

Heft 41/Juni 2012

Die Bauernnglocke

Herausgegeben vom **Förderverein LANDSCHAFT STAPELHOLM e. V.**
Verein zur Förderung von Landschaft, Dorf und Kultur



Hofcafé & Heuherberge



Kommt zu uns ins Heu!

Lernort Bauernhof in der Flusslandschaft
Eider-Treene-Sorge.

Übernachten im duftenden Heu, Natur mit allen Sinnen erleben: **Bibelgarten**, Kräuterseminare, Barfußgarten u. Filzcourse. Genießen Sie fair gehandelten Kaffee oder Tee in unserem gemütlichen Café mit selbstgebackenen Kuchen und Torten.

**Für Hochzeiten, Familienfeste,
Gruppenreisen und Klassenfahrten.**

Conny u. Reinhard Liegmann · Mildterhof / Gemeinde Seeth · 25840 Friedrichstadt
Tel.: 0 48 81 - 78 16 · www.heuherberge-mildterhof.de

Wir pflegen das Besondere...

**Dahrenhof**
Seniorenwohnen unter Reet

Dorfstr. 27 – 29 · Drage · Tel. 0 48 81 / 93 610

www.dahrenhof.de



Inhalt:

Sven Becker	Ein Rabennest	4
Wolfgang Jans	Schiffahrt und Schifferfamilien in Tielen und Bargaen an der Untereider vom 16. bis zum 18. Jahrhundert	10
Arno Vorpahl	Die Anlegestelle am Süderstapeler Eiderufer	32
Arno Vorpahl	Der „Stapelholmer Kanal“ – Gedanken zu einer Wasserstraße	35
Konrad Gersonde	Die Kriegsfregatte in Erfdes Kirche – Eine Fundgrube von interessanten Angaben	38
Arno Vorpahl	Ein Nachmittag auf Nordfeld – Teil 1: Die Schiffahrtsschleuse	40
Rolf Kuse	Wurde Drage vor 650 Jahren als Folge der „Großen Mandränke“ vom Januar 1362 gegründet? – Eine Sichtung der Literatur zum Thema	43
Arno Vorpahl	Gründonnerstag 1945 – Der Flüchtlingstreck aus Saatzig	48
	As sück de grot Wehl an de Arver Damm kam is – En lütje Geschicht	56
Günther Thomsen	Brauteichen in Wohlde	66

Impressum

Herausgeber:	Förderverein Landschaft Stapelholm e.V. Eiderstraße 5, 24803 Erfde-Bargaen
E-Mail:	info@landschaft-stapelholm.de
Homepage:	www.landschaft-stapelholm.de
Redaktion:	Ingo Brüning, Hans Holmsen, Rita Framke, Arno Vorpahl
Konto:	Nord-Ostsee Sparkasse
Konto:	60 074 879, BLZ 217 500 00
Druck:	Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, Husum
Titelfoto:	Das Votivschiff in der Erfder Kirche (Foto: Arno Vorpahl)

Ein Rabennest – eine Erzählung

Sven Becker – Norderstapel¹

Wenn ich von meinem Schreibtisch aufblicke und durch das Fenster hinausschaue, was ich durchaus gern und häufig tue, trifft mein Blick auf eine schöne große Birke, die da etwas schief, vom Westwind geneigt, ihr prächtiges Bild präsentiert. Anfang April war sie noch kahl, der Winter hatte seine kalte Hand noch nicht aus der Natur heraus genommen, aber das Nahen des Frühlings war durchaus zu erahnen.

Da wurde ich plötzlich Zeuge eines seltsamen Schauspiels. Ein halbes Dutzend Raben umkreiste lärmend die Birke, ließ sich abwechselnd in den Ästen nieder, verjagte sich jedoch gegenseitig regelmäßig in kühnen Sturzflugattacken und kreisenden Kapriolen, ohne dabei Ruhe zu geben. Stundenlang ging das so, der begleitende Lärm wurde langsam lästig, doch nach einer gewissen Zeit reduzierte sich die Anzahl der schwarzen Vögel, bis schließlich nur noch zwei übrig blieben und den Baum besetzt hielten. Ein erstaunlicher Friede kehrte ein, der Lärm war vorbei.

Danach geschah zwei Tage lang nichts, die Raben saßen dort, drehten zwischendurch ein paar Runden durch die Umgebung, krächzten ab und zu verhalten und schauten ins Land hinaus. Schließlich begannen sie, sich öfter in einer hochgelegenen Astgabel zu treffen, und der eine oder der andere legte dort ein Stöckchen ab. Es schien, als ob sie sich gegenseitig Geschenke machten. Sie begutachteten dieses Stück Holz gemeinsam und gelegentlich rückte der eine es zurecht, nachdem der andere es eben erst dort drapiert hatte. Das war so possierlich anzusehen, dass ich nach einiger Zeit mein Fernglas hervor kramte, um das genauer beobachten zu können. Möglichst dezent natürlich, damit niemand auf die Idee kommen könnte, ich würde der Nachbarin ins Badezimmer lenses.

Diese anfänglich scheinbar spielerische Tätigkeit steigerte sich zu einem regelmäßigen An- und Abfliegen mit der Anlieferung und dem Einbau neuer Hölzchen, sodass mir

¹ Sven Becker ist freier Autor und lebt seit fast 3 Jahren in Norderstapel. Sein Roman „Die Eisrose“ erschien im April 2011 und im März dieses Jahres sein Buch „Winterlaub“ mit sentimentalen Erzählungen. Weitere Publikationen befinden sich in Vorbereitung (Anmerkung der Redaktion).

bald klar wurde, was die beiden da oben vorhatten. Sie bauten ein Nest! Es war unglaublich zu sehen, wie schnell dieses wuchs. Ohne eine Pause wurde da geschuftet, im wahrsten Sinne des Wortes. Allein die Landung mit einem Zweig im Schnabel war mit großen Schwierigkeiten verbunden. Flügelschlagend versuchten sie, Halt zu finden und sich zur Baustelle voran zu bewegen, dabei kamen nicht nur ihr mitgebrachtes Stück Holz, sondern auch sie selbst in Konflikt mit den zahllosen Zweigen der Birke. Das gelang nicht immer und eines der mühsam herbei geschafften Hölzchen fiel aus luftiger Höhe herab zu Boden. Aber dieses filigrane Gebilde wuchs trotzdem von Stunde zu Stunde und von Tag zu Tag.

Zum späten Nachmittag wurde die Arbeit eingestellt, es war unglaublich, aber die beiden Raben saßen im Nachbarbaum und betrachteten ihr Tagewerk. Dann verschwanden sie plötzlich und waren fort.

Wo waren sie hin?

Vielleicht waren sie nach der Mühsal essen gegangen, geflogen. Vielleicht aber auch hatten sie sich zur Zeugung ihres Nachwuchses zurückgezogen und wollten dabei nicht von mir beobachtet werden. Ohnehin duldeten sie nicht, dass ich sie bespitzelte, denn sobald ich mit dem Fernglas auf die Terrasse hinaustrat,

verschwanden sie und kehrten erst zaghaft zurück, wenn ich mich wieder in meine Höhle zurückgezogen hatte.

Ein dezentes Paar!

Nicht zu vergleichen mit den Tauben, die sich da auf den Dachfirsten ungeniert und selbstvergessen verlustieren. Allerdings nicht ohne dass sich der Täuberich mit einer galanten, tiefen Verbeugung vor der Angebeteten inständig beworben hat. Die ihn dabei trotzdem so manches Mal hochschnäbelig beobachtet und anschließend gleich wieder verlassen hat. Wie sehr sich doch tierisches und menschliches Dasein ähneln können!

*Wie wunderschön, der Lenz ist da!
Doch wo bleibt nur Veronica?*

Wenn sie dann aber vereint sind, ist ihr Lebenswandel beneidenswert. An einem scheußlichen, schneeregenreichen Wintertag sah ich ein Paar kleiner Tauben, das sich im Schutz eines Zweiges dicht aneinander gekuschelt hatte. Mehrere Stunden hockten die beiden dort und was taten sie? Sie schnäbelten! Ohne Unterlass, erst als sich das Wetter besserte, flogen sie davon. Wie bewundernswert, was für eine erbauliche Weise, die Zeit zu vertreiben.

Jedenfalls waren die Raben am nächsten Morgen, wenn ich aus verschlafenen Augen zu ihnen aufblick-

te, schon zurück und bereits wieder bei der Arbeit. Ich erzählte jemandem von dem Schauspiel, das sich mir täglich bot und wurde kenne-
risch gefragt, um welche Gattung es sich denn handele. Um Raben oder um Krähen?

Gute Frage! Also das Naturkunde-
buch hervorgesucht und mit abwech-
selnden Blicken dort hinein und
durchs Fernglas das verblüffende
Ergebnis diagnostiziert: Es handelt
sich um Rabenkrähen! *Corvus coro-
ne corone!* Aha !

Jedenfalls begann ich, mich für die
beiden da oben zu begeistern. Ich
war gerührt zu sehen, wie sie sich ge-
genseitig halfen. Das Nest war mitt-
lerweile nicht mehr durchsichtig, es
war ein kompaktes Gebilde entstan-
den. Versuchte einer der beiden, ein
neues Zweiglein einzubauen, half
der andere dabei, einer schob und der
andere zog, bis es richtig saß. Zu-
sätzlich hatten sie den dicken Ast auf
der Höhe ihres Bauwerkes von allen
dürren Zweigen befreit, sodass sie
dort ungehindert aus östlicher Rich-
tung gegen den Wind landen können.
Auch das war eine mühevollen Arbeit.
Breitbeinig auf dem Ast hockend
zertritten und rissen sie an dem
Zweig herum, bis er sich endlich gelöst
hatte und sie ihn gleich mit im Bau
verwenden konnten.

Zwischendurch machte die Räbin,
ich vermute, dass sie es war, ein Pro-

besitzen. Sie hockte sich ins Nest
und ruckelte mit ihrem Körper he-
rum, bis sich wohl alles um sie he-
rum ihrer Anatomie angepasst hatte.

Ich vermute, dass es war die Räbin
war, denn erkennen kann ich sie
nicht. Ich weiß überhaupt nicht, wer
dort wer ist.

Heh da oben, wer von euch beiden ist
sie denn nun? Heh Rabenmann, ich
spreche mal profan so unter uns Ker-
len, wie findest du deine Räbin?
Oder besser, wo hast du sie gefun-
den, beziehungsweise woran hast du
sie erkannt? Ich kann an ihr nichts
entdecken, weder primäre noch se-
kundäre Geschlechtsmerkmale, ich
halte diese aber für sehr, sehr wich-
tig! Was also hat dein Rabenherz für
sie entflammt?

Wenn ich mir vorstelle, dass das Ob-
jekt meiner Sehnsucht und Begierde
genauso aussähe wie ich, nein, ich
mag es mir überhaupt nicht vorstel-
len. Was wäre das für ein Zustand?
Das ginge nicht, da müsste ich ge-
schlechtslos werden, da würde ich
mich lieber neutralisieren! Da hätte
ich keine andere Wahl. Dann wäre
ich ein Neutrum und wenn ich durch
den Ort ginge, würden alle sagen:
„Guck mal, da kommt es.“

Oder seid ihr etwa schon ein altes
Paar? Man sagt doch, dass sich ältere
Ehepaare häufig angleichen, sich

ähnlich werden. Aber die ziehen dann keine Jungen oder besser Kinder mehr groß, es sei denn es sind ihre Enkel. Soll es ja geben. Ach, lassen wir das.

Jedenfalls muss das eine großartige Hingebung sein, die die beiden da oben so rührend miteinander verbindet.

Eines Tages, es ging auf Mitte April zu, beendeten sie schlagartig ihre Arbeit. Das Nest war fertig. Unbegreiflich, woran erkannten sie, weswegen beschlossen sie, dass ihre Arbeit vollendet war? Sie saßen im Nachbarbaum und betrachteten es scheinbar glücklich, so wie die Menschen ihren Hauptgewinn aus der Fernsehlotterie. Kam jedoch eine Starenbande vorbei, um sich das Ganze schwätzend anzusehen, waren meine beiden Raben unterwegs! Da wurde kein Eindringling auch nur eine Minute im Baum geduldet. Die lustige Gesellschaft war klugerweise sofort weiter gezogen und anschließend saßen die beiden wieder dort im Nachbarbaum und rührten sich nicht. Was war nur los? Wartete die Räbin auf die Wehen? Setzen bei Vögelinnen Wehen ein, bevor sie ihre Eier legen?

Ich weiß es nicht. Keiner weiß es. Gut nur, dass sich ihre Behausung so hoch und sicher in der Birke befindet. Keine Katze, kein Marder wird sich so weit hinauf trauen, um sie zu

plündern. Vor den Menschen seid ihr auch sicher, denn vor denen seid ihr geschützt, obwohl die oftmals genervt sind, wenn sie euch in Kolonien erdulden müssen.

Nicht alle Lebewesen in der Natur haben es so gut!

Reinecke Fuchs und seine Frau kennen das überhaupt nicht, sie finden nicht einmal während der Aufzucht ihrer Kinder vor ihren Häschern Ruhe. Hat schon mal jemand ein Fuchskind gesehen, diese possierliche Kreatur, die zu einem klugen, wunderschönen Tier heranwachsen will? Ich freue mich jedes seltene Mal, wenn ich einen Fuchs sehe und wünsche ihm alles Glück dieser Erde! Wahrscheinlich sind es seine verschlagene Intelligenz und dazu die Befürchtung oder der Neid, an diese nicht heran reichen zu können, die ihm das Dasein so schwer machen. Oder sollte es doch noch ein Relikt des mittelalterlichen Aberglaubens sein, dass Fuchs und Rabe so klug sind, weil eine Hexe sich in sie verwandelt hat? Abwegig ist das nicht, das vermeintliche Ende des Hexenwahns ist ja noch nicht allzu lange her. Und damit die Legenden, die ihnen zugeredet werden. Raben sollen den frischgeborenen Kälbern die Augen aushacken und der Fuchs die Rinder vor dem abendlichen Gewitter in den Koller treiben. Unglaublich!

Man betrachte nur eine Fuchsjagd in

England. Das ist nicht zu fassen, da rennen hundertfünfzig Hunde und ebenso viele Pferde mit Menschen auf ihren Rücken hinter einem einzigen Fuchs her! Wie kann so etwas geschehen? Nun gut, das findet in England statt, da darf man sich ohnehin über nichts wundern. Aber was würden die Briten wohl dazu sagen, wenn man ihnen erzählte, dass in Deutschland die Polizei neuerdings Verkehrskontrollen mit Panzersperren durchführte?

Armer Fuchs!

Wie würde es wohl seinem großen Kollegen, dem Isegrim ergehen, wenn er mal vorbeischaute? Das ist gar nicht so abwegig, er beginnt ja schon, sich in der weiteren Nachbarschaft erfolgreich einzurichten. Wahrscheinlich würde er es ähnlich wie Meister Petz erfahren, als er unerlaubterweise über die Grenze hinweg einen Abstecher zu uns herüber machte. Er bekam gleich einen neuen Namen, nach Bruno hieß er schlicht und einfach „Problembär“. Er war nie zu sehen, keiner konnte ihn finden. Manchmal holte er sich sein Nacht Mahl in einer Schafsherde, dieser Meuchler, aber gesehen hat ihn dabei niemand. Doch schließlich riss der allgemeine, öffentliche Geduldsfaden und sein Schutz wurde aufgehoben. Schon am nächsten Morgen war er tot. Seltsam, dabei wusste doch niemand, wo er sich aufhielt. Wäre er doch besser drüben geblieben!

Dabei war auch er eine *Kreatur*, ein Teil der Kreativität der Natur, ein Teil der großartigen *Schöpfung*, so wie alle anderen Tiere und Pflanzen um uns herum!

Ende April drohte die Katastrophe hereinzubrechen. Nachdem sich am Samstag ein kräftiger Wind aus Nordwest aufgebaut hatte, drehte er in der Nacht zum Sonntag auf Nordost und erreichte eine gewaltige Sturmstärke. Mein Rabenpaar war nicht zu sehen. Wie gebannt schaute ich den ganzen Tag zu ihrem Nest hinauf und rechnete stündlich damit, dass es sich auflösen und fortgeweht würde. Die Birke krümmte und schüttelte sich, schlug mit den Zweigen nach dem Gebilde in ihrer Krone, als wolle sie es abschütteln. Doch sie wollte es gar nicht, sie wurde gezwungen von diesem wütenden Sturm, der durch sie hindurch raste und heulte. Die Dunkelheit brach früh herein, aber in der Nacht beruhigte sich das Wetter und siehe da, am nächsten Morgen entdeckte ich erleichtert das Nest heil und unbeschädigt und auch meine Raben waren wieder da und überprüften seinen Zustand.

Bravo ihr beiden für eure Feuertau- fe, Glückwunsch zu dieser stabilen Konstruktion, die ihr mit nichts außer euren Schnäbeln zusammen gefügt habt! Welch ein geniales Meisterwerk!

Mittlerweile wird dort oben fürsorglich gebrütet und die Birke hat sich in ihr frisches, hellgrünes Frühlingskleid gehüllt. Sie hat das Rabennest behütend aufgenommen und entzieht es meinen neugierigen Blicken. Schade, das Fernglas kann in die Schublade zurück.

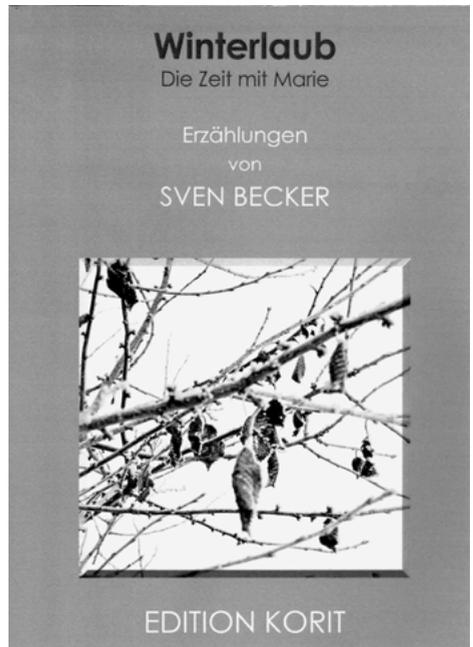
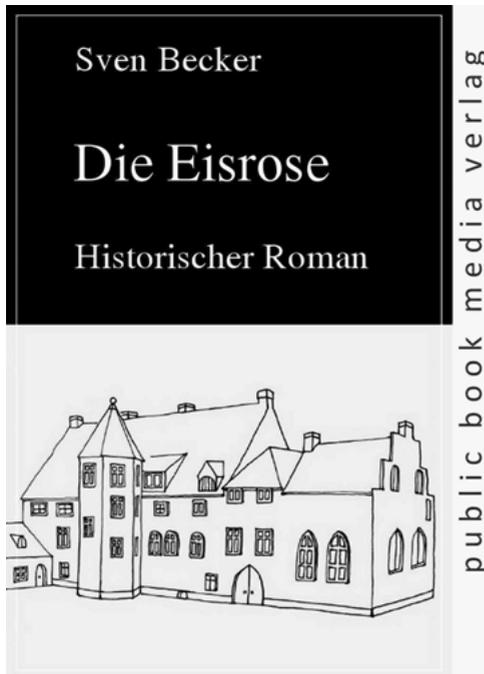
Ich wünsche euch dort oben zahlreiche, hübsche Rabenkinder, vielleicht kann ich einem von ihnen bei den ersten Flugübungen zusehen. Spätestens im Herbst, wenn die Birke sich zur Belohnung erst festlich

farbig schmückt und danach das Kleid abwirft, kann ich das Rabennest wiedersehen. Aber dann wird es leer sein.

Sei's drum, vielleicht sehen wir uns im nächsten Frühjahr wieder!

Wen die Schönheit der Natur unmittelbar interessiert, bei dem hat man Ursache, wenigstens eine Anlage zu guter moralischer Gesinnung zu vermuten.

Immanuel Kant (1724–1804)



Schifffahrt und Schifferfamilien in Tielen und Bargaen an der Untereider vom 16. bis zum 18. Jahrhundert

Wolfgang Jans

Einen Beitrag zur Tielener Schiffergilde, gegründet 1805, findet man in der Bauernglocke Nr. 15 (1). Im Heft Nr. 14 hat mein ehemaliger Lehrer Gunter Sürig über die Schifffahrt und den letzten Frachtsegler in Erfde Anfang des 20. Jahrhunderts berichtet (2).

Aber wie sah es davor mit der Schifffahrt in Stapelholm aus – vor dem Bau des Eiderkanals, der ab 1784 die Nord- mit der Ostsee verband? In der Schröderschen Topographie des Herzogtums Schleswig aus dem Jahr 1854 heißt es zum Dorf Tielen (vormals thor Tylene) (3):

„... Das Dorf (Tielen), welches vormals östlicher auf den Marschgründen gelegen haben soll, war ein Zubehör der vormaligen Tielenburg, einem festen Schlosse an der anderen Seite der Eider ...; die Eider war hier (nördlich der Tielenburg) schmal, da ihr Hauptarm südlich der Tielenburg floß und beide jetzigen Ufer waren durch eine Brücke verbunden. ... Der Ort enthält jetzt 27 Vollstaven, 12 Halbstaven, 15 Kathen und 23 Freistellen. Das Dorf besitzt 11 eigene Schiffe, in früherer Zeit besaß es 30.“

Im Stapelholmer Erdbuch von 1685 und in den jüngeren Erdbüchern ist im

Wesentlichen die bäuerliche Struktur – also der Grundbesitz der Stavener (Bauern) und Käthner (Nebenerwerbsbauern) – in den Stapelholmer Dörfern am Ausgang des 17. Jahrhunderts aufgeführt und dokumentiert. Hinweise zur Schifffahrt sind dabei eher spärlich vertreten.

I) Topographie Stapelholms Anfang des 17. Jahrhunderts

Bevor ich auf die Schifffahrt in Stapelholm näher eingehe, sei kurz die Topographie Stapelholms Anfang des 17. Jahrhunderts beschrieben. Stapelholm war damals wie heute im Norden, Süden und Westen durch die beiden Flüsse Eider und Treene mit ihren umfangreichen Niederungen und Mooren begrenzt. Im Osten wurde Stapelholm jedoch durch den ansehnlichen Börmer- bzw. Meggersee, die beide über die Sorge in die Eider entwässerten, abgegrenzt. Beide Seen wurden im Laufe des 17. bzw. 18. Jahrhunderts trocken gelegt und existieren heute nicht mehr. Die Gesamtsituation im südlichen Herzogtum Schleswig an der Eider zeigt der in Abb.1 wiedergegebene Ausschnitt der Karte „Ducatus Sleswicum“ von Johannes Mejer.



Abb.1: Ausschnitt der „Ducatus Sleswicum sive lutia Australis“ Karte, Original von Johannes Mejer, gestochen von Matthias und Nicolas Petersen (Husum), erschienen bei Joan Blaeu ~1665.

Die einzige Möglichkeit, damals trockenen Fußes Stapelholm zu betreten, bestand im Büniger Damm von Dörpstedt kommend über Bünge nach Wohlde (4). Dieser Damm wurde allerdings regelmäßig im Winter genauso wie viele Niederungen und Moore in der Landschaft - überspült und war dann unpassierbar. Die heutigen Straßen aus Erde kommend Richtung Friedrichstadt, Heide oder Rendsburg gab es noch nicht. Sie wurden erst sehr viel später angelegt. Stapelholm war damit verkehrstechnisch gesehen faktisch eine Insel, die für den Transport jeglicher Art insbesondere auf den Wasserweg angewiesen war. Dieses galt

übrigens bis weit ins 18. Jahrhundert hinein für viele Bereiche der Westküste Schleswig-Holsteins und darüber hinaus.

II) Handel und Schifffahrt auf der Eider im 16. und 17. Jahrhundert

„Die Treene besaß schon im frühen Mittelalter als Schifffahrtsweg beträchtliche Bedeutung, da sie einen Teil des Handels (über Hollingstedt) mit Haithabu und später Schleswig vermittelte. Aber auch Eider und Sorge sind im Mittelalter als wichtige Handelswege bezeugt.“(5)

Nach der Sperrung der Schlei mündung 1417 mit der Königsburg bei Bohnert durch den dänischen König

Erich von Pommern waren die alten Transitwege zwischen Nord- und Ostsee ohne große Bedeutung für den Handel und belebten sich erst ab dem späten 15. Jahrhundert wieder (6), (7). Bestehen blieb der Binnenhandel mit der Schifffahrt auf der Eider und ihren Nebenflüssen. Hierzu zählte damals insbesondere der Holzhandel. Das Holz stammte z.B. aus dem früher dicht bewaldeten alten Amte Rendsburg und darüber hinaus von den Oberläufen von Haale- rau und Hanerau bzw. Eider und Sorge. Es hatte als Handelsgut an sich über den Marktplatz in Rendsburg zu gehen und wurde über die Eider und ihre Nebenflüsse an der Westküste transportiert, wo es z.B. in Eiderstedt oder Dithmarschen, aber auch in Holland und Friesland für Haus- und Deichbau, Feuerung bzw. Schiffs- und Bootsbau dringend benötigt wurde (7). Umgekehrt lieferten die Marschen der Westküste den östlichen Landesteilen Schleswig-Holsteins auf dem Handelsweg Eider u.a. Korn (insbesondere Gerste), Malz, Käse und Butter. Schließlich kamen Handelswaren über die Eider aus Holland als dem zentralen Handelsplatz jener Tage ins Land. Diese wirtschaftlichen Verflechtungen mögen folgende Begebenheiten aus dem 16. und frühen 17. Jahrhundert kurz verdeutlichen (6) (8):

„1552 erging an Stapelholm ein Verbot, den Rendsburgern Korn, Deckstroh (Schilf), Holz, Heu, Koh-

len usw. zu verkaufen, ...“ Der Grund hierfür lag in einer Beschwerde der herzoglich-gottorfschen Städte, die in Stapelholm nichts mehr kaufen konnten. Zuwiderhandlungen wurden mit Strafe an Leib und Gut bedroht.

Dieses Verbot gibt uns Aufschluss über die damals aus Stapelholm stammenden Handelsgüter. Überraschen wird den einen oder anderen die Benennung von Holz und Holzkohle als Handelsgut – aber damals war Stapelholm noch in vielen Bereichen bewaldet und als Jagdgebiet wohl bekannt (6), (8).

Das Verbot ist ein frühes Beispiel der Rivalität zwischen den herzoglichen und königlichen Gebieten an der Eider nach der Landesteilung 1544, in dessen Folge das Herzogtum Gottorf entstand. Dabei war Rendsburg königlich, Stapelholm aber herzoglich-gottorfisch und Dithmarschen noch eine Bauernrepublik. Dieser Flickenteppich an Herrschaftsgebieten im Gebiet der Eider führte naturgemäß zu ausgeprägten Rivalitäten, die bestehen blieben, bis 1713 der dänische König im Herzogtum Schleswig im Zuge des großen Nordischen Krieges endgültig die Macht wieder übernahm.

„In der Landschaft Stapelholm hatte sich (Anfang des 17. Jahrhunderts) noch eine alte Handelsgewöhnung erhalten. Jeden Herbst wurde in gemeinsamer Versammlung mit den fremden Schiffen und Kaufleuten

nach deren Ankunft der Preis festgesetzt, den alles stapelholmische Getreide gelten sollte und um den die Kaufleute dann die ganze Ernte übernahmen. Den 23. Okt. 1613 klagte nun die Landschaft, daß jetzt häufig Vorkauf geschehe, besonders bei der Armut, die das Geld doch nötig habe, und daß das Korn dann 2, 3, ja bis 4 β (Schilling²) weniger gelte, während es früher 3 Mark und mehr die Tonne gegolten habe. Die Landschaft erreichte auch ein Mandat gegen den Vorkauf (29 Okt. 1613), und der alte Brauch wurde weiter geübt.

Schließlich durchbrachen die Stapelholmer selbst die Sitte. Nachdem 1623 die Bevollmächtigten der Landschaft mit Johann Pincier, Bürger von Hamburg, einen Vertrag abgeschlossen hatten, daß dieser alle Gerste erhalten solle, die dort käuflich sei, und dieser schon vier Schiffe voll fortgeführt hatte, waren andere Schiffer angekommen, Leute von Delve, Tönning und auch ein Bremer und hatten 6 β mehr geboten. Diesen wurde zwar vom Landvogt zu Süderstapel verboten, zu laden, aber heimlich erlaubte er doch, daß zwölf Schiffe geladen würden, und ließ sie gegen Zoll passieren. Auf seine Beschwerde erreichte Pincier beim Herzog nur ein Mandat (17. Sept.

1623), daß der große Kornkauf gelten solle, aber nur für die, die ihn abgeschlossen hätten. Die andern dürften ihr Korn an die Leute auf der Eider so teuer verkaufen, wie sie könnten. Zugleich befahl der Herzog, Obacht zu geben, daß keine monopolische Handlung entstehe.“ Im nächsten Jahr ging das meiste Korn (Gerste) aus Stapelholm nach Lübeck. Daraufhin beschwerten sich der Bürgermeister und der Rat der Stadt Schleswig beim Herzog, da die Kornpreise für sie erheblich stiegen. Als dieses Anliegen durch die Vertreter Schleswigs in der Folge erneuert wurde, erging ein Verbot an den Händler, bis auf weiteres Korn aus Stapelholm auszuschieffen. 1627 wurde dem gleichen Händler, der offensichtlich erneut einen Großteil der Kornernte in Stapelholm aufgekauft hatte, dann befohlen, 1000 Tonnen³ Gerste billig an Schleswig und ebenso Eckernförde abzugeben (6), (8).

Dieses Beispiel macht deutlich, dass damals die Getreidewirtschaft eine wesentliche Erwerbsquelle in Stapelholm war, wobei für dieses Getreide der Binnenhandel im Herzogtum Schleswig mit dem Fernhandel Richtung Bremen, Hamburg oder auch Amsterdam konkurrierte. Für den Transport der angeführten

² Damals war i.R. 1 Mark lübsch 16 Schilling wert

³ 1 Tonne Gerste war damals ein Raummaß und entsprach 18 Scheffel oder 139,2 Liter. Heute sind das ca. 93 kg Gerste.

Waren auf der Eider und ihren Nebenflüssen wie der Sorge oder Haalerau kamen vielfach nur Flussschiffe mit geringem Tiefgang und begrenzter Größe von bis zu 8 Lasten⁴ in Frage, die auch die schmalen Nebenflüsse hinauffahren konnten. Bei günstigen Windverhältnissen wurden diese Schiffe gesegelt, aber oft genug mussten sie auch über lange Staken vorwärts geschoben werden. Für lange Strecken stiegen die Schiffer zudem bei ungünstigen Windverhältnissen an Land und zogen die Schiffe. Das war eine schwere Arbeit, denn die Ufer der Eider und ihrer Nebenflüsse waren sumpfig. Deiche gab es insbesondere an den Nebenflüssen noch lange nicht überall. Zudem waren die Schiffer den Anfeindungen der Flussanwohner ausgesetzt, über deren Felder sie gehen mussten bzw. unter Umständen auch der Fischer, an deren Fangeinrichtungen sie vorbei mussten (7).

Im 16. und 17. Jahrhundert verliefen sich noch die Ebbe und Flut der Nordsee in der Weite der offenen Treene- und Sorge-Niederungen, so dass der damit verbundene Flussstrom nur am direkten Unterlauf der Eider (vielleicht bis Tielen) für die Schifffahrt als Hilfsmittel ausgenutzt werden konnte. Nach dem

Deichbau, der Regulierung einzelner Flüsse und dem Bau des Eiderkanals reichten die Gezeiten dann im 19. Jahrhundert bis Rendsburg.

Die beschriebenen Umstände machen deutlich, dass die Flussschifffahrt damals im Winter ab etwa November oft ganz zum Erliegen kam. Nach der Eisschmelze im März setzten dann die Fahrten wieder ein. In der Regel dauerte bei günstigen Windverhältnissen eine Eiderfahrt von Rendsburg bis Tönning ca. 2 Tage und die Fahrt bis Hamburg ca. 4 Tage (7). Nachtfahrten wurden dabei durchaus mit einbezogen. Wenn es sich ergab, fuhren die Schiffer in Gruppen zu zwei bis drei Fahrzeugen.

Die Flussschiffe transportierten die Waren für den Binnenhandel bzw. brachten die Waren für den Außen- bzw. Transithandel an die Nordseeküste nach Tönning oder Husum, wo sie dann in größere, seegängige Schiffe von 12 – 30 Lasten und größer, den Seeschiffen, für den Weitertransport nach Hamburg, Bremen oder Holland und Friesland umgeladen wurden. In umgekehrter Richtung verlief der Handel entsprechend. Husum hatte im 16. Jahrhundert zeitweise bis zu 40 große Seeschiffe für den Fernhandel im Besitz (6). In Tönning gab es 1615 26 Seeschiffe von 12 – 30 Lasten (zusammen ca. 500 Lasten Tragfähigkeit) sowie 3 Rahsegler mit noch größerer

⁴ Eine Kommerz-Last entsprach damals in Dänemark 2600 kg Tragfähigkeit eines Schiffes – 8 Lasten entsprechen demnach ca. 21 t Tragfähigkeit

Lastenzahl. 1624 waren es 41 Seeschiffe von zusammen ca. 820 Lasten Tragfähigkeit sowie die erwähnten drei Rahsegler. Dazu kamen 1615 bzw. 1624 in Tönning noch 22 bzw. 13 kleinere Flussschiffe von 3 – 10 Lasten für den Binnenhandel (6). Schließlich waren Seeschiffe in Dithmarschen seit alters her verbreitet, z.B. in Neuenkirchen, Meldorf, Lunden, Büsum, Brunsbüttel oder Wöhrden. Auch in den Dörfern an der Untereider wie Delve, Tielen oder Hennstedt sind Seeschiffe in dieser Zeit nachweisbar (6).

In seiner Beschreibung der kimbri-schen Halbinsel von 1597 machte Heinrich Rantzau (9), dem als damaligen königlichen Statthalter in Schleswig-Holstein vermutlich die besten Quellen zur Verfügung standen, für einige Orte Angaben zur Schifffahrt. Demnach hatte z.B. Kiel ca. 20 größere und kleinere Schiffe, Rendsburg an der Eider 70 Schiffe aller Art und einen ausgezeichneten Hafen, sowie Flensburg ungefähr 200 kleine und große Schiffe. Husum wird als Nebenbuhlerin Flensburgs bezeichnet, die sich vieler Schiffe zum An- und Abtransport ihrer Waren bedient. Die folgende Feststellung erscheint daher nicht übertrieben (6): *„Die schleswig-holsteinische Seeschifflotte war sicher damals im Norden eine der bedeutendsten. Zum Vergleich mögen die Zahlen für die Kopenhagener Flotte herangezogen werden; im Jahre*

1635, nachdem die Stadt unter Christian IV. einen großen Aufschwung genommen hatte, betrug die Zahl aller dort beheimateten Schiffe, Schuten eingeschlossen, (nur) 88...“

III) Herzogliche Zollstellen an der Eider im 16. und 17. Jahrhundert

Wichtige Urkunden für die mit dem Handel auf der Eider verbundene Schifffahrt – sofern die geladenen Güter zu verzollen waren und keinem Privileg unterlagen – sind die Zollrechnungen. Eine solche Zollstelle bestand im 15. und 16. Jahrhundert in Tielen bei der Tielenburg: *„Als die holsteinischen Grafen auf der Eiderinsel die Tileburg erbauten, richteten sie dort einen Schifffahrtzoll ein. In Urkunden wird der Eiderzoll bereits 1341 und 1345 genannt. Die Holstengrafen Heinrich und Claus versprachen den Dithmarschern, daß kein neuer Zoll auf der Eider erhoben werden soll, „als by unsers Oldenvaders Tiden“. Damit wird der 1304 verstorbene Graf Heinrich gemeint, der sehr wahrscheinlich die Tileburg gegründet und gleichzeitig den Zoll eingerichtet haben wird.“* (8). In der Tielenen Zollrolle von 1519 heißt es zu den Zollariften (8): *„Dutt is de Gerichtigkeit des Tollen to der Tilen Anno 1519 den 4. Aprilis. Wenner de van Rendsborch im Jahre de erste Reise utfören mit Holte, Kale und Bale (Holz, Holzkohle, Bohlen und Bret-*

ter) so scholen se ere Anker fallen laten und de Schipper schall sulvest to dem Tolner gahn und sick anschriwen laten vor 3 Mark, 4 Schilling, alle de hängende Roder fören, de kleinen Schepe averst so nen (kein) hangende Röder fören, 1 Mark 10 Schilling.“ Demnach waren damals wesentliche auf der Eider beförderte Güter Holz, Holzkohle und Bohlen bzw. Bretter, die bevorzugt von den Schiffern der Rendsburger Schifferzunft befördert wurden.

Seit der Landesteilung 1544 zwischen Christian III von Dänemark und seinen beiden Halbbrüdern Johann dem Älteren und Adolf gehörte diese Zollstelle an der Eider in Tielen zum Herzogtum Schleswig, dem Einflussbereich Herzog Adolfs, während die Stadt Rendsburg am Oberlauf der Eider königlich blieb. Hinzu trat das südlich gelegene Dithmarschen, welches sich bis 1559 als Bauernrepublik selbst verwaltete und nach der letzten Fehde als herzogliche Landschaft Norderdithmarschen weiterhin die Zollfreiheit auf Elbe, Eider, Treene und Sorge behielt. Bei dieser Gemengelage kam es natürlich ständig zu Konflikten rund um die herzoglichen Zollstellen in Tielen und anderswo. Einige Konflikte im 16. Jahrhundert seien beispielhaft kurz angeführt (10): „Zahlreiche Klageschriften, Verhandlungsakten und Prozesse zeugen von den Schwierigkeiten, mit de-

nen die Dithmarscher in der gesamten Zeit der Freiheit wegen des Zolls zu kämpfen hatten. Besonders gegen Mitte des 16. Jahrhunderts häufen sich die Zwischenfälle, gegen die die Bauern nicht nur auf diplomatischem Wege, sondern auch mit Waffengewalt vorgingen. Noch im Jahr 1557 griffen sie zur Selbsthilfe. Siebenhundert Dithmarscher eroberten ein bei der Tilenburg des Zolls wegen aufgehaltenes Schiff zurück und drangen in das herzogliche Zollhaus ein.“

Aus dem 15. Jahrhundert, als die Vogtei Tilen mit der Tileburg noch bestand, wird auch von den ersten Schiffern in Tielen berichtet (8) (11): „1424 stahlen die Dithmarscher Hans Dithmer zu Tielen Schiff und Eigentum im Wert von 700 Mark; 1440 ebenso Karsten Schermers Schiff, 1446 Rudolf Jebes Schiff und 1447 einem Mann aus Bargaen „een Lüd Schipp“.

Die Zollstätte in Tielen bestand bis 1593, dann wurde sie nach Süderstapel verlegt. Letzter bekannter Zöllner in Tielen war Hans Hebbens, der einer Stapelholmer Familie angehörte und 1588 als Zöllner genannt wird (8). Noch 1710 wohnen in Tielen Henning und Claus Hebbens, wobei der erste einer meiner Vorfahren ist. Für die Jahre 1608 bzw. 1609 haben sich Süderstapeler Zolllisten erhalten. Demnach passierten vom 10.Okt.1607 bis 10.Okt.1608 insgesamt 539 Schiffe den Süderstapeler

Zoll. 53 dieser Schiffe kamen aus Rendsburg, 48 aus Tönning und 25 aus Tielen, um die drei häufigsten Heimathäfen zu nennen (8). Wichtigste Transportgüter waren mit ca. 13000 Tonnen Roggen, ca. 7200

Tonnen Gerste, 1500 Tonnen Malz, 2800 Tonnen Holz und 18000 Schaf Reet. Die folgende Tabelle 1 gibt noch einmal die Zahl der passierenden Schiffe für 1608 und das Folgejahr wieder:

Tabelle 1: Schiffsverkehr in Süderstapel 1608 (8) und 1609 (7) anhand des Zollregisters (Auszug)

Heimathafen	1608 Anzahl	Tragfähigkeit	1609 Anzahl	Tragfähigkeit
Eiderstedt				
- Tönning	48		70	
- St. Peter	?		60	
Fremde (See-)Schiffe			(41)	
- Hamburg	?		3	
- Bremen	?		17	
- Emden	?		12	
- Holland und Friesland	?		8	
Eider:				
- Rendsburg	53		113	
- Delve	?		83	
- Tielen	25		166	
Insgesamt	539		509	

Die 41 fremden Seeschiffe aus Bremen, Emden usw., die 1609 den Süderstapeler Zoll passierten, repräsentieren im Wesentlichen den Fernhandel. Teilweise wurden die Handelswaren aus dem Herzogtum Schleswig schon in Süderstapel auf Seeschiffen der Aufkäufer ein- bzw. umgeladen. Ein Grund mag darin gelegen haben, dass zentrale Handelsorte noch in der Entwicklung begriffen waren. Über Tönning, dem 1590 das Stadtrecht verliehen wurde, wurden um die gleiche Zeit nach Heinrich Rantzau in ei-

nem einzigen Sommer schon einmal 2.3 Mio. Pfund Käse verschifft (6) (9). Von 1607 bis 1624 passierten dann jährlich im Schnitt ca. 2.7 Mio. Pfund Käse Tönning. Der bestehende Tönninger Sielhafen (Ankerplatz) wurde für diese wirtschaftliche Blüte Tönning zu klein. Daher wurde 1613 der noch heute bestehende Tönninger Hafen als Anlegestelle für Schiffe gegraben. Ab 1612 entstanden zudem die Kanäle Süderbootfahrt von Tönning nach Garding und Katingsiel und Norderbootfahrt von Tönning nach

Tetenbüll als zentrale Verkehrswege für den Tönninger Handel in Eiderstedt.

In Tabelle 2 sind die Register für den neuen Tönninger Hafen aus den Jahren 1615 und 1624 aufgeführt (6). Diese Tabelle zeigt einerseits, dass Tönning einer der zentralen Umschlagplätze für den Fernhandel an der Untereider am Ende des 16. und Beginn des 17. Jahrhunderts war. Dazu hatte u. a. auch die Einwanderung der aus Holland stammenden Mennoniten in die Dreilande im 16. Jahrhundert und die damit verbundene Blüte der Landwirtschaft in Eiderstedt beigetragen. Während aus Eiderstedt insbesondere Butter, Käse und Korn als Handelswaren zum Verschiffen nach Tönning gebracht wurden, kamen über die Eider Holz und Holzprodukte sowie Fernhandelsgüter aus Rendsburg hinzu. Auf dem Rücktransport nahmen die kleinen Flussschiffe auf der Eider dann Handelswaren mit zurück, die oft über Rendsburg – sofern sie nicht für das eigene Land bestimmt waren – in Richtung Ostsee weitertransportiert wurden.

Bei dem Vergleich der an der Eider beheimateten Flussschiffe fällt auf, dass die meisten Schiffe im Tönninger Hafen aus Rendsburg stammten. Das hatte seinen Grund damals in dem Umstand, dass die 1424 gegründete Rendsburger Schifferzunft den Holztransport auf der Eider aus dem in jener Zeit noch walddreichen Amt Rendsburg stark kontrollierte und re-

glementierte. 1638/39 trat ein königliches Privileg für den Holzhandel der königlichen Stadt Rendsburg hinzu, so dass das knappe, wichtige und wertvolle Wirtschaftsgut Holz eigentlich über den Rendsburger Marktplatz gehen musste /7/ und damit faktisch eine Monopolsituation für die Rendsburger Schiffer herrschte.

Den Schiffern an der Untereider (z.B. aus Tielen, Delve), die demgegenüber herzogliche Untertanen waren, wurde im Gegenzug der Holztransport sehr erschwert und teilweise untersagt. Trotzdem traten die Schiffer von der Untereider in Konkurrenz zu den Rendsburger Schiffen, was naturgemäß zu Konflikten führte /7/: *„So ertappten die Rendsburger z.B. einen Schiffer aus der ihnen schon ohnehin verhaßten „Vorstadt“ Kuhberg, einer kleinen Siedlung, die noch auf fürstlichem Gebiet unmittelbar vor den Toren Rendsburgs belegen war (gemeint ist Campen – heute Teil der Stadt Rendsburg) auffrischer Tat und belegten sein Schiff und seine (Holz-)Ladung kurzerhand mit Arrest. Unglücklicherweise aber war dieser Schiffer zu seinem Gewerbe fürstlich privilegiert. Von gottorpischer Seite wurden sofort Gegenmaßnahmen ergriffen und die Durchfahrt bei Süderstapel (Zollstelle) für die Rendsburger Schiffe gesperrt.“* So geschehen den 05. Mai 1600. Es scheint sich ähnlich am 08. Mai 1617 wiederholt zu haben.

Tabelle 2: Schiffsverkehr im Tönninger Hafen 1615 und 1624 anhand des Hafenregisters (Auszug) (6)

Heimathafen	1615 Anzahl	Tragfähigkeit	1624 Anzahl	Tragfähigkeit
Eiderstedt				
- Tönning	Seeschiffe	zusammen 1800 Lasten	191 Seeschiffe	zusammen 3380 Lasten
	Flussschiffe	zusammen ~600 Lasten	103 Flussschiffe	zusammen ~300 Lasten
- Koldenbüttel	46	2—3 Lasten	38	bis 4 Lasten
- Garding	107	bis 4 Lasten	117	bis 4 Lasten
- St. Peter	65	2—3 Lasten	1	
- Süderhövet, Ksp. St. Peter	6	bis 6 Lasten	39	bis 4 Lasten
Fremde Schiffe				
- Altes Land	22	mehr als 108 Lasten	43	zusammen ~225 Lasten
- Hamburg	16	zusammen 149 Lasten	8	zusammen mehr als 104 Lasten
- Bremen	18	zusammen 258 Lasten	10	zusammen mehr als 140 Lasten
- Emden	25	zusammen 248 Lasten	25	zusammen ~370 Lasten
- Holland und Friesland	51		64	
Eider:				
- Rendsburg (Schiffe und Holzboote)	120	meist 8 Lasten	115	
- Kibitzmoor, Ksp. Hennstedt	1	zu 3 Lasten	22	
- Delve	50	bis 8 Lasten	25	
- Tielen	23	bis 8 Lasten	12	
- Norder- / Süderstapel	4	2 - 4 Lasten	-	
- Bargen	-		2	
Insgesamt:	948		898	
- Seeschiffe	320		347	
- Rendsburger Schiffe und Holzboote	120		115	
- Tieler u.a. Torfböte, auch „binnen und buten Landes Ewere“	508		436	

IV) Schifffahrt und Schiffer in Stapelholm im 18. Jahrhundert

Das oben erwähnte große Privileg für den Holzhandel förderte in der Stadt Rendsburg noch bis Mitte des 17. Jahrhunderts die Entwicklung des Handels und der Schifferzunft. Danach jedoch ging die Bedeutung Rendsburgs als Handelsplatz und damit die Bedeutung der Rendsburger Schiffer deutlich zurück, was sich in den Zollrechnungen von z.B. Süderstapel aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ablesen lässt. Während 1642 noch Ladungen für zehn Rendsburger Kaufleute die Zollstelle passierten, ist 1690 im Wesentlichen aus dem Bereich Rendsburg nur noch der Kaufmann Michael Gude verzeichnet. Eine wichtige Ursache hierfür war der massive Ausbau der Stadt Rendsburg zur dänischen Festung Ende des 17. Jahrhunderts (12). Somit hatte sich die Situation für die Schifffahrt auf der Eider im Laufe des 17. Jahrhunderts deutlich gewandelt. Während die Zahl der Rendsburger Schiffer im Laufe der Zeit abnahm, blieb die Zahl der Schiffer von der Untereider konstant bzw. wuchs eher noch. Dieses lässt sich auch an den folgenden Süderstapeler Zollrechnungen aus dem Jahr 1718 und 1719 in Tabelle 3 ablesen (13), die neben der Zahl der Passagen auch die Art der transportierten Güter sowie für Stapelholm die einzelnen aufgeführten Zoll zahlenden Schiffer wiedergeben.

Insgesamt passieren für die Jahre 1719 431 Schiffe den Süderstapeler Zoll. Davon kamen 138 passierende Schiffe oder 32% aus Tielen, 67 der passierenden Schiffe oder 16% aus Bergen, 48 Schiffe oder 11% aus verschiedenen Dörfern Norderdithmarschens einschließlich Delve und Pahlhude, 40 Schiffe oder 9% von den Nordfriesischen Inseln einschließlich Helgoland und nur noch 33 Schiffe oder 8% aus Rendsburg einschließlich der umliegenden Dörfer. 14 Schiffer bzw. 15 passierende Schiffer konnten dem Fernhandel zugerechnet werden. Diese kamen zu 70% von den vor Holland liegenden friesischen Inseln und brachten ihre Ladungen nicht zuletzt nach Amsterdam. Wesentliche Güter für den Fernhandel waren Getreide und Holz.

Das auf der Eider transportierte Getreide kam in Teilen von den Gütern auf der Geest – z.B. dem Gut Windeby im Dänischen Wohld – und in Teilen aus dem direkten Umfeld. So heißt es z.B. unter anderem am 12. Nov. 1719: „*Hr. Lucas Kuhn auß Friedrichstadt hat mit Schiffer Harcke Flack auß Embden nacher Holland zu versenden angemeldet 29 Tonns Haber; vermöge Anlage No. 67 in der Landschaft Norder Dithmarschen zu Thielenhem gewachsen, daselbst aufgekauft und solcher Haber ein Landisch Guth ist, damit frey passiret. /13/*“

Das auf der Eider verschifft Holz kam hauptsächlich vom Gut Hanerau, welches aus der Burg „Hanrowe“ hervorging. Weiteres Holz stammte aus Behringstedt und kam die Haaler Au herauf sowie vom Gut Mehlbeck ca. 10 km nördlich von Itzehoe. Von letzterem wurde das Holz vermutlich über das Gut Hanerau an die Eider transportiert. Die Burg Hanerau diente ursprünglich - genauso wie die Tielenburg - als Bollwerk gegen die Bauernrepublik Dithmarschen. Im 16. Jahrhundert wurde Hanerau dann zum adeligen Gut, das sich weitgehend mit dem Kirchspiel Hademarschen deckte. Ganz im Norden des Gutes lag die Hanerauer oder Bokelhoper Schleuse, die den Nebenfluss Gieselau von der Eider trennte. Bei Niedrigwasser wurde das Holz vom Gut mit Booten auf der Gieselau bis zu dieser Schleuse gebracht, um hier auf die Eiderschiffe umgeladen zu werden. Normalerweise fuhren die Treidelschiffe aber auf der Gieselau bis zum Hanerauer Hafen Bokhorst, um Holz zu laden. 1719 war Nicolaus (Claus) Rumohr Besitzer des Gutes Hanerau. Dieser Nicolas Rumohr war am 04. August 1718 in eine Schießerei mit den Söhnen des Pächters der Hanerauer oder Bokelhoper Schleuse, Dirck Peters, Nachkomme eingewanderter Holländer, verwickelt. Daher wurde das Gut 1719 vom Amtschreiber und Schenefelder Kirchspielvogt Johann Diedrich Mohrmann verwaltet (14).

Das wichtigste Gut im Binnenhandel war mit weitem Abstand Torf geworden, welcher als Brennmaterial genutzt wurde und z.B. aus den Hochmooren bei Tetenhusen oder den Mooren in der Eider-Treene-Sorge-Niederung stammte und Holz in Teilen abgelöst hatte. Dieser Torf wurde u.a. von den Tielener und Bargener Schiffern in die neuen Städte an der Westküste wie Friedrichstadt oder Tönning gebracht, um ihn dort zu verkaufen. Die Bedeutung von Torf als Brennmaterial resultierte nicht zuletzt aus dem Umstand, dass aufgrund der intensiven Holznutzung in den voran gegangenen Jahrhunderten Anfang des 17. Jahrhunderts Holz auf der Geest knapp wurde. Beispielsweise muss um 1600 der Wald um Tetenhusen erschöpft gewesen sein, da den dort ansässigen Hufnern (Bauern) danach erlaubt wurde, anstatt der ursprünglich üblichen Holzfuhrn Dienstgeld oder Hafer als Abgabe an den Herzog zu geben (14).

Von den 34 aufgeführten Schiffern aus Tiel ist nur ein Teil, nämlich 10 Schiffer, häufiger als sechsmal in den Zolllisten von 1718 bzw. 1719 in Süderstapel verzeichnet und durch Fettdruck in Tabelle 3 hervorgehoben. Daraus kann geschlossen werden, dass ein und dasselbe Schiff in Teilen von verschiedenen „Schiffen“ genutzt wurde – vermutlich dann, wenn mehrere Personen sich ein Schiff teilten und Schifffahrt ggf. nur für einen

Teil des Broterwerbes stand. Hinzu kam, dass ein Schiff damals typischerweise mit 2–3 Personen bemannt war, so dass neben dem Schiffseigner z.B. noch ca. 2 Schiffsknechte oder Miteigner für die Fahrt auf der Eider erforderlich waren. Da häufiger fahrende Schiffer aus Tiel im Schnitt 10-mal pro Jahr den Süderstapeler Zoll passierten, kann bei insgesamt 138 Passagen auf ca. 14 in Tiel 1719 beheimatete Schiffe geschlossen werden. In

dem Jahr 1743 waren 15 Schiffe in Tiel beheimatet (16).

Auswärtige Torfschiffer werden im Vergleich dazu oft nur einmal in den Süderstapeler Zolllisten erwähnt. Dieses gilt insbesondere für Schiffer von den Nordfriesischen Inseln und aus Eiderstedt. Diese Schiffer scheinen daher den Torf eher für die eigene Dorfgemeinschaft aus dem Einzugsgebiet der Eider geholt zu haben, als mit diesem Gut zu handeln.

Tabelle 3: Schiffsverkehr in Süderstapel 1718 und 1719 anhand des Zollregisters (13) (Auszug). Größe der Schiffe in der Regel 6 Lasten

Heimathafen	1718 Anzahl	1719 Anzahl	Ladung 1719
Nordfriesische Inseln incl. Helgoland (23 Schiffer)	?	(40)	36½x Torf, 3½x Brandholz
Eiderstedt		(27)	23x Torf, 1x Krummholz, 1x Knüppelholz, 1x Brandholz, 1x Reet
- Tönning (3 Schiffer)	?	13	11x Torf, 1x Krummholz, 1x Reet
- Garding (4 Schiffer)	?	7	7x Torf
Fremde (See-)Schiffe		(15)	3x Holz, 2x Brandholz, 3x Krummholz, 4½x Buchweizen, 2½x Hafer
- Eckernförde (2 Schiffer)	?	2	2x Nutzholz
- Emden (2 Schiffer)	?	2	2x Hafer
- Holland und Friesland (10 Schiffer)	?	11	1x Holz, 2x Brandholz, 3x Krummholz, 4½x Buchweizen, ½x Hafer
Eider:			
- Rendsburg (6 Schiffer)	?	(13)	13x Torf
- Hamdorf, Breiholz, Knubbel (12 Schiffer)	?	(20)	20x Torf
- Norderdithmarschen		(48)	44½x Torf, 3½x Brandholz
- Delve (5 Schiffer)	?	16	16x Torf
- Pahlhude (4 Schiffer)	?	15	14½x Torf, ½x Brandholz
- Friedrichstadt (10 Schiffer)	?	(19)	4x Brandholz, 6x Krummholz, 1x Eichenborke, 5x Salz, 2x Butter, 1x

- Erfde		(21)	Buchweizen
- Claus Clausen	?	6	5½x Torf, ½x Brandholz
- Henning Rohde	?	11	10x Torf, 1x Brandholz
- Jacob Rohde	?	5	5x Torf
- Sorck (Sandschleuse)	?	(13)	
- <i>Jacob Nohrden</i>	1	3	3x Torf (Anmerkung: auch Pöttgerei)
- Jürgen Siemsen	?	10	10x Torf
- Tielen		(138)	
- Marx Bielfeldt	10	9	Torf
- Siemen Bielfeldt	10	13	6x Torf, 7x Krummholz
- Carsten Bruhn	-	1	Torf
- Claus Bruhn	13	13	Torf
- Gehl Bruhn	-	3	2x Torf, 1x Brandholz
- Hans Bruhn	2	11	6x Torf, 4x Krummholz, 1x Bauholz
- Jürgen Bruhn	1	-	
- Michael Bruhn	-	1	Torf
- Claus Detlefs	11	12	Torf
- Claus Eggers	1	-	
- Hans Holm Eggers	4	-	
- Johann Eggers	6	10	9x Torf, 1x Bauholz
- Peter Eggers	1	1	Torf
- Claus Gehlsen	-	1	Brandholz
- Jürgen Gehlsen	-	3	1½x Torf, 1½x Bauholz
- Otto Gehlsen	-	1	Torf
- Jürgen Holm	3	-	
- Jürgen Jebens	-	1	Brandholz
- Michael Jebens	5	4	1x Torf, 2x Brandholz, 1x Dachpfannen
- Otto Jürgens	8	6	4x Krummholz, 2x Brandholz
- Siemen Lütjen	11	18	Torf
- Jens Lütje (Pahlhorn)	1	-	
- Jürgen Michaelsen	-	1	Brandholz
- Claus Möller	1	-	
- Jacob Nordmann	1	-	
- Gehl Petersen	8	6	3x Krummholz, 3x Brandholz
- Jürgen Rohde	6	-	
- Carsten Siemsen	-	1	Torf
- Jürgen Siemsen	2	1	Torf
- Peter Siemsen	7	6	Torf
- Siem Siemsen	4	4	Torf

- Siem Speck	-	3	Torf
- Johann Treplin	7	8	Torf
- Claus Wrohn	-	1	Torf
- Bargen		(67)	
- Gosche Bruhn	8	12	10x Torf, 1x Brandholz, 1x Busch
- Hans Bruhn	-	1	Brandholz und Suhlen
- Claus Clausen	-	3	3x Torf
- Frenß Clausen	-	8	4½ Torf, 3½ Brandholz
- Hans Clausen	1	-	
- Hasche Clausen	12	12	9x Torf, 3x Brandholz
- Clauß Gehlsen	6	2	2x Brandholz
- Michael Gehlsen	3	1	Torf und Brandholz
- Frentz Hasche		1	Torf
- Claus Hennings	5	6	1x Torf, 5x Brandholz
- Claus Hinrichs	1	-	
- Jürgen Holm	4	9	3x Torf, 5x Brandholz, 1x Bretter
- Hans Holm	1	-	
- Peter Holm	-	3	1x Brandholz, 1x Salz, 1x Butter
- Hanß Jacobs	-	3	3x Torf
- Claus Möller	-	3	2x Torf, ½x Brandholz, ½x Bretter
- Holm Wandmacher	-	3	½x Torf, 1½x Brandholz, 1x Knüppel
- Jacob Wandmacher	1	-	
- sonst		10	6x Torf, 2x Brandholz, 1x Reet, 1x Hafer
Insgesamt	?	(431)	

Ein wesentlicher Abbauort für den von den Tielener und Bargener Schiffern transportierten Torf war das Tetenhusener Hochmoor. Dieses wurde u.a. über den Hafen Haberland an der Sorge im Dorf Tetenhusen abtransportiert. Damals – um 1630 – urteilte der Landmesser und Ingenieur Wulff, dass (15) „*die Sorck ein besser Fahrwasser als die Treene*“ sei. Hier in Haberland an der Sorge gab es ebenfalls eine herzogliche Zollstelle, die für das gesamte 17. Jahrhundert nachweisbar

ist und für die ab 1697 Friedrich Dau als Zolleinnehmer bestellt war. In einer Eingabe an den Herzog Karl Friedrich zu Gottorf beklagte sich nun besagter Zöllner Friedrich Dau darüber, dass 1707 und 1708 17 Schiffer aus Tielen und Bargen die Zollstelle passierten, ohne Zoll zu zahlen. Diese Schiffer beriefen sich wiederum darauf, dass der Torf zollfrei sei, da er für die Festung in Tönning bestimmt sei. Der Herzog, der damals noch die Festung Tönning besaß, hatte für die 1000 Fuder Torf

pro Jahr, die zu deren Beheizung erforderlich waren, das Privileg der Zollfreiheit gewährt. Für die Lieferungen verantwortlich war der Hardevogt in Kropp (15). Zum Vergleich sei erwähnt, dass für die Hofstelle eines Staveners oder Hufners (eines großen Bauern) für die Feuerung ca. 15 große Fuder Torf gerechnet wurden.

1707, 1708 und 1709 transportierten die Tielener und Bargener Schiffer den Torf für die Tönninger Festung auf der Sorge und Eider von Tetenhusen im Amt Gottorf nach Tönning in der Landschaft Eiderstedt. In der Beschwerde des Haberlander Zöllners Friedrich Dau waren folgende Schiffer Tielen in der Landschaft Stapelholm zugeordnet: Jürgen Rode, Hans Lüedtje, Holm Holmes, Jürgen Lesch, Clauß Norden (von der Pöttgerey), Carsten Maßen, Clauß Plön (zu Meggerkoegk), Hinrich Luedeman (an der Feltscheide) und Jürgen Engelandt (zu Lohe). Bargen waren zugeordnet: Hanß Frensen, Holm und Jürgen Wandtmacher, Carsten Claußen, Hanß Lürß, Hanß Bruhn, Clauß Frenssen Sen., Clauß Stamp (auf des Sommerdam). Schaut man näher hin, so fällt auf, dass Friedrich Dau auch solche Schiffer Tielen zordnete, die auf der Pöttgerei, einem 1702 gegründeten Mohrhof an der Sorge im Kirchspiel Hohn und der Feldscheide bzw. dem Dorf Lohe im Kirchspiel Kropp wohnten.

Aus dem Jahr 1743 hat sich eine vollständige Auflistung der in Stapelholm beheimateten Schiffe erhalten. Demnach waren in Erfde 1, in Tielen 15 und in Bargen 12 Schiffe beheimatet. Diese 28 Schiffe bestanden aus 22 Tjalks, 2 Eiderschniggen, 2 Knuffen, 1 Prahm und 1 Schute. Mit diesen Schiffen fuhren die Tieleener und Bargener auf der Eider, betrieben in Teilen aber auch Küstenschiffahrt bis Hamburg, Bremen und Holland einschließlich Amsterdam. Der wichtigste Schiffstyp ist die Tjalk, ein Schiff holländischer Bauart (9). *„Sie ist klobig und dick, hat Schwerter an der Seite, ein freies Ruder, 3 Vorsegel-Klüver, Stagsegel und Stagfock, ein Großsegel mit Gaffeltoppsegel. Neben dem Schiff besaßen die Schiffer meistens noch eine Kate oder einen ½ Staven.“* Sechs der Schiffer fuhren nur Holz und Torf. Von den restlichen 22 Schiffen waren 3 unter 300 Tonnen Ladevolumen - also einem Ladevermögen von ca. $300 * 1311 = 39.3 \text{ m}^3$. Dieses dürfte in etwa einer Tragfähigkeit von ca. 10 Lasten zu 2600 kg entsprechen. 12 Schiffe hatten eine Größe von 300 – 400 Tonnen bzw. eine umgerechnete Tragfähigkeit von 10 – 14 Lasten und 7 Schiffe waren größer als 400 Tonnen. Bezüglich des Zustandes der Schiffe berichtet Landvogt Martensen am 27.06.1745 (5): *„daß, außer einigen wenigen, die in der Landschaft befindlichen Schiffe nur schlecht im*

Stande seijn, und blos auf dem Eiderstrohm zum Torff und Holzfahren gebraucht werden.“ Trotzdem scheint der Wert eines Schiffes nicht gering gewesen zu sein.

1743 im Jahr der Aufstellung von Tabelle 4 durch die Landschreiberei in Süderstapel kaufte der unter der Nummer 14 geführte Friedrich Dühr aus Tielen von Trinke Bruhn, Henning Bruhns Witwe in Bargaen dessen Schiff – eine 300 – 400 Tonnen große Tjalk - für 689 M (17). Um die gleiche Zeit verkaufte Hans Bielfeld aus Tielen seinen Staven für 700M an Peter Bielfeld aus Bargaen /17/. Hieraus kann geschlossen werden, dass ein gebrauchtes Flussschiff damals etwa den Wert eines damaligen Bauernhofes in Tielen hatte. Die Witwe Trinke Bruhn geb. Hennings heiratet nach dem Verkauf den Schiffer Clas Classen, der in Tabelle 4 unter der Nummer 17 geführt ist und dessen Vater Hasche Clausen schon Schiffer war (siehe Tabelle 3).

Auch der Vater des unter Nummer 16 aufgeführten Jürgen Holm Eggers - Jann Eggers (hochdeutsch Johann Eggers) – war Schiffer. Trotzdem kaufte sich Jürgen Holm Eggers zusammen mit Jürgen Lehnert eine eigene 600 Tonnen große Tjalk. Im Schuld- und Pfandprotokoll heißt es dazu für 1741 (17): „*Jürgen Holm Eggers und Jürgen Lehnert aus Thielten hatten gegenüber Willm van Dyk*

aus Amsterdamm für 1700 M für das gekaufte Schiff. Sie unterwerfen sich dem Zwang des Friedrichstädter Gerichts. Contract vom 05 Juny 1741.“ Demnach führen die Tielener Schiffer nicht nur mit ihren Ladungen bis nach Hamburg, Bremen und Amsterdam, sondern ihre Schiffe wurden zum Teil auch von dort finanziert oder in Teilen dahin verkauft. So verkauften die Erben des unter Nummer 10 aufgeführten Jürgen Gehlsen sein Schiff mit allen Schiffsgerätschaften 1748 an Wilm Kloppenbergs Witwe zu Hamburg für 1307 M (17).

Anscheinend wurden von der Landschreiberei nur Schiffe der Landschaft Stapelholm zugeordnet, wenn sie dieser ganz zugehörig waren. So kauft z.B. Johann Treplin aus Tielen am 18.05.1743 die Hälfte eines Friedrichstädter Schiffes mit allen dazu gehörenden Gerätschaften für 600 M (17). Dieser Johann Treplin ist in Tabelle 4 nicht aufgeführt.

Für den Zeitraum von 1757 bis 1807 gibt es schließlich eine Enrollingliste (Musterungsliste) der Schiffer in Stapelholm, die in Auszügen in (9) veröffentlicht wurde. Diese Liste befand sich 1959 im Besitz des Archivhelfers Eitelfried Westphal aus Friedrichstadt / Süderstapel und wurde vermutlich von diesem Eitelfried Westphal in den 1980er Jahren verkauft, so dass dessen Verbleib derzeit unbekannt ist.

In besagter Entrollingliste mussten sich Schiffer, Steuerleute, Matrosen und Schiffsjungen jährlich - gewöhnlich am 17. Februar - in der königlichen Landschreiberei in Süderstapel aufnehmen lassen. Ein Eintrag von 1757 lautet (9): „*Schiffer Heinrich Bielfeldt, Thielen, 45 Jahre, Tjalk, 8 Lasten verheir. Sohn 2 J. 1 Cathe*“. Zusammen sind für 1757 32 Schiffer in Tielen, Bargaen und Erfde eingetragen. „*Die Listen der 50 Jahre (bis 1807) zeigen nun im Durchschnitt jährlich 36 Schiffnamen, von denen die meisten aus Tielen waren. 2 von allen Schiffen waren nur Soldat in Kopenhagen, einer verkaufte sein*

Schiff, um Bauer zu spielen und viele schipperten bis ins hohe Alter hinein, so Franz Clausen, Bargaen, 75 Jahr, Claus Petersen, Tielen, 79 Jahr, Claus Clausen Bargaen, 73 Jahr. Die meisten der Schiffer der Jahresliste 1757 heirateten spät und hatten keine Kinder oder wenige Söhne. Nur ein Jürgen Holm Eggers, damals 49 Jahre, machte unter 32 Schiffen mit 4 Söhnen eine Ausnahme. Schiffnamen aus Tielen, die immer wieder vorkommen sind: Treplin, Bruhn, Hollmsen, Bielfeldt, Lorentz, Petersen, Peters, Dühr, Holm, Eggers, Pahl und Clausen.“

Tabelle 4: Verzeichnis der in der Landschaft Stapelholm vorhandenen Schiffe und Fahr-Zeuge 1743

Ort / Nr.	Schiffer	Was Art Fahr-Zeuge	Wivil Dratig	Wohin sie fahren
in Erfde 1	Hans Clausen ist gegenwärtig nach Tönning, hat	eine Coffe	3 bis 400 Tonnen	fährt nur auf der Eider
in Thielen 2	Holm Bielfeldt und sein Bruder (<i>Claus</i>) sind mit Torff nach Tönning (<i>Vater Simon Bielfeldt</i>)	eine dito ohne Vordek	fährt nur Holtz und Torff	dasselbst
3	Carsten Leschen Bruhn nach Friedrichstadt	eine Prahm	dito	dasselbst
4	Hans Bruhn ist nach Tönning	eine Tjalck	3 bis 400 Tonnen gros	dasselbst
5	Holm Holmsen ist zu Hause und sein Schiff mit Arrest belegt	eine Tjalck	fährt Holtz und Torff	dasselbst
6	Hans Lütje ist nach Hanerau	eine Tjalck	dito	dasselbst

7	Claus Clausen ist bey Hause und mit Arrest belegt	seine Tjalck	200 Tonnen gros	daselbst
8	Johann Bruhn liegt beym Dorff und ist mit Arrest belegt	eine dito	fährt Holtz und Torff	alda
9	Otto Jürgensen ist nach Hamendorff	eine dito	dito	daselbst
10	Jürgen Gehlsen ist nach Föhrde	eine Schutt	3 bis 400 Ton- nen gros	auf Hamburg und Bremen
11	Hans Holm Bruhn und Hans Treplin sind zu Haus haben ... und ist ihnen der arrest ange- kündigt	eine Tjalck	3 bis 400 Ton- nen gros	auf dem Eider- Strohm
12	Hans Petersen ist auf der Reise nach Holland	eine Tjalck	3 bis 400 T. groß	auf Holland und Hamburg
13	Claus Petersen und Claus Bielfeldt sind nach Föhrde	eine Tjalck	3 bis 400 T. gros	auf der Eider
14	Friedrich Dühning (Dühr) ist nach Rends- burg, hat	eine Tjalck	3 bis 400 Ton- nen gros	daselbst und nach Hamburg
15	Jürgen Lehnert und Jür- gen Hollm Eggers sind nach Glückstatt mit Ma- gazin-Korn	eine Tjalck	600 Tonnen gros	auf Amsterdam, Hamburg und Bremen
16	Peter Bruhn itzo Claus Bruhn soll nach Amster- dam seyn	eine Schnicke	4 bis 500 Ton- nen gros	nach Hamburg und Holland
in Bargaen				
17	Clas Clasen Haschen Sohn ist nach Tönning hat	eine Tjalck	4 bis 500 Ton- nen gros	fahren auf dem Eyder Strohm
18	Claus Clausen ist nach Friedrichstadt	ein dito	3 bis 400 Ton- nen gros	fahren auf dem Eyder Strohm
19	Hans Bruhn ist nach Tönning	ein dito	350 T. gros	fahren auf dem Eyder Strohm
20	Jürgen Clasen gleichfals dahin	ein dito	300 Tonnen gros	fahren auf dem Eyder Strohm
21	Frentz Clasen dahin	ein dito	250 T. gros	fahren auf dem Eyder Strohm
22	Peter Henningsen ist	eine Tjalck	200 Tonnen	auf dem Eider

23	nach Tönning Henning Bruhn liegt beym Dorff und ist mit Arrest belegt	eine dito	gros 300 Tonnen	Strohm auf dem Eider Strohm
24	Peter Clasen ist nach Tönning	eine dito	3 bis 400 T.	auf dem Eider Strohm
25	Henning Henningsen ist zu Hause und hat ... ist mit Arrest belegt	eine Schnicke	500 Tonnen	fährt auf der Ei- der, auch außer- halb Lands
26	Gosche Bruhn ist nach Hamendorf und hat	eine Tjalck	4 bis 500 Ton- nen	auf der Eider
27	Jürgen Ehlers ist nach Tönning	eine dito	dito	alda
28	Hans Lesche Bruhn liegt zu Hause und hat ... ist mit Arrest belegt	eine Tjalck	dito	alda

Süderstapel, den 26. Augusti 1743

Dito steht in dieser Tabelle für ebenfalls, desgleichen oder ebenso und bezieht sich auf das davor genannte Schiff oder die davor genannte Schiffsgröße. Dasselbst steht für an dieser Stelle / an diesen Ort, da oder dort und alda für ebenda oder dort. Diese Begriffe stehen also in der obigen Liste für „fährt auf der Eider“.

V) Schiffbau in Stapelholm

Bei der Zahl der in Stapelholm ansässigen Schiffe stellt sich die Frage, wo diese gebaut worden sind. Hierzu sind die bisher bekannten Quellen sehr gering. 1750 waren in Tönning 5 Tjalcken verzeichnet, von denen eine von 10 Kommerz-Lasten 1746 in Stapelholm gebaut wurde (18).

Um 1779 wurde die Werft Sievert & Storm in Nübbel an der Eider bei Rendsburg angelegt, nachdem die Firma den Schiffbauplatz in Rendsburg räumen musste. Über diese Werft wissen wir relativ viel, da deren Schiffbaumeister Hans Frahm umfangreiche Tagebücher geschrieben hat. Dieser Hans Frahm begann seine Laufbahn im Schiffbau bei Christian Mohr in Schülpe und wechselte 1779 zu Sievers & Storm (19). *„In den ersten Jahren hat Hans Frahm als Geselle unter verschiedenen Meistern gearbeitet. 1779 bis 1780 war Meister Johann Voss (aus Tielen) verantwortlich für den Bau eines Schiffes für den Schiffer Peter Brechwohlt... 1780 wurde ein neues Schiff angefangen. Der Arbeitspreis hierfür betrug*

900 M plus Freibier und zwei Anker Branntwein. Während des Baus starb Johann Voss, und Ahrn Jansen (Arrien Jans, geb. 1721 in Tielenhemme, gest. 1798 in Tielen) übernahm seinen Posten...“ Insofern waren mehrere Schiffszimmermannsmeister im 18. Jahrhundert in Stapelholm ansässig. Zu den Schiffszimmermannsmeistern zählten auch Hans Söth in Tielen (geb. 1709 in Kleindörpstedt) oder Jürgen Melchert in Bargaen (geb. 1720 in Tielenhemme).

Zu den Bauten für Stapelholmer Schiffer sagt Hans Frahm (19):

- 1794: *Am 4. Dezember lief ein Schiff für Holm Holmssen in Tielen vom Stapel. Angefangen wurde es am 10. April... Sie sollten es fertig liefern für 1600 M ohne Boden, mit Kajüte und Kahn aber ohne Schwerter. Die Maße waren 56 x 17 x 5 Fuß und 4 Zoll... Am 16. Dezember war das Schiff soweit fertig, daß es Nübbel verlassen konnte. Später wurde es in Tielen ganz fertig gebaut.*

- 1795: *Am 5. Oktober war Stapellauf für ein Schiff mit Kajüte für Jürgen Möhrs aus Tielen. Das Schiff war 56 Fuß lang und 17 Fuß breit, und der Arbeitslohn betrug 635 M.*

- 1796: *bekam Mewes Kühl in Erfde sein neues Schiff für 556 Rthlr (1668 M). Der Kiel wurde am 16. März gelegt, der Stapellauf war am 19. September, und im Dezember wurde es abgeholt... die Maße waren 54 Fuß x 16 Fuß 4 Zoll x 4Fuß 3 Zoll. Der Arbeitslohn war 560 M.“*

Demnach wurden die Schiffe für die Stapelholmer Schiffer oft auswärts gebaut. Kleinere Arbeiten und Reparaturen hat man dann aber wohl vor Ort gemacht.

VI) Schlusswort

Bei der Suche nach meinen eigenen Vorfahren in Tielen und Tielenhemme im Kirchspiel Erfde und darüber hinaus bin ich auf verschiedenste Artikel und Dokumente zur Schifffahrt in Stapelholm gestoßen, die ich versucht habe in dieser Arbeit zusammen zu fassen. Daraus ist ein Zwischenbericht zur Schifffahrt auf der Eider im 16. – 18. Jahrhundert entstanden, der sich zwangsläufig weiter entwickeln und vervollständigen wird, je mehr Quellen zu diesem Thema zugänglich werden. Für Ergänzungen und weiteres Material zu diesem Thema bin ich sehr dankbar.

VII) Literatur

- 1) Arno Vorpahl: Die Tieler Schifffergilde, in: Die Bauernglocke Nr. 15
- 2) Gunter Sürig: Die Stapelholmer Schifffahrt und der Kapitän des letzten Frachtseglers aus Erfde, in: Die Bauernglocke Nr. 14
- 3) Johannes von Schröder: Topographie des Herzogthums Schleswig, 1854
- 4) Hermann Wenzel: Die Treene- und Sorgeniederung um 1600, in: Die Heimat Jg. 46, Nr. 3, 1936
- 5) Günther Börm: Die Wirtschaft der Geestinsel Stapelholm, ihre Entwicklung und ihre Funktion in der Landschaft, Kiel, 1966
- 6) Adolf Jürgens: Zur Schleswig-Holsteinischen Handelsgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts, Berlin, Karl Curtius, 1914
- 7) Hans Martin Johannsen: Studien zur Wirtschaftsgeschichte Rendsburgs, in: ZSHG Nr. 55, 1926
- 8) Willers Jessen: Chronik der Landschaft Stapelholms, Eckernförde, 1950
- 9) Heinrich Rantzau (1526 – 1598) Königlicher Statthalter in Schleswig und Holstein, Landesarchiv Schleswig-Holstein (LAS), 1999
- 10) Reimer Witt: Die Privilegien der Landschaft Norderdithmarschen in

Gottorfischer Zeit 1559 – 1773, Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins, Bd 67, 1975

11) Heinrich Kraft: Von ehemaliger Eiderschifffahrt und alten Schifferfamilien in Tielen, in: Jahrbuch f. d. Schleswiger Geest, Nr. 7, 1959

12) Edward Hoop: Geschichte der Stadt Rendsburg, Möller, Rendsburg 1989

13) LAS Abt. 170 Landschaftsrechnung 1718, 1719

14) Die Hanerauer Blutsache von 1718, aus Hans Wilhelm Schwarz: Adel – Bauer – Bürger, Wachholtz, Neumünster, 2010

15) Johannes Petersen: Hafen und Zollstätte Haberland an der Sorge, in: Schleswiger Geest Nr. 67 und LAS Abt. 7 Nr. 2699

16) LAS Abt. 170 Nr. 179 Schriftverkehr mit der Rentekammer, dem Amtshaus und der Landkommission (Seite 38)

17) LAS Abt. 170 Nr. 363 Pfand- und Schuldprotokolle ab 1734 (Seiten: 582, 395, 431, 562, 498)

18) Die Tjalk, Slesvigland 1983, Flensburg

19) Jens J. Harder: Von Schiffen und vom Schiffbau in Rendsburg, in: Rendsburger Jahrbuch Nr. 90

Die Anlegestelle am Süderstapeler Eiderufer

Arno Vorpahl – Süderstapel



Die Eider war einst eine wichtige Verkehrsader. Zahlreiche Schiffe befuhr den Fluss und liefen die Häfen am Flussufer an: Rendsburg, Friedrichstadt und Tönning. In Süderstapel war schon im 17. Jahrhundert eine Zollstation eingerichtet und die erhaltenen Register erzählen von den Handelsgütern, die auf den Schiffen verladen waren. Mit dem Schiffsverkehr wurden hauptsächlich Massengüter wie Getreide, Holz und Torf transportiert.

Östlich des Dorfes Süderstapel gab es eine Ziegelei. Selbstverständlich wollte man sich des günstigen Verkehrsweges bedienen, denn die Eider lag nur einen Steinwurf entfernt. 1862 wurde an der Eider ein sogenanntes „Schlöpenloch“ angelegt⁵. Vermutlich muss man sich dieses

⁵ Lt. Krüniz: Oekonomische Enzyklopädie 1773 bis 1858: Band 146 ist dies mit einer „Schaart“ zu vergleichen. Siehe auch Schlöperstieg in Hamburg-Wilhelmsburg

Schlöpenloch als künstliche Einbuchtung des Eiderdeiches vorstellen. Ein Loch, in dem die flachen Schiffe nah an das Ufer fahren konnten, um dort be- und entladen zu werden. Ob eine Uferbefestigung vorhanden gewesen ist und wie diese aussah, geht aus den vorhandenen Unterlagen nicht hervor.

Bereits Ende der 1850er Jahre waren in der Süderstapeler Ziegelei 12 Arbeiter beschäftigt. Der Betrieb produzierte 670.000 Steine⁶. Mitte der 1860er Jahre kaufte Arthur Knauer die Süderstapeler Ziegelei und baute sie weiter aus. Offensichtlich wurde die Fertigung der Steine erhöht. Knauer kaufte 1866 eine Dampfmaschine. Für den Betrieb der Dampfmaschine und die Beheizung der Öfen reichte die Befuerung mit Torf vermutlich nicht mehr aus, so dass Knauer Steinkohle importierte. Die produzierten Steine konnten nicht gänzlich in der Region abgesetzt werden. Sie wurden verschifft. Schnell geriet die Ent- und Verladekapazität am Eiderufer an ihre Grenzen. Daher stellte Knauer im Januar 1867 den Antrag, einen Lösch- und Ladeplatz anlegen zu dürfen, an dem mehrere Schiffe liegen konnten⁷.

⁶ Günther Börm: Die Wirtschaft der Geestinseln Stapelholm, ihre Entwicklung und ihre Funktion in der Landschaft, Kiel 1966; Seite 128

⁷ Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 16146

Offensichtlich hoffte Knauer zuvor, das Dorf würde eine entsprechende Anlegestelle einrichten. Er schrieb: „*In dieser Veranlassung und da die hiesige Commüne trotz wiederholter Aufforderung keine Schritte wegen Anlegung eines Lösch- und Ladeplatzes thut, sehe ich mich genöthigt, um nicht größere Einbuße zu leiden, auf eigene Kosten einen solchen für meinen Privatgebrauch anzulegen.*“ Nachdem die Stapelholmer Deichgrafschaft, die Zolldirektion in Flensburg und das Hüttener Amtshaus keine Bedenken gegen das Bauvorhaben einzuwenden hatten, wurde Knauer die Anlage eines Lösch- und Ladeplatzes erlaubt.

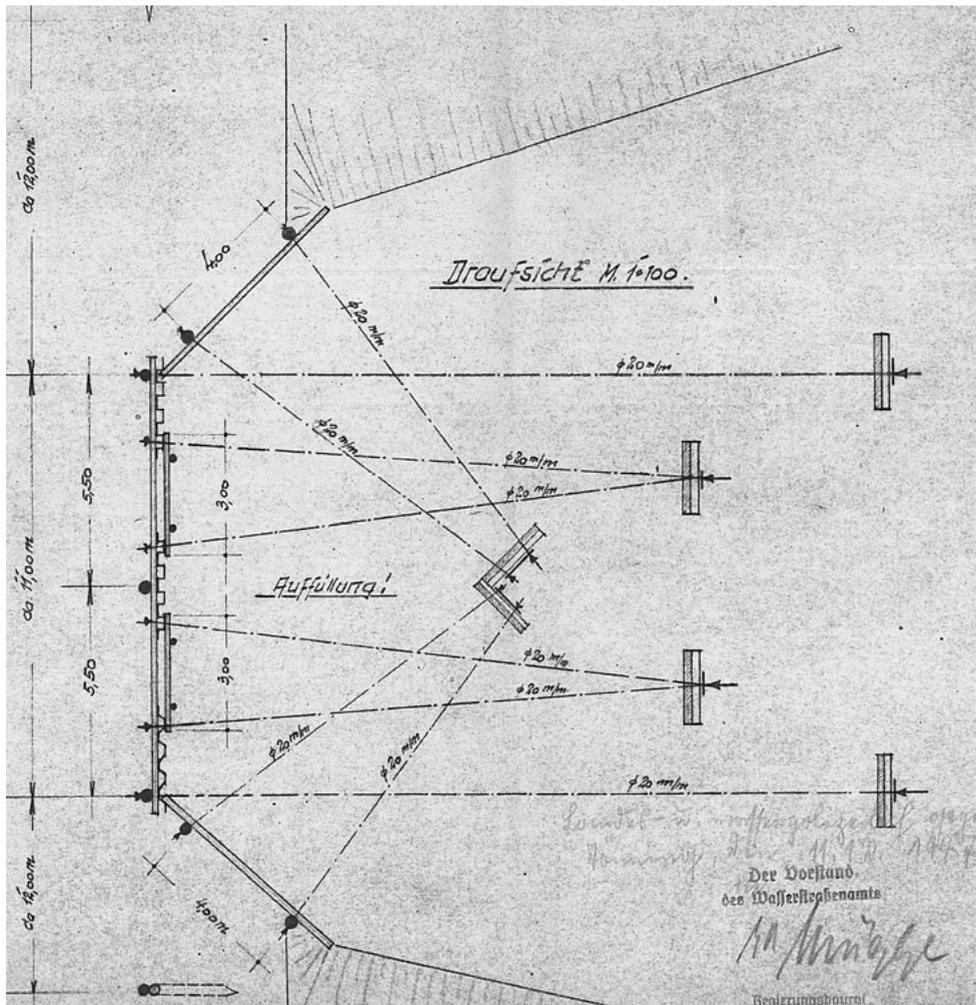
Die Anlegestelle diente noch weit bis ins 20. Jahrhundert dem Schiffsverkehr in Süderstapel. Nach der Schließung der Ziegelei in Süderstapel wurde die Anlegestelle durch die Gemeinde übernommen. Kurz nach dem 2. Weltkrieg beantragte die Gemeinde Süderstapel den Ausbau der Lösch- und Ladestelle. 1947 wurden Spundwände errichtet, die mit bis zu 20 Meter langen Zugseilen und Verankerungsplatten im Erdreich gesichert sind. Die Pfähle direkt an der Wasserlinie sind ca. 10 Meter lang. Das Gelände hinter den Spundwänden wurde mit Schotter und Kies aufgefüllt⁸. Noch bis in die 1970er

⁸ Archiv der Landschaft Stapelholm, Abt. 02.07; Nr. 10

Jahre lagen regelmäßig Schiffe an der Anlagestelle. 1974 wurde das letzte, in Süderstapel beheimatete Schiff, der Kümo „Eider“, nach Cuxhaven verkauft. Wenn an heißen Sommertagen das Schiff in Süderstapel festgemacht hatte, schlichen sich jugendliche Schwimmer oft an

Bord, um von der hohen Bordwand in die kühle Eider zu springen.

Abb: die Verankerung an der Anlagestelle in Süderstapel (Grundriss) (Archiv der Landschaft Stapelholm)



Der „Stapelholmer Kanal“ – Gedanken zu einer Wasserstraße

Arno Vorpahl – Süderstapel

Schon vor der Erbauung des Nord-Ostsee-Kanals war die Durchquerung Schleswig-Holsteins auf dem Wasserwege ein hoch gestecktes Ziel. Mit dem Bau des Eiderkanals im 18. Jahrhundert wurde dieses Ziel verwirklicht. Der Kanal verband Rendsburg mit Kiel. Jetzt konnten Schiffe die Eider hinauf bis nach Rendsburg fahren, um von dort den Kanal bis zur Ostsee zu nutzen. Stapelholm lag damit an einem – für damalige Verhältnisse – wichtigen Verkehrsweg. Wer sich allerdings die heute noch erhaltenen Reste des Eiderkanals anschaut, dem wird klar, dass die Wasserstraße bald an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gelangte. Daher wurden im 19. Jahrhundert verschiedene neue Kanalprojekte erdacht und wieder verworfen. Man diskutierte die unterschiedlichsten Verbindungen und Streckenführungen. Dabei ging es nicht immer lediglich um eine Wasserstraße zwischen Nord- und Ostsee, auch das Binnenland sollte durch den Kanal profitieren und die Wirtschaft angekurbelt werden⁹. Es leuchtet ein, dass ein neuer Kanal schwerwiegende

Konsequenzen für die Region um die alte Wasserstraße, die Anlieger von Eider und Eiderkanal, mit sich bringen würde.

Um 1865 wurde eine Linienführung des neuen Kanals diskutiert, ähnlich wie sie später tatsächlich umgesetzt wurde. Der Kanal sollte von Brunsbüttel nach Rendsburg führen, einen Teil des Eiderbettes nutzen, durch den Wittensee führen und schließlich bei Eckernförde in die Ostsee münden. Der Unterlauf der Eider sollte abgedämmt und über Schleusen nur für kleine Schiffe vom neuen Kanal her zu erreichen sein.

Verständlicherweise zog dieses Projekt die Kritik einiger Anlieger der Untereider auf sich. Man schloss sich zusammen und richtete ein Protestschreiben an die „K. K. österreichische und K. preußische oberste Civilbehörde für die Herzogthümer Schleswig-Holstein und Lauenburg“. Verfasser dieser Schrift war der Stapelholmer Landvogt Christoph Tiedemann. In seinem Nachlass

⁹ Zum Eiderkanal und anderen Kanälen siehe:

Gerd Stolz: Der alte Eiderkanal, Verlag Boyens & Co, Heide, 1983

Gerd Stolz: Kleine Kanalgeschichte, Verlag Boyens & Co, Heide, 1995

befindet sich das Konzept und der Entwurf des Protestes sowie die Reinschrift¹⁰. Die Kritik wurde von prominenter Seite unterstützt. Nicht nur ein Kaufmann aus Friedrichstadt, der Pfeningmeister der Landschaft Eiderstedt und ein Schiffsreeder unterzeichneten den Brief, auch ein Konsul und Agent des Lloyds Hamburg machten sich gegen den projektierten Kanal stark. Sie ließen sich von dem königlichpreußischen Major Geertz und dem Canalinspector Wiecheri beraten.

Ihre Kritik war vorausschauend, denn schon damals erkannten sie, dass die Abdämmung des Oberlaufes der Eider eine Versandung des Unterlaufes mit sich bringen würde. „Sowie diese durch den Verlust des bisherigen Zuflusses vermindert wird, müßten bedeutende Ablagerungen stattfinden, welche nach dem Urtheil von Technikern durch keine künstlichen Spüleinrichtungen verhindert werden können. Die Folge einer eintretenden Versandung der Eider würde sein, daß die Schifffahrt auf derselben, welche einen wichtigen Nahrungsweig für viele Bewohner Stapelholms, Dithmarschens, Friedrichstadts und Tönning bildet, ihre Bedeutung verlieren müßte...“ Man fürchtete, dass der

Viehexport von Eiderstedt nach England nicht mehr über Tönning stattfinden würde, da die Dampfschiffe nicht mehr den dortigen Hafen anlaufen könnten. Die Versandung der Eider würde ebenfalls eine schwierige Entwässerung der Flußniederungen mit sich bringen. Als weiteren Kritikpunkt fügte man an, dass sich Sturmfluten durch die Abdämmung der Eider stärker im Unterlauf aufstauen würden und daher die Deiche wesentlich erhöht werden müssten.

Als Lösung des Problems schlug man einen anderen Verlauf des neuen Kanals vor: Von Eckernförde aus sollte der Kanal durch das Windebyer Noor, den Wittensee und den Bistensee geführt werden. Von dort sollte er weiter Richtung Westen führen, an Meggerdorf vorbei, das Gebiet der alten und neuen Sorge kreuzen, um schließlich bei der Steinschleuse in die Eider zu münden. Von hier sollte der Kanal in südwestlicher Richtung nach Heide und schließlich nach Brunsbüttel weitergeführt werden.

Die Pläne der Anwohner gingen allerdings noch weiter: Zwischen der Steinschleuse und Friedrichstadt sollte ein Kanal die vielen Windungen der Eider begradigen. Der Süderstapeler Westerkoog und der Deljekoog würden durchschnitten und dadurch eine kurze und schnelle

¹⁰ Nachlass Christoph von Tiedemann im Bundesarchiv, Berlin; Signatur N 2308, Nummer 42



Abb.: Ansicht Süderstapels um 1850. Auf der Eider herrschte reger Schiffsverkehr auch mit größeren Schiffen. Ob die Eiderschiffahrt jedoch zu solcher Szene wie auf dem Bild geführt hat oder dies vielmehr der Phantasie des Künstlers zuzuschreiben ist, darf bezweifelt werden. (Abbildung Sammlung Arno Vorpahl)

Wasserstraße entstehen. Auch an eine militärische Nutzung des Kanals wurde gedacht: In Tönning sollte ein Teil der preußischen Flotte stationiert werden, um von dort aus die Helgoländer Bucht „zu beherrschen“¹¹.

Die damaligen Pläne eines Kanals quer durch Stapelholm wirken auf heutige Leser vielleicht abstrus, waren damals aber durchaus ernst gemeint. Welche Reaktionen die Vorschläge hervorriefen ist leider nicht überliefert. In den folgenden Jahren sollten noch zahlreiche andere

Streckenführungen diskutiert werden. 1887, also über zwanzig Jahre später, begannen die Bauarbeiten für den Nord-Ostsee-Kanal, der schließlich 1895 durch Kaiser Wilhelm II. eröffnet wurde.

Die Eider aber schlängelt sich noch heute in unzähligen Windungen durch die Niederungen Stapelholms.

¹¹ Helgoland war damals britisches Hoheitsgebiet

Die Kriegsfregatte in Erfdes Kirche – Eine Fundgrube von interessanten Angaben

Konrad Gersonde¹²

Eine holländische Kriegsfregatte als Fundgrube von Schiffspapieren weist einen solchen Reichtum an Urkunden mit präzisen Angaben auf, dass sie das Interesse des Handels- und Seefahrtsmuseums auf Schloß Kronborg in Dänemark erweckte. Allerdings handelt es sich nicht um eine in der Eider versunkene Fregatte, sondern um ihr Modell, das an der Südseite der Kirche zu Erfde an der Decke hängt.

Es ist schon einige Jahre her, dass der ehemalige Pastor Brix, Erfde, von dem Museumsdirektor in Kronborg gebeten wurde, nähere Angaben über das in der Erfder Kirche hängende Schiff zu machen, die für wissenschaftliche Arbeiten ausgewertet werden sollten.

Da die Schriftzeichen der Urkunden stark verblasst waren, hat Pastor Brix sich die Mühe gemacht, soweit die Urkunden noch zu entziffern waren, Abschriften anzufertigen. Man nennt diese Schiffe meist Votivschiffe. Allerdings sind nur die

wenigsten Modelle wirkliche Votivschiffe, das heißt von Seeleuten in Seenot ihrer Kirche versprochene Schiffe. Von den über 1000 Schiffen, die zum Beispiel in dänischen Kirchen hängen, sind höchstens zehn echte Votivschiffe. Andere sind als Standesgaben der Schiffer und Fischer aufgehängt, wie auch das Schiff in der Erfder Kirche. Es handelt sich hier um eine holländische Kriegsfregatte. Die holländische Flagge wurde jedoch bei der letzten Renovierung im Jahre 1954 von Leo Bardtke durch eine Schleswig-Holstein-Flagge ersetzt. Außerordentlich reichhaltig sind nun die Schiffspapiere in ihrem Rumpf. Obwohl man sich schon seit mehr als 25 Jahren in Kronborg mit der Auswertung solcher Schiffspapiere befasst, ist man über diesen Reichtum erstaunt gewesen.

Die Stifterurkunde sieht so aus: *„1805, d. 5. Jan. als Ibsen Prediger war, haben folgende Schiffer als Brüder der unter Königl. Autorität 1803 errichteten Schiffergilde dieses Schiff*

¹² Konrad Gersonde (1898-1982), Lehrer in Drage, schrieb jahrzehntelang für den Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlag. Der vorliegende Aufsatz aus seinem Nachlass ergänzt hervorragend die übrigen Beiträge in dieser Ausgabe der Bauernglocke. Die Redaktion dankt der Familie Gersonde für die Erlaubnis zur Veröffentlichung.

zur Ehre Gottes, zur Zierde dieser Kirche und zu ihrem ewigen Gedächtnis aufhängen lassen. Holm Holmsen, Buchhalter; Claus Bielfeldt, Ältermann; Claus Dühr, Ältermann; Jacob Holm Eggers; Holm Holmsen Eggers; Hans Bruhn Dühr; Johann Dühr; Siem Bruhn; Detlef Otto; Holm Bruhn Möhrs; Jürgen Holm Eggers; Janns Sohn; Hans Ohm Ovens, alle aus Tielen; Meves Kühl aus Erfde, Michael Gehlsen aus Bargaen; Jacob Engelland aus Breyholz, da Johann Hasche, Claus Rohde und Jacob Holm Bauernvögte und Johann Died. Rief und Jacob Petersen Kirchenjuraten waren.“

Das Schiff ist also von Schiffern aus Tielen gestiftet worden. Man findet aber auch Schiffe in Landkirchen, die keinerlei Verbindung zur See haben. Man hat einem solchen Modell symbolische Bedeutung beigemessen. Man fasst sie als Sinnbild der Kirche auf. Hier weiß man wohl nicht, wie alt die Sitte ist, Schiffe in der Kirche aufzuhängen. Das älteste Modell, das in Dänemark erhalten ist, stammt etwa von 1600.

Doch wird schon vorher von Schiffen in Kirchen berichtet.

Neben der oben erwähnten Stifterurkunde findet man in dem Erfder Votivschiff Aufzeichnungen von Renovierungen. Am 23. Januar 1811 wurde das Schiff zum ersten Mal „verbessert und zugetakelt“. Jedes Mal

stehen die Namen der Schiffer dabei, die die Reparaturen ausgeführt haben. Es sind zum größten Teil Schiffer aus Tielen.

Bei der nächsten Renovierung am 7. Januar 1835 stehen erstmalig die Bargener am Anfang. Beide Ältermänner und der Buchhalter sind aus Bargaen, an der Spitze der Urkunde stehen acht Bargener Namen, es folgt ein Schiffer aus Friedrichstadt, danach stehen sieben Tielener Namen.

Die Reparatur vom 24. Februar bis zum 4. März 1864 wird ausschließlich von Bargener Schiffern durchgeführt. Der Fährmann Jürgen Rahn hat das Schiff nach Bargaen gefahren, Hinrich Bielfeldt hat es wieder zur Kirche zurückgebracht.

Nach diesen dicht aufeinanderfolgenden Reparaturen folgen nur noch zwei kurze Mitteilungen: Im Jahre 1907 in Bargaen überholt. Die letzte Renovierung wurde, wie berichtet, von Leo Bartke, Erfde, vorgenommen. Dabei mussten alle Segel, Tau und die Flagge erneuert werden.

Die stattliche holländische Kriegsfregatte hängt an der Decke des Kirchenschiffes zu Erfde¹³.

¹³ Hierzu siehe auch das Titelbild dieser Ausgabe der Bauernglocke.

Ein Nachmittag auf Nordfeld

Teil 1: Die Schifffahrtsschleuse

Arno Vorpahl – Süderstapel

Weit geht der Blick über die Flussniederung, in der sich die Eider mit unzähligen Windungen schlängelt. Die einmalige, traumhafte Aussicht fällt dem Gast wohl als erstes auf, wenn er die Stufen in den Kontrollraum der Eiderabdämmung Nordfeld hinaufgestiegen ist. Richtung Norden liegt Drage am Horizont. In westlicher Richtung scheint Friedrichstadt zum Greifen nah und nach Süden geht der Blick weit nach Dithmarschen. Nach Osten, in Richtung Süderstapel, behindern die hohen Bäume am Eiderufer die Sicht.

Die Eiderabdämmung wurde von 1933 bis 1936 gebaut. Sie sollte die flussaufwärts gelegenen Deiche vor den Fluten der Nordsee schützen, wenn das Wasser bei Sturm in den Mündungstrichter der Eider gedrückt wurde. Zusätzlich sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, den Wasserstand der Eider zu regulieren. Dadurch versprach man sich eine verbesserte Entwässerung der Flussmarschen und eine damit verbundene höhere Rentabilität der Niederungen. Um den Schiffsverkehr auf der Eider aufrechterhalten zu können, wurde neben den Sieltoren eine Schifffahrtsschleuse errichtet.

Jedes Schiff oder Boot, das die Eiderabdämmung passiert und die Schleuse nutzt, wird von den Schleusenwärttern vermerkt. Meist sind es Freizeitkapitäne, die heute die Eider mit ihren Motor- oder Segelbooten benutzen. Aber auch kleinere Boote wie beispielsweise Kanus kommen in den Genuss, die Schifffahrtsschleuse benutzen zu dürfen. Die Preise ab 2,50 Euro für die Schleusung sind günstig und so mag es für die Reisenden eine willkommene Abwechslung auf ihrer Tour sein. Neben den Schiffsnamen notieren die Schleusenwärter auch den Heimathafen der Boote. Viele Orte in Schleswig-Holstein und der gesamten deutschen Nordsee- und Ostseeküste sind in den Listen zu finden. Aber auch Boote aus dem Ausland befahren die Eider: Niederländer, vor allem Dänen, aber auch Schweden und Norweger. Die Freizeitkapitäne sind die hauptsächlichsten „Kunden“ der Schleuse. Daher ist in den Sommermonaten der meiste Betrieb in Nordfeld. Bis zu 30 Boote sind an einem Tag zu schleusen. Der Tag an der Schleuse beginnt im Sommer schon morgens um 6.00 Uhr und endet um 19.00 Uhr. Selbst an Sonn- und Feiertagen ist die Schleuse im Schichtdienst besetzt.



Bild: Die Kammer der Schifffahrtsschleuse Nordfeld (Fotos: Rita Framke)

Die Schiffer machen mit zwei langen Signaltönen auf sich aufmerksam und zeigen damit ihren Wunsch an, geschleust zu werden. Doch in den Zeiten moderner Kommunikationstechnik wird auch gelegentlich das Handy benutzt. Segelboote sind oft schon lange vorher zu sehen. Der Mast des Bootes schaut über den Deich hervor, auch wenn sich das Boot noch ein paar Flusswindungen vor Nordfeld befindet.

Nachdem das Boot in die Schleusen-kammer gefahren ist, schließen sich die mächtigen Schleusentore. Das Gewicht der Torflügel beträgt 11 Tonnen bzw. 19 Tonnen. Monitore

im Kontrollraum zeigen das Schließen der Tore an. Danach kann mit dem Wasserausgleich begonnen werden. Durch eine ca. 1 m^2 große Öffnung im Kammerboden strömt das Wasser. Die Wasserstände in der Ober- und Untereider und in der Schleusen-kammer sind auch auf den Monitoren abzulesen. Der Wasserstand in der Untereider ist zeitlich unterschiedlich, da es von Ebbe und Flut beeinflusst wird. Bei unserem Besuch waren ca. 1,40 Meter auszugleichen. Doch der Wasserausgleich erfolgt rasch und nach ca. 15 Minuten können die anderen Schleusentore geöffnet werden und die Fahrt kann weitergehen.

Selbst stattliche Jachten wirken etwas verloren in der großen Schleuse. Doch gelegentlich passieren auch größere Schiffe die Schleuse Nordfeld. Die MS „Adler Princess“ bietet auf ihrer Internetseite Eider-Kreuzfahrten an, während der man die „wildromantischen Niederungsgebiete“ erleben kann. Auch Günther Schröder aus Friedrichstadt befährt mit dem Ausflugsschiff „Gothmann“ den Stapelholmer Strom. Die Schleusenammer in Nordfeld ist 76 Meter lang, wovon 65 Meter genutzt werden können. Schiffe bis zu 9 Meter Breite können passieren.

Als die Schleuse Nordfeld in den 1930er Jahren gebaut wurde, befuhren noch häufig Frachtschiffe den Fluss. Doch die Zeiten sind lange vorbei. Bereits 1974 verkaufte der Süderstapeler Schiffer Johann Heldt Meeder das letzte in Stapelholm beheimatete Schiff namens Eider. Jetzt werden jährlich nur noch drei, vielleicht vier Frachtschiffe gezählt und für das vergangene Jahr 2011 weisen die Aufzeichnungen keines nach. Frachtschiffahrt auf der Eider ist heute selten geworden. Die Freizeitkapitäne schätzen den Fluss jedoch als eine der schönsten Wasserstraßen in Norddeutschland.



Wurde Drage vor 650 Jahren als Folge der „Großen Mandränke“ vom Januar 1362 gegründet?

– Eine Sichtung der Literatur zum Thema

Rolf Kuse – Drage

Die Marcellusflut vom 16. Januar 1362 hat in Friesland zu gewaltigen Verheerungen und einschneidenden Veränderungen der Landschaft geführt. Nicht nur Rungholt ging damals unter, sondern auch die in der Treenemarsch östlich der heutigen Straße Seeth – Schwabstedt gelegene Siedlung Dornebüll samt ihrer Kirche St. Johannis. Noch heute gibt es dort in der Nähe des Neulandhofes einen Flurnamen Darnbüll und eine Fenne Karkhof (JESSEN, VORPAHL). Berichte von Augenzeugen aus jenen Tagen sind nicht überliefert (FISCHER; JESSEN, TÖDT), sodass man auf indirekte Hinweise angewiesen ist.

FISCHER hebt hervor, dass als wichtigste Quellen für die mittelalterlichen Veränderungen in unserer Region die amtlichen Aufzeichnungen über das Bistum Schleswig in Betracht kommen. Zum einen ist dies das Register des Schleswiger Domkapitels (*Registrum capituli Slesvicensis*), das teilweise auf das ursprüngliche, im Jahre 1352 erstellte Verzeichnis der Einkünfte zurückgeht; ein unvollständiger Auszug

liegt als Übertragung von 1407 vor. Zum anderen handelt es sich um das Zinsbuch des Schleswiger Bischofs (*Liber censualis*), dessen Hauptanteil nach langjähriger Sammlung in den Jahren 1462/63 abgefasst wurde.

JESSEN zitiert aus dem genannten Register des Schleswiger Bischofs: „*Do dat Karspel to Have reth* (als das Kirchspiel ins Meer gerissen wurde) *staven de Inwahnere up de Geest*“. Ganz deutlich werde die plötzliche Sturmflut in diesen Worten geschildert. An einer anderen Stelle heißt es: „*De weldige Flot und Water*“ hatten die Einwohner aus Dornebüll vertrieben. In einem Beitrag in der *Friedrichstädter Zeitung* von 1937 zitiert JESSEN die Namen von Leuten, die früher im Kirchspiel St. Johannis gelebt und sich gerettet hatten, nämlich: Detlef Schele, Olde Peter Schele, Olde Clawes Peter, Olde Johan Peter, Witte Maken, Sibbern Makens, Olde Johan Reise, Clawes Brese, Peter Haze, Lubbert Haze, Olde Elre Ghus und Diderick Zuthé. Während ein Teil von ihnen vermutlich nach Seeth gezogen sei, hätten sich andere weiter südlich auf

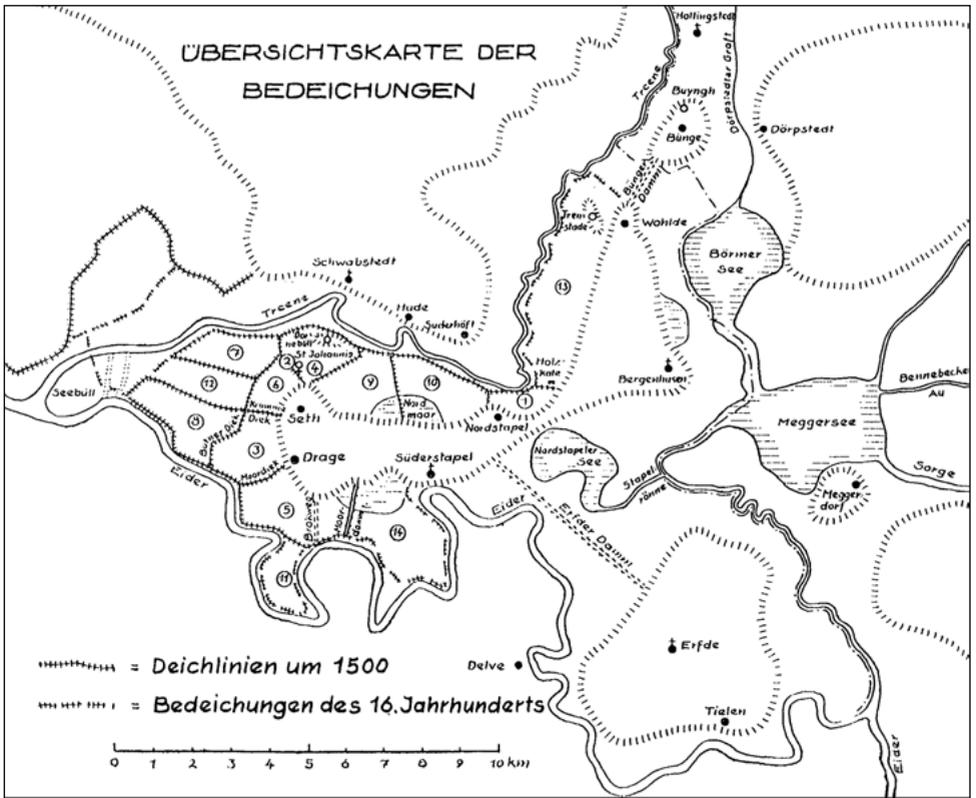
der Geest im heutigen Drage niedergelassen, das es bis damals nicht gegeben habe. Drage gilt als das jüngste Dorf Stapelholms. Es handelt sich um eine Siedlung des 14. Jahrhunderts, sodass ein direkter Zusammenhang mit der Marcellusflut sehr wahrscheinlich ist.

FISCHER dagegen datiert den Untergang der Siedlung durch eine Sturmflut auf das Jahr 1436. Er erwähnt, dass noch 1430 die Kinder der zu Dornebüll gehörenden Eiderinsel Bösbüttel, die gegen Ende des 15. Jahrhunderts an Dithmarschen angeedeicht wurde, und auch die Kinder aus Dornebüll selbst zur Taufe in die Kirche St. Jacobi in Schwabstedt gebracht wurden, da die Kapelle St. Johannis keine Taufgerechtigkeit besaß.

Möglicherweise trägt die Geschichte der Eindeichungen in Stapelholm zur zeitlichen Einordnung vom Untergang Dornebülls und der nachfolgenden Gründung Drages bei. Laut FISCHER reicht die Bedeichungsgeschichte Stapelholms nach den urkundlichen Quellen bis etwa in die Mitte des 15. Jahrhunderts zurück. Sie müssen damals schon einen nennenswerten Umfang erreicht haben, wie aus einem Privileg Christians I. aus dem Jahre 1463 zu schließen sei (MICHELSEN). Die Deichlinien waren vom Geestrand zwischen Seeth und Drage, der Grenze des damaligen Sturmflutbereichs, vorgestreckt worden. Und zwar nach Nor-

den und Süden bis an die Treene und Eider heran. Nach DANKWERTH soll „*das Oldefeldt bey Drage an der Eyder belegen der älteste Kog hierumb nechst die Milda oder Mildekog Anno 1436 aus der Treen eingenommen*“ sein. „*Der Oldekog ist aber erst 1494 und Oldeschlick Anno 1540, beide aus der Eyder eingedeicht*“. Die Tatsache, dass der dazwischen liegende Schlick-Koog bis 1540 unbedeicht geblieben sein soll, wird damit begründet, dass die Marschländereien zunächst an den Flüssen eingedeicht worden waren. Der Mildter-Koog wurde von Seeth, der Olde- und Schlick-Koog von Drage eingedeicht.

FISCHER führt gegen das von DANKWERTH genannte Bedeichungsjahr 1436 für den Mildter-Koog eine schwere Sturmflut im gleichen Jahr an, die ein neuer Deich kaum überstanden haben dürfte. Es bestehe die Möglichkeit, dass die Jahreszahl einen Lesefehler für 1486 enthalte. Urkundlich habe der Deichbau nicht vor 1480 angefangen, sodass 1486 als wahrscheinliches Bedeichungsjahr angenommen werden könne. Mit diesem Zeitpunkt vereinbar sei auch die Jahreszahl 1494 für die Gewinnung des Olde-Kooges. Erst nach der Verlandung einer breiten Wattfläche zwischen den hohen Uferändern an Treene und Eider habe die Eindeichung unter dem Namen Schlick-Koog etwa ab 1520 vorgenommen werden können. Weiterhin weist FISCHER darauf hin,



dass die zeitliche Einordnung für die Eindeichungen innerhalb der Dorfschaft Drage urkundlich nicht belegt sei. Weil das Liber censualis aber bereits die Drager Marsch erwähne, könne mit einer Bedeichung wenigstens des Oldenfeldes vor 1460 gerechnet werden (Abb. 1). Der Name „Butner Diek“ für den westlichen Deich, den späteren Mitteldeich zum Olde-Koog, kennzeichne seine ehemalige Bedeutung als Außen- und Seedeich.

Angesichts dieser spärlichen und zum Teil widersprüchlichen Datenlage

Abbildung: Übersichtskarte der Bedeichungen um 1500 und im 16. Jahrhundert (aus: Fischer Otto: Stapelholm und die Eiderniederung – siehe Literaturverzeichnis)

kann nur mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auf die Gründung Drages rückgeschlossen werden. Hält man sich vor Augen, dass im 14. Jahrhundert die Pest die Bevölkerung dezimiert hatte und die technischen Hilfsmittel für den Deichbau primitiv waren, so kann man sich vorstellen, dass die Menschen kaum in der Lage

Nr. in Abb. 3	Name des Kooges	Bedeichungs-	Flächen- größe in D	Deichlänge in R	km	Erläuterungen
1	Nordstapeler Osterkoog	um 1460	335	344	1,64	begrenzt durch Flügeldeich zur Holzkate
2	Nordfelder Koog	vor 1460	1 086	525	2,50	einschl. d. Gehrland- u. Tadjenbüller Kooges
3	Oldenfelder Koog	vor 1460	433	242	1,15	
4	Gehrland Koog	1463	—	—	—	Teil des Nordfelder Kooges
5	Süderfelder Koog	vor 1468	628	594	2,84	ohne d. gleichzeitig eingedeichten Jeppernkoog
6	Tadjenbüller Koog	1468	—	—	—	Teil des Nordfelder Kooges
7	Mildter Koog	um 1486	431	670	3,20	Teilgebiet der Dornebüller Westermarsch
8	Olde Koog	1494	635	825	3,94	
9	Osterfelder Koog	vor 1500	509	198	0,95	begrenzt durch Flügeldeich zum Nordmoor
10	Nordstapeler Westerkoog	vor 1500	680	590	2,82	einschl. Nordmoor
11	Deljer Koog	1516	310	1 094	5,32	
12	Schlickkoog	um 1520	434	208	0,99	wahrscheinlich Wiederbedeichung 1540
13	Wohlder Koog	um 1520	1 340	1 560	7,60	ehem. bedeichte Treeneniederung bis Wohlde
14	Süderstapeler Westerkoog	1522	893	1 515	7,24	einschl. d. früher bedeichten Jeppernkooges

Tabelle: Namen der Köge, Zeiten ihrer Bedeichung, Flächen und Deichlängen (aus: Fischer Otto: Stapelholm und die Eiderniederung – siehe Literaturverzeichnis)

waren, ihre Ansiedlungen zwischen den einzelnen Sturmfluten hinreichend zu schützen (TÖDT). Folglich dürfte sich der Bau von Deichen

über Jahrzehnte hingezogen haben. Allein die knapp einen Kilometer lange verbindende Eindeichung des Schlick-Kooges (Tab. 1) hatte laut gesicherter Daten von 1520 bis 1540 gedauert!

Es ist daher auch kaum vorstellbar, dass die vergleichsweise wenigen aus Dornebüll geflohenen Siedler

das Drager Oldenfeld zwischen 1436 und vor 1460 mit einem 1,15 Kilometer langen Deich (Tab. 1) gesichert haben sollen. Dies dürfte nur mit einer seit längerem ortsansässigen und zahlreichen Bevölkerung möglich gewesen sein, die sich in der Zeit ab 1362 hat bilden können.

Trotz aller Unsicherheiten erscheint mir daher die Bedeichung des Oldenfelder Kooges als ein starkes Argument dafür, dass Drage bereits vor 650 Jahren als Folge der Marcellusflut vom Januar 1362 und nicht erst 74 Jahre später nach der Sturmflut von 1436 besiedelt wurde. Die von den Landkarten verschwundene Ortschaft Dornebüll aber lebt im Familiennamen St. Johannis fort, der heute noch in manchen Dörfern Stapelholms zu finden ist.

Literatur:

Fischer, Otto: Stapelholm und die Eiderniederung; in: Müller, Friedrich und Fischer, Otto (Hrsg.): Das

Wasserwesen an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste. Dritter Teil: Das Festland; in 7 Bänden und einer Kartenmappe, Band 4; Verlag D. Reimer, Berlin 1958 Stadtarchiv Friedrichstadt Nr. 18.39)

Jessen, Willers: Ist das Dorf Seeth das jüngste im Kirchspiel Süderstapel? In: Friedrichstädter Zeitung Nr. 64 vom 4.6.1937 (Stadtarchiv Friedrichstadt)

Jessen, Willers: Chronik der Landschaft Stapelholm. Reprint: Schleswiger Druck- und Verlagshaus, 1959 Tödt, A.: Zur Wiederkehr des Jahres der Manndränke 1362; in: Zwischen Eider und Wiedau, Heimatkalender Nordfriesland 1963, S. 62-64 (Stadtarchiv Friedrichstadt Nr. 15.31)

Vorpahl, Arno: schriftliche Mitteilung

Danksagung:

Den Mitarbeiterinnen des Stadtarchivs Friedrichstadt danke ich für die Bereitstellung der Literatur und Arno Vorpahl für die fachkundige Beratung

Wir richten uns nach Ihren Wünschen

Versorgungsverträge mit allen Krankenkassen



INGE'S

PFLEGESERVICE

Herzog-Friedrich-Str. 1
28540 Friedrichstadt
Tel.: 04881 - 71 07
Fax 04881 - 93 71 61

Gründonnerstag 1945 – Der Flüchtlingstreck aus Saatzig

Arno Vorpahl – Süderstapel

Der Gründonnerstag fiel im Jahre 1945 auf den 29. März. Am Morgen des Tages bestiegen in Hohn bei Rendsburg zahllose Flüchtlinge aus dem pommerschen Dorf Saatzig ihre Wagen und begaben sich auf die letzte Etappe ihrer Flucht. Noch einmal lagen ca. 25 km vor dem Treck. Am späten Nachmittag erreichten die Saatziger das Ziel ihrer wochenlangen Flucht: das Dorf Norderstapel. Es war bereits dunkel. Die Straßen waren vereist und die ausgemergelten Pferde mussten noch kurz vor dem Ziel die Wagen den Twieberg hinauf ziehen. Hier in Norderstapel wurden die Ankommenden auf die umliegenden Dörfer verteilt. Die Flucht der Saatziger fand ein Ende.



*Abb.: Die Kirche von Saatzig, heute eine Ruine
(Foto Sammlung Arno Vorpahl)*

Saatzig ist ein kleines Dorf in Hinterpommern, etwa 60 km östlich von Stettin. Das Dorf und der Kreis waren nach der Burg Saatzig benannt, die ehemals im Gemeindegebiet stand. Die Burg war allerdings schon lange Zeit zerstört. Steine und Bau-

material wurden bereits im 18. Jahrhundert abgetragen und heute erinnert nur noch ein mächtiger Erdhügel an den Standort der Festung. Mit-ten im Dorf stand eine Kirche, aus Feldsteinen erbaut, die allerdings am Ende des Zweiten Weltkrieges nie-

derbrannte. Von ihr ist heute lediglich eine Ruine erhalten. Eine jahrhundertalte Linde steht daneben, in deren hohlem Stamm die Kinder des Ortes spielen – heute wie früher. Betritt man das Dorf von Süden, sieht man auf der rechten Seite zunächst das Gutshaus. Der Ort liegt male- risch am Ufer eines Sees.

Bereits in der ersten Februarhälfte des Jahres 1945 verließen die Ein- wohner das Dorf Saatzig und gingen in den nordwestlich gelegenen Ort Büche. Die Saatziger blieben dort für einige Tage und kehrten täglich kurz in ihr Dorf zurück, um die Tiere in den Stallungen zu versorgen. Die russische Front wurde wenige Tage später noch einmal von den deut- schen Truppen zurückgedrängt. Die Saatziger kehrten daraufhin in ihr Dorf und in ihre Häuser zurück. Manche packten ihre Wagen wieder ab in der Hoffnung, das Schlimmste sei nun überstanden.

Am 1. März 1945 begann ein Groß- angriff der russischen Armee, in des- sen Verlauf die deutschen Stellungen überrannt wurden. Nun verließen die Saatziger endgültig ihre Heimat¹⁴. Das Dorf flüchtete gemeinsam. Die Flucht führte zunächst durch den

¹⁴ Zu den Kämpfen im Kreis Saatzig siehe: Heinz Steinberg: Die Flucht aus dem Kreis Saatzig 1945, Internet-Veröffentlichung auf Saatzig.de

Kreis in westliche Richtung, dann weiter über Stargard und Stettin. Danach durchquerte man Vorpom- mern und Mecklenburg bis man in der Nähe von Lübeck nach Schles- wig-Holstein kam. Die Flucht wurde bereits an anderer Stelle beschrie- ben¹⁵. Leider stammen die schriftli- chen Berichte lediglich aus „zweiter Hand“. Es bleibt zu hoffen, dass Er- innerungen eines Teilnehmers des Trecks festgehalten worden sind und eines Tages veröffentlicht werden. In der Beschreibung der Flucht heißt es, dass der Treck über 40 Wagen zählte. Weitere Angaben, etwa über die Personenzahl, findet man aller- dings nicht. Hierzu und wie der Treck sich zusammensetzte, können andere Unterlagen Auskunft geben.

Nachdem der Treck in Stapelholm angekommen war, wurden die Saat- ziger in mehreren Dörfern unterge- bracht. Man teilte den Flüchtlings- strom auf die Dörfer Norderstapel, Süderstapel, Seeth, Drage und Wohl- de auf. Die große Anzahl der Quar- tiersuchenden wäre für ein Dorf al- lein nicht zu bewältigen gewesen.

¹⁵ Zur Flucht der Saatziger siehe: Arno Vorpahl: Süderstapel – Gesichter ei- nes Stapelholmer Dorfes, Rendsburg, 1983, Seite 71 – 73 sowie Paul Schulz (Herausgeber): Der Kreis Saat- zig und die kreisfreie Stadt Stargard, Leer, 1984, Seite 215

Dort wurden sie in verschiedenen Häusern einquartiert. Einige Tage später trug man die Saatziger in den Einwohner-Meldebüchern der Gemeinden ein. Die Meldebücher sind erhalten und liegen in den Archiven. Sie konnten ausgewertet und so weiteres über den Flüchtlingstreck der Saatziger nach Stapelholm in Erfahrung gebracht werden¹⁶.

Grundsätzlich wurden die Meldeprotokolle in gebundenen Büchern geführt. Süderstapel legte für das Jahr 1945 ein neues Buch an. Eigentlich war es nur eine dünne Kladde, die zu einem anderen Zweck angeschafft wurde. Vermutlich waren in den letzten Kriegsmonaten aber keine neuen Vordrucke mehr zu bekommen und so behalf man sich, änderte die Spaltenüberschriften um und nutzte das Vorhandene für die Meldeprotokolle. Die ursprünglichen Aufzeichnungen von Wohlde liegen nicht vor. Allerdings wurde später von Hand eine Abschrift angefertigt, die im Archiv erhalten ist.

¹⁶ Archiv der Landschaft Stapelholm:
Abt. 02.05., Nr. 20, Meldeprotokolle Norderstapel 1926 – 1946
Abt. 02.07., Nr. 15, Meldeprotokolle Süderstapel 1945
Abt. 02.09., Nr. 18, Meldeprotokolle Wohlde 1945 - 1964
Stadtarchiv Friedrichstadt:
Abt. 1, Nr. 4217: Meldeprotokolle Drage 1945 – 1950
Seeth in Karteiform

Für Seeth liegen die Einwohner-Meldeprotokolle lediglich in Karteiform im Archiv. Die Eintragun-

gen wurden meist unter dem ersten Buchstaben des Nachnamens vorgenommen. Innerhalb eines Buchstabens gab es eine zeitliche Reihenfolge. Norderstapel erfasste die Zugezogenen grundsätzlich nur in zeitlicher, nicht in alphabetischer Reihenfolge.

Die Meldeprotokolle enthalten folgende Eintragungen:

1. Name, Vorname, Geburtstag und Geburtsort des neuen Einwohners, in Einzelfällen auch der Geburtsname der Ehefrau
2. Staatsangehörigkeit und Religion, meistens auch den Beruf
3. Tag der Anmeldung. In der Abschrift Wohlde wurde häufig lediglich der Monat erfasst, nicht das genaue Tagesdatum. Oder es wurde der „28. März“ erfasst, obwohl die Saatziger erst am 29. eintrafen. In Seeth und Drage wurden häufig als Anmeldedatum der 30. oder 31. März erfasst.
4. Der letzte Wohnort. In den Protokollen der Gemeinde Drage fehlt diese Angabe. Aufgrund des Geburtsortes und des Ankunftstages konnten die Fluchtteilnehmer allerdings ermittelt werden. Bei später eintreffenden ehemaligen Soldaten ist häufig „Wehrmacht“ oder „Gefangenschaft“ notiert.

5. Wohnung, in der die Flüchtlinge nach ihrer Ankunft untergebracht wurden. Auf den Karteikarten in Seeth fehlt diese Auskunft.
6. Tag der Abmeldung und neuer Wohnort.
7. Manchmal wurden auch weitere Notizen gemacht: beispielsweise wann der neue Einwohner in das Wählerverzeichnis eingetragen wurde oder ob ein Ausweis ausgestellt ist. Bei manchen Eintragungen ist auch ein Sterbedatum vermerkt.

Die Daten aus den verschiedenen Melderegistern wurden im Rahmen der Vorbereitung zu diesem Aufsatz zusammengetragen und anschließend ausgewertet. Die daraus erzielten Ergebnisse waren in Bezug zur gesamten Bevölkerung des Dorfes Saatzig zu setzen. Hierfür wurden die Zahlen aus der Volkszählung des Jahres 1939 herangezogen¹⁷:

Gesamte Einwohnerzahl	550
Haushalte	135
Männliche Einwohner	281
Weibliche Einwohner	269
Unter 16 Jahren	161
16 – 64 Jahre	344
65 Jahre und älter	45

¹⁷ Zahlen entnommen aus: Paul Schulz (Herausgeber): Der Kreis Saatzig und die kreisfreie Stadt Stargard, Leer, 1984, Seite 212

A) Größe des Flüchtlingstrecks

Am Gründonnerstag 1945 kamen lt. den Meldeprotokollen der Stapelholmer Dörfer 232 Flüchtlinge aus Saatzig an. Geht man davon aus, dass sich die Einwohnerzahl des Dorfes seit der Volkszählung nicht wesentlich geändert hat, entspricht dies rund 42 % der Saatziger Bürger.

Vergleicht man die Familiennamen aus den Meldeprotokollen mit einem Dorfplan, der Saatzig um 1943 darstellt, wird deutlich, dass 14 Familiennamen in den Meldeprotokollen nicht vorkommen. Hierfür mag es unterschiedliche Gründe geben. Einige Bewohner haben sich möglicherweise dem Treck nicht angeschlossen und sind in Saatzig geblieben. Andere mussten vielleicht die Flucht unterwegs abbrechen, weil das Pferd starb oder aus anderen Gründen. Sicherlich wird es auch Bewohner gegeben haben, die zu Verwandten gezogen und nicht bis nach Stapelholm geflohen sind. Der Fall einer Familie wurde beschrieben¹⁸: „*In Saatzig gab es ein Gut, daß dem Preuß. Staat gehörte. Bewirtschaftet wurde es von der Familie Bruno Holzkamm. Der Gutsbesitzer floh mit seiner Frau und seinem ca. 30 Jahre alten Sohn ca. vier Wochen vor den Einwohnern mit seinen*

¹⁸ Paul Schulz (Herausgeber): Der Kreis Saatzig und die kreisfreie Stadt Stargard, Leer, 1984, Seite 215

Arbeitern in das Dorf Lüdershagen in Vorpommern. Dort hat sich nach der Schilderung der Sohn umgebracht, woraufhin sich Bruno Holzkamm und seine Frau im Wald der Ortschaft erschossen.“

Es finden sich in den Meldeprotokollen keine Personen aus anderen Orten, die sich den Saatzigern während des Trecks angeschlossen haben. Einzig Otto Gers, ein 66 Jahre alter Pastor aus Nörenberg, kam am gleichen Tag in Süderstapel an. Er lebte allein. Nahm er möglicherweise die Gelegenheit wahr und schloss sich dem Treck an?

B.) Geschlecht

	Volkszählung 1939	Treck 1945	%
männlich	281	86	31
weiblich	269	146	54

Erwartungsgemäß ist der Anteil der männlichen Treckteilnehmer mit 31 % relativ klein. Fast ausnahmslos waren die Männer mittleren Alters zur Wehrmacht eingezogen. Nach den vorliegenden Schilderungen wurden weitere Männer an den Übergängen der Oder für den Volkssturm zurückgehalten. Auch der Anteil der Frauen ist geschwunden, bedingt durch die

Familien, die nicht nach Stapelholm geflohen sind.

C.) Alter

	Volkszählung 1939	Treck 1945	%
Unter 16 Jahren	161	89	55
16-64 Jahre	344	120	35
65 Jahre und älter	45	23	51

Auch an der Altersstruktur ist erkennbar, dass vor allem die erwachsenen „wehrfähigen“ Männer bei der Flucht fehlten. Erinnerung man sich, dass lediglich 42 % der Saatziger Einwohner die Flucht bis nach Stapelholm mitmachten (siehe oben), ist der Anteil der Kinder unter 16 Jahren mit 55 % und der alten Leute von 65 Jahren und älter mit 51 % überdurchschnittlich vertreten.

Die Altersstruktur des Trecks lässt sich aufgrund der vorliegenden Daten weiter aufschlüsseln:

Alter	männl.	weibl.
Von-bis		
0 – 9	24	33
10 – 19	25	18
20 – 29	0	17
30 – 39	5	17
40 – 49	6	26
50 – 59	12	17
60 – 69	9	11
70 – 79	5	5
über 80	0	2

Die jüngste Fluchtteilnehmerin war ein Kleinkind von einigen Wochen, die älteste war 95 Jahre alt.

Sieht man sich das Alter männlicher Flüchtlinge zwischen 10 bis 19 Jahren genauer an, fällt auf, dass lediglich ein Sechszehnjähriger und ein Achtzehnjähriger an der Flucht teilnahmen. Die restlichen waren 15 Jahre und jünger. Die 16 Jahre oder älteren Jugendlichen waren beim Volkssturm oder bei der Wehrmacht. Es gab keine Fluchtteilnehmer aus der Gruppe der 20 bis 29 Jahre jungen Männer und auch die Gruppe der Männer in den 30ern und 40ern ist sehr gering. Weiter fällt auf, dass der Anteil an über Siebzigjährigen sehr klein ist. Der Anteil an über Achtzigjährigen ist verschwindend. Blieben einige alte Leute in Saatzig? Wollten sie ihre Heimat nicht mehr verlassen?

D.) Unterbringung

Die Flüchtlinge wurden auf verschiedene Gemeinden in Stapelholm aufgeteilt:

Drage	56
Norderstapel	17
Seeth	40
Süderstapel	65
Wohlde	54

Warum in Norderstapel nur ein relativ kleiner Teil der Saatziger Flüchtlinge untergebracht wurde, ist nicht bekannt. Vermutlich hat das Dorf bereits von zuvor angekommenen Flüchtlingen einen im Vergleich zu anderen Dörfern Stapelholms größeren Anteil untergebracht. Meistens wurden die Familien zusammen untergebracht. In einzelnen Fällen lebten sie aber auch in verschiedenen Häusern in Stapelholm. In einem Fall lebten die Eltern mit dem jüngsten Kind bei einem Bauern, die fast schon erwachsenen Kinder von 15 bzw. 17 Jahren jeweils bei anderen.

E.) Nachkommende und Fortzug

Bereits am 7. April 1945, eineinhalb Wochen nach Gründonnerstag, kam ein weiterer Saatziger an und wurde in Seeth in das Meldeprotokoll eingetragen. Weitere Angehörige trafen ab Sommer 1945 ein. Fast ausnahmslos waren dies die Ehemänner und älteren Söhne, die nach Kriegsende ih-

re Familie in Stapelholm wiederfinden. Häufig ist bei ihnen als letzter Wohnort „Wehrmacht“ oder „Gefangenschaft“ vermerkt. Viele der nachkommenden Saatziger kamen in den Jahren 1946 und 1947, doch auch in den folgenden Jahren trafen noch Saatziger in Stapelholm ein.

Im Herbst 1945 zogen die ersten Familien wieder weg. Als neue Wohnsitze wurden Emden oder Lörrach genannt. Auch innerhalb Stapelholms zogen viele Saatziger um. In den folgenden Jahren verließen immer wieder ehemalige Saatziger die Dörfer Stapelholms. Zahlreiche Umsiedlungen findet man jedoch in den Jahren 1952 bis 1956. Ein Schwerpunkt der neuen Wohnorte lag in Nordrhein-Westfalen. Orte wie Düsseldorf, Gelsenkirchen, Köln, Krefeld, Leverkusen oder Wermelskirchen wurden immer wieder genannt. Die Menschen zogen dorthin, wo Arbeit und bessere Unterkünfte versprochen wurden. Dies macht auch die Einwohnerstatistik in Stapelholm deutlich. Lebten vor dem Krieg 1939 beispielsweise in Süderstapel nur 765 Personen, stieg die Einwohnerzahl im Herbst 1946 auf 1399 Menschen¹⁹. 1950 hatte Süderstapel

immer noch 1303 Einwohner. Aufgrund der zahlreichen Umsiedlungen war die Einwohnerzahl im Jahre 1956 auf 931 Personen geschrumpft.

F.) Die Saatziger heute

Fast siebenzig Jahre sind seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Flucht der Saatziger nach Stapelholm vergangen. Kaum einer erinnert sich noch an den Gründonnerstag 1945 oder an das Dorf Saatzig, wie es vor dem Krieg aussah. Die Schilderung einer Flucht in Fakten und Zahlen, wie sie hier vorliegt, wird dem Ereignis sicherlich nicht gerecht. 232 Flüchtlinge aus Saatzig kamen Gründonnerstag 1945 nach Stapelholm, dies sind 232 Lebensläufe und Schicksale. Vielleicht kann dieser Aufsatz aber dazu ermuntern, wieder einmal in den Familien über die Nachkriegszeit und die Leistung der Flüchtlings-Generation zu sprechen.

Auch die Stapelholmer Dörfer haben sich durch den Zustrom der Flüchtlinge stark verändert. Für die heutige Enkel- oder gar Urenkel-Generation mögen Familiennamen wie Koltermann, Kumm, Luckow, Wobig oder Zühlke zu typischen Stapelholmer Namen geworden sein. Die Integration der Flüchtlinge in die Wirtschaft und Kultur ihrer neuen Heimat konnte allerdings im Rahmen dieses Aufsatzes nicht gewürdigt werden.

¹⁹ Die Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein 1867- 1970 (Historisches Gemeindeverzeichnis), herausgegeben vom Statistischen Landesamt Schleswig-Holstein, Kiel, 1972, Seite 90ff

Beitrittserklärung

Ich werde Mitglied des **Landschaft Stapelholm e.V.**
Verein zur Förderung von Landschaft, Dorf und Kultur

Name: _____

Straße: _____

Postleitzahl/Ort: _____

Beruf: _____

Telefon / Fax: _____

E-Mail / Homepage: _____

Den Jahresbeitrag in Höhe von Euro (Mindestbeitrag 15,00 Euro/Jahr)
ziehen Sie bitte von meinem Konto ein:

Bank : _____

Bankleitzahl : _____ Konto-Nr. : _____

Datum/Unterschrift : _____

Jürgen Schlüter

Stahlbau
Metallbau
Komplettbau

Westerstr.31
25878 Drage

Tel.:04881 / 441
Fax.:04881/ 937746
Mobil.:0160 / 90651180



neue-werkstatt.com

Treppen
Geländer
Vordächer
Wintergärten
Terrassenüberdachungen
Tore und Zäune

Wo sück as de grot Wehl an de Arver Damm kam is En lütje Geschicht

Anonym²⁰



Blättert man alten Zeitungen durch, findet man manche interessante Notiz. Spannend ist es auch, die Friedrichstädter Zeitung im Archiv der Treenestadt zu lesen. Doch nicht immer wurden nur die Nachrichten aus den Dörfern abgedruckt. Hin und wieder findet man auch ausführlichere Berichte oder gar Erzählungen.

Im November 1873 wurde unter dem Titel „Wo sück as de grot Wehl an de Arver Damm kam ist“ eine plattdeutsche Geschichte veröffentlicht, die in der unmittelbaren Nähe der Steinschleuse spielt. Ende des 18. Jahrhunderts brach bei einer schweren Sturmflut der Eiderdeich in diesem Bereich. Das einströmende Wasser

²⁰ Veröffentlicht im „Eiderstedter und Stapelholmer Wochenblatt, Friedrichstadt, am 4., 7., 11. und 14. November 1873

spülte ein tiefes Loch in den Marschboden und anschließend blieb über viele Jahre eine „Wehle“ bestehen. Noch heute weist der Deich an dieser Stelle (nördlich neben der Steinschleuse) einen eigentümlichen, gebogenen Verlauf auf – ein Überbleibsel dieser Ereignisse.

Ca. 80 Jahre nach der Sturmflut war zu der Wehle im Deich eine Sage entstanden, die dann in der Friedrichstädter Zeitung veröffentlicht wurde. Der Autor der Erzählung ist nicht bekannt. Lediglich die Initialen „T.P.“ sind bekannt.

Der Text wird ungekürzt aus der Friedrichstädter Zeitung wiedergegeben. Lediglich Rechtschreibung und Zeichensetzung wurden überarbeitet:

Wenn man den Weg lank geht von Arv na Stapeln, so liggt dor an den Arver Damm en grotes Waterlack, wat man gewöhnlich en Wehl nennt. Hiermit schall dat, wie uns ohle glovwürdige Lüd vertellt, so en eegen Verwandniß hebb'n. Wenn man se aber fragt, wo sück un wodennig, so schüttelt se den Kopp un wöllt nich davon schnacken; denn se meent, de junge Welt is to klok oder überklok un glövt doch nich daran. En mal Abends set ick aber bi den ohlen Klas-Ohm to klän, wat nämlich en goden Fründ is von mi, un keem toletzt ok op de Wehl. „Klas-Ohm“,

segg ick, „segg he mi mal, wo sück is dat eigentlich mit de Wehl, ick heff dar all so veel von spökeln hört un keen Misch well de egentliche Grund segg'n, well he mi dat nich vertelln?“ „Eigentlich schull ick dat nich dohn“, seggt Klas-Ohm, „denn ji junges Volk glövt doch nich daran, aber wül du en goden Fründ büst von mi, so well ick di dat doch segg'n, dat heet, wenn du nich ut de School schnacken wollt'!“ Dat heff ick Klas-Ohm verspraken un ock ehrlich holn, aber nu is he dot un nu bruk ick dat ja nich mehr to schwigen, darum Kinners, sett ju stramm achter'n Disch un stoppt en frische Piep, denn nu geht dat los.

Dat wär vör lange, lange Tid, do wahn dar, wo nu de Wehl is, en riken Grafen, de harr en grotes Schlott, dat blink von Widen un wär so prächtig antosehn, as wenn't von Gold un Sülver wär. Grad över von den riken Grafen, wo nu en schöne gröne Wisch is, dar wahn en Burn, de harr nu grad ken Hümpels Geld, aber doch sin godes Utkamen, un en junge Tochter, de en Gesicht har – en Zifferblatt, as Klas-Ohm säh – as von Melk un Blot. De beiden Navers kenn sik nu grad nich besonders, denn de Graf wär veel to stolz, um sik mit den armen Burn aftogeven; he jag den ganzen Dag in't Holt herüm, wat damals noch so bi Arv herüm leg, oder ree ut un let sin groten schwarzen Hengst gallopiern, wat't Tüg holn

woll. De arme Bur aber plög oder seih un wenn he sik des Dags över möd arbeit harr, so set je abends bi sin Frau un Tochter un les ehr en Vers vör ut't Psalmbook oder en Kapitel ut de Bibel. So stunn de Saken, as den Grafen sin Söhn to Hus kem, en groten hübschen Minschen, de lang op' Reisen west wer. Man säh un vertellt sik, dat he in de Fremm vel Geld hindörch brocht harr un en lustigen Patron west wer un vel dumme Streiche makt harr; doch dat wer ja sine gen Sak un gung keen Minchen wat an. Aber man vertell sik ock, dat de ohle Graf in de letzte Tid sehr düster un sorgenvoll utsehn harr und de Deners sähn, dat he mitunner in depe Gedanken lang de Corridors gahn deh und denn op einmal befahl, man schull sin groten schwarten Hengst sateln und dat he denn davon jagen deh, dat dat utseg, as wenn de leibhaftige Düwel dat wer. Se wolln ock behaupten, dat dor in de letzte Tid mitunner vel Geldnoth west wer und dat dar grote Summ'n in de Främm schickt wern, ün den Herrn Söhn sein Schulden to betolen un dat de ohle Graf em to Hus beordert harr, um nich ganz to Grunde to gahn. Op de Deners nu Recht harrn oder nich, dat ward de Folge lehrn, dat aber is gewiß, de junge Graf wer dar.

Ehr Naver, de Bur kümmer sik wenig darum um plög un seih wie gewöhnlich un alles gung sein gewöhnlichen Gang, blot bi den Grafen wer dat an-

ners wurn; denn de junge Graf brocht Leben in't Hus, un wenn de Ohle ock noch so dull fluchen un wettern deh, dat help Alles nichts, dar hol en Gesellschaft de anner un Abends war dar spält, und dar gung vel Geld bi äver'n Harz, wie man wul seggt.

Aber op einmal war dat anners. Enes Dags wer de junge Graf utreden un eben buten de Schlottsport wer em en junge Deern entgegen kam, mit en par Backen, as von Melk un Blot. De junge Graf harr ganz bedrapen still holn up sin Perd un de junge Deern ankeken as de Os dat Böhmer Dor. De junge Deern harr sik ock versehrt un den jungen schmucken Grafen bedrapen ankeken. Dann harr he ehr fragt, woher un wohin un harr op düsse Wis toweten kregen, dat se sines Navers Tochter wer. Von disse Tid an wer dat anners warn. De junge Graf kümmer sik nich mehr um sin olen Frünn, de Gesellschaften hörn op un sogar en annere Stuv harr he sik geven laten, de na sin Naver sin Hus rut ling deh. Hier set he nu den ganzen Dag un kek, ob Gretjen sik nich sehn let. Gretjen aber wer ock anners warn un as ehr Vater Abends en Vers ut Psalmbook vörlesen deh, dor hör se gar nich to, un as he segg'n deh: „Gretjen, hal mi mal den Taback un lang mit en Swebelsticken her,“ so däh se: „Vater, wat sähst du?“

De Vater dach frilich, wat schull ehr in de Prük fahrn wen, denn se weer

sünst ümmer de opmerksamste Tohörerin west, säh aber wider niks. Den ohlen Grafen weer sein Söhn sien Lebenswies ganz recht, wenn he sik ok keen Vers darop maken kun. So gung dat wull en vertein Dag, do seh de junge Grafenes Dags, dat weer so um de letzten Dag in de Februar, dat Gretjen in de Sünndagsstaat ut de Döhr kehm un den Weg na Arv, wenn dat dotomaln all west is – Klas-Ohm wußt dat nich – inschlan deh. Soglik trok he sin Steveln an, let sik en Perd sadeln und re achter ehr her; anfangs jümmer in eniger Entfernung, as se aver na't Arver Holt rinkam weer, do gev he sein Brunen de Sporen un jag achter her, bet he to ehr kam wer. Nu wußt he frilich nich, wat he dohn schull, op he vöbiriden schull, oder op he to ehr spreken schull. Endlich fat he sik en Hart un säh: „Wohin wullt du denn, min schönes Kind?“ „Ick schall na min Unkel“, säh se, „de wahnt noch en Stunn op anner Sid von't Holt.“ „So, dörf ick denn bi di bliven?“ – Ehr weer nu frilich en beten sunnerbar to Mod, aber wat schull se maken, dat weer ja de Mann, de in de letzten Dag ehr vör de Seel schweft harr, un den sin Bild in ehr Dröm verwest west wer; weg-schicken kumm se em ja nich un so säh se denn: „Wenn du dat wullt, so kann ich di dar ja nich an hinnern.“ He nehm dat as Jasegg'n an un re blan ehr hin. He frog ehr um ehr Vadder un Moder, um ehr Schwestern und Bröder, um ehr Land un Bed, un

de Beiden ünnerholn sik ganz gud; de junge Graf harr ok grad dat rechte Thema drapen, denn dat weer de lütje Welt, worin Gretjen bet jezt lev't harr.

As nu grad en Jung ankem, döcht em, dat dat en schön Weller un Weg to gahn weer, un so gev he em en Drinkgeld un ävergev em sein Perd, dat he dat to Hus brocht. So gung Otto, as de junge Graf het, nu blan²¹ Gretjen hin, un de Tid weer em vel to rasch vergahn, as se säh: „Dar wahnt mien Unkel,“ „Dörf ick nich weller mit di torüch gahn“, säh Otto, „dat ward düster un ick bün ban, wenn du alleen dörch't Holt torüch schast.“ „Wenn man wider nichts“, säh se, „den Weg heff ick mangmal makt, aber wo wullt du denn so lank bliven? Na mien Unkel kann ick di doch ja nich mit hin nehmen!“ „Dat lat mien Sorg sin“, sah Otto, „ick bliv hier so lank in't Weertshus un wenn du torück kummst, so klatsch du dre mal in de Hann, denn weet ick Bescheid.“ Gretjen weer dat tofreden un gung na ehrn Unkel un Otto blev in't Weertshus. Hier war em de Tid nu meist en Ewigkeit lank, endlich hör he dat aber dre mal klatschen und sogliks weer he dar. Op de Torückreis warn se nu bekannter, he srok so week

²¹ blan / blang = seitwärts, aber auch beiläufig (siehe: Otto Mensing, Schleswig-Holsteinisches Wörterbuch, Anmerkung der Redaktion)

und deh so gar nich vörnehm, un Gretjen gung dat Hart darbi op un se vertell von ehr lütjen Bröder un Schwestern, von ehr Vader un Moder un wo gut un fromm de wern, dat den Weltmischen dar blan ehr dat Hart ganz warm war un he gar nich satt warn kunn, ehr totohörn; denn ok im Grunde verdorbene Mischen, wenn so nich ganz verdorben sünd, wart dat Hart warm, wenn de reine Unschuld ehr in de Seel sprickt.

As se nu von enanner gung'n un he frog: „Wann seh wie uns weller“, säh se aber doch: „Dat weet ick nich, wenn sik dat mal weller passt“, „Kannst du nich morgen Abend en Stunn afkam un to mi in's Lusthus kam in de Gorn?“ frog Otto. „Ne“, säh Gretjen, „dat kann ick nich.“ As he aber so beden deh un ehr nich los laten deh, do säh se: „Ick woll sehn, wenn ick von den Höker torüch kam, up ick denn nich en betjen hinkam kann.“ Dissen Abend geev dat twe, de nich schlafen kunn, un dat wern Gretjen und de junge Graf Otto. Den annern Dag kunn Otto kum de Tid abtöven, bet dat Abend worr un lang vör de bestimmte Stunn weer he dar. Endlich kem se, un wat gestern noch nicht riep west wer, dat harr de Nach un de verlopne Dag riep makt; ick meen dat Geständnis von de Lev und war all daran bimmelt un bammelt.

As Klas-Ohm so wid kamen wer, do säh ick: „Klas-Ohm, Klas-Ohm, dat

geiht ja bannig rasch mit de Beiden, erst man so holter kopolter sik in enanner verlevt und nu sünd se sik ok all so holter kopolter enig!“ Klas-Ohm trock hierbi aber de Stern so krus, dat ick dat vör dat Beste höl, still tu schwiegen un Klas-Ohm wieder vertelln to laten; dat deh he denn ok.

Also, säh Klas-Ohm, se weern sik enig. De von nu af an veel na'n Höker muß, dat wer Gretjen, un de sik denn jümmer in't Lusthus drepn, dat wern Otto un Gretjen. Dar geev dat bi Vader un Moder frilich manch Nothlög und Gretjen weer gewiß erschrocken, wenn se daran dacht harr, dat se fröher garnich legen kunn. Otto harr nu frilich de schönen Geföhle, de em fröher bi Gretjen durchtrocken harrn, all längst torüch drängt, em weer de Verkehr mit Gretjen, nicks mehr, as en angenehme Afwechselung in sein Stillleven, un wil he doch nich mehr reisen schull, so nehm he hiermit vorlef.

Enes Abends, dat weer so gegen Ende April, do seten se ok in't Lusthus tosam. „Otto“, säh Gretjen, „wenn du mi je verlets, denn kann ich nich leven.“ „Denkt doch nich daran“, säh he, „wo kunn ich dat. Frilich, heira then könn wi uns nich, so lang min Vader lev, dat worr he nie togeven.“ „Dat verlang ick ok nich“, säh se, „wenn du mi man tru blivst.“ „Dar kannst di op verlaten“, sä he, un gev

er en Kuß un drückt er an sin Hart un se umschlung em un so seten de Beiden dar un er Harten gung in enanner över, un de Wind späl so lis um ehr un de Nachtigall sung so schön in de Nägde un jümmers füriger warn ehr Küße, un as Gretjen Afsched nehm von Otto, do kunn se em to'm erstenmal nich fri in de Ogen sehn. Se full em wenend um den Hals un säh: „Otto, du blivst mit doch tru?“ „Ja“, säh he, un schreck tosam un ehr överbebt dat as en iskohlen Schuder, denn en ohle Nachtuhl, de baben ehr in de Bohm seten hatt, flog mit en wellerliches Geschrich darvon. Wenend, tom Erstenmal wenend, gung se von Otto af, de Allee lang un noch jümmer weenend kem se bi ehrn Vader sin Hus an. Hier drögt se sik de Thränen af, aber de rothwenten Ogen bleven. Ehr Vader set achtern Abend un schmök sik en Pip Toback un makt en verfehrt Gesicht, as sin Gretjen mit rotweente Ogen kam deh. „Hör mal, min Deern“, säh he, „dat hett nu lang genug duhrt mit di, un du hest uns lang genug Beierwand vörmakt, schenk mi nu man mal reinen Win in.“ Do fung Gretjen aber so entsetzlich an to wen, dat de Ohl ganz ut de Tex kem un toletzt blot säh: „Wenn du en hemlichen Kummer hest, min Deern, so kunn wi as Vader un Moder wull verlangen, dat du uns em sähst, wenn du dat aber nich wullt, oder nich kannst, so is dat ok god, wenn du blot keen bös Geweten hast. Wenn du aber - un hier makt de Ohl en

schrecklich Gesicht - hemlich op schlechte Weg wannelst un din ohlen Oellern nach Scham makst op ehr ohlen Dag, wenn dat an Dag kommt, so schuß du nümmer wolln, dat du geboren werst; den hest du von mi keen Gnad to erwarten. Darmit ick aber wenigstens keen Schuld länger heff, so blivst du von nu af an Abends to Hus, wenn dar wat to haln is, so kann din Broder dat afmaken.“ As Gretjen aber so entsetzlich ween deh, sett de Ohl week hinto: „Ich well dat grad nich hapen von di, min Kind, aber man kann dat doch ja nich weten, un't is beter, man sorgt to früh as to lat.“ So kregen de beiden jungen Lüd sik also nu nich mehr to sehn; denn de ohle Bur wakt streng über sin Gretjen un se keem Abends nie un't Hus.

Gretjen härm sick schrecklich, un ehr Backen worn so bleek, as de Kalk an de Wand. Ehr Mutter bekümmer sik daröver un frag ehr, wat ehr fehl, aber se säh dat nich. Otto worr erst de Tid lang un em fehl jümmer wat, as Gretjen aber in mehrere Wochen nich keem, so fung he dat ohle Leben weller an und dat duhr nich lang, do harr he se vergeten.

To de Tid nu, as dat so wid kam wer, gung in de Gegend dat Gerücht um, dat falsch Geld in Umlop wer, un man spionert unforsch allerwegens herum, wo dat makt worr, man kunn dar aber nich op de Spor kam. Ock in de Gegend an de Arver Damm, wo

unse Geschichte spält, kemen sücke Lüd, un ehn darvon läh sik bi den ohlen Burn in Querteer. Dat wern aber schlaue Lüd un sähn ganz un garnichts darvon, wat se schulln, se wisen ehn Querterzettel vör un sähn, se weern von de Regerung beopdragt, dar en Tidlang to wesen. De ohl Bur weer aber nich dösig un wüßt glicks, wat se vör en Braden fangen wulln. De dar bi den ohle Burn leg, weer en ganz netten Mann, he makt nich vel Ansprüche un weer mit Alles tofreden. Den Dag över weer he gewöhnlich nich to Hus un ock mang mal des Abends nich. Nu mött wi aber wull mal weller na Gretjen sehn, denn von sidde Lüd hör wie toletzt noch mehr.

Se weer noch jümmer deselbe, blot dat se in de letzten Wochen noch truriger worrn weer; denn se harr de Entdeckung makt, dat se Mutter warnn schull. Ehr Mutter har se ock all mitünner so merkwürdig ankeken, un denn weer se jümmers roth worrn un de Trahn'n weern ehr in Ogen kamen. So duhrt dat noch en lange Tid, bet Gretjen toletzt ehr'n Tostand nich mehr verbargen kunn. Se säh dat ehr Mutter, und de worr entsetzlich bös, un schull un lamentert op Gretjen, dat se ehr in ehr ohlen Dag noch so'n Schann maken deh. Se weer aber doch bang, dat de Ohl dat toweten kreeg, un as se sik man erst mal uttoft hatt, do kreeg de Mutterlev de Baverhand, un ehr gan-

ze Dullheit schlog nu op den Verföhrrer äver; denn se weer gliks klog genug, dat de ehr Gretjen nümmer frien deh. Den Ohlen blev Gretjen sin Tostand also noch en gode Tid verborgen, un wenn he ock mitünner Twifel harr, so dacht he doch, dat sin Frau em dat längst seggt harr. As se dat nu aber nich länger verdecken kunn, do dacht de ohle Mutter, de ehr Kind duhrn de, sik en Plan ut. Se gung hin na den Unkel, wo wi all von vertellt hebbt, wat ehr Broder weer, un makt mit den un sin Frau af, dat Gretjen dor bet na Nüjahr bliven kunn, to wann se ehr Entbindung entgegen seh. De beiden Ohlen wolln erst nich gern doran, as Gretjen ehr Mutter ehr dat aber so recht indringlich vörstelln deh, so sähn se to. In een von de annern Dag muß Gretjen also na den Unkel hin, um vör ehr Mutter en Warf to bestellen, un noch densülven Abend kem dor Bot torüff, dat Gretjen krank worrn weer, se schulln sick aver man nich verfehrn, denn so schlimm wer dat nich. Den Ohlen schien dat sunnerbar vörtokamen, he säh aber nicks.

Gretjen blev also erst mal, wo se weer un mit ehr Beterung gung dat man langsam. Als ehr Vater dor, wie tofällig mal kem, egentlich aver, um to sehn, wat sein Tochter makt, do leg se to Bett, un he gung so klok weg, as he kam weer. Gretjen aber worr dat Leben, je länger je qualvoller, se verlang mit jedem Dag stär-

ker, mal mit den jungen Grafen to spreken, denn se kunn dat noch jümmers nich glöven, dat he ehr nich lev mehr harr. Endlich entschlot de Unkel sik dorto, de wat von de Mutter ehr weekes hart af harr, mit den jungen Grafen en ernste Wort to schnacken. Wenn de Unkel ock grad nich glövt, dat Otto Gretjen frien warr, so dacht de doch, dat he vör ehr sorgen worr. He paßt em also mal in't Arver Holt op, as he dor riden deh, und brocht sin Sak vör. Otto deh erst wat verlegen, toletzt fat he sik aber, un do wull he von nicks hören. He meent, sin Vater worr dat nie tolaten un wenn de ock nich weer, so verdrog en sücke Frie sick nich mit sinen Stand. Blot op en Jahrgeld wull he sick inlaten. Mehr harr de Ohle ock jo nich erwartet und dormit kem he to Hus. As he dat nu vertelln deh, wull Gretjen dor aver nicks von hörn, se meent, wenn he mi nich frien will, so kann he sin Geld ock beholn. Von nu an dacht se op nichts anners, as wo se sülven mal den jungen Grafen to spreken krieggen kunn, se meen, wenn he ehr sülven seh, so schull de ohle Lev weller opwaken, un he worr ehr Schann von ehr nem. De arme Deern ahnt frilich nich, dat he ehr nümmer ordentlich lev hatt harr. De Unkel wull dat aver nicht togeb'n, dat se hin nat Schlott gahn schull, un sin Frau ok nich. Se harrn Gretjen mit ehr stilles Wesen lev gewunn, as wenn't ehr egen Kind weer, un sähn to ehr, dat wenn ehr Vater

ehr verstöten schull, so wull'n se ehr bi sick beholn, un ehr holn, als ehr egen Kind. Gretjen nem dat ock dankbar an, aver ehr Sinn wer doch jümmers dorop verstört, den jungen Grafen to spreken.

Endlich, dat weer grad de Dag vör Nüjahr, do kem Gretjen ehr Vater dor an. Keen Mensch harr em kamen sehn, un so kem dat denn, dat he Gretjen äverraschen deh un so natürlich glicks seh, wo de Saken stun'n. Nu brok aber dat Ungewitter los. Ganz düsterroth in't Gesicht schütt he en ganze Flot von Verwünschungen äver de arme Gretjen ehrn Kopp ut, un de Unkel un de Tante kunn em't nich wehr'n, as he sin Gretjen, de sick op de Knee vör em dalschmeten harr, mit de Föt von sich stött un to ehr seggn deh: „So schall min Fluch di jagen, du ungerath'nes Kind, de du din ohlen Öllern op ehr letzten Dag noch Schann makst, un mag min Fluch die nümmer ruhn laten, as du dat verdeenst.“

Dat weer aver vör Gretjen to veel,; ohn dat man dat hinnern kunn, leep se to't Hus rut, jümmers los, dörcht Arver Holt, jümmer in eenen Gang to, bei na den Grafen sin Schlott. Hier gung se an de Deeners vörbi; denn se harr so wat egendöhmliches in ehr Wesen un ehr'n Gang, wat se torüg heel. As se de Corridor entlank weer, kem se bi en Stuv vörbi, wo Stimmen herut kem'n un se kunn

dütlich Otto's Stimm hörn. „Vader,“ säh he, „lang duhrt dat nich mehr, so hebbt se uns; ich kem vör eenige Dag twee von de verdammten Spörhun'n vörbi un de eene kek mi so eegen-döhmlich an, dat ich denken muß, he wuß um de ganze Kram Besched.“ As Gretjen den junge Graf sin Stimm hörn deh, bedach se sick nich lang un gung rin. De ohle Graf kek er verwunnert an un op sin Steern trock sick all en drohendes Ungewitter tosam, aber dat kem nich to'n Utbruch, denn Gretjen ehr Ogen lüchten em so egendöhmlich an, dat he toletzt sülvst nich wuß, war he segg'n schull.

„Wer büst du,“ frog de ohle Graf toletzt barsch: Nu kem Gretjen an't Vertelln un se säh alles horkleen, vom ersten Anfang an, bet toletzt, wo ehr Vader ehr wegjagd harr und beed toletzt den jungen Grafen, he schull ehr nu doch um Himmelswillen nich verstöten und schull dat wohr maken, wat he ehr jümmern tosegg't harr. As Gretjen to Enn weer, säh de ohle Graf to sin Söhn: „Is dat wohr, wat se dor vertellt hett?“ „Ja,“ säh Otto un schlog de Ogen dahl. „Gut“, säh de Ohl, „frien kann miin Sähn di nich, mien Deern, denn dat litt sin Stand nich, aver du schast so veen kem, dat du mit din Kind bequem leven kannst.“ Hiermit gung de Ohl na en Schapp, nehm en Büdel voll Geld rut und schmet Gretjen den vör de Föt. Gretjen aver kek dat Geld gar nich

an, sunnern schmet sick Otto vör de Föt un beed em so jämmerlich, he schull ehr doch nicht verlaten un schull ehr doch weller to Ehrn bring'n un beed jümmers los, so dat se toletzt sülvst nich mehr wuß wat se säh. Otto worr de Tid dorbi lank un fung an to gähn'n un de ohle Graf reep en Deener un säh to em, he schull de unverschämte Person rutschmiten un wenn se nich wull, so schull he de Hun'n achter ehr jagen. As Gretjen dat hört, un seeg, dat Otto dor nicks to säh, do stött se den Büdel vull Geld den Ohlen vör de Föt, dreht sick um un gung rut, jümmer vor sik hinsprekend. Gretjen weer wahnsinnig worrn, dat Letzte, wat se belevt hatt, hatt ehr Kräfte äversteg'n. As se buten weer, gung ehr Vader ehr vörbi, aber se seeg em nich. De Ohle seeg ock schrecklich ut, em lücht de Wahnsinn ock ut de Ogen. He weer fröher Bedeenter west in't Schlott un wuß dor ganz genau Besched. So gung he in't Schlott, mit en grot Brekisen²² in de Hand. As Gretjen buten weer, dreih se sik noch eenmal um; ehr lange Hoor weern oplöst un worrn von de Wind ehr um't Gesicht weiht. Grimmig schütt'l se de Hand gegen dat Schlott un sprack en schrecklichen Fluch doröver ut, un as wenn de leve Gott dat op de Stell dohn wull, war se segt harr, so weer

²² Brekig = drohend (lt. O. Mensing: Schleswig-Holsteinisches Wörterbuch), Anmerkung der Redaktion

dat antosehn. Dat gev en entsetzliche Knall un dat weer, as wenn de Eer ut de Grund opwöhlt wurr, de Balken un Steen flogen wid umher un von dat Schlott weer nicks tosehn. Wo dat Schlott aver west weer, dor weer dat grote Waterlock. In eenige Entfernung hört man de Träd von Peer; as se dichter heran kem'n, weern dat de Lüd, de von de Regeerung herbior-dert weern, na de Falschmünzer to forschen. Se sehn aver nicks von dat Schlott, sunnern blot dat grot Waterlock un hörten en Schrien und denn weller en lise Wimmern, un dat weer, als wenn't ut dat Waterlock kem. Annern kunn'n se aver nicks gewohr warn; un dat neeger to ünnersöken,

dorto harrn se kenn Mod, denn dat kem se nich recht geheuer vör.

So ist't aver noch. In de Nach twischen Nüjohr un Oldjohr denn ist dat Water in de Wehl hel unruhig un dat schrigt un wimmert dor in eens fort un erst gegen Morgen ward dat weller ruhig. So hett ohl Klas-Ohm mi dat vertellt un he glövt dor fast an, un sin Grotvader und Urgrotvader harrn dat ock glövt. He mennt, wenn ick dat nich glöven kunn, so schull ick man mal twischen Old- und Nüjohr hingahn denn kunn ick dat sülvst hörn un sehn. Wenn dor nu wecke sind, de Lust hebbt, mal mit to gahn, denn könn't se man her kam, so könnt wi dat mal ünnersöken.



Werner Backens Söhne e.K.

In. Stefan Mahmens

**Dachdeckerei für
Reet- und Ziegeldächer**



Gösstraat 9a
25878 Seeth/NF

Tel. 0 48 81 / 5 47
Fax 0 48 81 / 93 76 63

Brauteichen in Wohlde

Günther Thomsen – Wohlde



Einer alten Tradition zu Folge wird am Tag der Hochzeit ein Baum gepflanzt. Der Baum symbolisiert die Entwicklung der Ehe. So wie der Baum in den nächsten Jahren zu einem großen Baum heranwächst, so soll auch die Ehe des Brautpaares zusammen wachsen. Die Eiche gilt als starker Baum. Für die Ehe bedeutet das Pflanzen einer Eiche Beständigkeit und Stärke. Die Ehe wird sowohl heftige Stürme als auch lange Dürreperioden überstehen. So gilt der Baum als Symbol für den Anfang der

Ehe. Unter der schützenden Baumkrone soll die Ehe glücklich verlaufen.

Es stehen noch zwei Brauteichen auf dem Hof Solterbeck. Wie J. D. Lassen in der Wohlde Dorfchronik schrieb: „*Schon die alten drei Brauteichen deuten auf eine lange Lebenszeit der Gebäude hin.*“ Sie sollen um 1750 erbaut worden sein. Ob die Brauteichen zu Zeiten von Vorbesitzer Jöns oder von Claus Solterbeck gepflanzt worden sind, ist nicht mehr genau in Erfahrung zu bringen.



Foto links: Hof Solterbeck in den 1970er Jahren, damals mit noch einer weiteren Eiche

Foto oben: Die Brauteichen beim Hof Solterbeck

Bild unten: Blick von der Wohlder Mühle Richtung Schleswig

(Fotos Sammlung Arno Vorpahl)





Der Baukulturpreis des Fördervereins Landschaft Stapelholm wird auch 2013 wieder vergeben. Jeder kann hierzu einen Vorschlag einreichen.

Fotokalender Stapelholm 2013

Treen un Sorg un Eider sünd din Sülverband

Der Fotokalender 2013 ist ab sofort im örtlichen Handel oder beim Förderverein erhältlich. Ansprechpartner ist Heinz Warnecke, Tel. 04883 / 90 55 72 oder E-Mail info@landschaft-stapelholm.de. Der Preis beträgt 8,50 Euro.

