

Heft 50/Dezember 2016

Die Bauernglocke

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





Jetzt alle
Vorteile nutzen!



Schöne Weihnachtszeit und ein erfülltes neues Jahr!

GeneralAgentur Kim Diekmann

Hauptstr. 53, 25878 Seeth

Tel. 04881 9360815

... und gut. ✓



Inhalt

Arno Vorpahl	50 Ausgaben „Die Bauernglocke“	4
Wolfgang Jans	Gab es in Stapelholm Dannebrogmänner der dänischen Krone?	5
Rolf Kuse	100 Jahre Straßenbrücke über die Eider bei Friedrichstadt – Teil 2	10
Arno Vorpahl	Starfighter über Stapelholm	18
Dagmar Bennewitz	Blütezeit der Reetkultur auf Fünfmühlen – Das Unternehmen von August und Wulf Schwerdtfeger	21
Hans G. Dierks	Exkursionen in Stapelholm	32
Wolfgang Jans	Alte Rechtsgebräuche in Stapelholm	33
Günther Blohm	Schlittschohlophen	36
Arno Vorpahl	Das Grab Christoph von Tiedemanns in Berlin Was ist das?	39 41
Arno Vorpahl	Stapelholm vor 100 Jahren: 1917	42
Arno Vorpahl	Von Eisenbahn und Eider – Neue Veröffentlichungen zur Geschichte Stapelholms	45
Erika Honnens	Rummelpott in Norderstapel 1946 Fotowettbewerb für den Stapelholm-Kalender 2018	48 50

Impressum

Herausgeber:	Förderverein Landschaft Stapelholm e. V. Eiderstraße 5, 24803 Erfde-Bargen
E-Mail:	info@landschaft-stapelholm.de
Homepage:	www.landschaft-stapelholm.de
Redaktion:	Ingo Brüning, Hans Holmsen, Rita Framke, Arno Vorpahl
Bank:	Nord-Ostsee Sparkasse
IBAN:	DE95 2175 0000 0060 0748 79
Anzeigen:	1 Seite: € 112; ½ Seite: € 62; ¼ Seite € 34 lt. Preisliste 2006
Druck:	Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, Husum
Titelfoto:	Eiderbrücke bei Friedrichstadt (Foto von Arno Vorpahl)
Rückseite:	Winterbusch (Foto von Rita Framke)

50 Ausgaben „Die Bauernglocke“

Arno Vorpahl – Süderstapel



„Die Bauernglocke“ feiert ein kleines Jubiläum: Sie blättern in der 50. Ausgabe dieser Stapelholmer Schriftenreihe. Seit 25 Jahren gehört „Die Bauern-

glocke“ zum festen Bestandteil im kulturellen Leben unserer Landschaft und zahlreiche Leserinnen und Leser warten ungeduldig auf eine neue Ausgabe, sammeln diese eifrig, so dass inzwischen ein voluminöses Werk zur Geschichte und Gegenwart Stapelholms entstanden ist.

Sicherlich hat man vor einem Viertel Jahrhundert nicht mit dem lang anhaltenden Erfolg der Schriftenreihe gerechnet. Dabei hatte „Die Bauernglocke“ von Beginn an mehrere Mütter und Väter. Im Förderverein Landschaft Stapelholm fanden sich zahlreiche Autoren, die mit ihren Aufsätzen die Themenvielfalt des Blattes sicherten: ob historische Abhandlungen, kurzen Biographien verdienter Stapelholmer, Blicke in Natur und Umwelt, Anekdoten

und Erzählungen oder auch Denkanstöße zu aktuellen Fragen in der Region. Und auch unsere plattdeutsche Sprache fand immer wieder Platz in den Heften. Selbst landesweit renommierte Autoren waren immer wieder bereit, exklusiv für „Die Bauernglocke“ zu schreiben. Die Kommunen sicherten von Anfang an die kostenlose Verteilung der Schrift an alle Haushalte und Firmen unterstützten mit ihrer Anzeige die Herausgabe. Der Förderverein Landschaft Stapelholm bedankt sich an dieser Stelle bei allen Beteiligten.

„Die Bauernglocke“ wird auch in Zukunft in halbjährlichem Rhythmus zu Ihnen nach Hause kommen. Wenn Sie dieses Blatt lesen, liegen bereits erste Aufsätze für das nächste Heft vor. An Themen fehlt es nicht. Und dennoch freuen wir uns immer wieder, wenn sich auch „neue“ und bisher unbekannte Autoren zu Worte melden und uns ihre Manuskripte zusenden.

Die Resonanz und der Zuspruch, die uns immer wieder durch die Leser zuge- tragen werden, sind für uns Ansporn und Inspiration. Und so hoffen wir, dass noch viele weitere Jahrgänge folgen werden, viele Hefte von der „Bauernglocke“.

Gab es in Stapelholm Dannebrogmänner der dänischen Krone?

Wolfgang Jans

Der bis zum heutigen Tag vom dänischen Königshaus verliehene Dannebrogorden ist ein dänischer Verdienstorden. Er wird an treue Diener des dänischen Staates für zivile und/oder militärische Dienste, für besondere Verdienste in der Kunst, Wissenschaften oder Wirtschaft oder für sonstige Verdienste um dänische Interessen verliehen 1) 2).

Der Name des Dannebrogordens geht auf die dänischen Flagge – den Dannebrog – zurück. Der Orden soll zusammen mit der Fahne Dannebrog ursprünglich vom dänischen König Waldemar II. (1170–1241) im Jahre 1219 gestiftet worden sein.

Aus Anlass der Geburt seines Sohnes Friedrich in Jahr 1671 erneuerte König Christian V. (1646–1699, reg. seit 1670) den Dannebrogorden als Ritterorden und gab ihm 1693 ein Statut. Demnach bestand der Orden aus 50 adeligen Ordensträgern und dem König von Dänemark und Norwegen als Ordensherrn. Die Ritter bzw. Träger des Dannebrogordens wurden auch als *Weiß- bzw. Weiße-Ritter* bezeichnet. In der 42 Jahren der Regierungszeit König Christian VII (1749–1808, reg. seit 1766) wurde dieser Ritterorden, der am Schulterband

zusammen mit einem Bruststern getragen wurde, insgesamt 326 Mal verliehen 3).

Im Jahr 1808 reformierte König Friedrich VI. von Dänemark und Norwegen (1768–1839, reg. seit 1808) inspiriert durch Napoleon und dessen Stiftung des Ehrenlegionsordens 1802 in Frankreich den Dannebrogorden und führte diesen als allgemeinen Verdienstorden mit fünf Ordensklassen (Großkommander, Großkreuz-Ritter, Kommandeur, Ritter und Dannebrogmann) ein. Nunmehr konnte der Orden als äußeres „*Zeichen anerkannter Bürgerpflicht für alle Untertann ohne Rücksicht auf Stand oder Adel*“ vom Königshaus verliehen werden 3/. In den Jahren 1839, 1848, 1863, 1906, 1912, 1947 und 1972 – also jeweils beim Regierungsantritt eines neuen Königs – wurde die Gestaltung des Ordens durch Anbringen des aktuellen königlichen Monogramms verändert. Es erfolgten zudem kleinere Änderungen, die jedoch nicht grundsätzlich die Ordensnatur veränderten. Als letztes änderte König Friedrich IX. von Dänemark (1899–1972, reg. 1947) 1952 die Klasseneinteilung des Ordens. Seitdem hat der Dannebrogorden sechs Klassen (Großkom-



mandeur, Großkreuz, Kommandeur 1. und 2. Klasse sowie Ritter 1. und 2. Klasse) /3, 4/.

Zudem stiftete König Friedrich VI. im Jahr 1808 das Danebrog-Kreuz aus Silber. Dessen Inschrift entsprach der des Ritterkreuzes des Danebrogordens und es wurde ebenfalls wie das Ritterkreuz am linken Rockaufschlag getragen. Das Danebrogkreuz konnte als weitere Auszeichnung jedem dänischen Untertanen unabhängig von seiner Herkunft verliehen werden, der den Danebrogorden bereits erhalten hatten.

Die Träger dieses Ehrenkreuzes hatten dafür „mit klugem und redlichem Streben für das Wohl der Mitmenschen und mit edler Tugend dem Vaterland genützt“ /1/. Sie hießen Danebrogmänner (D.M.) und ihr Danebrogkreuz auch Danebrogmänner-Ehrenzeichen.

Auch in Stapelholm im Süden des Herzogtums Schleswig und an der Grenze zu Holstein gab in der ersten Hälfte des 19.-ten Jahrhunderts Träger des Danebrogordens des dänischen Königshauses. Bekanntlich regierte damals der dänische König auch die Herzogthümer Schleswig und Holstein.

Unter der Rubrik Danebrogmänner sind im *Kongelig Dansk Hof- og Stats-Calendar* von 1841 bzw. 1845 die folgenden Männer aus Stapelholm einschließlich Friedrichstadt mit dem Datum der Ordensverleihung in der fünften Ordensklasse aufgeführt, die über die Herkunftsangabe unser Heimat zugeordnet werden können /5/:

vom 06. August 1831 Hinrich Schlüter, Districts-Schullehrer in Wohlde, Landschaft Stapelholm

vom 15. December 1832 Johann Sorth, Armenvorsteher in Erfde

vom 24. April 1838 Jürgen Hensen, Bauervogt in Bünge, Amts Gottorf

vom 14. August 1838 Johann Joachim Rahn, Fährpächter in Barga, Landschaft Stapelholm († 1875 mit 77 Jahren in Barga, Sohn des Fährpächter in Barga Asmus Rahn, † 1818)

vom 28. Juni 1840 Peter Lorentz Tobias, Cantor und erster Lehrer bey der Bürgerschule der lutherischen Gemeinde in Friedrichstadt († 1847)

Bevorzugt wurde demnach der Danebrogorden der untersten Klasse im ländlichen Raum Lehrern, Vögten, Kirchenbediensteten und Staatsdiener in den unteren Rängen verliehen. Das spiegelt sich auch bei den Trägern dieser Ordensklasse in den benachbarten Kirchspielen Hohn und Kropp mit Umgebung wieder, die zum Vergleich aufgeführt sind:

- vom 31. Januar 1836 Marcus Ludwig Petersen, Gerichtsdiener in Hohn, Amt Hütten
- vom 09. December 1837 Hans Tiedemann, Schullehrer in Duvenstedt, Amt Hütten
- vom 02. October 1838 Johann Sass, Bauervogt in Duvenstedt, Amts Hütten
- vom 02. October 1838 Claus Hass, Bauervogt in Ramsdorf, Amts Hütten

Als Ritter des Danebrogordens und damit Träger der vierten Ordensklasse treten im gleichen Zeitraum in Stapelholm

mit Friedrichstadt nur die absoluten Spitzen der städtischen oder ländlichen Verwaltung auf:

- vom 01. August 1829 Boy Ketelsen, Etatsrath, Stadtpräsident in Friedrichstadt (Rang Klasse 3. Nr. 9)
- vom 05. November 1831 Ludwig Nicolaus von Scheel (D.M.), Kammerherr, Amtmann der Aemter Gottorf und Hütten und der Landschaft Stapelholm.
- vom 08. December 1831 Jan Jelles Schütt, Bürgermeister in Friedrichstadt

In der Stadt Rendsburg zeigt sich zum Vergleich ein noch differenziertes Bild, da Rensburg damals die zweit wichtigste dänische Garnison im vom dänischen König regierten Gebiet mit Dänemark, Norwegen (bis 1814) und den Herzogthümern Schleswig und Holstein zählte. Die fünfte Ordensklasse des Danebrogmann ist demnach in Rensburg relativ häufig und wird nicht zu Letzt auch an untere Offiziersränge verliehen:

vom 25. May 1826 Herr Johann Friedrich Justus Jensen, Kriegsassessor, Zeughausverwalter und Materialschreiber bey dem Arsenal in Rensburg

vom 25. May 1826 Ole Hansen Preestrad, Zeughaus-Lieutenant bey dem Arsenal in Rensburg

vom 01. August 1829 Lars Hastorfen von Grønning, Premierlieutenant, Zeughauschreiber bey dem Laboratorio in Rensburg

vom 09. December 1837 Jürgen Pahl, Rector bey der Neustädter Bürgerschule in Rendsburg

vom 10. Juny 1841 Georg Ulrich Joachim Gimpel, Oberpolizeidiener in Rendsburg

Als Ritter in der vierten Ordensklasse werden in Rendsburg 7 Personen genannt, von denen wiederum drei Offiziere sind:

- vom 23. Februar 1814 Wilhelm Friedrich Fischer, Ritter der Ehrenlegion, Generalkriegs-commissair, Kassirer bey der Schleswig-Holsteinischen Hauptkasse in Rendsburg
- vom 31. July 1815 Herr Johann Friedrich Leonhard Callisen, Probst der Probstey Rendsburg, Prediger an der Garnionskirche in Rendsburg
- vom 26. März 1820 Herr Heinrich Christian Wenck (D.M.), Capitain, Kirchspielvogt zu Jevenstedt und Raumort, Amts Rendsburg
- vom 25. May 1826 Herr Jörgen Christian Carl von Krabbe, Capitain und Chef desw Laboratorii-Etats in Rendsburg
- vom 23. Juny 1829 Marcus Hartwig Holler, Agent, Besitzer der Carls-Eisenhütte bey Rendsburg
- vom 10. Juni 1841 Friedrich Carl Ferdinand von Varendorff, Hofjägermeister, Oberförster in der Rendsburger Oberförster-Inspection
- vom 18 September 1843 Huth Moltke Christian Hansen von Koefoed, Ma-

jor, Zeugmeister bey dem Rendsburger Arsenal

Schließlich treten in Rendsburg auch zwei Träger der dritten Ordensklasse des Commandeurs des Dannebrogordens im Gegensatz zu betrachteten ländlichen Gebieten auf. Wiederum ist ein Offizier dabei:

vom 22. May 1840 Herr Joseph Carl Graf von Reventlow – Criminil. Zu Emckendorf (D. M.), Kammerherr, Hofjägermeister, Amtmann des Amts Rendsburg

vom 18. September 1843 Jens Carl von Bardenfleth (D.M.), Commandant von Rendsburg (1. te Klasse)

Diese kurzen Listen über Träger des Dannebrogordens (heute Dannebrogorden geschrieben) erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da im *Kongelig Dansk Hof-og Stats-Calender* der betrachteten Jahre die aufgeführten Ordenträger oft mit einer Berufsbezeichnung, aber nicht immer mit einer Herkunftsangabe aufgeführt sind. Zudem sind die beiden betrachteten Listen nicht in jedem Einzelfall für den Zeitraum bis 1840 identisch. Nach 1845 nehmen die Ortsangaben in den entsprechenden Jahren des *Kongelig Dansk Hof-og Stats-Calender* zudem leider weiter ab.

Schließlich hat sich sicher auf die Ordensverleihungen in Stapelholm und Umgebung ausgewirkt, dass am Ende

der ersten Hälfte des 19.-ten Jahrhundert von 1848 bis 1851 die schleswig-holsteinische Erhebung als Folge zunehmender nationaler Spannungen in Dänemark und den Herzogtümern Schleswig und Holstein stattfand.

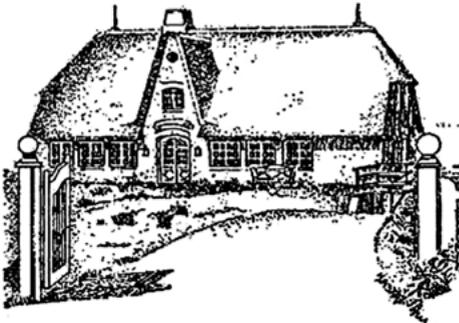
Quellen:

- 1) Wikipedia – Dannebrogorden
- 2) <http://kongehuset.dk/Menu/materiale/ekstra-info/historien-bag-dannebrogordenen>

3) Lars Stevensborg, Kongeriget Danmarks Ordener Madlajer og Haedestegn, Oldense 2005, S. 72-168

4) Künker Auktion 265 – Orden und Ehrenzeichen aus aller Welt, 26.09.2015

5) Königl. Dänischer Hof- und Staats-Calender für das Jahr 1841 / Staats-Handbuch der Dänischen Monarchie für das Jahr 1841 (auch 1845)



Werner Backens Söhne e.K.

Inh. Stefan Mahmens



**Dachdeckerei für
Reet- und Ziegeldächer**



Göösstraat 9a
25878 Seeth/NF

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

**Wir wünschen Ihnen allen
frohe Weihnachten und ein gesundes Neues Jahr!**

100 Jahre Straßenbrücke über die Eider bei Friedrichstadt

Teil 2: Bau und Inbetriebnahme

Rolf Kuse – Drage

Die Inbetriebnahme der Straßenbrücke über die Eider im Dezember 1916 nach einer vergleichsweise kurzen Bauzeit von nur 18 Monaten im 2. und 3. Kriegsjahr bedeutete den Abschluss eines knapp vier Jahrzehnte lang verfolgten Zieles (siehe Bauernglocke Heft 49, Seite 4 bis 10). Markierte die Brücke damals den durch die zunehmende Zahl an Automobilen charakterisierten Fortschritt des Verkehrs, so zeigen sich an ihr heute die Folgen eines damals unvorstellbaren Verkehrsaufkommens. Von Februar bis Oktober dieses Jahres verkraftet die Brücke nämlich nur noch eine durch eine Ampelanlage geregelte einspurige Nutzung, wodurch insbesondere eine bessere Gewichtsverteilung durch schwere Fahrzeuge erreicht werden sollte. Doch zurück zum Baubeginn:

Am 25. Mai 1915 wurde mit den Gründungsarbeiten für die Pfeiler begonnen, nachdem der Minister der öffentlichen Arbeiten in Berlin den Regierungs-Präsidenten in Schleswig ermächtigt hatte, „dem Entwurf für eine Straßenbrücke über die Eider bei Friedrichstadt die landespolitische Genehmigung zu erteilen.“

Das Bauwerk wurde als sogenannter Langerscher Balken¹, eine in sich verankerte Stabbogenbrücke errichtet. Diese Konstruktion besteht aus einer Kombination der Tragwirkung eines unten liegenden Balkens (Versteifungsträgers) und eines darüber angeordneten schlanken Bogens, an dem der Balken mit Stäben angehängt ist. Die Friedrichstädter Brücke ist die erste in Deutschland gebaute große Stabbogenbrücke. (Wikipedia)

Die Arbeiten gingen zügig voran, sodass bis Mitte Dezember die Strompfeiler und die Landwiderlager fertiggestellt waren. Auch die Erdarbeiten für die Zufahrtsstraßen waren zum Jahresende weit fortgeschritten. Man hoffte, die Brücke im Sommer 1916 in Betrieb nehmen zu können. Auf technische Einzelheiten der baumaßnahmen soll an dieser Stelle nicht eingegangen werden. Am 21. Juli 1915 war dem Friedrichstädter Brückenverband das Enteignungsrecht für die Ländereien im Zufahrtbereich zur Brücke verliehen worden.

¹ von dem Österreicher Josef Langer erfunden und 1859 patentiert

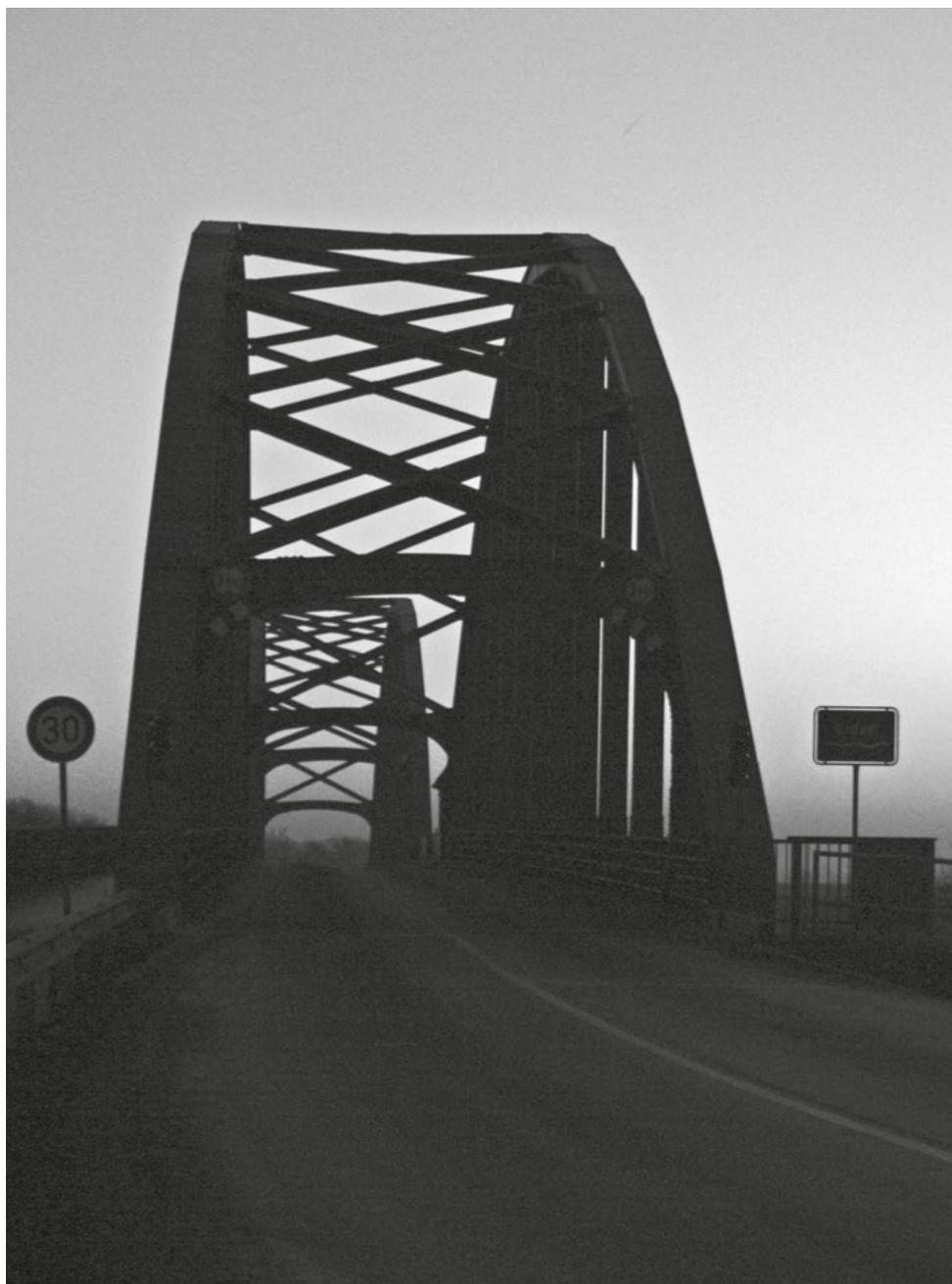


Foto: Rita Franke

Da immer mehr deutsche Männer einbezogen worden waren, stellte der Friedrichstädter Brückenverband Anfang August 1916 an den Ober-Präsidenten in Schleswig den Antrag auf Überweisung von Kriegsgefangenen für die Fortsetzung des Brückenbaus, zumal das Oberkommando der Küstenverteidigung auf die baldige Fertigstellung der Brücke besonderen Wert legte und dass diese noch vor dem Winter in Betrieb genommen werden könne. Die Arbeiter waren offensichtlich in Baracken untergebracht, denn in der Friedrichstädter Zeitung vom 9.12.1916 hieß es lapidar: „Die Baracken werden wieder abgebrochen.“

Vom Brückenverband wurde vorgeschlagen, zwei Brückenwärter einzustellen und zwar einen Mann, der als gelernter Handwerker die gesamte Verantwortung, insbesondere aber diejenige für die elektrischen und maschinellen Einrichtungen übernimmt, und ein Mann, der soweit ausgebildet ist, dass er die Maschine bedienen kann und der im übrigen die Unterhaltung der Brücke übernimmt.

Ersterer soll ein Monatsgehalt von 175 Mk, letzterer ein solches von 125 Mk erhalten.

Noch vor der Eröffnung der Brücke war klar, dass die Einnahmen aus dem Verkehr die Ausgaben nicht decken würden. Für uns heute ist es kaum nachvoll-

ziehbar, dass für die Passage von Kraftomnibussen ein relativ hoher Tarif von 4 Mk mit der Begründung festgesetzt wurde, dass diese die Straßen in außergewöhnlicher Weise beanspruchen und dass es aus diesem Grunde erwünscht sei, den Verkehr von Kraftomnibussen von der Brücke fern zu halten.

Der Eröffnungstermin zum 1. August 1916 konnte nicht eingehalten werden und die Gesamtkosten beliefen sich, soweit aus den Unterlagen ersichtlich auf 835 000 M anstatt auf die kalkulierten 715 000 M, Fakten, die uns heutzutage nicht mehr überraschen.

Die Eröffnung wurde auf Sonntag, den 3. Dezember 1916 festgesetzt. Am Tage vorher war die landespolizeiliche Abnahme der Straßenbrücke einschließlich der Zufahrtsrampen ohne Beanstandungen erfolgt.

In einer Anzeige in der Friedrichstädter Zeitung vom 30.11. wurde mit folgendem Wortlaut auf das feierliche Ereignis hingewiesen:

„Am Sonntag, den 3. Dezember d. Js. findet die Feier zur Eröffnung der Friedrichstädter Eiderstraßenbrücke statt und zwar, dem Ernst der Zeit entsprechend, in einfachster Form.

Mit der Vollendung dieses Werkes geht ein viele Jahre alter Wunsch unserer Stadt in Erfüllung. Zum Zeichen der Freude hierüber, aber auch zur Ehre und Begrüßung der zur Feier erscheinenden

auswärtigen Gäste bitte ich die Einwohnerschaft, die Häuser beflaggen zu wollen.

Friedrichstadt, den 28. November 1916.
Der Bürgermeister. Voss“

Zur Eröffnung der Brücke schrieb der Chronist in der Friedrichstädter Zeitung vom 2. 12. 1916 enthusiastisch:

„Heil sei dem Tag, an welchem du erschienen“ könnten heute die Friedrichstädter mit dem Liederdichter als Hymne an die Eiderstraßenbrücke anstimmen. Seit 5–6 Dezenni-en bemühte sich die Stadt um den Bau der Brücke. - Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts war unser Mitbürger A.T. Düyssen schon direkt zum Kaiser gefahren, aber die Sache schief immer wieder ein., – bis plötzlich vor 2 Jahren sich viele militärische und Provinzialbehörden für die Sache interessierten, die Gelder bald bewilligt und der Bau in Angriff genommen wurde. Heute steht nun der Bau vollendet wie ein neues Bindeglied zwischen Schleswig und Holstein. (es folgt die Beschreibung der Brücke) – Die Brücke wird zweifellos einen sehr regen Verkehr nicht nur zwischen den angrenzenden Kreisen, sondern besonders auch im Fernverkehr von und zu den Bädern, im Automobilverkehr etc. hervorrufen. (es folgt die Aufzählung der an der Feier teilnehmenden Honoratioren) – Nach verschiedenen Redeakten und Uebernahme der Brücke wird die Brü-

cke von dieser Seite aus begangen und werden die Herren dann von Dithmarschen aus die Fähre zur Rückfahrt benutzen und damit die Fähre schließen. Laß fahren dahin! Der Fähre wird kein Mensch eine Träne nachweinen. Wieviele Opfer hat sie schon gefordert; in den letzten 35 Jahren allein: 1 Postboot mit 7 Mann, 1 Fuhrwerk mit Vater und 2 Söhnen, 1 Postkutsche aus Lunden, mehrere Frachtfuhrwerke und zuletzt vor 7 Jahren den Schlachtermeister Emanuel Wolff. – Im Anschluß an die Schließung der Fähre findet um 2 Uhr ein Festessen im Remonstrantenhause statt, worauf die meisten Gäste um 6 Uhr unsere Stadt wieder verlassen werden.

Der Ablauf der Feier am 3. Dezember war dann folgendermaßen:

11 Uhr Versammlung im Rathaus

11¼ Uhr Teilnahme am Gottesdienst in der evang.-luther. Kirche

12 Uhr gemeinsamer Gang zur Brücke

12 ½ Uhr Eröffnungsfeier

In der Rede des Vorstandsvorstehers wurde die Inschrift, die am Friedrichstädter Eingang angebracht werden soll, wörtlich zur Kenntnis gebracht.

2 Uhr Frühstück im Hotel „Stadt Hamburg“ (Auflistung der gehaltenen Tischreden) Das Essen war den kriegsbedingt schlechten Zeiten angepasst:

Suppe, Karpfen (diese lieferte der Kreis Norderdithmarschen), Hasenbraten (die Hasen wurden vom Kreis



Tischkarte

für die Feier der Eröffnung der
Friedrichstädter Brücke.

Sonntag, den 3. Dezember 1916.



Herr *Kulturvorstand* Ehlers.

Abb.: Tischkarte zur Eröffnung der Friedrichstädter Brücke
(Foto des Stadtarchivs Friedrichstadt)

Schleswig geliefert; auf fünf Personen je ein Hase gerechnet). Apfeltorte, Brot und Käse.

Die Tischkarten enthielten Fotografien der Brücke.

Die von Schleswig aus die Feier besuchenden Gäste kamen mit einem Sonderzug, der Schleswig um 9 Uhr vormittags verlassen hatte. Die mit der Westbahn eingetroffenen Gäste kamen um 11 Uhr an. Die von Norden kommenden Gäste wurden mit einem an der Bahn bereit gestellten Fuhrwerk rechtzeitig zum Gottesdienst gebracht.

Der Enthusiasmus des Chronisten über die Eröffnungsfeier fand in der Zeitung vom 5.12.1916 noch eine Steigerung:

„Die Eröffnungsfeier der Friedrichstädter Brücke“

„Zum Werke, das wir ernst bereiten,
Geziemt sich wohl ein ernstes Wort,
Wenn gute Reden sie begleiten,
Dann fließt die Arbeit munter fort.“
usw.

Diese Worte unseres Schillers können wir wohl als den Grundakkord ansehen, der durch die Eröffnungsfeier der Friedrichstädter Brücke hindurchklang. Dazu waren sie alle, der Friedrichstädter Brückenverband und seine Gäste, gestern am 3. Dezember, hier in unserer Stadt zusammengekommen, um das Werk zu betrachten, das aus schwacher Menschenkraft entsprungen ist, um im innersten Herzen einmal zu spüren, was Menschengestalt und Menschenhände er-

schaffen können und erschaffen haben. (es folgten die Aufzählung der erschienenen Gäste sowie die Wiedergabe des Predigt-Inhaltes und der Festreden an der Brücke)

Um 2 Uhr vereinigte ein gemeinsames, der augenblicklichen Kriegslage entsprechend einfaches Mahl den Brückenverband und seine Gäste im Saale des Remonstrantenhauses.

Angenehme Überraschung bot in der Begrüßungsrede des Bürgermeisters Voss die Mitteilung, daß die Stadtvertretung Friedrichstadts Se. Exzellenz Herrn Detlef von Bülow aus Dankbarkeit für die warmherzige und umsichtige Förderung des Eiderbrückenplanes zum Ehrenbürger unserer Stadt ernannt und daß Se. Exzellenz diese Ehrung mit Dank angenommen hat.

Se. Exzellenz Herr Oberpräsident von Bülow dankte im Namen der Gäste den Gastgeber für diese Feier

Der umfangreiche Bericht (2 Spalten lang!) endet pathetisch mit den Schlusszeilen eines weiteren Schiller-Gedichtes:

„Arbeit ist des Bürgers Zierde,
Segen ist der Mühe Preis;
Ehrt den König seine Würde
Ehret uns der Hände Fleiß.“

Die Benutzung der Brücke war keineswegs kostenlos, es gab ein sehr ausgeklügeltes Tarifsysteem, wie die Preise vom November 1919 zeigen:

I: Für jede Person, ohne Rücksicht auf das Alter und gleichgültig, ob sie geht, reitet, fährt, gefahren oder getragen wird:	10 Pfg.
II; Tiere	
Großvieh, gleichgültig ob es eingespannt, getrieben, gezogen oder gefahren wird:	30 Pfg.
Kleinvieh (Füllen oder Kälber unter ½ Jahr alt), Schweine, Schafe, Esel	15 Pfg.
III: Gefährte	
Fahrrad, Schiebkarre, Kinderwagen	15 Pfg.
Hundefuhrwerk, Handwagen, Handkarren	30 Pfg.
Wagen leer	30 Pfg.
Wagen beladen (bis 1000 Kilo)	60 Pfg.
" " (über 1000 Kilo)	90 Pfg.
Kraftrad	45 Pfg.
Kraftwagen (bis zu 2000 kg Eigengewicht)	180 Pfg.
" (über 2000 kg ")	300 Pfg.
Dreschmaschinen, Kraftomnibusse	600 Pfg.
Befreiungen: Beamte, Gendarmen, Militär- und Marineangehörige Polizei- und Armentransporte, einberufenen Rekruten unter militärischer Begleitung	

Für uns völlig unverständlich ist ein Schreiben des Friedrichstädter Brückenverbandes bereits vom 22. Februar 1912, also lange vor Genehmigung und Bau der Brücke, an den Bürgermeister Voss: „Es muß als erwünscht angesehen werden, daß der Verkehr auf der Friedrichstädter Brücke einer Kontrolle unterzogen wird, daß vornehmlich die die Brücke passierenden Personen auf das Vorhandensein ordnungsgemäßer Ausweise kontrolliert werden“.

Es wurde nicht begründet, welchen Sinn diese Maßnahme haben sollte und es ist nicht aktenkundig, ob dies Ansin-

nen in die Tat umgesetzt wurde, zumal keine Landesgrenze überschritten wurde.

Für alle heute in Stapelholm und angrenzenden Regionen Lebende ist die Eiderstraßenbrücke mit ihren beiden charakteristischen filigranen Bögen eine Selbstverständlichkeit und aus dem Landschaftsbild nicht wegzudenken. Mancher Autofahrer ist allerdings genervt, wenn vor ihm die Ampel auf Rot springt und sich die beiden Klappen über der Durchfahrt gemächlich aufrichten. Für unsere Vorfahren war sie

ein technisches Wunderwerk und eine große Verkehrserleichterung. Welche Umwege auch heute noch in Kauf genommen werden müssen, merkt man erst, wenn die Brücke, wie in den Jahren 2007 und 2008 sowie jüngst im Oktober gesperrt werden musste. Im übrigen hat sie für Nostalgiker auch eine politisch-historische Bedeutung: Sie verbindet nicht nur Nordfriesland und Dithmarschen, sondern auch die Landesteile Schleswig und Holstein.

Quellennachweis:
im Stadtarchiv Friedrichstadt (StAF):
Abt. 3, Nr. 1184
Abt. 3, Nr. 1186

Friedrichstädter Zeitung v. 01.05.1915
„ „ „ 30.11.1916
„ „ „ 02.12.1916
„ „ „ 05.12.1916
„ „ „ 09.12.1916

im Landesarchiv Schleswig (LAS):
Abt. 309, Nr. 3641
Abt. 309, Nr. 26031
Husumer Nachrichten v. 25.02.2016
Wikipedia

Danksagung:
Den Mitarbeiterinnen des Landesarchivs in Schleswig und des Stadtarchivs in Friedrichstadt danke ich vielmals für die Beschaffung der Unterlagen

Jürgen Schlüter

Stahlbau
Metallbau
Komplettbau

Westerstr.31
25878 Drage

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

**NEUE
WERK
STATT**

neue-werkstatt.com

Treppen
Geländer
Vordächer
Wintergärten
Terrassenüberdachungen
Tore und Zäune

Starfighter über Stapelholm

Arno Vorpahl – Süderstapel

Ein unendlicher Himmel erstreckt sich über Stapelholm, an Regentagen vom schweren, dichten Grau verhangen, dafür an klaren Tagen umso höher und weiter. Hier und da ziehen federleichte Schönwetterwolken dahin und geben dem Bild Tiefe und Kontrast. Nur manchmal wird das Bild von hochfliegenden Flugzeugen durchkreuzt. Sie kratzen mit ihren Kondensstreifen weiße Linien in das Blau, die bald nebelhaft verschwimmen und nach einiger Zeit kaum mehr wahrnehmbar sind. Die weißen Fahrbahnen am Himmel zeichnen den Weg zwischen den Metropolen nach oder weisen gen Süden, zu den Sonnenstränden, an denen sich gestresste Mitteleuropäer erholen. Die Jets auf ihrer Reise Flughöhe hinterlassen tief unter ihnen nur ein schwächtiges Brummen ihrer Triebwerke und das menschliche Ohr hört sie erst, wenn das Flugzeug längst weitergezogen ist, sich die Spitze des Kondensstreifens bereits entfernt in den Himmel bohrt. Ein friedliches Bild, das dort über unseren Köpfen gemalt wird, wenn auch die weißen Hinterlassenschaften der Jets an Gegenwart und Zivilisation erinnern.

In Zeiten des „Kalten Krieges“ sah es ganz anders aus. Der Militärflughafen

Jagel liegt nicht weit, die Start- und Landebahn dort weist in Richtung Stapelholm und für Überschallflugzeuge dauert die Strecke zwischen dem Flughafen und der Eiderniederung nur einen Augenblick. Noch vor einer Generation schossen Kampffjets donnernd und schreiend über unsere Köpfe hinweg, ließen Dächer im Tiefflug erzittern und mahnten mit ihrer Präsenz vor der militärischen Bedrohung aus dem Osten. Laute Knalle in der Luft kündeten von den technischen Errungenschaften wenn ein Jet die Schallmauer durchbrach. Als Kind ängstigten mich oft die scheinbar aus dem Nichts heranschließenden Starfighter, die plötzlich über dem Haus den Himmel zerteilten und einen Schwall von ohrenbetäubendem Lärm hinter sich herzogen. Ein kindliches Erschrecken, eine Angst ohne jeden Grund?

Ab dem Sommer 1960 führte die Bundeswehr den Starfighter ein. Fast ein Drittel der Maschinen ging durch Abstürze verloren, 116 Piloten ließen dabei ihr Leben, davon waren 11 Piloten in Jagel stationiert. Und einige dieser tödlichen Unfälle ereigneten sich über oder in unmittelbarer Nähe Stapelholms.



Abb.: Der Gedenkstein am Bünger Damm (Foto: Arno Vorpahl)

Man sieht ihn kaum von der Straße aus. An der nördlichen Seite des Bünger Damms, etwa auf halber Strecke zwischen den Häusern „An der Schanz“ und den ersten Gebäuden Bünges, liegt ein Gedenkstein. Tief unterhalb des Damms war er im hohen Kraut verborgen, fast vergessen, bis er vor einigen Monaten aus seiner grünen Höhle befreit wurde. Die Erinnerung wurde wieder geweckt, der Gedenkstein neu hergerichtet. Einige Stufen führen hinab, eine junge Eiche wurde gepflanzt. Der Gedenkstein erinnert an den Oberleutnant zur See Heinrich Stocks.

Bevor in Jagel die Starfighter stationiert wurden, flogen die Piloten einstrahlige Kampfflugzeuge des Typs „Hawker Sea Hawk“. Es waren Maschinen aus briti-

scher Produktion, nicht einmal halb so schnell wie ihre Nachfolger, jeweils mit einem Piloten besetzt. Am 27. September 1962 starteten der 24jährige Heinrich Stocks und der Kapitänleutnant Lothar Krull mit zwei Flugzeugen vom Stützpunkt Jagel. Eine Übung war angesetzt, bei der sie in einer Formation fliegen sollten. Während dieses Manövers stießen die Flugzeuge zusammen und stürzten ab. Beide Piloten kamen ums Leben.

Der junge Pilot Klaus Rösner hatte im April 1965 noch einmal Glück gehabt: Bei einer Übung in der Nähe von Wilhelmshaven fiel bei seinem Starfighter das Triebwerk aus. Das Flugzeug stürzte in die Nordsee, doch Klaus Rösner konnte sich mit dem Schleudersitz retten. Am

2. Mai 1966 startete er abermals von Jagel aus zu einer Übung. Vermutlich war er gut gestimmt, ja überschwänglich, denn in einer guten Woche würde er seinen 28. Geburtstag feiern und sich gleichzeitig verloben. Doch sein Flug dauerte nur wenige Augenblicke. Wieder fiel das Triebwerk des Starfighters aus. Bei einem Ausfall der Düse gab es für das einstrahlige Flugzeug keine Chance. Ohne Antrieb konnten die kleinen Flügel die Maschine nicht halten. Am Ortsausgang von Börm bohrte sich der Starfighter in den Boden. Rösner löste auch diesmal den Schleudersitz aus, doch offensichtlich öffnete sich der Fallschirm des Sitzes nicht vollständig.

Ein Arbeiter in unmittelbarer Nähe warf sich in einen Graben. Über ihn flogen Splitter des havarierten Flugzeuges durch die Luft. Auch ein Landwirt erlebte den Absturz in Sichtweite. Beide liefen sie zum Wrack, fanden in dem Trümmerfeld den Piloten und versuchten noch eine Mundbeatmung, jedoch ohne Erfolg. An der Absturzstelle bot sich ein Bild der Verwüstung, Büsche und die ausgetrocknete Wiese hatten Feuer gefangen. Die in der Nähe weidenden Kühe wiesen Brandwunden auf und einem Tier fehlte ein Horn, von einem Splitter abgerissen. Die Husumer Nachrichten berichtete einige Tage später: „Vom Marinegeschwader Jagel wurde eine ganze Kompanie als Absperrgruppe eingesetzt. Schon nach wenigen Minuten, nachdem Bauer Engebrecht den etwa in 3 km Ent-

fernung gelegenen Flugplatz von dem Unglück benachrichtigt hatte, landeten drei Hubschrauber der Bundeswehr. Auch die Berufsfeuerwehr des Flugplatzes Jagel rückte an. Bald darauf waren Spezialisten an der Unfallstelle, um Wrackteile für eine spätere Untersuchung zu sichern. Schon in den Nachmittagsstunden wurde mit dem Abtransport der schweren Teile begonnen.“

Drei Tage nach dem Absturz veröffentlichte das Marinefliegergeschwader eine Traueranzeige in den Schleswiger Nachrichten.

Nur wenige Tage später stießen wieder zwei Starfighter aus Jagel zusammen, diesmal im dichten Nebel bei einer Übung über der niederländischen Nordsee. Diese Unfallserie war für den „Spiegel“ Anlass zu einem Artikel, der bereits wenige Tage später, am 16. Mai 1966, unter dem Titel „Ausstieg oben“ erschien und Fragen zur Sicherheit des Kampfflugzeugs und insbesondere zum Schleudersitz stellte. Die Berichterstattung durch den „Spiegel“ weitete sich zur sogenannten „Starfighter-Affäre“ aus.

1982 löste der „Tornado“ in Jagel den Starfighter ab, doch noch bis 1991 flogen Starfighter an anderen Standorten.

Quellen:

www.ejection-history.org.uk

www.wikipedia.de

Husumer Nachrichten, 4. Mai 1966

Schleswiger Nachrichten, 5. Mai 1966

Der Spiegel, 16. Mai 1966

Blütezeit der Reetkultur auf Fünfmühlen – Das Unternehmen von August und Wulf Schwerdtfeger

Dagmar Bennewitz – Meggerdorf

Sowohl August als auch Wulf Schwerdtfeger versuchten die Reetindustrie wieder mehr in den Vordergrund zu rücken. So entnehmen wir aus der Topographie von Oldekop im Jahre 1906, „dass von dem 950 ha großen Gebiet nur 20 ha beackert, 50 ha beweidet werden, der Rest sind je zur Hälfte Wiesen- und Rohrkulturen ... auf dem Gut wird ein umfangreiches Reetgeschäft sowie Heuexport betrieben, wozu in den letzten Jahren eine jährlich an Bedeutung gewinnende Rohrindustrie hinzugetreten ist, welche das Hauptprodukt des Gutes, das Rohr, verarbeitet“.

Die wirtschaftlichen Standbeine als Haupteinnahmequelle von August und Wulf Schwerdtfeger waren also:

der Heuexport
das Reetgeschäft
die Rohrindustrie.



Anzeige aus dem Stapelholmer Wochenblatt vom 19.4.1906

Zum Thema Reet vermittelt uns ein Zeitungsbericht ein stimmungsvolles Bild. In ihrer am 30.6.1906 erschienenen Ausgabe schreibt die in Berlin erscheinende „Neue Preußische Zeitung“ über die „Rohrindustrie zu Johannenberg“:

„Wenn man über Bergenhusen, Fünfmühlen nach Meggerdorf fährt, dann passiert man die große Niederung, wo die Reetmassen wachsen, da raunt und rauscht es in den Halmen, die später Häuser decken, Wänden zum Halten des Putzes dienen, und auch als Lauben usw. Verwendung finden. Kommt man nach der Ernte diesen Weg, dann staunt das Auge diese gewaltigen Reetmassen an, die am Wege in haushohen Bergen aufgestapelt liegen, um dann später ihren oben genannten Zwecken dienstbar gemacht zu werden.“



Reet bei Fünfmühlen in der heutigen Zeit



Abb.: Reetschneider auf Fünfmühlen um 1930
(A. P. Weiland)

„Fröher weer alles Dack, beet över Spiellunken“ (Hinrich Greve).

Das bedeutete aber auch:
Johannisberg stand und fiel mit dem Reetpreis.
In diesem Zusammenhang bleibt festzustellen, dass während des gesamten 19. Jahrhunderts eine befriedigende Preis-Kosten-Konstellation für Reet bestanden hat.

Reetschneiden, Reetweberei, Reetfabrik

„Dat Dakschnieden weer schwore Arbeit, ganze böse Arbeit: de ganze Dag

in't Woter, dat müßt' du kennen (Hinrich Greve sen.)

Dias 115 (A.P.Weiland) Reetschneider auf Fünfmühlen um 1930

Dias 114 (A.P.Weiland) Reetschnittfläche auf Fünfmühlen

Bild 845 Altes Reetschneidegerät, aufgefunden in der Reppelmühle von Hans Georg Köppen

„Mitte des 19. Jahrhunderts lebten im 820 Hektar großen Meggerkoog 50 arme Familien, die ihren Lebensunterhalt durch das Schneiden und den Verkauf von Reet verdienten.“ (Detlefsen: Landeszeitung vom 11. Jan. 1988).

Wie so ein Reetschneiden vor sich ging, beschreiben sehr anschaulich die Schüler Wilhelm Sievers und Else Marie Sievers in der Schulchronik von 1957:

„In den früheren Zeiten, als der Meggerkoog noch ein großer See war, sah man überall Reet. Es gehörte alles zum Gut Johannisberg. Die Arbeiter des Gutes mussten so auch hier dieses Reet schneiden.

Wenn es im Winter gefroren hatte, und das Eis hielt, begann die Arbeit. Einige machten es mit einem Reetschneider, die meisten aber mit einem Reetschieber. Es sah so ähnlich wie ein niedriger Schlitten aus, nur hatte das Gerät vorn ein ganz scharfes Messer. Hinten war ein Griff angebracht, der zum Schnei-

den diene. Die Männer schoben 15–20 Meter, dann hielt man an und eine andere Arbeitsgruppe band das Reet auf. Das gebündelte Reet wurde auf die erhöhten und trockensten Stellen gelegt. So ging es immer weiter. Je nach Witterung wurde das Reet auf verschiedene Weise nach Kummeldamm (Haubarg) gefahren: Wenn es gefroren hatte und das Eis hielt, mit dem Schlitten, oder sonst mit Flößen. Auf Kummeldamm wurde das Reet dann auch zu kleineren Bündeln aufgebunden. Der größte Teil davon wurde zur Bahn gebracht und dort verladen. So gelangte es in alle Teile Deutschlands. Was übrig blieb, wurde von den Bauern der benachbarten Dörfer übernommen“.

Ergänzend soll hier noch angemerkt werden, dass das Reet damals über Deutschland hinaus auch noch nach Frankreich, England und Dänemark verkauft wurde.

Auch Hinrich Greve, der 1907 auf Fünf-mühlen geboren wurde und als Kind beim Reetschneiden selbst dabei war, schildert uns sehr lebendig seine Kindheitserinnerungen von der Reeternte. (Tonbandaufzeichnung von Jens Paarman, 3.1.1989):

Schwerdtfeger erntete im Jahr 300 000 Bund Reet „in schöne stramme Moot bunn'n. Wenn dat ni stramm noch weer, wor dat ni annahmen. Bloß dat Beste keem mit (hat er immer wieder betont). Anfang in ne Januar güng dat los: jede

Morn güngen de Daglöhners rut mit ehr „Flotten“. Dat Dack worr schneen mit Flotten (Flöße) ünner Woter oder mit Schlerrn op Iis.

Anmerkung:

Gut Johannisberg hatte 32 Flotten. Das waren Flachkähne - 4,50 m lang und 1,60 m breit. Jeder Tagelöhner hatte seine nummerierte Flotte. (Bilder) Gelagert waren die Flotten bei „dem Hauberg“ (gehörte zu Johannisberg) in der Verlängerung der „Kummeldamm-schloote. („Dor het ganz fröher en „Rahn von Kummel“ wohnt, wat loter de „Kummelbuer“ Johann Dau“- (H. Greve) s. Nöckelnoms). Das Reet musste dabei unter Wasser so kurz geschnitten werden, dass die Boote darüber hinweg fahren konnten.

Auch das Heu, das die Arbeiter im Sommer ernteten, wurde mit Flotten aus dem Koog abtransportiert und später nach Schleswig zu den Proviantämtern gefahren. Es wuchs überwiegend „Schnittgras“, „dat is wildes Gras.“

Von Weihnachten bis April wurde das Reet geschnitten. Gearbeitet wurde auch im Akkord. Wenn das Wetter gut war und das Reet trocken, (es durfte z.B. kein Rauhreif sein), dann wurde auch die Nacht durch gearbeitet.

„Wi keemen över Dag as Junges ok immer mit, sogar de Frunslüüd keemen mit. Dat Dakschnieden weer schwore Arbeit, ganze böse Arbeit: de ganze Dag in 't Woter, dat müßt' du kennen.



Abb.: „Haubarg“ von Wulf Schwerdtfeger

De Lüüd kregen ni veel för dat Dak-schnieden: 3 1/2 Penn för en Schoof to schnieden und en Penn för dat Binnen. 100 Schoof weer en Daglohn, denn kreegst du veer Mark. Wenn du 100 Schoof de Dag schnieden wullst, denn müß du di ranholen. Denn dörfst du di ni fastfohren op de Stoppeln.

Noher wor dat Dak wer mit Flotten no de Haubarg und no Fiefmöhlen hinbröcht to logern (Bet 1928 geev dat keene Wege in ' Koog). Op Fiefmöhlen wor dat denn obmeet und avtellt und an de Buern verköft, ümmer to 40 Stück in en Stopel. Jede Dag keemen de Buern to Dak holen.

Wenn dat Brot ok noch so knapp weer,

wenn de Buer keem, worr erst en Buddel Köm holt. De erste Medizin bi dat Dak-schnieden weer en Buddel Köm (kost dormols 45 Penn).

„Junges, wo sünd ju? Av no Stolley!“ (war eine gut gehende Gastwirtschaft auf Fünfmöhlen mit Durchfahrt) (s.o.) und „nebenbi harr Hanne Greve en „Kömkeller“. Von dor holen wi de Köm. Dat weer dormols noch keen avpackte Wor (Ware), de Köm gev dat dor in 'n Literfat und wi Junges holen ümmer 1/4 Liter in 'n Buddel. Dorbi nehmen wi Junges ok mol en Schluck. „Oh Junges, ju ward ni grot!“ Dat see man denn dormols ümmer. 1918 weern noch 12 Hüser und 36 Personen op Fiefmöhlen.



Abb.: Reettransport mit Pferd und Wagen (A. P. Weiland)

*De Dakmöhl op de Haubarg
1914/18 is dat Huus (heute Hinne Koll)
op den Haubarg von Wulf Schwerdtfe-
ger buut worrn. Dor schull Reet (ok
Heu) to Stoff (fin) molt warrn mit en
Dakmöhl to 'n Brotgetreide as Verlän-
gerung, weil dat Brot dor all knapp
weer. De Maschinen weern all dor, dat
wüß ik all mit 11 Johr; is over ni to Gang
koomen. Dor is denn en Gefangenenlo-
ger ut worrn und achteran is allens av-
brennt“.*

Zu der Zeit wurde auf Fünfmühlen je-
den Tag Reet verladen. Dafür hatte man
ganz spezielle Wagen und Pferdege-
spanne. Und damit ging es dann zum

Bahnhof nach Christiansholm oder Ber-
genhusen. Eine Reetfuhre biegt um die
Ecke auf Fünfmühlen auf dem Weg zum
Bahnhof nach Bergenhusen.

Hierzu liegt uns eine Beschreibung aus
dem Sonderdruck: „Vom Poggenpohl
zum Grünlandkoog“ aus dem Jahre 1937
vor:

*„Wer erinnert sich nicht noch der vier-
kantig und gerade geladenen, fest gep-
unterten Reetfuhren, wenn sie im Früh-
jahr Kleinsee entlang, Schmidt's Berg
herauf durch Bergenhusen in Richtung
Bahnhof rollten, um nach Schleswig
verladen zu werden?“*

Schmidts Barg Bergenhusen

Wer erinnert sich nicht der kurz vor Schleswig gelegenen Reetverarbeitungsfabrik mit dem weit in der Landschaft sichtbaren, während des Krieges abgebrannten Wohnhause?

Wer vermag weiterhin die vielen Senzenhiebe zu zählen dort unten im geheuerten Koogsland?

Wer die Forken Heu, die dort aufgestakt wurden oder in den Dörfern auf die „Schleswiger Wagen“, um die Nachfrage in den Proviantämtern zu befriedigen? Vom Heuverkauf, von Landverpachtung zur Heuwerbung und vor allem vom Reetverkauf lebte Johannisberg“.

Wulf Schwerdtfeger hatte Polen und Holländer zum Arbeiten angestellt, so-

wie im Jahre 1917 auch russische Kriegsgefangene.

Das unten abgebildete Foto hat Frau Irmgard Kobler selbst, eine Tochter von Wulf Schwerdtfeger, wie folgt beschrieben:

„Sommer 1917

Schleswiger Gymnasiasten wurden zum „Vaterl. Hilfsdienst“ aufgerufen und von der Schule befreit.

Rechts: Russische Gefangene und deutsche Soldaten

Ganz rechts: Unser Vater Wulf Schwerdtfeger mit Sekretär Puls und Vogt Franzen
Vorne: Wir drei Schwestern Schwerdtfeger bringen Essen im Floß.

Hinten stehend am Reethaufen mit Floßstange: Hugo Schwerdtfeger.



Unser ältester Bruder war im Feld“ (aus dem Nachlass von Lehrer Nielsen anlässlich des Heimatfestes 1961).

Dieses Bild ist bewegend und vermittelt uns den Eindruck einer „Schicksalsgemeinschaft Meggerkoog“ in Kriegszeit: Russische Kriegsgefangene, Schleswiger Gymnasiasten, deutsche Soldaten, Gutsbelegschaft und Kinder der Familie Schwerdtfeger: alle auf dem Bild mit einbezogen, bekommen das gleiche Essen. Zu der Zeit gab es noch keine Wege in den Koog. Das Essen wird mit dem Floß transportiert. Und das machen Kinder.

Wulf Schwerdtfeger war verheiratet mit Anna, geb. Harders, einer Pastorentochter aus Erfde. Er hatte fünf Kinder. Neben seiner Funktion als Kreistagsabgeordneter war er auch Amtsvorsteher von Stapelholm.

Wir haben es bereits eingangs erfahren: Johannisberg stand und fiel mit dem Reetpreis.

In unserem Beitrag von dem großen Brand in Meggerdorf im Jahre 1908 (s. Dorfbuch Meggerdorf), erfahren wir, dass es nach dem Brand zu einem Einbruch in der Reet – Ära gekommen ist.

Aus einer Tabelle, die Günther Börm 1966 veröffentlicht hat, entnehmen wir, dass 1867 Meggerdorf 77 Gebäude mit Reethdach aufzuweisen hatte, Meggerkoog sogar 102 (LA. Abt. 309 Ge-

bäudesteuerveranlagung 1867). Beim Wiederaufbau durch Baumeister Sievers trat an die Stelle des Reetdaches jetzt Ziegel, Blech und vor allem die neue Teerpappe. Damit fiel der Reetpreis und das nicht nur bei uns, ja er fiel im ganzen Land sogar enorm und das etwa ab dem Jahre 1914.

Der Reetabsatz stockte damit auch im Meggerkoog; das bekam auch Wulf Schwerdtfeger empfindlich zu spüren.

Spezielle Produkte aus Reet

Hierauf reagierte er jedoch auf eine – aus heutiger Sicht sehr fortschrittliche und für die damalige Zeit auch bewundernswerte Weise – nämlich, „das Reet zu veredeln“, so erhoffte er sich weiterhin Ertragsmöglichkeiten. Er stellte jetzt sehr spezielle Produkte aus Reet her. Für die Bedachung wurden fortschrittliche und spektakuläre „Dachrollen, Rohrrollen, Dachfirstplatten“, sowie Reetwände in einer eigens dafür entwickelten Weberei in der Koogstraße-Osterende (heute Sternberg) hergestellt.

Das Gebäude der Reetweberei gehörte von jeher zum Gut Johannisberg. Zeitweilig wohnten dort zwei Schwestern von Schwerdtfeger. Darauf hin wurde es von den Dorfleuten auch liebevoll „Prinzenpalais“ genannt. Später kaufte Hinrich Schuchard, der Großvater von Johannes Sternberg das Gebäude Seine Tochter Marie heiratete Karl Sternberg (Eltern von Johannes Sternberg). Herta



Abb.: Kinder: Hans Gosch, Peter Gosch, Emma Gosch, Christine Gosch, Wilhelm Gosch

Sternberg erinnert sich, dass noch lange Zeit hinter dem Haus ein Graben verlief, der - am kleinen Erlenwald entlang - vom Koog her kam. Auf diesem Graben wurde das Reet mit Flotten direkt vom Koog her zur Weberei transportiert.

In dieser Reetweberei fanden damals zeitweise 60 bis 80 Personen aus Meggerkoog Arbeit. Wie einer Anzeige vom 29.12.1903 zu entnehmen ist, sorgte Schwerdtfeger auch für Wohnungen für die Familien der Arbeiter, indem er das Anwesen von Peter Kock in Meggerdorf zu diesem Zweck erwarb.

Auch hierzu, wie auch zum Thema „Reetweberei“, liegt uns ein anschauli-

cher Bericht von Claus Gosch und Erika Buck in der Schulchronik von 1957 vor: „Früher gab es in Meggerdorf Reetwebereien.

An einem Sonntagabend erzählte mir mein Onkel von der früheren Reetweberei. Und er fing so an:

Als der Meggerkoog noch ein Sumpfkoo war, fanden viele Leute Arbeit bei der Ernte und bei der Verarbeitung des Reetes. Um bei der Nässe und Härte des Reets geschützt zu sein, trugen die Leute Holzschuhe mit langen Lederschäften. Das geschnittene Reet brachte man zum Kummeldamm. Im Winter wurde es auf Schlitten dorthin befördert, im Sommer fuhr man es auf Lastkähnen. Am Kummeldamm bündelte man das Reet

neu und fuhr es in die Webereien, oder man verkaufte es als Dachreet.

Langes, starkes Reet wurde zu Reetdecken verwebt, die bei der Herstellung von Gipsdecken verbraucht werden. Das andere Reet wurde gleichmäßig lang geschnitten und sortiert. Nun gab es Arbeit für die Kinder.

Reetreinigen: Das hängende Reet harkten sie mit den Fingern aus, um es von Schilfresten zu säubern. Diese Arbeit wurde auch belohnt. Für kurze Bunde gab es einen Pfennig und für lange Bunde zwei Pfennig. Dieses Reet verwebte man nun zu Reetplatten, die man für Gartenhäuser verwendete.

Die größte Weberei befand sich in dem Hause, wo heute Sternbergs wohnen (s. o.). In einem großen Raum standen wohl acht bis zehn Webmaschinen. Der Draht wurde in einer kleinen Stube aufgespult.

Bei Thomsen und Jürgensen standen je drei Webmaschinen, die später Eigentum wurden.

Frauen und Kinder haben tüchtig helfen müssen. Die Kinder webten sogar schon morgens vor der Schulzeit. Sie schafften dann eine halbe Rolle.

Später betrieb Herr Schwerdtfeger in Schleswig eine Reetfabrik, die heute aber nicht mehr besteht (s.u.).“

Hierzu weiß Jonni Junker noch folgende Ergänzung zu berichten:

„Ik weet vun Vertellen, dat ok mien Oma dor in ne Weverie arbeit het, ok in Akkord.

De Reetdecken bzw. „Wevmatten“ worrn ünner dat Holtgerüst an de Deck vun de Hüüser nogelt, denn hebt se dat erst verputzen kunnt (sonst kunn' se de Putz ni holen). Dat find man hüüt noch in de olen Hüüser.“

Ebenfalls bewirkte Schwerdtfeger bei der Landesbrandkasse eine Prämienermäßigung für Dachdeckerreet durch ein spezielles Imprägnierungsverfahren. Mit diesen Angeboten versuchte er der Konkurrenz von Blech, Ziegel und vor allem der neuen Teerpappe zu begegnen.

Auf der anderen Seite wagte er sich an sog. „Luxusartikel“ heran, ein in der damaligen Zeit wirklich mutiges Unterfangen! In einer eigens dafür hergerichteten Fabrik in Schleswig wurden aus Schilfrohr Strandkörbe, transportable Gartenhäuser, Gartenzelte und - hütten, sowie Lustpavillons hergestellt, darunter sogar ein drehbarer Pavillon, für den



Anzeige im Eiderstedter und Stapelholmer Wochenblatt vom 1.5.1900

sogar ein Deutsches Reichspatent bestand.

Dazu lesen wir in der Neuen Preußischen Zeitung, die am 30.6.1906 in Berlin erschien:

Diese Artikel „finden durch ihre praktische Konstruktion, sowie namentlich durch ihr

originelles Aeußeres und ihre Bequemlichkeit ungeteilten Beifall“. ...Diese Fabrik besitzt das größte Reetgeschäft der Provinz Schleswig-Holstein und erfreut sich bereits vieler verdienter Anerkennungen“. Sogar auf der Internationalen Gartenbauausstellung in Dresden bietet Schwerdtfeger in einer Ausstel-

lung seine Produkte an, die zudem durch mehrere Reichspatente geschützt und ausgezeichnet wurden.

Schwerdtfeger auf der Gartenbauausstellung in Dresden, Mai 1907

Mehrere Zeitungsanzeigen, die uns Jörg Zimmermann aus Erfde freundlicherweise zur Verfügung stellte und die wir im Friedrichstädter Stadtarchiv original ablichten durften, belegen, welches großes Ansehen die Reetkultur von Wulf Schwerdtfeger aus dem Meggerkoog damals weit über Schleswig-Holsteins Grenzen hinaus im deutschen Reich genoss (Berlin, Dresden) und ... man möchte annehmen, dass sie auch zum Erfolg führen würde...



Foto Jörg Zimmermann

Allein, es kam ganz anders: massive wirtschaftliche Missstände zwangen Wulf Schwerdtfeger zur Aufgabe.

Das Ende der Reet-Ära

Reet eroberte nie wieder eine bedeutende Position auf dem Markt. Alle Anstrengungen waren aussichtslos. Für die oben beschriebenen Luxusartikel aus Reet fand sich keine Käuferschicht. Erschwerend kamen die politischen Umstände hinzu. Sicherlich spielte auch hier wieder,

wie so oft in der langen Kultivierungsgeschichte des Meggerkoogs, der Krieg (hier der Erste Weltkrieg) eine negative Rolle.

Wulf Schwerdtfegers Bemühungen für den Erhalt seines Unternehmens und sein Einsatz für seine Heimat, den Meggerkoog, blieben ohne Erfolg..

Und so setzt sich die Tragik um die Kultivierung des Meggerkooges, 1623 angefangen mit Christian Becker, weiter fort.

Der Schüler Jürgen Bennewitz schreibt in seiner Jahresarbeit „Vom Meggersee zum Grünlandkoog“ im Jahre 1956 dazu:

„Die beiden Schwerdtfeger beachteten die landwirtschaftliche Seite leider sehr wenig, vielleicht wäre es anders mit dem Koog und Gut geworden. (Das Reetgeschäft galt als Gewerbe, nicht Landwirtschaft.) Vieh war wenig vorhanden, Getreide wurde nur für den eigenen Gebrauch angebaut. Vom Heu wurde noch etwas nach Rendsburg verkauft.

Bald aber mussten die Schwerdtfeger das Gut wegen wirtschaftlicher Missstände abtreten. Sie reisten beide zu viel mit ihren Rohrgewerben und Gartenlauben auf Ausstellungen umher. Auch auf dem Gut gaben sie zu viel auf äußeren Prunk, achteten aber wenig auf die landwirtschaftliche Seite im Koog.“ – Oder doch?

Hierzu finden wir noch folgenden Beitrag von Waltraut Koll, den sie in der

Schulchronik von 1957 geschrieben hat:

„August Schwerdtfeger ließ sich neun eingetragene Vollblutstiere und zwei Vollblutkühe aus England kommen, wodurch er einen ganz berühmten Viehbestand erhielt...“

Sein Sohn Wulf Schwerdtfeger schaffte bald das englische Rind ab. Er kaufte sich dann zwanzig Angeliter Kühe, um so den Milchertrag zu erhöhen. Dieser Wunsch wurde ihm aber auch nicht erfüllt, da das Klima im Meggerkoog für diese Rinder viel zu rauh war.

(Diese Angaben stammen aus einem Bericht, der sich im Besitze meines Großvaters Jürgen Peter Koll befindet.)“

Anmerkung:

Dieser Beitrag zeigt, dass die Schwerdtfeger auf dem landwirtschaftlichem Sektor zwar experimentierfreudig und Neuerungen gegenüber aufgeschlossen waren, letztlich aber wohl doch die Bodenständigkeit verloren haben, die der Meggerkoog abverlangt.

Wulf Schwerdtfeger jun.
Fabrik für Rohr-Industrie
Johannisberg pr. Friedrichsholm Gut Meggerkoog Kreis Schleswig
Filial-Fabrik und Bahnlager: Schleswig, am Lornsenplatz 60
Größtes Rethgeschäft der Provinz Schleswig-Holstein
Eigene Besitzungen – zum größten Teile Rohrkulturen – von über 3500 Morgen Areal mit eigenem Dampf-Schöpfwerk
Post-Station: Friedrichsholm bei Rendsburg • Fernruf: Bergenhusen No. 1
Telegraph-Adresse: Schwerdtfeger, Johannisberg, Bergenhusen.
Spezialität: Transportable Gartenhäuschen, Pavillons, Rohr-
lauben, Liege-Bänke, Luftbäder und Luftpöden
Viele deutsche und ausländische Anerkennungen, Diplome, goldene, silberne Medaillen und Ehrenpreise. – Z. B. für ausstehende Kollektion auf der internationalen Gartenausstellung zu Dresden höchste Auszeichnung: 1. Preis: Grosser silberner Ehrenschild

Exkursionen in Stapelholm

1. Veranstaltung

Mit dem 12-Kanadier auf der Suche nach dem Frühling – Eine morgendliche Beobachtungstour auf der Eider
Treffpunkt: Fährhaus Bergen
Datum: Mo. 1. Mai um 6 Uhr/ ab 8 Uhr
gemeins. Frühstück im Fährhaus
Zusatzinformation: Warm anziehen, Fernglas, Sitzunterlage

2. Veranstaltung

Kraniche und Wiesenralle im Südermoor Bergenhusen – (Eine morgendliche Beobachtungstour auf der Eider)
Treffpunkt: Ohlshaus Süderstapel/ Wohlfühlrestaurant Holzkathe
Datum: So. 7. Mai um 7 Uhr , dann gemeinsame Autofahrt
Zusatzinformation: Warm anziehen, Fernglas, Stiefel

3. Veranstaltung

Mit dem Rad zum Osterkoog in Seeth
Treffpunkt: Ohlshaus Süderstapel
Datum: Mi. 10. Mai um 18:30 Uhr, dann gemeinsame Radtour
Zusatzinformation: Warm anziehen, Fernglas, Rad

4. Veranstaltung

Fledermäuse in und um Bergenhusen
Treffpunkt: Kirche Bergenhusen
Datum: Freitag, 12. Mai um 20:30 Uhr bis 22:30 Uhr
Zusatzinformation: Warm anziehen, Bat-Detektoren sind vorhanden

Bei Regen fällt die Veranstaltung aus, wird aber wiederholt

5. Veranstaltung

Auf dem Ho Chi Mingh-Pfad auf der Suche nach der Schwabstedter Nachtigall – Eine Beobachtungstour im Schwabstedter Westerpolder
Treffpunkt: Schwabstedter Fährhaus
Datum: So. 14. Mai um 7 Uhr
Zusatzinformation: Warm anziehen, Fernglas, Stiefel

6. Veranstaltung

Mit dem 12-Kanadier auf der Suche nach den Haubentauchern – Eine abendliche Beobachtungstour
Treffpunkt: Fährhaus Bergen
Datum: Mo. 22. Mai um 18 Uhr
Zusatzinformation: Warm anziehen, Fernglas, Sitzunterlage,

7. Veranstaltung

Orchideenwiese am Wilden Moor Holbüllhus
Treffpunkt: Fährhaus Schwabstedt
Datum: So. 28. Mai um 9:30 Uhr, dann gemeinsame Autofahrt
Zusatzinformation: Warm anziehen, Fernglas, Stiefel

Referent: Hans-G. Dierks

Für alle Exkursionen gilt:

Anmeldung erforderlich: 04883-512

Teilnahmeentgelt: 2€

Teilnahme auf eigene Gefahr

Alte Rechtsgebräuche u.a. in Stapelholm

Wolfgang Jans

Bei der Suche nach Material zu der Holmer Schanze in Stapelholm habe ich auch die Friedrichstädter Polizeiprotokolle durchgesehen, veröffentlicht in den Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holstein 1918 & 19. Dabei stieß ich im siebten Band auf einen Artikel von Dr. Reimer Hansen, der überschrieben war mit „zum Scheine gehen“¹.

Dieser Titel war für mich nichtssagend – noch weniger konnte ich einen Bezug zu Stapelholm erkennen. Beim Lesen erwachten dann aber sehr schnell mein Interesse und die Überraschung, dass selbiges sehr wohl auch mit der Landschaft Stapelholm verbunden war.

„Zum Scheine gehen“ bezeichnete in alter Zeit die Sitte, vor Gericht zur Wahrheitsfindung bei einem Mord oder Todschlag den oder die vermuteten Täter nackt zu dem Scheine, das hieß der von dem Leichnam eines Erschlagenen abgenommenen Hand treten zu lassen. Der oder die Beschuldigten mussten dann jeweils drei ihrer Finger mehrfach darauf legen und eine vorgegebene Eidesformel sprechen. Blutete die abgetrennte Hand, so galt derjenige, bei dem dieses geschah, als schuldig. „*Geschah kein Zeichen, so wurde*“ (desjenigen)

„*Halses heilig erkannt*“¹. Der Beschuldigte galt danach als unschuldig. Wurde der oder die Beschuldigten gleich nach der Tat ergriffen, so dass der Leichnam noch frisch war, so mussten diese an den Leichnam treten und jeweils „*das Bluten der Wunden erwarten*“¹. Andererseits wird von dem Kirchenrat Justus Georg Schottel 1671 von einem Fall zu Itzehoe berichtet, wo 10 Jahre nach der Tat eine schon ganz verdorrte Hand des Opfers beim zufälligen Eintritt des Mörders zu bluten anfangt².

„Zum Scheine Gehen“ bezeichnet also im Mittelalter in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und den Niederlanden ein „Gottesurteil“, mit dem man in einem Mordfall den Mörder zu finden hoffte bzw. mit dem ein Angeschuldigter seine Unschuld zu belegen suchte². Dabei stand das Wort „Schein“ für den Leichnam bzw. die von ihm als Beweismittel abgenommene Hand. Im restlichen Deutschland war dieses Vorgehen als Bahrprobe oder – recht oder auch als Blutungsrecht („*ius cruentationis*“) bekannt. Dieses Recht basierte auf der damaligen Vorstellung, dass der Geist des Verstorbenen nach der Bluttat noch im Leichnam vorhanden war und durch die auftretende

Blutung die Entleibung am Täter rächen wollte³.

In Nordfriesland war das „tho schin ghan“ vor 1426 Bestandteil des Landrechts und wurde als rechtsgültige Entscheidung angesehen. In dem Entwurf des Nordstrander Landrechts von 1558 heißt es noch: „Item woll berüchtiget und angeclaget wertheines hemelichen Dodschlags, de schall thom Schine gahn und sick darmit entweder fry edder schuldig maken“¹. Dieses Landrecht wurde aber nie vom Herzog genehmigt. Das schließlich 1572 erlassene Landrecht enthält dann diese Bestimmung nicht mehr. Mitte des 16.-ten Jahrhunderts wurde somit dieses „Gottesurteil“ des „zum Scheine gehen“ von der Obrigkeit zunehmend untersagt, da es nach der Reformation als gottlose, abergläubische und zauberische Gewohnheit angesehen wurde. Aber im Volksglauben hat sich diese Sitte noch bis zum 18. Jahrhundert erhalten². Im 15. Jahrhundert sind gerichtliche Belege des „zum Scheine gehen“ aus Lübeck und Hamburg überliefert³. Im 16. Jahrhundert wird das „zum Scheine gehen“ für verschiedene Jahre zwischen 1526 und 1574 als Mittel zur Wahrheitsfindung im Kieler Barbuch erwähnt¹. Danach sind nur noch wenige Fälle bekannt, wo nicht nur eine reine Gegenüberstellung des mutmaßlichen Täters mit der Leiche des Erschlagenen vorgenommen wurde. Beispielphaft erwähnt seien:

1596 wurde in Evensbüll auf Nordstrand, welches 1634 in der großen Sturmflut unterging, bei einer Hochzeitsfeier ein Däne erschlagen. Als mögliche Täter galten der Bräutigam Friedrich und Hans Feddersen. Ohne Wissen der Obrigkeit und gegen das geltende Landrecht gingen die beiden Beschuldigten „tho schine, unt ward de Dode Hans Feddersen operlecht“⁴.

Am 15. Oktober 1661 wurde der Bäcker Dyrik Dohrn aus Norderstapel von Hans Wulff mit einem Messer an der Pulsader so stark verletzt, dass er 3 Stunden nach der Tat starb, wie Pastor Großmann in Süderstapel in den Memorabilia Stapelholmensia berichtet /4/. Der Täter entfloh. Nach der Leichenpredigt für den Verstorbenen hielt der damalig Landvogteiverwalter Johann Holmer aus Drage, der den noch minderjährigen Friedrich Vogt von 1660 – 1666 als Landvogt in Stapelholm vertrat, eine kurze Rede und ordnete an, dass der Vater des Täters, der auch unter Verdacht stand, vortreten möge, um 2 Finger auf die Wunde des Entleibten zu legen. Wenn er mit-schuldig wäre, möge Gott ein Zeichen geben, „solches alles auff Befehl Ihro Hochf. Durchlaucht“ Herzog Christian Albrecht.

Vermutlich trifft die letzte damal getroffene und überlieferte Aussage von Johan Holmer aufgrund der Rechtsgeschichte (s.o.) nicht zu – vielmehr spiegelt sich hier vermutlich der im Volk

noch stark vertretene alte Glaube an das „zum Scheine gehen“ wieder. Ggf. hat sich die Obrigkeit jedoch in diesem Zusammenhang erhofft, dass bei der Gegenüberstellung mit dem Erstochenen das Gewissen des Beschuldigten sich bemerkbar macht. Das scheint nicht der Fall gewesen zu sein. – Zum eigentlichen Täter Hans Wulff berichtet Pastor Großmann, „*der endflohener Thäter ist hernach von den Caffern auff dem Caput bona esprantz in Affrica wieder ermordet und aufgefressen worden*“.²

Quellen:

1 vergl. Dr. Reimer Hansen, Zum Scheine gehen, Quellen und For-

schungen zur Geschichte Schleswig-Holstein 1919, S.217 ff

2 vergl. Handwörterbuch zur Deutschen Volkskunde, Bd. III, Freen – Hexenschuß, Berlin Leipzig 1930/1931 S. 1057

3 vergl. Wikipedia, „Bahrprobe“

4 vergl. Willers Jessen, Die Memorabilia Stapelholmensia des Pastors Johann Großmann zu Süderstapel 1654-1680, Schriften des Vereins für schleswig-holsteinische Kirchengeschichte, 1917, S. 363 ff

Hofcafé & Heuherberge



Genießen Sie fair gehandelten Kaffee und selbst gebackene Kuchen und Torten in unserem gemütlichen Hofcafé, feiern Sie Hochzeiten und Familienfeste.

Öffnungszeiten:
Mai-Sept.: Sonn- u. Feiertage 14-18 Uhr
Juli u. August: tägl. 14-18 Uhr, Mi. Ruhetag

C. und R. Liegmann • 25840 Mildterhof • Gemeinde Seth
Tel. 04881-7816 • Mildterhof@web.de

Schlittschohlopen

Günther Blohm – Süderstapel

In mien Schooltied har dat vörn Winder meiß düchti reg'nd, so dat de Markkoppeln in de Grüppels veelmools overschwemmt wärn. Un wenn nu de erste Fruß inset, un dat Ies ob de Brandkuhl noch ni rech hohl'n dä, gүн ik meiß mit mien Schlittschoh ob dat nie'e Ies op de Grüppels. Wenn man mol inbreeken dä, wär dat ni so schlimm, dat Woder wär dor ni deep.

De Schlittschoh müssen wi domols mit Spanntwing'n an de Sohl vun de Schnürsteveln anschrub'n. Dorför harr man een Veerkantschlöddel, over de Veerkant an de Schlittschoh wärn meiß överdreit oder de Schlöddel keputt. Man harr so sien leeve Not, de Schlittschoh richti fast to krieg'n. Mit Gummi-sohl'n an de Schoh gүng dat överhaup nie. Over wi harrn domols noch meist Lellersohl'n ünner uns Schnürsteveln. Wenn dor over Suldotennogeln drünner weern, gүng dat ok weller ni.

Wenn dat Ies knapp heel, wärn wi үmmer de ersten ob de Brandkuhl, meiß middags, wenn wi ut de School käm. Uns Schoolfründ Horst wär een richtig'n Briet. He gäv nie eher Ruh, beet ok de letzte Iesschull intwei wär. Wi käm denn mittags al mit natte Fööt no Huus

an. Denn kräg'n wi glik vun Mudder düchti wat an de Ohrn! As denn dorno dat Ies ob de Brandkuhl weller heel frohn, wär ik dor ni mehr alleen. Jeder de een poor Schlittschoh harr, keem dorto un wi leepen um de Wett. Dor keem denn ok Deerns ton Glitschen. Un so wär dor denn düchti wat los! Dat wär je ni bloß de Brandkuhl alleen, wi kun ok an'n Markweg lang ob de Grov beet an dat Heck vun de twete Markkoppel lopen. Wi kunn uns biet Lopen ok umdrein un trүchwards wieder lopen. Wi kun enge Kurven drein un gans fix stopp'n. Wi wärn richti fix dorbi!

Meistens wär dorno de Grote Grov bo'm över de Markkoppeln so rech tofro'n, dat wi ok dor Schlittschohlopen kun. De Grote Grov wär so deep, dat wi bang wärn, dor intobreken. Dorum töv'n wi meiß beet dat Ies dor dicker wär. Denn wär dat dor over ok spiegelblank. Un dat Enn wär veel länger as ob de Brandkuhl. Wie käm dor mächti in Schwung un suusen vun en Enn no de anner, vun Heuer sein Steg beet no de Grootsteedweg. Ik hev dor ok mien lүdden Broder dat Schlittschohlopen biebröcht.

Ik hev denn ok mol versöcht, ob den twete Tegelikuhl Schlittschoh to lopen. De wär een ganse Enn wieder weg no de

Bohn röver. De wär over domols al halv verland un man mut twischen de Binsen un de Büsch dörchlopen. Over dat Ies wär schön glatt, dat Woder glasklor un ik kunn dor dörch kieken un all de Plan-ten ob de Grund sehn. Dor wär ik over meiß ümmer gans alleen un dat bröch den ok keen Spoß.

Dorno käm de Eider an de Reech. Over dorför harn wi banni Manschetten. Do-rum robben wi ers mol vun de Kant ob'n Bug ob dat noch dünne, schwatte Ies. So harr sick uns Gewich beeter verdeelt. In de Hann harn wi fustgrote Steen. De schmäten wi vörut un wenn de dör't Ies döchschlog'n, kun wi ni wieder. Wenn de over ob dat Ies ling'n bläm, kun wi vörsichti obstohn un ümmer sinnig een

beten wieder schliddern. Tolez wörn wi woghalsi un läp'n ob Schlittschoh an de Kant lang vun den Fähr beet no de Kleem hin un trüch.

An nächsten Dag wär dat Ies meistens so dick, dat wi wogen kunn, gans över de Eider, beet noch de anner Sied to lo-pen. Nu wärn wi denn ok je ni mehr al-leen op dat glatte Ies. As de anner Jungs uns dor sehn, keem se al mit em Schlittschoh un wulln dat ok ve'söken. Un een Dag wieder wärn meiß all de Jungs un ok een poor Deerns ob dat fiene, glatte, schwatte Iis.

Eenmol wärn wi mit een Hopen Jungs gans ob der anner Sied vun de Eider. Un



Abb.: Schlittscholopen bi de Tegeli (Foto: Sammlung Arno Vorpahl)

wi läpen all neb'n eenanner trüch. Dat Ies wär so bögbor, dat wi een Bugwell vör uns her schob'n. Dat kun wi je sülm ni sehn. Over an de Kant stunn een Barg Lüüd, de schlog'n de Hann över de Kopp tosob'n. Se kunn uns Schlittschoh, nie mol mehr uns Schnürstevels sehn, so wied harr sick dat Ies dorbog'n! Se meen, wi sulln dat nolot'n und dat nie noch mol moken.

In harden Winders, wenn dat över Nach düchti fromn harr, krach dat Ies mächtig. Wenn wi denn noch mit uns Gewich dorop kääm, knall mit eenmol een lange Riß quer röver, beet an de anner Kant. Over dat mook nix. Dat wäär för uns een gude Teken, dat dat Ies gesund wär. Manchmol steeg dat Woder in de Eider un an de Kant wärn twee beet dree Meter Blankwoder.

Wie schulln wi bloß ob Ies koom? Mien Vedder hol ut de Warkstet vun sie Vadder een dicke Holtbohl. De leg'n wi vun'd Land ob de Ieskant un balanseern doröver. Wi trucken denn de Bohl ganz ob Ies, domit anner Jungs uns de ni wegnehm. Wie schulln wi sunst wull mit dröge Fööt vun't Ies weller rünner koom? As de anner Jungs uns ob Ies sehn, frog'n se, wie wi dorob koom wärn. Over wi heb vun uns Bohl nix verrod.

Ant Enn vun de Winder kääm meiß de ersten Scheep dörch de Eider und brok'n uns schöne Ies intwei. So wärn

dorno bloß noch grote un lüttje Ieschulln nobläm. Nu kunn wi mit eenmol ni mehr Schlittschoh lopen. Wie wärn meiß grandi, over dat nützt uns je gornix. Nu woog'n wi wat gans gresi dumm Tüch: Ohne Schlittschoh, bloß ob Steveln kunn wi uns ob de meiß ok noch natte un glatte Schulln nie hooln, wi ruschen eenfach av. Over ob Schlittschoh gün dat beeter. Wi kunn vun een Schull no de anner röverstappen. Eers heb wi dat an de Kant ööft und denn ümmer wieder rut. Toletz hüppen wi vun een Ieschull ob de anner gans över de Eider röver, beet an de anner Kant un ock weller trüch! Da hevt wi over blot eenmol versöcht un nie wöller. Wenn wi avrutsch wärn, harr uns keener retten kunnt und wi wärn ünnert Ies eenfach vesooopen! To Huus döfen wi dat schun gorni vetelln. Uns Öllern heppt dat överhaup nie to weeten kräg'n. Uns Mudder hett ümmer secht: „Mien Junges doot sowat nie!“

Noch grulicher wär uns de Tegelikuhl: De wär gans deep, wie dat ümmer heeten het, keener wuß wie deep överhaup. Dor wärn ok Quell'n, wo dat Ies nie richtig överfror. Un denn wull de Buur uns dor ok nie hemm. Erst as uns Schoolfründ Horst, de mit „Heinz Tegeli“ verwand wär, uns mitneehm, kunn wie ob de Tegelikuhl ok Schlittschohlopen. Wi hev dor denn meistens Ieshocky speelt. Dorbi heb wi denn ok markt, dat de quellige Stell'n gori ni so gresi wärn.

Das Grab Christoph von Tiedemanns in Berlin

Arno Vorpahl – Süderstapel



Abb.: Kein Stein oder Denkmal. Das Grab ist seit langem abgeräumt und wird voraussichtlich bald neu belegt werden (Foto: Arno Vorpahl).

An dem Gebäude der Apotheke in Süderstapel wurde vor Jahrzehnten eine Inschrift angebracht, die an Christoph von Tiedemann erinnert. Christoph ist in Schleswig geboren, wuchs auf dem Gut Johannisberg in Meggerdorf auf und studierte Jura.

In Stapelholm wurde er vor allem durch seine Rolle nach der dänischen Zeit

1864 bekannt, als er für einige Monate Landvogt in unserer Landschaft war. Doch der umtriebige Mann blieb nur kurz hier, er arbeitete an seiner beruflichen Karriere, ging als Polizeichef nach Flensburg und suchte sein Fortkommen in Berlin. Bismarck schickte ihn nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 ins Elsass. Er bekleidete hohe Verwaltungsämter in Posen und bei

Düsseldorf. Der Höhepunkt seiner Karriere war die Berufung zum Chef der Berliner Reichskanzlei. Viele Jahre gehörte er dem Deutschen Reichstag als Abgeordneter an. Auch privat machte er sein Glück: zu seinem Bekanntenkreis gehörte der Dichter Theodor Storm. Selbst geadelt konnte er seine Töchter in adelige Familien verheiraten, sein Sohn machte eine militärische Karriere. 1907 starb Christoph von Tiedemann als hochgeschätzter Jurist, Politiker und Beamter in Berlin.

Etwas Ausdauer braucht es um das Grab Tiedemanns in Berlin aufzuspüren. Er wurde auf dem Kaiser-Wilhelm-Gedächtnisfriedhof im Westend bestattet. Auf dem Gelände befindet sich eine neoromanische Kapelle, um die sich einige Ehrengräber gesellen. Große Denkmäler sollen an den Ruhm der hier ruhenden Politiker, Fabrikanten und Künstler erinnern. Etwas versteckt findet man beispielsweise das Grab des Stummfilmstars Henny Porten. Große Bäume säumen die Wege.

Mitten in dieser Prominenz ruht auch „unser“ Christoph von Tiedemann. Die Friedhofsverwaltung macht in ihren Aufzeichnungen die Reihe und Grabnummer ausfindig und führt den Besucher an den gefragten Ort. Doch wer dort einen aufwändigen Grabstein, ein Ehrengrab oder anderes Beeindruckendes sucht, der wird enttäuscht. Das Grab ist noch vorhanden, aber von allen Denkmälern entblößt. Nur noch die Einfassung ist vorhanden, der Grabstein vermutlich schon vor Jahrzehnten entfernt. Christoph von Tiedemann, bei uns als „Nationalheld“ verklärt, ist in Berlin vergessen, als Randnotiz kaum beachtet, seine Spuren fast verwischt. Und selbst die letzten Überbleibsel seines Grabes werden bald verschwunden sein. Auch die benachbarten Gräber sind abgeräumt. Bald wird man die Reihe einebnen und für Urnenbegräbnisse herrichten, wie man seitens der Friedhofsverwaltung mitteilt.

Wir richten uns nach <u>Ihren</u> Wünschen	
	Versorgungsverträge mit allen Krankenkassen
	Hauptstraße 49
	25878 Seeth
	Tel.: 04881 - 71 07
	Fax 04881 - 93 71 61

Was ist das?

Seit vielen Jahren sammelt der Förderverein alte Gegenstände. Manchmal kommen Dinge in das Museum, dessen Zweck nicht bekannt ist. So auch bei diesen beiden Geräten:

- 1.) Ein rundes hölzernes Gefäß, ca. 12 cm Durchmesser, ober verschlossen. An der Seite ist eine runde Öffnung, durch die man vermutlich etwas einfüllen konnte. Im Inneren befindet sich eine Presse, die mit einer Kurbel betätigt wird. Was wurde damit ausgepresst und welches Gewerbe hat dieses Gerät benutzt?



- 2.) Ein ca. 1,20 Meter langer Holzstab mit Griff. Am anderen Ende befindet sich ein großer eiserner Haken. Was wurde damit aufgespießt oder festgehalten? Wofür diente dieses Stück und welcher Beruf nutzte es?



Wer kann uns näheres über diese Stücke sagen? Wer sich die Teile ansehen oder einen Blick in die Sammlung des Fördervereins machen möchte, trifft jeden Dienstagnachmittag die Museumsgruppe im Stapelholm-Huus in Bergen. Hinweise zu den Stücken auch telefonisch unter 04881 / 7413 (Rita Framke) oder 04883 / 905572 (Heinz Warnecke).

Stapelholm vor 100 Jahren: 1917

Arno Vorpahl – Süderstapel

Im Laufe des Jahres 1917 beschränkten sich die Nachrichten über Stapelholm in der Friedrichstädter Zeitung auf Randnotizen. Zu wichtig waren die Berichte, die von den Kriegsschauplätzen hier ankamen, sie drangen alles andere in den Hintergrund. Im Vergleich waren die Nachrichten aus der Heimat nur Lappalien, erschienen den Zeitgenossen als unwichtig. Dennoch gab es einige interessante Schlagzeilen, die es wert sind, sich wieder ins Gedächtnis zu rufen:

Stapelholm, 8. Januar 1917

Nach zweimonatlicher Pause traf in Drage Sonnabend endlich etwas Petroleum ein, sodaß wenigstens etwas für jeden Haushalt verteilt werden konnte. Man denke in 2 Monaten kein Petroleum, in einem Ort, wo eine andere Beleuchtung nicht vorhanden ist. Ein solcher Ort müsste doch mehr Berücksichtigung finden.

Bergenhusen, 16. Januar 1917

Am 11. Januar hielt die Margarethen-spende ihre Jahresversammlung ab, der Verein zählt 117 Mitglieder, von denen 21 erschienen waren. Die Rechnung wies eine Einnahme von 225 Mark und eine Ausgabe von 140 Mark auf. Mit-

gliedsbeitrag für 1917 1 Mark, für Kriegerfrauen 50 Pfennig. Bei Frau Harder werden sämtliche Gebrauchsgegenstände aufbewahrt. Ein Apparat für Heißluftbäder soll angeschafft werden. Als Revisoren wurden Frau Andresen und Frau Jensen gewählt. Anstelle der ausscheidenden Vorstandsmitglieder Frau Kuhr, Frau J. Lorentzen und Frau Weber wurden Frau Möller, Frau Ströh und Frau Th. Lorentzen gewählt.

Wohlde, 29. Januar 1917

Von der Schule. Heute ist unser erster Lehrer einberufen. Da auch die 2. Lehrerstelle unbesetzt ist, sind die Kinder ohne Unterricht. Der Neubau unserer Schule auf dem jetzigen Turnplatz östlich am Dorfe wird erst nach dem Friedensschluß aufgeführt werden.

Süderstapel, 29. Januar 1917

Das Eiserne Kreuz erhielt der zum Gefreiten beförderte Landmannssohn Peter Heuer, hier; ebenfalls wurde der Zahlmeister-Stellvertreter Hermann Detlefs hier mit dem Eisernen Kreuz ausgezeichnet; desgleichen der Unteroffizier Peter Hinr. Gröhn in Norderstapel

Süderstapel, 29. Januar 1917

Gestern starb nach langer schwerer Krankheit der weit bekannte Sanitätsrat Dr. med. Mack von hier. Dr. Mack besaß eine hier ausgedehnte Praxis, stand im hohen Ansehen und galt überall als tüchtiger Arzt.

Süderstapel, 10. April 1917

Das Eiserne Kreuz haben erhalten: Gastwirt Johann Matthies, Volontär Ferdinand Hansen und Musketier Aug. St. Johannes, sämtlich aus Süderstapel

Norderstapel, 2. Juli 1917

150jähriges Geschäftsjubiläum. Ein seltenes und schönes Fest hätte die Familie Gundel, Norderstapel, wenn der böse Krieg nicht gewesen wäre, am 30. Juni feiern können. Am 30. Juni 1767 hat der Begründer der Firma Georg Wilh. Gundel aus Wiebelsheim (Rheinprovinz) in demselben Hause ein Spirituosen-Geschäft eröffnet, welches bis zum heutigen Tage immer von Vater auf Sohn übertragen ist. Der jetzige Besitzer ist der 6. Inhaber und macht von Anfang an den Krieg mit. Obgleich augenblicklich auf Urlaub, ist von einer Feier der Zeit entsprechend doch Abstand genommen. Möge dem jungen Besitzer nach dem Frieden eine glückliche Heimkehr beschieden sein, um das Geschäft mit frischer Kraft wieder auf die frühere Höhe bringen zu können.

Erfde, 17. August 1917

Heute Morgen gegen sechs Uhr explodierte plötzlich der Dampfkessel in der hiesigen Genossenschafts-Meierei. Die Gewalt der Explosion riß ein großes Loch in die Bedachung des Maschinenhauses und schleuderte nach Bericht von Augenzeugen Bretter und Steine hoch in die Luft. Da zur Zeit des Vorfalles im Maschinenraum niemand anwesend war, hat eine Verletzung von Personen nicht stattgefunden. Der Meierist war gerade vom Kessel herunter in einen benachbarten Raum getreten, als die Explosion erfolgte. Der Betrieb wird für längere Zeit gestört sein und die fachmännische Untersuchung wird erst ergeben, ob eine Reparatur oder die Neuanschaffung eines Kessels notwendig sein wird. Die Genossenschaft zählt 400 Kühe und wird die Milch bis zur Behebung des Schadens in der anderen hier befindlichen Meierei verarbeitet werden müssen. Vermutlich ist die Explosion auf eine schadhafte Stelle im Kessel zurückzuführen.

8. September 1917

Die Stapelholmer Deichinteressenschaft läßt jetzt wieder am Drager Deich an der Stelle zwischen unserer Stadt (Friedrichstadt) und der Eiderstraßenbrücke, wo der Strom immer hart dem Deich zusetzt, jetzt ganze Schiffsladungen mit Bruchsteinen auswerfen, weil diese Art von Deichschutz sich dort am besten bewährt.

8. September 1917

Der approbierte Arzt Heini Heesch, F.-U.-Arzt auf der chirurgischen Abteilung Hesterberg des Res.-Lazarett Schleswig, promovierte kürzlich auf Grund seiner Arbeit „Ein Beitrag zur Kenntnis des chronisch entzündlichen Choledochusverschlusses“ mit der Note „sehr gut“ vor der Kgl. Ärztlichen Prüfungskommission in Kiel zum Doktor der Medizin. Wie wir hören, beabsichtigt Herr Dr. Heesch, sich nach dem Kriege in Süderstapel als Arzt niederzulassen.

Erfde, 20. September 1917

Die Gemeinde Erfde zeichnete auf die 7. Kriegaanleihe 50.000 Mark.

Tielen, 23. September 1917

Deichbruch. Infolge des vorgestrigen Sturmes ist der den Tielerkoog bei Erfde einschließende Eiderdeich gebrochen und hat ca. 200 Fuder Heu vernichtet. Schon vor acht Tagen hielt bei dem gewaltigen Sturm der Deich nicht, doch fiel das Wasser damals bald und richtete keinen großen Schaden an. Leute zum Ausbessern waren nicht zu haben, und so konnte der vorgestrige Sturm die Verheerungen fortsetzen. Der Tieler Deich ist vor 20 Jahren gezogen.

Norderstapel, 29. September 1917

Das seltene Fest des 25jährigen Dienstjubiläums als Gemeindevorsteher wird

1. Oktober ds. Js. der Gemeindevorsteher Detlef Jöns in Norderstapel zu feiern vermögen. Er hat 25 Jahre lang ein segensreiches Wirken entfaltet, das reich gewesen ist an schöpferischen Taten und fruchtbringender Arbeit auf allen Gebieten des Gemeindelebens. Jöns ist ein Mann der Tat, der stets seine Person dafür einsetzte, was er als gut und nützlich zum Heile seiner Gemeinde anerkannt hatte. Er bekleidet auch den Posten als stellv. Amtsvorsteher, als Rendant der Kasse des Gesamtarmenverbandes, als Oberbrandmeister und viele Aemter mehr. Überall ist er beliebt und geachtet und eine weitbekannte Persönlichkeit, über den Rahmen der Landschaft hinaus. Möge es ihm vergönnt sein, noch lange an der Spitze seiner Gemeinde zu stehen, in Anerkennung seiner Verdienste.

Süderstapel, 5. Oktober 1917

Dem heutigen Markt waren reichlich 200 Pferde zugeführt. Handel mäßig. Viele blieben unverkauft. Am Viehmarkt standen reichlich 200 Tiere. Händler waren genug am Platze, der Handel war aber wegen des Futtermangels nur langsam, Kalbkühe waren am begehrtesten. Am Krammarkt herrschte wenig Verkehr.

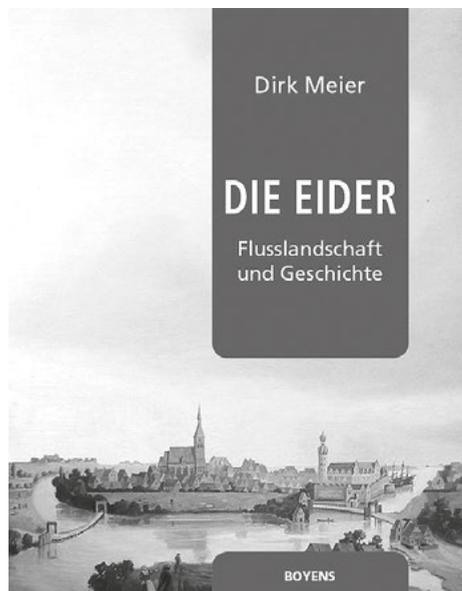
Von Eisenbahn und Eider – Neue Veröffentlichungen zur Geschichte Stapelholms

Arno Vorpahl – Süderstapel

Die Eider hat seit Jahrhunderten auf vielfältige Weise das Leben der Stapelholmer beeinflusst: ob als Grenze zwischen den Herzogtümern Schleswig und Holstein, als Verkehrsader, die bereits von den Wikingern genutzt wurde, als Revier früherer Fischer und heutiger Angler oder auch als lebensbedrohender Strom, der seine Fluten über die Deiche schickte, Not und Verwüstung in das Land brachte und trotz der menschlichen Eingriffe immer wieder seine von Natur gegebene Macht bewies. Vor allem in den letzten Jahrzehnten entdeckte man den Fluss als gestalterische Kraft in der Landschaft, in der er sich dahin windet und dem Einheimischen wie auch dem Besucher Ruhe vermittelt. So hat man der Eider neue Möglichkeiten abgerungen und diese für den Tourismus nutzen können. Die Eider spielt daher im Leben der Stapelholmer und darüber hinaus vieler Schleswig-Holsteiner eine wichtige Rolle.

Ein großformatig, prächtiger Band ist seit einigen Wochen auf dem Markt, der sich ausführlich mit dem „Schicksalsfluss“ Schleswig-Holsteins beschäftigt. Der Autor, Dr. Dirk Meier, studierte Ur- und Frühgeschichte, Geologie und Eth-

nologie. Aus seiner Feder liegen bereits zahlreiche andere Titel vor, beispielsweise über das Mittelalter oder das schleswig-holsteinische Wattenmeer, die durch ihre Qualität aus der Vielzahl ähnlicher Veröffentlichungen herausragen. Zahlreiche Fotos und vor allem die hervorragenden Karten illustrieren auch den neuesten Band. Auf über 220 Seiten wird die Geschichte des Flusses dargestellt, beginnend mit den Eiszei-



Dirk Meier: Die Eider – Flusslandschaft und Geschichte; Boyens Buchverlag, Heide, 2016

ten bis zur jüngsten Vergangenheit. Der Leser lernt die ursprünglich 188 km lange Eider kennen. Dass in dem Buch auch die Landschaft Stapelholm eine wesentliche Rolle spielt, muss kaum erwähnt werden. Dabei sind dem Autoren leider auch kleine Fehler unterlaufen. So verlegt er mehrfach das Dorf Süderstapel an die Treene (Seite 150 und Seite 152). Dies ist jedoch dem Umfang geschuldet und angesichts der Frische und aktuellen Gestaltung des Buches verschmerzbar. Die Seiten laden zum Schmökern ein und selten fesselt ein historisches Buch so, wie es der vorliegende Band vermag.

Das Buch über die Eider ist in vielen Bibliotheken auszuleihen oder zumindest einzusehen. In guten Buchhandlungen kann man es kaufen.

Etwas schwieriger wird es, einen Aufsatz zu erhalten, der bereits 2015 erschienen ist. Der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. in Hamburg gibt die Schriftenreihe „Hamburger Nahverkehrs-Nachrichten“ heraus. Hierin ist in den Heften 2, 3 und 4 ein Aufsatz von Christian Kanzow erschienen: „Die Geschichte der Strecke Schleswig - Friedrichstadt der Schleswiger Kreisbahn“. Gelegentlich hat man bereits über die Kreisbahn gelesen, die die Landschaft Stapelholm durchkreuzte. Willers Jessen berichtete davon kurz in seiner Stapelholmer Chronik. In verschiedenen Monographien zur Ver-

kehrsgeschichte Schleswig-Holsteins kann man etwas entnehmen und auch in Aufsätzen über die Schleswiger Verkehrsbetriebe wird die Kreisbahn nicht ausgespart. Schließlich hat auch Rolf Kuse in der „Bauernglocke“ dazu veröffentlicht. Doch nirgends ist die Geschichte der Kreisbahn so gründlich und ausführlich geschildert wie in dem Aufsatz von Christian Kanzow. Er gibt Einblicke in die Vorgeschichte der Bahn, in Planung und Bau der Strecke. Schon lange vor der offiziellen Eröffnung im Jahre 1905 begann man mit den Überlegungen zur Kreisbahn. Kanzow schreibt weiter mit welchen Fahrzeugen man die Strecke bediente und wie die Fahrpläne den jeweiligen Bedürfnissen angepasst wurden. Schnell zeigte sich, dass die ehrgeizigen Pläne für die Kreisbahn nicht zu realisieren waren. Das Verkehrsaufkommen war nicht so hoch wie man es sich erhoffte. Weitere Schwierigkeiten bereitete die Konkurrenz der Bahnlinie Husum – Rendsburg, die wenig später eröffnet wurde. Unermüdliche Archivarbeit durch Christian Kanzow steckt in den Zeilen, mit der er die Geschichte der Bahnstrecke schildert. Der Aufsatz ist reich mit Fotos der Bahnhöfe, Karten der Streckenführung und Bildern der Fahrzeuge illustriert. Fahrpläne werden veröffentlicht und die Angaben zum Verkehrsaufkommen in Grafiken und Tabellen untermauert. Ein langer Abschnitt in dem Aufsatz Kanzows nimmt schließlich auch der



Abb.: Der Bahnhof Süderstapel (Foto: Arno Vorpahl)

Niedergang und das „Ende auf Raten“ der Bahnstrecke ein. Bereits früh waren Überlegungen zur Stilllegung der Strecke angestellt und 1939 sogar verkündet worden. Durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges hielt man allerdings an der Bahnverbindung fest und so blieben die Schienen noch für einige Jahre erhalten. Nach und nach erfolgte der Abbau. Den letzten Abschnitt der Strecke zwischen Schleswig und Kropp legte man erst 1983 still, doch da hatte sich die Bahn bereits längst aus der Landschaft Stapelholm verabschiedet. Durch die Veröffentlichung in einer Fachzeitschrift werden die Ausführungen Kanzows in Stapelholm voraus-

sichtlich nur wenig bekannt werden. Schade, denn der Aufsatz ist mit viel Arbeit und Leidenschaft entstanden und zeichnet sich durch hervorragendes Quellenstudium aus. Es wäre zu wünschen, dass er auch hier erscheinen würde.

Christian Kanzow: Die Geschichte der Strecke Schleswig – Friedrichstadt der Schleswiger Kreisbahn; in: Hamburger Nahverkehrs-Nachrichten, herausgegeben vom Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V., Hamburg, Heft 2, 3 und 4, Juni bis Dezember 2015

Rummelpott in Norderstapel 1946

Erika Honnens – Seeth

Wi Kinner wull'n so gern Rummelpott lopen, aber wo schull'n wi so gau Kle-
daasch herkriegen. Mutter sä to uns:
„Kiekt doch rop ob de Böön! Villich
find't jüm dor wat.“ So gau as wi
kunn'n, weern wi op de Böön. Richtig -
dor weer so veel Kraam.

As wi dor mang weern to wöhl'n, weer
alles vun de Motten anfreten. Aver dat
maakte nix, wi hebbt liekers alles an-
trucken. As wi uns anlplünnert harrn,
sehgen wi schlimmer ut as de Monar-
chen.

Wi lepen vun Huus to Huus, af un to full
en Stück Plünn dahl, aver dat hett uns
nix utmakt.

Rummel, Rummel, Rutje
Geev mi doch en Futje
Krieg ik en, bliev ik stahn
Krieg ik twee, will ik gahn
Krieg ik dree, wünsch ik ik Glück,
dat de Olsch mit dee Posche dörch
den Schosteen flüggt.

Junge, de Fruns kemen in'e Brass. Se
kemen achter uns ran. Wat kunn'n wi lo-
pen. Aver Pepernöten hebt wi liekers
kregen. Wi weern en ganze Enn weg,
dor sä'n wi:

„Vull, vull, vull , dat ole Wief is dull.“
Wi sünd lopen un weern richtig ut de
Puus.

As ik to Huus weer, dor harr mien Jack
gor keen Arms mehr. De heff ik bi't
Hen- un Herweihn verloren. So dull
weern de Motten dor in ween.

As wi wedder to Huus weern, weern un-
se Pasen vull luter Koken un mien Öl-
lern hebbt lacht.

As Wiehnachten un Niejohr to Enn
weern, dor harrn wi hier in Seeth „Heili-
gen-drei-Könige-lopen“. Dat weer ganz
anners, dat weer richtig festlich. De Kin-
ner weern lustig antrucken. Se gung'n
ok vun Huus to Huus un harrn ok en fei-
ne Spruch. Dor hees hat:

Ketel, Ketel, Knut,
Wienachten und Niejohr is ut
Futjen backen is vörbi.
Hest noch en för mi?

Düsse lütte Veers de hett mien Tochter
Doris un ehr Fründin Kirsten Rathmann
hier ut Seeth dichtet, as se noch to
School gungen.



BEITRITTSERKLÄRUNG

Ich werde Mitglied im **Förderverein Landschaft Stapelholm e.V.**
Eiderstraße 5 · 24803 Erfde/Bargen
Gläubiger-ID: DE39 ZZZ 0000 0544 019

Name: _____

Straße/Hausnummer: _____

Postleitzahl/Ort: _____

Beruf: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

Erteilung einer Einzugsermächtigung und eines SEPA-Lastschriftmandats

Ich ermächtige den **Förderverein Landschaft Stapelholm e.V.** widerruflich, den Jahresbeitrag in Höhe von EURO _____ (Mindestbeitrag 15,00 EURO / Jahr) mittels Lastschrift von meinem Konto einzuziehen.

IBAN: D E _____

BIC: _____ D E _____

Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom **Förderverein Landschaft Stapelholm e.V.** auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Datum/Unterschrift: _____

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Bitte ausfüllen und senden an: Förderverein Landschaft Stapelholm, Eiderstraße 5, 24803 Erfde

Fotowettbewerb für den Stapelholm-Kalender 2018



Seit vielen Jahren begleitet der Stapelholm-Kalender des Fördervereins Landschaft Stapelholm e. V. durch das Jahr

Der Fotokalender von Stapelholm hat eine langjährige Tradition und ist aus vielen Häusern unserer Landschaft nicht mehr wegzudenken. Der Kalender für das Jahr 2017 ist so gut wie ausverkauft, kleinere Restbestände können im örtlichen Handel erworben werden.

Weil es auch im nächsten Jahr einen Kalender geben soll, bittet der Förderverein wieder um die Zusendung von Fotos aus unserer Region. Das Motto lautet diesmal „Lebendiges Stapelholm“. Bevorzugt werden Aufnahmen mit Menschen aus Stapelholm in ihrem persönlichen oder beruflichen Umfeld.

Beispiele sind Einheimische oder Gäste mit ihren Häusern und Gärten, Akteure

bei typischen Veranstaltungen (Bekembrennen, Heimatfest, Ringreiter, Kinderfest, plattdeutsches Theater, Gildefest), Stapelholmer bei der Arbeit (z.B. Landwirte, Reetdachdecker, Künstler) oder bei der Ausübung ihres Hobbys.

Jeder kann sich mit bis zu drei Fotos an diesem Wettbewerb beteiligen, egal ob Hobbyfotograf oder Profi. Alle Bilder müssen Querformat haben.

Einsendeschluss ist der 31. Januar 2017. Ansprechpartner beim Förderverein ist Heinz Warnecke, E-Mail warnecke.heinz@t-online.de, Tel. 04883 / 90 55 72.

**Wir
wünschen
frohe
Weihnachten
und ein
gesundes
neues Jahr**



**Sie sind auf der Suche nach
einer Pflegeeinrichtung in
nicht alltäglicher Umgebung?**



Dann sollten Sie es nicht versäumen, den Dahrenhof in Drage kennen zu lernen, um sich einen Eindruck davon zu verschaffen, wie schön es in einem Pflegeheim sein kann.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

- Familiäre Atmosphäre
- vollstationäre Pflege
- Urlaubspflege/
Kurzzeitpflege
- KH-Anschlusspflege
- MDK-Bestnote von 1,1
- kostenloser Shuttleservice
nach Friedrichstadt
- hervorragendes Raumklima
durch Reetdach

(von allen Kassen anerkannt)

Gabriele & Matthias Martensen

25878 Drage bei Friedrichstadt · ☎ 04881-93610 · www.dahrenhof.de

Feine Geschenke zum Fest



Buchhandlung Jan Stümpel

wunschbecher keramikwerkstatt

Besuchen Sie uns im weihnachtlichen Fünfgiebelhaus!

besondere Ideen • gemütliche Atmosphäre • persönliche Beratung

Am Fürstenburgwall 11 • 25840 Friedrichstadt

Mo - Fr 10-13 und 14-18 Uhr • Sa 10-13 Uhr

**Die Redaktion der
„Bauernglocke“ wünscht allen
Leserinnen und Lesern frohe
Weihnachten und ein gutes
neues Jahr**

