattern bunte Wimpel. Um 6.30 Uhr soll das Schiff abfahren. Ein älterer Junge hat einen abgegriffenen Atlas in der Hand. „Oha, da sind aber viele Kurven!“ gibt jemand zu verstehen und weist auf die Stör-Karte. Jetzt werden erst einmal einige Stullen aus dem Brotbeutel geholt. Vater gießt aus der Thermosflasche Kaffee in einen Emaillebecher.

Unser HILDCHEN hat einen großen Schornstein. Eigentlich viel zu groß, denn oben schaut nur ein armdickes Auspuffrohr des Schiffsmotors heraus. Auf dem Kai gehen einige Jungs die Länge des Schiffes ab. Es werden wohl mehr als 10 Meter sein. Die Maschine wird jetzt angelassen. Das anfängliche Geschepper geht in gleichmäßiges Tuckern über. Auspuffqualm steigt aus dem Rohr und weht zu uns herüber.

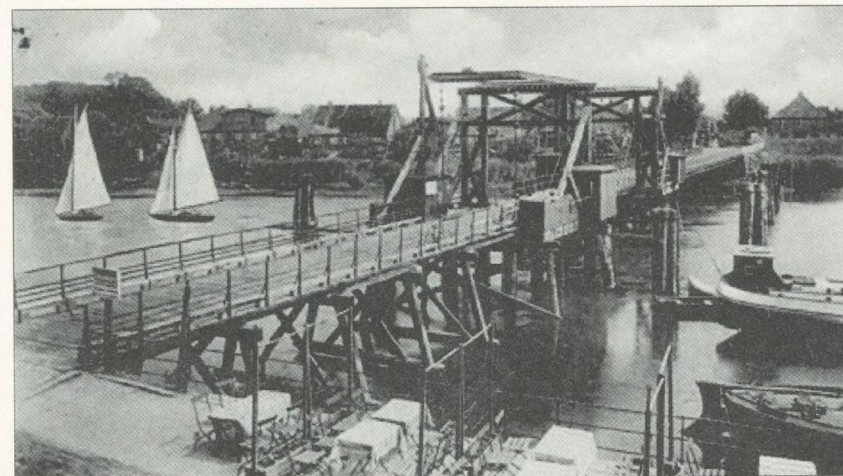
Von Bord wird eine hölzerne Gangway auf die Kaimauer gehievt. Die Eltern sorgen dafür, dass sich die Kinder diszipliniert aufstellen. Aber es gibt auch ungehaltene Drängelei. Die Absperrkette wird ausgeklinkt, und aus einem Lautsprecher gibt eine Stimme krächzend zu verstehen, dass erst auf dem Schiff kassiert wird. Die meisten Menschen stellen sich an die gegenüber liegende Reling, so dass das Schiff sich etwas neigt. Die Lautsprecherstimme fordert die Passagiere auf, sich zu verteilen. Jetzt versuchen alle, möglichst gute Plätze zu ergattern. Dreiviertel der Sitzplätze an Deck sind nicht überdacht. Am Heck befindet sich eine Persenning, die den Rest überdeckt. Unter Deck gibt es nur einen kleinen Personal- und Vorratsraum und die Schiffsmaschine.



Der Brookhafen in Itzehoe

Endlich legt unser HILDCHEN unter vielen „Ahs“ und „Ohs“ ab. Als wir in das Stör-Knie einbiegen, neigt sich das Schiff leicht über, richtet sich aber sofort wieder auf. Die ersten der etwa fünfzig Mitreisenden sind schon mit Appetit beim Frühstück. Über den Bordlautsprecher stellt sich der Kapitän vor, wünscht einen guten Tag, eine glückliche Fahrt und kündigt den Fahrgeld-Kassierer an. Von uns Kindern wird mit besonderer Freude aufgenommen, dass man an Bord Bonbons sowie Brause und Eis am Stiel kaufen kann.

Wir schippern am Suder Hafen vorbei. Vor dem Riesengebäude der Mühlenwerke Rusch wird eine Getreideschute entladen. Die Männer auf dem Schiff winken zu uns herüber. Eine Rangierlok der Hafenbahn zieht bimmelnd einige Güterwaggons in Richtung Bahnhof.

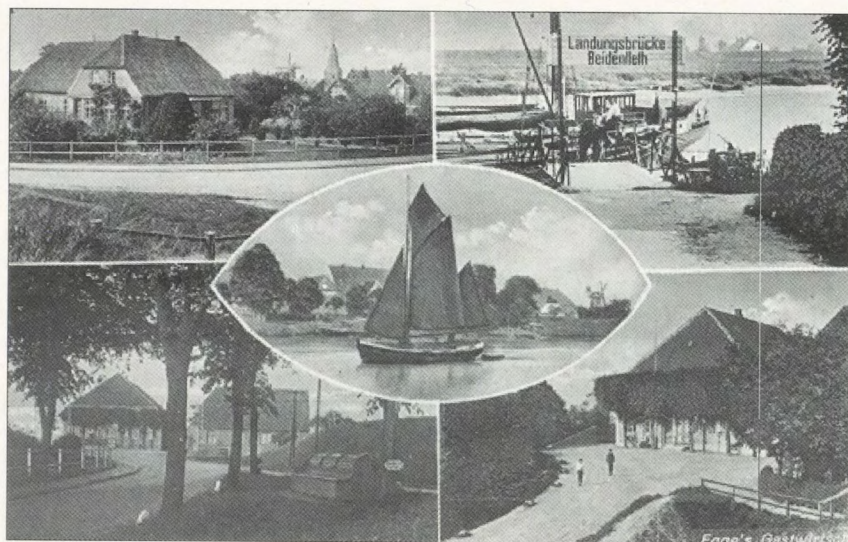


Die alte Klappbrücke in Heiligenstedten

Bald danach kommt schon die alte Klappbrücke von Heiligenstedten in Sicht. Die beiden Masten unseres HILDCHEN werden umgelegt, so dass die Brücke nicht hochgeklappt werden muss. Interessiert beobachten wir Kinder das Unterfahren der alten Holzbrücke. Über der Deichkrone können wir auch den hölzernen Glockenturm der uralten Kirche erkennen. An Deck wird das Lied vom „Hamburger Veermaster“ angestimmt, und am Nebentisch spielt man „Schwarzer Peter“. Ein Kind quengelt nach einem Eis am Stiel. Endlich kommt auch bei uns eine Frau mit einem „Bauchladen“ vorbei. Brause 30 Pfennige, Eis ab 20 Pfennige. Vater genehmigt uns ein Eis am Stiel. Auf Höhe Bismarckmündung ist das Fahrgeld von allen Passagieren abkassiert.

Die Stör fließt in vielen Kurven dahin. Ein besonders markantes Knie passieren wir bei Kasenort. Seltsam, wie vor uns das Wasser aufzuhören scheint. Wieder legt sich das Schiff etwas über. Einige Passagiere versuchen übermütig, dem Schlingern nachzuhelfen, werden aber von der Lautsprecherstimme sofort gestoppt. „Hier ward keen dumm Tüch mokt!“

Wir sehen in weiter Ferne die spitze Haube des Kirchturms von Willster. Längst sind die Schiffsmasten wieder aufgestellt, und die bunten Wimpel flattern vor sich hin. Bei Hodorf unterqueren wir eine Hochspannungs-Leitung, und meine Familie denkt an die Jahre gleich nach dem Krieg, in denen wir bei einem Bauern in Brokreihe wohnten. Damals spielten wir auch hier am Deich. Zwei schwerbeladene Zementkähne werden überholt. Sie liegen so tief im Wasser, dass man Angst bekommt, eine Welle könne sie versenken. An Deck sind zwei Fahrräder festgezurt. Nach einer weiteren Störschleife kommt die Fähre von Beidenfleth in Sicht.



Ansichten von Beidenfleth

Sie befindet sich gerade in der Mitte der Stör. Mehrere Kühe und ein Ackerwagen werden übergesetzt. Unser HILDCHEN verlangsamt die Fahrt. Es grüßt rechts die Silhouette einer Windmühle und der Helm des Kirchturms. Weiter hinten einige größere, rethgedeckte Bauernhäuser. Auch Beidenfleth ist ein uralter Ort.

Unser HILDCHEN nimmt wieder Fahrt auf, und wir passieren nach kurzer Zeit Neuenkirchen an Backbordseite. Meine Schwester und ich dürfen uns eine Waldmeister-Brause kaufen und lassen uns eine Stulle schmecken. Am Tisch nebenan hat man schon vor einer Weile fröhlich eine Schnapsflasche kreisen lassen. Einer der Zecher ist bereits auf der Holzbank eingeschlafen, und auch die anderen dösen vor sich hin. Wo eben noch lautstarke Stimmung war, ist Ruhe eingekehrt. Vor uns jetzt die Wewelsflether Fähre und die Peters-Werft. Unser Kapitän steuert das HILDCHEN ganz dicht an einen am Kai liegenden Neubau heran. Die Reling des künftigen Seeschiffs liegt hoch über unseren staunenden Köpfen.

Die Fähre wartet, bis wir vorbei sind und legt dann mit einigen Radfahrern und einem Pferdefuhrwerk ab. Nach vielen Mäandern erreicht die Stör nun bei Ivenfleth ihre Mündung in die Elbe. Gewaltig breit weitet sich der Strom vor uns. Ein Fischkutter mit hängenden Netzen und zwei große Übersee-Dampfer bewegen sich in der Fahr- rinne in Richtung Cuxhaven. Unser HILDCHEN steuert mutig eben- falls in Richtung Fahrrinne. Im Kielwasser eines der beiden Dampfer hat sie unversehens mächtig gegen den Wellengang anzukämpfen. Das Schlingern wird stärker.



Schiffsverkehr auf der Stör in den 20er-Jahren

Einige Mitreisende halten sich ängstlich an der Reling fest. In der Strommitte frischt der Wind auf. Die Wimpel am Mast knattern. Klatsch, die erste Welle durchnässt die Mitreisenden am Vorschiff. Frauen kreischen, Kinder brüllen. Der Lautsprecher krächzt vorsorglich: „Nur keine Angst, liebe Fahrgäste, unser Schiff ist seetüchtig!“ Den Passagieren ist die Feierstimmung vergangen, denn nun kommt in kürzeren Abständen Spritzwasser über das Vorschiff und durchnässt die „lieben Fahrgäste“. Die ersten hängen bereits kreidebleich über der Reling. Die beiden großen Seeschiffe vor uns werden kaum beachtet, denn die meisten von uns haben mit sich selbst zu tun.

Der Wind ist zu einem böigen Sturm geworden. „Unser Schiff ist seetüchtig!“ quäkt es erneut aus dem Lautsprecher. Ich frage mich, ob wir schon die Rettungsringe anlegen sollten. Nun legt sich das HILDCHEN auch seitwärts über, so dass wir ebenfalls nass werden. Aber langsam nähern wir uns dem rettenden niedersächsischen Ufer. Unter Land wird das Wasser ruhiger, und wir fassen wieder Mut. Trotzdem sind wir in Wischhafen froh, dem nassen Element vorerst entkommen zu sein. Nachmittags ist die Elbe kaum wiederzuerkennen. Nur ein leiser Windhauch über einer ziemlich glatten Wasserfläche. Zurück geht es nun in ruhiger Fahrt, und bald hat uns die Stör wieder.

Bekommenheit und Angst sind schnell vergessen. Von diesem erlebnisreichen Tag schwärmen wir noch sehr lange. Zuhause bastele ich mir ein Schiff aus Holz, Blech und Pappe und taufe es stolz auf den Namen „HILDCHEN“.

Quellenhinweis: alle Abb. aus der Ansichtkartensammlung L. Bruhn, Glückstadt

Der Tote aus der Stör

Von
Eike von Hacht (Itzehoe)

Am Abend des 4. August 1785 hatte der „bisher allhie sich aufgehaltene Prokurator und Schreiber Martin Hinrich Hoyer beim Baden [...] das wiedrige Schicksal“, in der Stör zu ertrinken. Mit diesen Worten eröffnete am 5. August der Schreiber der Stadt Itzehoe in einem Sammelband die Auflistung des Besitzes des Verunglückten.¹ Dieses Protokoll und mehrere andere Akteneinträge, die mit dem Tode des jungen Mannes zusammenhängen, bieten uns heute wie durch ein Fenster einen ausschnittartigen Blick in die Zeit vor 225 Jahren mit ihren Sitten und Gebräuchen, verbunden mit den ganz persönlichen Umständen eines Menschen, der in Itzehoe lebte und arbeitete.

Martin Hinrich Hoyer war zum Zeitpunkt seines Todes 25 Jahre und 10 Monate alt, unverheiratet und stammte aus Wilster. Sein verstorbener Vater Claus Hoyer war dort Bürger und Kahnführer gewesen, seine verwitwete Mutter Elsabe, geborene Kloppenburg,² verdiente sich ihren Lebensunterhalt „in Condition“ in Süderau. Sie war die einzige Erbin und nicht ortsansässig, und dieses war der Grund dafür, dass sofort nach Bekanntwerden des Todes ihres Sohnes eine vom Rat bestellte Kommission routinemäßig dessen Eigentum auflistete und versiegelte, bis geklärt war, wie weiter darüber verfügt werden sollte. So war auch die Sicherheit gegeben, dass nichts unrechtmäßig verschwinden konnte.

Itzehoe war 1785 noch in vier Jurisdiktionen aufgeteilt, und Martin Hinrich Hoyer wohnte beim Bäcker Hans Mahler(t) in der Breiten Straße in einem möblierten Zimmer zur Untermiete. Dieser Stadtbereich gehörte zur Lübschen Jurisdiktion und unterstand dem Rat der Stadt. Die „Bearbeitung“ des Todesfalls wäre einfacher und billiger abgelaufen, wenn der junge Mann auch im Bereich der städtischen Rechtsprechung ertrunken wäre, aber er hatte sich einen Badeplatz abseits der Stadt ausgesucht oder war abgetrieben worden, – jedenfalls wurde seine Leiche am Morgen des 5. August 1785 vor klösterlichem Gebiet im Wasser entdeckt und an Land gezogen, in das Haus der Witwe Thebut auf klösterlichem Gebiet gebracht und von dort per Wagen wieder in den Bereich der städtischen Jurisdiktion transportiert, desgleichen seine Kleidung, für deren genaue Auflistung der Klosterhofmeister Thiessen bemüht werden musste.

¹ Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe, Versiegelungen 262

² Archiv des Kirchenkreises Rantzau-Münsterdorf, Wrist, Beerdigungen Itzehoe 1785

Nun war es 1785 durchaus nicht gang und gäbe, dass ein junger Mann baden ging oder sogar schwimmen konnte. Als Sohn eines Kahnführers war Martin Hinrich Hoyer bestimmt mit Wasser vertraut, das bedeutete aber nicht, dass er ein sicherer Schwimmer war. Sein Beruf lässt darauf schließen, dass er Jura studiert hatte,³ und gerade unter Studenten lebte gegen Ende des 18. Jahrhunderts der Schwimmsport nach Jahrhunderte langer Ächtung wieder auf. Die Universität Halle war besonders aktiv. Der dortige Arzt Friedrich Hoffmann hatte den gesundheitlichen Wert des Schwimmens erkannt. Es war aber auch bekannt, dass dort und auch in Jena viele Studenten ertranken!⁴ In seinem Buch „Emil oder über die Erziehung“ setzte sich J. J. Rousseau bereits 1762 für das Schwimmen als wichtigen Bestandteil der körperlichen Erziehung ein, wichtiger als das Reiten, da ein Mensch im Laufe seines Lebens eher in die Lage geraten würde, schwimmen zu müssen, als ein Pferd zu reiten.⁵

Das bewahrheitete sich nun tragischerweise im Falle des jungen M. H. Hoyer! Wenn ein Mann schwimmen ging, tat er dieses nackt oder in (leinenen) Unterhosen. Und hier fangen in unserem Falle die Rätsel an. Aus der Wortwahl der an der Aufarbeitung des Todesfalles beteiligten Personen – Stadtschreiber, Klosterhofmeister und später amtlich bestellter Curator – lässt sich nicht mit letzter Sicherheit erkennen, ob der junge Mann in voller Kleidung ins Wasser geriet und die Kleidungsstücke ihm nach der Bergung ausgezogen wurden oder ob seine Leiche nackt aus dem Wasser gezogen und die Kleidung gesondert aufgefunden wurde. Seine Leiche wurde ohne Kleidung nach Itzehoe gebracht und die Kleidung separat geholt. Es ist also nicht klar, ob er wirklich mit der Absicht zu schwimmen nackt in die Stör gestiegen war.

Für alle Möglichkeiten gibt es Indizien. Die Kleidung und „Sachen“ waren bei der Witwe Thebut, nachdem die Leiche zu ihr gebracht worden war, vom Klosterhofmeister „vorgefunden“. Die silberne Taschenuhr wurde später vor der Auktion repariert. Sie muss also nass geworden sein, denn mit einer defekten Uhr wird ein Jurist, der auf genaue Zeiteinhaltung angewiesen war, nicht spazieren gegangen sein, und in einer Hosentasche befanden sich zudem noch seine Schreibtafel zusammen mit Geldnoten und Hartgeld. Was jedoch in keiner Notiz erwähnt wurde ist, dass am selben 4. August ein anderer junger Mann

³ Er ist nicht im Immatrikulationsverzeichnis der Universität Kiel aufgeführt, muss aber nach einem damals gültigen Gesetz auf einer Landesuniversität studiert haben, so dass nur noch die Universität Kopenhagen in Frage kommt.

⁴ M.H.Hoyer war nicht Schüler der Franckeschen Anstalten in Halle, auch nicht Student an der dortigen Universität

⁵ Quelle: <http://lacss.org/-multi/test/sportarten/schwimmen/sozial-und-kulturgeschichte/schwimmen-17-und-18-jahrhundert>

in der Stör ertrank. Nur der Pastor, der auch Martin Hinrich Hoyer beerdigte, notierte es in der Sterbeeintragung am 9. August: „Johann Peter, des weyl. hiesigen klösterliches Einwohners und Krähmers Peter Schmedje und Elsabe Margretha geborene Haltermann eheliblicher Sohn 33 Jahre alt. Unverehelicht. Ertrunken.“ Die beiden Männer kannten sich bestimmt, allein schon deswegen, weil die Mutter des Peter Schmedje von M. Hinrich Hoyer Geld geliehen hatte. Für Spekulationen über einen Zusammenhang der beiden Unglücksfälle finden sich keine Aktengrundlagen. Es kann ein reiner Zufall gewesen sein, dass z. B. bei der starken Strömung der Stör mit ihrem schlammigen Ufern, die das Anlandkommen so schwer machten, zwei junge Männer am selben Tag ertranken, als beide vor klösterlichem Gebiet zum Baden gingen, vielleicht sogar gemeinsam. Ob vielleicht der eine den anderen retten wollte oder ob es auch ganz andere Ursachen für die Todesfälle gab, all das ist nicht mehr nachzuprüfen. In den klösterlichen Akten ist nichts vermerkt.⁶

Die genaue Auflistung von Martin Hinrich Hoyers Kleidung und seinen mitgeführten Gegenständen vermittelt uns heute ein informatives Bild, wie ein junger Mann von Bildung sich vor 225 Jahren in der Öffentlichkeit zeigte. Der 4. August 1785 war ein Donnerstag, also ein normaler Arbeitstag. Direkt vor seinem Tode trug er:⁷

- 1 Paar Schuhe mit weißmetallenen Schnallen
- 1 Paar Beinschnallen, 1 Paar wollene Strümpfe
- 1 Paar weißseidene Strümpfe, 1 Paar Strumpfbänder⁸
- 1 weiße körperne⁹ Hose, worin 6 M. an Schillingen
- 1 Canvas-Weste¹⁰
- 1 Rock von bläulichem Sommerzeug, worin 1 rotlederne Schreibtafel mit 1 Bank-Billet zu 1 Rthlr. und einige Papiere
- 1 weißes Halstuch
- 1 grauer Hut
- 1 Handstock¹¹
- 1 silberne Taschenuhr mit Schildpatt-Gehäuse
- 1 Schnupftabaksdose von Emaille

⁶ LAS Schleswig, Archiv des Adeligen Klosters Itzehoe, hier: Akten betr. Hofmeister Thiessen

⁷ Die Schreibweise ist der heutigen angepasst.

⁸ Warum er zwei Paar so verschiedener Strümpfe trug (oder bei sich hatte), ist nicht zu erklären.

⁹ Körper ist neben Atlas- und Leinwandbindung eine Grundbindungsart für gewebte Stoffe. Je nach Fadendichte ist der Stoff dicht und strapazierfähig oder leicht und locker.

¹⁰ eine Art Kammgarn wie Leinenstoff

¹¹ Im Gegensatz zum spanischen Rohr, welches ein Stab zum Stützen war, ist hier ein Spazierstock mit Handgriff gemeint, den man elegant schwenken konnte.

Mit dem Herausziehen der Leiche aus dem Wasser der Stör begannen auch die Ausgaben, die dieser Todesfall verursachte und die dazu führten, dass einschließlich der nicht mehr eingetriebenen Schulden der Mutter des Verunglückten nur knapp die Hälfte des realen Wertes des Erbes zukam, die sie natürlich noch zu 10% versteuern musste.

Die „Leute, welche den Körper aus dem Wasser gezogen“, erhielten 6 Mark 12 Schillinge, Hartmut Lohse für den Transport des Toten zum Hause der Witwe Thebut 1 Mark 8 Schillinge und die Witwe selber für die Beherbergung der Leiche in ihrer Wohnung bis zum Abend des 5. August 4 Mark. Sie kannte den Verstorbenen, denn auch sie hatte von ihm 4 Mark geliehen, die sie noch bis mindestens den 17. Dezember nicht zurückzahlte. Ein Arzt, Dr. Blume, wurde „bemüht“ und aus den in Rechnung gestellten 2 Mark ist zu ersehen, dass er nicht viel getan hat. Von der Wohnung der Witwe fuhren Arbeitsleute den „Körper“ in „Schülers Wohnung“ (er war Amtsschneider) in Itzehoe. Hoyers eigene Unterkunft war ja versiegelt. Die Totenfrau Mohrbutter rieb den Toten mit Buchenasche ab, die von zwei Lieferanten bezogen wurde, Reiffenberg und Hans Hahn. Die Buchenasche wurde mit lauwarmem Wasser übergossen, öfter umgerührt und nach einigen Stunden durch ein Tuch geseiht. Die so gewonnene Lauge war reich an Pottasche. Sie schäumte, reinigte und desinfizierte wie Seife. Inzwischen wurden die Kleidungsstücke vom Kloster geholt, der Sarg bei Tischlermeister Schröder in Auftrag gegeben (18 Mark) und die acht Sargschrauben dazu von Kleinschmied Jürgen Deelwater hergestellt, der mit seiner großen Familie, die nicht einmal ein eigenes Haus besaß, sicher froh über den Auftrag war. „Schusterarbeiten“ (vielleicht Trageriemen) wurden von Schuster Gerd Matthiessen, der ebenfalls nicht groß begütert war, berechnet, der Totengräber beauftragt, die Kuhle zu graben, das Erdgeld bezahlt, das Leichlaken „geheuert“ und in Schülers Haus gebracht, die Leiche von der Witwe Lencken und dem Friseur Erichsen frisiert, vom Barbier Boyens (der auch „Chirurgus“ war) und „Ohlhavers seinen Burschen“ bearbeitet (rasiert?), der Arbeitsmann Schröder für zwei Nächte als Totenwache bestellt und schließlich die Leiche „eingelegt“. Dabei gab es Bier und Brot. Die Ausrufer brachten die Totenbahre herbei, die einer Gilde gehörte und deren Benutzung von Nichtgildemitgliedern bezahlt werden musste.

Schließlich konnte am 7. August 1785 die Beerdigung auf dem heutigen Holzkamp stattfinden. Die Kinder der Stadtschule und die Waisen sangen, der Küster wurde entlohnt und ebenfalls die 10 Träger, die sich jeder mit einer Zitrone (das Stück für 1 Schilling) gegen den Leichengeruch geschützt hatten. Und wieder gab es Brot und Wein. Jeder einzelne dieser Posten wurde bezahlt. Dazu kamen noch die Kosten für die bürgermeisterliche Amtshandlung, das Amt des Curators der Witwe an den Weinhändler Johann Matthias Kern zu

übertragen, und in den nächsten Monaten für die Tätigkeit des städtischen Auktionators, Senator Homfeldt, für die Bierträger, die die Sachen des Verstorbenen zur Auktion in das Rathaus schleppten und für Bier bei der Auktion selbst, für den Arzt Doktor Dethleffsen, der noch eine Rechnung von 22 Mark stellte, für den Stadtsekretär Senator Göring für Gerichtsgebühren, die beim Aufnehmen der Rechnung und ihr Einschreiben ins Protokoll entstanden, für den Vermieter Bäckermeister Hans Mahler, der für Miete und Kost 44 Mark einforderte und – hier wiehert der Amtsschimmel – für den Betrag von 6 Pfennigen für Bindfaden! Der Mutter hatte man immerhin im Vorgriff auf ihr Erbe 25 Mark und 8 Schillinge ausgezahlt.

Es entsteht heute der Eindruck, als ob jeder, der nur irgendwie konnte, Nutzen aus dem Tode des jungen Mannes zog! Selbst der schon am 5. August ernannte Curator der Mutter des Verstorbenen, der Weinhändler Kern, dessen Weinstube in der heutigen „Steinburg“ lag, an der Ecke Breite Straße/Sandberg, teilte sich selbst ohne nähere Spezifikation für seine „vielfältigen Gänge und Bemühungen „in allem“ 37 Mark, 12 Schillinge und 6 Pfennige zu. Zusätzlich noch ergab „die anstehende Rechnung daraus zu verfertigen wie auch diese Rechnung zu formieren“ 3 Mark. Allerdings wurde festgelegt, dass er sich diese Beträge vom Kanzleirat Zimmermann holen sollte, der dem Schreiber Hoyer, der vielleicht für ihn gearbeitet hatte, noch 37 Mark, 12 Schillinge und 6 Pfennige schuldete. Sauerlich notierte der Curator: „hat aber nur bekommen 37/3/- bei Ablegung dieser Rechnung am 17. Dec. 1785.“

Um Geld für all diese Ausgaben und zum Auszahlen des Erbes an die Mutter zu erhalten, wurde gut zwei Monate nach dem Tode des Martin Hinrich Hoyer die öffentliche Auktion seines Besitzes durchgeführt, ein gängiges Verfahren. Nachmittags am 7. Oktober 1785 versteigerte der städtische Auktionator, Senator Homfeldt, alles, was sich im versiegelten Zimmer befunden hatte und aus dem Besitz des Verstorbenen stammte:

Martin Hinrich Hoyer hatte als Schreiber und Procurator gearbeitet, d. h. er war ein Geschäftssachwalter und Rechtsvertreter u. a. in Geldgeschäften und konnte auf Grund einer Vollmacht im Auftrag eines anderen dessen Geschäfte, vor allem vor Gericht, führen. Als Schreiber fungierte er allgemein als Beamter in einer Kanzlei oder auch nur als Abschreiber bei einem Advokaten. Entsprechend befanden sich in seinem Zimmer dann auch seine Arbeitsgeräte:

3 Federmesser – aber seltsamer Weise keine Schreibfedern,
1 Stange Siegellack (beide Posten ersteigerte der städtische Wachtmeister Wally)

1 Lineal
1 Reißfeder¹²
1 Papierschere, 1 kleine Schere,
1 gläsernes Tintenfass, 1 gläsernes Sandfass,
1 silbernes Petschaft (ersteigerte Senator Siemen)
6 Paar Vorärmel, zwei davon aus Manchesterstoff) als Kleidungs-schoner
2 Lichtschirme
– und gestempeltes Papier, das der Stadtsekretär Göring für 2 M ü bernahm. Stempelpapier war für gerichtliche Verhandlungen bestimmt und wurde mit einem Stempel versehen als Zeichen für die Richtigkeit der an den Staat errichteten Abgabe.

Martin Hinrich Hoyer hatte aber auch in eigenen Geschäften gearbeitet, d. h. er hatte Geld verliehen. In seinem Zimmer fanden sich zum Zeitpunkt seines Todes 1 Tüte mit „grobCour“¹³ 59 M 14 Schillinge und 2 Tüten mit zusammen 60 Mark, dazu kam das Geld aus seiner Hosentasche: 4 Mark und 1 Banknote über 3 Mark. Seinem Einnahmenbuch entnahm der Curator dann noch die ausstehenden Schulden, die er bei den Schuldnern eintreiben musste. Deren Wohnorte erstreckten sich von Itzehoe über Wilster, Grevenkop, Dägeling, Wischreihe bis Kellinghusen. Das Geld war ohne Ansehen der Person verliehen worden, Hauptsache die Sicherheit war gewährleistet. Von Hinrich Timm hatte er als Sicherheit für die Zinsen 12 Stück durchgebrochene silberne Knöpfe genommen, von einer Magd oder einem Dienstmädchen einen Frauenrock aus Beiderwand! Bei der Pastorin Ewald allerdings, die eigentlich schon Ostern hatte zahlen sollen, ließ er sich auf Neujahr vertrösten, und bei anderen zählte wohl der Name oder die Bekanntschaft (was sich nachher beim Eintreiben der Gelder bestätigte. Rechenmeister Nagel und Sekretär Thomsen zahlten pünktlich, desgleichen Monsieur Tramsen, der ein Freund gewesen zu sein scheint,¹⁴ der Arzt Dr. Detlefsen und der Stadtsekretär Senator Göring, der für sein Mädchen einsprang, das 18 M geliehen hatte, ebenso die Witwe Schmedje, die ja am gleichen Tag ihren Sohn verloren hatte, und mehrere andere, die nicht genauer nachzuverfolgen sind. Alles zusammen ergab eine Summe von 121 Mark ,1 Schilling, 1 Pfennig. Aber durchaus nicht alle zahlten oder konnten nicht. Am Ende, bei der Schlussabrechnung am 28. März 1786, waren es von den noch ausstehenden 182 M 3 Schillingen und 6 Pfennigen „mit vielen Mühen beygetrieben“ 83 Mark 4 Schillinge! Nach fast einem ¾ Jahr

¹² Sie wird zum Ziehen von Strichen und Kreisen mit Tusche benutzt. Die Breite der Striche wird durch eine Schraube eingestellt

¹³ Seit 1776 gab es in Schleswig Holstein den Speciethaler = 60 B Schleswig-H. Courant; 1 Mark hatte 16 Schillinge.

¹⁴ „Monsieur“ bedeutet unverheiratet von besserem Stande.

gab der Curator entnervt auf: „Womit diese Rechnung abgethan.“ Merkwürdig war der Fall der Frau Maria Elisabeth Hass, die aus dem Erbe des am 6. Nov. 1783 verstorbenen Bürgers Paul Andreas Masch am 25. Januar 1786 nach Abzug von ausstehenden Bohlgeldern noch 830 Mark 9 Schillinge und 2 Pfennige erbte, aber anscheinend nie ihre Schulden von 2 Mark 12 Schillingen bei dem Nachlassverwalter von Martin Hinrich Hoyer zahlte, ebenso nicht die Witwe Thebut!

Die Versteigerung der weiteren Gegenstände zeigt das typische Bild eines modebewussten, unverheirateten jungen Mannes, der möbliert zur Miete wohnte und keinen Haushalt führte. Er besaß als einziges eigenes Möbelstück einen mit Wachstuch bezogenen Teetisch und einen einfachen unbehandelten Reisekoffer. Mit Essen versorgte ihn wohl die Bäckerfrau. Zum weiteren Inventar gehörten nur 3 Fayenceteller, 3 Teetassen, 1 Untertasse, je eine kupferne und blecherne Kaffeekanne und einen Nachttopf! Zwei Weingläser und ein Bierglas, dazu ein Paar Gabeln und Messer mit silbernen Heften sowie ein Zinnlöffel vervollständigten die Ausstattung. Wohl noch aus elterlichem Besitz stammten 3 Tischlaken (drellen oder Gansaugen) und drei Servietten, ebenso ein Vorrat an altem Leinen und Canvas.

Aber die Kleidung! Durch sie stellte er sich nach außen dar! So besaß er 3 „Kombinationen“ von Weste und Hose in schwarzem Laken, gestreift oder aus gelbem Manchester, 5 einzelne Hosen aus verschiedenem Stoff (Nanking, Leinen, Callmanque, Köper) und in den verschiedenen Farben gelb, weiß, bunt, ebenso 2 einzelne Westen, die eine halbseiden gestreift, eine aus Canvas, dann wieder 3 Kombinationen aus Rock und Weste (aus braunem Leinen mit weißen Knöpfen, eine andere blau, die dritte von braunem BergopZoom) und 4 einzelne Röcke, auch diese in verschiedenen Farben und Stoffqualitäten: brandrothgelb, bläulich, grauer Lakenstoff, grauer BergopZoom. Aber er besaß nur ein einziges Manschettenhemd und auch nur 1 Unterhemd zum Daruntertragen, und 4 „Mannsunterhosen“ waren auch nicht gerade viele!

Dafür hatte er umso mehr „Assessoires“: 2 Halskragen (mit 4 Hemdsknöpfen), 10 Hals- und Brusttücher (von Nesselstoff über Kattun und Canvas bis zu Seide, teilweise bunt), aber nur 1 Taschentuch aus Leinen und 2 ebensolche Schnupftücher. Die Strümpfe waren aus Seide (je 1 Paar weiß und schwarz), aus Wolle (2 Paar, schwarz), Baumwolle (6 Paar, u. a. grau) und Zwirn (2 Paar). 3 Paar Lederhandschuhe (u. a. gelb) und 1 Paar wollene ergänzten die Ausstattung. 4 Hüte in grau und schwarz (einer schwarz mit goldenem Knopf) kamen dazu samt einem Hutfutteral, auch 1 alte baumwollene Mütze, die er vielleicht trug, wenn er Schlittschuhlaufen ging, denn ein Paar „Schrittschuhe“ fanden sich auch in seinem Besitz. Oder trug er die Mütze als

Schlafmütze? Dass er nur 1 Nachthemd („Nachtfutterhemd“) besaß und auch nur 3 Handtücher, wusste wohl nur die Waschfrau!¹⁵

Je nach Anzug oder Witterung zog er Stiefel oder Schuhe an, von denen er 2 Paar¹⁶, dazu 1 Paar gelbe Pantoffeln. Mit Schnallen oder Bändern wurden Hosen, Strümpfe und Schuhe geschlossen, zusammengehalten oder verziert. Martin Hinrich Hoyer besaß eine ganze Kollektion davon: 2 silberne Schuh- und 1 silberne Knieschnalle, 1 Paar Strumpfbänder, 2 Paar jeweils gelb oder weißmetallene Schuhschnallen, 2 Paar metallene Knieschnallen, 1 Paar Beinschnallen, 1 stählerne Hosenschnalle, – offensichtlich war ihm auch schon mal etwas verloren gegangen!

Das ganze Bild eines flotten jungen Mannes wurde entweder durch einen Regenschirm aus Leinenstoff oder einen von 4 Spazierstöcken oder auch sein Spanisches Rohr abgerundet. Er rauchte nicht, es fand sich keine Pfeife, wohl aber zwei Schnupftabaksdosen, eine „gute“ aus Emaille und eine zu Hause, bei den Arbeitssachen, aus Papier.

Alles wurde auf der Auktion verkauft, und da man die Namen der Käufer notierte, wenn der Betrag über 8 Schillinge lag und damit nicht sofort bar bezahlt werden musste, wissen wir, wer von den Honoratioren der Stadt ab Oktober 1785¹⁷ in der Kleidung des jungen Herrn herumspazierte: der Bürgermeister Johann Töpfer erstand die gelbe Weste und Hose, der Auktionator Senator Homfeldt selbst kaufte neben weiß- und schwarzseidenen Strümpfen und passenden Strumpfbändern einen grauen BergopZoom-Überrock, dazu die reparierte silberne Taschenuhr und einiges aus dem Bücherbestand, Curator

¹⁵ Zu den Stoffarten: Calmanque meinte ein gemustertes Wollzeug, Canvas eine Art Kammgarnstoff in Tuchbindung, als Leinwand oder auch locker, gitterartig durchlässig, Nanking war ein leinen- oder köperbindiges kräftiges Baumwollgewebe. Ein Lakens Rock ist ein feiner Tuchrock. BergopZoom wurde ein Kleiderstoff genannt, der in der Stadt Bergen op Zoom in Brabant hergestellt wurde. 1 gelbe Manchesterweste bestand aus einem Wollstoff, der mit künstlichem Farbstoff goldgelb gefärbt wurde (auch Martiusgelb). Beiderwand („aus zweierlei Stoff“) wurde in der Hausweberei mit 3 Kämmen hergestellt, war meist gestreift und galt, da es nur von Bauern und Mädchen getragen wurde, als minderwertig. Der bei M.H. Hoyer hinterlassene Rock war auf 5 Kämmen gewebt, also von besserer Qualität und wurde für 1M/13/- verkauft. Kattun war leichter Baumwollstoff, Gansaugenstoff geringwertiger Drillich.

¹⁶ Stiefel waren neu teuer. Sie kosteten zwischen 1776 und 1793 8 M 8 Schillinge, Schuhe 3 M. Bei der Versteigerung brachten ein Paar Stiefel jeweils nur 1M/1s und das andere zusammen mit einem Stiefelknecht 6s. Sie müssen also ziemlich abgenutzt gewesen sein! Die Schuhe gingen für 7 Schillinge, 6 Pfennige weg, das andere Paar zusammen mit den Pantoffeln für 6 Schillinge. Zum Preisvergleich: 1785 kostete 1 Pfd. Butter 5 M/75 s (Aus: Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in SI.-Hol. von 1226-1864. Quellen und Forschungen zur Geschichte SI.-H. Bd. 1 Wachholtz, Neumünster 1952).

¹⁷ Die Volkszählung von 1769 hatte für die lübsche Stadt 2.320 Einwohner ergeben, 1785 waren es vermutlich kaum mehr; für die Gesamtstadt ergaben die Hochrechnungen für 1800 ca. 4.200 Personen, d.h. es kannte jeder jeden!

Kern einen Hut, die Mütze, das Spanische Rohr, dazu die Silberbestecke, etwas Tischwäsche und den Reisekoffer. Der Protokollschreiber hielt sich an 3 Paar Schuhschnallen und das Hutfutteral. Der Zimmerwirt Hans Mahler(t) ersteigerte gleich zwei Kombinationen: 1 Canvas Weste und Hose und die gestreifte, leinene Weste mit Hose, 1 Paar schwarze Seidenstrümpfe, mehrere Paare Baumwollstrümpfe, Halstücher, Handschuhe, 1 Paar Schuhe, die Emailldose, den Teetisch (er passte ja so gut ins Zimmer), 7 Bücher.

Die erzielte Gesamtsumme betrug 122 Mark und 8 Schillinge, wovon dann noch Gebühren und Kosten abgingen (siehe oben, z. B. für Bier und Brot), so dass 111 Mark, 4 Schillinge und 6 Pfennige blieben. In diesem Geldbetrag ist auch der Erlös für die Bücher enthalten, die sich im Besitz des jungen Juristen befanden. Auch sie wurden versteigert, leider waren nur wenige Titel (verstümmelt) genannt, oft Bücher (49 Stück) als Packen zusammengefasst.

Die folgenden Bücher konnten zugeordnet werden:

Wörterbücher:

Novum Latino-Germanicum et germano-latinum Lexicon. 1556

Frisius. Ad usum literatae juventutis ordine alphabetico ex probatis auctoribus digestum

(Johann Frisius war ein Schweizer Latein- und Griechischlehrer an der Baseler Lateinschule, Chorherr in Zürich. Der Buchhändler König in Frankfurt/Main gab seine Schriften heraus. Bis 1719 erschienen Ausgaben.)

Dictionarium Latino-Germanicum von Petrus Dasypodius oder von Petrus Cholinus,

(Ausgaben erschienen bis 1750.)

Dasypodius, Peter, Schweizer Humanist, geb. 1559, gest. ?

Dictionnaire Francois et Allemagne et Allemagne et Francois

A l'usage des deux nations, redigé par une Societé de Gens de Lettres. Viegweg Berlin

Cornelii Schreveii Lexicon manuale Graeco-Latinum & Latinum/Graecum, 1774, aufgelegt bis 1822.

(Kornelis Schrevel (1615- ca.1667) war ein niederländischer Philologe und Lehrer.)

Lehrbücher:

Chr. Cellarius: latinitatis probatae et exercitae Liber Memorialis Naturali ordine ita dispositus. Merseburg 1689, 1765 von Gesner, bearbeitete Ausgabe Mannheim/Frankfurt/Main.

Verbesserte und erleichterte Griechische Grammatica. In deutlichen Regeln abgefasst und mit hinlänglichen Exempeln wie auch nöthigen Registern versehen, Halle, Waisenhaus 1756.

(Christian Cellarius, Pietist an der Universität Halle, gest. 1707)

Charles de Pepliers: Nouvelle et parfaite Grammaire Royale Francois et Allemagne. Neue und vollständige Königliche Französische Grammatik. Mit ei-

nem verbesserten Wörterbuch, manierlichen Gesprächen, zierlichen Reden, Schaffhausen 1775.

(Peplier war im 17. Jahrhundert Hofmeister des Herzogs von Burgund.)

Lexika:

Hederich, Benjamin, Reales Schullexicon, worinne nicht allein von den Ländern, Städten, Schlössern. wie auch von den Zeiten Völkern zur Geographie. eine nötige Nachricht gegeben. Leipzig Gledisch 1717 oder 1731.

(Hederich (1675-1748) war ein deutscher Lexicon- und Lehrbuchautor.)

J. Th. Jablonski: Allgemeines Lexicon der Künste und Wissenschaften Leipzig 1721 bis 1767, Conversationslexikon.

Nicolas Rémond des Cours: la véritable politique des personnes de qualité. Nouvelle édition 1751.

... aux dépens de la veuve de Freu. J.R. Crocker, Wwe, 1782. Herausgegeben von Gottlieb Stolle (1633-1744).

(Zuletzt Professor der Politik in Jena, Gelehrter und Dichter)

Theologische Schriften:

Bibliorum codex sacer et authenticus, Testamenti utriusque. Veteris et Novi. Ex hebraea & Graeca veritate. 1579 bei Christoph Froschauer, wieder aufgelegt.

Johannes Knollii Vocabularium biblicum Novi Testamenti, ita Secundum seriem capitum atque versuum ordonatum, ut in Lectione sacrorum Novi Testamenti graeci librorum usum Praebere possit extemporalem. Leipzig Gledisch 1717.

Georg Friedrich Seiler: Religion der Unmündigen. Erlangen, 1782. Ein Unterrichtsbuch für Eltern, Lehrer und Studenten in Gesprächen, Predigten.

(Seiler (1733-1807) Theologieprofessor, verteidigte das Christentum, indem er die Harmonie von Vernunft und biblischer Religion zu erweisen suchte, er gehört zu den Aufklärern.)

Biblia: Oktav - Cannstein Bibel, Halle, Waisenhaus 1766.

Peter Ahlwardt: Bronto-Theologie oder vernünftige und theologische Betrachtungen über Blitz und Donner, wodurch der Mensch zur wahren Erkenntnis Gottes und seiner Vollkommenheiten, wie auch zu einem tugendhaften Leben und Wandel geführt werden kann. Greifswald, 1745 oder 1747.

(Ahlwardt war ein Philosoph und Theologe, führend in den Debatten über Spinoza und den Atheismus und sagte, dass mit einer als „atheistisch“ bezeichneten Haltung nicht zwangsläufig eine moralisch verwerfliche Lebensführung verbunden sein müsse. Er war dem Wissenschaftsanspruch seiner Zeit verpflichtet und berief sich auf Erfahrungen, nicht theoretische Behauptungen. Als Philosoph gehörte er der Wolffschen Schule an, in der Theologie behandelte er Bereiche der „natürlichen Theologie.“)

Adam Krieger: Neue Arien 1667. Religiöse Barocklieder, aber auch Liebes-, Trink- und Studentenlieder! Postmortem.

(Krieger war Hoforganist in Dresden.)

Fachliteratur:

Vollständiges Formularbuch von Beck. Behandelt Bürgerliches Handels- und Wirtschaftsrecht- bis heute!

Heino Lambeck: Ein neu- und wolgegründetes Rechenbuch von allerhand Hauss- und Kaufmanns-Rechnungen . Neue Auflage vermehrt von Johann Hinrich Wohlgemuth, Hamburg, bey J.H. Krogmann, ca 1750.

(Lambeck war Rechenlehrer in Hamburg (1586-1661/62).)

Das Lübsche Recht

Der wohl unterrichtete und allzeit fertige Notarius worinnen der Notarii Geschäfte, Amtsverrichtungen und Kaysers Maximiliani Constitutio de Notar. etc. vorgestellt. 8. Frankfurt, Brönnner 1757.

Salander (Schade, Franz Henning) Der auff neue Manier abgefasste und expedite Notarius. Worinnen Der I.Theil der Notarien Geschäfte, Amtsverrichtungen, II. Theil alle Cauteln und Formulen, so der III. Theil aber den Notarium Immatriculatum. Frankfurt, Leipzig, H.Ph.Ritscheln Buchhandlung 1716 und später.

(Das Buch umreißt das Berufsbild des Notars zu Beginn des 18. Jahrhunderts und bietet Einführung in den Aufgabenkreis der Beglaubigungen und Beurkundungen unterschiedlicher Rechtsgeschäfte. Mit Formularsammlung und einem juristischen Wörterbuch.)

Allgemeines:

Cornelius nepos: 100 v.Chr-28 n. Chr. römischer Historiker und Biograph. Schullektüre.

Friedrich von Hagedorn, Sämmtliche Poetische Werke, 3 Theile ab 1769(bis 1775).

(Hagedorn (1708-1754) war ein deutscher Dichter von Fabeln, schrieb „Moralistische Gedichte“, auf heitere, horazische Art, war befreundet mit Klopstock.)

R*** (= Ernst Lorenz Michael Rathleff): Die letzten Tage der jüngeren Demoiselle M.M.Ch.A.*** aus authentischen Quellen zum Druck befördert (1775).

(Charlotte Ackermann (1757 Straßburg – 1775 Hamburg) war eine deutsche Schauspielerin, entstammte einer Schauspielerfamilie, die mit Lessing zusammenarbeitete. Sie spielte die Titelrolle bei der Uraufführung von Lessings Emilia Galotti in Hamburg mit 14 Jahren, 1774 und 1775 trat sie jeweils in 35 Stücken auf und galt als außerordentliches Talent. Ihr ungeklärter Tod (evtl. im „Werther-Fieber“) führte zu einer unglaublichen Trauer in Hamburg: die Börse schloss, das Theater wurde schwarz ausgehängt, die Leiche öffentlich aufgebahrt und 4000 Menschen folgten ihrem Sarg. Schließlich wurde sogar für ein Denkmal gesammelt, in Zeiten, in denen Schauspieler eine Außenseiterrolle innehatten, ein ungeheurer Vorgang. Der Senat verbot dann auch die Errichtung des Denkmals und auch die Veröffentlichung von Zeitungsartikeln zu ihrem Tod.)

„Wie manns treibt, so geht's, oder die aufgebrachte Ehefrau“, ein Lustspiel in 5 Aufzügen. Nicht zu bibliographieren, evtl. ein übersetztes englisches Lustspiel. Gottsched gab den Anstoß, Tragödien zu übersetzen, zwischen 1730 und 1740 aber auch Komödien, die nicht nur übersetzt, sondern auch bearbei-

tet wurden, damit sie „deutscher“ wurden. Es ging dabei jedoch eigentlich immer um einen aufgebrachten Ehemann.

Gottlieb Wilhelm Rabener: Sammlung satyrischer Schriften. Dritter Theil . Dyck 1752.

(Rabener (1714-1771) schrieb Artikel in satirischer und essayistischer Form, in denen er menschliches Fehlverhalten und gesellschaftliche Missstände des Bürgertums anprangerte. Diese Sammlung sollte 4 Teile umfassen und war sehr beliebt. Beispiele: Er gab eine satyrische Anleitung zum Briefe- und Abhandlungsschreiben, gab Anweisungen, wie man besticht oder wie man als „strotzender Landjunker seine Liebe an ein reiches Bürgermädchen verkauft“.)

Dieses letzte Buch gehörte nicht Martin Hinrich Hoyer, sondern „Monsieur Tramsen“, der es vor der Versteigerung zurück erhielt.

Alles in allem entstand so aus den Akten das Bild eines jungen Mannes, der mit den geistigen Strömungen seiner Zeit vertraut war (Aufklärung und Pietismus) und wohl für sich einen Weg suchte, dabei aber mit beiden Beinen auf der Erde blieb und, noch am Anfang einer juristischen Karriere stehend, mit eigenem Geld in einem – wir würden heute sagen „Nebenjob“ – Geld verdiente. Er legte Wert auf Mode und gutes Aussehen, trieb sommers wie winters Sport und hatte mit seinem Freund wahrscheinlich Spaß an Studentenliedern und Verspottung des „Establishment“. Vielleicht schwärmte er für Schauspielerinnen wie die heutige Jugend für Popstars, auch wenn er beim Tod der Demoiselle Ackermann erst 15 Jahre alt gewesen war.

Fast neun Monate beschäftigten die Folgen seines Todes die Obrigkeit, und es ist eigentlich paradox, dass ausgerechnet sein früher Tod es möglich machte, so viele Spuren seines Lebens zu finden! Wie oder wie lange jedoch seine Mutter mit der Verarbeitung des Unglücks belastet war, darüber ist in diesen Akten kein Wort vermerkt.

Das Kreismuseum Prinzeßhof im Überblick 2009/2010

Von
Anita Chmielewski-Hagius (Itzehoe)

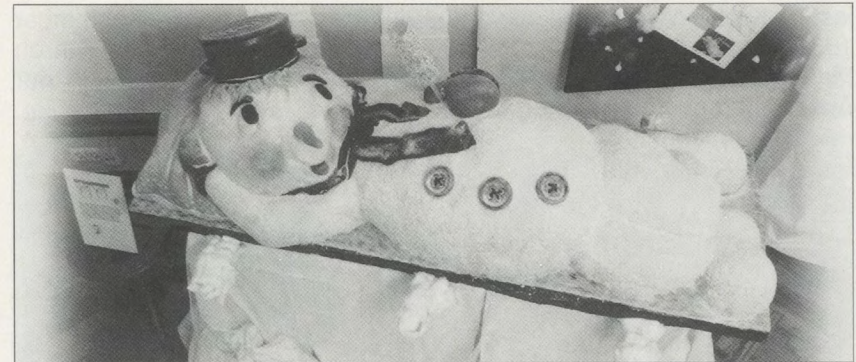
Sonderausstellungen

Am 25. Oktober 2009 hielten erstmals im Erdgeschoss des Museums Schneemänner Einzug. Wie konnte es auch anders sein: Ein langer schneereicher Winter im Kreis Steinburg war die Folge. Die Kultur- und Motivgeschichte des Schneemanns stand im Mittelpunkt der Präsentation, aber auch seine Rolle für Erwachsene und Kinder sowie sein besonderer Stellenwert zur Weihnachtszeit und in der Werbung.



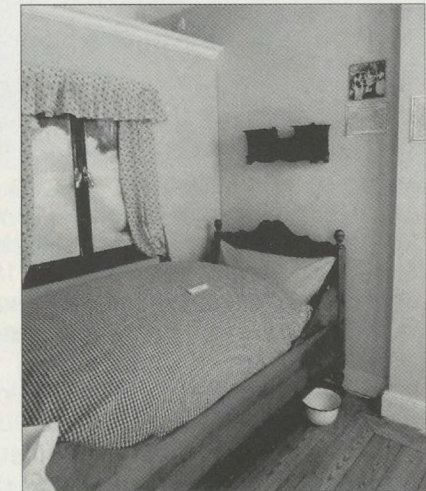
Präsentation in der Schneemannausstellung; Foto: Kreismuseum Prinzeßhof

Der Riesenschneemann „Flocke“ belebte ab dem 25. Nov. 2009 die Schau der frostigen Gesellen. Mit seinen zwei Metern Länge und 300 kg Gewicht stellte er eine „süße“ Attraktion dar. Angefertigt wurde das Schwergewicht aus Marzipan von Schülern der Konditorenmeisterklasse der Berufsschule Elmshorn. Zusätzlich konnten die Museumsbesucher unter 28 kleinen Marzipanschneemännern – ebenfalls von Elmshorner Berufsschülern modelliert – ihren Favoriten auswählen und an einem Preisausschreiben teilnehmen. Die Renovierungsarbeiten im Obergeschoss des Museums konnten Ende 2009 abgeschlossen werden und so stand der Eröffnung der Ausstellung „Die Kaiserzeit – Schlaglichter einer Epoche“ nichts mehr im Wege.



Marzipanschneemann „Flocke“, Foto: Kreismuseum Prinzeßhof

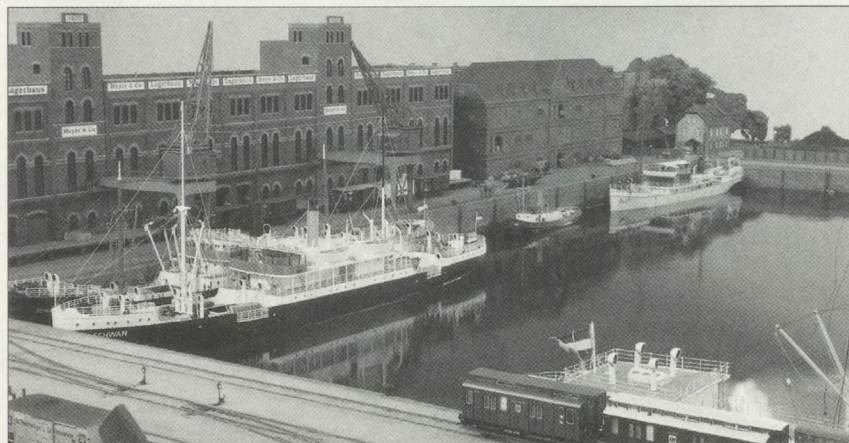
Vom 17. Januar 2010 bis zum 26. September 2010 standen die ereignisreichen Jahre von der Gründung des Deutschen Reichs am 18. Jan. 1871 bis zur Abdankung Kaiser Wilhelms II. am 9. Nov. 1918 im Mittelpunkt einer umfangreichen Präsentation.



Inszenierung Salon wohlhabender Bürger (links) und Dienstkammer (rechts); Fotos: Kreismuseum Prinzeßhof

Umwälzende Neuerungen dieser Ära wie Elektrizität, Flugzeug, Auto, Film, Telefon oder Luftschiff fanden ebenso Berücksichtigung wie die Emanzipation der Frau, das zunehmende Weltmachtstreben, der aufkommende Nationalismus oder die sich verändernden Arbeits- und Lebensverhältnisse aller Bevölkerungsschichten. Für ein paar Tage fühlten sich die Itzehoer sogar als „Weltbürger“, da „SM“ (Seine Ma-

jestät) Kaiser Wilhelm I. mit diplomatischem Gefolge im September 1881 – anlässlich des Kaisermanövers im Lockstädter Lager – in ihren Mauern weilte. Auch dieses lokalhistorische Ereignis wurde in der Ausstellung ausführlich thematisiert.



Hafenanlage Süderhafen der IG Kaiserliche Marine; Foto: Peter Lienau, Sche-nefeld

Kontakte zum Itzehoe Gruppenleiter der *Interessengemeinschaft Kaiserliche Marine*, Thorsten Pfeiffer, ermöglichten eine Ergänzung der Kaiserzeitausstellung um das Thema „Die Kaiserliche Marine“. Vom 16. Mai bis zum 8. Okt. 2010 waren Exponate rund um die Flotte des Kaiserreichs im Erdgeschoss des Museums zu sehen. Das Spektrum reichte vom ersten Schiff der 1870er Jahre aus Eisen bis hin zum modernen Großkampfschiff. Weitere Schwerpunkte bildeten die weltweite Tätigkeit der Kaiserlichen Marine und der Erste Weltkrieg.

Rahmenprogramm, Sonderveranstaltungen.

Museumspädagogische Angebote für Schulklassen, Nachtschwärmeraktionen für Kinder und Kindergeburtstage rundeten in der Saison 2009/2010 wie auch in den Jahren zuvor die Sonderausstellungen ab. Die Zusammenarbeit mit dem Regionalen Bildungszentrum war besonders fruchtbar und fand in der örtlichen Presse Beachtung. Zwei Schulklassen der Waldorfschule Itzehoe nahmen an der RBZ-Aktion: „Erlebte Geschichte – die Biedermeierzeit für Kinder“ teil. Zusätzlich wurden zwei Musiknachmittage mit Kaffee und Kuchen, eine Veranstaltung „Die Hoheiten bitten zum Tee“ und anderes mehr geboten. Auch war das Kreismuseum zum siebten Mal bei der Itzehoe Kultur-nacht, am 17. April 2010, mit von der Partie.

Museumsfest

Das 5. Museumsfest „Sommer im Prinzeßhof“ war wie im letzten Jahr ein voller Erfolg. Die drei Prinzessinnen Juliane, Louise und Marie fuhren bei strahlendem Sonnenschein in neuer Robe im Oldtimer vor, flanierten bei strahlendem Sonnenschein im Park, unterhielten sich mit den Besuchern und begutachteten als Jurymitglieder die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kostümwettbewerbs.



Prinzessin Marie (von links Irma Schmidtborn), Prinzessin Juliane (in der Mitte Monika Anders) und Prinzessin, Louise (auf der rechten Seite Helga Brinkmann) fuhren im Oldtimer vor. Foto: Kreismuseum Prinzeßhof

Geschichte wurde im Prinzeßhof und im Prinzeßhofpark lebendig. Die vielen Gäste genossen das musikalische Rahmenprogramm, die Darbietungen der kleinen und großen Tänzerinnen, die Alte-Tänze-Schau und den Kostümwettbewerb. Wer wollte konnte es sich bei Kaffee und Kuchen gut gehen lassen. Auch die Hauptattraktion, das kaiserzeitliche Modell der „Süder Hafenanlage“, das im Vortragssaal von Mitgliedern der IG Kaiserliche Marine aufgebaut worden war, erfreute sich regen Zuspruchs. Vom Stapellauf eines kaiserlichen Schiffs bis hin zur Darstellung der Reepschlägerei wurden Einblicke in das alltägliche Leben im Umfeld eines Hafens der Kaiserzeit gegeben.

Sponsoring

Im Juli 2010 erhielt das Kreismuseum von der Sparkasse Westholstein zusätzliche finanzielle Mittel, um beispielsweise einen Kaffeeautomaten für die Museumsbesucher anschaffen zu können.



Impressionen Museumsfest 2010; Foto: Gisela Lindemann, Itzehoe

In Form von Sach- und Geldspenden erfuhr auch das Museumsfest Unterstützung. Die Stadtwerke Itzehoe und die Itzehoer Versicherung trugen als Geldgeber zum Gelingen des Festes bei. Aber auch mit Sachspenden in Form von Kuchen und Preisen für die Wettbewerbsteilnehmer wurde das Fest von Firmen und Privatpersonen unterstützt.

Ausstellungsplakate 2009/10:



Eine Ausstellung zum Thema „Essen und Trinken“ ist in Vorbereitung.

Heimatverband für den Kreis Steinburg e. V.

Kreisgruppe des Schleswig-Holsteinischen Heimatbundes

Vorstand

1. Vorsitzender
2. Vorsitzender

Dr. Burghard Rocke
Ltd. Reg. Baudir. a. D. Hans Carstens
Fasanenweg 17, 25524 Itzehoe
Tel. 04821/43192

Geschäftsstelle

Sabine Rave; Kreishaus, Viktoriastr. 16-18, 25524 Itzehoe : Tel. 04821/69235
E-Mail: rave@steinburg.de

Heimatismuseum Prinzeßhof

Kirchenstraße 20, 25524 Itzehoe
Tel. 04821/64068

Redaktion des Steinburger Jahrbuches

StD a. D. Priv.-Doz. Dr. Alexander Ritter
Ferd.-Sauerbruch-Straße 2, 25524 Itzehoe
Tel. 04821/402733; Fax 04821/402735
E-Mail: dr.alexander.ritter@t-online.de
StD a. D. Peter Fischer, Kattenkuhl 2,
25524 Oelixedorf, Tel. 04821/91729
E-Mail: Peter.Fischer-Oelixedorf@t-online.de

Schriftführer

Dieter Pape, Itzehoe, Tel. 04821/69387
E-Mail: pape@steinburg.de

Kassenführerin

Heike Ketelhut, Tel. 04821/69254
E-Mail: ketelhut@steinburg.de

Beauftragter für Vortrags- veranstaltungen

Rektor a. D. Udo Stempniewicz
Schillerstraße 6, 25524 Itzehoe
Tel. 04821/75410

Beauftragter für die Jugendarbeit Arbeitsgemeinschaften Botanische AG

Harry Strößner Tel. 04821/69398
E-Mail: stroessner@steinburg.de

Cordelia Triebstein, Sandweg 1,
25582 Hohenasper, Tel. 0172/4508448
E-Mail: ctriebstein@gmx.de

Kulturgeschichtliche AG (Dorfchronik, Inschrifttafeln) Niederdeutsche AG

Ingo Lafrentz, Brahmweg 15,
25524 Itzehoe, Tel. 04821/92953
Marianne Ehlers, Neumühlener Weg 22,
25548 Kellinghusen; Tel. 04822/1260

75 Jahre Heimatverband

Hans Carstens (Itzehoe)

Der Heimatverband für den Kreis Steinburg wurde Ende letzten Jahres 75 Jahre alt. Die Gründungsversammlung fand am 15. Dezember 1934 auf Veranlassung des damaligen Landrates Dr. Ide in Baumanns Gesellschaftshaus in Itzehoe statt. Zweck des Verbandes sollte die Pflege und Förderung des Verständnisses für die heimatliche Kultur und die Errichtung und die Unterhaltung eines Heimatmuseums sein.

Im Anschluss an die diesjährige Jahreshauptversammlung am 10. März 2010 wurde das 75jährige Bestehen in einer Feierstunde gewürdigt. Der 1. Vorsitzende, Landrat a. D. Dr. Burghard Rocke, begrüßte hierzu wie bereits zur Jahreshauptversammlung die Vorsitzende des Schleswig-Holsteinischen Heimatbundes (SHHB), Frau Jutta Kürtz, den Kreispräsidenten des Kreises Steinburg, Herrn Hans-Friedrich Tiemann, und Landrat Dr. Dr. Jens Kullik als Ehrengäste ganz herzlich.

In einem Grußwort wies Kreispräsident Tiemann darauf hin, dass zu der Gründungsversammlung die Bürgermeister der Städte und Gemeinden des Kreises sowie eine größere Zahl von Firmenvertretern und zahlreiche Einzelpersonen geladen und erschienen waren. Er brachte auch zum Ausdruck, dass der Verband nach dem Kriege schnell seine Existenzberechtigung nachgewiesen habe und unbefangen von jeglicher Ideologie seine Tätigkeit wieder aufgenommen habe. Er leiste mit seinen Veranstaltungen und den Steinburger Jahrbüchern erfolgreiche heimatkundliche Arbeit.

Nach dem Grußwort vom Kreispräsidenten gab der 1. Vorsitzende einen Rückblick auf die 75-jährige Geschichte des Verbandes. Er ging dabei insbesondere auch auf den Begriff „Heimat“ ein. Die Ausführungen von Dr. Rocke sind im anschließenden Beitrag wiedergegeben.

Die Festansprache hielt die Journalistin und Vorsitzende des SHHB, Frau Jutta Kürtz, zum Thema „Heimat in einer globalen Welt“. Jutta Kürtz ist unserem Heimatverband besonders verbunden, sie ist in Itzehoe aufgewachsen und hat hier vor 50 Jahren das Abitur bestanden. Sie hat auch das Buch „Mit der Stör durch den Kreis Steinburg“ publiziert, ein Thema, das zum Inhalt des diesjährigen Steinburger Jahrbuches passt. Auch der Vortrag von Frau Kürtz ist nach dem Beitrag von Dr. Rocke als Rede abgedruckt.

Rückblick und Würdigung 75 Jahre Heimatverband März 2010

Landrat a. D. Dr. Burghard Rocke, 1. Vorsitzender

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wer mehr als ein Drittel der 75 Jahre des Heimatverbandes den Vorsitz inne gehabt hat, ist gut beraten, nicht den großen Laudator zu abzugeben. Mir erscheint es eher angebracht, zunächst die tragenden Gründe, die Beweggründe unserer Gründungsväter darzustellen, Gründe, die uns bei unserer Arbeit für den Heimatverband noch heute bewegen. Gründungsväter habe ich gesagt. Mein Heiligenstedtener Pastor hat vorletzten Sonntag von Jüngerinnen und Jüngern gesprochen. Ich habe in die Gründungsurkunde geschaut. In der Tat: keine einzige Frau dabei. Heute – zu Recht – nicht mehr denkbar. Zurück zu den Gründen, die uns damals wie heute bewegen, sich mit der Heimat zu beschäftigen.

Ein Schlüssel mag folgende kleine Geschichte sein. Jüngst las ich etwas über die Erfolgsgeschichte eines deutschen Literaten, der dadurch bekannt geworden ist, dass er dem Volke in seiner nahen Umgebung genau auf's Maul schaut und sodann seine Erlebnisse schildert. Er legte dar, es reize ihn, den Menschen zuzuhören auf dem Wochenmarkt, in der Eckkneipe, bei örtlichen Sportveranstaltungen. Und er liebe es, seine Umgebung genau zu kennen; so könne er immer wieder leicht Bezüge herstellen. Alles – auch die Worte der Menschen – erschlossen sich ihm ebenso schnell wie tief. Ihn locke eine Pauschalreise in die Dominikanische Republik oder Namibia herzlich wenig. Er sei – und nun kommt es – ein Freund der Nähe, kein Freund der Ferne. Man muss seine Meinung nicht in jedem Punkte teilen. Gewiss aber ist: Ein Freund der Nähe zu sein, das macht den Menschen gewiss nicht ärmer. Und wenn ich es so richtig sehe, bin ich beim 75-jährigen Jubiläum des Heimatverbandes heute unter Menschen, die ihre Nähe nicht nur genau kennen, sondern auch genießen, die es verstehen, auch verborgene Reize zu sehen, die sich ihnen in ihrer unmittelbaren Nähe bieten.

Welch' geheime Reize hat es, wenn man weiß – nur ein kleines Beispiel, jeder von uns könnte andere Beispiele bringen – an welchem Tage bei uns im Frühling normalerweise der Buchfink zu ersten Male schlägt oder die Schwarzdrossel ihre wunderbaren Strophen zum ersten Male singt, wann das Schneeglöckchen lang ersehnt anfängt zu blühen, wenn man auf ein Haus des Architekten Höger stößt und zugleich an sein Leben denkt, wenn man z. B. auf den Namen Hollerwettern stößt (holländische Wetter), dabei an die Landgewinnung durch die Holländer bei uns denkt und dann weiß, dass in Hollerwettern noch heute Reste des holländischen Rechts gelten, oder wenn man die Kaaksburg auf der Bundesstraße durchfährt und dabei daran denkt, dass sich dort auch einst Störtebeker mit seinen Ligetelern, den Gleichteilern, versteckt hat.

Je mehr man seine Nähe kennt, um so schöner, reizvoller, ja romantischer wird sie, ja, meine sehr verehrten Damen, nicht nur in der Liebe zwischen Menschen gibt es Romantik, auch in der Liebe zu Denkmälern, zur Geschichte, zu Blumen und Pflanzen. Denken Sie doch nur an die in Liedern viel besungene romantische blaue Blume, die es zu finden gilt. Oder bei uns an das Vorkommen der Schachblumen. Bald ist es soweit. Man muss das Romantische nur sehen und fühlen. Wie freut man sich, wenn man von einer weiten Dienst- oder Geschäftsreise von Hamburg mit der Bahn zurückkommt und dann auf dem Elmshorner Bahnhof die Ansage "Elmshorn, Elmshorn" hört; und vielleicht steigen dann noch Menschen zu, die im Abteil ebenso selbstverständlich wie vertraut Plattdeutsch snacken. Da hört man denn eben beten too.

Und zugleich wird man traurig, das Eigene, das Unverfälschte, das Spezielle wird in dieser globalen Welt immer weniger. Überall dieselben globalen Ketten, Marken, Lebensmittel, Denkweisen, Ausdrücke.

Angesichts dieser Einebnung der Eigenarten wird es wichtiger, das Spezifische, das Besondere der eigenen Heimat zu erhalten, zumindest sich des Besonderen bewusst zu werden. Wie soll man im Leben einen guten Stand haben, wenn man keine festen Wurzeln hat? Man muss wissen wo man Zuhause ist, dort, wo einem keiner etwas vormachen kann, wo man seine vielen, vielen Erinnerungen und hoffentlich auch seine Freunde hat. Wie gut ist es, wenn Menschen, wo auch immer in der Welt, der Ansicht sind, dass es dort, wo sie Zuhause sind, am aller schönsten ist. Den Deutschen ist dieses Gefühl durchaus zu eigen. Merkwürdigerweise gibt es das Wort Heimat in der *lingua franca* der Gegenwart, dem Englischen, genauso wenig wie in den skandinavischen Sprachen. Wenn die Engländer von der Heimat sprechen, so sprechen sie von *my country*, die Skandinavier haben das Wort *Hjemmet*, aber nicht das Wort Heimat. Auch die slawischen Völker haben ebenso wenig ein Wort dafür wie die Franzosen: *la patrie* ist nicht genau das Wort für die Heimat, genauso wenig wie das Wort *le pays natal*. (*kraj rodzinny* sowie *ojcziza*)

Die Liebe zur Heimat, das Gefühl, die eigene Heimat sei wirklich die schönste, ist allerdings allgemein oder wie man heute sagt ubiquitär. In der nicht lange zurückliegenden Zeit des Imperialismus wurde dieses Gefühl sogar quasi regierungsamtlich verordnet. Es wurde auch mit dem Rassegedanken verbunden. Nicht nur in Deutschland war man bestrebt, die eigene Rasse „reinzuhalten“. Denkt man z. B. nur an die Werke Rudyard Kiplings, dem Verfasser z. B. des Dschungelbuchs, so war dieser Gedanke im angloamerikanischen Sprachraum recht dominant. Aber auch die Portugiesen, die Slawen, ja viele Völker, dachten dem Zeitgeist gemäß ähnlich. Wir aber in Deutschland, unter der Führung des böhmischen Gefreiten Adolf Hitler (Hindenburg verwechselte immer Braunau in Böhmen mit Braunau in Österreich), schossen den Vogel ab, ohne Maß und Mitte. Allerdings, als 1934 unser Heimatverband gegründet wurde,

ahnte noch keiner so recht, wie abgründig ernst es Hitler meinte und wohin das führen würde. Ich möchte und muss so die Gründungsväter des Heimatverbandes in Schutz nehmen. Im Urgrund ihrer Seele hat sie das bewegt, was uns noch heute treibt, wenn wir dabei sind, unsere Heimat zu pflegen, zu bewahren und weiter zu entwickeln. Lassen Sie mich im Rückblick auf das Dritte Reich insofern mit einem 2500 Jahre alten Satz aus dem römischen Recht abschließen.

Er heißt: Der Missbrauch hebt den Gebrauch nicht auf. Angesichts der zunehmenden Uniformität und Konformität der Welt, angesichts der enormen Mobilität der Menschen, für wenig Geld kann ich überall hinfliegen, angesichts der Einebnung sprachlicher oder sonstiger Besonderheiten, betonen wir, es muss nicht der Louvre in Paris, die Tate Gallery in London oder die Eremitage in St. Petersburg sein, es muss nicht immer gleich ein Spiel der Bayern in München oder des HSV in Hamburg sein, es kann auch sehr viel Spaß bringen, ein Fußballspiel des örtlichen Vereins anzuschauen, dort, wo die Kinder der Nachbarn spielen, es muss auch nicht immer gleich die Predigt der Bischöfin Käßmann sein, auch der hiesige Pastor hat etwas zu sagen. Und man kann sich auch einmal mit Genuß und Muße unser Prinzesshofmuseum anschauen, das Museum, das vom Heimatverband des Kreises Steinburg gegründet und jahrzehntelang geführt wurde. Schauen wir also zurück auf den Gründungstag im Jahre 1934 und schauen wir uns, wir die Freunde der Nähe – einmal die Namen der Gründungsmitglieder an. Ich darf nur einige Namen von Gründungsmitgliedern nennen, deren Kinder und Kindeskindern sich auch heute wieder einbringen. Da sind es die Focks und Holtorfs aus Itzehoe, die Bolls aus der Wilstermarsch, die Hells aus der Wilstermarsch und Krempermarsch, die Augustins aus Borsfleth, die Dibberns von Marsch und Geest, die Ehlers, die Dohrns aus Elskop, dem einen oder anderen ist Peter Dohrn noch ein Begriff, die Stahls aus Grevenkop, die Pienings aus der Krempermarsch, die Reimers aus Poyenberg und die Fölsters aus Willenscharen. Und viele andere mehr.

Über die Jahrzehnte hinweg haben wir uns gekümmert um unsere Kulturgeschichte, unsere schöne plattdeutsche Sprache, um die Baukunst und archäologische Denkmale, um unser Kreismuseum, um unsere Fauna und Flora, wir haben unsere Jahrbücher herausgegeben und die Steinburger Hefte, ganz kontinuierlich 35 Jahre hindurch mit den Herren Fischer und Dr. Ritter. Wir haben vielfältige Vorträge über Spezifika unserer Heimat angehört, ob es sich um die Wasserwirtschaft im Kreis oder Flutkatastrophen handelte, den Mörder Tim Thode aus Beidenfleth oder über die Landvolkbewegung, über unsere Dichter Fehrs, Hebbeln, Klaus Groth oder Theodor Storm. Und vieles mehr.

Mein besonderer Dank gilt dabei den Mitgliedern des Vorstandes und insbesondere den jeweiligen zweiten Vorsitzenden; in meiner Zeit waren es der unvergessene Harald Bolten, der Kerl ut Kremp, es war Erwin Papke, ein Mann von kleiner Gestalt, aber mit einem riesen Herzen und

großem Kämpfergeist. Viele, viele Menschen haben ihm viel zu verdanken. Nicht nur wir im Heimatverband. Ich denke an Hans Carstens an meiner Seite, dessen Verdienste ich im Einzelnen Ihnen nicht schildern muss.

Die zweiten Vorsitzenden haben mit ihren Vorstandskollegen die Kärner-Arbeit gemacht; die Landräte, zunächst als geborene, in der Demokratie dann als korrekte Vorsitzende – mussten nur mehr oder weniger gekonnt *bella figura* machen. Doch wenn ich es richtig sehe, hatten die Landräte wohl alle geschichtliches Verständnis; und, meine sehr verehrten Damen und Herren, wer von den Landräten seinen Kreis und seine Geschichte nicht kennt und mag, ist eh eine Fehlbesetzung. Und so kann ich Ihnen zu meiner wirklich großen Freude sagen, dass Landrat Dr. Kullik ein Mensch ist mit Gefühl für Geschichte und Wurzeln in Schleswig-Holstein, ein heimatverbundener Mensch. So Sie ihn wählen, und ich bitte Sie sehr darum, wird er im nächsten Jahr meine Nachfolge antreten.

Vorstände wechseln, Landräte kommen und gehen, aber ich bin sicher, dass sich auch künftig Menschen finden werden, die ihrer nahen Umgebung sehr zugewandt sind, die bestrebt sind, das Schöne unserer Region zu bewahren und weiter zu entwickeln. Auch unsere Kinder und Kindeskindern sollen in Steinburg, in Marsch und Geest eine gute Heimat finden können.

Heimat in einer globalen Welt Festansprache von Frau Jutta Kürtz

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen, meine Herren, zunächst einmal gratuliere ich Ihnen herzlich. 75 Jahre Heimatverband für den Kreis Steinburg – das ist wirklich ein Grund der Freude und ein Grund zu feiern. Der Rückblick hat uns ja gezeigt, dass das nicht so einfach gewesen ist, durchzuhalten und immer wieder neue Kräfte zu sammeln in diesem Dreiviertel-Jahrhundert. Ich gratuliere Ihnen also sehr herzlich – als Landesvorsitzende Ihres SHHB und im Namen des Vorstandes des Dachverbandes. Ich wünsche Ihnen ein erfolgreiches weiteres Vierteljahrhundert mit gutem Bestand und Fundament und doch auch mit zukunftsorientierten neuen Ideen und nachwachsenden jüngeren Mitgliedern. Und nun soll es um Heimat in einer globalen Welt gehen. Heimat und Globalisierung. Ist das für Sie ein Widerspruch, eine Bedrohung, macht Ihnen die globale Vernetzung mit ihren Folgen Sorge – oder betrachten Sie das ganze vielleicht sogar als Herausforderung?

Globalisierung ist in aller Munde – doch was bedeutet sie für den Einzelnen – konkret, im Alltag, vor Ort, in unserem individuellen Leben? Bringt sie die gesellschaftlichen und individuellen Verhältnisse so ins Schwanken, dass eine langfristige Verankerung an einem Ort unmöglich wird? Nicht nur in Bezug auf den eigenen Arbeitsplatz, sondern auch für die persönlichen Beziehungen? Was bedeutet das für die eigene Identität?

Und daraus folgend: was bedeutet Heimat im 21. Jahrhundert – gibt es sie überhaupt noch? Dauerhaft?

Heimat und Globalisierung sind Begriffe von hoher Undeutlichkeit. Beide Wörter entziehen sich einer einfachen Definition und werden doch immer wieder bemüht, wenn es darum geht, Tradition und Veränderung, Vertrautes und Fremdes zu beschreiben. Die Globalisierungsdiskussion provoziert seit Jahrzehnten die öffentliche Diskussion. Immer deutlicher treten die sozialen und politischen Folgen der ökonomischen Globalisierung ins Bewusstsein. Die globale Welt eröffnet Möglichkeiten, von denen vorhergehende Generationen kaum zu träumen wagten. Aber sie bringt eben auch Gefahren mit sich und Auswirkungen auf jeden von uns.

Fangen wir mal ganz einfach an: Das Wort Globalisierung leitet sich zunächst von globalisieren ab, es geht um global, weltumspannend, über die ganze Erde, den Globus reichend. Unter Globalisierung versteht man den Prozess der zunehmenden weltweiten Verflechtung in allen Bereichen (Wirtschaft, Politik, Kultur, Umwelt, Kommunikation etc.). Diese Intensivierung der globalen Beziehungen geschieht auf der Ebene von Individuen, Gesellschaften, Institutionen und Staaten. Als wesentliche Ursachen gelten der technische Fortschritt, also insbesondere die Digitale Revolution, und da vor allem die Kommunikations- und Transporttechniken, sowie die politischen Entscheidungen zur Liberalisierung des Welt Handels. Der Globalisierungsprozess unterliegt einer stetigen, dauerhaften Intensivierung. Worin auch seine aktuelle politische Bedeutung liegt.

Der Begriff Globalisierung wurde zunächst in den Sozialwissenschaften geprägt. Manchen Quellen zufolge wurde er 1944 zum ersten Mal verwendet. 1961 taucht Globalization erstmals in einem englischsprachigen Lexikon auf. Den wirtschaftspolitischen Begriff der Globalisierung prägte Theodore Levitt (1925–2006), ein deutscher Emigrant und ehemaliger Professor an der Harvard Business School 1983 mit dem Artikel „The Globalization of Markets“ in der Harvard Business Review. Innerhalb des deutschsprachigen Raumes verbreitete sich diese Bedeutung des Terminus aber erst nach 1990 in der öffentlichen Debatte. Nur zur Information: Eine andere, weniger gebräuchliche Bezeichnung ist Mondialisierung (nach dem im Französischen bevorzugten Begriff Mondialisation: „Le monde“ heißt „die Welt“).

Interessant: Die Globalisierung wurde schon lange bevor es diesen Begriff gab diskutiert. Ein Beispiel: Karl Jaspers benutzte in seiner Kulturkritik „Die geistige Situation der Zeit“ (1932) den Begriff planetarisch: „In der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung scheinen alle Probleme planetarisch zu werden“. Mit der Vereinheitlichung des Planeten habe ein „Prozess der Nivellierung“ begonnen, „den man mit Grauen erblickt“.

Nun mag das Wort als solches ja relativ neuzeitlich sein, aber das Phänomen lässt sich auf alle historischen Weltreiche anwenden, die sich ausbreiteten und wirtschaftliche Interessen und Hegemonialansprüche vertraten, sei es das klassische Rom, das Spanien der Konquistadoren

oder das englische Commonwealth. Die italienischen Bank- und Handelshäuser und Reedereien, die Hanse, die Fugger und andere operierten international, beeinflussten Politik und Religion damals weltweit. Im 15. Jahrhundert begann auch die Gründung der Kolonialreiche. Der Ausdruck „Globalisierung“ wird sehr emotional verwendet. Einige betrachten den Prozess positiv – ein Schlüssel für die zukünftige Entwicklung der Weltwirtschaft – und außerdem unvermeidbar und unumkehrbar ist. Andere betrachten das Geschehen mit Argwohn oder sogar Angst, da sie sicher sind, dass die Ungleichheit innerhalb der Länder und zwischen den Ländern vergrößert wird, dass die Beschäftigung und der Lebensstandard bedroht werden und der soziale Fortschritt verhindert. Die Probleme der Erde sind längst nationaler Einzelverantwortung entzogen, vieles – wie das Klima – kennt weder Grenzen noch Gerechtigkeit. Darüber muss diskutiert, geforscht und gehandelt werden. Denken Sie an den G 8-Gipfel und andere hoch-politische Maßnahmen. Wichtiger aber – vor allem für unser Nachdenken hier und heute – ist die Fragestellung: Was macht dieser weltweite Prozess mit den Produktionsabläufen und was mit dem Menschen?

Der Produktionsprozess ist in vielen Bereichen längst nicht mehr an Standorte gebunden. Die heute marktführenden Branchen, die zugleich die Branchen der Zukunft sind, nämlich Mikroelektronik, Biotechnologie, Telekommunikation und Computerindustrie, können sich so gut wie überall in der Welt ansiedeln. Die Wahl des Standortes richtet sich nicht mehr nach geologischen oder geographischen Gegebenheiten, weil die Produktion nicht mehr von Rohstoffquellen oder Bodenschätzen abhängig ist. Kapital kann – dank eines weltweit engen Netzes innerhalb der Finanzwelt – bei Banken und Börsen in aller Welt aufgenommen werden. Wir haben ja schmerzlich erlebt, was ein Crash an irgendeinem Fleck der Welt bedeutet. Die Folge ist, dass im Zentrum des heutigen Globalisierungsprozesses – anders als Ende des 19. Jahrhunderts, als die Weltwirtschaft im Zuge des Imperialismus schon einmal zusammengewachsen war – nicht der Handel oder die Gewinnung von Rohstoffen für die Produktion im Heimatland steht, sondern die Verlagerung der Produktion und ganzer Fertigungsstätten in andere Länder und Kontinente. Der internationale Wettbewerb ist somit primär ein Wettbewerb um Standorte geworden. Neben den passgerechten Konsumenten sind es vor allem die billigsten Arbeitskräfte, die besten Techniker, die schnellsten Lieferanten oder aber die geringere Höhe der Steuersätze und bürokratischen Hürden, die die großen Unternehmen dazu veranlassen, als Standort ihrer Fertigung dem einen Land gegenüber einem anderen, immer häufiger gegenüber dem eigenen, den Vorzug zu geben.

Durch die technologischen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte im Bereich der Mikroelektronik und Telekommunikation, durch PCs, Telefax, Glasfaserkabel, Satelliten, hochauflösende Monitore und Modems zur Datenfernübertragung können Firmengeflechte weltweit gesteuert wer-

den, kann das Know-how von Spezialisten eines Landes mit dem Wissen und den Talenten von Spezialisten anderer Länder zu intellektuellen Synergien verbunden – und optimal genutzt werden. Dies ermöglicht es nicht nur multinationalen Konzernen, ihr expandierendes Imperium mit einer Handvoll Mitarbeiter vom Ursprungsland aus zu regieren. Gleichzeitig verstärkt es den Entwicklungstrend, große Massenproduktionsunternehmen durch Out-Sourcing, Dezentralisierung und Lizenzvergabe zu verlagern und vor allem die handelnden Menschen weltweit einzukaufen und einzusetzen. Diese Profit-Center agieren ohne festen Sitz, zuweilen als virtuelle Arbeitseinheiten, immer wandelbar, immer neu zusammengefügt. Es gibt da keine festen Arbeitsplätze mehr. Kopfarbeit, Wissens-Management ist an keinen Standort mehr gebunden ist. Weltweit.

Was macht das mit den Menschen? Es entgrenzt sie. Es entwurzelt sie. Es macht sie aber auch zu kulturellen Weltbürgern. In einer immer stärker individualisierten Welt. Heimat als Begriff und Fundament, auch als Bedürfnis und Sehnsucht haben sich dabei verändert. Spannend ist dabei allerdings – das wird leicht übersehen, dass im Kontakt und Aufeinandertreffen der Menschen unterschiedlicher Nationalitäten und kultureller Identitäten, zu denen es im Zuge der Internationalisierung von Unternehmen verstärkt kommt und immer weiter kommen wird, eine der größten Chancen der Globalisierung liegt. Dann nämlich, wenn die Schlüsselqualifikation der sozialen Kompetenz, die ja seit Jahren schon gefordert wird, zur interkulturellen Kompetenz erweitert wird.

Was glauben Sie, wie groß bereits die Aktivitäten der weltgrößten Unternehmen sind in Sachen Fortbildung und Schulung ihrer Mitarbeiter. Die weltweit agierenden, von Entwurzelung und kultureller Heimatlosigkeit bedrohten globalen Arbeiter oder Dienstleister oder Produzenten müssen ja, um international erfolgreich agieren zu können, zunächst einmal eine eigene soziokulturelle Prägung haben und sich auf eine kulturelle Identität und religiöse Verwurzelung beziehen können. Erst dann funktioniert die Begegnung mit dem Fremden, dem Anders-Artigen. Also schlichter gesagt: Heimat haben. Damit sind wir endgültig beim Thema Heimat in Zeiten der Globalisierung! Man glaubt es ja kaum – aber kaum jemand lebt heutzutage noch dort, wo er geboren ist. Psychologen und Soziologen sprechen nach jahrelangen Untersuchungen über die Auswirkung der Globalisierung auf Lebensläufe inzwischen von „heimatlosen Generationen“ – und meinen die Nicht-Ortsgebundenen, die flexiblen Wanderer zwischen allen Welten. Wer heutzutage im Leben vorankommen will, muss mobil sein, schnell sein, nicht nur Orte zurücklassen, sondern auch Menschen. Fallen alle Fixpunkte weg, baut man schlechter Vertrauensbeziehungen auf, und die Bereitschaft, sich längerfristig zu binden, sinkt.

Die Folge der globalen Entwicklung: Viele Menschen fühlen sich nicht mehr wirklich verortet, beheimatet. Jeder Mensch braucht jedoch Halt, Vertrautheit, Ordnung, eine Umgebung, die das Gefühl von Geborgenheit, Vertrautheit, sozialer Einbindung und Zugehörigkeit vermittelt.

Es sind immer Raum, Zeit und Menschen, die das ausmachen, was wir Heimat nennen. Den Spagat, auf der einen Seite ein Weltbürger sein zu wollen und auf der anderen das Bedürfnis nach Nestwärme zu stillen, überbrückt die "Generation Global" mit allerlei Aktivitäten und mit einer neuen Begrifflichkeit. Es gibt ja die Möglichkeit, sich in einem permanenten, prinzipiell unabschließbaren Prozess immer wieder neu mit der Welt, mit subjektiv bedeutsamen Orten, Menschen und Gemeinschaften zu verbinden.

Man spricht inzwischen sogar von Ortspolygamie: Mit mehreren Orten verheiratet zu sein. Das ist also die Globalisierung im eigenen Leben. Der Begriff der transnationalen Ortspolygamie verwirrt natürlich, aber er bringt plastisch zum Ausdruck, wie das wechselnde Leben an Orten verschiedener Kulturen zu einer Globalisierung der Biografie führt. Man ist überall zuhause, wo man sich eingewöhnt hat. Man hat mehrere Heimaten. Natürlich hat das auch viel mit Integrationskultur zu tun. Gerade wir in unserem Land zwischen den Meeren, ein altes Durchzugsland, ein Einwanderungsland seit Urzeiten, ein neues Heimatland für unzählige Menschen in der jüngsten Vergangenheit, auch für viele Fremdlinge, wie es so schön in der Bibel heißt – gerade wir hier im Norden müssten ein ganz weltoffenes Bild von Heimat haben. Kein Zweifel – der Begriff Heimat hat Konjunktur und er verändert sich. Kein Tag, an dem er uns nicht begegnet. Aus Politikermund, aus Künstlers Kehle. Gerade am Wochenende hat Dr. Robert Habeck, der Grünen-Chef im Landtag, ein Thesen-Papier zum Thema Heimat vorgelegt. Um Heimat in der Zukunft geht es.

Heimat hat ja viele Gesichter. Denn Heimat hat immer einen individuellen geistigen, sozialen, religiösen und naturräumlichen Bezug. Heimat braucht und pflegt in dieser Vielfältigkeit regionale Identität, ist das Zuhause-Sein mit allen irrationalen Bezügen, mit allen Sinnen und Gefühlen. Heimat kann man sehen und riechen, schmecken, hören und fühlen. Der Begriff Heimat ist ein sehr deutscher Begriff. Sucht man nach der sprachlichen Herkunft, dann muss man bis ins Germanische zurückgehen. Dort zuerst und in vielen Sprachen danach findet man das Wort „Heim“: Wohnplatz, Dorf, Haus – das Besitztum, der Ort also, an dem man lebt. Es war anfangs ein nüchternes Wort, gebraucht im juristischen Sinn. Sprachgeschichtlich der Ort, zu dem man gehörte, wo man zuhause war. Früh war es vor allem schon ein klar definierter Rechtsbegriff, bei dem es um Bürgerrechte ging, um Heimatrecht. Das war ein hoher Wert.

Viel später, in der Zeit der Romantik, wurde dem nüchternen Begriff eine gefühlvolle Bedeutung hinzugefügt, das Wort- und Sinn-Paar Heimat und Fremde wurde zusammengefügt. Ich muss Ihnen die Entwicklung des Begriffes nicht erklären, sie ist Ihnen sicher geläufig. Auch die Verirrungen und Bedrohungen in unsäglichen Zeiten des letzten Jahrhunderts. Die Ideologisierung des Begriffes und auch die Verstaubung.

Nun hat sich ein großer Umbruch vollzogen. Es ist durchaus Nüchternheit ins Gedanken- und Gefühlsspiel eingekehrt. Heimat als Begriff

und als Gefühl erlebt seit einer gewissen Zeit eine Renaissance, gewissermaßen als Gegenentwicklung zur Globalisierung und zur allumgreifenden Internationalität, zur Entgrenzung und Entwurzelung vieler. Das ist ja das heutige Thema. Die traditionellen Begriffswelten sind aufgebrochen. In der heutigen Gesellschaft – vor allem in der inter- und multikulturellen – wird Heimat differenziert empfunden und definiert. Der Begriff steht vielfach für eine Bewegung, die wieder Wurzeln will, die „back to the roots“ geht, die Ursprünge und Originalität sucht und Halt und Fundament braucht. Vor allem Kunst und Kultur haben da einen Wert, Traditionen und Sprachen. Es geht um Identität, um Gefühle und Werte und Zugehörigkeit. Heimat ist, wo ich Vertrauen und Vertrautes erfahre, wo ich innehalten kann und verharren kann, wo ich beharre gegen den rasenden Wandel. Geborgenheits-Nischen sind der Ort der Heimat, häufig im Zusammensein und Zusammenspiel mit Gleichgesinnten.

Heimat ist gegenwärtig also durchaus kein Auslaufmodell, wie mancher meint. Heimat ist zeitgemäß und immer wieder aufs Neue notwendig für eine gesicherte Lebenshaltung und für die eigene Orientierung. Jeder Mensch braucht eine Beheimatung, braucht eine Zugehörigkeit, ein Eingebunden-Sein. Jeder Mensch braucht eine geistige und soziale Verortung mit Gleichgesinnten, braucht gemeinsames Tun. Wie beispielsweise Sie im Heimatverband. Sie sind wesentlich für die Bewahrungs- und Erinnerungskultur dieses Landes und seiner Gesellschaft. Heimat muss immer auch erarbeitet werden.

Man hat sie nicht dauerhaft, man gewinnt sie immer wieder neu. Man muss sie leben, vorleben. Und – in gegenwärtigen und zukunftsorientierten Gesellschaft muss es mehr als nur die eigene Heimat geben. Es gibt immer auch die der anderen. Längst weiß man, dass eine weltoffene Gesellschaft nur möglich ist, wenn in allen Regionen eine starke kulturelle Identität bewahrt wird. Diese Gesellschaft wird in Zukunft nur funktionieren, nur gelingen, wenn wir achtsam mit der Identität eines jeden einzelnen umgehen. Wenn wir auf sorgsame Weise auch neue Heimaten schaffen und damit der Zukunft ein Gesicht geben – mithilfe der Inhalte und der Konturen der Vergangenheit unserer so schönen, so inhaltsreichen, so wertvollen Geschichte.

Wir alle – und auch und gerade der SHHB – müssen dabei den Blick nach vorne und in die große weite Welt richten. Ich bin sicher, die Globalisierung wird letztendlich nur gelingen und ein Segen für die Menschen sein, wenn wir alle – und insbesondere die Verantwortlichen – die jeweils regionale Identität bewahren können. Wir brauchen eine Renaissance der Identitäten, die emotionale Qualität der Heimaten. Nur so sind wir verwurzelt und standhaft für die Anforderungen der Zukunft. Ich bin sicher: wir brauchen beides: die Globalisierung – und die Verankerung in unserer „Heimat“.

Aus der Arbeit des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg

Von
Hans Carstens (Itzehoe)

Rückblick und Ausblick

Die diesjährige Jahreshauptversammlung des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg stand ganz im Zeichen der Jubiläumsfeier zum 75-jährigen Bestehen des Verbandes. Sie fand am 10.03.2010 ab 18.00 Uhr im Kreismuseum Prinzesshof statt. Hierzu begrüßte der 1. Vorsitzende, Landrat a.D. Dr. Rocke, neben zahlreichen Mitgliedern insbesondere die Vorsitzende des Schleswig-Holsteinischen Heimatbundes, Frau Jutta Kürtz, den Kreispräsidenten des Kreises Steinburg, Herrn Hans-Friedrich Tiemann, und Landrat Dr. Dr. Jens Kullik als Ehrengäste. Nach der Begrüßung erhoben sich die Anwesenden zum Gedenken an die im letzten Jahr verstorbenen Heimatfreunde von ihren Plätzen. Zu den Verstorbenen gehört auch das Ehrenvorsandsmitglied, Herr Erwin Papke, der sich über Jahrzehnte für die geschichtlichen und die kulturgeschichtlichen Belange im Kreise Steinburg große Verdienste erworben hat. Im Geschäftsbericht betont der Vorsitzende, dass der Heimatverband wieder auf all seinen Interessengebieten aktiv gewesen sei und seine Mitglieder vor Ort wie auch auf Landesebene würdig vertreten habe.

Für die Vortragsreihe im Winterhalbjahr hatte Herr Udo Stempniewicz wieder ein abwechslungsreiches Programm mit Themen aus der heimischen Region zusammengestellt. Das Vortragsprogramm hat wie in jedem Jahr mit einem Plattdeutschen Abend begonnen. Der bekannte Literat Karl-Heinz Groth aus Goosefeld trug am 16. September 2009 unter dem Thema „Vun em, vun ehr un anner Lüüd“ viele nachdenkliche, besinnliche und humorvolle plattdeutsche Gedichte und Geschichten aus der eigenen Feder und von bekannten plattdeutschen Autoren vor. Durch Gesangseinlagen wie „Kleen Johann“ und „Mien Anna“ ist der Abend aufgelockert und dabei an die Bildhaftigkeit und die Lebendigkeit der plattdeutschen Sprache erinnert worden.

Herr Uwe Jens Lützen aus Itzehoe hielt am 14. Oktober 2009 einen Vortrag mit Bildern über „Stör und Störe – im Wandel der Zeiten“. In dem Vortrag ist über die Stör und den Stör, über das Verhalten der Störe und die Bemühungen zur Wiederansiedlung berichtet worden.

Am 11. November 2009 hat der Glückstädter Kunsthistoriker Herr Hans-Peter Widderich einen Lichtbildervortrag zum Thema „Der Glückstädter Maler Hermann Wehrmann (1897-1977) – Leben und Werk“ gehalten. Hans-Peter Widderich, der vor zwei Jahren schon die Künstlerkolonie Störort vorgestellt hatte, ist in seinem Vortrag auf die

beiden Standbeine von Wehrmann eingegangen, zum einen als Maler, was ihn bekannt machte, und zum anderen als Restaurateur, wovon er lebte. Kirchen im ganzen Land und auch das Wasmer- und das Brockdorffpalais sowie das Rathaus in Glückstadt sind von ihm restauriert worden. Die Motive seiner Bilder habe er in Glückstadt und an der Elbe wie auch an der Stör gefunden, nämlich das weite Land, den hohen Himmel, Sturmfluten und bedrohte Deiche.

Der Leiter unserer Kulturgeschichtlichen Arbeitsgemeinschaft, Herr Ingo Lafrentz aus Itzehoe, hat am 20. Januar 2010 einen Bildvortrag über das „Kloster und Klosterleben in Itzehoe – damals und heute“ gehalten. Das Itzehoer Kloster sei eines von vier nach der Reformation verbliebenen Klöster in Schleswig-Holstein. Anhand vieler Dokumente hat er dabei Einblick in das Klosterleben von damals bis heute gegeben. Am 17. Februar 2010 hielt der ehemalige Referatsleiter für Küstenschutz, Hochwasserschutz und Häfen im Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume in Schleswig-Holstein, Herr Bernd Probst aus Melsdorf, einen Vortrag zum Thema „Schutz vor Sturmfluten an der Unterelbe – gestern – heute – morgen“. Anhand anschaulicher Pläne, Karten, Fotos und eines Filmbeitrages erinnerte der Vortragende an den Kampf mit dem „Blanken Hans“. Der nach der schlimmen Sturmflut 1962 aufgestellte „Generalplan Küstenschutz“ hat die Sperrwerke an Stör, Krückau und Pinnau entstehen lassen und die Deichlinie von 170 km auf nur noch 60 km verkürzt. Das habe sich schon bei der Sturmflut 1976 bewährt. Wichtig für die Zukunft sei es, die Deiche immer in gutem Zustand zu halten und wenn erforderlich zu verstärken oder zu erhöhen, um sie dem Wasserspiegelanstieg anzupassen.

Wie in jedem Jahr hat Herr Carstens auch im letzten Jahr wieder zwei sehr interessante Studienfahrten organisiert. Ziel der Halbtagsstudienfahrt waren am 6. Mai die Gemeinde Bosau und die Stadt Plön. Schon die Anreise durch die gelbblühende Rapslandschaft beeindruckte. Erstes Ziel war die 1152 erbaute und auf einer Halbinsel gelegene St. Petri-Kirche in Bosau. Der 1149 zum Bischof von Oldenburg ernannte Missionar Vicelin habe sie eingeweiht und sie dann auch zu seinem Bischofssitz gewählt. Die im spätromanischen bzw. frühgotischen Stil erbaute Feldsteinkirche gilt als der kleinste Bischofsdom der Welt. Nach dem Kaffee im „Haus Schwanensee“ sei die Fahrt mit Informationen über die Stadtgeschichte nach Plön gegangen. Anstelle der 1173 auf dem Schlossberg errichteten Burg, diese sei abgerissen worden, hat der Herzog von Sonderburg-Plön Joachim Ernst mitten im 30-jährigen Krieg zwischen 1633 und 1636 ein prunkvolles Schloss gebaut. Seit 1839 diente das Schloss dann den dänischen Königen als Sommerresidenz. 1867 ist Plön Kreisstadt geworden. Nach dem Zweiten Weltkrieg ist das Schloss in den Besitz des Landes Schleswig-Holstein übergegangen. Heute befindet sich

dort die „Fielmann Akademie Schloss Plön“. Im Rahmen der Stadtführung war jeweils eine einstündige Schlossbesichtigung inbegriffen.

Die Ganztagsstudienfahrt führte am 5. September nach Lüneburg und zum Elbe-Seiten-Kanal. Im Rahmen einer zweistündigen Stadtführung durch die erstmals 956 urkundlich erwähnte "Salz"-Stadt, die während der Hanse ihre Blütezeit erlebt habe, sind zahlreiche Gebäude aus der Spätgotik und Renaissance besichtigt worden. 1980 endete die Geschichte des 1000-jährigen „Weißen Goldes“ und Lüneburg entwickelte sich zur Industrie- und Hochschulstadt. Die Studentenszene mit gemütlichen Kneipen und trendigen Geschäften verleiht ihr ein neues Gesicht in einer gut erhaltenen historischen Bausubstanz.

Danach ist es weiter zum Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbe-Seiten-Kanal und von dort auf einem Fahrgastschiff durch die Elbtalauen und am hohen Elbufer entlang nach Geesthacht gegangen. Unterwegs gab es bei Kaffee und Kuchen Informationen über das Schiffshebewerk und den Elbe-Seiten-Kanal mit seiner Schifffahrt.

Am 20. Februar 2010 fand zum zweiten Mal eine EhrenamtMesse im theater itzehoe stattgefunden. Der Heimatverband war mit Vorstand und den Arbeitsgemeinschaften präsent und erfreute sich reger Nachfrage und Aufmerksamkeit.

Unser Steinburger Jahrbuch 2010 „Naturkundliche Wanderungen und Führungen“ ist Dank unserer Redakteure, Herrn Dr. Ritter und Herrn Fischer, wieder ein besonderes Nachschlagewerk geworden.

Das Leitthema für das Steinburger Jahrbuch 2011 lautet „Die Stör im Kreis Steinburg“. Dies wird das letzte Steinburger Jahrbuch sein, das die Beiden als Redakteure veröffentlichen werden. Nach 35-jähriger Arbeit begibt sich das Redaktionsteam in den ehrenamtlichen Ruhestand. An dieser Stelle dankte der Vorsitzende für die vielen Ideen, die Suche nach Mitschreibern, für die eigenen Beiträge und letztendlich für die vielen geleisteten Ehrenamtsstunden.

Gesucht werden nun zwei oder drei neue Redakteure, die diese Arbeit im Sinne der bisherigen Redakteure und des Heimatverbandes fortführen. Neben den eigenen Ideen sollten EDV- und vor allem Layout-Kenntnisse vorhanden sein. Dr. Rocke richtete weitere Aufrufe zur Mitarbeit: Herr Lafrentz, der die Arbeit von Herrn Papke im letzten Jahr übernommen habe, suche ebenfalls noch geschichtlich bewanderte und kulturinteressierte Mitglieder für seine Arbeitsgemeinschaft. Da auch unsere bisherige Leiterin der Archäologischen Arbeitsgemeinschaft, Frau Alexandra Völter, neue Arbeit in München gefunden habe, werden auch für diesen Bereich interessierte Mitarbeiter gesucht. Zur Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaften verwies der Vorsitzende auf die noch folgenden Ausführungen der Leiter dieser Arbeitsgruppen. Zu den weiteren Aktivitäten im laufenden Jahr wies der Vorsitzende auf die kleine Studienfahrt hin, die am 5. Mai in das Freilichtmuseum Molfsee führt.

Das Ziel für die große Studienfahrt im Herbst stehe noch nicht fest. Für den Schleswig-Holstein-Tag vom 4. - 6. Juni 2010 in Rendsburg sei ein buntes Programm über drei tolle Tage aufgestellt. Ca. 200 Vereine würden sich beteiligen. Höhepunkt werde sicher der Festumzug am Sonntagnachmittag durch das Festgelände und durch den Innenstadtbereich sein. Zum Abschluss des Geschäftsberichtes wies der Vorsitzende auf das neueste Exemplar der neuen Schleswig-Holstein Zeitschrift hin, die den Teilnehmern zur Verfügung stehe. Nach dem Rückblick und einer kurzen Vorschau auf die anstehenden Aktivitäten des Heimatverbandes galt der Dank den vielen ehrenamtlichen Helfern, den Leitern der Arbeitsgemeinschaften und den Redakteuren des Steinburger Jahrbuches sowie den Vorstandsmitgliedern für ihre Arbeit und "last but not least" der Presse für die Berichterstattung über die Arbeit des Heimatverbandes im letzten Jahr.

Nach den Berichten aus den Arbeitsgemeinschaften gab Frau Dr. Chmielewski-Hagius als Leiterin des Heimatmuseums einen Rückblick auf die Ausstellungen „Schneemänner“ und „Kaiserzeit“ und wies auf die vorgesehene Ausstellung über die „Kaiserliche Marine“ hin. Es sei die 50. Ausstellung unter ihrer Leitung. Die Kassenführerin, Frau Heike Ketelhut, trug den Kassenbericht vor und stellte dabei die Einnahmen und Ausgaben gegenüber. Aus der Versammlung heraus wurden dazu keine Fragen gestellt. Herr Wesche hat die Kasse geprüft und trug den Prüfbericht vor.

Es gab keine Beanstandungen. Er beantragte, der Kassenführerin und dem Vorstand für das Jahr 2009 Entlastung zu erteilen. Dem Vorstand wurde bei eigener Enthaltung einstimmig Entlastung erteilt. Bei den anstehenden Neuwahlen wurden Frau Heike Ketelhut als Kassenführerin, Frau Sabine Rave als Geschäftsstellenleiterin und Herr Udo Stempniewicz als Beauftragter für die Vortragsveranstaltungen bei jeweils eigener Enthaltung einstimmig wiedergewählt. Als Kassenprüfer wurde nach Ablauf der Wahlzeit von Herrn Benz Frau Elsbeth Junge bei eigener Enthaltung einstimmig als Kassenprüferin gewählt. Damit werden Frau Junge und Herr Wesche die Kasse im kommenden Jahr prüfen.

Der 1. Vorsitzend Landrat a. D. Dr. Rocke teilte mit, dass er den Vorsitz nach einem Jahr abgeben werde, um dem neuen Landrat Dr. Dr. Jens Kullik traditionsgemäß die Möglichkeit zu geben, den Vorsitz zu übernehmen. Dr. Dr. Kullik sei nach einem Gespräch bereit und interessiert, sich zur Verfügung zu stellen. Damit würde die Tradition fortgesetzt, denn seit der Gründung des Heimatverbandes im Jahre 1934 hat immer der jeweilige Landrat den Vorsitz gehabt. Im Anschluss an die Jahreshauptversammlung stießen die Anwesenden mit einem Glas Sekt auf das 75-jährige Bestehen des Heimatverbandes an. Über die Festveranstaltung wird auf den ersten Seiten dieses Jahrbuches berichtet.

Bericht der Botanik AG im Heimatverband Kreis Steinburg

Wegen der milden Witterung konnten wir im Rahmen unseres Winterprogramms zwei Kurzexkursionen unternehmen. Schwerpunkte waren Moose und Frühlingsblüher in Itzehoe. Die Sommersaison starteten wir zusammen mit der AG Geobotanik aus Kiel mit einer Exkursion zur Blüte des Kleinen Lerchensporns in den Damloser Wald bei Oldenburg i. H. Bis auf unsere einwöchige Fernreise, die uns nach Ludwigstadt in Nordfranken führte und eine Tagesexkursion nach St. Peter Ording, haben wir unsere Zeit im Kreis Steinburg verbracht.

Um unserem Ziel näher zu kommen, eine Neuauflage der Flora des Kreises Steinburg zu erstellen, haben wir 2009 erstmalig eine Steinburger Kartierwoche durchgeführt. Vom 18. bis 23. Mai haben sich täglich etwa acht Botanikinteressierte getroffen, um in Gruppen von jeweils zwei bis drei Personen unterwegs zu sein. Nach der Feldarbeit trafen wir uns zur gemeinsamen Auswertung der Tagesergebnisse und zum Nachbestimmen einiger Pflanzen. Wegen der guten Resonanz und der guten Ergebnisse werden wir nun jedes Jahr eine Steinburger Kartierwoche anbieten. Im Rahmen der Kartierwoche untersuchten wir unter anderem den Übergang zur Marsch bei Dägeling, eine Sandgrube bei Poyenberg, den Mariengrund, die Störwiesen und die Wälder bei Hennstedt, Wiedenborstel und Christinenthal. Unsere Wochenend-Exkursionsziele führten uns nach Siethwende, in den Aukrug, ins Rantzautal, an den Nord-Ostsee-Kanal und den Itzehoer Hafen. Bei unseren Treffen an den Donnerstagnachmittagen unternahmen wir Exkursionen in Itzehoe und der nahen Umgebung.

Die Methode, bei jeder Exkursion Artenlisten auszufüllen, hat sich bewährt. Im Winter waren über 100 Listen in die EDV einzugeben. Diese mühevolle Büroarbeit wollen wir uns zukünftig ersparen, indem wir einen kleinen Feld-PC anschaffen, in den wir unsere Daten direkt im Gelände eingeben können. Die zusätzliche Anschaffung eines GPS-Gerätes lässt uns besondere Funde anhand ihrer Koordinaten genau ermitteln und verbessert unseren Beitrag an der landesweiten Erfassung der botanischen Daten. Als nicht-botanische Aktivität haben wir ein Schild im Naturschutzgebiet Reher Kratt nach dem historischen Vorbild erneuert. Die Norddeutsche Rundschau hat am 3.12.2009 darüber berichtet. (Cordelia Triebstein)

De AG Nedderdütsch in 'n Heimatverband för den Kreis Steenburg e.V.
Uns Heimatverband giff dat nu 75 Jahr – un dorüm much ik mienen plattdütschen Bericht mal en beten anners anfangen. Wat kann „Heimat“ nich allens bedüden? Dorto warrt wi naher ganz seker en ganze Barg hören. Ik will en enkelten, man heel wichtigen Punkt rutgriepen: **Spraak is Heimat**. Dat meent: dor, wo ik mien Spraak to hören krieg, dor, wo ik Lüüd heff, mit de ik mien Spraak snacken kann, dor, wo ik verstahn warr, jüst an de Steed, dor bün ik tohuus.

Mag ween, ik bün gornich ümmer jüst an den Placken op de Eer, wo mien Bett un mien Disch steiht, mag ween, ik bün op Reisen, sitt in'n Flegel oder annerswo. Un denn höör ik een in mien Spraak snacken, lees wat in mien Spraak – un miteens heff ik dat Band tofaten, dat Band vun de Spraak, de mi tohöört. Düt Band höllt mi fast un dat reckt wiet, torüch in mien Kinnertiet bit vundaag hen – un ik bün mi seker, dat ritt nich af, ik kann mi mien Leven lang doran langs trecken. Spraak is Heimat, dat gellt för de plattdütsche Spraak, man nich blots. Meent sünd all Spraken op de Welt – liekers kaamt de Regional- un Minnerheitensspraken en besünner Bedüden to. Se speelt en Rull in en Eck vun de Welt, wo sünst de Regeln un de Wöör vun en grötter Spraak sik breet maakt hebbt. So is dat ok in uns Kreis Steenburg – un miteens bün ik wedder ankamen bi den Heimatverband. De AG Nedderdütsch, siet 2002 sünd wi mit uns Arbeit in de Gang, hett in't verleden Jahr wedder wat beschicken kunnt in punkto Platt. Dat ok wiederhen Senioren, man ok jüngere Lüüd de Spraak an vele Steden in'n Kreis Steenburg to hören kriegt, dorför sorgt uns Maten ut den Krink Een. Ünnerwegens mit en plattdütsche Programm, mit Vörlesen un Musik bringt se de Spraak na all de Ecken in uns Kreis hen – un mitünner reist se ok mal över de Kant. De Krink Twee, de sik um Kinner un junge Lüüd kümmert, organiseert wiederhen in Tosamenarbeit mit den SHHB un mit den Kreisbeopdragten för Plattdütsch in de School, Heiko Gauert, Fortbildungen för Mitarbeiters in Kinnergoorns un för Schoolmeisters. De Kuntakten na de Gremien in Land un Bund sünd goot, wi hebbt uns Lüüd ut den Kreis, de dor mitarbeiten doot. Krink Dree is ja tostännig för de plattdütschen Tafeln in'n Kreis, de letzten sünd anmaakt worrn an dat Elskoper Door un an dat Raathuus in Kremp. Wieder geiht dat mit en Tafel in Borsfleth an Pastorat un School – un in Hohenlockstedt schall en an den Waterturm ran. Ideen giff dat en ganze Barg, man mitünner fehlt uns doch de een oder anner Minsch mit en grote Portemonai. Ik dank all Maten in uns AG för de Arbeit in't verleden Jahr, wi hebbt gode Drapens hatt, ok wenn wi mitünner en beten ungedülig warrt un veel gauer wat beschicken muchen. Ik dank ganz besünners ok de Verwaltung för de Stütt un de apen Ohren. De niege Erlass för de School, „Niederdeutsch an Schulen des Landes Schleswig-Holstein“ – villich besinnt Se sik op de letzte Jahrsversammeln, as wi vun hier ut en Resolutschoon op den Weg bröcht hebbt – düsse Erlass is noch nich in „dröge Döker“. De Niewahlen in't Land sünd uns dortwüsch kamen. Man wi geevt nich op, hier in'n Kreis nich un ok nich in de Gremien in't Land. Wie anners schall dat wiedergahn mit de plattdütsche Spraak, wenn wi as de ölleren Sprekers ehr nich wiedergeevt an de nächste Generatschoon. Un dorüm is Platt in Kinnergoorn un School wiederhen en grote Thema – denn: Spraak is Heimat! Ik bedank mi, ok in'n Naam vun de AG Nedderdütsch in'n Heimatverband Kreis Steenburg. (Marianne Ehlers)

Kulturgeschichtliche Arbeitsgemeinschaft

Seit der Übernahme der AG von unserem leider inzwischen verstorbenen Erwin Papke wird die Arbeit in seinem Sinne fortgesetzt. Auf Wunsch und Initiative der Gemeinden unseres Kreises sollen weiterhin Erinnerungstafeln an und vor Gebäuden, Bauwerken, Kirchen und anderen kulturgeschichtlich interessanten Orten angebracht werden, die an Persönlichkeiten und Begebenheiten der fernen und nahen Vergangenheit erinnern.

Das geschieht mit der Absicht, sie im Gedächtnis ihrer Gemeinden zu bewahren und Besucher und Touristen zu informieren und zu interessieren. In Arbeit sind zur Zeit Schilder in Schenefeld (Altes Pastorat, Gedenkhalle für die Kriegsoffer), Hadenfeld (Wassermühle), Krempe (Asbahr-Stift, John Gravert), Ergänzung von Tafeln in Wewelsfleth mit plattdeutschen Texten. Außerdem gilt es, beschädigte Schilder zu reparieren. (Ingo Lafrentz)

„Vun em, vun ehr un anner Lüüd“

Unter diesem Thema stand der plattdeutsche Vortrag von Karl-Heinz Groth aus Goosefeld bei Eckernförde am 16. September 2009 im Kreismuseum Prinzesshof. Wie in jedem Jahr, so begann auch die Vortragsreihe des Heimatverbandes im Winterhalbjahr 2009/2010 mit einem plattdeutschen Beitrag.

Der Referent gilt als einer der führenden plattdeutschen Literaten unseres Landes. Er ist ein vielseitiger Autor; Gedichte gehören ebenso zu seinem Werk wie Kurzgeschichten, Erzählungen und Novellen. In regelmäßigen Abständen erscheint ein plattdeutscher Beitrag von ihm in den Zeitungen des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlages. Er hat auch bekannte hochdeutsche Texte ins Niederdeutsche übersetzt. Bekannt wurde er darüber hinaus durch Lesungen und Vorträge im NDR und im Ohnsorg-Theater. Durch zahlreiche Hörspiele und Theaterstücke auf Platt hat er vielen Kindern die plattdeutsche Sprache nähergebracht und das kulturelle Leben im Lande bereichert.

Karl-Heinz Groth ist in Lunden in Dithmarschen geboren. Nach dem Studium war er Lehrer auf Helgoland, in Heide und in Büsum, danach Rektor auf Föhr und ab 1982 bis zur Pensionierung Schulleiter in Eckernförde. Er ist im Beirat für die niederdeutsche Sprache an Schulen in Schleswig-Holstein und im Beirat für diese Sprache beim Schleswig-Holsteinischen Heimatbund. Karl-Heinz Groth las nachdenkliche, besinnliche und humorvolle plattdeutsche Gedichte und Geschichten aus der eigenen Feder und von bekannten plattdeutschen Autoren. Er brachte auch Gesangbeiträge mit niederdeutschen Texten, so z. B. „Ik wull, wie weern noch kleen Johann“ und andere Beispiele von Klaus Groth, wie „mien Anna“. In allen Beiträgen wurde die Bildhaftigkeit des Plattdeutschen deutlich. Auch für die „Achtersinnigkeit vun de plattduutsche Spraak“ brachte er passende Beispiele.

Die zahlreich erschienenen Gäste spendeten viel Beifall und gingen in der Hoffnung nach Hause, dass die plattdeutsche Sprache noch lange lebendig bleiben möge. (Hans Carstens)

Der Stör in der Stör: Hoffnung auf Rückkehr

„Im großen und ganzen sind wir auf einem guten Weg“. Uwe Jens Lützen (71), der sich seit Jahren ehrenamtlich für die Rettung des nahezu ausgestorbenen Europäisch-Atlantischen Störs (*Acipenser Sturio* L.) engagiert, ist sehr zuversichtlich. Auf Einladung des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg hielt er am 14.10.2009 im Kreismuseum Prinzesshof vor einem interessierten Publikum einen Vortrag zum Thema „Stör und Störe - im Wandel der Zeiten“.

Das Fluss und Fisch denselben Namen tragen, liege nach sprachwissenschaftlichen Kenntnissen an ihrer Größe. Die vor der Eindeichung weit ausladende Stör (*Sturia*) und der bis etwa vier Meter lange Europäische Stör (*Sturio*) wurden offenbar als besonders groß (dänisch: stor) empfunden und so benannt. Uralt sind beide. Störe habe es schon vor mehr als 200 Millionen Jahren gegeben. Der Fluss entstand durch das nach der letzten Eiszeit aus dem Norden ablaufende Schmelzwasser.

Dass der Methusalem unter den Fischen gerettet wird, dafür setzt sich auch das Washingtoner Artenschutzabkommen ein, das die insgesamt noch existierenden 27 Störarten schützt. Beheimatet war der Europäische Stör einst an der europäischen Atlantik- und an der Nordseeküste, von Gibraltar über die Biskaya, den Ärmelkanal, die Nordsee bis hinaus nach Norwegen, in den Zuflüssen und ihren Nebenflüssen. Als „anadrome Wanderfische“ kehrten sie zu den Plätzen zurück, an denen sie geschlüpft waren, so auch in die Oberläufe von Eider, Elbe, Oste und Stör. Überfischung, Flussbettbegradigung und Wasserverschmutzung brachten der Art beinahe das Ende. Als Eiweißlieferant und Träger des Kaviars war der Stör begehrt, zumal auf dem Zug zu den Laichgebieten leicht zu fangen. Uwe Jens Lützen schilderte, wie der Mensch bedenkenlos die Ausrottung betrieb.

Zu der verheerenden Überfischung kam hinzu, dass im 20. Jahrhundert immer mehr Flussläufe begradigt wurden mit der Folge, dass sich die Fließgeschwindigkeiten erhöhten, weshalb wiederum unüberwindliche Wehre und Schleusen eingebaut wurden. Die Kinderstuben der Störe, die Mäander mit ihren seichten Kiesbetten, verschwanden.

Auch die zunehmende Industrialisierung forderte von der Natur ihren Tribut: Kläranlagen gab es kaum bis Mitte des 20. Jahrhunderts, entwässert wurde in die Flüsse. In die Stör mischte sich die giftige Brühe von Lederfabriken und Färbereien, vor allem aus Neumünster, auch aus Kellinghusen und anderen Städten. Rinderhäute aus Südamerika importierten Milzbranderreger bis in die Stör und ihre Neben-

flüsse. Lützen: „Der Stör wurde eliminiert. Wir Menschen haben ihm seine Chancen genommen.“

Von wohl einem der letzten hiesigen Fänge hätten ihm Zeitzeugen berichtet: 1946 in der Bismarck-Schleuse, ein Weibchen, auf dem Weg zum Laichplatz. Der etwa zweieinhalb Meter große Fisch war so schwer, dass er nur von mehreren Männern aus dem Wasser gezogen werden konnte. Der heimische Küchentisch brach unter ihm zusammen. 1948 sei noch einmal ein Stör vor der Schleuse gesehen worden. Ende des 20. Jahrhunderts gab es nur noch eine kleine Störpopulation in Frankreich, in der Mündung der Gironde. Doch es gibt ebenso Hoffnung wie internationale Hilfe für den Stör, der 2001 zum Fisch des Jahres gekürt wurde. Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs und dem Bau von modernen Klärwerken in Tschechien und den neuen Bundesländern regenerierte sich das Wasser der Elbe und ihrer Nebenflüsse. In Frankreich fing man an, gezielte Nachzucht zu betreiben, aus der aus Exemplare nach Deutschland abgegeben wurden. In die Flüsse Dordogne und Garonne wurden tausende Jungtiere ausgesetzt. Die deutsche Nachzucht ermöglichte erste versuchsweise Besatzmaßnahmen in die Elbe bei Lenzen/Brandenburg und in den Elbe-Nebenfluss Oste. Nachzucht des Ostseestörs, vor drei Jahren in der Oder ausgesetzt, sei inzwischen wohl auf bei Bornholm gesichtet worden, so der Referent. „Das ist der Hammer!“ freute er sich über den vielversprechenden Erfolg mit dem nahen Verwandten des Europäischen Störs.

Für den Itzehoeer Uwe Jens Lützen, der eng mit der Gesellschaft zur Rettung des Störs, dem Leibnitz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei Berlin zusammenarbeitet, war es ein großartiges Ereignis, als im Mai in seiner Heimatstadt auch ein experimenteller Besatz von jungen Stören in die Stör stattfand, im Rahmen des Stör-schipperfestes erstmals unter Beteiligung der Bevölkerung. Alle Fische tragen eine eigene Kennzeichnung, einige waren mit Sendern ausgerüstet, die rund einen Monat lang geortet werden können.

Der Fang ist streng verboten. Sollte ein Stör als Beifang ins Netz gehen, geben die inzwischen gut informierten Fischer Daten, wie Gewicht, Größe und Fangstelle, an die Gesellschaft zur Rettung des Störs weiter und setzen den Fang wieder ins Wasser.

Davon, dass der Acipenser Sturio eine große Chance hat, ist Uwe Jens Lützen überzeugt. Für die Wasserqualität der Stör spreche das Vorkommen eines Indikators: Das sensible Meerneunauge fühlt sich hier sehr wohl, dass es bereits bis in die Mühlenbarbeker Au gewandert ist. Auch die Kinderstube der Fische im Oberlauf der Stör entsteht neu. Bei Arpsdorf hat die Stör bereits wieder ein renaturiertes, mäandrierendes Flussbett erhalten, mit grobem Kiesboden, dafür ohne Wehre. Weitere Rückbau- und Renaturierungsmaßnahmen sollen folgen. Damit werde der Druck vom überschwemmungsgefährdeten Kelling-

husen genommen, gleichzeitig entstünden für den Stör Laichgründe. Damit der Stör auch die Elbe hinaufwandern kann, werde an der Staustufe bei Geesthacht die größte Fischtreppe Europas gebaut.

Wer nun auf die Rückkehr der im Itzehoer Hafen ausgesetzten Störe wartet, muss allerdings Geduld aufbringen: Bei den Weibchen dauert es bis zur Geschlechtsreife bis zu 15 Jahre. Uwe Jens Lützen: „Ich hoffe, dass ich es noch erlebe, wenn die ersten Störe in die Stör zurückkommen.“
(I. Schwichtenberg)

*„Der Glückstädter Maler Hermann Wehrmann (1897-1977) -
Leben und Werk“*

Einmal mehr hatte der Heimatverband in Itzehoer Prinzesshof am 11. November 2009 den Glückstädter Kunsthistoriker Hans-Peter Widderich zu Gast. Praktisch in Fortsetzung eines vor zwei Jahren gehaltenen Vortrags über die Künstlerkolonie Störort ging es diesmal um einen weiteren bedeutenden Künstler der Elbmarschen, den Glückstädter Maler Hermann Wehrmann (1897 bis 1977).

Wehrmann stammte aus Hamburg, wo in der Schule sein Lehrer Hermann Claudius das zeichnerische Talent des Knaben förderte. Anregungen gab es auch vom Großvater, einem ehemaligen Leineweber. 1914 kam er nach Glückstadt; am Hafen eröffnete seine Mutter einen kleinen Laden. Er besuchte die Hamburger Kunstgewerbeschule und später die Kasseler Kunstakademie. Ab da war er freier Maler in Glückstadt. Nicht immer auf Rosen gebettet, wie Widderich eindrucksvoll schilderte. „Schmalhans war Küchenmeister“. Zwar brachte eine Ausstellung 1927 in der Kieler Kunsthalle viel Lob - leben ließ sich davon aber kaum. Das änderte sich, als Wehrmann den Restaurator Prof. Wilkens kennen lernte. Fortan war das Restaurieren von Kirchen, aber auch Profanbauten das „zweite Standbein“ des Künstlers. Kirchen im ganzen Land sind von ihm im Laufe von über 40 Jahren - mit einer kriegsbedingten Pause - restauriert worden, in Glückstadt auch das Rathaus, das Wasmer- und das Brockdorffpalais.

Bekannt geworden aber ist Hermann Wehrmann vor allem als Maler der Heimat. Die Motive seiner Bilder fand er in Glückstadt, an Elbe und Stör, bevorzugt: der arbeitende Mensch in der Landschaft. Das weite Land, der hohe Himmel, Sturmfluten, bedrohte Deiche - Themen, mit starker Ausdruckskraft stimmungsvoll gestaltet, wie der Lichtbildervortrag überzeugend deutlich machte. 1971 kam die Katastrophe. Bei einem Atelierbrand ging ein großer Teil seiner Arbeiten verloren. Einiges malte er nach Vorlage neu. Vieles aber hängt in Privatbesitz. Einen „Wehrmann“ zu haben, „gehörte“, sagte Hans-Peter Widderich, „sozusagen zum guten Ton“. Umso wichtiger sei es, ihn und sein Schaffen wieder in Erinnerung zu bringen.

Udo Stempniewicz kündigte den nächsten Vortrag für den 20. Januar an. Ingo Lafrentz, Leiter der Kulturgeschichtlichen Arbeitsge-

meinschaft des Heimatverbandes, spricht über „Kloster und Klosterleben in Itzehoe - damals und heute“. (Heinz Longerich)

Heimatverband auf den Spuren des Itzehoer Klosters

Vor der Reformation gab es in Schleswig-Holstein über dreißig Klöster. Vier haben, weil mit dem Adel verbunden, überdauert. In Itzehoe ist der Klosterhof – Privatbesitz, aber frei zugänglich – bis heute eine Oase in den Innenstadt. Mit dem Thema „Kloster und Klosterleben in Itzehoe - damals und heute“ setzte der Heimatverband im sehr gut besuchten Prinzesshof sein Winterprogramm fort. Der zweite Vorsitzende Hans Carstens begrüßte dazu Ingo Lafrentz, ehemaliger Lehrer der Kaiser-Karl-Schule und seit einem Jahr Leiter der Kulturgeschichtlichen Arbeitsgemeinschaft.

Sein Bildvortrag führte, illustriert durch zahlreiche Dokumente, von den Anfängen des Klosters über die Wechselfälle der Geschichte bis in die Gegenwart. Ursprung war ein um 1230 in Ivenfleth gegründetes Zisterzienser-Nonnenkloster, das dann 1256 von der eher unwirtlichen Störmündung auf den trockenen Geestrand nach Itzehoe verlegt wurde. Die Nonnen entstammten zumeist adeligen Familien, die so ihre unverheiratet bleibenden Töchter versorgten. Die „Eintrittsgebühr“ entsprach mit drei Hufen dem Land von anderthalb Bauernhöfen.

Im Laufe der Zeit wuchs der Grundbesitz; das Kloster war in zahlreichen Dörfern begütert, in Itzehoe gehörten ihm ganze Straßenzüge. Städtisch wurde die bis dahin eigenständige „Landgemeinde Klosterhof“ 1936 gegen ihren Willen; auf die Besitzverhältnisse hatte die erzwungene Eingemeindung jedoch keinen Einfluss. Beabsichtigt war aber auch die Umwandlung in eine „milde Stiftung für Arierinnen“. Das blieb dem Kloster erspart: Der Plan wurde bis zum „Endsieg“ vertagt.

Einen großen Teil seines Vortrags widmete Info Lafrentz der Baugeschichte. Stadtansichten und frühe Fotos verdeutlichten die Veränderungen vor und nach der großen Zäsur des Stadtbrands von 1657. Die alten Klosterbauten verschwanden, nur ein Kreuzgang ist noch erhalten. Das Klosterleben veränderte sich: Die (seit der Reformation) „Konventualinnen“ wohnten nicht mehr zusammen, sondern standesgemäß in eigenen Häusern. So ganz streng hatte man es aber wohl auch zuvor schon mit dem klösterlichen Gebot der „Armut“ nicht genommen.

Von 1810 bis 1941 residierten die Äbtissinnen im Prinzesshof. An Juliane von Hessen (1810 bis 1860) – auf sie geht das Julienstift zurück – erinnert ein Denkmal auf dem Klosterhof. Der Vortrag zeigte viele alte Fotos aus dem hochadelig-höfischen Leben, auch von der berühmten Juliengarde, und gab mit zeitgenössischen Äußerungen einen lebendigen Einblick in die damaligen Verhältnisse. Dazu zählten Aufzeichnungen einer Wirtschafterin oder auch Emma Schmidts („Tange Emma“) Büchlein „Aus Itzehoes Vergangenheit“.

Zu Beginn des Abends gedachten die Heimatfreunde des kürzlich verstorbenen langjährigen zweiten Vorsitzenden Erwin Papke. Er habe sich, sagte Hans Carstens in einem Nachruf, über Jahrzehnte für die kulturellen Belange des Kreises Steinburg eingesetzt, „die Kultur der Heimat gefördert und gepflegt“.

Udo Stempniewicz kündigte den nächsten Vortrag für den 17. Februar an: „Schutz vor Sturmfluten an der Unterelbe - gestern - heute - morgen“. (Heinz Longerich)

„Schutz vor Sturmfluten an der Unterelbe - gestern - heute - morgen“

16. und 17. Februar 1962: die große Sturmflut fordert in Itzehoe ein Menschenleben und richtet schwere Schäden an. Bei Münsterdorf bricht der Deich, bis in die Innenstadt steht das Wasser. Viel schlimmer noch trifft es Hamburg. Kann sich eine solche Katastrophe wiederholen? „Schutz vor Sturmfluten an der Unterelbe - gestern - heute - morgen“ hieß es auf den Tag genau 48 Jahre später das Vortragsthema beim Heimatverband. Der 2. Vorsitzende Hans Carstens begrüßte dazu Bernd Probst aus Melsdorf bei Kiel, der anhand anschaulicher Pläne, Karten, Fotos und eines Filmbeitrages über den Kampf gegen den „Blanken Hans“ berichtete. Probst war Referatleiter für Küstenschutz, Hochwasserschutz und Häfen im zuständigen Landesministerium und einige Jahre Mitarbeiter des damaligen Amtes für Land- und Wasserwirtschaft in Itzehoe.

Sein Referat führte weit zurück in die Vergangenheit, schilderte Landschafts- und Siedlungsgeschichte und machte deutlich, wie gefährlich die Elbmarschen sind, in denen heute 94000 Menschen leben und weite Teile unter Normal-Null (NN) liegen. Holländer kamen ins Land, bauten Deiche. Windmühlen entwässerten die Wilstermarsch. Sturmfluten drohten immer schon, aber gläubisch gefürchtet als „Gottesurteil“, „Teufelswerk“ oder „Strafgericht“. Ebenso alt aber ist auch der Versuch, sich durch Dämme und Deiche zu schützen, früher in mühseliger Handarbeit. Viele Verbesserungen brachte nach 1962 der „Generalplan Küstenschutz“, die Sperrwerke an Stör, Krückau und Pinnau entstanden, die Deichlinie verringerte sich von 170 auf 60 Kilometer, neue Deichprofile sorgen für mehr Sicherheit. Bei der Sturmflut 1976 gab es höhere Wasserstände, aber weitaus weniger Schäden. Und die Zukunft? Mit einem Wasseranstieg sei zu rechnen, auch mehr Starkwinde könne es geben, die Sturmfluten aber nehmen langfristig wohl in eher geringem Maße zu. Eine Vorhersage allerdings könne man nicht treffen, daher die Forderung: die Deiche in sehr gutem Sicherheitszustand halten. „Ständige Verbesserung ist wichtig“. Wie der Dichter die Entwicklung sieht, erläuterte Udo Stempniewicz mit einem Zitat aus Günter Kunerts vor 23 Jahren veröffentlichter „Version“: „In Itzehoe Anno 2037“ verkehren Gondeln in den Straßen-

kanälen der im Wasser versunkenen Lagunenstadt. Am Mittwoch, 10. März, begeht der Heimatverband sein 75jähriges Bestehen. Den Rückblick hält Landrat a.D. Dr. Burghard Rocke; Jutta Kürtz, Landesvorsitzende des Schleswig-Holsteinischen Heimatbundes, spricht über „Heimat in einer globalen Welt“.

(Heinz Longerich)

Fahrt ins Schleswig-Holsteinische Freilichtmuseum Molfsee

Über viele Jahre hinweg haben wir anlässlich unserer Studienfahrten Städte in Schleswig-Holstein und im nördlichen Niedersachsen kennen gelernt und darüber hinaus die Hansestädte Hamburg und Bremen einschließlich Bremerhaven aufgesucht. Dabei haben wir über die Entwicklung des ländlichen Raumes, insbesondere der Dörfer und der Landwirtschaft in unserem Lande nur wenig erfahren. Die diesjährige Halbtagsstudienfahrt widmete sich ganz diesem Thema. Ziel war das Schleswig-Holsteinische Freilichtmuseum in Molfsee. Dort gewannen wir Einblicke in die ländliche Wohn- und Wirtschaftsweise vergangener Jahrhunderte in unserem Lande.

Mit 75 Teilnehmern verließen wir am 5. Mai um 12.30 Uhr bei strahlendem Sonnenschein in zwei Bussen unsere Kreisstadt und erreichten um 14.00 Uhr das Freilichtmuseum. Bis 16.00 Uhr lernten wir in vier Gruppen von kompetenten „Museumsbegleitern“ viele der vorhandenen Einrichtungen kennen. Nach einem gemeinsamen Kaffeetrinken im benachbarten Drathenhof zwischen 16.00 Uhr und 16.45 Uhr besichtigten die Teilnehmer je nach Interesse und aufgrund von Anregungen während der Führungen ergänzend oder vertiefend einzelne Objekte. Besonderes Interesse fand dabei die Sonderausstellung „Fremdes Zuhause“. Dabei geht es um die Aufnahme der Vertriebenen in Schleswig-Holstein nach 1945. Die Ausstellung zeigt, wie die Menschen in Schleswig-Holstein nach der Flucht in Schulen, Kasernen, öffentlichen Einrichtungen oder in Hotels und Gasthäusern untergebracht worden sind oder bei Einheimischen einquartiert waren. Anfangs hat es zwischen Einheimischen und „Flüchtlingen“ auch Annäherungsprobleme gegeben. Die Ausstellung zeigt auch, wie sich die Menschen trotz vieler Probleme arrangiert haben und wie die Vertriebenen die ersten schweren Jahre erlebt und sich integriert haben.

Um 18.00 Uhr traten wir die Rückreise an und trafen mit neuen Erkenntnissen und Anregungen, aber auch mit vielen Erinnerungen an vergangene Zeiten gegen 19.30 Uhr wieder in Itzehoe ein.

Ganztagsstudienfahrt nach Schleswig

Die Ganztagsstudienfahrt unseres Heimatverbandes im Jahre 2010 führte am Sonnabend, dem 4. September, nach Schleswig. 58 Heimatfreunde nahmen daran teil. In zwei Bussen verließen wir um 7.30 Uhr Itzehoe und fuhren bei strahlendem Sonnenschein durch die mittelholsteinische Landschaft an die Schlei. Dort erwartete uns ein

reichhaltiges Programm. Es begann mit einem Rundgang mit Führung durch die Schleswiger Altstadt. In drei Gruppen besichtigten wir die historischen Gebäude. Der Dom, das Rathaus mit dem Graukloster und die alte Fischersiedlung auf dem Holm waren die bedeutendsten Sehenswürdigkeiten dieses Streifzuges. Ausgangspunkt war das bedeutendste mittelalterliche Baudenkmal der Stadt, der St.-Petri-Dom. Mit seinen Sehenswürdigkeiten aus romanischer und gotischer Bauperiode, der Renaissance und dem Barock ist der Innenraum ein Lehrpfad durch die Kulturgeschichte. Bemerkenswert ist der aus der Bordesholmer Klosterkirche überführte Brüggemann-Altar mit seinen fast 400 aus Eiche geschnitzten Figuren.

Nur wenige Minuten vom Dom entfernt befindet sich das Rathaus mit dem Graukloster. Das Rathaus entstand 1796 als Backsteinbau im klassizistischen Stil auf den Fundamenten der seinerzeit baufälligen Grauklosterkirche unmittelbar neben dem Graukloster. Dort hatte früher ein dänischer Königshof gestanden, bevor Mönche in grauen Kutten dort ein Franziskanerkloster gründeten. Vom Rathaus führte der Weg zur Fischersiedlung auf dem Holm. Der Holm ist nicht nur einer der ältesten, sondern auch ein besonders romantischer Stadtteil Schleswigs. Er war schon im 11. und 12. Jahrhundert als Fischersiedlung der Schleswiger Schleifischer bekannt.



Fahrt auf der Schlei zum Abschluss der Studienfahrt (Foto: H. Carstens)

Der Holm (Holm = Insel) hat heute seinen inselartigen Charakter verloren, auch üben nur noch wenige Fischer ihren Beruf aus. Dennoch hat der Holm seine besondere Anziehungskraft durch die malerischen alten Fischerhäuser erhalten. Mittelpunkt der Fischersiedlung

ist der Friedhof mit der Kapelle, beide gehören der Totengilde „Holmer Beliebung“, die das gesellschaftliche Leben auf dem Holm bis heute prägt. Direkt an der Schlei liegt auch das St.-Johannis-Kloster, ein früheres Benediktinerkloster und heutiges adeliges Damenstift in einer parkähnlichen Anlage.

Nach einem gemeinsamen guten Mittagessen im Restaurant „Altes Fährhaus“ im nahe gelegenen Fahrdorf fuhren wir zurück nach Schleswig zu einer Führung durch das Schloss Gottorf. Der historische Rundgang in zwei Gruppen zeigte viele Einblicke in die Geschichte unseres Landes und führte durch ein Jahrtausend der Kulturgeschichte Schleswig-Holsteins. Die sehr kompetenten Museumsführer trugen zum guten Gelingen der Besichtigungen bei.

Zum gemeinsamen Kaffeetrinken ging es zurück zum „Altes Fährhaus“ nach Fahrdorf. Bei Kaffee und Kuchen genossen wir den Blick auf die Schlei und auf die Silhouette der am gegenüberliegenden Ufer der Schlei gelegenen Stadt Schleswig. Zum Abschluss des Programms konnten wir bei einer einstündigen Schleifahrt mit der „Wappen von Schleswig“ durch sachkundige Informationen vom Schiffsführer die gewonnenen Kenntnisse über Schleswig und die Schlei vertiefen und bei strahlendem Sonnenschein den Tag ausklingen lassen.

Zur Geschichte der Stadt Schleswig sei folgendes wiedergegeben: Schleswig wurde im Jahr 804 als Sliastorp oder Sliesthorp erstmals urkundlich erwähnt. Seine frühe Geschichte ist eng mit Haithabu verbunden. Diese Wikingerstadt am Haddebyer Noor, nur wenige Kilometer vom heutigen Schleswig entfernt, wurde ab 808 von den Wikingern zum Handelsplatz ausgebaut. Diese Stadt war bis 1066 das Drehkreuz des Handels in Nordeuropa. Die Bedeutung dieses Handelsplatzes hängt von seiner geographischen Lage ab. Nirgendwo auf der jütischen Halbinsel gab es eine kürzere Landverbindung zwischen Nordsee und Ostsee als zwischen Hollingstedt an der Treene und Haithabu oder Schleswig. Das war der große Vorteil dieses Hafens am Ende der Schlei oder im Haddebyer Noor. Die Kreuzung mit dem Ochsenweg, der Jütland vom hohen Norden bis an die Elbe durchzog, war eine ideale Voraussetzung für das Entstehen des frühmittelalterlichen Handelszentrums. Einige Daten aus der Wikingerzeit:

Um 900 erobern schwedische Wikinger das Gebiet. 934 schlägt der ostfränkische König Heinrich I. die Wikinger und macht Haithabu tributpflichtig. Unter Kaiser Otto I. wird 947 das Bistum Schleswig gegründet. Schleswig wird Bischofssitz. 983 erobert der dänische König Harald Blauzahn das Gebiet um Schleswig. Das heutige Schleswig übernahm nach 1066 die Rolle Haithabus.

Aus dem Jahr 1134 stammt die erste Nachricht über einen Dom in Schleswig. Die Bischöfe residierten auf einer Burg, die erstmals 1161 erwähnt wurde. Deren Überreste liegen unter dem Schloss Gottorf. 1268 tauschte der Herzog von Schleswig die Burg Gottorf gegen die

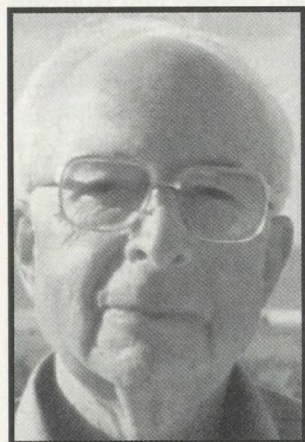
Burg Schwabstedt. Ab 1340 waren die Holsteiner Grafen aus dem Geschlecht der Schauenburger Herren auf Gottorf.

Die Stadt hatte inzwischen die herausragende Rolle der Wikingersiedlung als Drehscheibe des Handels zwischen Ostsee und Nordsee übernommen. Es war Hauptstadt des inzwischen konstituierten Herzogtums Schleswig. Im 13. Jahrhundert ging die Bedeutung als Drehscheibe des Handels zwischen Ost und West zurück. Lübeck wurde nun zur Metropole an der Ostsee. 1544 wurde das vor der Stadt gelegene Schloss Gottorf Residenz der Herzöge von Schleswig-Holstein-Gottorf. Nach dem Großen Nordischen Krieg fiel das Herzogtum Schleswig 1721 wieder an den dänischen König. Das Schloss wurde nun keine Residenz mehr, aber beherbergte das Verwaltungszentrum für das Herzogtum. Ab 1840 entwickelte sich der deutsch-dänische Konflikt zum beherrschenden Thema. Die Schleswiger standen überwiegend auf der Seite der deutschen Schleswig-Holsteiner. 1848 brach der Bürgerkrieg oder Dreijahreskrieg aus. Nach dem Ende der Kampfhandlungen 1850 wurde die Verwaltung der dänischen Monarchie grundlegend reformiert. Alle herzoglichen Behörden in Schleswig wurden aufgelöst. Nach dem Deutsch-Dänischen Krieg 1864 wurde das Herzogtum Schleswig preußisch und 1868 Sitz des Oberpräsidenten der neu gebildeten Provinz Schleswig-Holstein und der Bezirksregierung. Dies blieb sie bis 1917, als Kiel Provinzhauptstadt wurde.

Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte Schleswig auch bei der Bildung des Bundeslandes Schleswig-Holstein seine administrative Rolle von vor 1917 nicht wieder gewinnen. Kiel übernahm nun endgültig die Rolle der Landeshauptstadt. Schleswig ist bis heute der Sitz mehrerer Obergerichte des Landes. Die Stadt beherbergt das Landesarchiv Schleswig-Holstein und bewahrt die wichtigsten Kunst- und Kulturschätze des Landes. Schloss Gottorf ist der Sitz der Stiftung Landesmuseum Schleswig-Holstein. Im Schloss sind das Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte und das Archäologische Landesmuseum untergebracht. Schleswig ist heute ein wichtiges Kulturzentrum des Landesteils Schleswig und die Kreisstadt des Landkreises Schleswig-Flensburg. Eng verbunden mit Schleswig und Haithabu ist das Danewerk. Das Danewerk, dänisch Dannevirke, war eine mittelalterliche Befestigungsanlage. Es war hinter der Eider die zweite Verteidigungslinie des dänischen Königreiches gegen Sachsen und Slawen. Das Danewerk ist das größte archäologische Denkmal in Nordeuropa. Es verlief von Hollingstedt an der Treene nach Haithabu. Rund 30 km Wallanlagen wurden hier im sumpfigen Gelände geschaffen. Im Danewerk gab es nur ein Tor, das Wieglesdor, durch das auch der Ochsenweg führte. Um 18.30 Uhr starteten wir zur Rückfahrt in den Kreis Steinburg und erreichten gegen 19.45 Uhr Itzehoe. Ein sehr schöner und erlebnisreicher Tag mit vielen neuen Eindrücken und Informationen lag hinter uns.

Der Heimatverband trauert um Erwin Papke

Am 3. Januar 2010 ist das langjährige Vorstandsmitglied des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg, Herr Erwin Papke, gestorben. Erwin Papke



Erwin Papke

hat sich über Jahrzehnte unermüdlich für die geschichtlichen und die kulturgeschichtlichen Belange im Kreis Steinburg eingesetzt. Nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Schuldienst, zuletzt als Rektor der Realschule in Hohenlockstedt, war er seit 1985 mit großem Engagement im Vorstand des Heimatverbandes tätig. Er hat als Motor die Arbeit unserer Gemeinschaft 25 Jahre lang geprägt und bereichert.

Als 2. Vorsitzender von 1985 bis 1998 lagen ihm die jährlichen Studienfahrten und die im Winterhalbjahr stattfindenden Vortragsveranstaltungen besonders am Herzen. Die Kultur unserer Heimat zu fördern und zu pflegen war ihm dabei ein vorrangiges Anliegen. Das galt vor allem für die Arbeit der kulturhistorischen Arbeitsgemeinschaft. Besonders hervorzuheben ist die von ihm veranlasste Beschilderung von historisch bedeutsamen Bauwerken und Stätten innerhalb unseres Kreisgebietes. Über 200 Tafeln zeugen von dieser Aktivität. Die Bevölkerung erhält durch diese Hinweise einen leichten Zugang zu den bedeutsamen Stätten unserer Vergangenheit und Geschichte. Als Leiter der Arbeitsgemeinschaft war er zugleich Ansprechpartner und Berater für Dorfchroniken in unserem Kreise. Er konnte dabei auf eigene Erfahrungen zurückgreifen, hatte er doch die Chroniken von Mehlbek und Heiligenstedten selbst verfasst. In diesem Zusammenhang ist auch die Broschüre „Geschichtliche und gegenwärtige Besonderheiten in Itzehoe“ zu nennen, die auf seine Initiative erst vor wenigen Jahren vom Heimatverband herausgegeben wurde. Die Leitung der kulturhistorischen Arbeitsgemeinschaft hat Herr Papke bis 2009 wahrgenommen. Bis zu seinem Lebensende hat er sich immer wieder für unsere heimatkundlichen Ziele eingesetzt und Anstöße und Anregungen gegeben. Das große ehrenamtliche Engagement von Erwin Papke ist durch hohe Auszeichnungen anerkannt worden. So hat ihm der ehemalige Bundespräsident Roman Herzog am 16.6.1997 die Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen. Der Schleswig-Holsteinische Heimatbund hat ihn am 26.9.1998 mit der Goldenen Ehrennadel ausgezeichnet. Schließlich hat unser Heimatverband ihn am 24.3.2004 wegen seiner großen Verdienste um die Heimat und um den Heimatverband zum Ehrenmitglied im Vorstand ernannt.

Der Heimatverband ist Herrn Papke zu großem Dank verpflichtet und wird sein Andenken in Ehren halten.

(Hans Carstens)

Die Autoren und Herausgeber

Hans-Georg-Blum, *1952 in Osnabrück, Studium der Volkskunde, Kunstgeschichte, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, M.A., seit 1993 Leiter des Museums Kellinghusen. Veröffentlichungen zur Kunst- und Kulturgeschichte Hamburgs / Schleswig-Holsteins. – Anschrift: Museum Kellinghusen, Hauptstr. 18, 25548 Kellinghusen. E-Mail: tourismus-kulturbuero@kellinghusen.de

Lothar Bruhn, *1942 in Hamburg, Technischer Einkäufer, Aufsätze zur Thematik der Nachkriegszeit in Kremperheide (im Gemeinsamen Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe, sowie in der Gemeinde-Bibliothek Kremperheide). – Anschrift: Gr. Nübelstr. 9, 25348 Glückstadt. E-Mail: bruglueck@t-online.de

Hans Carstens, *1932 in Aukrug, Dipl. Ing., Ltd. Regierungsbaudirektor a.D., von 1981 bis 1997 Leiter des Amtes für Land- und Wasserwirtschaft Itzehoe. – Anschrift: Fasanenweg 17, 25524 Itzehoe

Anita Chmielewski-Hagius, *1952 in Freiburg i. Br., Dr. phil., seit 1. Okt. 1996 Leiterin des Kreismuseums Prinzeßhof (Itzehoe). Publikationen u. a. zu Volksmedizin, Magie, populäre Glaubensvorstellungen, Biographieforschung, Hüte, Witz. Zuletzt: Wider Hexerey und Teufelswerk. Von Hexen und ihrer Verfolgung. Itzehoe 2000. – Anschrift: Kirchenstr. 20, 25524 Itzehoe, Tel. Nr. 04821-64068, Fax 04821-747012; E-Mail: prinzesshof@steinburg.de; Internet: www.kreismuseum-prinzesshof.de

Peter Fischer, *1939 in Neuruppin, Studienleiter für Erdkunde am IPTS-Regionalseminar Elmshorn (bis 1999), Mithrsg. Steinburger Jahrbuch seit 1976, Die Chronik von Oelixdorf, Herausgeber und Autor von Schulbüchern und Unterrichtsfilmern, zahlreiche Publikationen zu unterrichtsbezogenen Themen. – Anschrift: Kattenkuhl 2, 25524 Oelixdorf; Tel. 04821/91729. E-Mail: Peter.Fischer-Oelixdorf@t-online.de

Eike von Hacht, *1939 in Flensburg, Lehrerin i.R., Veröffentlichungen zur Landesgeschichte, zuletzt „Juliane Prinzessin zu Hessen-Kassel, Äbtissin des Adeligen Klosters Itzehoe“ (2008), langjährige Mitgliedschaft im Geschichts- und Autorenausschuss des SHHB. – Anschrift: Holtweg, 25524 Itzehoe, E-Mail: egvonhacht@t-online.de

Herbert Karting, *1935 in Hamburg, Kpt. Und Seelotse i.R., Studium an der Seefahrtsschule Hamburg, ab 1957 Offizier, seit 1964 Kapitän in weltweiter Fahrt, 1968-1999 Elblotse. – Zahlreiche Aufsätze und bislang 19 Bücher zur Geschichte der Frachtschiffahrt unter Segeln, zuletzt eine siebenbändige Publikation zum Thema „Deutsche Schoner“. – Anschrift: Breitenburger Str. 6, 25524 Itzehoe, Tel.: 04821-3345, E-Mail: herbert.karting@t-online.de

Sabine Kolz, * Sabine Kolz, *1963 in Itzehoe. Gelernte Verlagskauffrau, seit 1998 als freie Journalistin für den shz-Verlag tätig. – Anschrift: An der Fähre 2, 25573 Beidenfleth.

Hans-Peter Kruse, *1941 in Itzehoe, 1962 bis 1964 Volontariat bei der NORDEUTSCHEN RUNDschau in Itzehoe; 1968 bis 1992 festangestellter Reporter bei der Illustrierten QUICK in München, Reportagen und Features aus mehr als 100 Ländern, aktuelle Berichterstattung aus Krisengebieten, u.a. Afghanistan, Libanon, Israel, Irak, Iran; seit 1993 freiberufliche Tätigkeit für FOCUS-Magazin, Super-Illu und andere Zeitschriften. - Anschrift: 80012 München, Postfach 201204, Telefon 0171-5266659.
Email: HansPeterKruse@googlemail.com

Klaus Lehmann, *1940 in Ermland. Studium an der Akademie der Arbeit in Frankfurt/M., ab 1974 Fachlehrer für den gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Unterricht, ehrenamtlicher Richter bei Landgericht Hildesheim (1998-2002). - Anschrift: Rilkestr. 23, 31228 Peine, Tel. 04171-21350

Klaus-J. Lorenzen-Schmidt, *1948 in Elmshorn, M.A., Dr.phil., Oberarchivrat am Staatsarchiv Hamburg, Sprecher des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins; zahlreiche Veröffentlichungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Schleswig-Holsteins und Hamburgs, vor allem zur Agrargeschichte. - Anschrift: Im Pling 2c, 25348 Glückstadt.
E-Mail: klaus-joachim.lorenzen-schmidt@staatsarchiv.hamburg.de

Wolf Plöger, *1975 in Pinneberg, Dr.-Ing., 2001-2006 Wiss. Mitarbeiter Institut für Wasserbau der TU Hamburg-Harburg, 2006-2008 Gründer Ingenieurbüro EPK-Ingenieure GbR, seit 2008 Projektleiter bei der Golder Associates GmbH. Anschrift: Wittland 39g, 22589 Hamburg,
E-Mail: wploeger@golder.com

Alexander Ritter, *1939, Dr.phil.habil., Priv.-Doz., Institut für Germanistik II (Universität Hamburg; 1989-1999), Studienleiter am IPTS Kiel (1981-99), Mitglied der Strukturkommission (Universität Greifswald, 1990-91), im 'Editorial Board des Yearbook of German-American Studies' (Lawrence/KS, USA). Zahlr. Veröffentlichungen zu Themen der Erzähltheorie, Regionalliteratur, Literaturgeschichtsschreibung, interkulturellen Funktion von Literatur, deutschen Literatur des Auslands und des 18., 19. und 20. Jahrhunderts. Zuletzt: (Hrsg.) Charles Sealsfield. Lehrjahre eines Romanciers 1808-1829. Wien 2007. - Anschrift: Ferdinand-Sauerbruch-Str. 2, D-25524 Itzehoe.
E-Mail: dr.alexander.ritter@t-online.de

Klaus Schlottau, *1954 in Mölln, M.A., Dr. phil., wissenschaftlicher Mitarbeiter am Historischen Seminar der Universität Hamburg, Schwerpunkt Sozial- und Wirtschaftsgeschichte; Sachverständiger für Altlasten. Veröffentlichungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Umwelt-, Technik- und Mühlen-geschichte sowie zur Lederindustrie. Anschrift: Alte Hafenstraße 43, D-28757 Bremen-Vegesack. E-Mail: Histinvest.Schlottau@t-online.de.

Hans-Peter Widderich, *1941 in Glückstadt. Forschungen, Ausstellungen, Vorträge und Veröffentlichungen zum Thema bildende Kunst im Kreis Steinburg u.a.: Karl Leipold, Max Kahlke, Hermann Wehrmann, Ilse Schneider, Rudolf Grothkop u.v.m.

Edith Wischmann - Anschrift: Brauerstr. 47, 25548 Kellinghusen;
Tel. 04822/3214

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 92 35) oder an die Redaktion der STEINBURGER HEFTE (s. Impressum) gerichtet werden.

- | | | |
|---------|---|--|
| 1/1981 | JOHANN GOTTWERTH MÜLLER - Itzehoe (1743 - 1828)
Alexander Ritter: Zwischenbericht zur Forschungssituation
Dieter Lohmeier/Kay Dohnke:
Bibliographie Johann Gottwerth Müller (Stand 1981) | (vergriffen) |
| 2/1981 | WENZEL AUGUST HABLIK (1881-1934)
Rita Kauder: Zu den Landschaftsbildern Wenzel Habliks
Uwe Jansen: Wenzel Hablik im Prinzeßhof-Museum (Itzehoe) | (vergriffen) |
| 3/1982 | ZUR GESCHICHTE DER STADT KREMPE
Herbert Karting: Ein Beitrag zur Schiffahrtsgeschichte der Stadt Krempe | (vergriffen) |
| 4/1982 | JOHANN HINRICH FEHRS (1838-1916)
Kay Dohnke: Zwischenbericht zur Forschung
Kay Dohnke: Bibliographie Johann Hinrich Fehrs (Stand 1982) | (vergriffen) |
| 5/1982 | FLUGPLATZ HUNGRIGER WOLF (Hohenlockstedt)
Gero Hoppe: Luftfahrzeuge über Steinburg | (vergriffen) |
| 6/1983 | ITZEHoes STADTBILD - HAUS- UND GRUNDSTÜCKSBESITZER
(17. Jh. - 1982) - Folge 1
Hermann Bollhardt: Gänsemarkt und Holzkamp | Mitgliederpreis (4,- €)
Ladenpreis (5,- €) |
| 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 5,- € bis 7,50 € |
| 10/1985 | PERSONENREGISTER FÜR DAS STEINBURGER JAHRBUCH
1957 - 1976. Zusammengest. v. Otto Neumann | Mitgliederpreis 2,50 €
Ladenpreis 3,50 € |
| 11/1985 | ITZEHoes STADTBILD - HAUS- UND GRUNDSTÜCKSBESITZER
(17. Jh. - 1982) - Folge 2
Hermann Bollhardt: Untere Feldschmiede/Fußgängerzone | Mitgliederpreis 4,- €
Ladenpreis 5,- € |
| 12/2001 | LUDWIG MÜLLER, MALER UND VERGOLDER IN ITZEHoe
Jörg Benz: Ein Künstlerleben im 18. Jahrhundert | Mitgliederpreis 9,- €
Ladenpreis 10,- € |