

Marschenrat zur Förderung der Forschung im Küstengebiet der Nordsee



Nachrichten

57/2020

Nachrichten
des Marschenrates zur Förderung der
Forschung im Küstengebiet der Nordsee

Heft 57 / 2020

Herausgeber:

Marschenrat zur Förderung der Forschung im Küstengebiet der Nordsee e. V.,
26382 Wilhelmshaven, Viktoriastraße 26/28

Telefon: 04421 915-0 · Telefax: 04421 915-110 · E-Mail: marschenrat@nihk.de

Nachdruck nur mit Genehmigung des Marschenrates
Redaktion: M. Janssen, H. Jöns und M. Segschneider
Umschlag: Schloss Ritzebüttel in Cuxhaven
Foto: H. Husheer
Druck: Brune-Mettcker, Wilhelmshaven
ISSN 0931-5373

INHALTSVERZEICHNIS

Editorial	5
 Bericht über die Arbeit des Marschenrats 2019	
Mitgliederentwicklung.....	6
Marschenrats-Mitgliederversammlung 2019.....	6
Marschenrats-Exkursion 2019	6
Marschenrats-Kolloquien 2019	7
Marschenrats-Juniorkolloquien 2019.....	8
 Geplante Veranstaltungen des Marschenrats im Jahr 2020	
Marschenrats-Exkursion 2020	13
Marschenrats-Mitgliederversammlung 2020.....	13
Marschenrats-Kolloquium 2020	13
 Beiträge aus den Fachgebieten	
Geschichte	
GERHARD WIECHMANN	
„Für die Seefischerei ist der Krieg noch nicht zu Ende“: Die Auswirkungen des See- minenkrieges des Ersten Weltkriegs auf die deutsche Hochseefischerei 1919/20	14
VERENA DOHRN	
Die Unternehmer Kahan aus Baku und der Wilhelmshavener Ölhafen in der Zwischen- kriegszeit.....	23
HEIKO HEROLD	
Von Geestemünde nach Chaguaramas Die wechselvolle Geschichte des Fischdampfers „Herbert“	32
 Archäologie (Ur- und Frühgeschichte, Mittelalter, Neuzeit)	
MORITZ MENNENGA	
Relikte im Moor – Der Blog zum Projekt.....	43
SVEA MAHLSTEDT	
Pläne für ein Urgeschichtliches Zentrum Wildeshausen.....	46
JAAP BEUKER	
Von Schiffsbohrwurm zum Hunebed Highway. Schutz und touristische Erschließung der niederländischen Megalithgräber	50
RÜDIGER KELM	
Die Europäische Straße der Megalithkultur – auch in Schleswig-Holstein	57
 Geowissenschaften	
ALEXANDER BARTHOLOMÄ, RUGGERO M. CAPPERUCCI, FRIEDRIKE BUNGENSTOCK, ROBIN M. SCHAUMANN, LEONIE TOEBROCK, DIRK ENTERS, ACHIM WEHRMANN und EFFI DREWS	
Rekonstruktion versunkener Landschaften im ostfriesischen Wattenmeer – Ergebnisse aus den geophysikalischen Messungen und Kernbohrungen im Projekt WASA	61

Biowissenschaften

FELIX BITTMANN und ANNETTE KRAMER

Das Huvenhoopsmoor – Vegetationsgeschichtliche Untersuchungen zur Besiedlungsgeschichte des Neolithikums im Lkr. Rotenburg/Wümme70

Küsteningenieurwesen und Wasserwirtschaft

KRISCHAN HUBERT

Wie lokale Baumaßnahmen großräumige Veränderungen der Hydrodynamik hervorrufen können.....76

TINA KUNDE

Entwicklung eines 3D-Modells für den unmittelbaren Untergrund des niedersächsischen Wattenmeergebietes am Beispiel von Norderney79

KLAAS-HEINRICH PETERS

Die linksemsischen Kanäle und die Linksemsische Kanalgenossenschaft81

Volkkunde und Museen

NINA HENNIG und MATTHIAS STENGER

„Dat löppt“ – Wasser in der ostfriesischen Kultur
Ein gemeinsames Ausstellungsprojekt des Museumsverbunds Ostfriesland.....94

AXEL HEINZE

Die Geschichte des „Wiechershuus“ in Westeraccumersiel99

MICHAEL SCHIMEK

Neue volkskundliche Forschungen im südlichen Küstenbereich der Nordsee –
ein Überblick104

SUSANNE KIEL

Ein neues Forschungsprojekt am Deutschen Schiffahrtsmuseum: Der Umgang mit
Übersiedlungsgut jüdischer Emigranten in Bremen ab 1939.....106

FREDERIC THEIS

Das Forschungs- und Ausstellungsprojekt „Karten – Meere“ am Deutschen
Schiffahrtsmuseum109

Editorial

Im vergangenen Jahr 2019 war der Marschenrat an zahlreichen kulturellen und wissenschaftlichen Aktivitäten beteiligt, die unsere Arbeit in hohem Maße geprägt haben. Neben der vom Geschäftsführer Dr. Segschneider organisierten Jahresexkursion, die uns nach Cuxhaven führte, und der Mitgliederversammlung, die wir Dank der Einladung von Landrat Brückmann im Verwaltungssitz des Landkreises Wesermarsch in Brake durchführen konnten, fanden in Bremen, Delmenhorst und Wilhelmshaven mehrere Kolloquien statt, in denen zu unterschiedlichen Themen aktuelle Forschungsansätze vorgestellt und diskutiert wurden. Darüber hinaus intensivierte sich im vergangenen Jahr die Zusammenarbeit zwischen dem Marschenrat und der Nordwestdeutschen Universitätsgesellschaft, die auch 2019 wieder zahlreiche Vortragsveranstaltungen in Wilhelmshaven durchgeführt und damit auch für die Mitglieder des Marschenrats interessante Themen erschlossen hat. Als Beispiel sei der in diesem Heft abgedruckte Beitrag von Frau Prof. Dohrn, Hannover, genannt, die ihre Forschungen über die Geschichte des jüdischen Unternehmens Kahan und ihre Bedeutung für die Anfänge des Wilhelmshavener Ölhafens zunächst auf Einladung der NWDUG vorgetragen und in der Folge ein spannendes Manuskript zu diesem Thema für das vorliegende Berichtsheft vorgelegt hat. Gemeinsam mit zwei weiteren Aufsätzen bildet er nun im Sachgebiet Geschichte einen kleinen Schwerpunkt zur Seefahrt- und Handelsgeschichte des frühen 20. Jahrhunderts im deutschen Nordseeküstenraum. Einen weiteren thematischen Schwerpunkt weist auch das Sachgebiet Archäologie auf: Im Mittelpunkt von vier Beiträgen stehen die landschaftsprägenden jungsteinzeitlichen Großsteingräber, die verstärkt auch unter dem Gesichtspunkt einer touristischen Nutzung und Präsentation betrachtet werden.

Zugleich enthält das vorliegende Berichtsheft auch wieder Informationen über die wichtigsten für 2020 geplanten Veranstaltungen des Marschenrats, wie die Mitgliederversammlung, die in diesem Jahr in Wilhelmshaven stattfinden wird, oder die Jahresexkursion, während der wir die niederländische Provinz Drenthe besuchen werden. Bitte tragen Sie sich die jeweiligen Termine schon in Ihre Terminkalender ein. Auch für 2020 erhoffen wir uns, dass Sie unser Programm so interessant finden, dass Sie unsere Angebote wahrnehmen.



Ihr

Prof. Dr. Hauke Jöns

1. Vorsitzender

Bericht über die Arbeit des Marschenrats 2019

Mitgliederentwicklung

Im Berichtsjahr 2019 gab es nur wenig Veränderungen bei den Mitgliedern. So war 2019 der Austritt der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nordwest, Aurich zu verzeichnen, zugleich ist mit dem Archäologisch-Ökologischen Zentrum in Albersdorf ein neues Mitglied dazugekommen, so dass der Marschenrat gegenwärtig 75 Mitglieder hat.

Marschenrats-Mitgliederversammlung 2019

Die Mitgliederversammlung des Jahres 2019 fand auf Einladung von Herrn Landrat Brückmann am 22. März im großen Sitzungssaal des Landkreises Wesermarsch in Brake statt. Zur Mitgliederversammlung waren 18 Mitglieder mit stimmberechtigten Vertretern erschienen, so dass die Versammlung beschlussfähig war und die in der Tagesordnung ausgewiesenen Punkte diskutiert werden konnten.

Erfreulicherweise war es der Schriftleitung des Marschenrats wiederum gelungen, das aktuelle Berichtsheft rechtzeitig zur Mitgliederversammlung vorzulegen. Dies nahmen die Mitglieder sehr erfreut auf; die interessanten Inhalte und gute Druckqualität des Heftes wurden gelobt.

Auf den Bericht des Vorsitzenden folgte die Präsentation des Kassenberichts; die der Geschäftsführer Dr. Martin Segschneider vortrug. Er konnte auf ein Guthaben in Höhe von 14.901,01 € verweisen, die 2019 für die Bewältigung der Aufgaben des Marschenrats zur Verfügung standen. Die Richtigkeit des Zahlenwerks war zuvor von den Kassenprüfern Herrn Focke, Sande, und Herrn Dr. Strahl, Wilhelmshaven festgestellt worden, so dass die Mitgliederversammlung für die Entlastung des Geschäftsführers und des Vorstands votierte.

Ein wichtiger Tagesordnungspunkt war den Wahlen zum Vorstand gewidmet, die satzungsgemäß durchzuführen waren. Einstimmig in ihrem Amt bestätigt wurden die stellvertretenden Vorsitzenden Dr. Michael Brandt (bereits seit 2003 im Amt) und Dr. Rolf Bärenfänger (bereits im Amt seit 2007). Auch die Mitglieder im erweiterten Vorstand, Klaus Jensen (bereits seit 2007 als Vertreter der Wasserwirtschaft Mitglied im erweiterten Vorstand), Ingo Hashagen (bereits seit 2003 im erweiterten Vorstand als Vertreter der Städte und Gemeinden) und Prof. Dr. Franz Bairlein (bereits seit 2003 als Vertreter der wiss. Einrichtungen) wurden erneut für eine weitere Amtszeit gewählt. Auch die zur Prüfung der Jahresrechnung des abgelaufenen Rechnungsjahres von der Mitgliederversammlung zu bestellenden Rechnungsprüfer waren Gegenstand der Diskussion. Da der langjährige Kassenprüfer J. Focke, Sande, sein Amt abgegeben hatte, wurde Dr. Christina Wawrzinek (Küstenmuseum Wilhelmshaven) als seine Nachfolgerin vorgeschlagen und von der Mitgliederversammlung bestellt.

Marschenrats-Exkursion 2019

Die traditionelle Exkursion des Marschenrates fand am 11. Mai 2019 statt und führte unter Leitung des Geschäftsführers Dr. Martin Segschneider zu mehreren interessanten Orten im Stadtgebiet von Cuxhaven. Wie gewohnt wurde der Marschenrat an den Exkursionspunkten wieder von Expertinnen und Experten geführt, diesmal vom Stadtarchäologen Andreas Wendowski-Schünemann M. A., der Museumsleiterin Dr. Jenny Sarrazin und Dipl. Biol. Anja Stute von der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt.

Erste Station war Altenwalde, ein Ort mit einer besonderen geschichtlichen Bedeutung. Ein kurzer Fußweg führte bei bestem Frühlingwetter und Vogelgesang vom Burgwall auf der Anhöhe über das Gräberfeld der römischen Kaiserzeit, das unter anderem durch den Fund einer großen römischen Silberschale bekannt ist, hinab zum Standort einer mittelalterlichen Kirchengründung, deren bauliche Reste als Spolien im heutigen Kirchenbau noch zu finden sind. In der östlich benachbart zur Marsch

hin gelegenen frühmittelalterlichen Siedlung Kamp-Seeburg hat das NIhK in den vergangenen Jahren Forschungsgrabungen durchgeführt.

Ein kurzer Umweg führte am Helgoland-Kai über den Elbdeich mit Blick über die Elbmündung mit ihrem regen Schiffsverkehr, der Kugelbake und dem bekannten Semaphor an der „Alten Liebe“. Danach ging es zum neugeschaffenen Wrack- und Fischereimuseum „Windstärke 10“, wo die Museumsleiterin Dr. Jenny Sarrazin in die Konzeption des schön gestalteten Museums einführte.

Als nächste Station folgte im Stadtteil Altenbruch ein neugeschaffener Lernort zur Entwicklung des Deichbaus in den Elbmarschen. Hier wurde in den letzten Jahren ein großes Industriegebiet neu aufgespült und teilweise bebaut. Hierfür musste ein historischer Deichabschnitt weichen, so dass umfangreiche Ausgrabungen stattfanden, deren Ergebnisse der Stadtarchäologe Andreas Wendowski-Schünemann anschaulich erläuterte.

Zu Mittag wartete ein herzhaftes Büffet im Gewölbekeller des Schlosses Ritzebüttel. Anschließend erfolgte die Besichtigung des Schlosses von innen und außen. Der Bau geht auf einen spätgotischen Backstein-Wehrturm zurück, dessen Gegenstück auf der Insel Neuwerk zu finden ist. Im Anschluss ging es weiter zu einem bronzezeitlichen Grabhügel in der ausgedehnten Küstenheide mit ihren reizvollen landschaftlichen Aspekten. Hier berichtete Frau Stute über die Entstehung und Bedeutung der Heide sowie über die Herausforderungen der Pflege. Die Exkursion führte schließlich zu einem Geheimtipp von Herrn Wendowski-Schünemann: Mit herrlichem Blick über das Wattenmeer und die Insel Neuwerk steht ein hoher Grenzstein mit den Wappen von Bremen und Hamburg am natürlichen, von Eichenkratt bewachsenen Steilufer bei Berensch. Mit der Setzung des Grenzsteines fand ein uralter Streit um Strandgut zwischen der Hansestadt Hamburg und den Bremer Bischöfen ein Ende, und so war dies auch ein guter Punkt, um die vom Wetter verwöhnte Exkursion zu beenden.

Der angemietete Bus war wie in den Vorjahren mit 44 Personen nahezu vollständig ausgebucht, so dass festzustellen ist, dass die jährliche Exkursion des Marschenrats sich weiterhin großer Beliebtheit erfreut.

Marschenrats-Kolloquien 2019

Kolloquium „Drowned paleo-landscapes“ im Hanse Wissenschaftskolleg (HWK)

Die gegenwärtige Schlussphase des vom Land Niedersachsen geförderten Verbundprojekts „WASA – The Wadden Sea as an archive of landscape evolution, climate change and settlement history: Exploration – analysis – predictive modelling“ nahmen das NIhK, Senckenberg am Meer und der Marschenrat zum Anlass, vom 19. bis zum 20. September 2019 ein wissenschaftliches Kolloquium mit dem Thema „Drowned paleo-landscapes. Current Archaeological and Natural Scientific Research in the Wadden Sea and the North Sea Basin“ im Hanse Wissenschaftskolleg (HWK) in Delmenhorst durchzuführen. Daran nahmen 49 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus Belgien, den Niederlanden und Deutschland sowie ein Gast des HWK aus den USA teil.

Das aus 17 Vorträgen bestehende Vortragsprogramm gliederte sich in drei Blöcke: „Methods and modelling“, „Sea-level changes“ und „Settlement History and landscape reconstruction“. Der erste Block wurde in erster Linie durch Beiträge des WASA-Verbundprojekts gestaltet. Dabei standen vor allem hydroakustische Verfahren zur Rekonstruktion ehemaliger Landoberflächen im Mittelpunkt. Der letzte Vortrag des Blocks beschäftigte sich mit der Rekonstruktion des Meeresspiegelanstiegs auf der Basis von Ostrakoden sowie Foraminiferen und leitete damit bereits zum folgenden Block „Sea-level change“ über. Dort wurden neben Untersuchungsergebnissen aus dem WASA-Projekt vor allem auch küstenformende Prozesse und Meeresspiegelentwicklungen im östlich anschließenden Ems-Dollart Ästuar und der Niederländischen Küste diskutiert. Der dritte Block befasste sich dann mit der Siedlungsgeschichte im Licht der sich verändernden Küstenregionen von Nordfriesland bis in die

Niederlande. Das Vortragsprogramm wurde durch 12 Poster-Präsentationen ergänzt, die weitere Ergebnisse zu den im Fokus stehenden Themenblöcken zur Diskussion stellten.

Bei der abschließenden Diskussion diskutierte man dann vor allem Möglichkeiten einer engeren zukünftigen Kooperation, auch im Rahmen von länderübergreifenden Vorhaben. Es wurde vereinbart, ein Sonderheft der peer-reviewten internationalen Zeitschrift *Netherlands Journal of Geosciences* mit Beiträgen der Tagung zu gestalten. Dieses Journal wird open-access publiziert und ist somit für alle Interessierten frei verfügbar. Das Erscheinen des Heftes ist für Ende 2020 oder Anfang 2021 vorgesehen.



Abb. 1. Die Teilnehmer des Marschenratskolloquiums „Drowned paleo-landscapes“ im Hanse Wissenschaftskolleg (HWK) (Foto: D. Meyerdierks, HWK).

Marschenrats-Juniorkolloquium 1-2019

9. Workshop der AG CAA in Wilhelmshaven

Am 23. und 24.09.2019 fand erstmals der jährliche Workshop der Arbeitsgruppe Computeranwendungen und Quantitative Methoden in der Archäologie e. V. (AG CAA) in Wilhelmshaven statt. Die AG CAA ist ein Verein, der auf Vorläufer aus den 1980er Jahren zurückgeht und als Arbeitsgruppe seit 2005 besteht, schließlich 2011 ins Vereinsregister eingetragen wurde und dessen Hauptziel es ist, den wissenschaftlichen Austausch zu digitalen Fragen in der Archäologie zu fördern. Seit 2009 finden dazu Workshops statt, zu denen das Fachkollegium zusammenkommt, um sich über die neuesten Entwicklungen auszutauschen. Die Fachtagung fand mit Unterstützung des Marschenrates am NIHK und im „Pumpwerk“ statt. Insgesamt 81 Teilnehmer und Teilnehmerinnen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz sind zusammengekommen, um über die neusten Ergebnisse aus dem digitalen Bereich zu beraten. Für die Veranstaltung waren dazu fünf Kernthemen vorgegeben, zu denen Beiträge eingereicht werden konnten:

- Die Zukunft der digitalen Dokumentation und Analyse
- 3D-Dokumentation und Sicherung archäologischer Kulturgüter
- Auffindbarkeit und Interpretation von Produkten digitaler Dokumentation
- Voraussetzungen und Methoden der Analyse quantitativer und qualitativer Daten
- Interoperabilität, Normierung und Diversität

Die Tagung startete am Montag allerdings nicht mit Vorträgen, sondern mit zwei Tutorials. Im ersten, das von Arie Kai-Browne von der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin angeboten wurde und an dem 15 Personen teilnahmen, ging es um "Bildbasierte 3D-Modellierung in der Feldarchäologie". Im Fokus stand dabei das auch als Structure from Motion (SFM) bekannte Verfahren, welches in der Archäologie zu Dokumentationszwecken immer mehr Anwendung findet. Im Rahmen des Workshops wurde den Teilnehmern gezeigt, wie sich die bildbasierte 3D-Modellierung in den Grabungsalltag integrieren lässt. Den zweiten Workshop leitete Sophie C. Schmidt. Sie führte zwölf Teilnehmer und Teilnehmerinnen in die statistische Programmiersprache R ein.



Abb. 2. Die Organisatoren der CAA in Wilhelmshaven bei der Begrüßung der Gäste. V. l. n. r.: Prof. Dr. Kai-Christian Bruhn (Hochschule Mainz), Lutz Schubert (Universität Ulm), Thorsten Becker und Dr. Moritz Mennenga (beide NIhK) (Foto: R. Kiepe, NIhK).

Nach den Tutorials begann dann die Vortragsreihe mit insgesamt 15 Beiträgen, deren Fokus zunächst die digitalen Dokumentationsmethoden in der Archäologie waren. Der Schwerpunkt lag dabei auf der 3D-Erfassung von Funden und Befunden, aber auch deren Auswertung. Weiterhin fand die Vermittlung kulturellen Erbes durch die Nutzung einer mobilen Augmented Reality-Anwendung zur Visualisierung von historischen Gebäuden an ihrem ehemaligen Standort – in Originalgröße – Platz. In dem nächsten Vortragsblock ging es um Methoden, die zur Prädiktion von Fundstellen genutzt werden, wie etwa Perlokationsanalysen oder Deep Learning Ansätze, aber auch für die Aufnahme und Analyse von Landschaften. Abschließend wurden noch digitale Softwarelösungen für die Archäologie vorgestellt.

Zwischen den Vortragssessions fand eine Postersession statt, bei der die elf Autoren die Möglichkeit hatte, ihren Beitrag in einer Minute auf der Bühne vorzustellen und danach am Poster für Fragen bereitzustehen. Auch hier stand die Nutzung von 3D-Daten in der Archäologie im Vordergrund, allerdings konnte Simon Seyfried (Philipps-Universität Marburg) mit der Präsentation seines Themas "Bewuchsmerkmale multispektral: Die Sichtbarkeit von Bewuchsmerkmalen im visuellen Spektrum, nahen Infrarot und thermalen Infrarot" die meisten Tagungsgäste begeistern und gewann den von der CAA ausgeschriebenen Preis für das beste Poster.

Marschenrats-Juniorkolloquium 2-2019

Aktuelle Forschungen zur römischen Kaiserzeit und Völkerwanderungszeit in Nordwestdeutschland

Vom 25.-26. Oktober 2019 organisierte die Landesarchäologie Bremen ein Marschenrats-Juniorkolloquium zum Thema „Aktuelle Forschungen zur römischen Kaiserzeit und Völkerwanderungszeit in Nordwestdeutschland“. Dazu versammelten sich 28 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, vom angehenden Nachwuchswissenschaftler zur etablierten Fachkollegin, und tauschten sich in ungezwungener Atmosphäre über aktuelle Forschungen und Grabungsergebnisse aus. Dieses kurz Kaiserzeit-Kolloquium genannte Treffen wurde 2012 von Wilhelmshavener und Göttinger Doktorandinnen und Doktoranden ins Leben gerufen und wird seither jährlich an einem anderen Ort durchgeführt.

Das Themenspektrum reichte in diesem Jahr von aktuellen Neufunden der Region über siedlungsarchäologische Fragestellungen bis hin zu antiken und modernen Germanenbildern. Den Auftakt bildeten Beiträge, die eisen- und kaiserzeitliche Grabbefunde in den Mittelpunkt stellten, woran sich eine Diskussion zu den Problemen der Datierung und Deutung beigabenloser Brandschüttungen anschloss. Ein Schlaglicht auf die Beziehungen zwischen den Eliten im Römischen Reich und dem Barbaricum werfen exzeptionelle Objekte wie die Opalgürtelschnalle aus Regesbostel, Lkr. Harburg, und der Neufund eines spätantiken Goldmultiplums im Landkreis Stade. Einen interessanten Ansatz zur Neuinterpretation römischer Artefakte in Siedlungen der Germania Magna bietet ein gerade begonnenes Dissertationsvorhaben, dessen Potentiale und Probleme man kontrovers diskutierte. Der Produktion und Distribution von Bernsteinobjekten widmet sich ein weiteres Dissertationsprojekt, dessen Konzeption vorgestellt und besprochen wurde.

Zwei andere Dissertationen setzen sich mit landschafts- und siedlungsgeschichtlichen Fragestellungen auseinander. Die erste betrifft den Versuch einer Rekonstruktion der Genese von Landschaft und Besiedlung im Bereich der Dornumer Bucht, wobei die starke, oft sehr kleinteilige Dynamik in der Entwicklung dieser Nordseeküstenlandschaft sichtbar wurde. Die Verteilung der kaiser- und völkerwanderungszeitlichen Fundplätze etwa lässt eine gegenüber älteren Epochen deutlich verstärkte Konzentration der Besiedlung auf die Ränder der Geest erkennen, was mit einer bereits fortgeschrittenen Vermoorung großer Geestbereiche erklärt werden kann. Ein anderes Dissertationsprojekt thematisiert in umfassender Weise Brunnenbau und Wasserversorgung im Westen der Germania Magna. Im Vortrag wurden dabei vor allem räumliche und funktionale Beziehungen zwischen Siedlungs-, Produktions- und Brunnenstandorten sowie das Verhältnis von Wasserversorgungseinrichtungen inner- und außerhalb der Siedlungen erörtert.

Aus siedlungsarchäologischer Sicht besonders erfreulich war die Vorstellung der nunmehr abgeschlossenen Dissertation über Gristede, so dass dieser wichtige Fundplatz nun ausgewertet und in naher Zukunft auch publiziert vorliegen wird. Die Schwierigkeiten bei der Analyse der äußerst komplizierten Befunddokumentation dieser Grabung der 1960er und 1970er Jahre wurden dabei erneut deutlich. Mit Liebenau/Steyerberg wurde eine weitere, in jüngster Zeit untersuchte Siedlungsfundstelle hauptsächlich des frühen Mittelalters präsentiert, bei der ein besonderer Fokus auf der Beziehung zum nahegelegenen und weithin bekannten Gräberfeld liegt. Schließlich wurde ein Projekt zur datenbankgestützten Erfassung von Grubenhausbefunden, das bereits am Rande des letztjährigen Kolloquiums angeregt worden war, kurz vorgestellt und zur Mitarbeit aufgerufen.

Den Abschluss des Kolloquiums bildete ein ebenso kurzweiliger wie informativer Beitrag zum Bild der Germanen in Antike und Neuzeit, der die erstaunliche Parallelen moderner Germanendarstellungen zu antiken Barbarentopoi aufzeigte. In der anschließenden Diskussion wurde aber auch auf Beispiele populärer Darstellungen jüngster Zeit hingewiesen, die stärker dem gegenwärtigen archäologischen Erkenntnisstand entsprechen. Abgerundet wurde die Tagung durch eine archäologische Stadtführung, die Dieter Bishop von der Landesarchäologie Bremen gestaltete.



Abb. 3. Die Teilnehmer des Marschenrats-Juniorkolloquiums Bremen am 25. und 26. Oktober 2019
(Foto: D. Nösler).

Marschenrats-Juniorkolloquium 3-2019

Die Steinzeitrunde

Am ersten Dezemberwochenende wurde die 2. Steinzeitrunde am NIhK in Wilhelmshaven im Format eines Juniorkolloquiums abgehalten. Die Steinzeitrunde ist 2018 am Lehrstuhl für Ur- und Frühgeschichte der Universität Rostock gegründet worden und dient dem Austausch und der Vernetzung von WissenschaftlerInnen, die sich mit der Steinzeit Norddeutschlands auseinandersetzen. Dabei wurde MasterkandidatInnen und DoktorandInnen die Möglichkeit gegeben, in ungezwungener Runde ihre Arbeiten zur Steinzeitforschung vorzustellen und zu diskutieren. Zugleich war die Runde auch für bereits etablierte MitarbeiterInnen der Bodendenkmalpflege und Universitäten offen, um ihre Forschungsschwerpunkte zu präsentieren. Der thematische Fokus lag auf der Archäologie in der Norddeutschen Tiefebene für den Zeitraum vom Paläolithikum bis zum Neolithikum.

Zum Kolloquium waren 22 TeilnehmerInnen, darunter 16 NachwuchswissenschaftlerInnen der Universitäten Berlin, Göttingen, Hamburg und Kiel sowie des Zentrums für Baltische und Skandinavische Archäologie in Schleswig (ZBSA) gekommen. Am 6. Dezember fand in chronologischer Reihenfolge die Vorstellung der Beiträge mit anschließender intensiver Diskussion statt; entsprechend bildete das Paläolithikum in Norddeutschland den Anfang. Es wurde zunächst ein umfangreiches Konzept zur Oberflächenprospektion vorgestellt, dass zur Ermittlung von Fundplätzen der Neandertaler in Nordfriesland eingesetzt wird. Fragen zu Transformationsprozessen im Spätpaläolithikum bilden derzeit einen Forschungsschwerpunkt am ZBSA, hier im Speziellen die Schwierigkeiten in der Unterscheidung von Artefakten der Bromme- und Federmesserkultur. Ein kürzlich begonnenes Dissertationsprojekt zur Aufarbeitung von altgegrabenen Federmesserkultur-Zeltbefunden lässt bereits interessante neue Interpretationsmöglichkeiten erkennen.

Der zweite Themenblock – das Mesolithikum – begann mit der Vorstellung eines aktuellen Projektes des NIhK, in dem die Suche nach mesolithischen Hinterlassenschaften im Moor- und Marschenbereich westlich der Weser im Mittelpunkt steht. Hier kommen Bohrprospektionen als vielversprechende

Methode zum Einsatz, die bereits erste Erfolge im Aufspüren überdeckter Fundplätze erbracht hat. In einem weiteren Vortrag konnte anhand geologischer Untersuchungen der Küstenmarsch und den daraus rekonstruierbaren Küstenverläufen das Potenzial für landschaftsgeschichtliche Analysen in Bezug auf steinzeitliche Fundplätze herausgestellt werden. Neue Grabungsergebnisse vom Duven-seer Moor, Kr. Herzogtum-Lauenburg, gaben Einblick in verschiedene Aktivitätszonen des Siedlungsplatzes. Auch mesolithische Herdgruben aus dem norddeutschen und niederländischen Raum kamen zur Präsentation, welche bei Gegenüberstellung mit Ameisenhaufenbefunden verblüffende Ähnlichkeiten aufweisen. Interessant war die Vorstellung umfangreicher Prospektionsmaßnahmen im Gebiet Mecklenburg-Vorpommerns durch die Universität Rostock, um neue Forschungsmöglichkeiten für den erst kürzlich eingerichteten Lehrstuhl zu erschließen.



Abb. 4. Teilnehmer der 2. Steinzeitrunde am NIHK in Wilhelmshaven. V. l. n. r.: – vorn: A. Behrens, E. Pape, A. Philipp, S. Grimm, S. Mahlstedt. Mitte: J. Fries, M. Mennenga, M. Weber, M. Hinrichs, Th. Becker. Hinten: M. Bratmöller, M. Heumüller, S. Schultrich, E. Burmeister, D. Groß, J. Wiethold, M. Müller, M. Savu, A. Hüser (Foto: R. Kiepe).

Einen Themenschwerpunkt bildeten die Forschungen zum Neolithikum in Niedersachsen. So wurden Untersuchungen an einem Bohlenweg in der Gnarrenburger Moorenge, Lkr. Rotenburg (Wümme) vorgestellt. Die Arbeiten bezeugen, dass der Klimawandel und das zunehmende Austrocknen von Moorflächen ein ernstzunehmendes Problem bezüglich der Erhaltungsbedingungen von Hölzern und sonstiger Organik darstellen. Dem entgegengesetzt zeigte sich, dass die trockenen Bedingungen zur Entdeckung neuer Fundplätze in Feuchtgebieten führen kann und großräumige Prospektionen erlauben. Im Ahlen-Falkenberger Moor, Lkr. Cuxhaven gelingt es auf diese Weise die Hinterlassenschaften der Trichterbecherkultur zu untersuchen; Im Rahmen eines aktuellen Projektes werden Großsteingräber ausgegraben und die regionale Landschaftsentwicklung mit Hilfe botanischer und geologischer Methoden rekonstruiert. Auch im benachbart gelegenen Drangstedt, Lkr. Cuxhaven, werden Langbetten untersucht; dabei steht aufgrund ausgedehnter Störungen primär die Frage nach dem Erhaltungszustand und Aussagewert solcher Anlagen im Vordergrund. Dabei entdeckte Befunde und Architekturelemente wurden vorgelegt und diskutiert.

Über den „Tellerrand“ Niedersachsens hinausschauend, wurden neu entwickelte Vorlagen zur Beschreibung der „Megalithic Routes“ in Schleswig-Holstein sowie die online-Präsentation von Großsteingräbern präsentiert. Weitere Referate diskutierten Verbindungen des norddeutschen Raumes zu mitteleuropäischen neolithischen Kulturgruppen. Zum einen indem im Rahmen einer Masterarbeit Ausgrabungsergebnisse an Erdwerken im Leine-Weser-Gebiet und zum anderen Deponierungssitten der Rössener Kultur beschrieben und Kontaktbeziehungen zu nördlichen Gesellschaften debattiert wurden. Ein Vortrag über geradwandige Becher im jütländischen Raum stellte aktuelle Überlegungen zu den Indikatoren für gesellschaftliche Umbrüche im 3. Jahrtausend v. Chr. dar.

Der Ausklang der Vortragsveranstaltung fand auf dem Weihnachtsmarkt in Wilhelmshaven statt, wo man die Diskussionen fortsetzte. Der 2. Tag des Kolloquiums stand ganz im Zeichen einer Exkursion in das Elbe-Weser-Dreieck (Lkr. Cuxhaven). Zunächst wurden die Langbetten von Drangstedt, sowie die Großsteingräber und die Steinkiste von Flögeln besichtigt, bevor die Fahrt ins Ahlen-Falkenberger Moor ging, um die hier aus dem Moor ragenden Ganggräber zu betrachten und einen Eindruck von der Moorlandschaft zu bekommen. Den Abschluss bildete eine Führung durch das Museum in Bad Bederkesa durch den Kreisarchäologen Dr. Andreas Hüser.

Geplante Veranstaltungen des Marschenrats im Jahr 2020

Marschenrats-Exkursion 2020

Die traditionelle Jahresexkursion des Marschenrats wird einem Vorschlag des Geschäftsführers Dr. Segschneider folgend am 09.05.2020 in die niederländische Provinz Drenthe führen. Die reich mit Großsteingräbern und anderen Sehenswürdigkeiten gesegnete Landschaft ist vom Marschenrat seit mehr als zwei Jahrzehnten nicht mehr im Rahmen einer Exkursion besucht worden, so dass es vieles neu zu entdecken gilt. Für die Vorbereitung der Exkursion konnte mit dem ehemaligen Hauptkonservator des Drents Museum Assen, Herrn J. Beuker, ein ausgewiesener Kenner der regionalen Kulturgeschichte gewonnen werden. Er wird gemeinsam mit anderen Experten die Führung vor Ort übernehmen.

Marschenrats-Mitgliederversammlung 2020

Die Mitgliederversammlung des Marschenrats wird auf Einladung des Vorsitzenden, Prof. Dr. H. Jöns, am 27.03.2020 im Forschungsinstitut Senckenberg am Meer in Wilhelmshaven stattfinden. Wichtigste Programmpunkte werden ein ausführlicher Bericht über die aktuellen Vorhaben des Marschenrats, die Vorlage des Kassenberichts und die Wahl einzelner Mitglieder des erweiterten Vorstandes sein.

Im öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung wird Dr. Achim Wehrmann in Aufgaben und Struktur des Senckenberg am Meer einführen und die Forschungseinrichtung in einem Rundgang durch das Institut vorstellen.

Marschenrats-Kolloquium 2020

Für den Herbst 2020 ist ein Marschenratskolloquium geplant, in dem aktuelle Forschungen zu Wall-, Befestigungs- und Burganlagen aus den Küstengebieten der Nordsee vorgestellt und diskutiert werden sollen. Die zu betrachtenden Anlagen wurden im Zeitraum zwischen der Bronzezeit und dem späten Mittelalter errichtet und genutzt. Sie reflektieren das Sicherheitsbedürfnis bzw. das Streben nach Repräsentation, aber auch rituelle Praktiken in den sich wandelnden Gesellschaften.

Das Kolloquium wird vom Vorstand des Marschenrates in Kooperation mit Dr. Krabath (NIHK) vorbereitet.

Beiträge aus den Fachgebieten

GESCHICHTE

Sachbearbeiter: Dr. Paul Weßels, Leiter der Landschaftsbibliothek der Ostfriesischen Landschaft, Aurich, und Dr. Gerhard Wiechmann, Universität Oldenburg

„Für die Seefischerei ist der Krieg noch nicht zuende“: Die Auswirkungen des Seeminenkrieges des Ersten Weltkriegs auf die deutsche Hochseefischerei 1919/20

GERHARD WIECHMANN

Gemeinhin wird das Ende des Ersten Weltkriegs mit dem Waffenstillstand von Compiègne am 11. November 1918 gleichgesetzt. Doch in der südlichen Nordsee, weitab von den Schlachtfeldern Belgiens und Frankreichs, lauerte für die Fischer der (süd)östlichen Nordseeanrainer ein unsichtbares, tödliches „Erbe“.

Sowohl die Kaiserliche Marine als auch die Royal Navy hatten im Krieg riesige Minenfelder ausgelegt. Sie sollten das Eindringen der Briten in die Deutsche Bucht und das Auslaufen deutscher U-Boote in den Atlantik verhindern. Zwischen dem Waffenstillstand und August 1920 gingen allein 45 deutsche Fischdampfer durch Minen verloren. Zu Recht stellte daher der Hamburger Fischereidirektor Duge im Mai 1919 fest: „Für die Seefischerei ist der Krieg noch nicht zuende“.¹ Dabei bezogen sich die Ende 1920 erhobenen Verluststatistiken lediglich auf Fischdampfer und nicht auf Logger, Kutter oder Ewer.² Doch wie sich aus einem Abgleich mit Akten des Seeamts Brake ergibt, das u. a. für die oldenburgischen Häfen Nordenham, Brake und Elsflöth zuständig war, wurden bestimmte Fischdampfer nicht erfasst wie auch die teilweise als Fischdampfer bezeichneten Heringslogger.³

Bedauerlicherweise erfasste Reitzenstein keinerlei Personalverluste. Dabei war die seit 1886 betriebene deutsche Hochseefischerei schon im Frieden risikoreich. 1894 sanken fünf Geestemünder Dampfer mit 61 Mann während der so genannten Weihnachtssturmflut bei Hornsriiff.⁴ Von Dezember 1902 bis März 1903 gingen weitere sieben Fischdampfer aus Geestemünde und Bremerhaven mit 64 Mann verschollen. Ursache waren wiederum schwere Stürme. Zum Schutz des Vorschiffs wurde langfristig eine überhöhte und überdachte Back eingeführt.⁵ Unabhängig davon galten Fischdampfer auch unter schwierigsten Witterungsbedingungen als ungemein seetüchtig.⁶

Der Kriegsausbruch 1914 traf die deutsche Schifffahrt und Fischerei unvorbereitet.⁷ Fischdampfer besaßen keine Funktelegrafenanlagen und waren auf See weder erreichbar noch konnten sie Notrufe

¹ F[riedrich]. Duge, Staatlicher Fischereidirektor, Hamburg: Die Minen und die Seefischerei, in: Der Fischerbote. Zeitschrift für die Interessen der Hochsee-, Küsten- und Fluß-Fischerei, auch der Fischerei im Auslande, XI. Jg. 1919, S. 110-114, hier S. 114. Bis 1922 gingen insgesamt 111 Handelsschiffe durch Minen verloren; P[eter]. Schubert u. a.: Die deutschen Marinen im Minenkrieg. Band 1: Historische Entwicklung – Kaiserliche Marine – Reichsmarine, Rostock 2006, S. 381. Unklar ist, ob in dieser Zahl Verluste in der Ostsee oder die Fischdampfer einbezogen sind oder ob es sich nur um deutsche Schiffe handelte.

² Dr. Frh. v. Reitzenstein: Die Verluste der deutschen Fischdampferflotte seit Beginn des Weltkrieges und ihr Wiederaufbau, in: Der Fischerbote, Jg. 1920, S. 574-582. Die Seeminen bildeten u. a. auch eine Gefahr für Schleppzüge; vgl. Bedrohung von Fischerfahrzeugen durch Treibminen, in: Mitteilungen des Deutschen Seefischer-Vereins, Jg. 1919, S. 151 f.

³ Die Akten des Seeamts Brake befinden sich im Niedersächsischen Landesarchiv Oldenburg (NLA OL), Bestand 194.

⁴ Dr. Otto Höver: Deutsche Hochseefischerei, Oldenburg i. O. 1936, S. 84.

⁵ Ebd., S. 86 ff.

⁶ Ebd., S. 85.

⁷ Vgl. Marc Fisser: Die deutsche Seeschifffahrt am Ende des Ersten Weltkrieges und in der Weimarer Republik, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv, 13, 1990, S. 111-142. Zur Fischerei im Krieg vgl. Bruno Rogowsky: Die Organisation der deutschen Fischwirtschaft im Kriege, Berlin/Leipzig 1922.

absetzen.⁸ Durch die Sperrung der Nordseeausgänge in den Atlantik durch die britische Dover Patrol im Ärmelkanal und die Northern Patrol zwischen Schottland und Norwegen war die deutsche Überseeschifffahrt und Islandfischerei ausgeschaltet.⁹ Mit dem Minenkrieg setzte eine neue Art der Seekriegführung ein, die 1914 nicht vorauszusehen war.¹⁰ Eigentlich eine Verteidigungswaffe zum Schutz von Flussmündungen und Häfen, wurde die Seemine nun zur Angriffswaffe zur Beschränkung der gegnerischen Aktionsfähigkeit. Neben den eigenen wurden nun auch die gegnerischen Gewässer vermint.

Regelrecht minenverseucht war die Deutsche Bucht. Aufgrund der herrschenden Strömungs- und Windrichtungen wurden von ihren Ankertauen abgerissene Minen als Treibminen in die Bucht gedrückt. Im Mai 1919 war der deutschen Hochseefischerei weder die exakte Lage der Minenfelder und -sperrungen noch der Wracks bekannt. Letztere zerrissen oftmals die Schleppnetze, deren Reparatur aufgrund herrschenden Materialmangels zu Fangausfällen führte.¹¹



Abb. 1. Fischdampfer VENUS SD 19 aus Altona im Dock. Aufnahmeort und Aufnahmedatum unbekannt. Gesunken 19. August 1919 in der Nordsee durch eine Mine. Sieben Tote. Sammlung Hüser, Wolfgang Walter, S. 31.

⁸ Höver, S. 227 f.

⁹ Zur Northern Patrol vgl. Steve Dunn: Blockade. Cruiser Warfare and the Starvation of Germany in World War One, Barnsley 2016.

¹⁰ Duge.

¹¹ Ebd. Vgl. auch Wrackbeseitigung in der Nordsee, in: Der Fischerbote, Jg. 1920, S. 51 f. Eine Räumung aller Wracks war ausgeschlossen, da diese teilweise bereits versandt waren und nicht gehoben werden konnten. Man begnügte sich daher mit dem Absprengen vorstehender Teile.

Trotz des Kriegszustands betrieben deutsche Fischdampfer ab 1914 weiter ihr Nordseegegeschäft. Doch schon 1914 begann die Kaiserliche Marine, die modernen Dampfer zu chartern und als Vorpostenboote und Hilfsminensucher einzusetzen. Noch im Bau befindliche Dampfer wurden beschlagnahmt. Am 1. Juli 1914 hatte die deutsche Fischdampferflotte 263 Einheiten umfasst. Von diesen sanken im Marinedienst bis zum Waffenstillstand 62.¹² Weitere 62 Dampfer gingen durch Kriegseinwirkungen auf Fangreisen verloren (siehe unten). Der Bedarf an den seetüchtigen Fischdampfern für den schweren Vorpostendienst bei jeder Witterung war so groß, dass die Marine im Verlauf des Krieges 44 Fischdampfer vom „Blücher“-Typ bauen ließ, einem 1913 in Dienst gestellten Fahrzeug.¹³ Nach Gröner übernahm die Marine 34 Neubaufträge und gab bis 1917 145 weitere Neubauten in Auftrag. Für den Kriegseinsatz wurden die Fischräume zu spartanischen Besatzungsräumen umgebaut.¹⁴ In weitaus größerem Umfang setzte die Royal Navy Fischereifahrzeuge für den Kriegsdienst ein. Nach Kriegsende musste die Admiralität 1175 Trawler (Fischdampfer) und 1350 Drifter (Heringslogger) an die Privatwirtschaft zurückgeben.¹⁵

Während des Krieges selbst waren deutsche Fischer weitaus weniger durch Minen denn durch englische Seestreitkräfte gefährdet. Durch Aufbringung oder Versenkung gingen 49, durch Minen lediglich 10 Dampfer verloren, zwei blieben verschollen, einer strandete.¹⁶ So wurde die Wilhelmshavener „Kriegshilfe III“ mit neun anderen Dampfern am 15. April 1918 von den Briten im Kattegatt aufgebracht. Die Besatzung wurde kriegsgefangen und auf der Isle of Man untergebracht. Offenbar wurde sie so gut gepflegt, dass lediglich der Tabakmangel beklagt wurde.¹⁷ Der Fall der Kriegshilfe III ist deshalb bemerkenswert, da ihr Verlust bei Reitzenstein nicht erwähnt wird, obwohl die anderen neun Dampfer, die am selben Tag von Royal Navy aufgebracht wurden, erfasst sind.¹⁸

Noch während des Krieges ging der Elsflether Heringslogger „Condor“ mit acht Mann verloren. Der Logger war am 7. April 1918 aus Bremerhaven ausgelaufen. Seitdem fehlte von der „Condor“ jede Nachricht, so dass die Eigentümer den Vorfall am 13. Juni dem Seeamt Brake meldeten. Am 8. Juli teilte das Kommando der Hochseestreitkräfte in Wilhelmshaven dem Seeamt mit, dass die „Condor“ „nach hier eingegangenen Nachrichten“ mutmaßlich aufgrund einer im Netz befindlichen Mine auf Position 54° 12,6 Nord und 7° 49,4 Ost gesunken sei; vermutlich durch eine zuerst treibende, dann gesunkene Mine. Die seeamtliche Verhandlung wurde aus Geheimhaltungsgründen bis Kriegsende zurückgestellt, da die Marine dadurch die Seekriegsführung gefährdet sah. Endlich drängten die Hinterbliebenen am 5. Dezember 1918 zur Regelung der Rentenauszahlungen auf die Verhandlung, da jetzt zweifelsfrei feststand, dass die Besatzung nicht kriegsgefangen war. Während der Verhandlung am 13. Dezember 1918 folgte das Seeamt der Darstellung der Marine. Verständlich, dass die in Hamburg lebende Witwe Kapitän Carl Hansens noch im Februar 1919 nicht an den Tod ihres Mannes glauben mochte, da kein Tag des Unglücks bekannt war und es auch keine Zeugen des Untergangs gab.¹⁹

¹² Reitzenstein.

¹³ Die „Blücher“-Dampfer hatten eine Größe von ca. 450 t und besaßen eine 400 PS starke Maschine, die eine Höchstgeschwindigkeit von neun Knoten erlaubte; Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Band 8/1: Flußfahrzeuge, Ujäger, Vorpostenboote, Hilfsminensucher, Küstenschutzverbände (Teil 1), Bonn 1993, S. 226 ff.

¹⁴ Josef Gräser: Nordsee-Patrouille, Stuttgart 1940, S. 11 f. Soweit bekannt, ist das Werk die einzige belletristische Darstellung des Vorpostendienstes im Ersten Weltkrieg.

¹⁵ Fischereifragen in Großbritannien, in: Der Fischerbote, Jg. 1919, S. 68. Zur britischen Fischerei im Ersten Weltkrieg siehe Robb Robinson: Fishermen, the fishing industry and the Great war at sea: a forgotten history? Liverpool 2019. Den Hinweis auf das Werk verdankt der Verfasser Dr. Heiko Herold, Hamburg.

¹⁶ Reitzenstein.

¹⁷ So Kapitän Ernst Grabowsky in einem Brief Anfang Mai 1918 an seinen Schwiegervater Jacob Meewes, Finkenwärder. Meewes an das Amt Brake v. 23.10.1918. Die „Kriegshilfe III“ gehörte der Freiwilligen Kriegshilfe, Abteilung Hochseefischerei, in Wilhelmshaven. Diverser Schriftverkehr, in: Verlust des Fischdampfers „Kriegshilfe III“ pp.; NLA OL 194 Nr. 363.

¹⁸ „Fritz Busse“, „Schillig“, „Wega“, „Odin“, „Senator Refardt“, „Senator Diestel“, „Wien“, „Hornsriff“ und „Heinrich“.

¹⁹ Diverser Schriftverkehr des Seeamts Brake, in: Verlust des Fischloggers bzw. Fischdampfers „Condor“ pp.; NLA OL 194 Nr. 365. Letztlich blieb ungeklärt, weshalb die Marine davon ausging, dass die „Condor“ durch eine Mine versenkt worden war. Möglicherweise befindet sich hierzu ein Vorgang in den Marineakten im Bundesarchiv-Militärarchiv (BAMA)

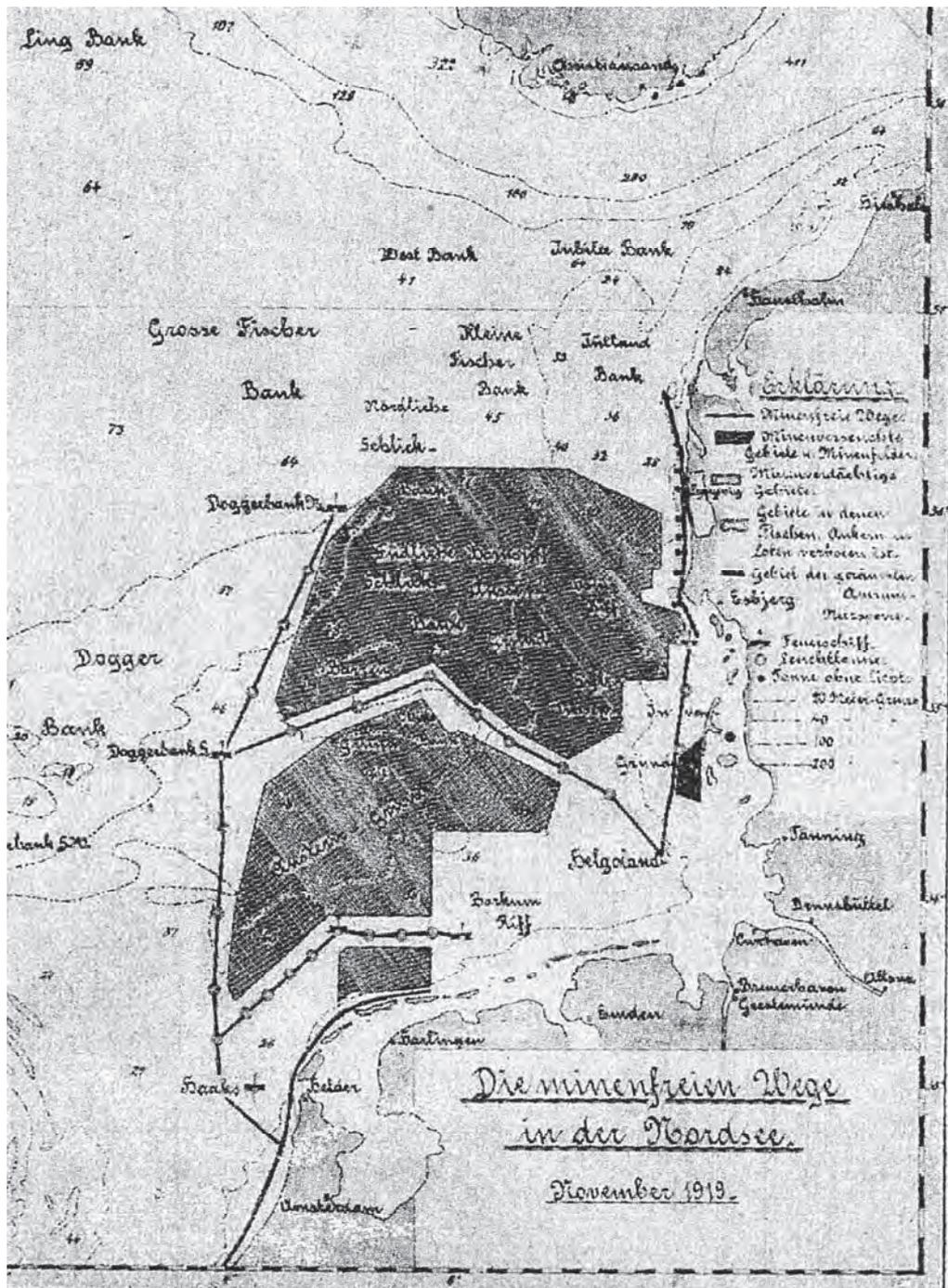


Abb. 2. Die minenfreien Wege in der Nordsee, November 1919. Kartenausschnitt.

in Freiburg i. Br. Die Akten gelten als die umfassendste Überlieferung einer obersten Reichsbehörde; Gert Sandhofer: Die Überlieferung der Kaiserlichen Marine als Quelle zur allgemeinen Geschichte, in: Heinz Boberach und Hans Booms (Hg.): Aus der Arbeit des Bundesarchivs, Boppard 1977, S. 299-309.

Die Gefährlichkeit der Minenfelder zeigte sich drastisch im Februar 1918 bei einem Vorgang mit Vorpostenbooten. Bei der Schleusung von zwei U-Booten vor Helgoland gerieten aufgrund schlechter Sicht, Dunkelheit und möglicherweise auch Navigationsfehlern zwischen dem 2. und 4. Februar 1918 die umgebauten Fischdampfer „Weddigen“, „Rheinfels“, „Anneliese“, „Brockeswalde“, „Kleiss“, „Seestern“ und „Flensburg“ in Minenfelder und sanken mit 140 Besatzungsmitgliedern.²⁰



Abb. 3. Besatzung des Fischdampfers THEODOR PG 67 aus Geestemünde um 1905.
Archiv W. Beckmann. Beckmann, S. 92.

Ebenfalls während des Krieges erlitt die Nordenhamer „Wellgunde“ einen schweren Seeunfall. Am 4. August 1918 explodierte südwestlich von Helgoland in ihrem gehobenen Netz eine Mine. Der Logger blieb schwimmfähig, doch sechs von neun Besatzungsmitgliedern waren umgekommen, darunter ihr Kapitän und der Steuermann. Da die drei Überlebenden navigationsunkundig waren, setzte von der „Kriegshilfe I“ der Steuermann über und führte die „Wellgunde“ nachhause.²¹

Auch die neutralen Nachbarstaaten Holland und Dänemark waren vom Minenkrieg betroffen. Außerdem wurde ihr Fang durch kriegsbedingten Kohlen- und Petroleummangel stark beeinträchtigt. 1917 lagen die niederländischen Logger den größten Teil des Jahres still.²² Aufgrund des Kriegszustandes, also offenbar der Minengefahr, war 1918 den großen Fischdampfern bis auf eine kleine Anzahl im April/Mai die Ausfahrt verboten worden. Auch in der niederländischen Fischerei gab es aufgrund der

²⁰ Vgl. Korvettenkapitän a. D. Fritz Otto Busch/Korvettenkapitän a. D. Georg Günther Frh. v. Forstner (Hg.): Krieg auf sieben Ozeanen, Berlin 1935, S. 129-133, sowie Gerhard P. Groß: Der Krieg zur See 1914-1918. Der Krieg in der Nordsee, Band 7. Vom Sommer 1917 bis zum Kriegsende 1918. Kritische Edition, Hamburg/Berlin/Bonn 2006, S. 236 f.

²¹ Diverser Schriftverkehr, in: Seeminenexplosion in Deckshöhe des Fischdampfers „Wellgunda“ pp.; NLA OL 194 Nr. 366. Richtige Schreibweise ist „Wellgunde“.

²² Rückgang der niederländischen Salzheringsausfuhr im Jahre 1917, in: Der Fischerbote, Jg. 1919, S. 48.

Kriegsumstände offenbar zahlreiche Unfälle mit Verlusten an Menschenleben (siehe unten).²³ Inwieweit die dänische Fischerei durch Menschenverluste betroffen war, ist unklar; sicher ist, dass das bis 1916 gute Fischereigeschäft durch Kriegsmaßnahmen stark beeinträchtigt wurde.²⁴ Die schon im Krieg katastrophale Lebensmittelversorgung Deutschlands verschärfte sich nach dem Waffenstillstand noch durch die anhaltende Lebensmittelblockade der Alliierten, innere Unruhen und die Demobilisierung. Daher kam im Dezember 1918 der oldenburgische Demobilisierungskommissar Dr. Dursthoff auf den Einfall, zur Eiweißdeckung den Fischfangbetrieb mit Hilfe der Marine umgehend wieder in Gang zu setzen, insbesondere in Nordenham.²⁵ Denn obwohl das Oldenburger Land theoretisch Nahrungsmittelüberschüsse produzierte, schätzte der Leiter des Statischen Landesamts neben rund 13.500 militärischen Opfern des Großherzogtums die Zahl der durch die „grausame Lebensmittelblockade“ ums Leben gekommenen Zivilisten auf immerhin 3-4.000.²⁶



Abb. 4. Fischdampfer OLDENBURG PG 51 um 1905 in Geestemünde beim Löschen.
Archiv DSM. Beckmann, S. 190.

²³ Die holländische Fischerei 1918, in: ebd., S. 134.

²⁴ Die dänische Fischerei und ihre Aussichten nach dem Kriege, in: ebd., S. 39.

²⁵ Stadt Oldenburg – Stadtarchiv (Hg.): Oldenburg 1914-1918. Ein Quellenband zur Alltags-, Sozial-, Militär- und Mentalitätsgeschichte der Stadt Oldenburg im Ersten Weltkrieg, Oldenburg 2014, S. 52.

²⁶ Hugo Ephraim: Die Einwirkungen des Weltkrieges auf den Bevölkerungsstand im Freistaat Oldenburg, in: Der Oldenburgische Hauskalender auf das Jahr 1920, 94. Jg. Oldenburg 1920, S. 3 f. Zur Wirksamkeit der britischen Nordseeblockade vgl. Eric W. Osborne: Great Britain's Economic Blockade of Germany in World War I, 1914-1919, London 2004.

Die einzige „positive“ Auswirkung des Nordseekriegs war ökologischer Art: Durch die kriegsbedingte Zwangspause hatten sich die Fischbestände kräftig erholt.²⁷ Doch stand dem Verlangen nach gewinnbringendem Fang die Realität der Minenfelder entgegen. Einer der ersten Dampfer, die nach dem Waffenstillstand im Bereich des Seeamts Brake sank, war die „Breslau“ ON 35 (ON = Oldenburg-Nordenham). Sie wurde am 17. Februar 1919 von einer Mine getroffen, acht Überlebende erreichten im Beiboot nach zwei Tagen Terschelling, wo der Heizer Dittmann kurz nach der Landung an Erschöpfung starb. Die Seeamtsverhandlung konnte die Unglücksursache nicht klären; angeblich befand sich die „Breslau“ in einem sicheren Seegebiet.²⁸

Verschollen blieb dagegen der Nordenhamer Logger „Hunding“, der am 24. Januar 1919 ausgelaufen war. Das Seeamtsprotokoll vom 9. August 1919 vermerkte lapidar, dass das Schiff „vermutlich“ durch eine Mine gesunken war, „da schon eine Reihe von Fischereifahrzeugen solchen Unglücksfällen zum Opfer gefallen ist“.²⁹ Am 9. Dezember 1919 wurde die „Schönfels“ ON 43 vier Seemeilen nordwestlich von Borkum von einer Mine getroffen und sank in 30 Sekunden. Die Überlebenden wurden von dem belgischen Dampfer „Bremen“ gerettet.³⁰ Ähnlich war das Schicksal des Braker Loggers „Vorwärts“. Er war am 11. September nach dem Eisnehmen³¹ aus Bremerhaven ausgelaufen und stieß am 13. September 1919 auf eine Treibmine. Das Schiff sank in zwei Minuten, wobei sechs der zehn Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. Die Überlebenden wurden von dem dänischen Kutter E 530 „Phyllis“ aus Esbjerg gerettet. Offenbar war der Ausguck nicht besetzt gewesen. Übel wurde vermerkt, dass auf der nur eine Seemeile entfernt stehenden „Wellgunde“ (siehe oben) die Explosion bemerkt worden sein musste, diese aber keine Hilfe leistete. Ihr Kapitän wurde wegen unterlassener Hilfe in Seenot zu einer Geldstrafe von 600 Mark verurteilt, während „Phyllis“-Kapitän Aage Knoper vom Reichswirtschaftsministerium als Anerkennung für die Rettung der „Vorwärts“-Besatzung einen silbernen Becher mit Widmung erhielt, die Fischer Holge Knoper und Andreas Thygessen Urkunden.³²

Verschollen blieb auch die Wilhelmshavener „Harburg“. Sie wurde noch am 2. Dezember 1919 im Gebiet der Skagerrakschlacht gesichtet. Das Schiff war nagelneu und da im fraglichen Untergangsbereich keine Stürme geherrscht hatten, wurde auf ein Minenunglück geschlossen.³³ Besonders tragisch war der Fall der Wilhelmshavener „Mackensen“. Am 4. Oktober 1919 wurde im Netz eine Mine bemerkt, die offenbar beim Loswerfen explodierte. Der Dampfer sank in drei Minuten, vier Überlebende wurden nach 24 Stunden von dem holländischen Dampfer „Nicolas“ unter Kapitän Aage Dekker gerettet, wo sie „sehr menschlich aufgenommen“ wurden. Als das Reichswirtschaftsministerium der „Nicolas“-Besatzung eine Belohnung bzw. Anerkennung für die Rettung der Überlebenden zukommen lassen wollte, teilte die holländische Reederei mit, dass die „Nicolas“ selbst auf eine Mine gelaufen und Kapitän, Steuermann und ein Großteil der Besatzung ums Leben gekommen war. Die Reederei hielt eine Belohnung nicht für angebracht, da dadurch die „Erinnerung an den erlittenen Verlust“ wieder wachgerufen werden würde.³⁴

Wiederum spurlos verschwand die „Holstein“ mit 13 Mann Besatzung, die am 28. November 1921 aus Nordenham ausgelaufen war. Da zur fraglichen Zeit keine Stürme herrschten, ging das Seeamt

²⁷ Höver, S. 229. Vgl. auch Die Wirkung des Seekrieges auf den Fischbestand in der Nordsee, in: Mitteilungen des Deutschen Seefischer-Vereins, Jg. 1921, S. 112-127.

²⁸ Diverser Schriftverkehr, in: Verlust des Fischdampfers „Breslau“ pp.; NLA OL 194 Nr. 330.

²⁹ Verhandlungsprotokoll des Seeamts Brake v. 9. August 1919, in: Verlust des Fischdampfers „Hunding“ pp., NLA OL 194 Nr. 383.

³⁰ Diverser Schriftverkehr, in: Verlust des Fischdampfers „Schönfels“ pp.; NLA OL 194 Nr. 391. Der Vorgang ist ausführlich geschildert in: Seeamtssprüche, in: Der Fischerbote, Jg. 1920, S. 76 f.

³¹ Die Fischerei litt nicht nur unter Kohlen-, sondern auch Eismangel, da den Eisfabriken Teer- und Gasöl fehlte; vgl. Der Geestemünder Fischmarkt im Monat Juli, in: Der Fischerbote, Jg. 1919, S. 213 u. Der Geestemünder Fischmarkt im Monat September 1919, in: ebd., S. 282.

³² Diverser Schriftverkehr, in: Verlust des Fischdampfers „Vorwärts“ pp.; NLA OL 194 Nr. 386.

³³ Protokoll Seeamt Brake v. 20. März 1920, in: Seeunfall des Fischdampfers „Harburg“ pp.; NLA OL 194 Nr. 532.

³⁴ Diverser Schriftverkehr, in: Verlust des Fischdampfers „Mackensen“ pp.; NLA OL 194 Nr. 390.

davon aus, dass der Dampfer möglicherweise durch eine Mine vernichtet worden war.³⁵ Sie war möglicherweise eines der letzten Fischereifahrzeuge, das durch eine Seemine des Ersten Weltkriegs verloren ging.

Als Ursachen für die zahlreichen Unfälle können angesehen werden

1. die mangelnde Räumung der Minenfelder durch die im März 1919 gegründete Vorläufige Reichsmarine,
2. der Risikowille der Kapitäne,
3. die zu späte Entwicklung bzw. Einführung von Schutzmechanismen bei Grundschieppnetzen, wie sie in England mit so genannten deflectors³⁶ erfolgreich angewendet worden war.

Duge hatte im Mai 1919 (siehe oben) der Marine den Vorwurf mangelnder Räumung gemacht, wollte die Verantwortung jedoch nicht der Führung anlasten, sondern der Revolution, die „die gänzliche Auflösung aller Ordnung in der Marine“ zur Folge gehabt habe. Reitzenstein schloss sich 1920 dieser Argumentation an: Das Reich habe „nicht sofort und in energischer und genügend umfangreicher Weise“ die Minenräumung betrieben.³⁷ Doch befand sich die Reichsmarine in einem schwierigen Aufbau- bzw. Transformationsprozess, und auch die Minensuchverbände wurden erheblich durch den Kohlenmangel behindert.³⁸ Außerdem hatte die Räumung der Schifffahrtswege absolute Priorität vor der Räumung der Fanggebiete, um die Lebensmitteleinfuhren nach Deutschland zu erleichtern.³⁹ Duge hatte aber auch klargemacht, dass eine Überschreitung der von der Marine vorgegebenen Fischereigrenzen nicht in Frage kam. Aus Anlass der Verschollenheit der Cuxhavener „Senator Schäfer“ im März 1919 fand das Hamburger Seeamt am 20. Oktober deutliche Worte:

„... daß ein Schiffskapitän des Gewinnes wegen im minenverseuchten Gebiet fischt, [ist] ein unverantwortlicher Leichtsin, und die Schiffsführer können nicht nachdrücklich genug darauf hingewiesen werden, daß sie sich streng innerhalb der zugewiesenen Grenzen zu halten haben.“⁴⁰

Offenbar gingen die Schiffsverluste ab August 1920 zurück, weil die Minenfelder bis 1922 nach und nach geräumt wurden.⁴¹ Mitte 1921 ging die Reichsmarine davon aus, dass zumindest die Nordsee bis Jahresende geräumt sein würde. Das dortige Minenräumgebiet war auf eine Fläche von 17.350 Quadratseemeilen berechnet worden.⁴² Insgesamt waren in Nord- und Ostsee von 1919 bis ca. 1922 rund 100.000 Minen vernichtet worden, ca. 53 % der ausgelegten Minen.⁴³ Noch im April

³⁵ Untergang des Fischdampfers „Holstein“ pp.; NLA OL 194 Nr. 405.

³⁶ Fischerei und Minengefahr, in: Der Fischerbote, Jg. 1919, S. 290-292. Ende September 1919 hatten sich Marinevertreter, der Reichskommissar für Fischversorgung und „Fischereiinteressenten“ getroffen, um die Einführung von besonderen Schleppnetzen zu verhandeln.

³⁷ Reitzenstein, S. 580.

³⁸ Kapitänleutnant K. v. Holleuffer, Chef der VII. Nordsee-Minensuchhalbflottille: Minensuchen und Fischerei in der Deutschen Bucht, in: Mitteilungen des Deutschen Seefischer-Vereins, Jg. 1919, S. 155-161. Der Kohlenmangel war so groß, dass Geestemünder Reeder und Fischhändler Anfang 1920 bereit waren, den Zechen direkt „Fische aller Art“ zu liefern, wenn diese in freiwilligen Überschichten Kohlen liefern würden; Hafensinspektor W. Reichert, Geestemünde: Kohlenversorgung der Fischdampfer, in: Der Fischerbote, Jg. 1920, S. 53 f.

³⁹ Schubert u. a., S. 381, u. Holleuffer, S. 155.

⁴⁰ Seeamtsprüche, in: Der Fischerbote, Jg. 1919, S. 370 f.

⁴¹ Jost Dülffer: Die Reichs- und Kriegsmarine 1918-1939, in: Militärgeschichtliches Forschungsamt (Hg.): Deutsche Militärgeschichte in sechs Bänden 1648-1939, Band 5, Abschnitt VIII: Deutsche Marinegeschichte der Neuzeit, Herrsching 1983, S. 337-528, hier S. 358. Ab Frühjahr 1919 wurden zuerst die wichtigsten Fahrstraßen der Nordsee geräumt, gefolgt vom inneren Teil der Deutschen Bucht und schließlich 1920 der restlichen Nordsee. Anschließend folgten die Ostsee und entlegene Seegebiete. Die Minensucherbesatzungen wurden durch hohe Prämien gewonnen. Die Räumarbeiten galten im Oktober 1922 als abgeschlossen. Vgl. auch Beschleunigung der Minenräumung, in: Mitteilungen des Deutschen Seefischer-Vereins, Jg. 1921, S. 139.

⁴² Die Minenräumung, in: Mitteilungen des Deutschen Seefischer-Vereins, Jg. 1921, S. 7.

⁴³ Schubert u. a., S. 387.

1921 – zweieinhalb Jahre nach dem Waffenstillstand und nahezu zwei Jahre nach dem Friedensvertrag – ging einem holländischen Fischdampfer vor dem Amrum-Feuerschiff eine Mine ins Netz, die von dem Fischereischutzschiff „T 148“ übernommen wurde.⁴⁴

Da von 1895 bis 1936 rund 2300 deutsche Hochseefischer verunglückt waren, entstand um 1935 in Bremerhaven und Wesermünde die Idee für ein Ehrenmal, zu dem der Hamburger Architekt Fritz Höger einen Bau mit „monumentalen Ausmaßen“ entwarf. Aus unbekanntem Gründen begnügte man sich mit dem heute noch existierenden Busse-Denkmal.⁴⁵

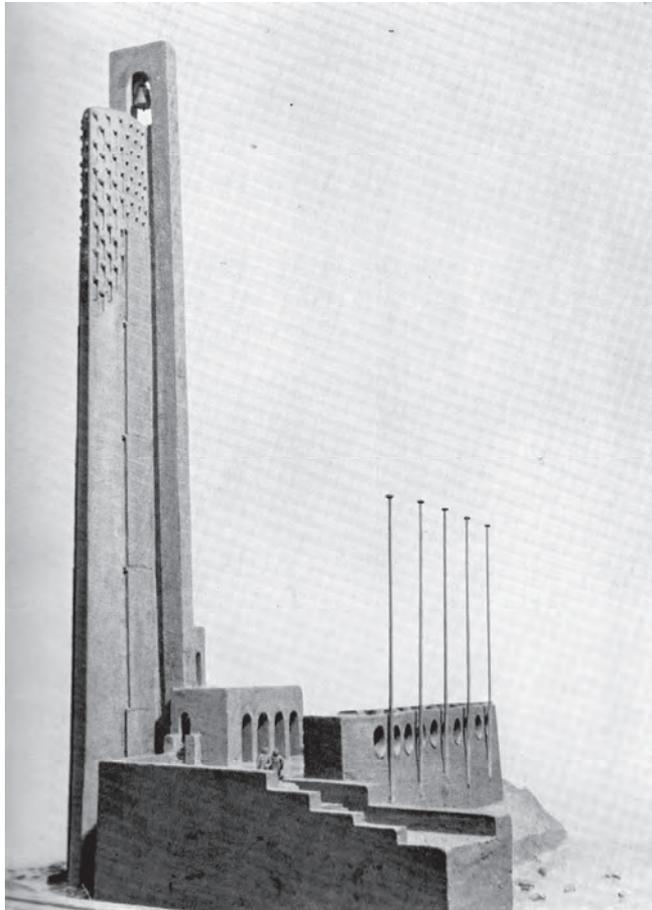


Abb. 5. Geplantes Hochseefischer-Ehrenmal in Wesermünde. Entwurf Fritz Höger um 1936. Otto Höver, Deutsche Hochseefischerei, S. 3.

Autor:

Dr. Gerhard Wiechmann
Carl von Ossietzky-Universität Oldenburg
Fakultät IV - Institut für Geschichte
Ammerländer Heerstr. 114-118
26129 Oldenburg
E-Mail: gerhard.wiechmann@uni-oldenburg.de

⁴⁴ Tätigkeit der Fischereischutzboote „T 148“ und „T 135“ im April 1921, in: Mitteilungen des Deutschen Seefischer-Vereins, Jg. 1921, S. 135.

⁴⁵ Höver, S. 90 ff.

Die Unternehmer Kahan aus Baku und der Wilhelmshavener Ölhafen in der Zwischenkriegszeit

VERENA DOHRN

Am 28. April 1922 lief der erste Öltanker, der Frachter Lucellum, mit sechs- oder achttausend Tonnen Naphta (Rohöl), amerikanischer Ware, im Wilhelmshavener Industriehafen ein. Das Schiff fuhr unter englischer Flagge und war achtundzwanzig Tage vom Golf von Mexico nach Newport, Rhode Island, von dort über den Atlantik, durch den Ärmelkanal bis zur Jade unterwegs gewesen. Als es einlief, wurde es vom Dezernenten des Handels- und Industrieamtes Wilhelmshaven, von den Direktoren der Caucasischen Handelsgesellschaft, in deren Auftrag der Tanker fuhr, von den Bürgervorstehern Niehuß und Kingmar, Vertretern der Presse und einem zahlreichen Publikum begrüßt. Mit der Ankunft des Lucellum für die Caucasische war eine Brücke geschlagen, zwischen der neuen Welt und Wilhelmshaven, hieß es einen Tag später in der Wilhelmshavener Zeitung. Diesem Ereignis zu Ehren gab die Stadt eigens eine Notgeldnote über einhundert Mark heraus. Sie zeigt das Bild eines Tankers, gerahmt von dynamischem blau-schwarz-weißem Wellen- und Sternornament, stilisierten Meer-Himmel-Motiven. Die Firma war offenbar ein Hoffnungsträger für die Stadt, aber wer waren ihre Besitzer? Über sie verliert die Wilhelmshavener Zeitung kein Wort.



Abb. 1. Notgeldnote der Jadestädte Wilhelmshaven-Rüstringen zu Ehren des ersten Tankdampfers der Caucasischen Handelsgesellschaft (später NITAG) in den ehemaligen Marinehafen im April 1922. Stadtarchiv Wilhelmshaven.

Die *Caucasische* war eine Gründung der Familie Kahan. Die Kahans waren im Russischen Reich Ölunternehmer gewesen, als Juden in ethnisch-konfessioneller wie in ökonomischer Hinsicht Außenseiter in der Ölwirtschaft.



Abb. 2. Familie Kahan anlässlich der Hochzeit von Pinchas und Sina. Baranoviči (heute Belarus) 1900. Archiv Efrat Carmon, Jerusalem.

Chaim Kahan, Mitte des 19. Jh. geboren, Sohn eines Fischhändlers und Lehrers, aus einem Stetl in Podlachien, heute einem Dorf an der polnisch-belarussischen Grenze, hatte sich im Laufe der Zeit und dank des Bakuer Ölbooms Ende des 19. Jh. unter Mithilfe seiner Söhne ein beachtliches Unternehmen aufgebaut. Das Unternehmen förderte Öl bei Baku, verarbeitete es in Raffinerien in Baku, Saratow und Riga, vertrieb es im westlichen Grenzgebiet des Russischen Reiches und sogar ins westliche Ausland – nach Dänemark. Während des Ersten Weltkriegs starb der Unternehmensgründer, seine Söhne übernahmen das Geschäft.



Abb. 3. Kahans Raffinerie in Knjazevka bei Saratow 1909. Jüdisches Museum Berlin. Archiv Haimi-Cohen.

Doch kurz darauf war es damit vorbei. Nach dem Sturz des Zaren im Februar 1917 übernahmen im Oktober des Jahres die Bolschewiki die Macht. Sie setzten der privaten Unternehmenstätigkeit ein Ende, verfolgten das Wirtschaftsbürgertum und vertrieben Kahans wie viele andere Regimegegner nach Westen. Die Familie ließ sich in Berlin nieder, aber das erste Unternehmen im westlichen Europa gründete einer der Söhne in Kopenhagen, mithilfe des dänischen Handelspartners.

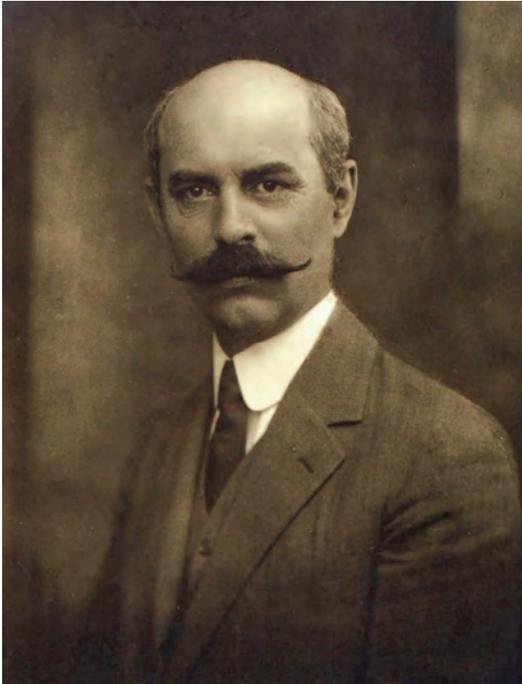


Abb. 4. Aron Kahan (1880-1870). Gründer und Geschäftsführer der *Nitag*. Berlin o. J. Jüdisches Museum Berlin. Archiv Haimi-Cohen.



Abb. 5. David Kahan (1882-1959). Gründer und Geschäftsführer der *Nitag*. Berlin 1930. Jüdisches Museum Berlin. Archiv Haimi-Cohen.

Kahans Vertreter in Deutschland seit der Vorkriegszeit brachte in Erfahrung, dass es in Wilhelmshaven eine große Tankanlage für U-Boote gab, dass die Jade-Stadt dringend nach einer industriellen Nutzung des ehemaligen Marinehafens suchte und mit einer Broschüre dafür warb. Kahans zeigten Interesse. Es folgten Monate der Verhandlungen mit dem Reichsschatzminister, dem Landesfinanzamt Unterweser, Bremen, dem Reichsvermögensamt Wilhelmshaven.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden in Wilhelmshaven Marinewerft und Garnison drastisch zurückgebaut. Der industrielle Kern bestand zunächst aus der staatlichen Marienwerft und dem privaten „Werk Rüstringen“ der Deutschen Werke, wo Kriegsschiffe für die zivile Seefahrt umgerüstet, neue Schiffe gebaut, auch Haushaltswaren und Möbel hergestellt wurden, im ehemaligen U-Boot- und Torpedo-Hafen mit insgesamt 10.000 Mitarbeitern. Eigens dafür gegründete Industrieämter setzten sich für eine marineunabhängige Umnutzung des Restgeländes ein. Sie warben für den Güterumschlagplatz mit der zentralen Lage an Hauptwasserwegen und den von der Marine weiterhin betriebenen Strombauwerken zur Sicherung einer tiefen Fahrrinne. Der Industriehafen sollte vorrangig an Unternehmen verpachtet werden, die von der Trampschifffahrt mit großen Schiffen beförderte Massenwaren umschlugen oder importierten, eventuell durch Fabrikation veredelten.

1920 vereinbarten Admiralität und Reichsvermögensverwaltung die Freigabe des Hafenbereichs westlich der Kaiser-Wilhelm-Brücke für Gewerbe- und Industrieansiedlung. Eine Erweiterung nach Osten auf die Torpedowerft und die Schleuseninsel wurde in Aussicht gestellt. Das sieben Kilometer lange Gelände umfasste eintausend Hektar Boden- und zweihundert Hektar Wasserflächen und war

größer als die damaligen Duisburg-Ruhrorter Häfen, also nach Hamburg der zweitgrößte Port. Dazu war es in gutem Zustand, denn es war erst zehn Jahre zuvor fertiggestellt worden. Außerdem gab es die Gleisanbindung an den Güterbahnhof Sande, so dass der Warenumschatz zwischen Schiff und Bahn problemlos vonstattengehen konnte, ferner zahlreiche Hallen, Werkstätten, Lagerflächen, Ölbehälter in verschiedenen Größen, Betankungsanlagen.

Von Nachteil war, dass der Materialfluss umgekehrt funktionieren musste. Im Marinehafen waren die Schiffe aus den Tanks, die Tanks aus Bahnwaggons mit Öl befüllt worden. Im Industriehafen sollte das Öl von den Schiffen in Tanks und von dort in Waggons gelöscht werden. Probleme bereitete auch die geringe Leistungsfähigkeit des Ems-Jade-Kanals als Verbindung zum überdies wirtschaftsschwachen und verkehrsunerschlossenen Hinterland. Ein Stichkanal zum Weser-Ems-Kanal war damals nicht einmal geplant. Auch die Vertragsbedingungen bargen Nachteile für den Unternehmer, denn der Übertrag von Grund- oder Erbbaurechten war ihm versagt, nur Pacht möglich. Im Bedarfsfall verlangte die Marine das Gelände zurück. Die ersten vier Jahre nach dem Krieg dominierte das Abwrackgewerbe. Wilhelmshaven galt damals als „größter Schrottplatz Europas“. Auch das „Werk Rüstingen“ hielt sich nur bis Ende 1924. Pläne, Wilhelmshaven in einen Fischereihafen umzuwandeln, scheiterten an der bereits etablierten Konkurrenz.

Kahans bewarben sich Ende 1921 als Pächter des Geländes. Sie stellten sich als Vertriebsstelle der Kopenhagener *Caucasian Oil Company* (COC) vor, die, was zu dem Zeitpunkt nur noch nominell richtig war, vier russländische Aktiengesellschaften kontrollierte. Die COC hatte ihr bisheriges Geschäft in Deutschland über Hamburg abgewickelt, dort von der *Deutschen Petroleum-Vertriebsgesellschaft* einen Tankraum gemietet. Am 1. April 1922 erhielten sie den Zuschlag. Drei der anderen vier Bewerber – *Hugo Stinnes AG für Schifffahrt und Überseehäfen* in Hamburg, die *Deutsche Erdöl AG* (DEA) und ein Ingenieur in Berlin – waren aus dem Spiel. Stinnes hatte kein Konzept entwickelt, DEA abgesagt, die Handelskammer Berlin dem Ingenieur kein gutes Zeugnis ausgestellt. Der vierte Bewerber, die *Deutsche Petroleum-Block GmbH*, die mit rumänischem Öl handelte, erhielt Tanks in einem anderen Teil des ehemaligen Marinehafens, im Großen Hafen, zur Pacht. Die Gründer der COC, Kahans und die dänischen Partner *L. C. Glad & Co.*, wurden von der Reichsbank als „respektabel und wohl angesehen“ eingeschätzt. Demnach profitierte die *Caucasische* auch vom Goodwill durch *L. C. Glad & Co.* in Kopenhagen.

In den lokalen Behörden gab es Widerstand. Das Landesfinanzamt Unterweser in Bremen ebenso wie das Reichsvermögensamt II in Wilhelmshaven wiesen auf eine große Anzahl bestehender Pachtverträge – meist mit Kleingewerblern und Schrebergärtnern – auf dem zur Disposition stehenden Gelände hin und äußerten Bedenken dagegen, dass „den Kaukasiern“ nahezu das ganze Ufer des Westhafens verpachtet werde, so dass sich keine anderen Industrien dort ansässig machen könnten, wenn man aber an Ausländer verpachte, dann solle man gehörige Preise verlangen. Trotzdem kam es zum Vertrag. Kahans waren kreative Unternehmer, die im Westen wieder auf den Markt kommen wollten und mussten, um der Familie eine Existenzgrundlage zu sichern. In der Krise fanden sich Unternehmer und Stadt. Nur deshalb erhielten die Bakuer Kaufleute den Zuschlag.

Die *Caucasische* pachtete sechs Öltankanlagen im Großen Hafen von Rüstingen, mit fünfzigtausend Tonnen Fassungsvermögen sowie Tankanlagen im Westhafen am Sander Watt, heute Naherholungsgebiet.

Sie eröffnete ein Kontor in der Elisabethstraße Nr. 14, der ehemaligen Exerzierhalle, seit den dreißiger Jahren nach dem Turnvater Jahn-Halle genannt, heute „Küstenmuseum“ in der Neckarstraße, in unmittelbarer Nähe zum Ems-Jade-Kanal, am Bontekai. Außerdem pachtete die Firma die ehemalige Torpedo-Lagerhalle gleich neben dem Museum, die nach dem Zweiten Weltkrieg unterschiedlichen Zwecken zugeführt und nun zu Theater, Café und Wohnungen umgebaut wurde.



Abb. 6. NITAG-Tanks im Ölhafen von Wilhelmshaven. Stadtarchiv Wilhelmshaven.

Die Verhandlungspartner einigten sich darüber, dass die COC in Wilhelmshaven eine „Betriebsgesellschaft“ gründen und einer der beiden Geschäftsführer ein Deutscher, möglichst aus der Jade-städtischen Kaufmannschaft sein sollte. Vertreter der *Caucasischen* wurde für die folgenden vier Jahre der Kaufmann Paul Niehuß (1883-1955), der ein Geschäft für Haushaltsgeräte in der Gökerstraße und Marktstraße besaß und sich damals für die Industrialisierung Wilhelmshavens einsetzte.

Ein Vierteljahr nach Abschluss des Pachtvertrags zwischen der *Caucasischen*, dem Reichsfinanzministerium und der Stadt Wilhelmshaven, am 7. Juli 1922, gründeten Kahans in Berlin die *Naphta-Industrie und Tankanlagen A.-G. (Nitag)*, im Nachhall der Konferenz von Genua, dem Vertrag von Rapallo und vielleicht als Antwort auf deren Resultate – die internationale Anerkennung der Enteignungen durch die Bolschewiki, der staatlichen sowjetischen Ölindustrie. Damit verabschiedeten sich Kahans endgültig von ihren russländischen Unternehmen. Den Namen verdankte die neue Firma den Einrichtungen in der Jadestadt.

Dank der Muttergesellschaft COC in Kopenhagen und deren Tochter *United Caucasian Oil Company Ltd.* in London, hatte die *Nitag* gegenüber vielen deutschen Unternehmen Wettbewerbsvorteile. Sie genoss Steuer- und Zollerleichterungen und verfügte über Devisen.

Auch die *Nitag* gründete eine Filiale und Tochtergesellschaften, erwarb die Aktienmehrheit anderer Firmen, versuchte sich in neuen Branchen. Sie erweiterte die Tankanlagen in den beiden deutschen Nordseehäfen, vergrößerte ihr Inlandsvertriebssystem mit Hannover, Halle und Dessau, Bonn und Köln, Dresden



Abb. 7. Paul Niehuß (1883-1955).
Wilhelmshavener Zeitung Nr. 14 vom
18. Januar 1955. Stadtarchiv
Wilhelmshaven.

und Königsberg. Sie baute darüber hinaus im Umkreis der Tankanlagen in den Regionen Oldenburg, Hannover, Berlin, in den Ländern Sachsen und Ostpreußen ein Tankstellennetz auf, das Mitte der dreißiger Jahre bereits aus 650 Stationen bestand. Im April 1925, als die Währung in England auf den Goldstandard umgestellt wurde, die Preise dort stiegen, was auch die *United* betraf, gründeten Kahans die *Rheinische Naphta Industrie AG* und im selben Jahr die *Niedersächsische Betriebsstoff-Gesellschaft*. 1928 erwarben sie die *Deutsche Betriebsstoff-AG* (Debag) in Dresden, eine Import- und Distributionsfirma für Treibstoffe aller Art, um auf dem sächsischen Markt präsent zu sein, und die Berliner *Bau- und Handelsgesellschaft für den Nahen Osten*, die sie in *Orient Mineralölwerke GmbH* umbenannten, mit dem hochgesteckten Ziel, über den Ölhandel hinaus Raffinerien im Nahen Osten zu errichten. Gleichzeitig bauten sie ihre Niederlassung in Wilhelmshaven aus. Anfang 1931 kam die *Mitteldeutsche Kraftstoff GmbH* hinzu.

Der Plan, die Geschäftsleitung einem Familienmitglied zu überlassen und Wilhelmshaven zum Wohnsitz zu machen, wurde nicht realisiert. Aus der Familie lebte und arbeitete lediglich ein Enkel Chaim Kahans zeitweilig in Wilhelmshaven. Auch der Sohn eines langjährigen Mitarbeiters fing bei der *Nitag* in Wilhelmshaven an. Die Niederlassung in Wilhelmshaven wurde jahrelang von einem ehemaligen Partner im Russischen Reich geleitet.

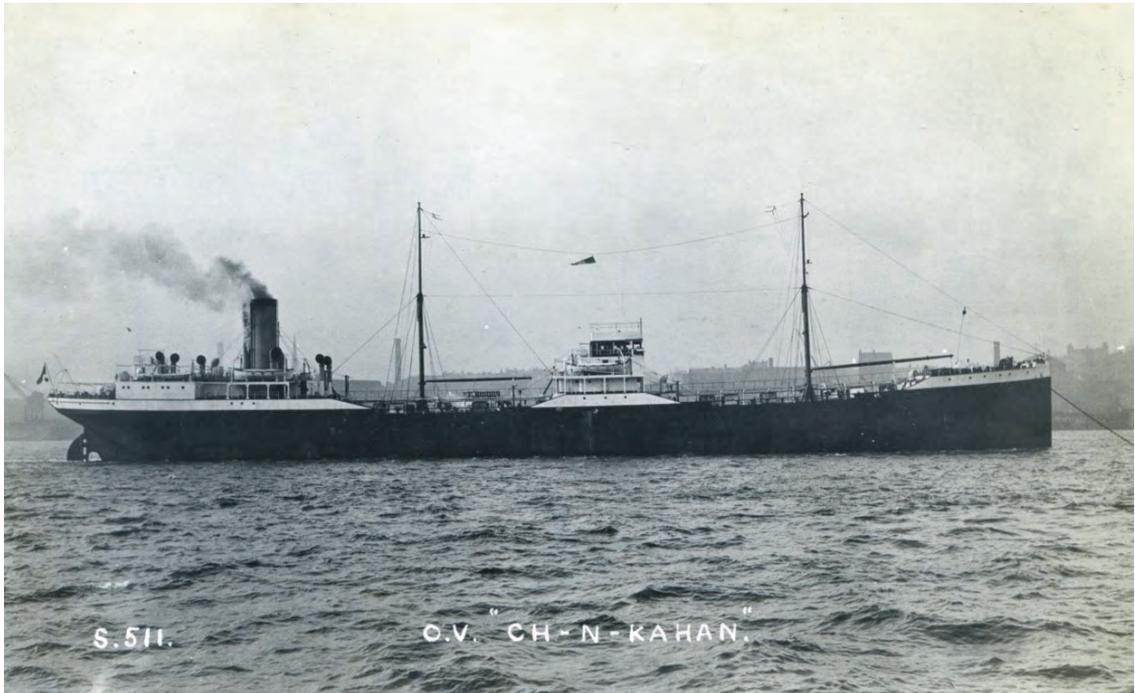


Abb. 8. Tanker O. V. „Ch. N. Kahan“. Ansichtskarte. Archiv Morten F. Larsen, Kopenhagen.

Ende 1926 erhöhte die *Nitag* ihr Kapital. Seitdem fungierte das Berliner Bankhaus *Hardy & Co.* als größter Kreditor und Geschäftsbank. Im Sommer 1927 beantragte sie den Börsengang. Seit jenem Jahr besaß sie drei Tanker mit einem Fassungsvermögen von insgesamt etwa 10.000 Bruttoregistertonnen. Zur Finanzierung der Tanker gründete die *Nitag* gleichzeitig die *Limicana Schiffs-Gesellschaft GmbH*. Insbesondere die eigenen Schiffe bildeten wertvolles Kapital.



Abb. 9. Tanker „Malkah“. Ansichtskarte. Archiv Eli Rosenberg, Tel Aviv.

Dazu kam eine nicht unbedeutende Investition in Kesselwagen. Damit verfügte die Gesellschaft über eigene Transportkapazitäten, als die etablierten deutschen Händler nach Abgabe ihrer Frachter im Zuge der Reparationen bis Ende der zwanziger Jahre Schiffe chartern mussten.

Die *Nitag* gehörte zu den Außenseitern. Sie kooperierte mit der Muttergesellschaft COC und der Schwester *United*, kaufte bei Außenseitern, selbst bei der Konkurrenz, den großen Konzernen im In- und Ausland, in London, Hamburg, am Golf von Mexiko, in Kalifornien, Rumänien. Das nach Deutschland importierte Öl wurde im Transitverkehr von Wilhelmshaven mit der Reichsbahn nach Ungarn, in die Tschechoslowakei und nach Österreich sowie mit Tankern von Wilhelmshaven und Hamburg ins Baltikum, nach Skandinavien und nach Palästina weiterbefördert. Die eigenen wie die gecharterten Tanker kreuzten zwischen Amerika und Europa, die kleineren fuhren an den Küsten Nordeuropas und des Mittelmeeres.



Abb. 10. Tanker „Grete Glad“. Ansichtskarte. Archiv Morten F. Larsen, Kopenhagen.

Trotz des Preiskampfs auf dem deutschen Markt konnte die *Nitag* bis 1930 gute Gewinne erzielen. 1928 erhöhte sie das Aktienkapital nochmals. Auf dem Höhepunkt der Entwicklung, im Jahr 1930, wurden von der *Nitag* in Wilhelmshaven und Hamburg fünfunddreißig Öltanker mit einer Ladekapazität von insgesamt 118.000 Bruttoregistertonnen abgefertigt.



Abb. 11. Gruppenfoto der NITAG-Belegschaft. Berlin 1927. Archiv Efrat Carmon, Jerusalem.

Doch die Folgen der Weltwirtschaftskrise veränderten die Situation. In den USA, damals Hauptimporteur, wurde zu viel Öl gefördert. Dies beeinträchtigte den Handel, führte in der Ölwirtschaft zu einem heftigen Preiskampf und damit zu einem allgemeinen Preisverfall, wovon das deutsche Importgeschäft, das seit Einführung der Devisenzwangsbewirtschaftung unter Devisenmangel litt, besonders stark betroffen war. Die allgemeine Krise beeinträchtigte vor allem den transatlantischen Mineralölhandel. Auf Druck der deutschen Treibstoffhersteller reagierte der Staat mit Schutzzollpolitik, der die Ölkonzerne wiederum mit Treibstoff-Konventionen entgegentraten. Im Frühjahr 1931 schlossen sie für Deutschland unter Beteiligung der einundzwanzig wichtigsten Produzenten und Importeure eine Quotenkonvention, die im August 1932 erneuert wurde. Die *Nitag* war mit knapp drei Prozent beteiligt. Die Tankanlagen in Wilhelmshaven, die nach dem Ersten Weltkrieg zu den ersten dieser Art in Deutschland gehörten, trugen entscheidend dazu bei, dass die Firma und ihre Gründer in den Kreisen der Petroleum-Importeure Europas bekannt wurden.

Aber die *Nitag* war kein unabhängiges Familienunternehmen, sondern – wie die *United Oil Company* in London – Tochter der *COC*, die in nahezu allen europäischen Ländern über Tochtergesellschaften und Niederlassungen verfügte. Als sich der Konkurrenzkampf der Big Sisters (*Standard Oil, Anglo Persian Oil, Royal Dutch Shell*) auf dem europäischen Markt 1928 verschärfte, geriet die *United* in finanzielle Schwierigkeiten. Sie konnte wegen des heftigen Preiskampfs in England ihre Preise nicht halten. Infolge eines Überangebots auf dem Markt und von Dumpingpreisen für sowjetisches Öl war

die Handelsspanne zu gering. Zum ersten Mal schrieb die Firma rote Zahlen. Der Bankrott war unabwendbar und davon in erster Linie die COC betroffen, aber auch alle anderen, mit ihr verketteten Firmen wurden in Mitleidenschaft gezogen. Im Zuge des Zusammenbruchs der COC und ihrer Tochterfirmen wurde auch die *Nitag* in Berlin insolvent.

Angesichts des wachsenden Einflusses der Nationalsozialisten in Staat und Gesellschaft war es bereits Anfang der 1930er Jahre für jüdische Migranten in Deutschland unmöglich, in der Ölbranche unternehmerisch initiativ zu sein. Dort war man auf behördliche Genehmigungen und auf Kredite angewiesen, die diesen verwehrt wurden. Dennoch entwarfen Kahans in der Not den waghalsigen Plan, – wie zuvor im Russischen Reich – in Deutschland ein neues, ein integriertes Ölunternehmen mit Raffinerie zu gründen. Sie hatten dies wahrscheinlich seit ihrer Ankunft im Westen vorgehabt, aber nicht umsetzen können, da Erwerb und Erweiterung des Firmengeländes in Wilhelmshaven unmöglich waren.

Noch vor der Bankrotterklärung der COC, Anfang Februar 1931, erschien eine neue Ölimportfirma, die *Europäische Tanklager- und Transport AG (Eurotank)* auf dem deutschen Markt. Sie wurde in Berlin gegründet. Kahans hinterließen nur wenige Spuren ihrer Teilhaberschaft. Bis Frühjahr 1933, mehr als zwei Jahre, war der älteste von Chaim Kahans Söhnen, Baruch, im Aufsichtsrat. Nachdem Kahans NS-Deutschland fluchtartig verlassen hatten, trat 1934 laut Handelsregister der ehemalige Buchhalter bei der *Nitag*, Israel Estrin, als Aktionär auf den Plan, für den Kahans im April 1932 eine Lebensversicherung abgeschlossen und dem sie wenige Monate später, Ende Oktober 1932, die Prokura verliehen hatten. Estrin hielt bis kurz vor seiner Flucht nach Südamerika bei *Eurotank* ein Aktienkontrollpaket im Wert von einer Viertelmillion Reichsmark. Es ist nicht auszuschließen, dass er mit Kahans Kapital operierte. Wollte die Familie mit *Eurotank* ihr Lebenswerk in Deutschland retten? Der Revisionsbericht der Deutschen Treuhand von 1935 sprach von *Eurotank*-Geschäften zur Sanierung der *Nitag*.

Im Oktober 1936 wurde Hermann Göring Wirtschaftsminister. Er forcierte die Vertreibung der Juden aus der deutschen Wirtschaft. Kahans Geschäftsbank *Hardy & Co.*, die nach der Weltwirtschafts- und Bankenkrise in Abhängigkeit von der *Dresdener Bank* geraten war, durch die NS-Finanzpolitik allmählich ‚arisiert‘ wurde, sollte 1936 bereits zu neunzig Prozent zur *Dresdener* gehören. Sie hatte im Jahr zuvor, 1935, die *Nitag* an die *Wintershall AG* verkauft. Die *Wintershall*, ursprünglich eine Bohrgesellschaft zur Förderung von Kalisalz, heute der größte deutsche Erdöl- und Erdgasproduzent, war damals erst seit wenigen Jahren in der Erdölförderung engagiert. "Durch den Erwerb der *Nitag* hat sich die *Wintershall A.-G.* eine ausgedehnte Zapfstellen-Organisation für den Absatz ihrer Benzinproduktion gesichert“, hieß es in den „Firmennachrichten“ der Zeitschrift *Öl und Kohle*. 1936 wurde der *Nitag*, die nun zu *Wintershall* gehörte, auch die *Rheinische Naphta Industrie AG* einverleibt, 1938 die Firma in *NITAG Deutsche Treibstoffe AG* umbenannt. In jenem Jahr besaß sie 1.660 Tankstellen, weit mehr als das Doppelte von 1935.

Als das Bankhaus *Hardy & Co.* in den Besitz der *Dresdener Bank* übergegangen, die *Nitag* an *Wintershall* verkauft, Estrin fort war und andere jüdische Mitarbeiter aus Company und Bank verdrängt worden waren, wurde das Aktienkontrollpaket bei *Eurotank* anonym als Bankbesitz aufgeführt. Auffällig ist, dass nicht nur *Hardy & Co.* Geschäftsbank beider Firmen, *Nitag* und *Eurotank*, war, sondern die nichtjüdischen Aufsichtsräte fast identisch komponiert waren und ein Angestellter der Bank zugleich als führender Mitarbeiter, mit dem Aron und David Kahan über den Krieg hinweg in Kontakt blieben, zeitweilig in allen drei Firmen in verantwortlichen Positionen firmierte.

Kahans versuchten, nachdem Hitler an die Macht gekommen war, weiterhin, Einfluss auf *Eurotank* und *Nitag* auszuüben, die nicht aufgelöst wurden, als COC bankrott machte; vermutlich weil die Aktienmehrheit bei der Bank und nicht mehr bei der Familie lag. *Eurotank* hatte Anteile der deutschen insolventen Firma übernommen und auch die Kooperation mit dem dänischen Partner fortgesetzt. *Wintershall* übernahm von der *Nitag* nur fünfundsiebzig Prozent des Tankstellennetzes, *Eurotank* die restlichen fünfundzwanzig Prozent. Die ehemaligen *Nitag*-Tankstellen waren für den Vertrieb der *Eurotank*-Produkte auf dem deutschen Markt zuständig. *Eurotank* erwarb dazu die *Nitag*-Töchter *Debag*

und *Caucasische* sowie die drei Tanker. Sie verfügte in den dreißiger Jahren über die Tankanlagen in Wilhelmshaven, eine Filiale in Hamburg, Handelsbeziehungen nach Skandinavien, in die USA. Seit Frühjahr 1933 war ein Amerikaner, William Rhodes Davis, Besitzer der *Eurotank*. Davis erwies sich nicht nur als skrupelloser Geschäftsmann, sondern als Parteigänger der Nazis und Antisemit.

Es ist nicht auszuschließen, dass Kahans den Verkauf der *Eurotank* vorbereitet hatten, um Kapital und Verbindungen, mit denen sie im nächsten Exil weiterarbeiten wollten, nach Amerika zu retten. Es muss eine Schmach für sie gewesen sein, zu sehen, was Davis aus ihrem Projekt machte. Unter Davis' Leitung baute *Eurotank* ihre Kapazitäten aus. Bereits Ende 1934 stand die Raffinerie im Neuen Erdölhafen am linken Elbe-Ufer. 1935 verdoppelte sie ihr ursprüngliches Stammkapital. Die Anlage wurde eine der modernsten des Dritten Reiches, belieferte Luftwaffe und Kriegsmarine, war bis zum Eintritt der USA in den Krieg ein willfähiges Instrument der Militärmaschinerie. Davis handelte mit der mexikanischen Regierung exklusive Öllieferungsverträge für NS-Deutschland aus. Er nutzte die protektionistische Finanzpolitik der Nazis, die den Devisenhandel kontrollierten und es ausländischen Firmen schwer machten, ihre Profite aus Deutschland zu transferieren. Mit Beginn der NS-Herrschaft verloren Kahan ihren Einfluss auf das Ölunternehmen in Wilhelmshaven. Nach dem kurzen zivilen Zwischenspiel in den 1920er Jahren wurde der Jadehafen wieder Teil der Kriegswirtschaft.

Literatur:

Dohrn, Verena, 2018: Die Kahans aus Baku. Eine Familienbiographie. Wallstein, Göttingen.

Graul, Jens, 1996: Die Stadt auf Befehl. Strukturwandel und Konversion in Wilhelmshaven. Wilhelmshaven (Dissertation der Universität Oldenburg).

Harrington, Dale, 1999: Mystery Man. William Rhodes Davis: American Nazi Agent of Influence. Brassey's, Washington.

Autorin:

Apl. Prof. Dr. Verena Dohrn
Blumenhagenstraße 5
30167 Hannover
E-Mail: Verena@dohrn.eu

Von Geestemünde nach Chaguaramas Die wechselvolle Geschichte des Fischdampfers „Herbert“

HEIKO HEROLD

Am 7. Februar 1885 schickte Friedrich Busse den ersten dampfgetriebenen Seitenfänger von Geestemünde auf Fang. Dieses Datum markiert den Beginn der industrialisierten Hochseefischerei im Deutschen Reich. Nach anfänglicher Skepsis gewann die Dampfhochseefischerei immer mehr an Bedeutung. Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges entwickelte sie sich zu einem der wichtigsten Wirtschaftszweige im Unterweser-Raum. In den ersten zwanzig Jahren dominierten kleine Parteneredereien, dann übernahmen zunehmend große Kapitalgesellschaften das Geschäft¹.

Zu den Pionieren der Dampfhochseefischerei, die in Vergessenheit geraten sind, zählt auch Paul Friedrich August Wurthmann (1837-1898)². Der ehemalige Segelschiffskapitän war Anfang der

¹ Otto Höver: Deutsche Hochseefischerei, Oldenburg 1936; Günther Rohdenburg: Hochseefischerei an der Unterweser. Wirtschaftliche Voraussetzungen, struktureller Wandel und technische Evolution im 19. Jahrhundert und bis zum Ersten Weltkrieg, Bremen 1975.

² Paul Friedrich August Wurthmann war mein Ur-Ur-Großvater. Derzeit arbeite ich an einer wissenschaftlichen Biografie des Elsflether Schiffskapitäns und späteren Fischdampfer-Reeders.

1880er Jahre mit seiner Familie von Elsfleth nach Bremerhaven gezogen³. Im Januar 1884 trat er die Stelle als Betriebsdirektor der Bugsiergesellschaft „Union“ an, der damals größten Schleppschiffahrtsgesellschaft auf der Weser⁴. In seiner fast zehnjährigen Amtszeit erschloss Wurthmann der „Union“ mehrere neue Geschäftsfelder. Dazu zählte auch die Hochseefischerei. Im Jahre 1888 ließ er die beiden Schlepper „Diana“ und „Reform“ zu Fischdampfern umbauen⁵. Sie waren der zehnte und elfte Fischdampfer, die reichsweit in Dienst gestellt wurden⁶. Zur gleichen Zeit gründete er mit Julius Wieting und einigen anderen Reedern den später sehr einflussreichen Dampf-Seefischerei-Verein „Unterweser“, dessen langjähriger stellvertretender Vorsitzender er war⁷.

Wurthmanns Amtszeit als Betriebsdirektor der „Union“ endete im Sommer 1893⁸. Danach widmete er sich voll und ganz der Dampfhochseefischerei. In der zweiten Jahreshälfte 1893 – kurz vor seinem 56. Geburtstag – initiierte er die Gründung seiner eigenen Fischdampfer-Reederei in Bremerhaven, die unter dem Namen „P. Aug. Wurthmann“ firmierte. Wann genau er die Firma gründete, lässt sich nicht mehr feststellen. Die Unterlagen der Reederei, sofern sie noch vorhanden waren, sind während des Hamburger Feuersturms 1943 in der Wohnung seines Sohnes Johann Nicolaus August Wurthmann verbrannt. Ihr Eintrag ins Handelsregister erfolgte erst am 16. Februar 1899, wenige Wochen nach seinem Tod. Über die Firmengründung ist dort vermerkt: „Paul Friedrich August Wurthmann hat seit September 1894 hieselbst unter der Firma P. Aug. Wurthmann ein Rhederei- und Fischgeschäft betrieben, derselbe ist am 30. Dezember 1898 verstorben“⁹. Die Handelsregister-Akte der Firma ist nicht überliefert. Allerdings findet sich im Nachlass eines Geschäftspartners der Hinweis, dass Wurthmann die Firmengründung bereits in der zweiten Jahreshälfte 1893 initiierte¹⁰.

Von 1894 bis 1896 ließ Wurthmann vier Fischdampfer bei der Bremerhavener Seebeck-Werft bauen: „Paul“ (P.G. 39, 1894), „August“ (P.G. 41, 1894), „Eva“ (P.G. 50, 1895) und „Herbert“ (P.G. 55, 1896). Die Buchstaben P.G. standen für den Heimathafen Preußisch-Geestemünde. Für die Hausflagge und die Schornsteinmarke seiner Fischdampfer wählte er ein modernes Design: Sie zeigten einen großen, mittig zentrierten roten Kreis auf weißem Grund, der oben und unten mit schlanken roten Streifen begrenzt war. Wurthmann war innovationsfreudig und wollte mit seiner Reederei die

³ Meldekarte Paul Friedrich August Wurthmann, Stadtarchiv Bremerhaven.

⁴ Vollmacht für den stellvertretenden Betriebsdirector der Bugsiergesellschaft Union, Paul Friedrich August Wurthmann, 25.9.1883, StAB 4,75/5-2925, Dok. 40; Wätjen und Boyes an die Kammer für Handelssachen Bremen, 12.1.1884, ebd., Dok. 41. Zur Geschichte der Bugsiergesellschaft „Union“ siehe: Christian Ostersehle: Die Bugsiergesellschaft „Union“ (1873-1914). Aufstieg und Niedergang einer Schlepp- und Fährreederei auf der Unterweser, in: Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte II, hrsg. v. Hartmut Bickelmann, Bremerhaven 1996, S. 9-96.

⁵ Fischdampfer Diana und Reform, Schiffsregister Bremen, StAB 4,75/6-57, Bl. 108 u. 111.

⁶ Die anderen deutschen Fischdampfer, die zuvor in Dienst gestellt wurden, waren: „Sagitta“ (P.G. 3, 1885), „Solea“ (H.H. 1, 1886), „Amalie“ (P.G. 7, 1887), „Betty“ (R. 2, 1887), „Vigilant“ (P.G. 8, 1887), „Präsident Herwig“ (P.G. 10, 1887), „Makrele“ (P.G. 11, 1887), „Platessa“ (H.H. 2, 1888) und „Sekundant“ (P.G. 18, 1888). Vgl. Johannes Lundbeck: Biologisch-statistische Untersuchungen über die Hochseefischerei. Teil 4: Die Entwicklung der Hochseefischerei in fangtechnischer, räumlicher und biologischer Hinsicht. Heft 4: Leistungsfähigkeit und Fangerträge der deutschen Fischdampferflotte 1885 bis 1955, in: Berichte der Deutschen Wissenschaftlichen Kommission für Meeresforschung, NF Bd. 15 (1959), Heft 3, S. 159-237, hier S. 184; Wolfgang Walter: Deutsche Fischdampfer: Technik, Entwicklung, Einsatz, Schiffsregister, Hamburg 1999, S. 131 ff.

⁷ Wieting und Spillmann an Hagemann, 9.1.1891, Stadtarchiv Bremerhaven, Fach 312, Nr. 3, Bd. 1, Bl. 236; Dampfseefischerei-Verein Unterweser e. V. 1927, 1928, 1929, Wesermünde 1930, S. 53.

⁸ Handlungsvollmacht der Bugsiergesellschaft „Union“ für Johann Christian Nicolaus Wehrenberg, 22.11.1892, StAB 4,75/5-2925, Dok. 71; Boyes an die Handelskammer Bremen, 30.6.1893, ebd., Dok. 75.

⁹ Handelsregister Bremerhaven, Bd. 2 (1885-1899), Stadtarchiv Bremerhaven, Fol. 474, W 52. Es gibt keinen weiteren Beleg, dass Wurthmann neben der Reederei tatsächlich auch ein Fischgeschäft betrieben hat.

¹⁰ Bilanzbuch von Gustav Adolf Schiff, Elsfleth, 1.1.1887-1.1.1922, Nachlass Gustav Adolf Schiff. Der bekannte Reeder und Bankier Gustav Adolf Schiff erwarb im Herbst 1893 eine Beteiligung in Höhe von 500 Mark an dem noch zu bauenden Fischdampfer „Paul“ der Reederei Wurthmann. Das genaue Datum ist nicht vermerkt. Schiff erwarb den Anteil irgendwann zwischen dem 1. September und 31. Dezember 1893. In diesem Zeitraum führte er den Fischdampfer „Paul“ ohne Namen in seinem Bilanzbuch. Anhand der Nummer, die er dem Dampfer zuteilte, lässt er sich jedoch eindeutig als „Paul“ identifizieren. Ab der ersten Zwischenbilanz für 1894 vom 30. Juli verzeichnete er dessen Namen. Vgl. ebd. Ado Schiff verzeichnet als Anzahlungsbetrag irrtümlich 250 Mark. Vgl. Ado Schiff: Aus meinem Leben, 3 Bde., Augsburg 1992-1993, hier Bd. 2, S. 208, NLA OL, OGF, Nr. 8400.

Dampfhochseefischerei im Deutschen Reich weiter voranbringen. Als sein erster Fischdampfer „Paul“ am 3. September 1894 auf Probefahrt ging, lag ein besonderes Augenmerk auf den „Leistungen der 3cylindrigen Maschine, welche nach einem neuen System angeordnet ist“¹¹. Im Jahre 1894 wurden insgesamt nur drei deutsche Fischdampfer-Neubauten mit dieser modernen Triple-Compound-Maschine ausgerüstet: die beiden Wurthmannschen Dampfer und der bei Tecklenborg gebaute „Adjutant“¹². Wurthmann ließ bei allen seinen Fischdampfern die modernste Technik einbauen. Die positiven Erfahrungen mit der Maschine des¹³ „Paul“ werden ihn sicher darin bestärkt haben. Auch beim Fischfang setzte er auf die neuesten technischen Errungenschaften: Als die „Eva“ im Herbst 1895 auf ihre erste Fangreise ging, ließ er sie mit einem baumlosen Schleppnetz beziehungsweise Scherbrettnetz ausstatten, das zu diesem Zeitpunkt nur acht weitere deutsche Fischdampfer teilweise einsetzten¹⁴. Was ihn anspornte, war neben dem bestmöglichen betriebswirtschaftlichen Ergebnis ein ausgeprägtes Fortschrittsdenken, das im 19. Jahrhundert in bürgerlichen Kreisen tonangebend war.

Wurthmanns Geschäft florierte. Mitte März 1896 gab er seinen vierten Fischdampfer bei der Seebeckwerft in Auftrag (Baunummer 117)¹⁵. Diesen taufte er auf den Rufnamen seines zweitjüngsten Sohnes, „Herbert“. Sein Anschaffungswert betrug ca. 100.000 Mark¹⁶. Der Dampfer lief am 10. August vom Stapel und hatte folgende Abmessungen: bei 149,04 BRT 32,28 Meter Länge, 6,39 Meter Breite und 3,38 Meter Tiefgang; die Besatzung zählte zehn Mann¹⁷. Am 21. Oktober machte der „Herbert“ unter der Führung von Kapitän F. Meyer seine erste Probefahrt, die sich bis zum Leuchtturm Roter Sand erstreckte und befriedigend verlief¹⁸. Anschließend schickte Wurthmann ihn zum Fischen in die Nordsee. Bei der morgendlichen Fischauktion in Bremerhaven zehn Tage später erzielte der erste Fang einen Erlös in Höhe von 735,50 Mark – ein mageres Ergebnis¹⁹. Nach der Auktion begab sich Wurthmann zum Amtsgericht in Geestemünde, um den Dampfer ins Schiffsregister eintragen zu lassen. Der zuständige Beamte erteilte ihm die Fischereinummer P.G. 55 und vermerkte: „Schraubendampfer. Gewöhnliches Spantensystem. Aus Stahl erbaut. Mit 2 Masten, als Schoner getakelt“²⁰.

Wurthmann hielt 18/100 Anteile an dem Schiff. Die restlichen 82/100 Anteile verteilten sich auf 36 Partenreeder und 3 Partenreederinnen, von denen mehrere auch Anteilseigner der drei anderen Fischdampfer waren. Knapp die Hälfte stammte aus der Unterweser-Region, darunter Wurthmanns Neffe Johann Diedrich Segebade, der 1/100 Anteil erwarb. Weitere sechzehn waren in Hannover, Oldenburg und Wilhelmshaven ansässig. Hinzu kamen noch zwei Partenreeder aus Jever und Kiel.

¹¹ Tagesneuigkeiten aus Geestemünde, in: Deutsche Fischerei-Zeitung, 18.9.1894, Jg. 17, Nr. 38, S. 300.

¹² Tagesneuigkeiten aus Geestemünde, in: Deutsche Fischerei-Zeitung, 12.2.1895, Jg. 18, Nr. 7, S. 65. Mit Kohle befeuerte Dreifach-Expansionsmaschinen waren von Mitte der 1890er bis Mitte der 1950er Jahre die Hauptmaschinen der deutschen Fischdampfer.

¹³ Anmerkung der Redaktion: Während heutzutage Schiffe im deutschen Sprachgebrauch durchgängig „weiblich“ sind, war dies im behandelten Zeitraum noch nicht so.

¹⁴ Dabei handelte es sich um die Geestemünder Fischdampfer „Vigilant“, „Grete“, „Waterkant“, „Jonni“, „Georg“ und „Boreas“. Hinzu kamen noch die beiden Cranzer Fischdampfer „Witt & Bartels“ und „August Bröhan“. Vgl. Tagesneuigkeiten aus Geestemünde, in: Deutsche Fischerei-Zeitung, 1.10.1895, Jg. 18, Nr. 45, S. 419 f., hier S. 419; Hans Lübbert: Die Einführung von Motor und Schernetz in die deutsche Segelfischerei. Bericht über die Motoren-Versuche des Deutschen Seefischerei-Vereins auf Nordsee-Fischereifahrzeugen und Beschreibung der Fischereibetriebe, Berlin 1906, S. 136.

¹⁵ Tagesneuigkeiten aus Geestemünde, in: Deutsche Fischerei-Zeitung, 24.3.1896, Jg. 19, Nr. 12, S. 119.

¹⁶ Laut dem Gründerbericht der Norddeutschen Hochseefischerei AG vom Juni 1907 betrug der Anschaffungswert 104.000 Mark. Berücksichtigt man die jährliche Inflationsrate von ca. 1,04 %, beliefen sich die Baukosten 1896 auf ca. 100.000 Mark. Vgl. Peter Kern, Wilhelm Stöling: 50 Jahre Norddeutsche Hochseefischerei AG, Bremerhaven. 1907-1957, Bremerhaven 1957, S. 20.

¹⁷ Fischdampfer Herbert, Schiffsregister Geestemünde, NLA Stade, Rep. 72/172 Geestemünde, Nr. 13035, Eintrag Nr. 201 (vom 31.10.1896); Shipping & Mercantile Gazette and Lloyd's List, 25.8.1896, S. 2.

¹⁸ Tagesneuigkeiten aus Geestemünde, in: Deutsche Fischerei-Zeitung, 27.10.1896, Jg. 19, Nr. 43, S. 427; Nordwestdeutsche Zeitung, 21.10.1896.

¹⁹ Abrechnungsprotokoll der Bremerhavener Fischauktionshallen, 1.-31.10.1896, Stadtarchiv Bremerhaven, Fach 143, Nr. 6, Bd. 1, Bl. 221-225, hier Bl. 224.

²⁰ Fischdampfer Herbert, Schiffsregister Geestemünde, NLA Stade, Rep. 72/172 Geestemünde, Nr. 13035, Eintrag Nr. 201 (vom 31.10.1896).

Größter Anteilseigner mit 12/100 Schiffsparten war der Feuerwerkshauptmann Martin Prehn aus Hameln. Im Schiffsregister sind von 1897 bis 1907 sechzehn Änderungsvermerke bei den Eigentumsverhältnissen dokumentiert. Wurthmann selbst veräußerte bereits im Januar 1897 die Hälfte seiner Anteile, 9/100, an vier neue Partenreeder.²¹



Abb. 1. Fischdampfer „Herbert“ beim Einlaufen in Geestemünde um 1900
(Foto: Privatarchiv Dr. Heiko Herold, nachkoloriert von Katrin Hesse).

Wo genau Wurthmanns Fischdampfer auf Fang gingen, welchen und wieviel Seefisch sie wo anlandeten, welche Preise ihre Fänge auf den Auktionen erzielten, wieviel Gewinn und Verlust die Reederei über die Jahre machte – all das lässt sich nicht mehr oder nur noch fragmentarisch nachvollziehen. Es gibt kaum noch Unterlagen, die Auskunft darüber geben können. Logbücher, Fangzettel, Fischjournale, Reedereiabrechnungen, Steuerunterlagen – nichts davon ist überliefert. Nur einige Auktionsabrechnungen aus Bremerhaven sind erhalten²², über manche Fangreise und Fischauktion berichtete auch die Fachpresse. Wurthmanns Dampfer hatten mit rund 150 BRT eine durchschnittliche Größe für ihre Zeit. Damit waren sie optimal geeignet für die damals üblichen acht- bis zehntägigen Fangreisen in der Nordsee und im Skagerrak. Doch sie waren auch schon leistungsfähig genug für die zwölf- bis sechszehntägigen Reisen nach Island. Ihre Ladekapazität lag zwischen 800 und 850 Korb Fisch. „Korb“ war die gebräuchliche Maßeinheit, um Fänge zu quantifizieren. Ein Korb entsprach etwa einem Zentner oder 50 kg²³. Wurthmanns Fischdampferkapitäne lieferten ihre Fänge meist nach Geestemünde. Das war gängige Praxis, besonders nach der Eröffnung des neuen Geestemünder Fischereihafens im November 1896. Hin und wieder liefen sie auch Bremerhaven oder ausländische Häfen an. Welchen Hafen ein Fischdampferkapitän ansteuerte, um seinen Fang zu löschen, richtete sich „nach der Marktlage und nach der Art des Fanges“²⁴. Im Ausland lief der

²¹ Ebd.

²² Abrechnungsprotokolle der Bremerhavener Fischauktionshallen, Stadtarchiv Bremerhaven, Fach 143, Nr. 6, Bd. 1-2.

²³ Paul Hoeck: Die deutsche Hochseefischerei, in: Die Gartenlaube, Jg. 45 (1897), Nr. 6, S. 92-94, hier S. 94.

²⁴ Ebd.

„Herbert“ des Öfteren die Fischereihäfen an der britischen Ostküste, vor allem Grimsby und Hull an der Mündung des Humber-Flusses an²⁵. Dort verkaufte er nicht nur seine Fänge, sondern nahm auch Kohlen für die nächste Reise auf²⁶. Durchschnittliche Fangmengen lagen in diesen Jahren bei 150-200 Zentnern Fisch. Bei Sturm fiel die Ausbeute meist deutlich geringer aus. Überdurchschnittliche Fangerträge lagen bei 400-500 Zentnern, in Ausnahmefällen auch darüber²⁷.

Wenige Wochen vor Wurthmanns Tod macht der „Herbert“ zweimal Schlagzeilen: Anfang November 1898 erlitt er kurz vor dem Aussetzen des Netzes südlich von Horn-Riff „eine ernste Maschinenhavarie durch Zerspringen des Schieberkastendeckels vom Niederdruckcylinder“. Da eine rasche Reparatur nicht möglich war und das Schiff manövrierunfähig durch Strömung und Wind auf die Küste zutrieb, rief er den Dampfer „Adjutant“ zur Hilfe, der in der Nähe fischte. Diesem gelang es, den Havaristen in Schlepp zu nehmen und nach Geestemünde zurückzubringen. „Wäre nicht Hilfe sofort zur Hand gewesen“, konstatierte die Deutsche Fischerei-Zeitung, „so würde der ‚Herbert‘ wahrscheinlich gestrandet sein“²⁸. Während eines Sturms in der Nordsee Mitte Dezember 1898 entging die Besatzung des „Herbert“ zum zweiten Mal in kurzer Zeit nur knapp einem Unglück. Beim Aussetzen des Netzes überflutete eine schwere See das ganze Deck, wodurch das außenbords treibende Netz, das Grundtau und die Kopfleine abrissen. Auch der Steuermann und ein Matrose wurden über Bord gespült, konnten aber beide mit großer Kraftanstrengung gerettet werden²⁹.

Am 30. Dezember 1898 starb Wurthmann „nach langem schweren Herzleiden im Bremer Krankenhaus“³⁰. Seine Witwe Mathilde und sein zweitältester Sohn Johann regelten die Nachfolge. Sie beriefen eine Generalversammlung der Partenreeder aller vier Fischdampfer ein, die Johann Diedrich Segebade zum neuen Korrespondentreeder wählte³¹. Der ehemalige Segelschiffskapitän war ein naher Verwandter des Verstorbenen, ein Sohn seiner ältesten Schwester. Wurthmanns Witwe erbt die Schiffsparten ihres Mannes, auch die 9/100 Anteile am „Herbert“. Sie flossen in das Firmenvermögen der Reederei P. Aug. Wurthmann OHG ein, die am 1. Februar 1899 in das Handelsregister eingetragen wurde³². Segebade führte das Reedereigeschäft erfolgreich fort und ergänzte die Flotte im Dezember 1902 mit dem Fischdampfer „Felix“ (P.G. 88)³³. Er ließ auch zwei weitere Fischdampfer auf eigene Rechnung bauen, von denen einer, der „Franz“ (P.G. 102) im Oktober 1906 als verschollen gemeldet und neun Monate später aus dem Schiffsregister gestrichen wurde³⁴.

Über den Fischdampfer „Herbert“ gibt es in diesen Jahren wenig zu berichten. Neben dem alltäglichen Fischereibetrieb ist nur eine Bergungsaktion in der Nordsee überliefert: Am 7. September 1906 rettete er die neunköpfige Besatzung des sinkenden schwedischen Dampfers „Gösta“ und brachte sie nach Geestemünde³⁵.

²⁵ Aus den Reiseberichten S.M.S. Olga, Fischereikreuzer in der Nordsee (April bis September 1898), in: Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Bd. XIV, Nr. 11, S. 371-379, hier S. 376.

²⁶ The Dundee Courier, 18.4.1898, S. 5; siehe auch: Shields Daily News, 24.6.1898, S. 3.

²⁷ Friedrich Duge: Die Dampfhochseefischerei in Geestemünde, Geestemünde 1898, S. 22; Hoeck (wie Anm. 22), S. 93 f.; Rohdenburg (wie Anm. 1), S. 146-150; Walter (wie Anm. 6), S. 140 ff. u. 146.

²⁸ Zitate aus: Tagesneuigkeiten aus Geestemünde, in: Deutsche Fischerei-Zeitung, 15.11.1898, Jg. 21, Nr. 46, S. 491.

²⁹ Tagesneuigkeiten aus Geestemünde, in: Deutsche Fischerei-Zeitung, 20.12.1898, Jg. 21, Nr. 51, S. 556.

³⁰ Todesanzeige für Paul Friedrich August Wurthmann, Nordwestdeutsche Zeitung, 1.1. / 4.1.1899.

³¹ Tagesneuigkeiten aus Geestemünde, in: Deutsche Fischerei-Zeitung, 31.1.1899, Jg. 22, Nr. 5, S. 55.

³² Fischdampfer Herbert, Schiffsregister Geestemünde, NLA Stade, Rep. 72/172 Geestemünde, Nr. 13035, Eintrag Nr. 201.

³³ Fischdampfer Felix, Schiffsregister Geestemünde, NLA Stade, Rep. 72/172 Geestemünde, Nr. 13035, Eintrag Nr. 256.

³⁴ Fischdampfer Franz, Schiffsregister Geestemünde, NLA Stade, Rep. 72/172 Geestemünde, Nr. 13036, Eintrag Nr. 283; Fischdampfer Ferdinand, Schiffsregister Geestemünde, NLA Stade, Rep. 72/172 Geestemünde, Nr. 13036, Eintrag Nr. 316; Schiffsregister-Akte des Schrauben-Fischdampfers Ferdinand von Geestemünde, NLA ST Rep. 72/172 Geestemünde, Nr. 12841; Wilhelm Krebs: Rätselhafte Schiffsuntergänge, in: Hansa. Zeitschrift für Seewesen, 25.8.1906, Jg. 43, Nr. 34, S. 402 ff., hier S. 402 f.

³⁵ Hamburgischer Correspondent – Hamburgische Börsen-Halle (Abendblatt, Handels-Beilage), 11.9.1906, S. 3.

Im Sommer 1907 wechselte der „Herbert“ den Besitzer. Segebade war der erfolgreiche Korrespondentree der einer mittelgroßen Partenreederei und eines weiteren Fischdampfers, doch er strebte nach mehr. Er wollte eine Aktienreederei gründen, um mit dem zusätzlichen Kapital die Fangflotte weiter ausbauen und „einen besseren Risikoausgleich bei den Fangergebnissen der einzelnen Schiffe auf lange Sicht erreichen zu können“³⁶. Segebade versuchte die Partenreeder der von ihm geführten sechs Fischdampfer davon zu überzeugen, „auf ihre Partenrechte zu verzichten und dafür Aktionäre der neuen Aktiengesellschaft zu werden“³⁷. Nicht alle Partenreeder waren dazu bereit. Deshalb ließ er die Fischdampfer am 20. Juli 1907 in öffentlicher Auktion versteigern „zwecks Aufhebung der Gemeinschaft“³⁸. Segebade gab für alle Dampfer das höchste Gebot ab und erhielt den Zuschlag. Für den „Herbert“ zahlte er 50.000 Mark³⁹. Drei Tage später gründete er in Geestemünde gemeinsam mit sechs weiteren Unternehmern aus dem Unterweser-Raum die Norddeutsche Hochseefischerei AG (Nordhag), die bis in die 1960er Jahre eines der führenden deutschen Hochseefischerei-Unternehmen war. Segebades Fischdampfer bildeten den Grundstock der Fangflotte. Dafür erhielt er zwei Drittel der Aktien im Wert von 500.000 Mark und übernahm den Vorsitz der Gesellschaft⁴⁰.

Obwohl die Nordhag bereits im ersten Jahr ihre Fangflotte vergrößerte und gute Fänge erzielte, stand Segebades Amtszeit unter keinem guten Stern. Von 1907 bis 1910 durchlief die deutsche Hochseefischerei eine Konjunkturkrise. Vier Jahre in Folge machte die Nordhag Verluste, zudem verlor sie im Februar 1910 einen Fischdampfer im Sturm bei den Shetland-Inseln. Zu diesem Zeitpunkt übernahm der Reeder Ludwig Janssen den Vorsitz der Gesellschaft. Ihm gelang es schließlich, die Nordhag in die Gewinnzone zu bringen und die Flotte weiter auszubauen⁴¹.

Unmittelbar vor Beginn des Ersten Weltkrieges konnten sich der „Herbert“ und die anderen Fischdampfer der Nordhag in den sicheren Heimathafen Geestemünde retten und somit dem feindlichen Zugriff entziehen. Vier neuere Fahrzeuge requirierte die Kaiserliche Marine für den Einsatz als Vorposten- und Hilfsminensuchboote in der Nordsee. Alle anderen Dampfer, darunter auch der „Herbert“, lagen zunächst untätig im Hafen⁴².

In den ersten Kriegsmonaten kam die Seefischerei vollständig zum Erliegen⁴³. Erst ab dem Frühjahr 1915 erlaubte die Seekriegsleitung den zivilen Fischdampfern das gelegentliche Fischen in bestimmten Gebieten der Nord- und Ostsee. Das war nicht ohne Risiko. Zahlreiche Fahrzeuge gingen beim Fischen durch Minen oder Feindeinwirkung verloren. Allein im Oktober 1915 wurden 30 deutsche Fischdampfer im Kattegat von der Royal Navy aufgebracht oder versenkt⁴⁴. Darunter war auch der „Herbert“. Britische Kriegsschiffe kaperten ihn am 7. Oktober beim Fischen und brachten ihn nach Grimsby. Während die Besatzung in Kriegsgefangenschaft ging, ließ die Royal Navy ihn für den Marinendienst ausrüsten. Der „Herbert“ war einer von 28 deutschen Fischdampfern, die von den Briten

³⁶ Rohdenburg (wie Anm. 1), S. 106.

³⁷ Kern u. Stölting (wie Anm. 16), S. 17.

³⁸ Zit. nach: Ebd.

³⁹ Schiffsverkäufe, in: Hamburgischer Korrespondent – Neue Hamburgische Börsen-Halle, 20.7.1907, Nr. 363, 3. Handels-Beilage, S. 2.

⁴⁰ Kern, Stölting (wie Anm. 16), S. 15-21.

⁴¹ Ebd., S. 21-26.

⁴² Ebd., S. 26. Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-2015, 9 Bde., München u. Berlin 1982-2017, Bd. 8, S. 202-216. Im Laufe des Krieges requirierte die Kaiserliche Marine noch drei weitere Fischdampfer der Nordhag, darunter im Oktober 1915 den ehemaligen Wurthmannschen Fischdampfer „August“.

⁴³ Zur deutschen Seefischerei und Fischwirtschaft im Ersten Weltkrieg siehe u. a.: Jan Christoph Greim: Von Stock- und Kühlfisch zu Fischfilets. Die Industrialisierung des Nahrungsmittels Seefisch (1860 bis 1945), Essen 2019, S. 100-114; Wilhelm von Flügge: Die Fische in der Kriegswirtschaft, Berlin 1918; Bruno Rogowsky: Die Organisation der deutschen Fischwirtschaft im Kriege, Berlin u. Leipzig 1922.

⁴⁴ Roland Baartz: Entwicklung und Strukturwandel der deutschen Hochseefischerei unter besonderer Berücksichtigung ihrer Bedeutung für Siedlung, Wirtschaft und Verkehr Cuxhavens, Hamburg u. Stuttgart 1991, S. 86; Jenny Sarrazin: War, Public Intervention and Structural Changes in the German Fishing Industry, 1914-1930, in: Maritime Industries and Public Intervention, hrsg. v. Randi Ertesvåg, David J. Starkey u. Anne Tove Austbø, Stavanger 2002, S. 137-155, hier S. 143.

zwischen August 1914 und Oktober 1915 gekapert, umgerüstet und als Hilfskriegsschiffe eingesetzt wurden⁴⁵. Als Bewaffnung erhielt er ein leichtes 6 Pfünder-Geschütz⁴⁶. Unter dem Namen HMT „Cooksin“, Admiralty No. 860, integrierte ihn die britische Marine als Minenräumer in die kurz nach Kriegsbeginn aufgestellte „Auxiliary Patrol, this new and unanticipated navy of fishermen and fishing vessels“⁴⁷.

Frederick Dittmar und James Colledge vermuten, dass die „Cooksin“ im Mittelmeer eingesetzt wurde⁴⁸. Tatsächlich unterstützte sie die Minenräumkräfte in der Nordsee. Während des Krieges trat sie einmal besonders in Erscheinung: am 19. August 1916 rettete sie 345 Mann Besatzung von Bord der HMS „Falmouth“. Der Leichte Kreuzer hatte etwa 60 Seemeilen östlich von Scarborough zwei deutsche Zeppeline bekämpft. Kurz darauf war er vom deutschen U-Boot U 66 torpediert worden. Während der Rettungsaktion feuerte das U-Boot zwei weitere Torpedos auf die „Falmouth“, ohne sie jedoch zu treffen. Bei der Übernahme der Besatzung stürzte ein Mann zwischen die beiden Schiffe ins Wasser und ertrank. Auf der Fahrt nach Grimsby erlag ein weiterer Soldat an Bord der „Cooksin“ seinen schweren Verletzungen und wurde auf See bestattet. Unterdessen versuchte eine Notbesatzung von 130 Mann, die beschädigte „Falmouth“ in einen sicheren Hafen zu bringen, aber nach zwei weiteren Torpedotreffern von U 63 am folgenden Tag sank das Kriegsschiff rund acht Seemeilen südöstlich von Bridlington⁴⁹.

Bei ihren regulären Einsätzen als Minenräumer blieb die „Cooksin“ während des gesamten Krieges unbeschadet. Doch im letzten Kriegsjahr starb ein Besatzungsangehöriger: am 16. Juli 1918 wurde der 43-jährige Heizer George Sim McGhee „accidently killed“⁵⁰.

Nach Kriegsende blieb die „Cooksin“ noch vierzehn Monate im Dienst der Royal Navy. In dieser Zeit war sie überwiegend in Flotta auf den Orkney-Inseln stationiert und bei der Räumung britischer Minensperren in der nördlichen Nordsee eingesetzt. Im September 1919 widmete ihr die Lokalzeitung „Orkney Herald“ einen kurzen Artikel, der ihr elegantes Schiffsdesign lobte:

„Of the service boats still running in our waters, the one we see most of is the ex-German trawler Cocksins [sic], which, skippered by our capable young friend, Benjie Groat, of Longhope (and with part of her crew from this island), is almost constantly tearing about—as we heard remarked the other day—just like a little destroyer! The Cocksins [sic] is somewhat smaller and rather lower in the waist than our own trawlers, but, with her tall masts, and finely modelled hull, she is as smart in appearance as she is in reality. And, with her usual headquarters in Pan Bay, she has, of course, a special connection with Flotta. We should need to have very many more vessels of the Cocksins's [sic] kind, to make up for the British trawlers sunk by the Huns during the war“⁵¹.

Die britischen Minenräumoperationen in der Nordsee dauerten bis Ende November 1919, auch wenn die Royal Navy – ebenso wie die deutsche Reichsmarine – schon kurz nach Kriegsende begann, ihre

⁴⁵ Joseph Caruana: Warship Information Service, in: Warship International, Jg. 7 (1970), Nr. 1, S. 70-90, hier S. 77. Der Einsatz gekapert deutscher Fischdampfer als „Armed Trawlers“ für die Royal Navy im Ersten Weltkrieg ist ein Desiderat der Forschung.

⁴⁶ Frederick James Dittmar, James Joseph Colledge: British Warships 1914-1919, London 1972.

⁴⁷ Robb Robinson: Fishermen, the Fishing Industry and the Great War at Sea: A Forgotten History?, Liverpool 2019, S. 43. Zunächst gab die britische Marineleitung dem ehemaligen Fischdampfer den Namen HMT „Cooksit“, doch schon Anfang November 1915 benannte sie ihn in HMT „Cooksin“ um. HMT steht für: Her Majesty's Trawler. Vgl. Hans-Jürgen Abert: Die deutsche Handelsmarine 1870-1970. Die Lebensläufe der Dampf- und Motorschiffe über 100 BRT, Ratzeburg 1989.

⁴⁸ Dittmar, Colledge (wie Anm. 46).

⁴⁹ Julian Corbett: History of the Great War. Naval Operations, 5 Bde., London 1920-1931, hier Bd. 4, S. 46; Antony Firth: The Wreck of HMS Falmouth. First World War 'Town Class' light cruiser and Jutland veteran sunk by U-boats off the Yorkshire coast on 19-20th August 1916, o. O. o. J., <https://historicengland.org.uk/content/docs/hms-falmouth-broad-sheetpdf/> [29.1.2020].

⁵⁰ S. D. Jarvis, D. B. Jarvis: The Cross of Sacrifice. The Officers, Men and Women of the Merchant Navy and Merchantile Fleet Auxiliary 1914-1919, 2. Aufl., Uckfield 2000, S. 160.

⁵¹ An Interesting Service Boat, in: The Orkney Herald, and Weekly Advertiser and Gazette for the Orkney & Zetland Islands, 10.9.1919, S. 3.

umfangreichen Minenräumkapazitäten sukzessiv zu verringern⁵². Hunderte bewaffnete Fischdampfer wurden abgerüstet und an zivile Reedereien übergeben. Die „Cooksin“ war bis zum Abschluss der Minenräumoperationen für die Royal Navy im Einsatz. Erst Anfang 1920 wurde sie abgerüstet und am 17. März an den Reeder William E. Lowery aus Hull veräußert. Lowery besaß noch drei weitere Fischdampfer. Auch die „Cooksin“ schickte er auf Fang in die Nordsee und den Nordatlantik.⁵³

Nach sieben Jahren verkaufte Lowery den Dampfer an den Norweger Oskar Aanensen aus Haugeund, der ihn in „Lowhar“ umbenannte. Aanensen besaß nur dieses eine Schiff. Auch er nutzte es weiter als Fischereifahrzeug. Doch im Zuge der Weltwirtschaftskrise ging Aanensen pleite und konnte den Dampfer nicht länger unterhalten. In der zweiten Jahreshälfte 1932 wurde die „Lowhar“ in Haugeund zwangsversteigert. Neuer Eigentümer war der ortsansässige Reeder John K. Kyvik, der dem Schiff den Namen „Stordøy“ gab. Bei der behördlichen Registrierung erhielt es das Fischereikennzeichen R-130-H. Der Dampfer blieb fünfzehn Jahre in Kyviks Besitz. In dieser Zeit war er durchgehend als Fischdampfer in der Nordsee und im Nordatlantik eingesetzt, auch während des Zweiten Weltkrieges⁵⁴.

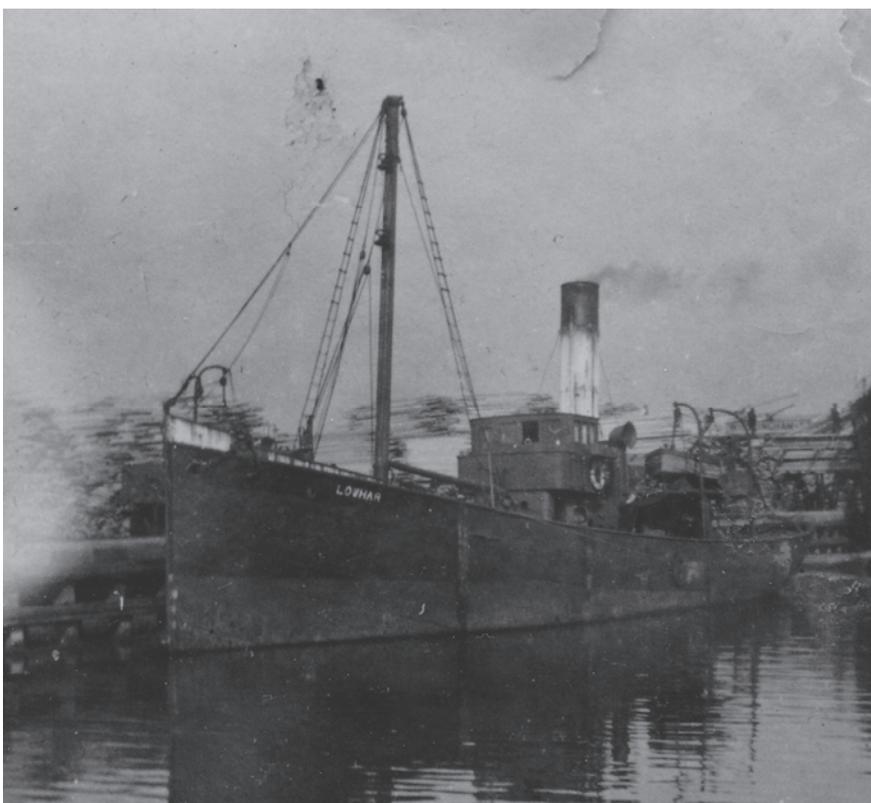


Abb. 2. Fischdampfer „Lowhar“ um 1930 (Foto: Kjell Birger Sønstabø).

⁵² Robinson (wie Anm. 46), S. 167-170. Zu den Auswirkungen des Seeminenkrieges auf die Hochseefischerei in der Nordsee in den ersten Jahren nach Kriegsende siehe den Beitrag von Gerhard Wiechmann in diesem Band.

⁵³ Abert (wie Anm. 47); Lloyd's Register of Ships 1920/21-1931/32, Einträge zu „Cooksin“ und „Lowhar“. In Lloyd's Register of Ships ist Lowery erst ab 1928 als Eigentümer vermerkt, ebenso wie der neue Schiffsname „Lowhar“. Der Eintrag wurde 70 Jahre später korrigiert. Vgl. Lloyd's Register of Ships 1998/99, Eintrag zu „Stordoy“, Baujahr 1896.

⁵⁴ Lloyd's Register of Ships 1932/33-1947/48; Jonebloggen, <https://jonelaugaland.blogspot.com> [29.1.2020]. In Lloyd's Register of Ships ist das Schiff mit dem Namen „Stordøy“ verzeichnet.

Im Laufe des Jahres 1947 verkaufte Kyvik dem Reeder Edvard Bøen und dessen Söhnen Erling und Bjørn einen Großteil seiner Schiffsparten an der „Stordøy“. Nach dem Besitzerwechsel erhielt sie das neue Fischereikennzeichen R-10-EF. Ihr neuer Heimathafen für die nächsten vierzig Jahre wurde die kleine Küstenstadt Erfjord in der westnorwegischen Provinz Rogaland. Diese Zeit ist relativ gut dokumentiert. Der norwegische Journalist Jone Laugaland hat viele Informationen über das Schiff und seine Besatzung zusammengetragen, die er seit 2016 auf seinem Blog veröffentlicht⁵⁵. Darunter finden sich mehrere Zeitzugeberichte von ehemaligen Besatzungsangehörigen und über zwei Dutzend historische Fotos. Auch in der norwegischen Presse gab es in den vergangenen Jahrzehnten einige Berichte über die „Stordøy“, unter anderem von Jone Laugaland in der Tageszeitung „Aftenbladet“, die allerdings für diesen Beitrag nicht ausgewertet werden konnten.

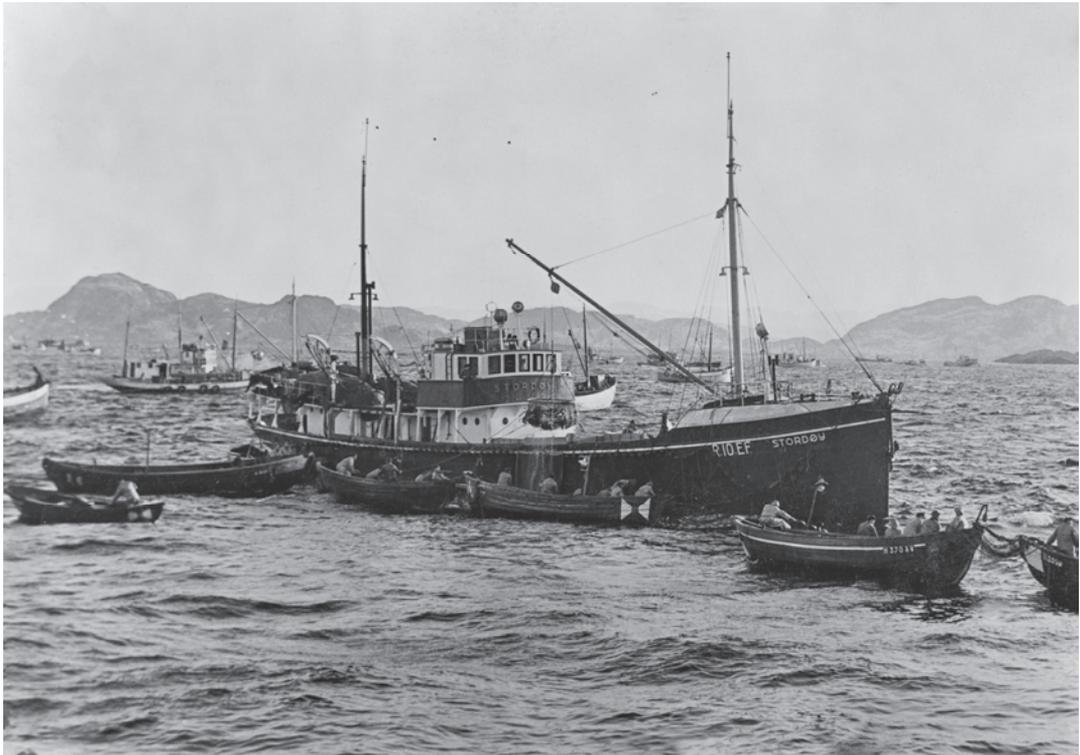


Abb. 3. Fischdampfer „Stordøy“ auf Heringsfang an der norwegischen Küste in den 1950er Jahren (Foto: Jakob Bø, Ryfylkemuseet).

Kapitän des Schiffes war Erling Bøen. Zur Besatzung zählten für einige Jahre auch seine Frau Sigrid, die an Bord als Köchin arbeitete, und sein Sohn Kjell, der als Maschinist fuhr. In den ersten zehn Jahren ging Bøen mit der „Stordøy“ bei Island auf Herings- und Frischfischfang. Anfang der 1950er Jahre entschieden die Bøens, das Schiff auf einer Werft in Hugesund um über sieben Meter auf 39,37 Meter zu verlängern. Außerdem ließen sie das Brückenhaus und andere Decksaufbauten erneuern, so dass die „Stordøy“ nun in ihrem Erscheinungsbild stark vom ursprünglichen Fischdampfer „Herbert“ abwich. Im Sommer 1951 musste auch die 55 Jahre alte Schiffsmaschine ersetzt werden. Der deutsche Dreizylinder wurde in Flekkefjord ausgebaut. Anschließend wurde der Dampfer nach Frederikshavn geschleppt und dort ein neuer fünfzylindriger Alpha-Schiffsdiesel mit 300 PS eingebaut⁵⁶.

⁵⁵ Jonebloggen, <https://jonelaugaland.blogspot.com> [29.1.2020].

⁵⁶ Ebd.; Stordøys historie (Karteikarte), Privatarchiv Kjell Birger Sønstabø, Stavanger; Die Detailangaben zum neuen Schiffsdiesel stammen aus Lloyd's Register of Ships.

Ab 1958 nutzen die Bøens den Dampfer nicht mehr als Fischereifahrzeug, sondern nur noch als Frachter, weil sich die Islandfischerei nicht mehr lohnte. Sie setzten ihn ausschließlich in der norwegischen Küstenfahrt ein. Meist pendelte er zwischen Stavanger und Sauda. Als Fracht transportierte die „Stordøy“ alle Arten von Stückgut, vor allem Ziegel und anderes Baumaterial⁵⁷. Im Oktober 1968 übernahm Erling Bøen den Dampfer als Korrespondentreeder. Er nutzte ihn noch weitere zehn Jahre als Frachter, bevor er ihn Ende der 1970er Jahre auflegte. Während er 1980 eine neue „Stordøy“ in Dienst stellte und die Frachtfahrt wieder aufnahm, lag deren Vorgänger mehrere Jahre ungenutzt im Erfjorder Yachthafen Erøy⁵⁸.

Im Mai 1986 verkaufte Bøen die alte „Stordøy“ an die Seahorse Dive Charters Ltd. in St. Helier auf der englischen Kanalinsel Jersey. In Lloyd's Register of Ships ist dieser Verkauf nicht dokumentiert worden, dort blieb Bøen aus unbekanntem Gründen bis 1997 als Eigentümer gelistet⁵⁹. Nach dem Verkauf wurde der Dampfer in „Alexander of St. Helier“ umbenannt. Wie das Schiff in den nächsten Jahren genutzt wurde, ließ sich nicht genau ermitteln. Im August 1986 wurde es im norwegischen Egersund gesehen. Zehn Monate später lag es dann in teilweise heruntergekommenem Zustand im dänischen Frederikshavn. 1991 wurde der Dampfer erneut umbenannt und erhielt den Namen „Stordoy“, angelehnt an den vormaligen skandinavischen Namen „Stordøy“⁶⁰.

Wann genau die Seahorse Dive Charters Ltd. den Dampfer wieder verkaufte, ist unklar. Jedenfalls hatte er zwischenzeitlich einen niederländischen Eigentümer, dessen Name sich nicht ermitteln ließ⁶¹. Mitte der 1990er Jahre – das genaue Datum war nicht feststellbar – gelangte die „Stordoy“ von Europa in die Karibik. Im Laufe des Jahres 1997 traf ein Enkel von Erling Bøen den niederländischen Besitzer in Trinidad⁶². Offenbar wollte er den Dampfer erwerben und nach Norwegen zurückbringen, doch dazu kam es nicht⁶³. Ab 1998 ist Ian William Stott aus dem nordenglischen Hull in Lloyd's Register of Ships als neuer Eigner des Schiffes verzeichnet. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch die fehlerhaften Namenseinträge seit 1986 nachträglich korrigiert⁶⁴. In welchem Zustand Stott die „Stordoy“ übernahm und wie er sie nutzte, ist unklar, auch ob er tatsächlich der letzte Eigentümer war. Sicher ist, dass der Dampfer weiterhin in Trinidad verblieb.

Im Jahr 2006 entdeckte Askjell Raudøy das Wrack der „Stordoy“ zufällig in einer Bucht der Landzunge Pointe Gourde bei Chaguaramas. Der norwegische Schiffskapitän machte ein Foto und stellte es später ins Internet⁶⁵. „I found the Norwegian sounding name to be interesting and went over by a small boat to have a look“, berichtet er. „At that time she looked stripped for all things easily removable and holes in hull and superstructure indicated that engine parts also had been removed“⁶⁶.

⁵⁷ Erik B. Kromann: Årets gang, in: Marstal Søfartsmuseum 2008, hrsg. v. Marstal Søfartsmuseum, Marstal 2008, S. 101-117, hier S. 106 f.

⁵⁸ Jonebloggen, <https://jonelaugaland.blogspot.com> [29.1.2020]; Stordøys historie (Karteikarte), Privatarchiv Kjell Birger Sønstabø, Stavanger.

⁵⁹ Lloyd's Register of Ships 1986/87-1997/98, Einträge zu „Stordøy“ bzw. „Stordoy“, Baujahr 1896.

⁶⁰ Abert (wie Anm. 47); Dag Bakka jr.: Observasjoner, in: Skipet. Utgitt av Norsk Skipsfartshistorisk Selskap, Jg. 13 (1987), Nr. 4, S. 72 f., hier S. 72.

⁶¹ Dag Bakka gibt an, dass die „Stordøy“ schon im Mai 1986 an einen Niederländer verkauft worden sei. Vgl. Bakka (wie Anm. 60).

⁶² Endre Bøen schrieb 2017 als Kommentar zu einem Foto des Wracks bei Flickr: „Jeg var nede i Trinidad i 1997 og besøkte han som eide Stordøy da, en hollender som jeg ikke husker navnet på.“ (Ich war 1997 in Trinidad und habe denjenigen besucht, dem Stordøy damals gehörte, ein Holländer, dessen Namen ich nicht mehr weiß.), <https://www.flickr.com/photos/askjellr/5855728865> [29.1.2020]. Nach Angaben von Kjell Birger Sønstabø übernahm Ian William Stott das Schiff schon 1987. Weitere Belege dafür konnte ich nicht finden. Vgl. Stordøys historie (Karteikarte), Privatarchiv Kjell Birger Sønstabø, Stavanger.

⁶³ Email von Kjell Birger Sønstabø an den Verfasser vom 2.2.2020. Ein direkter Kontakt zu Endre Bøen kam bis zur Drucklegung nicht zustande.

⁶⁴ Lloyd's Register of Ships 1998/99, Eintrag zu „Stordoy“, Baujahr 1896.

⁶⁵ <https://www.flickr.com/photos/askjellr/5855728865> [29.1.2020].

⁶⁶ Email von Askjell Raudøy an den Verfasser vom 28.1.2020.



Abb. 4. Endstation Trinidad: Das Wrack der „Stordoy“ 2006 in einer Bucht bei Chaguaramas (Foto: Askjell Raudøy).

Um das weitere Schicksal des Schiffes aufzuklären, reiste ich im März 2019 mit meinem Freund Cyril Laššu nach Trinidad & Tobago. Wir begaben uns gemeinsam auf Spurensuche in der Hoffnung, das Wrack oder dessen Überreste zu finden. Die Bucht auf Pointe Gourde, wo es zuletzt gelegen hatte, ist schon seit vielen Jahren ein illegaler Schiffsfriedhof. Als wir sie mit einem einheimischen Bootsführer erkundeten, war die „Stordoy“ nicht auffindbar. Nach Auskunft von Michael Forde, HSE-Manager bei der Chaguaramas Development Authority, haben 2004/05 Mücken auf dem Wrack genistet, die das Dengue-Virus übertragen. Weil der Besitzer nicht bereit war, das Problem zu beseitigen, überstellte die Behörde den Fall an die Maritime Services Division in Port of Spain. Commodore Garnet Best, der für die Räumung von Schiffswracks im Küstenabschnitt bei Chaguaramas zuständig ist, fällte wenige Monate später die Entscheidung, das Schiff abwracken zu lassen. Darauf folgte eine mehrjährige juristische Auseinandersetzung mit dem Eigentümer, der mit dieser Entscheidung nicht einverstanden war. Um die Jahreswende 2012/13 scheint die „Stordoy“ dann tatsächlich abgewrackt worden zu sein⁶⁷. Jedenfalls ist sie 2013 aus Lloyd's Register of Ships gelöscht worden. Damit endete die fast 120-jährige wechselvolle Geschichte des ehemaligen Geestemünder Fischdampfers „Herbert“.

Autor:

Dr. Heiko Herold
 Historiker
 Wasmannstraße 17
 22307 Hamburg
 E-Mail: Heiko Herold@gmx.de

⁶⁷ Genauere Informationen dazu habe ich bei der Maritime Service Division angefragt, diese lagen jedoch bei der Drucklegung noch nicht vor.

ARCHÄOLOGIE (UR- UND FRÜHGESCHICHTE, MITTELALTER, NEUZEIT)

Sachbearbeiter: Dr. Jana Esther Fries, Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege, Oldenburg, Prof. Dr. Hauke Jöns, Abteilungsleiter Kulturwissenschaften beim Niedersächsischen Institut für historische Küstenforschung, Wilhelmshaven, und Dr. Andreas Hüser, Leiter der Archäologischen Denkmalpflege des Landkreises Cuxhaven

Relikte im Moor – Der Blog zum Projekt

MORITZ MENNENGA

Großsteingräber, auch Megalithgräber oder Hünenbetten genannt, gehören zu den bekanntesten archäologischen Denkmälern in Norddeutschland. Seit den Anfängen der archäologischen Forschung standen die steinzeitlichen Grabanlagen und die dazugehörigen Siedlungen im Fokus und dabei wurden viele Erkenntnisse über ihre Erbauer – die Siedler der Trichterbecherkultur – gewonnen (Mennenga 2017). Allerdings stellen die Auffindungsbedingungen die Wissenschaftler immer wieder vor große Herausforderungen. Selten sind die Fundstellen ungestört: Nachbestattungen, Tierbauten, Raubgrabungen und andere Störungen erschweren die genaue Rekonstruktion der Situation vor 5000 Jahren, als diese Gräber erbaut wurden. Mit dem dreijährigen Pro*Niedersachsen Projekt „Relikte im Moor“ hat das Niedersächsische Institut für historische Küstenforschung seit 2019 die einmalige Möglichkeit, vom Torf überwachsene und somit geschützte Hinterlassenschaften der Steinzeit in Mooren Nordwestdeutschlands zu suchen, zu finden und zu erforschen. Die Geestinseln Wanna und Flügeln sind wegen ihrer herausragenden steinzeitlichen Funde und den dort vorhandenen Großsteingräbern und Siedlungen in der archäologischen Fachwelt weit über die Grenzen Niedersachsens hinaus bekannt. Das Gebiet zwischen den Geestinseln wurde jedoch lange Zeit nicht beachtet, da die Meinung vorherrschte, dass es sich schon vor 5000 Jahren um ein ausgedehntes Moor gehandelt hat. Erste Untersuchungen zeigen jedoch, dass steinzeitliches Leben auch hier weiterbestand und dessen Spuren erst in den folgenden Jahrhunderten und Jahrtausenden überwachsen wurden. Spätestens seit der Eisenzeit um 800 v. Chr. war das Gebiet vollständig übermoort (Kramer u. a. 2012); der Torf begrub die Relikte der Steinzeit unter sich und konservierte sie wie an kaum einer anderen Stelle in Europa. Doch seit wenigen Jahrzehnten tauchen immer wieder Megalithgräber aus dem Moor auf (Behre 2008). Dies macht das Ahlen-Falkenberger Moor zu einem einzigartigen Archiv und es ergibt sich die einmalige Möglichkeit, wichtige Fragen zum Leben dieser Zeit zu beantworten. Zur Rekonstruktion der steinzeitlichen Landschaft und Umwelt arbeiten im Ahlen-Falkenberger Moor verschiedene wissenschaftliche Disziplinen zusammen. Durch geomagnetische Messungen werden Fundstellen, insbesondere die Großsteingräber, lokalisiert. Durch archäologische Ausgrabungsschnitte werden mögliche Siedlungen oder Gräber der Steinzeit genauer untersucht und zeitlich eingeordnet. Geologische Bohrungen geben Aufschluss über Mächtigkeit und Ausdehnung des Moores sowie über mögliche ältere Landschaftsformen wie verlandete Seen und Meeresarme unter der Basis des Moores. Durch die Entnahme von Proben aus den Bohrungen und botanische Analysen kann die Art des Torfes sowie das Alter des Moores ermittelt werden.

Die in den Feldarbeiten gewonnenen Daten ermöglichen uns, die Welt der Menschen vor 5000 Jahren im Ahlen-Falkenberger Moor so detailliert zu rekonstruieren wie selten zuvor. Auf diese Weise erfahren wir auch, wie die Menschen auf die sich verändernde Umwelt reagiert haben und wie die neue Lebensweise mit Ackerbau und Viehzucht die Landschaft beeinflusst hat. Erste Ergebnisse (Behrens u. a. 2019) zeigen die einzigartigen Erhaltungsbedingungen im Moor. Die Architektur der neolithischen Gräber lässt sich sehr viel besser nachvollziehen, was daran liegt, dass sie durch das Moor vor der Zerstörung geschützt wurden. Viele dieser Monumente wurden schon im Spätneolithikum oder zur Bronzezeit wiederverwendet, aber später auch abgetragen, um Steine als Baumaterial

zu gewinnen. Gleichzeitig können historische Landschaftselemente nachgewiesen werden, wie beispielsweise ein im heutigen Gelände nicht nachzuvollziehender Meeresarm, der sich zur Zeit der Großsteingräber in das Siedlungsgebiet ausgebreitet hat.

Das Arbeitsgebiet ist mit ca. 1400 ha relativ groß und liegt zwischen den Ortschaften Flögeln, Wanna und Krempel; fast mittig gelegen ist der auf den großen und den kleinen Ahlen aufgeteilte Ort Ahlen-Falkenberg. Durch diese Konstellation sind sehr viele Personen direkt und indirekt mit dem Projekt in Kontakt – alleine über 80 Grundbesitzer. Damit ergibt sich zum einen die Schwierigkeit, mit allen diesen Personen in Kontakt zu treten, um mögliche Genehmigungen einzuholen, aber auch die große Chance, die wissenschaftlichen Inhalte weit mehr Leuten nahe zu bringen, als nur denen, die in der Region ohnehin aus Interesse dabei sind. Daher wurde gleich zu Beginn des Projektes entschieden, dass diese Chance genutzt werden soll, der Öffentlichkeit das Vorgehen, den Fortschritt und die Ergebnisse innerhalb des Projektes nahe zu bringen. Dazu wurden verschiedene Wege gewählt: zunächst wurden alle Besitzer und Pächter persönlich und über die Zeitung alle sonstigen Interessierten zu Informationsabenden eingeladen, in denen das Projekt und die Mitarbeiter vorgestellt wurden. In diesem Rahmen haben wir auch auf unseren Blog www.nihk.de/relikte-im-moor aufmerksam gemacht, den wir für das Projekt angelegt haben. Hier werden die Forschungen im Internet begleitet. Der Blog ist dabei ein durchlaufendes Dokument, in dem immer der aktuellste Artikel oben zu finden ist. Diese haben eine Länge von maximal 200 Wörtern, sind zumeist bebildert und sprachlich auch für Laien verständlich. Zusätzlich wird jeder Artikel einer der Kategorien *Allgemein*, *Feldarbeiten*, *Methoden* oder *Veranstaltung* zugeordnet. Somit ergibt sich die Möglichkeit, sich wahlweise die Artikel des jeweiligen Bereiches anzeigen zu lassen. Die Resonanz auf den Blog ist sehr positiv. Sowohl von Fachkollegen wird berichtet, dass sie dem Blog folgen, als auch von den Besuchern der Führungen auf den Grabungen, die den Blog erwähnen. Die Seitenaufrufe lagen dabei vor der Sommergrabung bei etwa 100 pro Monat, steigerten sich während der Feldsaison auf über 1000 und liegen jetzt auf einem höheren Niveau. Während des Projektes wird der Blog weiterhin gepflegt und es wird angestrebt, durch regelmäßiges posten von neuen Beiträgen die Reichweite noch einmal zu erhöhen.

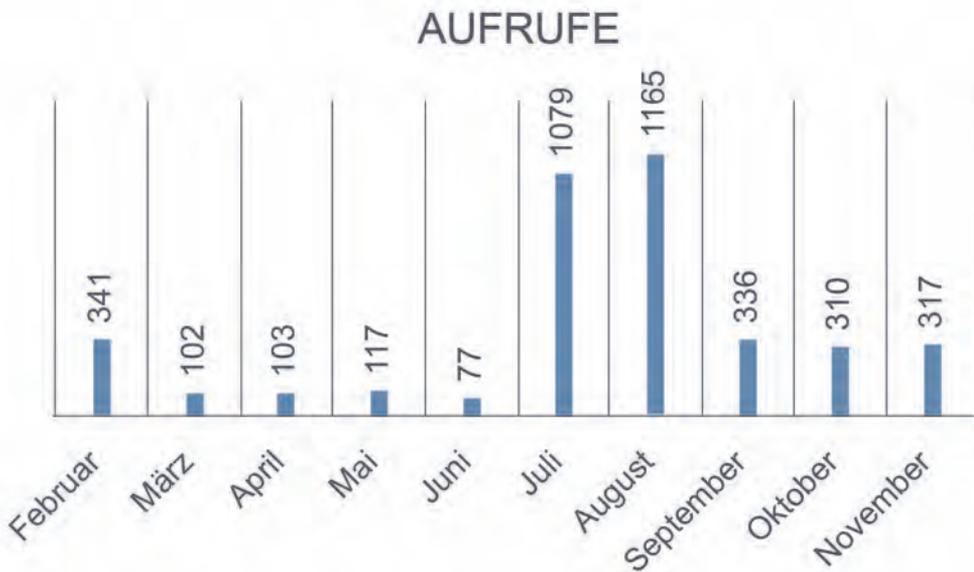


Abb. 1. Aufrufe des Blogs [www.nihk.de/relikte im moor](http://www.nihk.de/relikte-im-moor)



Abb. 2. Logo des Projektes (Grafik: NIhK).



Abb. 3. Das Grabungsteam bei der Vorbereitung zur fotografischen Dokumentation des Kammerbodens eines Megalithgrabes im Ahlen-Falkenberger Moor (Foto: NIhK).

Literatur:

- Behre, K.-E., 2008: Landschaftsgeschichte Norddeutschlands. Umwelt und Siedlung von der Steinzeit bis zur Gegenwart. Neumünster.
- Behrens, A., Mennenga, M., Wolters, S., u. Karle, M., 2019: „Relikte im Moor“ – ein neues Projekt zur Erforschung der mittelneolithischen Landschaftsentwicklung im Ahlen-Falkenberger Moor, Ldkr. Cuxhaven. Siedlungs- und Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 42, 9-22.
- Kramer, A., Mennenga, M., Nösler, D., Jöns, H., u. Bittmann, F., 2012: Neolithic Settlement and Land Use History in Northwestern Germany – First Results from an Interdisciplinary Research Project. In: M. Hinz u. J. Müller (Hrsg.), Siedlung, Grabenwerk, Großsteingrab. Studien zu Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt der Trichterbechergruppen im nördlichen Mitteleuropa. Frühe Monumentalität und soziale Differenzierung 2, 317-336. Bonn.
- Mennenga, M., 2017: Zwischen Elbe und Ems. Die Siedlungen der Trichterbecherkultur in Nordwestdeutschland. Frühe Monumentalität und soziale Differenzierung 13. Bonn.

Autor:

Dr. Moritz Mennenga
 Nds. Institut für historische Küstenforschung
 Viktoriastraße 26/28
 26382 Wilhelmshaven
 E-Mail: mennenga@nihk.de

Pläne für ein Urgeschichtliches Zentrum Wildeshausen

SVEA MAHLSTEDT

Die Wildeshauser Geest ist mit einem großen Reichtum archäologischer Denkmäler ausgestattet, die noch heute im Gelände sichtbar sind. Hier sind die zahlreichen Großsteingräber aus der Jungsteinzeit zu nennen. Einen weiteren Schwerpunkt bilden die Hügelgräber, am prominentesten vertreten auf dem Pestruper Gräberfeld mit seinen mehr als 500 Hügeln der Bronze- und Eisenzeit, aber auch an vielen anderen Orten der Region (Abb. 1).

Ein Bewusstsein für die Besonderheit dieser Monumente bildete sich früh heraus. Besonders der Wildeshauser Pastor Georg Wilhelm Anton Oldenburg hat in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts dazu beigetragen, dass die archäologischen Denkmäler 1819 gesetzlich unter Schutz gestellt wurden. Damit war der Denkmalschutz im Land Oldenburg und besonders in der Wildeshauser Geest ein wirkliches Leuchtturmprojekt. In den folgenden hundert Jahren wurden zahlreiche Großsteingräber und 1909 schließlich auch das Pestruper Gräberfeld durch das Großherzogtum von Oldenburg aufgekauft und dadurch noch wirksamer staatlich geschützt. Das große Interesse führte allerdings auch zu zahlreichen frühen archäologischen Untersuchungen, die heute nur noch schwer zu rekonstruieren sind. Auch wenn die Funde bis heute überliefert wurden, gingen die Informationen zu den Fundzusammenhängen, die Aufschluss über den Bau und die Entwicklung der Denkmäler geben könnten, doch häufig verloren.



Abb.1. Das Pestruper Gräberfeld ist ein beliebtes Naherholungsgebiet am Stadtrand von Wildeshausen (Foto: Daniela Hartmann).

Der allgemeine Wunsch nach einem Museum und die Gründung des Fördervereins

Immer wieder ist in Wildeshausen die Gründung eines Museums zu den berühmten archäologischen Stätten der Region angedacht worden. In den letzten zwanzig Jahren war von einem Freilicht-Erlebnispark über ein Infozentrum in der Nähe des Gräberfeldes bis hin zur nachfolgend vorgestellten Planung für ein Museum und Infozentrum in der Wildeshauser Innenstadt ein schwungvolles Auf und Ab zu verzeichnen. Der in verschiedensten Zusammenhängen immer wieder geäußerte Wunsch nach einem Museum mündete 2007 schließlich in der Gründung des Fördervereins Urgeschichtliches Zentrum Wildeshausen e. V. Initiiert von Hans-Werner Beissert, einem engagierten Hobby-Archäologen und Sammler, fanden sich schnell über 50 interessierte Mitglieder im Verein zusammen, inzwischen ist die Mitgliederzahl auf knapp 100 angestiegen (Vereinshomepage: <http://www.urgeschichte-wildeshausen.de/index.html>).

Die Straße der Megalithkultur

Relativ zeitgleich entstanden die Pläne zur Straße der Megalithkultur, die durch den Zweckverband Wildeshauser Geest, die Emsland Touristik und den Tourismusverband Osnabrücker Land initiiert und aufgebaut wurden. Seit 2009 führt die touristische Straße durch die Gebiete dieser drei Verbände von Osnabrück nach Oldenburg. Die gesamte Route verfügt über 33 Stationen mit Infotafeln an Großsteingräbern, die über zwei unterschiedliche, ausgeschilderte Routen mit dem Fahrrad oder mit dem Auto erreicht werden können (Abb. 2). Darüber hinaus ist aus dieser Initiative unter dem Titel „Megalithic Routes“ eine europäische Kulturstraße entstanden, die die Großsteingräber im Nordwesten

Deutschlands mit entsprechenden Hotspots der Megalithkultur in Skandinavien sowie West- und Südeuropa verbindet. Beide „Straßen“ beziehungsweise Initiativen bilden ein hervorragendes Netzwerk und eine sehr gute Infrastruktur für die Einrichtung und den Betrieb des geplanten Urgeschichtlichen Zentrums in Wildeshausen (Straße der Megalithkultur von Oldenburg nach Osnabrück: <http://www.strassedermegalithkultur.de/de/>; Europäische Straße der Megalithkultur: <http://www.megalithicroutes.eu/>).



Abb. 2. Auch das Großsteingrab „Glaner Braut“ liegt an der Straße der Megalithkultur (Foto: Andrea Lehmkuhl).

Das Feuerwehrhaus - Die Pläne werden konkreter

Zunächst zielten die Planungen des Fördervereins Urgeschichtliches Zentrum darauf ab, das Infocentrum in fußläufiger Nähe zu den Denkmalen – besonders zu den teilweise restaurierten Großsteingräbern von Kleinenkneten und dem nahen Pestruper Gräberfeld – zu errichten. Dazu brachte eine Machbarkeitsstudie, die 2010 im Auftrag des Fördervereins durch die Museumsberatung Dr. Bollmann aus Oldenburg angefertigt wurde, zum ersten Mal konkrete Zahlen und ein stringentes inhaltliches Konzept zusammen. Trotz guter Aussichten und umfänglicher politischer Unterstützung für die Bewerbung um europäische Fördermittel konnten diese Pläne vorerst nicht umgesetzt werden, da sich die Bedingungen für Trägerschaft der Betriebskosten zwischenzeitlich geändert hatten.

Parallel zu den Planungen für ein neues Feuerwehrhaus in Wildeshausen entstand 2013 die Idee, das Urgeschichtliche Zentrum in der Alten Feuerwache unterzubringen. Diese Pläne wurden vom Stadtmarketing der Stadt Wildeshausen aufgegriffen, unterstützt und ausgebaut. Auch im Rahmen mehrerer Stadtkonferenzen mit Bürgerbeteiligung wurde die Idee der Umnutzung des Feuerwehrhauses zu einem Besucherzentrum mit Schwerpunkt archäologische Denkmale sehr positiv aufgenommen. Inzwischen sind Fördermittel für die Aufwertung der alten Wallanlagen von Wildeshausen,

dem Bereich der sogenannten Herrlichkeit um die Alexanderkirche und auch für den Umbau und die Sanierung des Feuerwehrhauses beantragt und zugesagt.

Das ehemalige Feuerwehrgebäude liegt direkt an der Hunte, am Eingang zur Wildeshäuser Innenstadt und in direkter Nachbarschaft zum ältesten Teil Wildeshausens mit der Alexanderkirche. Es bietet umfassende räumliche Möglichkeiten für einen Ausstellungsbereich, Museumsshop und Gastronomie. Eine Bewertung des Feuerwehrhauses für eine entsprechende Nutzung sowie eine Einschätzung der Kosten für einen Umbau wurden 2017 von der Stadt beauftragt und ebenso wie ein erster Entwurf für die räumliche Aufteilung von den Kooperationspartnern „Emde Gestaltung“ und „Studio 211“ vorgelegt (Abb. 3).

In einem zentralen Eingangsbereich (Abb. 3 b, gelber Bereich) des geplanten Infozentrums soll künftig die Touristinformation des Verkehrsvereins Wildeshausen e. V. untergebracht werden, die bisher im historischen Rathaus residiert. Auf diese Weise können Synergieeffekte genutzt und auf die Erfahrung der Touristiker zurückgegriffen werden. In diesem mittleren Bereich des Gebäudes werden auch die sanitären Anlagen untergebracht, so dass diese vom Museumsbetrieb wie auch von der Gastronomie genutzt werden können. Letztere ist in dem Teil des Hauses vorgesehen, der direkt an die Huntestraße anschließt und damit die Front des Hauses bildet (Abb. 3 b, oranger Bereich).

Die große ehemalige Fahrzeughalle ist als Ausstellungsbereich eingeplant (Abb.3 b, grüner Bereich sowie Abb. 4). Inhaltliche Schwerpunkte werden entsprechend der prominenten archäologischen Denkmäler die Jungsteinzeit mit den Großsteingräbern und die vorrömische Eisenzeit mit dem Pestruper Gräberfeld darstellen. Aber auch die Zeiten vor, nach und zwischen diesen Epochen sollen Erwähnung finden. Darüber hinaus spielen die Themen Denkmalpflege und Landschaftsentwicklung eine wichtige Rolle.



Abb. 3 a). Entwurf zur Außenansicht des Feuerwehrhauses nach dem Umbau zum Urgeschichtlichen Zentrum,
 b) Entwurf für die Aufteilung des Hauses nach Funktionsbereichen im Grundriss
 (Grafik und Entwurf: Emde Gestaltung & Studio 211).

Gestalterische Schwerpunkte liegen auf interaktiven Elementen und einer Aufbereitung der Inhalte auf verschiedenen Ebenen. Neben archäologischen Funden aus der Region werden auch Rekonstruktionen gezeigt, die Einblicke in den Aufbau der Denkmäler geben, die so im Gelände nicht erfahrbar sind.

Einen wichtigen Bereich wird im Betrieb des Urgeschichtlichen Zentrums die museumspädagogische Vermittlung einnehmen. Es ist geplant, das Zentrum als außerschulischen Lernort zu etablieren. Kinder und Jugendliche sind eine wichtige Zielgruppe, aber auch für Erwachsene, Best-Ager und Senioren sind ansprechende Angebote ins Auge gefasst. Angedacht sind sowohl Führungen als auch Workshops und Kombinationen mit Angeboten des Verkehrsvereins mit Wanderungen und Touren zu den archäologischen Denkmälern vor Ort. Weitere spezifische Angebote zum Thema Archäologie werden in den nächsten Jahren folgen. So sind beispielsweise Audio-Guides zu den Denkmälern geplant. Der dafür erforderliche Ausbau von Fahrrad- und Wanderwegen in der Wildeshäuser Geest ist bereits gut vorangekommen – weitere Schritte werden folgen.

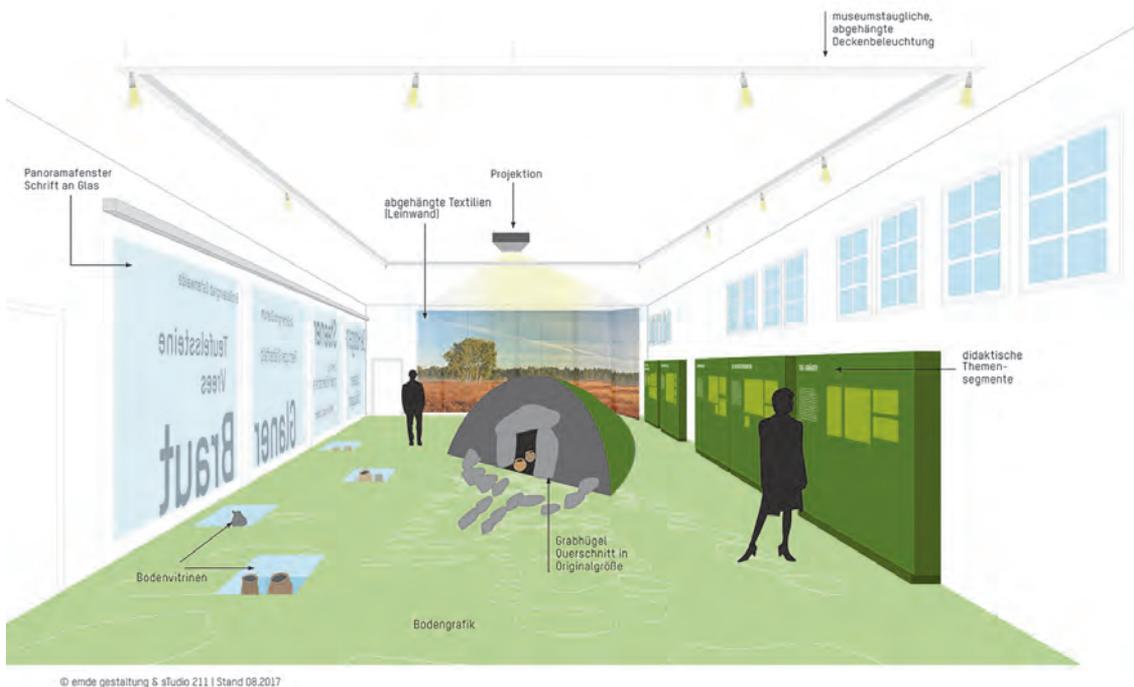


Abb. 4. Entwurf zum Ausstellungsbereich: als zentrales Objekt ist die Installation eines Grabhügels angedacht (Grafik und Entwurf: Emde Gestaltung & Studio 211).

Autorin:

Dr. Svea Mahlstedt
Förderverein Urgeschichtliches Zentrum
Holzhausen 9
27793 Wildeshausen
E-Mail: mahlstedt@nihk.de

Von Schiffsbohrwurm zum Hunebed Highway. Schutz und touristische Erschließung der niederländischen Megalithgräber

JAAP BEUKER

Wenn man in Amsterdam einen Passanten fragt, woran er bei der Provinz Drenthe denkt, so wird er gewiss auch die Hunebedden (Hünenbetten) nennen. Hunebed ist in den Niederlanden der am häufigsten verwendete Name für die megalithischen Gräber (Großsteingräber) der Trichterbecherkultur. Von den 53 noch an originaler Stelle liegenden Hunebedden liegt nur eines in der Provinz Groningen und alle anderen in Drenthe. Es ist deshalb nicht überraschend, dass sie als eine Art Ikone dieser Provinz gesehen werden. In der Terminologie des Marketings kann man sie als *unique selling point* bezeichnen. So ein „Huhn mit goldenen Eiern“ gilt es natürlich gut zu schützen und auch touristisch zu erschließen.

Der Schutz der Hunebedden begann bereits im 18. Jahrhundert. Um 1730 wurden in den Niederlanden die hölzernen Deichverkleidungen von Schiffsbohrwürmern, richtiger Schiffsbohrmuscheln (*Teredo navalis*) angegriffen und zerstört: Überflutungen waren die Folge, so dass der Begriff „Holland in Not“ entstand. Als Abhilfe wurden nun Steine verwendet, die zum Beispiel auf den Äckern in Drenthe zu finden waren, aber auch Hunebedden wurden hierfür abgetragen. Die größeren Steine der Jahrtausende alten Monumente wurden mit Pulver und Keilen in kleinere Stücke zerteilt. Bei einige Megalithen sehen wir noch heute deutliche Spuren davon (Abb. 1). Schon 1734 wurde deshalb seitens der Regierung von Drenthe ein Gesetz erlassen, das es verbot, Grenzsteine und Steine von Hunebedden zu entfernen, zu verkaufen und zu transportieren „bij de poene van hondert goltgulden“ (Geldbuße von einhundert Goldgulden). Das war das erste niederländische Denkmalschutzgesetz und das weltweit zweite nach dem in Schweden von 1666 (van Ginkel u. a. 1999, 138).



Abb. 1. Spuren der Keilsprengung am Hunebed D14 bei Eexterhalte. Foto: J. Beuker.

Die Androhung der hohen Geldbuße konnte jedoch nicht verhindern, dass auch nach 1734 Hunebedden beschädigt oder sogar ganz zerstört wurden. In der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts erwarben Reich und Provinz glücklicherweise immer mehr Hunebedden, was natürlich einen besseren Schutz ergab. Es bedeutete aber nicht, dass die Megalithen ab jetzt vollkommen sicher waren. Anfang der siebziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts begann eine gut gemeinte, aber schädliche „Restaurierungsbewegung“. Ohne Sachkenntnis wurden bei den Hunebedden Steine wieder aufgestellt und sogar Deckhügel abgegraben, weil man dachte, es handle sich um Sandverwehungen. Die Aktivitäten in Drenthe führten international zu Sorge und 1878 schickte die Society of Antiquaries of London W. C. Lukis und H. Dryden dorthin, um die Hunebedden, solange es noch möglich war, detailliert durch Zeichnungen zu dokumentieren (van der Sanden 2015).

Im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts interessierten die Hunebedden nicht nur lokale Bauern, Laienforscher und Politiker (van Ginkel u. a. 1999, 144), sondern auch immer mehr Touristen (Abb. 2).



Abb. 2. Frühe Touristen an und auf einem Hunebed (Zeichnung A. Ver Huell 1857).
Die Szene wirkt überraschend modern.

Neben verbesserten Verkehrsmöglichkeiten, wie dem Ausbau von Bahnverbindungen, war auch der Anstieg des Bildungsniveaus hierfür eine Ursache. Der Schulunterricht nahm sich des Themas an, und ab ungefähr 1900 erschienen Schulwandbilder der Hunebedden in den Klassenzimmern (Abb. 3). Ebenso wurden Postkarten der uralten Grabmonumente herausgegeben. Bei den Hunebedden selbst war zu dieser Zeit noch keine Information zu finden. Ein Schild mit der Aufschrift „Reichseigentum“ oder „Provinzialeigentum“ war das Einzige, was dort geschrieben stand.

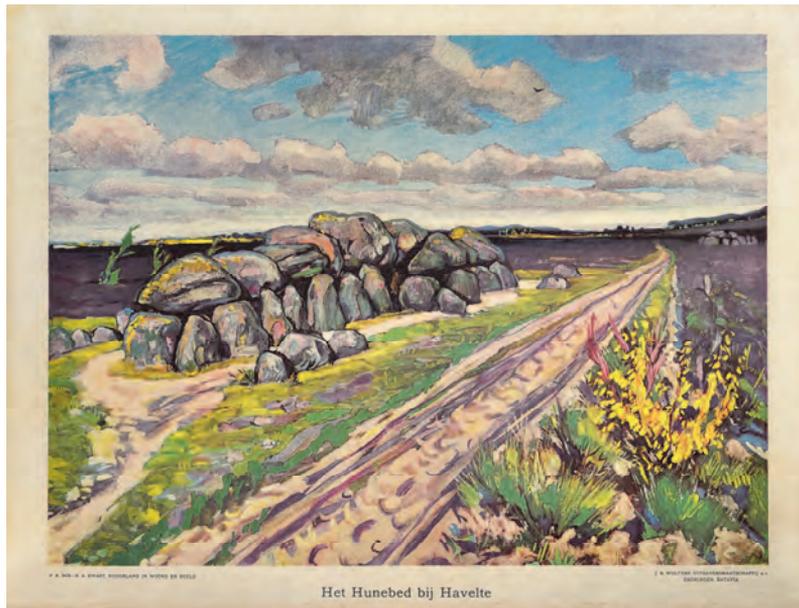


Abb. 3. Schulwandbild von die Hunebedden bei Havelte (D53 und D54) nach einem Gemälde des Groninger Malers J. Dijkstra.

Schutz und Erschließung, aber auch die wissenschaftliche Erforschung der Hunebedden wurden in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts in großem Maßstab von dem bekannten Archäologen A. E. van Giffen (1884-1973) unternommen. Im Auftrag der Regierung (1918) vervollständigte er 1919 eine Inventarisierung zum Zustand der Großsteingräber. Nicht weniger als zwei Dritteln der Megalithgräber attestierte er einen schlechten Zustand. Daraufhin wurde van Giffen bis zu seinem Tod zum Verantwortlichen für den Schutz und die Verwaltung der Hunebedden ernannt (Abb. 4). Er bekam ein Budget zugeteilt, welches er soweit wie möglich dafür nutzte, die zu kleinen Parzellen, auf denen die Hunebedden lagen, zu erweitern. Er grenzte die Schutzbereiche mit Basaltpfosten ab, passte die Vegetation an und nummerierte alle Hunebedden mit einer schönen bronzenen Platte. Die Hunebedden in Drenthe bekamen ein D und das Groninger Hunebed ein G vor der Nummer. Risse in Steinen füllte er auf, um weitere Schäden soweit wie möglich zu verhindern. Die Standorte verschwundener Steine akzentuierte er mit Betonmarkern. Schließlich ließ er Wegweiser aufstellen, damit die Hunebedden für Interessierte leichter zu finden waren.



Abb. 4. Prof. Dr. A. E. van Giffen im Jahre 1951. Gemälde von E. Musch.

Die Inventarisierung von 1918-1919 hatte einige Jahre später ein „Opus Magnum“ von van Giffen zur Folge. 1925-1927 erschien aus seiner Hand die dreiteilige Publikation „De hunebedden in Nederland“. Es besteht neben zwei Textbüchern aus einem Atlas im Querformat von nicht weniger als 51 x 33 cm, in dem Grundrisse und Bilder von allen Hunebedden enthalten sind. Das Werk wird noch immer von Archäologen zu Rate gezogen und ist wegen seines kunstvoll gestalteten Einbandes aus Stoff und der kleinen Auflage von wahrscheinlich weniger als einhundert Exemplaren sehr begehrt (Verhart 2016, 187).

Einzigartig, aber nicht unumstritten, ist ein pädagogisch-touristisches Projekt von van Giffen. Bei der Ortschaft Schoonoord liegt die so genannte *Papeloze kerk* (D49), ein Megalithgrab, dessen Name bis auf das sechzehnte Jahrhundert zurückgehen soll. Verfolgte reformierte Gläubige benutzten die Stelle als Kirche, weil sie die Umgebung gut überblicken konnten. Der Prediger war natürlich nicht katholisch beziehungsweise „paap“ (etwas geringschätziger niederländischer Ausdruck für einen katholischen Geistlichen). Entsprechend bedeutet der Name so viel wie „Kirche ohne katholischen Prediger“. Das Hunebed befand sich in den fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts in sehr schlechtem Zustand. Van Giffen brachte es 1958-59 zurück in eine Gestalt, wie sie zur Zeit der Trichterbecherkultur gewesen sein könnte (van Giffen 1961, 196). Er benutzte dafür teils Steine von außerhalb, sogar von dem auffälligen Hunebed D33 bei Valthe, etwas, das heute wohl undenkbar wäre. Die *Papeloze kerk* wurde zu zwei Dritteln wieder mit einem Deckhügel versehen und befindet sich heute immer noch in dem Zustand, wie Van Giffen das Grab rekonstruierte (Abb. 5).



Abb. 5. Hunebed „de Papeloze kerk“ (D49) bei Schoonoord. Foto: J. Beuker.

Bis in die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts konnten Touristen Informationen zu den Hunebedden am besten im Provinz-Museum von Drenthe, dem heutigen Drents Museum, finden. Es gab keinen Führer in Buchform für das größere Publikum, und auch bei den Megalithgräbern selbst waren keine Informationen zu finden. 1967 wurde dann in Borger das „Flint'n hoes“ eröffnet, ein Informationszentrum für die Großsteingräber. Es entwickelte sich später zum „Hunebedcentrum“, welches heute mit einer modernen Ausstellung und einem Außenzentrum neben dem großen Hunebed

von Borger (D27) aufwartet. Vom „Flint'n hoes“ wurde 1974 ein erster, sehr einfacher Führer veröffentlicht (De Leeuw 1974), dem weitere Auflagen folgten.

Eine ganz neue Annäherung in Bezug auf den Schutz und die touristische Erschließung der Hunebedden folgte erst 1983 mit der Gründung der Arbeitsgruppe „Werkgroep Hunebedden“. Eines der Projekte, die man durchführte, war die Abdichtung der Kammern in den noch nicht untersuchten Megalithen mit Gras-Betonsteinen. Illegale Ausgrabungen waren so kaum mehr möglich. Um den touristischen Druck zu steuern und damit die Großsteingräber besser zu schützen, wurden 18 so genannte A-Hunebedden ausgewählt. Bei diesen wurden Informationstafeln aufgestellt. Des Weiteren erschien ein Führer (van Ginkel ohne Jahr) mit allgemeinen Informationen über Hunebedden, über die Trichterbecherkultur und eine Routenbeschreibung mit Karte zu den A-Hunebedden.

Nach siebzehn Jahren wurde die „Werkgroep Hunebedden“ dann von der „Hunebedden Beheergroep“ abgelöst, die sich aus den Mitgliedern „Staatsbosbeheer“ (staatliche Forstverwaltung), der Stiftung „Het Drentse Landschap“, dem „Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed“ (staatliche Denkmalschutzbehörde), dem „Hunebedcentrum“ und dem Provinzial-Archäologen von Drenthe zusammensetzt. Die Aufgabe dieser Gruppe wird auf der eigenen Website (www.hunebedinfo.nl) wie folgt beschrieben: „Die Hunebedden Beheergroep (HBG) strebt eine nachhaltige Denkmalpflege für die niederländischen Hunebedden an. Daneben ist die HBG bei der Erschließung und Präsentation der Megalithen für das Publikum mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln (analog und digital) aktiv“.

Es ist bedauerlich, anmerken zu müssen, dass diese Selbstverpflichtung zum Erhalt der Großsteingräber noch immer eine Notwendigkeit darstellt. 2005 wurde die HBG zum Beispiel mit großflächigen Farbverunreinigungen eines Hunebeds bei Exloo (D30) konfrontiert (Abb. 6), und 2011 mit einem durch Brandstiftung gespaltenen großen Deckstein vom Hunebed in den Emmerdennen (D45). 2015 erstellte der HBG sogar einen „Leitfaden Unfallhilfe für Hunebedden“. Darin wird zum Beispiel beschrieben, was bei Beschädigungen durch Farbauftrag und durch Feuer oder bei verschobenen und umgestoßenen Steinen zu tun ist.



Abb. 6. Das 2005 mit Farbe verunreinigte Hunebed (D30) bei Exloo. Foto: W. A. B. van der Sanden.

2006 wurde von der Gruppe der Auftrag für das Projekt „Hunebedden – een wereld te winnen“ (Hunebedden – eine Welt zu gewinnen) vergeben. Zentral war dabei die nachhaltige Betrachtung

und Aufwertung der existierenden Hunebed-Schutzbereiche mit dem Ziel eines aufgewerteten landschaftlichen Erscheinungsbildes, dem verbesserten Schutz sowie einer besseren Erschließung und Erhöhung des Erlebniswertes. Damit Radfahrer und Spaziergänger die Hunebedden leichter finden können, wurden Wegweiser aufgestellt.

Seit 2012 können die Besucher der Großsteingräber Informationen auf vielfältige Weise bekommen. Erstens sind bei jedem Megalithgrab neue Informationsschilder aufgestellt worden, auf denen meistens ein spezifisches Thema behandelt wird (Abb. 7). Wo das nicht passte, ist ein allgemeiner Text zu lesen. Die Information wird sowohl auf Englisch als auch auf Niederländisch angeboten. Neben Texten und Bildern sind auch jeweils zwei QR-Codes vorhanden. Der erste führt zu einem kurzen Video über den Ort, an der man sich gerade befindet. Mittels des zweiten kommt man auf die Website der Hunebedden Beheergroep, wo sich Hintergrundinformationen und Daten über alle Hunebedden finden lassen.

Zweitens gibt es ein Faltblatt (verfügbar in Englisch, Deutsch und Niederländisch) mit kurzen Texten über die Hunebedden und die Trichterbecherkultur. Es enthält außerdem eine Liste aller Hunebedden und eine Kurzinformation darüber, wo man sie finden kann. Das Faltblatt ist beim Hunebedcentrum erhältlich, die niederländische Version auch bei der Stiftung „Het Drentse Landschap“.

Der Führer „Gids voor de hunebedden in Drenthe en Groningen“ von Wijnand van der Sanden (2012) ist die dritte und ausführlichste Informationsquelle. Der Autor beschreibt auf fast 100 Seiten die Trichterbecherkultur und das Bild, das wir aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse von den Menschen dieser Zeit haben. Er behandelt den Bau und die Verwendung der Megalithgräber, aber auch, was nach der Trichterbecherkultur mit den Monumenten geschah. Für jedes Hunebed wird archäologisch und historisch Wissenswertes beschrieben und mit historischen und modernen Bildern, Stichen und Zeichnungen illustriert.

Neben den Aktivitäten der HBG hat sich noch eine große Anzahl weiterer „Hunebedinitiatieven“ entwickelt. So sind im Internet zahlreiche Wander- und Fahrradrouten zu finden. Manche haben die Hunebedden ausdrücklich zum Thema, andere führen eher durch Zufall an einem oder mehreren Großsteingräbern entlang. Bemerkenswert ist die Route „De loop langs de hunebedden“, herausgegeben von der Stiftung „Het Drentse Landschap“. Verteilt über 19 Etappen ist die Strecke mehr als 300 km lang. In einem handlichen Führer sind für jede Etappe eine Beschreibung, eine Karte und für jedes Großsteingrab Wissenswertes und Abbildungen vorhanden.

Die jüngste Initiative ist klar mit dem Marketing-Begriff *unique selling point* verbunden und begann im Juli 2018. Der Drentse Teil der Nationalstraße N34 wurde in „Hunebed Highway N34“ umbenannt und mit Schildern ähnlich denen der fast 4000 km langen, legendären „Route 66“ in den USA bestückt (Abb. 8). Die Provinzial-Regierung sieht die Straße als „Magnet“ für Besucher, die alle schönen Orte



Abb. 7. Ein Informationsschild am Hunebed „de Papeloze kerk“ (D49) bei Schoonoord. Thema ist hier der Name des Großsteingrabes und natürlich die Rekonstruktion durch van Giffen. Foto: J. Beuker.



Abb. 8. Ein „Hunebed Highway“-Schild an der N34. Foto: J. Beuker.

in der Gegend besuchen wollen. Man denkt dabei an die 47 Hunebedden, die mehr oder weniger in der Nähe des Weges liegen, aber auch an Dörfer, die Natur und die Landschaft. Dass man sich auch an chinesische Touristen richtet, mag dabei überraschen. Ein Kommunalpolitiker versuchte es so zu erklären: „Wir können nicht von niederländischen Touristen existieren, die nur auf dem Rad durch die Natur fahren. Es muss Brot auf den Tisch kommen, damit wir den Supermarkt im Dorf halten und die Infrastruktur pflegen können“ (Website Volkskrant, 14. Mai 2019). Eine derartig unverblünte Vermarktung von Kultur und Natur blieb nicht ohne Widerspruch, und es erscheint fraglich, ob man damit in Zukunft insbesondere den Hunebedden, die letztendlich althehrwürdige religiöse Stätten sind, gerecht werden kann.

Literatur:

- Giffen, A. E. van, 1925-1927: De hunebedden in Nederland. Utrecht.
 Giffen, A. E. van, 1961: Een gereconstrueerd hunebed. Nieuwe Drentse Volksalmanak 79, 189-197.
 Ginkel, E. van, ohne Jahr: De hunebedden. Gids en geschiedenis van Nederlands oudste monumenten. Assen.
 Ginkel, E. van, S. Jager und W. A. B. van der Sanden, 1999: Hunebedden. Monumenten van een Steentijdcultuur. Abcoude.
 Leeuw, G. de, 1974: Onze hunebedden. Borger.
 Sanden, W. A. B van der, 2012: Gids voor de hunebedden in Drenthe en Groningen. Zwolle (2. Auflage 2017).
 Sanden, W. A. B van der, 2015: In het spoor van Lukis en Dryden. Twee Engelse oudheidkundigen tekenen Drentse hunebedden in 1878. Utrecht.
 Verhart, L. B. M., 2016: Een monument voor de archeologie, een monument voor zichzelf. Het hunebeddenboek van A. E. van Giffen. Nieuwe Drentse Volksalmanak 133, 187-220.

Autor:

Jaap Beuker
 De Vallei 52
 9405 KK Assen
 Niederlande
 E-Mail: jrbeuker@home.nl

Die Europäische Straße der Megalithkultur – auch in Schleswig-Holstein

RÜDIGER KELM

Von Menschen errichtete Anlagen mit großen Steinen – wissenschaftlich aus dem Griechischen Mega-Lithen genannt – sind ein in urgeschichtlichen Kulturen weltweit verbreitetes Phänomen. Diese in unserer modernen Landschaft exotisch und faszinierend anmutenden Bauten wurden zumeist als Bestattungsplätze oder als Heiligtümer errichtet. Die älteste bisher bekannte megalithische Struktur ist in Göbekli Tepe in der Türkei entdeckt worden, wo mit Felszeichnungen versehene T-förmige Pfeiler von bis zu 6 m Höhe in einem umwallten Bezirk bereits um 9000 v. Chr. errichtet wurden. Um 5000 v. Chr. tritt diese Tradition mit den beeindruckenden Menhiren, den bis zu 21 m hohen und bis zu 280 Tonnen (!) schweren "stehenden Steinen", in der Bretagne erstmals in Europa auf. Die im nördlichen Mitteleuropa verbreiteten Megalithbauten – zu denen neben den Großsteingräbern auch Steinkreise, Steinreihen und Steinkisten gehören – stammen aus der Zeit zwischen ca. 3800 und 3100 v. Chr. und stellen damit die älteste bis heute erhaltene Architektur Mitteleuropas dar (Kelm 2019; Dibbern 2012). Die weltweit bekannteste Anlage dieser Gruppe ist Stonehenge in Südwestengland.

In Nordwesteuropa ist bei den Großsteingräbern als hier hauptsächlich verbreitete Form der Megalithanlage die Anlage in einem zumeist von Erde bedeckten Rundhügel typisch, weiter östlich sind es die Langhügel, die auch als die damaligen Hausformen reflektierend aufnehmenden Sinnbilder für die „Häuser für die Toten“ verstanden werden. Es gibt dabei eine Vielzahl regionaler Bauformen, denen in Norddeutschland und Südschweden häufig eine Phase mit nur in Holz gebauten Anlagen vorangeht. Jüngere Ausgrabungen wie z. B. in Flintbek (Kr. Rendsburg-Eckernförde) zeigen auch, dass die Großsteingräber nicht selten im Laufe ihrer teilweise mehrere Jahrhunderte umfassenden Nutzungsgeschichte intensiven Umbau- und Erweiterungsarbeiten unterzogen wurden. Neben den sog. Dolmen (mit dem Eingang in die Grabkammer an der Schmalseite) sind vor allem die Ganggräber (mit dem Zugang an der Längsseite) in Schleswig-Holstein verbreitet. Sie gehören zur sog. Trichterbecherkultur, der ersten bäuerlichen Kulturgruppe im Norden, die nach neuen naturwissenschaftlichen Datierungen ihre Megalithen schwerpunktmäßig in der Zeit zwischen ca. 3650 und ca. 3300 v. Chr. errichtete, also weit vor den ersten ägyptischen Pyramiden. Die von den Niederlanden im Westen bis Polen im Osten, von Südschweden im Norden bis an die norddeutschen Mittelgebirge im Süden verbreiteten Trichterbecherleute legten den Verstorbenen in den vermutlich als Beinhäusern genutzten Großsteingräbern vor allem Flintgeräte, Keramik und Schmuckobjekte als Beigaben mit hinzu.



Abb. 1. Auch das bekannte Megalithgrab mit dem "Schalenstein" von Bunsöh, Kr. Dithmarschen, gehört zur Route der Megalithkultur. Auf einem der Decksteine, einem Sandsteinkonglomerat, befinden sich mehrere Felszeichnungen wie ein Radkreuz sowie Hand- und Fußabbildungen (Foto: R. Kelm).

Das Wissen um die enorme Bedeutung dieser megalithischen Monumente war schließlich der Anlass eine europaweite „Straße der Megalithkultur“ als offiziellen Kulturweg des Europarats (zu denen zum Beispiel auch der bekannte Jakobsweg, also der Pilgerweg nach Santiago de Compostela in Nordspanien gehört) zu initiieren. Maßgeblich beteiligt war hier der emsländische Lokalhistoriker Klaus de Laak, der Anfang 2009 ein erstes Treffen zwischen den Trägern der bereits seit 2004 im westlichen Niedersachsen bestehenden touristischen Ferienstraße zu den Großsteingräbern des Osnabrücker Landes, der Wildeshauser Geest (siehe Beitrag S. Mahlstedt in diesem Heft) und des Emslandes mit dem Europäischen Institut für Kulturstraßen (EICR) in Luxemburg forcierte. Unter dem Vorsitz von Bodo Zehm, Leiter der Stadt- und Kreisarchäologie Osnabrück, gründeten dann verschiedene Institutionen aus den Niederlanden, Dänemark, Schweden und Deutschland den internationalen Verein „Megalithic Routes“, auf dessen Initiative hin im April 2013 die offizielle Auszeichnung als neue „Kulturstraße des Europarats“ erreicht wurde. Beim Festakt auf der dänischen Insel Møn im August 2013 betonten die dänische Kultusministerin Marianne Jelved, die für die Kulturwege zuständige Direktorin des Europarats Penelope Denu und der ehemalige Präsident des Europaparlaments und Schirmherr der neuen Kulturstraße Dr. Hans-Gert Pöttering die außergewöhnliche Chance, mit dieser Kulturroute an das gemeinsame europäische Erbe zu erinnern.

Das Ziel des Vereins Megalithic Routes ist es dann auch, die ältesten Kulturdenkmäler Europas durch den Ausbau oder die Neueinrichtung von Kulturrouten vor allem für Wanderer und Fahrradfahrer zu erschließen und miteinander zu verbinden. Dabei sollen nicht nur die Megalithanlagen selber im Vordergrund stehen, sondern auch die Landschafts- und Umweltgeschichte in den jeweiligen Regionen (Arnold u. Kelm 2004, 2015). Aus diesem Grund sind neben Archäologen und Denkmalpflegeeinrichtungen auch Repräsentanten von europäischen Geoparks, naturkundlichen Museen, diversen Forschungsinstitutionen und Tourismus-Einrichtungen Mitglieder des Vereins beziehungsweise im wissenschaftlichen Beirat aktiv.

Im Januar 2014 ist auch der Steinzeitpark Dithmarschen (Abb. 2) dem internationalen Verein der „Megalithic Routes“ beigetreten und darf seitdem das Prädikat „Kulturweg des Europarats“ nutzen. Mit den internationalen Projektpartnern - dem niederländischen Großsteingrab-Zentrum (Hunebedcentrum, siehe Beitrag J. Beuker in diesem Heft) in Borger, den durch eine große Zahl gut erhaltener Megalithgräber geprägten Regionen Odsherred in Dänemark und Falbygden in Schweden, mehreren neuen Mitgliedern in Spanien, Portugal und Großbritannien sowie den genannten Institutionen in Niedersachsen und dem Landesmuseum für Natur und Mensch in Oldenburg als neuem Partner ist die weitere Entwicklung des Vereins u. a. durch die Aufnahme neuer europäischer Kooperationspartner und Mitglieder vorgesehen. Die Planung und Vorbereitung von internationalen Projekten sowie die Beantragung von EU-Fördermitteln stehen derzeit im Vordergrund der Aktivitäten des Vereins, in dessen Vorstand der Verfasser seit Anfang 2015 tätig ist.

Vor diesem Hintergrund sah auch das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) eine große Chance gemeinsam mit dem Steinzeitpark Dithmarschen ein Projekt zur Inwertsetzung der Europäischen Straße der Megalithkultur und dessen archäologischem Erbe in Schleswig-Holstein umzusetzen. Unter dem Namen „Megalithic Routes in Schleswig-Holstein“ wurde in den Jahren 2018 und 2019 deshalb ein von der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM) im Rahmen des Europäischen Kulturerbejahres 2018 SHARING HERITAGE gefördertes Projekt durchgeführt. Mittelzuwendungen erfolgten auch über die AktivRegion Dithmarschen aus dem „Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes“ (ELER) sowie den Steinzeitpark Dithmarschen/Archäologisch-Ökologisches Zentrum Albersdorf (AÖZA), den Förderverein AÖZA e. V. sowie die Archäologische Gesellschaft Schleswig-Holstein (AGSH).

Übergreifendes Ziel des neuen Projektes ist es, die Megalithkultur als unverzichtbaren Teil unserer gemeinsamen europäischen wie auch der regionalen und lokalen Identität und Geschichte digital, interaktiv und alters- und zielgruppengerecht zu vermitteln. Austausch und Partizipation im regionalen wie internationalen Kontext von Jugendlichen, Besuchern, Bürgern und Experten sind Eckpfeiler des Projektes. Im Einzelnen sind folgende Aktivitäten vorgesehen oder haben bereits stattgefunden:

Mittel- und langfristig soll mit all diesen Maßnahmen der Ausbau des auf die Megalithanlagen bezogenen, mit den europäischen Partnern abgestimmten Angebots in den jeweils einbezogenen Partnerregionen gewährleistet werden, um den touristischen Besuchern, aber auch der einheimischen Bevölkerung einen wichtigen und faszinierenden Teil der gemeinsamen europäischen Geschichte auf der Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse in anschaulicher Weise näherbringen zu können.

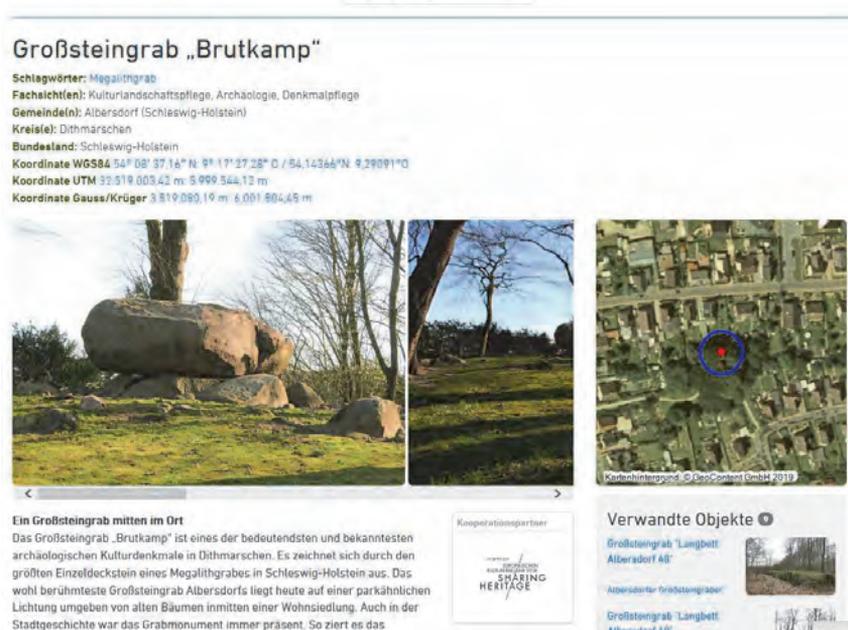


Abb. 3. Ziel des vom Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein koordinierten Projektes “Megalithic Routes in Schleswig-Holstein” ist es, alle Großsteingräber des Bundeslandes auf der digitalen Informationsplattform KuLaDig (Kulturlandschaft digital) aufzuführen und somit der Öffentlichkeit auch auf diese Weise zugänglich zu machen (Screenshot: ALSH).

Internet:

www.kuladig.de
www.megalithicroutes.eu
www.schleswig-holstein.de/archaeologie
www.steinzeitpark-dithmarschen.de
www.museum-albersdorf.de

Literatur:

Arnold, V., u. Kelm, R. 2004: Rund um Albersdorf. Ein Führer zu den archäologischen und ökologischen Sehenswürdigkeiten. Heide.
 Arnold, V., u. Kelm, R., 2015: Ur- und Frühgeschichte. In: Verein für Dithmarscher Landeskunde e. V. (Hrsg.), Geschichte Dithmarschens, Bd. 3: Ur- und Frühgeschichte und Mittelalter. Heide.
 Dibbern, R., 2012: Dem Fortschritt geopfert – Das Langbett LA 56 bei Albersdorf, Kr. Dithmarschen. Archäologische Nachrichten aus Schleswig-Holstein 2012, 32-34.
 Kelm, R., 2019: Steinzeit in Schleswig-Holstein – eine historische Landeskunde. Husum.

Autor:

Dr. Rüdiger Kelm
 Steinzeitpark Dithmarschen
 Süderstr. 47
 25767 Albersdorf
 E-Mail: aoeza@gmx.de

GEOWISSENSCHAFTEN

Sachbearbeiter: Dr. Achim Wehrmann, Fachgebietsleiter Abteilung für Meeresforschung, Senckenberg am Meer, Wilhelmshaven

Rekonstruktion versunkener Landschaften im ostfriesischen Wattenmeer – Ergebnisse aus den geophysikalischen Messungen und Kernbohrungen im Projekt WASA

ALEXANDER BARTHOLOMÄ, RUGGERO. M. CAPPERUCCI, FRIEDERIKE BUNGENSTOCK, ROBIN M. SCHAUMANN, LEONIE TOEBROCK, DIRK ENTERS, ACHIM WEHRMANN und EFFI DREWS

Einleitung

Der Ursprung der heutigen Küstenlandschaft im Bereich der ostfriesischen Inseln ist sehr jung und geht nur wenige tausend Jahre zurück. Vor nicht einmal zwanzigtausend Jahren lag der Meeresspiegel etwa 130 m tiefer als heute und die Menschen konnten bis weit in Bereiche siedeln, die heute von der Nordsee bedeckt sind. Umfangreiche Forschungsarbeiten durch britische Archäologen ließen das „Doggerland“, einen Teil von Europas verschwundener Welt, in einer sehr aufwändigen Landschaftsrekonstruktion wiederaufleben (Gaffney et al. 2009; Coles 2000). Sie beschreiben die Lebensverhältnisse der Menschen im zentralen Teil der heutigen Nordsee. Auch die Entwicklung der Küstenlandschaften entlang der Nordsee war und ist Bestandteil vieler Forschungsaktivitäten. So gibt es eine Reihe archäologischer und geowissenschaftlicher Publikationen, die sich mit der Landschaftsentwicklung der nord- und ostfriesischen Küstenlandlandschaft und ihrer Veränderungen aufgrund des Meeresspiegelanstiegs seit dem letzten LGM (Last Glacial Maximum) auseinandersetzen (u. a. Barckhausen 1969; Sindowski 1973; Flemming & Davis 1994; Behre 1999; Streif 2004; Bungenstock & Schäfer 2009; Goldhammer u. Karle 2016; Hadler et al. 2018). Diese basieren auf Modellen des Landschaftsreliefs vor der holozänen Überflutung und der Ausbreitung von Torfhorizonten, woraus sich Überflutungsszenarien und landwärtige wie auch seewärtige Küstenlinienverlagerungen ableiten lassen. Die Informationen zum Schichtaufbau entstammen Bohrkerndaten, die vor allem in den sechziger und siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts von den geologischen Landesdiensten im Rahmen großer Bohrkampagnen entstanden sind. Besonders hoch ist die Datendichte auf dem Festland und auf den Inseln. Dagegen ist die Anzahl der Bohrungen in den Rückseitenwatten und an der seewärtigen Seite der ostfriesischen Inseln deutlich geringer. Dies zu ändern ist ein Teil der Aufgaben des Pro* Niedersachsen finanzierten Projektes WASA (Wadden Sea Archive). Das seit 2016 laufende Projekt hat zum einen die Aufgabe, mit Hilfe moderner akustischer Verfahren in Verbindung mit neuen Bohrkerndaten und Datierungen die räumliche Struktur versunkener Landschaften zu rekonstruieren, und zum anderen u. a. gestützt auf die Paläogeomorphologie potentielle Siedlungsstandorte der letzten Jahrtausende zu bestimmen.

Siedlungen im Bereich der Küstenlandschaft sind dort zu erwarten, wo sowohl eine gute Infrastruktur – sprich Wasserwege – als auch eine überflutungssichere geographische Lage zu erwarten ist. Dazu müssen zunächst die Bereiche ausgeschlossen werden, die einer hohen Dynamik unterliegen, wie z. B. Gezeitenrinnen. Um diese zu bestimmen, wurden von einem multidisziplinär aufgestellten Wissenschaftlerteam (Geowissenschaftlern, Ingenieuren, Botanikern und Archäologen aus Landes- und Forschungseinrichtungen wie dem Niedersächsischen Institut für historische Küstenforschung (NIHK), dem Senckenberg am Meer (SaM), dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) sowie der Universität Bremen, in den letzten zweieinhalb Jahren unter anderem insgesamt knapp 650 km hydroakustische Transekte aufgezeichnet und etwa 150 Bohrkerne entnommen (Abb. 1). Während die Untersuchungen des NLWKN (Kunde 2020, dieses Marschenratsheft) auf den lithologischen Aufbau der Schichten u. a. für die Entwicklung einer

ökologischen Sedimentmanagementstrategie fokussieren, befasst sich dieser Artikel mit den geophysikalischen Untersuchungen zur Bestimmung der verschiedenen Ablagerungsräume.

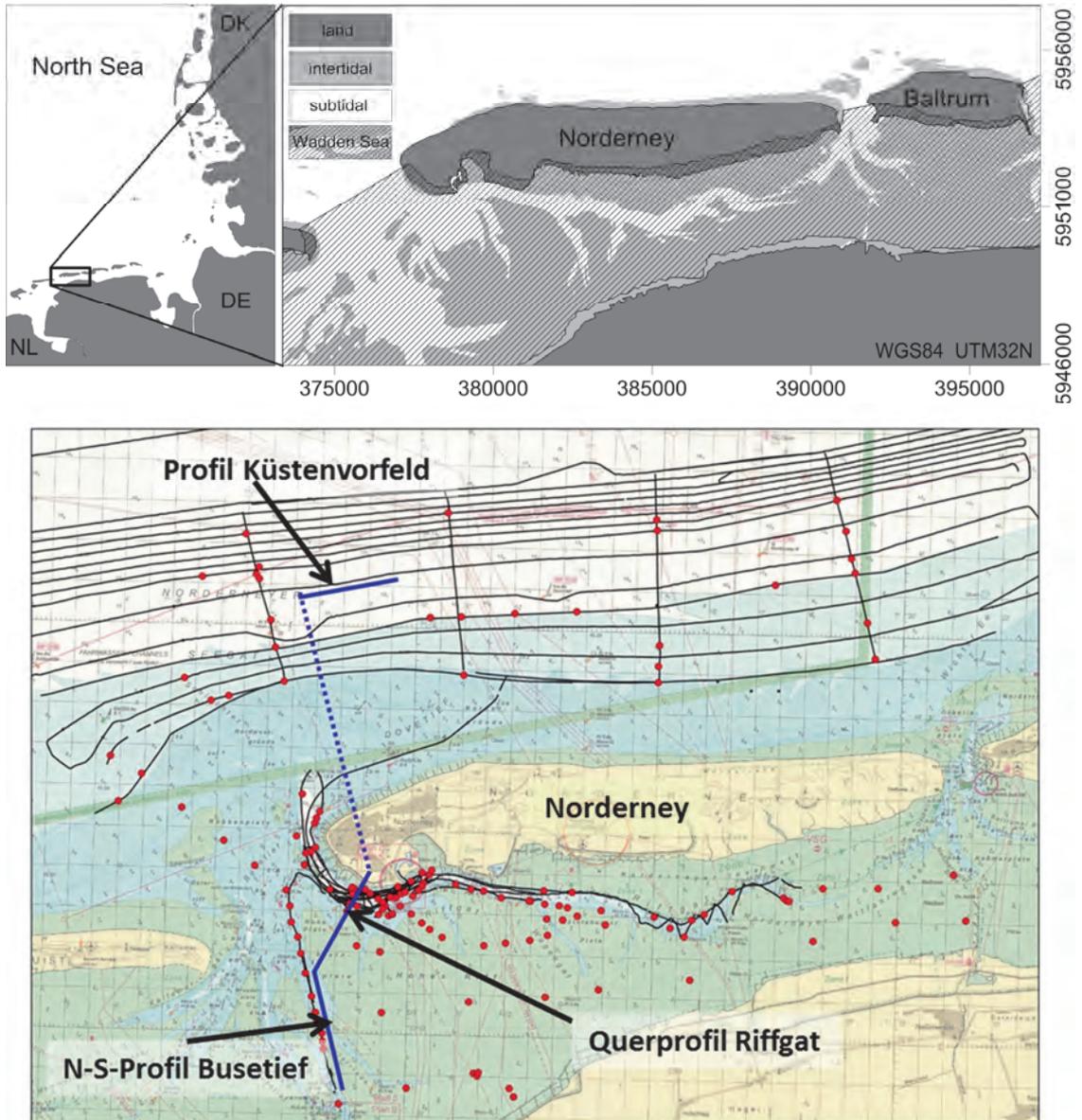


Abb. 1. a) Lage und Verteilung der verschiedenen Watttypen im Untersuchungsgebiet um die ostfriesische Insel Norderney mit Rückseitenwatt und Küstenvorfeld. b) Seekarte vom Gebiet Norderney. Die roten Punkte markieren die Bohrkernpositionen, die Linien die Transekte der Hydroakustik. Die durchgängige blaue Linie zeigt die Profilschnitte Busetief (in Abb. 5), Norderneyer Riffgat (in Abb. 6) und das Küstenlängsprofil (in Abb. 8).

Arbeitsgebiet und Methodik

Kerngebiete der Forschungsarbeiten sind das Rückseitenwatt und das Küstenvorfeld der ostfriesischen Insel Norderney im westlichen Bereich des deutschen Teils des Wattenmeeres.

Hydroakustik: Die geophysikalischen Messungen in den sogenannten „hydroakustischen Sub-Bottom-Profilen“ wurden mit Hilfe eines parametrischen Echolotes vom Typ SES 2000 Standard plus von Bord verschiedener Schiffe aus im Sub- und Intertidal durchgeführt (Abb. 2).



Abb. 2. Parametrisches Echolot SES 2000 Standard plus für die hydroakustischen Messungen zur Erfassung des Untergrundes an Bord des Arbeitsbootes „Scanner“.

Mit einer Primärfrequenz von 100kHz tastet das System den Untergrund ab und erreicht dabei eine vertikale Eindringtiefe von bis zu 15 m in Abhängigkeit von der Untergrundbeschaffenheit. Die Auflösung beträgt etwa einen Dezimeter und erlaubt damit auch eine Detektion kleinskaliger Strukturen wie beispielsweise Rippeln. Die Definition der in der Hydroakustik erkennbaren Reflektor-Horizonte erfolgt durch das „Einhängen“ von Bohrkernbeschreibungen.

Die hydroakustische Datenauswertung und Analyse erfolgte mit Hilfe der Software ISE 2.9 der Firma INNOMAR, in der sowohl die Gezeitenkorrekturen sowie die Normierung der Höhendaten auf der Basis von externen Fächerecholot- bzw. LIDAR-Topographie-Daten umgesetzt wurden. Die Geo-Referenzierung basiert auf D-GPS-Positionsdaten.

Bohrungen: Die zur Kalibrierung der geophysikalischen Daten notwendigen Bohrungen wurden mit Hilfe von elektrischen Vibrationskerngeräten durchgeführt. Im dem ständig Wasser bedeckten Subtidal kam dazu von Bord der beiden Schiffe „FK Senckenberg“ von SaM und „MS Burchana“ vom NLWKN ein Vibrococorer VKG 6 der Firma „med consultants GmbH“ mit einer Kernrohrlänge von 5 m und 100 mm Kerndurchmesser zum Einsatz (Abb. 3 a). Auf den Wattflächen im Intertidal kam ein tragbarer Vibrococorer mit einer Rohrlänge von sechs Metern und einem Durchmesser von 80 mm zum Einsatz, der unter massiven körperlichen Einsatz der Wissenschaftler mit dem Schlauchboot und zu Fuß zu den Bohrlokationen transportiert wurde (Abb. 3 b).

Die Bohrkern wurden in Meterstücke segmentiert, fotografiert, dokumentiert und die verschiedenen Sedimentabfolgen beprobt sowie ihrem Ablagerungsraum faziell zugeordnet. Die Dokumentation der Kerne inklusive der detaillierten Kernbeschreibung und Faziesansprache erfolgte digital mit vereinfachter, auf das Ablagerungsgebiet abgestimmter Legende mit dem Programm EASY CORE™ der Firma EasyCopy (Abb. 4).



Abb. 3. a) elektrisches Vibrationsbohrgerät an Bord der Burchana (Foto: R. Capperucci) für die Unterwasserbohrungen und b) elektrisches Vibrationsbohrgerät für den Einsatz auf den Wattflächen (Foto: S. Wolters).

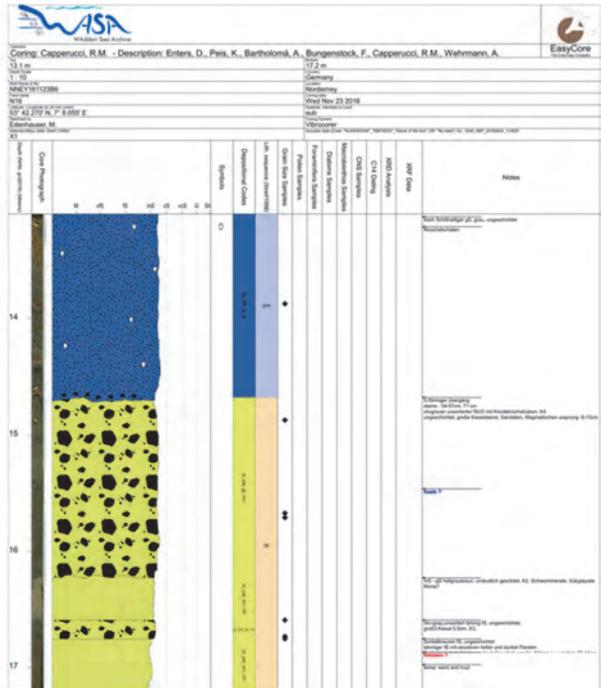


Abb. 4. Kernsegmente und ihre Dokumentation in EASY CORE™. Für die genaue zeitliche Einordnung der Ablagerungen wurden mehr als 100 Datierungen mit Hilfe von AMS¹⁴C-Messungen und Pollenanalysen vorgenommen.

Ergebnisse

Die detaillierte Auswertung der Daten zeigt sowohl lateral als auch vertikal eine sehr komplexe, häufig kleinräumige Verzahnung der verschiedenen Ablagerungsräume bei zum Teil gleicher topographischer Höhe (Abb. 5). Diese Komplexität wurde bereits bei den Untersuchungen der Paläo-Ems diskutiert (Hepp et al. 2012, 2019).

Das N-S angelegte Profil im Busetief (Toebrock 2019) spiegelt die bekannte Abfolge von Torfhorizonten und lagunären Sedimenten sowie jungen, spätholozänen Wattsedimenten bis hin zu Vorstrandablagerungen mit verschiedenen Rinnenverfüllungen wider, die teilweise mit einem scharfen Erosionskontakt auf dem unterliegenden Pleistozän aufliegen (Abb. 5).

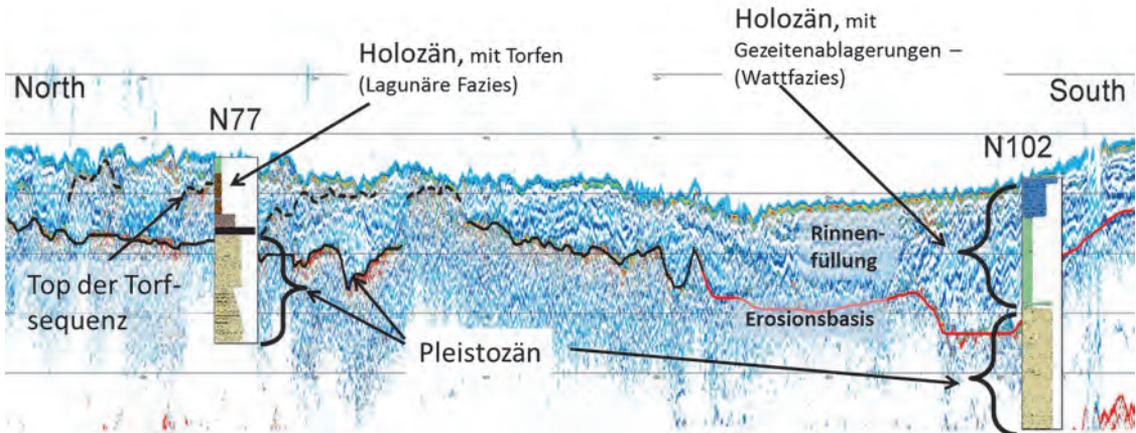


Abb. 5. Längsschnitt durch das Busetief (s. Abb. 1 b) südlich Norderney (nach Toebrock 2019) mit lagunärer Fazies (Norden) und Wattfazies mit eingeschalteten Rinnen (Süden).

Die Querprofile im Norderneyer Riffgat (Schaumann 2018) hingegen reichen zeitlich deutlich weiter zurück und zeigen die komplette Abfolge von prä-Saale-zeitlichen Moränenablagerungen bis hin zu spätholozänen Gezeitensedimenten (Abb. 6). Die stratigraphische Einordnung der Moränensedimente wurde bereits von Stackebrandt (2009) in seiner Arbeit zu den subglazialen Rinnen in Norddeutschland beschrieben.

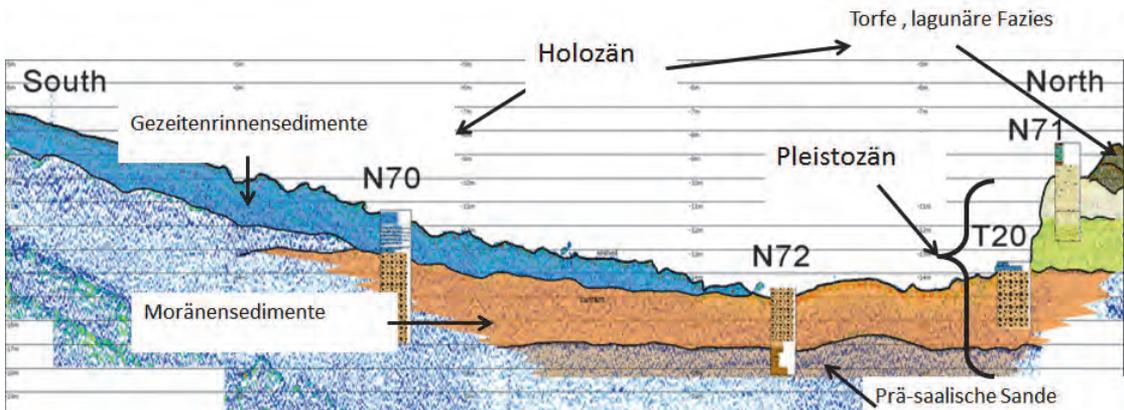


Abb. 6. Querschnitt durch das Norderneyer Riffgat südlich Norderney (s. Abb. 1 b) (nach Schaumann 2018) mit holozänen und pleistozänen Ablagerungen. Die Bohrungen N70 und N72 liegen direkt auf der hydroakustischen Messstrecke, während Bohrung N71 auf die Strecke projiziert wurde.

Dieses Gebiet war und ist im Gegensatz zu dem südlichen Profil im Busetief deutlich stärker von Hydrodynamik geprägt. Die völlig konsolidierten Moränenablagerungen stehen zum Teil direkt an der Oberfläche der Hauptrinne Norderneyer Riffgat an. Sie werden immer wieder von einer dünnen Auflage mobiler Sedimente aus dem Ostteil der Rinne überdeckt. Dort, wo ausreichend Lockermaterial in der Rinne vorhanden ist, kommen verschiedene Sohlformen vor, die in der Größe von Rippeln bis hin zu subaquatischen Dünen reichen (Abb. 7). Dagegen bilden die semiterrestrischen Ablagerungen auf der pleistozänen Hochfläche im Osten des Querprofils im Norderneyer Riffgat eine stabile Sedimentabfolge, die nicht durch Rinnenverlagerung erodiert wurde.

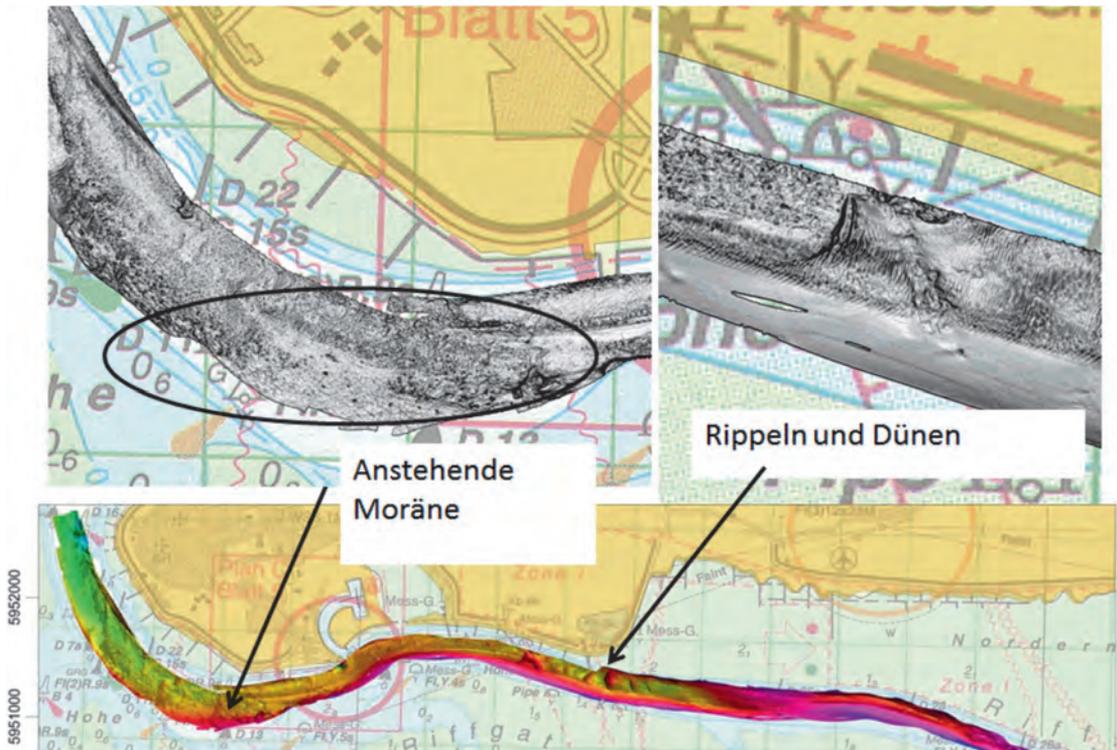


Abb. 7. Anstehende Moränensedimente und Dünen in der akustischen Rückstreuung im westlichen Norderneyer Riffgat als akustische Rückstreudatenbilder (Grauwertdarstellung) vom Seitensichtsonar mit Sonar WiZ Software.

Zusammenfassung und Ausblick

Holozänbasis:

Ursprünglich sollte innerhalb des WASA Projektes nur der Zeitraum des Holozäns hinsichtlich der Auszeichnung potentieller Siedlungsflächen betrachtet werden. Doch schnell wurde bei der Analyse der Hydroakustik und der Bohrkerne deutlich, dass die Holozänbasisfläche eine entscheidende Rolle spielt. Die Holozänbasis stellt nicht etwa per se eine Landoberfläche zu Beginn der holozänen Überflutung dar, sondern sie ist durch verschiedenste Prozesse unterschiedlich charakterisiert. Nur dort, wo eine Bodenbildung oder eine Torfabdeckung existiert, spiegelt sie das Oberflächenrelief zu Beginn des Holozäns wider. In allen anderen Bereichen ist das pleistozäne Relief durch Erosion überprägt. Die teilweise sehr tief reichenden Rinnen spielen dabei eine wesentliche Rolle. Ihr Verlauf und

ihre Lagestabilität ist wiederum wesentlich durch den Schichtaufbau und die Beschaffenheit der pleistozänen Ablagerungen geprägt. Das macht die Betrachtung einer deutlich größeren Zeitspanne als bisher vorgesehen notwendig, vermutlich bis zurück in das Holstein Interglazial (Tab. 1), für dessen Ablagerungen es in einigen Bohrungen und akustischen Profilen Hinweise gibt.

N. Europ. Name		Alter ka (BP)	Marines Isotopenstadium (MIS)	Epoche
Heute	Warmzeit	Heute -12	1	Holozän
Weichsel	Kaltzeit	12-115	2-4 und 5a-5d	Pleistozän
Eem	Warmzeit	115-130	5e	
Saale	Kaltzeit	130-300	6	
Holstein	Warmzeit	300-340	11	
Elster	Kaltzeit	340-400	12	

Tab. 1. Warm- und Kaltzeiten seit der Elster-Vereisung.

Rinnensysteme:

Bei der Betrachtung der Rinnenablagerungen und ihrer lateralen Mobilität wird klar, dass in einem Großteil des heutigen Wattenmeeres früher möglicherweise besiedelbare Oberflächen nicht erhalten sind. Insbesondere die komplexen, in mehreren Stockwerken auftretenden Rinnensysteme im heutigen Vorfeld der ostfriesischen Inseln zeigen eine hohe Dynamik in ihrer lateralen Verlagerung an. Derzeit lassen sich im Küstenvorfeld von Norderney drei Generationen von Rinnen von Nordwest nach Südost vertikal gestaffelt und lateral verschoben nachweisen (Abb. 8).

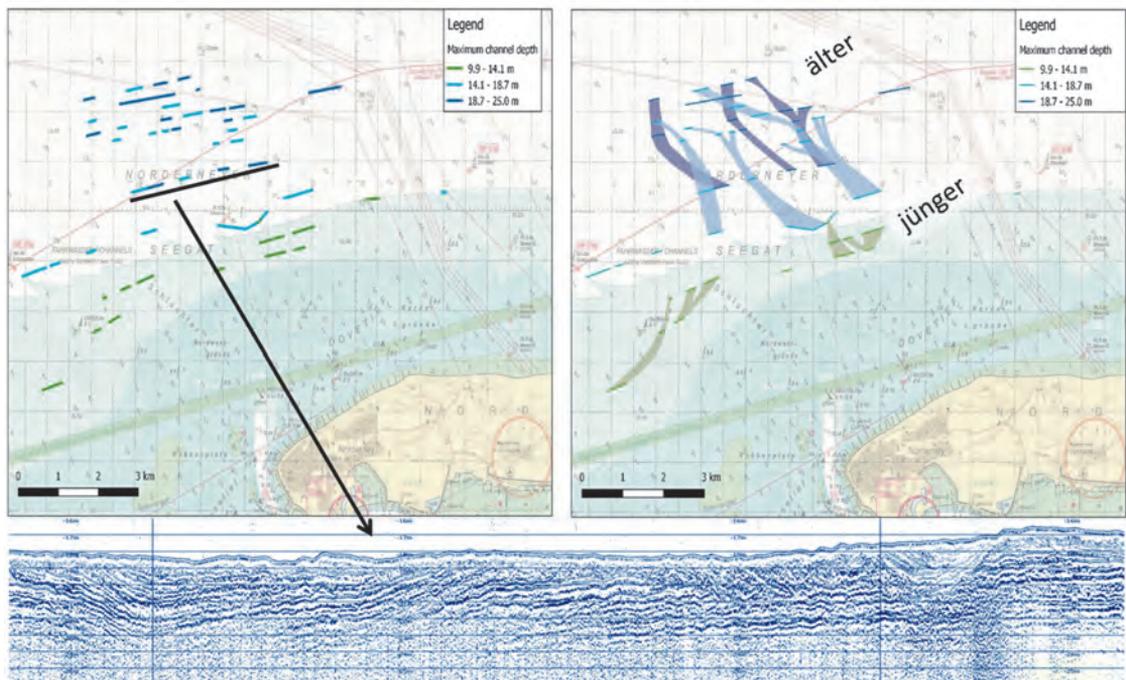


Abb. 8. Geographische Verteilung (oben) und vertikale Staffelung im hydroakustischen Profil (unten) der nacheinander angelegten Rinnensysteme im Küstenvorfeld von Norderney von alt (Nordwest) nach jung (Südost).

Trotz des vermutlich leicht veränderten Tidenhubs und der geographischen Veränderungen zeigen die Rinnensysteme eine sehr ähnliche geometrische Skalierung, was den Schluss nahelegt, das im Laufe der Küstenlinien- und Inselverlagerung aufgrund des Meeresspiegelanstiegs zwar eine große laterale Dynamik herrschte, jedoch während der einzelnen Phasen zumindest die hydrodynamischen Bedingungen jeweils ähnlich gewesen sein müssen.

Ausweisung stabiler Hochflächen:

Das Verständnis der Veränderung der lateralen wie vertikalen Ablagerungsprozesse, basierend auf den Erkenntnissen aus der Hydroakustik und den Bohrungen, erlaubt eine genauere Ausweisung von stabilen Flächen, meist auf pleistozänen Kuppen, auf denen keine tiefgreifende Erosion und Umlagerung durch Rinnen erkennbar ist. Mit Hilfe der Datierungen aus den Kernbohrungen und kleinskaliger Geländerekonstruktionen können diese Bereiche dann weitergehend bezüglich Meeresspiegelveränderungen und auf den Erhalt fossiler Böden sowie ehemaliger Siedlungsspuren hin untersucht werden.

Literatur:

- Barckhausen, J., 1969: Entstehung und Entwicklung der Insel Langeoog – Beiträge zur Quartärgeologie und Paläogeographie eines ostfriesischen Küstenabschnittes. Oldenburger Jahrbuch 68, 239-281.
- Behre, K.-E., 1999: Die Veränderungen der niedersächsischen Küstenlinien in den letzten 3000 Jahren und ihre Ursachen. Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 26, 9-33.
- Bungenstock, F., & Schäfer, A., 2009: The Holocene relative sea-level curve for the tidal basin of the barrier island Langeoog, German Bight, Southern North Sea. *Global and Planetary Change* 66, 34-51.
- Coles, B. J., 2000: Doggerland: the cultural dynamics of a shifting coastline. *Coastal and Estuarine Environments: Sedimentology, Geomorphology and Geoarchaeology* 175, 393-401.
- Flemming, B. W., & Davis, R. A., 1994: Holocene Evolution, Morphodynamics and Sedimentology of the Spiekeroog Barrier Island System (Southern North Sea). *Senckenbergiana maritima* 24 (1/6), 117-155.
- Gaffney, V. L., Fitch S., & Smith D., 2009: Europe's lost world: the rediscovery of Doggerland. Report of the Council for British Archaeology: York, 202 S.
- Goldhammer, J., u. Karle, M., 2016: Von Torf und Scherben. Geoarchäologische Forschung im Niedersächsischen Wattenmeer. *Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie* 18, 31-36.
- Hadler, H., Vött, A., Newig, J., Emde, K., Finkler C., Fischer, P., & Willershäuser, T., 2018: Geoarchaeological evidence of marshland destruction in the area of Rungholt, present-day Wadden Sea around Hallig Südfall (North Frisia, Germany), by the Grote Mandrenke in 1362 AD. *Quaternary International* 473/A, 37-54.
- Hepp, D. A., Hebbeln, D., Kreiter, S., Keil, H., Bathmann, C., Ehlers, J., & Mörz, T., 2012: An East-West trending Quaternary tunnel valley in the south-eastern North Sea and its seismic-sedimentological interpretation. *Journal of Quaternary Science* 27(8), 844-853. doi: 10.1002/jqs.2599.
- Hepp, D. A., Romero, O. E., Mörz, T., De Pol-Holz, R., & Hebbeln, D., 2019: How a river submerges into the sea: a geological record of changing a fluvial to a marine paleoenvironment during early Holocene sea level rise. *Journal of Quaternary Science* 34(7), 581-592. doi: 10.1002/jqs.3147.
- Kunde, T., 2020: Entwicklung eines 3D-Modells für den unmittelbaren Untergrund des niedersächsischen Wattenmeergebietes am Beispiel von Norderney. *Nachrichten des Marschenrates zur Förderung der Forschung im Küstengebiet der Nordsee* 57/2020, 79-80.
- Schaumann, R. M., 2018: Sedimentological and hydroacoustic stratigraphy from Middle Pleistocene to Holocene in the backbarrier of Norderney Island/Northwest Germany, Bachelor Thesis at the Steinmann Institute for Geology, Mineralogy and Paleontology, Rheinische Friedrich-Wilhelms University of Bonn, 133 pp.
- Sindowski, K. H., 1973: Das ostfriesische Küstengebiet: Inseln, Watten und Marschen mit 22 Tabellen: Berlin, Borntraeger, Sammlung geologischer Führer 57, 162.
- Stackebrandt, W., 2009: Die subglazialen Rinnen Norddeutschlands - ein kurzer Überblick. *Zeitschrift der Deutschen Ges. für Geowissenschaften* 160, 203-210. 10.1127/1860-1804/2009/0160-0203.
- Streif, H., 2004: Sedimentary record of Pleistocene and Holocene marine inundations along the North Sea coast of Lower Saxony, Germany. *Quaternary International* 112/1, 3-28.
- Toebrock, L., 2019: Sedimentological and seismic stratigraphy from Pleistocene to Holocene in the area of norderney Island/Northwest Germany. Unpubl. Bachelor Thesis at the Steinmann Institute for Geology, Mineralogy and Paleontology, Rheinische Friedrich-Wilhelms University of Bonn, 99 pp.

Autoren:

Dr. Alexander Bartholomä
Abteilung Meeresforschung
Senckenberg am Meer
Südstrand 40
26382 Wilhelmshaven
E-Mail: abartholomae@senckenber.de

Dr. Friederike Bungenstock
Niedersächsisches Institut für
historische Küstenforschung
Viktoriastraße 26/28
26382 Wilhelmshaven
E-Mail: bungenstock@nihk.de

Leonie Toebrick
Institut für Geowissenschaften
Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
Nußallee 8
53115 Bonn
E-Mail: s6kitoeb@uni-bonn.de

Dr. Achim Wehrmann
Forschungsinstitut Senckenberg
Südstrand 40
26382 Wilhelmshaven
E-Mail: awehrmann@senckenberg.de

R. M. Capperucci
Senckenberg am Meer
Abteilung Meeresforschung
Südstrand 40
26382 Wilhelmshaven
E-Mail: ruggero.capperucci@senckenberg.de

Robin M. Schaumann
Abteilung Meeresforschung
Senckenberg am Meer
Südstrand 40
26382 Wilhelmshaven
E-Mail: robin.schaumann@uni-bonn.de

Dr. Dirk Enters
Niedersächsisches Institut für
historische Küstenforschung
Viktoriastraße 26/28
26382 Wilhelmshaven
E-Mail: enters@nihk.de

Effi Drews
Institut für Geowissenschaften
Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
Nußallee 8
53115 Bonn
E-Mail: effi.drews@uni-bonn.de

BIOWISSENSCHAFTEN

Sachbearbeiter: Prof. Dr. Franz Bairlein, Leitender Wissenschaftlicher Direktor i. R., ehem. Leiter des Instituts für Vogelforschung „Vogelwarte Helgoland“, Wilhelmshaven

Das Huvenhoopsmoor – Vegetationsgeschichtliche Untersuchungen zur Besiedlungsgeschichte des Neolithikums im Lkr. Rotenburg/Wümme

FELIX BITTMANN und ANNETTE KRAMER

Im Rahmen des DFG-Schwerpunktprogramms „Early Monumentality and Social Differentiation“ wurden Torfprofile aus kleineren und größeren Moorkomplexen des Emslandes, der ostfriesischen Halbinsel, der Wildeshäuser Geest und dem Elbe-Weser-Dreieck in Verbindung zu archäologischen Ausgrabungen pollenanalytisch untersucht (Nösler u. a. 2011; Kramer et al. 2012). Ziel des Vorhabens war die detaillierte Rekonstruktion des Ablaufs der Neolithisierung in den ausgewählten Untersuchungsräumen Nordwestdeutschlands (Kramer et al. 2014; Kramer & Bittmann 2015). Die Altmoränenlandschaft Nordwestdeutschlands war während des Neolithikums weitgehend durch Eichen-Birkenwälder gekennzeichnet, während die Hochmoorkomplexe auf der Geest sich großflächig ausbreiteten. Es wird angenommen, dass sich in Folge dessen mehrfach von Moor umgebene Siedlungskammern bildeten, in denen sich der erste Ackerbau und die Viehzucht etablierten (Schmid u. a. 1973; Behre u. Kučan 1994).

Mit der Trichterbecherkultur (TBK) entwickelte sich die erste neolithische Kultur außerhalb der durch die ältere Linearbandkultur gekennzeichneten, weiter südlich gelegenen Lößgebiete. Die Öffnung der zuvor geschlossenen Wälder zur Anlage von Feldern und durch Waldweide zeigt sich im Rückgang des Baumpollenanteils zugunsten von Gräsern, Kräutern sowie Kulturpflanzen. Erste Spuren menschlicher Aktivitäten stehen im Zusammenhang mit dem sogenannten Ulmenfall, ca. 4000-3800 v. Chr., vermutlich verursacht durch ein großflächiges Ulmensterben auf Grund einer durch den Ulmensplintkäfer übertragenen Pilzkrankheit (Girling & Greig 1985; Peglar & Birks 1993). Verletzungen der Ulmen durch Laubheugewinnung (Abschlagen der belaubten Äste) dürfte die Übertragung begünstigt haben. Mit der Etablierung der Trichterbecherkultur und der Errichtung der Großsteingräber in den nachfolgenden Jahrhunderten nehmen die Offenlandanzeiger weiter zu.

Vielorts ändert sich die Zusammensetzung der Wälder erneut am Übergang der Trichterbecherkultur zur nachfolgenden Einzelgrab-Kultur um ca. 3000 v. Chr. durch die starke Dezimierung der Linde, die danach keine Rolle mehr in den Wäldern spielt. Dies geschieht jedoch nicht wie beim Ulmenfall großräumig synchron, sondern über einen längeren Zeitraum in den verschiedenen Regionen (teilweise auch in mehreren Schritten), vermutlich durch Schaffung von neuen Ackerflächen auf den besseren Lindenstandorten und nicht durch eine Krankheit. Gleichzeitig nimmt der Anteil an krautigen Arten, insbesondere der Gräser erneut deutlich zu.

Nachdem im Jahr 2003 erste neolithische Funde bei Lavenstedt im Lkr. Rotenburg/Wümme bekannt wurden und bei ersten Sondagen durch die Kreisarchäologie Rotenburg/Wümme Belege für eine neolithische Siedlung geborgen werden konnten, die in die Zeit zwischen 3400 und 2800 v. Chr. datierten (Gerken 2010), intensivierten sich die Untersuchungen im Rahmen des obengenannten Schwerpunktprogramms. In den Jahren 2011 und 2012 wurden weitere ca. 550 m² ausgegraben mit dem Ergebnis, dass hier eine ca. 2 ha große Siedlung vermutlich während des gesamten Zeitraums der TBK von 3400 bis 2800 v. Chr. auf einem Geländesporn am Ufer der Oste und somit in günstiger Lage bestand (Mennenga 2013, 2015 u. 2017).

Um den Einfluss dieser Siedlung auf die bestehende Landschaft und Vegetation näher zu untersuchen, wurde bei umfangreichen Prospektionen in der Umgebung nach geeigneten Archiven gesucht, die eine pollenanalytische Bearbeitung des betreffenden Zeitraums ermöglichen sollte. Von den insgesamt zwölf überprüften Lokalitäten wiesen nur sieben Standorte Torfe auf. Erste Testuntersuchungen zeigten unterschiedliche Altersstellungen und größere Schichtlücken sowie teilweise

ungenügende Pollenerhaltung und Pollenkonzentration. Für die Fragestellung der regionalen Vegetationsentwicklung konnte jedoch das Profil aus dem Naturschutzgebiet „Huvengoopsmoor“ (Abb. 1) mit ungestörter Torfentwicklung ca. 6-7 km nordwestlich der neolithischen Siedlung identifiziert werden. Im Umkreis dieser Entfernung sind mehrere Großsteingräber und weitere Siedlungsplätze bekannt, die über den Fundplatz Lavenstedt hinaus Zeugnis von der neolithischen Besiedlung der Region geben.



Abb. 1. Das Untersuchungsgebiet Huvengoopsmoor mit Angabe des Bohrpunkts (Grundlage: Google Earth Pro).

Das Huvengoopsmoor ist heute durch großflächigen Torfstich und industriellen Torfabbau beeinflusst. Aktuell finden umfangreiche Maßnahmen zur Wiedervernässung statt, lediglich im nördlichen Teil um den kleinen und großen Huvengoopssee befinden sich noch weitgehend ungestörte Flächen. Das Bohrprofil (ca. 3,5 m stark zersetzter Torf) wurde östlich des Kleinen Huvengoopssees entnommen (Abb. 1). Das lückenlos im 1 cm-Abstand analysierte Pollendiagramm (Abb. 2) zeigt den Ausschnitt von ca. 4300 bis 2100 v. Chr. und wurde in acht lokale Pollenzonen unterteilt. Das Alters-Tiefenmodell (Abb. 3) basiert auf sechs Radiokarbondatierungen.

Mit hohen *Calluna*-(Besenheide)-Werten in Verbindung mit höheren Holzkohlegehalten (Partikel > 200 µm), die auf lokale Feuer hinweisen, beginnt das Diagramm. In der Folge treten krautige Arten offener Flächen und der Adlerfarn (*Pteridium aquilinum*), der positiv auf Feuer reagiert, regelmäßiger auf. Ein leichter Rückgang der Ulmen-Anteile um 4000 v. Chr. korreliert mit dem überregional bekannten Ulmenfall, wobei aufgrund der insgesamt geringen Ulmenanteile kaum von einem „Fall“ gesprochen werden kann.

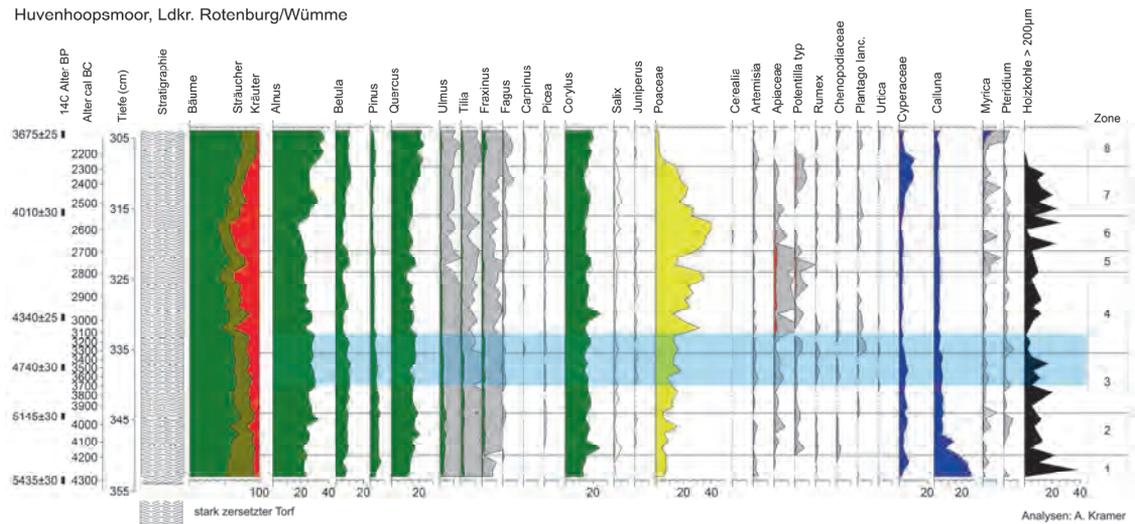


Abb. 2. Lückenloses vereinfachtes Pollendiagramm des Huvenhoopsmoores, Ldkr. Rotenburg Wümme, Koordinaten UTM 32: 32506748.312, 5912958.091.

Mit der Öffnung geht eine deutliche, lokale Vernässung einher, repräsentiert durch Sauergräser (Cyperaceae) und weitere hier nicht dargestellte Arten, die zu einem Hochmoorwachstum führte. Im Folgenden können weitere Schwankungen der hydrologischen Verhältnisse festgestellt werden, die ebenfalls zu Änderungen der lokalen Moorvegetation führten, ohne dass sich darin zwangsläufig ein direkter menschlicher Einfluss durch umliegende Siedlungsplätze äußern muss.

Als Hinweis auf einen frühneolithischen Einfluss können jedoch die Abnahmen von *Ulmus* (Ulme), *Quercus* (Eiche), *Tilia* (Linde) und *Alnus* (Erle) sowie der deutliche Anstieg der Gräser-Kurve (Poaceae) ab etwa 3400 v. Chr. bis ca. 2800 v. Chr. gewertet werden. Darüber hinaus zeugt das Einsetzen des kontinuierlichen Vorkommens von *Plantago lanceolata* (Spitzwegerich) ebenfalls von menschlichem Wirken.

Zwischen 2800 und 2700 deutet sich eine kurze Erholung der natürlichen Vegetation bzw. eine Zunahme der Bewaldung, die durch den Anstieg der Kurven von *Quercus* und *Betula* sowie das Aussetzen von *Plantago lanceolata* gekennzeichnet ist. Die Entwicklung wird durch einen erneuten Anstieg der Gräser, erneutes Einsetzen von *Plantago* und eine deutliche Zunahme des Holzkohlenanteils beendet. Auch die ersten und einzigen Nachweise von Getreidepollen des gesamten untersuchten Teils finden sich nun hier. Ab 2600 v. Chr. breiten sich dann zuerst *Alnus* (Erle), dann Cyperaceae, *Betula* und *Quercus* aus, ab 2300 v. Chr. gehen dann auch die Anteile der Gräser massiv zurück. Gleichfalls setzt die Kurve der Holzkohlepartikel vollständig aus und Hinweise auf eine regionale Zunahme von Birken-Eichenwäldern auf den trockenen Standorten sowie Erlen-(Bruch)-Wäldern in den Auen und Feuchtgebieten deuten auf die Etablierung eines „natürlichen“ Zustandes der Vegetation hin. Zeitlich fällt diese Entwicklung mit dem Ende des Neolithikums zusammen.

Insgesamt kann damit der neolithische Einfluss auf die Vegetation, wie er allgemein für Norddeutschland bekannt ist, in seinen Grundzügen bestätigt werden. Im Detail bleibt es jedoch schwierig, die Vegetationsänderungen auf menschliche Aktivitäten einerseits und Änderungen der lokalen Bedingungen (Hydrologie/Klima) andererseits zurückzuführen bzw. zwischen diesen beiden Faktoren zu differenzieren.

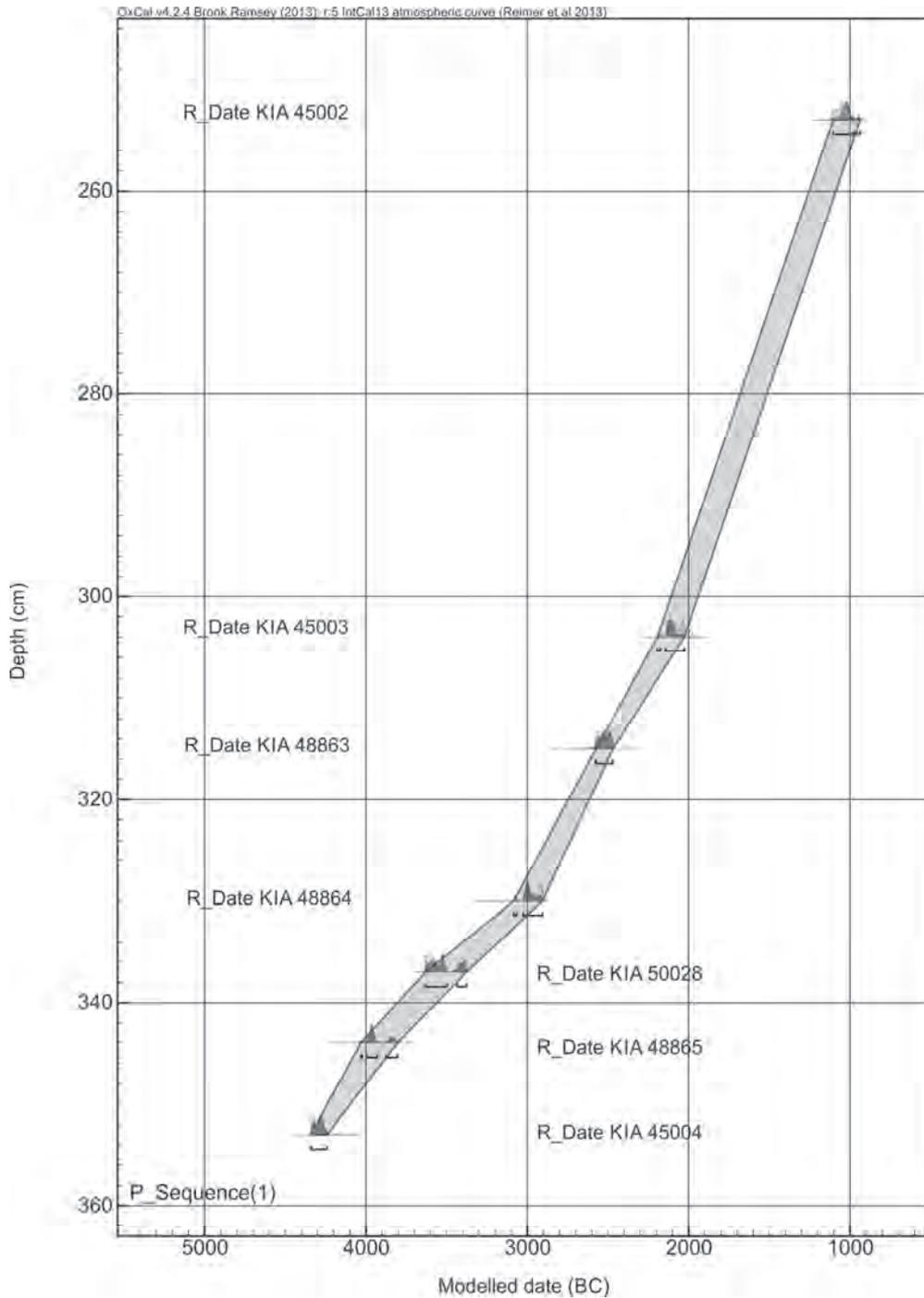


Abb. 3. Alters-Tiefenmodell der Bohrung Huvenhoopsmoor, erstellt mit OxCal 4.1, basierend auf dem Kalibrierungsdatensatz IntCal09.

Erschwert wird die Interpretation außerdem durch mögliche Fehler bei den Datierungen (Lull et al. 2015), da im fraglichen Zeitraum die Datierungen im Kieler Labor ca. 300 Jahre zu alt ausgefallen sind (siehe Vergleich der Datierungen durchgeführt durch die Radiokarbon-Labore Poznan und Kiel, Abb. 4). Im Pollendiagramm repräsentiert daher der transparent unterlegte Bereich den um 300 Jahre korrigierten Zeitraum der archäologisch belegten Siedlungsdauer von 3400 bis 2800 v. Chr. Nach diesem Modell dürfte der Ulmenfall gerade nicht mehr erfasst sein (Beginn des Diagramms um 4000 v. Chr.) und das Ende des Neolithikums fiel dann etwa mit dem Ende der Zone 6 statt Zone 7 zusammen – eine ebenso plausible Möglichkeit – und die Zonen 7 und/oder 8 würden schon die nachfolgende Bronzezeit repräsentieren. Neue hochaufgelöste Untersuchungen mit weiteren Datierungen, eventuell aus einem der beiden Mooreseen, wären daher wünschenswert, um die Chronologie der Vegetationsentwicklung auf eine breitere Datenbasis zu stellen.

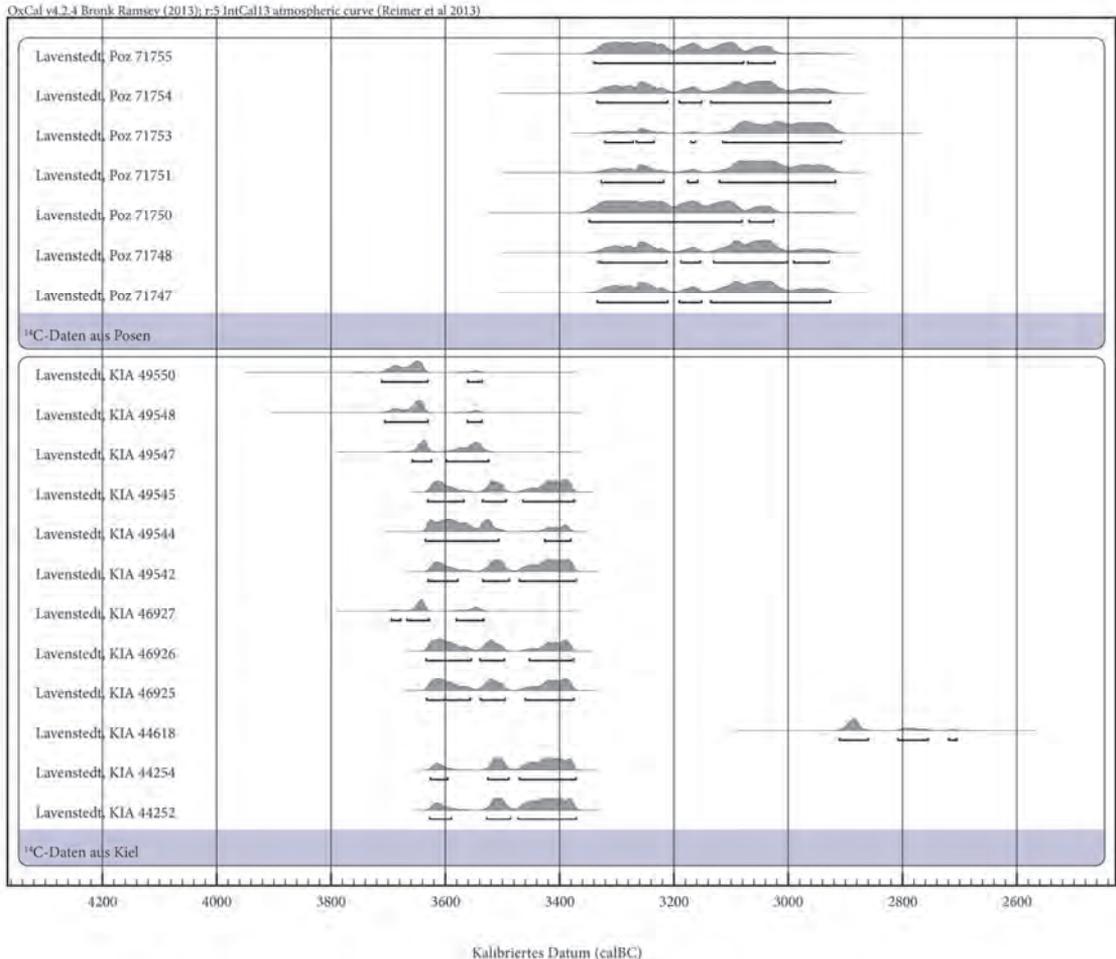


Abb. 4. Gegenüberstellung der 14C-Daten des Fundplatzes Lavenstedt 178, gemessen in den Radiokarbon-Laboren von Poznan und Kiel (aus Mennenga 2017).

Literatur:

- Behre, K.-E., u. Kučan, D., 1994: Die Geschichte der Kulturlandschaft und des Ackerbaus in der Siedlungskammer Flögeln, Niedersachsen, seit der Jungsteinzeit. Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 21, Oldenburg.
- Gerken, K., 2010: Fundchronik 2008–2009, Lavenstedt FStNr.178, Gde. Selsingen. Archäologische Berichte des Landkreises Rotenburg (Wümme) 16, 238-246.
- Girling, M. A., & Greig, J., 1985: A first fossil record for *Scolytus scolytus* (F.) (elm bark beetle): its occurrence in elm decline deposits from London and the implications for Neolithic elm disease. *Journal of Archaeological Science* 12, 347-351.
- Kramer, A., & Bittmann, F., 2015: Revised human impact in north-western Germany during the Neolithic: methodological limits and challenges. *Journal of Quaternary Science* 30, 434-451.
- Kramer, A., Bittmann, F., & Nösler, D., 2014: New insights into vegetation dynamics and settlement history in Hümmling, north-western Germany, with particular reference to the Neolithic. *Vegetation History and Archaeobotany* 23, 461-478.
- Kramer, A., Mennenga, M., Nösler, D., Jöns, H., & Bittmann, F., 2012: Neolithic Settlement and Land Use History in Northwestern Germany – First Results from an Interdisciplinary Research Project. In: M. Hinz u. J. Müller (Hrsg.), *Siedlung, Grabenwerk, Großsteingrab. Studien zu Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt der Trichterbechergruppen im nördlichen Mitteleuropa. Frühe Monumentalität und soziale Differenzierung* 2, 317-336, Bonn.
- Lull, V., Micó, R., Rihuete-Herrada, C., & Risch, R., 2015: When 14C dates fall beyond the limits of uncertainty: An assessment of anomalies in Western Mediterranean Bronze Age 14C series. *Radiocarbon* 57, 1029-1040.
- Mennenga, M., 2013: Die ersten Bauern in Nordwestdeutschland, eine Siedlung der Trichterbecherkultur in Lavenstedt, Lkr. Rotenburg/Wümme. *Nachrichten des Marschenrates zur Förderung der Forschung im Küstengebiet der Nordsee* 50/2013, 16-17.
- Mennenga, M., 2015: Die trichterbecherzeitliche Siedlung von Lavenstedt FStNr. 178, Ldkr. Rotenburg (Wümme). *Archäologische Berichte des Landkreises Rotenburg (Wümme)* 19, 5-21.
- Mennenga, M., 2017: Zwischen Elbe und Ems – Die Siedlungen der Trichterbecherkultur in Nordwestdeutschland. *Frühe Monumentalität und soziale Differenzierung* 13, Bonn.
- Nösler, D., Kramer, A., Jöns, H., Gerken, K., u. Bittmann, F., 2011: Aktuelle Forschungen zur Besiedlung und Landnutzung zur Zeit der Trichterbecher- und Einzelgrabkultur in Nordwestdeutschland – ein Vorbericht zum DFG-SPP „Monumentalität“. *Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte* 80, 23-45.
- Peglar, S. M., & Birks, H.J.B., 1993: The mid-Holocene *Ulmus* fall at Diss Mere, South-East England - disease and human impact? *Vegetation History and Archaeobotany* 2, 61-68.
- Schmid, P., Behre, K.-E., u. Zimmermann, W. H., 1973: Die Entwicklungsgeschichte einer Siedlungskammer im Elbe-Weser-Dreieck seit dem Neolithikum. *Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte* 42, 97-122.

Autoren:

Prof. Dr. Felix Bittmann
Niedersächsisches Institut für
historische Küstenforschung
Viktoriastraße 26/28
26382 Wilhelmshaven
E-Mail: bittmann@nihk.de

Dr. Annette Kramer
c/ o
Niedersächsisches Institut für
historische Küstenforschung
Viktoriastraße 26/28
26382 Wilhelmshaven
E-Mail: an.kramer@gmx.net

KÜSTENINGENIEURWESEN UND WASSERWIRTSCHAFT

Sachbearbeiter: Baudirektor a. D. Dipl.-Ing. Klaas-Heinrich Peters, ehem. Geschäftsbereichsleiter in der Betriebsstelle Brake-Oldenburg des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz

Wie lokale Baumaßnahmen großräumige Veränderungen der Hydrodynamik hervorrufen können

KRISCHAN HUBERT

Vor dem Hintergrund der Klimafolgenanpassung ist für Küstenregionen sicherlich der Anstieg des Meeresspiegels von größter Bedeutung. Da dieser global nicht gleichmäßig verläuft, sondern regionalen Schwankungen unterliegt, sind verlässliche regionale Prognosen für den Küstenschutz entscheidend. Diese verlangen eine Aufschlüsselung und ein Verständnis über Wirkung und Interaktion aller maßgeblichen Prozesse, die Änderungen des Wasserstandes hervorrufen können. Im Verbundforschungsprojekt ALADYN (Analyse der beobachteten Tidedynamik in der Nordsee) hat die Forschungsstelle Küste des NLWKN gemeinsam mit weiteren Projektpartnern die Fragestellung untersucht, inwiefern lokale Baumaßnahmen an der Küste als ein möglicher Faktor zu beobachtete Trends beitragen. In überregionalen Modellanalysen wurde aufgezeigt, wie sich die Wirkung lokal begrenzter Eingriffe auf die großräumige Hydrodynamik ausbreiten kann.

Die einzelnen auf den Wasserstand Einfluss nehmenden Prozesse wirken jeweils in unterschiedlich hohem Maße sowie auf unterschiedlichen räumlichen und zeitlichen Skalen. Die gemeinsame Wirkung all dieser Einflüsse über die Zeit an einem bestimmten Ort, z. B. an einem Pegel, bildet die charakteristische Wasserstandskurve. Entlang der deutschen Nordseeküste werden einige Pegel schon seit dem 19. Jahrhundert betrieben, wodurch es möglich ist, langfristige Trends zu ermitteln. Neben dem stetigen Anstieg des mittleren Meeresspiegels spielen für dessen Lage und Auslenkung tektonische Entwicklungen, wie Landsenkungen und -hebungen, ebenso eine Rolle wie meteorologische Ereignisse (hierzu zählen zum Beispiel Windstau, Zuflüsse, Luftdruckunterschiede, Niederschlag und Verdunstung), Transportprozesse von Salz und Temperatur sowie der Einfluss der Gezeiten. Letzterer überlagert mit seinen halbtägig wiederkehrenden Tidehuben von bis zu über drei Metern entlang der Deutschen Nordseeküste alle weiteren Signale bei durchschnittlichen Wetterlagen deutlich.

Doch auch die Gestalt der Küste, ihre Morphologie, entscheidet maßgeblich über die Wasserspiegelhöhe. Das Küstenrelief verformt die einschwingende Tidewelle, indem es sie staucht, reflektiert und während ihres Fortschritts umwandelt. Insbesondere das flache Wattenmeer mit seinem tiefenvarianten und verzweigten Platen- und Rinnensystem hat hierbei einen prägenden Einfluss. Entlang der Ästuare – das meint hier die tidebeeinflussten Bereiche der einmündenden Flüsse – bewirkt deren trichterförmige Gestalt eine Kanalisierung und damit ein Aufstauen der einlaufenden Flutwelle. Je verzweigter und flacher der anschließende Flusslauf ist, desto schneller zehren Reibungseffekte den Tidehub stromaufwärts allerdings wieder auf. Das Gegenteil ist in den Ästuaren der Ems, Weser und Elbe der Fall. Aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung wurden deren Flussläufe sukzessive an die steigenden Anforderungen der Schifffahrt angepasst und durch wiederholte Vertiefungen und Begräbigungen reguliert. Das erhöhte Maß an eindringender Gezeitenenergie, die an den künstlich errichteten Stauwehren zusätzlich reflektiert wird, sorgt für nachlaufend steigende Tidehübe um teilweise mehrere Meter seit Beginn der ersten nennenswert größeren Baumaßnahmen im vorletzten Jahrhundert (vgl. Abb. 1).

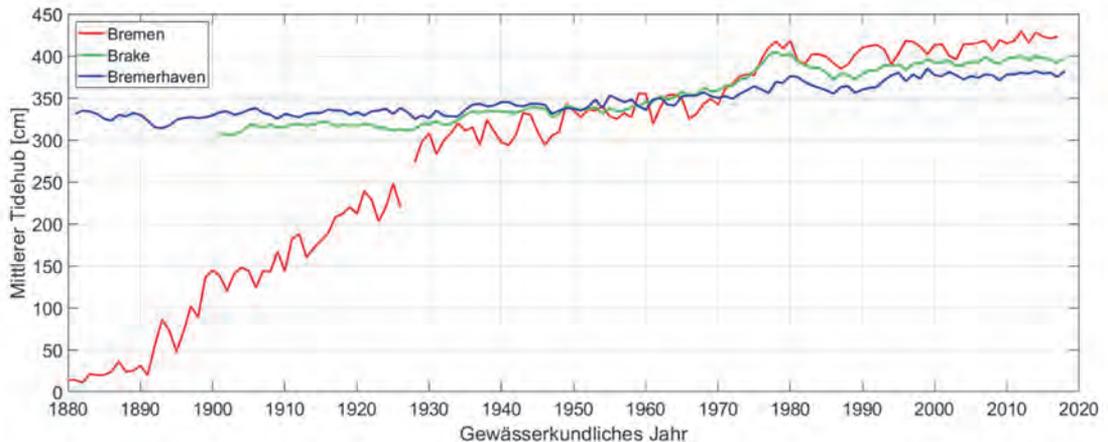


Abb. 1. Die Entwicklung der mittleren jährlichen Tidehöhe entlang der Unterweser zwischen 1880 und 2018. Das Weserwehr in Bremen-Hemelingen bildet die künstliche Tidegrenze. Bremerhaven befindet sich am Übergang zwischen Außen- und Unterweser. Brake liegt etwa auf der Hälfte zwischen Bremen und Bremerhaven (nach Niemyer 2000, mit Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung).

Anhand von Pegelaufzeichnungen allein lässt sich der Einfluss auf die Hydrodynamik meist nur in unmittelbarer Nähe zur Baumaßnahme selbst erkennen. Der Einfluss an entlegeneren Pegelstandorten ist oftmals nicht eindeutig identifizierbar, da dort möglicherweise andere Prozesse dominierend sind und die Reaktion auf einen Eingriff nicht unmittelbar erfolgt, sondern sich erst im morphologischen Nachlauf entwickelt. Ein weiterer Nachteil ergibt sich durch die ortsdiskrete Erfassung der Pegelmessstellen, dessen Auswertung nur begrenzt auf die Fläche übertragbar ist.

Die Forschungsstelle Küste hat mittels numerischer Rechenmodelle die Hydrodynamik verschiedener Ausbauzustände isoliert von anderen Einflussfaktoren gegenübergestellt und so erstmals deren flächenhafte und gebietsübergreifende Ausbreitung ermittelt. Diese Modelle basieren auf Rechengittern, die das Untersuchungsgebiet raum- und zeitdiskret einteilen und anhand mathematisch-physikalischer Berechnungsmethoden auf Hochleistungscomputern betrieben werden (siehe hierzu auch den Beitrag im Marschenratsheft 55/2018, S. 63). Grundlage für die Darstellung früherer morphologischer Zustände bilden umfangreiche Rekonstruktionen anhand historischer Dokumente.

In Abbildung 2 ist exemplarisch dargestellt, wie weit sich die Änderung eines charakteristischen Kennwertes, hier des Tidehubs, durch die Summe aller morphologischen Änderungen im Gebiet der Außen- und Unterweser zwischen 1887 und 2010 in angrenzende Regionen ausbreitet. Das Gebiet der berücksichtigten Änderungen umfasst den in der linken Grafik als rot-weiß-blau markierten Differenzenplot der zwei Ausbauzustände. Die Änderungen der Unterweser ab etwa Brake bis Bremen sind in der Grafik nicht dargestellt, in der Berechnung aber berücksichtigt. Die bräunlich eingefärbten Bereiche bleiben für die Gegenüberstellung unverändert. Die Differenz beinhaltet sowohl menschgemachte als auch natürliche Umlagerungen, da diese nicht voneinander trennbar sind. Die natürlichen Erosions- und Sedimentationsprozesse werden durch den Fahrwasserausbau und dessen Unterhaltung beeinflusst und umgekehrt. Die rechte Grafik zeigt Änderungen des Tidehubs, die im Modell allein durch die veränderte Wesermorphologie hervorgerufen werden. Es zeigt sich eine generelle Erhöhung des Tidehubs, der entlang der rechtsdrehend durch die Deutsche Bucht laufenden Tidewelle bis in die Elbe hinein und an die schleswig-holsteinische Küste reicht.

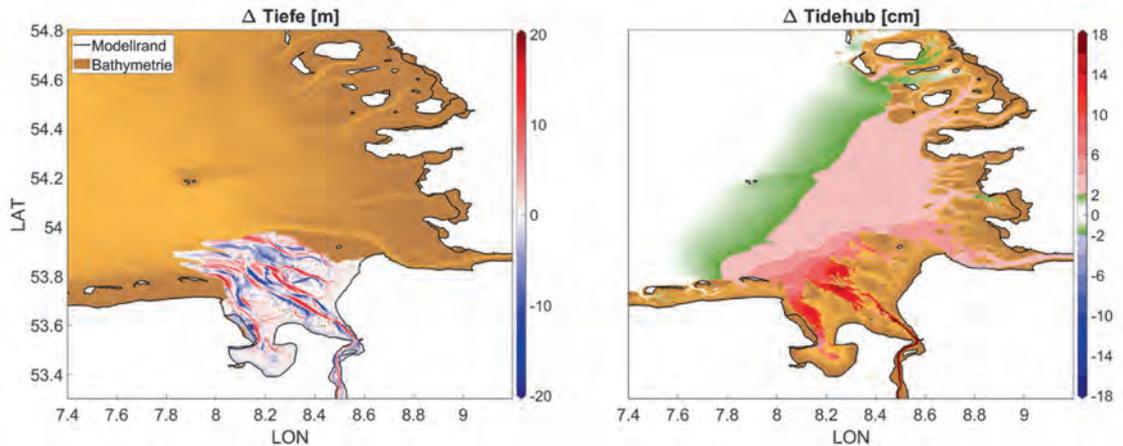


Abb. 2. Differenzen im Rechenmodell zwischen den Ausbauständen 2010 und 1887 der Unter- und Außenweser (Ausschnitt). Links: Differenz der Tiefe in Metern (= Modellvorgabe). Rechts: Differenz des Tidehubs in Zentimetern (= Modellergebnis).

Der Vorteil der numerischen und modellhaften Betrachtung liegt an der eindeutig möglichen Zuordnung von Veränderungen auf bestimmte Prozesse oder Ereignisse. Die Ergebnisse liefern einen guten Eindruck über den Einfluss auf das großräumige Tideregime durch Baumaßnahmen und den menschlichen Einfluss auf Langzeittrends von Tidemesswerten, was einen wichtigen Baustein für die Interpretation dieser Daten im Kontext klimarelevanter Effekte liefert.

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 03F0756C gefördert.

Literatur:

Niemeyer, H. D., 2000: Prüfung der Sturmflutsicherheit in Brake zwischen Weserlust und Haus Linne. NLÖ Forschungsstelle Küste, Norderney (unveröffentlicht).

Weitere Quellen:

Hubert, K., Wurpts, A., u. Berkenbrink, C., 2019: Modelling the Impact of Estuarine and Coastal Morphological Changes on Tidal Dynamics in the German Bight. In: E-proceedings of the 38th IAHR World Congress September 1-6, 2019, Panama City, Panama. doi: 10.3850/38WC092019-0799.

Hubert, K., Wurpts, A., u. Berkenbrink, C., 2019: Interaction of Estuarine Morphology and adjacent Coastal Water Tidal Dynamics (ALADYN-C). In: Die Küste, in Begutachtung.

<https://deutsche-kuestenforschung.de/aladyn.html>

Autor:

Krischan Hubert
Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft,
Küsten- und Naturschutz (NLWKN) – Forschungsstelle Küste
An der Mühle 5
26548 Norderney
E-Mail: krischan.hubert@nlwkn-ny.niedersachsen.de

Entwicklung eines 3D-Modells für den unmittelbaren Untergrund des niedersächsischen Wattenmeergebietes am Beispiel von Norderney

TINA KUNDE

Im Rahmen des durch das Niedersächsische Ministerium für Wissenschaft und Kultur (MWK) sowie die Volkswagen-Stiftung finanzierten, interdisziplinären Verbundprojekt *WASA – The Wadden Sea Archive of landscape evolution, climate change and settlement history* arbeitete die Forschungsstelle Küste in den vergangenen drei Jahren gemeinsam mit weiteren Projektpartnern an der Landschaftsrekonstruktion seit Ende der letzten Kaltzeit im niedersächsischen Wattenmeergebiet um Norderney und Spiekeroog (Bittmann 2019; Bartholomä et al. 2020; dieses Marschenratsheft). Der Aufgaben- und Forschungsschwerpunkt der Forschungsstelle Küste lag dabei neben der Aufnahme, Auswertung und Bereitstellung unterschiedlicher hydroakustischer Daten (Bathymetrie, Rückstreuintensität und Sedimentprofile) und dem Ziehen von bis zu 5 m langen Bohrkernen in der Entwicklung eines dreidimensionalen stratigraphischen Modells für die unmittelbaren Sedimentschichten. Das betrachtete Modellgebiet (Abb. 1) umschließt das Norderneyer Seegat sowie den rückseitigen Wattbereich.

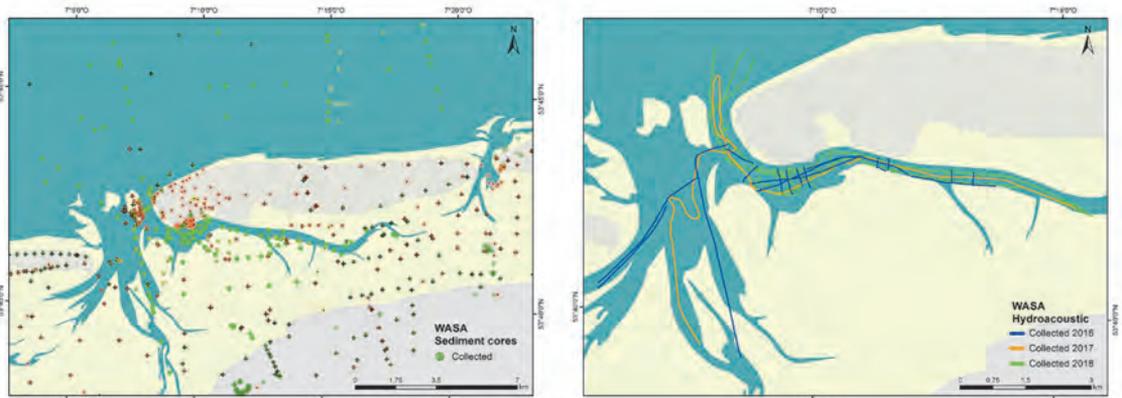


Abb. 1. Datengrundlage im Untersuchungs- und Modellgebiet des WASA-Projektes. Links: Innerhalb des Projektes gezogene Bohrkernkerne sowie die ergänzenden Archivbohrungen des LBEG. Rechts: Übersicht über die mit dem Sedimentecholot erfassten hydroakustischen Profile.

Wichtigste Grundlage für die Modellerstellung bilden die mehr als 120 innerhalb des WASA-Projektes gezogenen und durch die weiteren Projektpartner geologisch angesprochenen Bohrkernkerne. Ergänzt werden diese durch rund 300 bereits vorhandene und durch das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) bereitgestellte Archivbohrungen. Zur Modellentwicklung wurden zunächst ausschließlich die lithologischen Sequenzen nach Streif (1998) betrachtet, eine Ergänzung durch Depositionsart oder Sedimenttyp je nach Anwendungszweck ist dabei durch die Erweiterung der erstellten Datenbank sowie kleinen Modelladaptionen jederzeit möglich. Im Bereich des Norderneyer Seegat sowie der Fahrwasserbereiche Busetief und Riffgat werden die Bohrkerninformationen durch Profile eines auf MS Burchana installierten parametrischen Sedimentecholotes ergänzt und verdichtet. Unter Zuhilfenahme ausgewerteter Bohrkerninformationen kann die vorgenommene Interpretation einzelner in den hydroakustischen Daten erkennbaren Sedimentschichten spezifischen Sedimenten zugeordnet werden. Im Hinblick auf die aus der Datenlage resultierenden und auch in Abb. 1 erkennbaren starken Schwankungen der Datendichte zwischen den Fahrwasserbereichen wattseitig von Norderney und dem übrigen Messgebiet bedarf das Modell spezieller Überarbeitungen, um diesem Umstand Rechenschaft zu tragen.

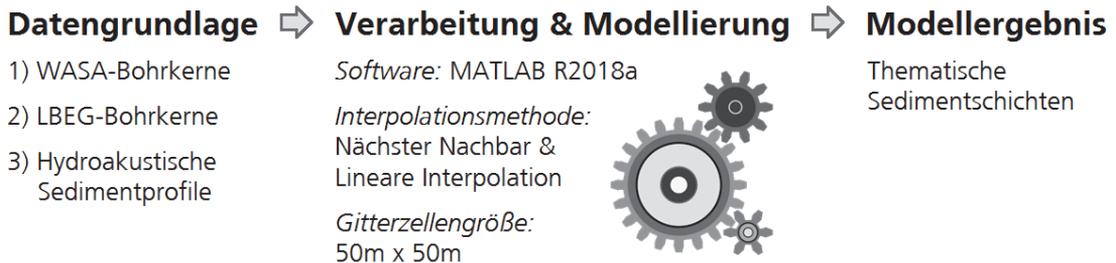


Abb. 2. Schematische Darstellung des Modellansatzes.

Basierend auf dem in Abb. 2 dargestellten Ansatz wurden innerhalb des WASA-Projektes die Flächen für das Holozäne Sediment, die darin liegenden bzw. daran anschließenden Torfschichten und das Pleistozäne Sediment interpoliert und für die Verwendung in numerischen Rechenmodellen formatiert. Durch die Kombination akustischer Daten mit ausgewerteten Bohrkerninformationen zu einem räumlich hoch aufgelösten stratigraphischen 3D-Modell der oberen Sedimentschichten wurde eine Grundlage nicht nur für archäologische, sondern auch für ökologische und sonstige wasserwirtschaftliche und morphologische Betrachtungen gebildet. So kann beispielsweise die Darstellung der vorhandenen Sandschichten bei der Planung und Durchführung von Sandentnahmen für die auf den Inseln in regelmäßigen Abständen stattfindenden Strandaufspülungen genutzt werden. Auch die morphodynamische Modellierung erfährt durch die detailliertere Information zum Schichtaufbau der Gewässersohle eine erhebliche Verbesserung. Im durch die EU geförderten Projekt zur Entwicklung einer ökologischen Sedimentmanagementstrategie an der Ems soll das entwickelte Konzept weiter ausgebaut und hinsichtlich der dort stattfindenden Bilanzierung des Sedimentinventars genutzt werden.

Literatur:

- Bartholomä et al. 2020: Bartholomä, A., Capperucci, R. M., Bungenstock F., Schaumann R., Toebrick L., Enters D., Wehrmann A., u. Drews, E., Rekonstruktion versunkener Landschaften im ostfriesischen Wattenmeer – Ergebnisse aus den geophysikalischen Messungen und Kernbohrungen im Projekt WASA. Nachrichten des Marschenrates zur Förderung der Forschung im Küstengebiet der Nordsee 57/2020, 61-69. Wilhelmshaven.
- Bittmann, F., 2019: Das Wattenmeer als Archiv der Landschaftsentwicklung, Klimaänderung und Siedlungsgeschichte. Nachrichten des Marschenrates zur Förderung der Forschung im Küstengebiet der Nordsee 56/2019, 25-27. Wilhelmshaven.
- Streif, H. J., 1998: Geologische Karte von Niedersachsen 1:25000. Erläuterungen zu Blatt Nr. 2716 Elsfleth. Niedersächsisches Landesamt für Bodenforschung. Hannover.

Autorin:

Tina Kunde, MSc
 Forschungsstelle Küste im Niedersächsischen
 Landesbetrieb für Wasserwirtschaft,
 Küsten- und Naturschutz
 An der Mühle 5
 26548 Norderney
 E-Mail: tina.kunde@nlwkn-ny.niedersachsen.de

Die linksemsischen Kanäle und die Linksemsische Kanalgenossenschaft

KLAAS-HEINRICH PETERS

Die Ausgangssituation

Die von 1871 bis 1904 ausgebauten linksemsischen Kanäle dienten der Verkehrserschließung des zu Deutschland gehörenden Teils des Bourtanger Moores. Das Bourtanger Moor ist etwa 200.000 ha groß, wovon 2/3 in den Niederlanden liegen und 1/3 in Deutschland. Die zwei bis sieben Meter dicke Moorschicht liegt auf dem welligen pleistozänen Untergrund eines Urstromtals. Das Wassergefälle wird von dem Relief des Untergrundes bestimmt und dieses verläuft im Wesentlichen nach Westen, d. h. in Richtung der Niederlande. Unterhalb von Rheine ist das linksseitige Einzugsgebiet der Ems nur selten breiter als 10 km. Der Untergrund verhindert eine Entwässerung zur Ems hin. Um das Wasser aus den deutschen Moorgebieten abzuleiten, müsste die Entwässerung in westliche Richtung in die niederländischen Moorflüsse erfolgen. Diese ließen die Niederlande aber nicht zu. Das Grenztraktat von 1824 erlaubte keinen Anschluss an die auf niederländischem Gebiet verlaufenden natürlichen Gewässer. Deshalb ist die Gefällerrichtung des Moorwassers eine der Ursachen für die unterschiedliche Landschaftsentwicklung beiderseits der Staatsgrenze.

Bereits im 17. Jahrhundert erschlossen die Niederländer das nördliche Bourtanger Moor, um Groningen mit Torf zu versorgen. Im 18. Jahrhundert folgte das südwestliche Gebiet (Staads-Kanaal) und wurde im 19. Jahrhundert in Richtung zur Staatsgrenze und parallel dazu fortgesetzt (Osterdiep = Compasuumkanaal). Im 20. Jahrhundert erfolgte die Verlängerung in nördliche Richtung (Ruiten-Aa-Kanaal, Vereenigdkanaal).

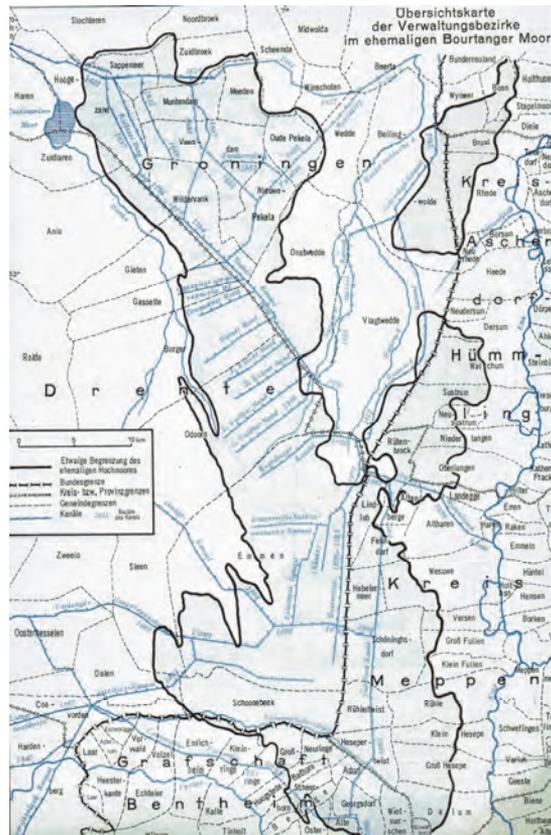


Abb. 1. Das Bourtanger Moor (nach Winterberg 1957).

Während die Niederländer bereits im 17. Jahrhundert ihre Moorgebiete planmäßig erschlossen, folgten auf deutscher Seite erst 100 Jahre später erste ärmliche Moorkolonien. In den Niederlanden erfolgte die Erschließung zielbewusst und konsequent. Hier wurden die Torfschichten nach der Fehnkultur abgegraben, während Deutschland wegen der fehlenden Entwässerungsmöglichkeit auf die primitive Moorbrandkultur angewiesen war (Peters 2017, 73).

In den 1840er Jahren verhandelten auf Initiative der Niederländer die Regierungen des Königreichs der Niederlande und des Königreichs Hannover über eine Kanalverbindung. Zunächst sollte der Ems in der Nähe von Meppen, bei Fullen, Wasser mit einem Pumpwerk entnommen und durch einen einfachen Zuleitungsgraben den niederländischen Gewässern zugeführt werden (1845). Alternativ wurde eine Kanalverbindung von dem niederländischen Coevorden längs Schonebeck durch die Moorflächen bei Emmen zur Ems bei Meppen diskutiert (1846). 1850 kam noch eine Verbindung des Groninger Staats-Kanals mit der Ems bei Landegge nördlich von Haren ins Gespräch. Hierfür führten Groninger Ingenieure 1852/1853 Vermessungen im Raum Ter Apel/Landegge durch. Die Niederländer waren also jetzt an der Zuführung von Wasser interessiert! Von einer Schifffahrtsverbindung war (noch) nicht die Rede. Anschließend wurde es ruhiger um diese Pläne; zum einen wegen der Kosten und zum anderen wegen der Uneinigkeit der Städte Meppen und Lingen, bis 1863/1864 die Niederländer auf die Bildung einer gemeinsamen Kommission drängten. Daraufhin begannen deutsche Ingenieure unter der Leitung des Wasserbauconducteurs Oppermann mit Geländevermessungen im Raum Fullen (Hasse 2005, 14).

Bis zum Bau der Verbindungen des linksemsischen Kanalnetzes mit den Niederlanden gab es nur eine Verbindung: über die Vechte von Nordhorn nach Zwolle und weiter nach Amsterdam sowie zur Nordsee. Tatsächlich existierten in Nordhorn zwischen 1820 und 1830 fünf Werften und hier waren 14 Binnenschiffe beheimatet.

Nachdem 1866 das Königreich Hannover – und damit auch das Emsland – von dem Königreich Preußen „einverleibt“ worden war, „kam es darauf an diese Pläne (Anm.: gemeint ist der Vorschlag einer Kanalverbindung bei Fullen), welche ganz ruhen geblieben waren, wieder erneut in Anregung zu bringen und zugleich darauf hinzuwirken, dass dieselben den Interessen der oberen Ems entsprechend abgeändert wurden“ (von Beesten 1892).

Die Planung und der Bau der Kanäle

Die große Wende trat 1866 ein, nachdem das Königreich Hannover – und damit auch das Emsland – in das Königreich Preußen eingegliedert worden war. Und hier ist Carl Gerhard Anton von Beesten zu nennen: Bürgermeister der Stadt Lingen von 1863 bis 1893, Mitglied im Kreistag des Kreises Lingen und – was entscheidend war – von 1866 bis 1870 Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses in Berlin. Gleich zu Beginn hielt er als Abgeordneter in Berlin eine flammende Rede: „Auf beiden Seiten der Grenze sind ganz dieselben Bodenverhältnisse; ein großes Moor erstreckt sich weithin; auf beiden Seiten der Grenze wohnt ganz derselbe Menschenstamm, ein fleißiges, arbeitsames Volk. Das ist aber fast das einzige Gleiche, was beide Seiten der Grenze bieten. Im Übrigen herrscht vollständige Verschiedenheit: Auf der holländischen Seite hohe landwirtschaftliche Entwicklung, rege gewerbliche Betriebsamkeit, lebhafter Handel; auf unserer Seite von Handel und Verkehr keine Spur und die Landwirtschaft auf der untersten Stufe der Entwicklung.“ Und diesen Unterschied begründet er mit dem Mangel „guter oder vielmehr aller Verkehrswege“. „Das Alles würde durch einen Kanal rasch geändert werden. Ein solcher Kanal hat aber auch für den Handel eine entschiedene Bedeutung. Wird der Kanal richtig angelegt, wird das Wasser bei Haneken aus der Ems genommen und dann auch der Zuleitungskanal zum Schifffahrtskanal erweitert, dann, meine Herren, dann ist mittels der Vechte und der Dedems-Vaart eine direkte Wasserstraße hergestellt zwischen dem Emsgebiet auf einer Seite und zwischen Rotterdam, Amsterdam und allen großen Handelsstädten Hollands auf der anderen Seite“ (von Beesten 1892, 3-5).

Die Rede blieb nicht ohne Wirkung: Landwirtschaftsminister von Selchow nahm sich selbst der Angelegenheit an. Noch in demselben Jahr bereiste er das Emsland und auch – wie es damals hieß – das benachbarte Holland. Als bald wurden die Verhandlungen unter Leitung des Ministerialdirektors Marcard aufgenommen. Später als Staatssekretär ist Marcard „Schöpfer und Träger des gesamten Werkes“ (von Beesten 1892, 46). Konkrete Aussagen machte der Wasserbauconducteur Oppermann in seinem Bericht vom 25. August 1868, in dem er auf die wichtige Funktion der Kanäle für das Trockenlegen der Moore und die Transportmöglichkeiten verwies. Er betonte aber auch die Aufgabe der Kanäle als „Förderer des Handels“ und befürwortete die Anschlüsse an das niederländische Kanalnetz, das mittlerweile bis an die Grenze ausgebaut worden war (Hasse 2005, 15).

Ein Zufall führte dann zu einem überstürzten Baubeginn: Nachdem Frankreich Preußen am 19. Juli 1870 den Krieg erklärt hatte, brauchte man bald Beschäftigung für die zahlreichen französischen Kriegsgefangenen. „Kühnen Muts“ erklärte der Osnabrücker Landdrost von Quadt in Übereinstimmung mit dem Wasserbauer Oppermann, dass sofort mit den Arbeiten begonnen werden könne. In kürzester Frist wurde in Hanekenfähr bei Lingen ein Barackenlager für die französischen Gefangenen gebaut und es erfolgte der erste Spatenstich bereits am 14. Oktober 1870. 500 französische Kriegsgefangene begannen den Bau des Ems-Vechte-Kanals bei Hanekenfähr. Geplant war eine Bauzeit von drei Jahren (Hasse 2005, 18). Preußen stellte die nötigen Finanzmittel zur Verfügung. Auch wenn man die Franzosen bereits nach kurzer Zeit in ihre Heimat entließ, so war doch der Anfang gemacht und die Arbeiten ließen sich nicht mehr aufhalten. Vorrangig sollte die Verbindung von Haneken nach Nordhorn und von Haren nach Rütenbrock vollendet sowie zeitgleich der Süd-Nord-Kanal in Angriff genommen werden. Diese Reihenfolge war erforderlich, weil die Wasserführung der Vechte nicht genügte, um die nördlichen Kanäle ausreichend mit Speisewasser zu versorgen. Ursprünglich geplant war die Weiterführung des Süd-Nord-Kanals über den Haren-Rütenbrock-Kanal hinweg weiter nördlich bis Rhede sowie eine Verbindung von Schöninghsdorf in Richtung Meppen. In beiden Fällen sollten die Kanäle an die Ems angeschlossen werden. Erstmals war jetzt von der Entwässerung die Rede!

Der „Vertrag zwischen dem Deutschen Reich und den Niederlanden, betreffend die Verbindung des niederländischen Kanalnetzes mit den Kanälen links der Ems auf preußischem Gebiete“ vom 12. Okt. 1876 (ausgegeben zu Berlin den 30. Juni 1877, Reichs-Gesetzblatt No. 30., 539), wurde zu einem Zeitpunkt abgeschlossen, an dem der Kanalbau schon weit fortgeschritten war. In dem mit diesem Vertrag genehmigten Protokoll einer von beiden Seiten bevollmächtigten Expertenkommission vom 17. Mai 1876 kamen vier Kanalverbindungen „in Anregung“ (§ 1):

1. zwischen dem Groninger Stads-Kanaal unweit Ter Apel und dem preußischen Süd-Nord-Kanal in der Richtung auf Haren (Anm.: Haren-Rütenbrock-Kanal);
2. zwischen dem Almeloschen Kanal unweit Almelo und dem preußischen Ems-Vechte-Kanal oberhalb Nordhorn (Anm.: Nordhorn-Almelo-Kanal);
3. zwischen den Overijsselschen Kanälen unweit Coevorden und dem preußischen Süd-Nord-Kanal unweit der Kolonie Alte Piccardie (Anm.: Piccardie-Coevorden-Kanal);
4. zwischen der Hoogeveens-Vaart in der niederländischen Provinz Drenthe und dem Süd-Nord-Kanal in der Richtung auf Meppen (Anm.: Schöninghsdorf-Hooge-veen-Kanal).

Diese Kanalverbindungen sollten zwar möglichst gleichzeitig fertiggestellt werden, „zuvörderst sollten aber die Kanalverbindungen 1, 2 und 3 zur Ausführung gelangen“ (Protokoll, § 5). § 6 verdeutlicht das besondere Interesse der Niederlande an den Kanalverbindungen und die §§ 7 und 8 den absoluten Vorrang der Schifffahrt.



Abb. 2. Die linksemsischen Kanäle und Grenzübergänge (nach von Beesten 1892).

Die Kanalbemessung

Bemessungsschiff für die Kanäle war der größte, auf der Ems verkehrende, Schiffstyp. Das ist die Punte mit 27,5 m Länge, 5 bis 5,6 m Breite und einer Tragfähigkeit von 30 bis 40 Last, entsprechend 60 bis 70 t bei 1,1 m Tiefgang. Diese Schiffsgröße entspricht dem niederländischen Prahm mit 22 m Länge, 4,7 m Breite und einer Fracht von 35 Last, entsprechend 70 t. Daraus ergab sich bei „einem Fußbreit Wasser unter dem Kiel“ ein Kanalprofil mit 1,8 bis 1,9 m Wassertiefe und wegen des Begegnungsverkehrs einer Sohlbreite von 8,5 m sowie bei Böschungsneigungen von 1:1,5 einer Wasserspiegelbreite von rund 14 m. An einer Seite des Kanals wurde ein 10 m breiter Fahrweg und auf der anderen ein 3 m breiter Leinpfad angelegt. Die Schleusen plante man 33 m lang und 6,5 m breit. Statt der ursprünglich in Holz geplanten Schleusen wurden diese mit Ziegelsteinen und Sandsteinverblendung gebaut (Hasse 2005, 18 u. 21).

Der Ems-Vechte-Kanal (1)

Der 21,2 km lange Ems-Vechte-Kanal verbindet Nordhorn mit der Ems bei Hanekenfähr bei Lingen. Zehn Brücken und eine Unterführung kreuzen den Kanal. Der erste Spatenstich erfolgte 1870. Die Schleuse in Hanekenfähr dient in erster Linie dem Hochwasserschutz und ist deshalb im Allgemeinen geöffnet (Abb. 3). Wegen der beiden Wassermühlen ist der Kanal unterhalb von Nordhorn, in Bookholt, mit der Vechte verbunden. 1878 wurde hier zunächst zur Hochwasserentlastung ein Überlaufwehr errichtet. Dieses ersetzte man 1880/1882 durch eine Schleuse. Der Höhenunterschied von sechs Metern wird in drei Stufen mit zwei gekoppelten Schleusenkammern („Koppelschleuse“, siehe auch Abb. 8) mit Torbreiten von vier und Kammerlängen von jeweils 23 m überbrückt.



Abb. 3. Die Schleuse Hanekenfähr mit ehem. Wärtergebäude als Verbindung zur Ems. Foto: K.-H. Peters.

Der Verbindungskanal (2)

Seit 1887 verbindet in Nordhorn der 0,8 km lange Verbindungskanal den Ems-Vechte-Kanal mit der Vechte oberhalb der beiden städtischen Wassermühlen. Um die damals in Nordhorn florierende Textilindustrie mit Kohle aus dem Ruhrgebiet zu versorgen, wurde die an der Vechte liegende Schleuse auf 40 m Kammerlänge verlängert und ist damit die längste im System der linksemsischen Kanäle. In Hanekenfähr war eine Verlängerung der Schleuse nicht erforderlich, weil diese im Allgemeinen offensteht. Um sowohl gegen das Hochwasser der Vechte als auch des Ems-Vechte-Kanals zu schützen, besitzt die Verbindungsschleuse in beide Richtungen kehrende Torpaare.

Der Nordhorn-Almelo-Kanal (3)

Der insgesamt 33 km lange Nordhorn-Almelo-Kanal verbindet die Vechte in Nordhorn mit dem niederländischen Almelo. Es liegen allerdings nur zu 4,2 km in Deutschland. Der niederländische Abschnitt war bereits 1889 fertiggestellt, der deutsche folgte bis 1904. Von den insgesamt sechs

Schleusen und zehn Brücken befindet sich nur eine Schleuse in unmittelbarer Grenznähe in Deutschland. In den Niederlanden wurde der Kanal inzwischen weitgehend verfüllt. In Deutschland steht der Kanal mit seiner für die linksemsischen Kanäle typischen beidseitigen Baumbepflanzung zusammen mit Schleuse und Zollhaus als „Gruppe baulicher Anlagen“ unter Denkmalschutz.

Der Haren-Rütenbrock-Kanal (4)

Der 13,5 km lange Haren-Rütenbrock-Kanal verbindet die Ems bei Haren mit dem niederländischen Ter Apel-/Compascuumkanaal. Er besitzt vier Schleusen, ursprünglich zehn bewegliche Brücken und drei Unterführungen. Heute müssen auf dem Weg in die Niederlande zwölf Brücken passiert werden. Der Bau erfolgte 1870/1878. Aber noch 1884 verhinderte das Sperrtor in Grenznähe eine grenzüberschreitende Schifffahrt. Diese war erst nach Fertigstellung der Grenzschleuse möglich. Heute ist dieser Kanal, abgesehen von der Verbindung in der Emsmündung bei Delfzijl, die einzige Schiffsverbindung zu den Niederlanden nördlich des Rheins. Gespeist wurde der Haren-Rütenbrock-Kanal mit Emswasser von Hanekenfähr, das diesem der Ems-Vechte-Kanal und der Süd-Nord-Kanal zuleiteten. Nach altem Recht konnten der Ems bis zu 2,2 cbm/sec. entnommen werden (Hasse 2005, 24).



Abb. 4. Der Haren-Rütenbrock-Kanal verbindet die Ems großräumig mit dem niederländischen Kanalnetz (nach Provincie Drenthe mit den Gemeinden (Hrsg.) 2013, De Veenvaart. Sportbootfahren zwischen Emsland, Friesland und IJsselmeer.)

Der Süd-Nord-Kanal (5)

Der 45,6 km lange Süd-Nord-Kanal verbindet den Ems-Vechte-Kanal in Nordhorn mit dem Haren-Rütenbrock-Kanal im Norden. Ursprünglich besaß dieser sieben Schleusen, 18 Brücken und neun Unterführungen. Begonnen wurde der Bau 1871, und zwar zunächst im Südabschnitt bis zur Abzweigung des Piccardie-Coevorden-Kanals in Georgsdorf und im Nordabschnitt von Hebelmeer bis Rütenbrock. Den Nordabschnitt baute man anfangs nur teilweise aus. Das Zwischenstück von Georgsdorf bis Hebelmeer wurde zunächst als „Interimskanal“ mit 5 statt 8,5 m breiter Sohle und einer Wassertiefe von 1,5 statt 1,8 m gebaut, um möglichst schnell die Kanäle im Süden mit dem Haren-Rütenbrock-Kanal im Norden zu verbinden. Auf ganzer Länge endgültig fertiggestellt war der Kanal 1904. Die ursprünglich geplante Weiterführung bis Rhede mit Anschluss an die Ems unterblieb ganz.

Im Moor wurde zunächst in Kanalmitte zur Vorentwässerung ein „Raygraben“ ausgeworfen. Bermengräben, 1 m breit, 0,8 m tief, kamen an den beiderseitigen Grundstücksgrenzen zur Ausführung. Verbunden waren diese mit dem „Raygraben“ durch Quergräben im Abstand von 10 m. Der eigentliche Kanalaushub erfolgte ein bis zwei Jahre später. Die Kanalsohle sollte möglichst im Sand liegen. Das abgeführte Wasser diente in den bereits fertiggestellten Kanalabschnitten als Speisewasser. Fehlte es an natürlichem Gefälle, wurden durch Lokomobile angetriebene Pumpen eingesetzt (Hasse 2005, 21).

Der Piccardie-Coevorden-Kanal (6)

Der insgesamt 26,5 km lange Piccardie-Coevorden-Kanal, wovon 23,5 km in Deutschland liegen, verbindet den Süd-Nord-Kanal bei Georgsdorf mit dem niederländischen Stieltjeskanaal bei Coevorden. Er hat vier Schleusen, 26 Brücken und sechs Unterführungen. Baubeginn war 1870, die Fertigstellung erfolgte 1904. Verkehrsmäßig verbinden sollte dieser Kanal Nordhorn und die Niederlande mit einem von der Vechte unabhängigen Wasserstand. Anders als die übrigen Kanäle war dieser von vornherein auch als Entwässerungskanal geplant. Dafür besitzt er nach wie vor bei Emlichheim einen Hochwasserabschlag zur Vechte. Der Ausbau erfolgte zunächst nur mit einer Sohlbreite von 6,5 m, einer Wasserspiegelbreite von 12 m und entsprechend dem niederländischen Abschnitt mit einer Wassertiefe von 1,6 m.



Abb. 5. Einspurige Drehbrücke über den Piccardie-Coevorden-Kanal mit ehemaligem Wärtergebäude im Hintergrund. Foto: K.-H. Peters.

Der Schöninghsdorf-Hoogeveen-Kanal (7)

Der nur 2,65 km lange, vom Süd-Nord-Kanal abzweigende Schöninghsdorf-Hoogeveen-Kanal wurde 1904 fertiggestellt. Der geplante Anschluss an die Ems unterblieb. Heute ist der Kanal auf deutscher Seite an der Grenze durch einen Damm verschlossen.

Erfüllten sich die ursprünglichen Erwartungen, und hat sich der erhoffte Erfolg eingestellt?

Am meisten befahren waren der Ems-Vechte-Kanal und der Haren-Rütenbrock-Kanal. Befördert wurden Torf, Torfprodukte, Baustoffe, Dünger, Steinkohle und in den ersten Jahrzehnten auch Raseneisenerz, das in den „Eisenetablissemments“ in Meppen, Wietmarschen aber auch in der Georgsmarienhütte bei Osnabrück als zu verhüttender Rohstoff diente. Die Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals 1899 führte dazu, dass die Nordhorner Industrie zunehmend Torf durch Steinkohle ersetzte. Gleiches gilt für die Lokomotiven der Eisenbahn.

Auf allen Kanälen zusammen betrug die Jahrestonnage 1910 etwa 260.000 t und stieg bis 1938 auf fast 420.000 t an, um dann schnell wieder abzusinken. In Deutschland fehlte – anders als in den Niederlanden – das Hinterland für die Abnahme des Torfes und der übrigen Produkte. Von Anfang an waren auch der Straßen- und Eisenbahnverkehr ernste Konkurrenten.

Die Einnahmen aus den Schifffahrtsgebühren deckten nur zu Anfang des 20. Jahrhunderts die laufenden Betriebsausgaben. Um 1890 konnte sogar ein „Reservefonds“ gebildet werden. Zu keinem Zeitpunkt war aber eine Verzinsung der Baukosten möglich. Es ist Christof Haverkamp (1991, 168) zuzustimmen, dass die Kanäle die ursprünglich erwarteten wirtschaftlichen Ziele nicht erreichten. Seine Aussage, der Stellenwert des Kanalnetzes sei relativ gering, ist aber nur bedingt richtig. Hier dürfen die geopolitische Lage des Emslandes und der rasante Fortschritt der Verkehre im Kaiserreich nicht unberücksichtigt bleiben. Insgesamt betrachtet wurde mit dem Bau und Betrieb der Kanäle eine unumkehrbare Entwicklung eines jahrhundertlang vernachlässigten Raumes eingeleitet.

Die Verwaltung der linksemsischen Kanäle – Die Linksemsische Kanalgenossenschaft

Zunächst wurde erwogen, die Kanalverwaltung bestehenden Verbänden zu übertragen. In Frage kamen die Kreise und Amtsverbände jeweils für ihre Gebiete. Um eine einheitliche Verwaltung zu gewährleisten, diskutierte man dann die Gründung einer Aktiengesellschaft und auch die Bildung einer Genossenschaft aller betroffenen Grundeigentümer. Eine Genossenschaft hatte den Nachteil, dass nur wenige Eigentümer Vorteile hätten, weil die Be- und Entwässerung nachrangiges Ziel war. Im Vordergrund standen die Fehnkultur, der Handel und die gewerbliche Tätigkeit. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde am 25. Okt. 1871 in Lingen die Selbstverwaltung aller Kanäle durch eine einzige Genossenschaft beschlossen (von Beesten 1892, 9). Ergänzend stellte eine im Mai 1873 verfasste Denkschrift der Königlichen Landdrostei Osnabrück fest, dass der preußische Staat nicht daran denke, die Kanäle in die staatliche Verwaltung zu übernehmen. Eine solche wurde auch für unzumutbar gehalten, weil es nicht Aufgabe des Staates sei, „Unternehmungen mit demnächstigem Gewinn zu eröffnen“. – Die Absicht, alle betroffenen Gemeinden und Personen in einer Genossenschaft zu vereinigen, scheiterte. Lediglich 19 Gemeinden und Besitzer bildeten die „Genossenschaft der linksemsischen Kanäle“. Die Statuten dieser Genossenschaft wurden von Sr. Majestät dem König von Preußen am 27. September 1873 genehmigt und in der Gesetzessammlung veröffentlicht.

Die Genossenschaft schritt nicht zur Tat, weil die Kanäle „noch im Plan begriffen“ waren und die Betriebsverwaltung der bereits betriebsfähigen Strecken von der Königlichen Bauverwaltung wahrgenommen wurde. Etwa zehn Jahre später drängte der preußische Staat aber auf Übernahme der selbstständigen Verwaltung der bereits betriebsfähigen Kanalstrecken durch die Genossenschaft, auch wenn diese noch nicht „ordnungsgemäß“ ausgebaut waren. Zuvor wurden noch die Statuten

vollständig umgearbeitet. Die Überarbeitung erfolgte federführend durch den Bürgermeister von Lingen, Werner v. Beesten. Der König von Preußen genehmigte den von diesem gefertigten Entwurf unverändert (veröffentlicht in der Gesetzessammlung am 12. März 1884).

Die Wahl des aus fünf Mitgliedern bestehenden Genossenschaftsvorstand fand am 6. Mai 1884 statt. Diesem gehörten an:

1. Bürgermeister v. Beesten, Vorsitzender,
 2. Gutsbesitzer Reinling, Stellvertreter des Vorsitzenden,
 3. Hauptmann Schöningh,
 4. Vorsteher Jacobs,
 5. Kaufmann Kerckhoff
- sowie fünf Stellvertreter.

Besonders schwierig war die Organisation der Verwaltung durch die Genossenschaft nach der Übernahme von der preußischen Verwaltung. Die Königliche Bauverwaltung hatte den Betrieb nach dem Muster der staatlichen Bauverwaltung organisiert. Die Wärter waren so besoldet, „dass sie in dem Dienste ihre Lebensexistenz finden konnten. Es verursachte dies natürlich ähnliche Kosten, wie sie auch bei den unter staatlicher Verwaltung stehenden Kanälen die Regel bilden“ (von Beesten 1892, 29). Sämtlichen Angestellten der Königlichen Bauverwaltung kündigte man. Nur drei Betriebsaufseher erhielten eine Festanstellung. Von Streckenwärtern wurde ganz abgesehen. Die Wartung der Schleusen und Brücken übernahmen nebenamtlich bei der Genossenschaft für die Unterhaltung beschäftigte Tagelöhner. Dafür wohnten sie in Dienstwohngebäuden und erhielten Grundstücke zur eigenen Bewirtschaftung. Auch die Ehefrauen versahen häufig den Schleusendienst, oft verbunden mit einer Schankkonzession. Auch heute noch sind die ehemaligen Wärterhäuser – im Wesentlichen zwei Varianten – an ihrem einheitlichen Baustil zu erkennen.

Die Genossenschaftsstatuten von 1884 wurden durch die Satzung vom 12. Okt. 1934 ersetzt. Die Aufgaben sind in dieser Satzung sehr weit gefasst: „Ausbau und Betrieb, Unterhaltung und die weitere Ausbildung des Kanalnetzes, sowie Maßnahmen, um die links der Ems gelegenen Hochmoore der landwirtschaftlichen Kultur zu erschließen und die Landeskultur und alle wirtschaftlichen Verhältnisse des Emslandes zu fördern.“ Diese Satzung galt bis zur Auflösung der Genossenschaft am 31. Dez. 2006. Nach Inkrafttreten des Wasserverbandgesetzes und der Wasserverbandverordnung 1937 war die Genossenschaft ein Wasser- und Bodenverband nach dem Recht der Wasser- und Bodenverbände unter Aufsicht des Regierungspräsidenten in Osnabrück und nach Auflösung dieser Behörde der Bezirksregierung Weser-Ems in Oldenburg und zuletzt des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN). Die enge Verbindung der Genossenschaft zur staatlichen Wasserwirtschaftsverwaltung wird dadurch verdeutlicht, dass nach Gründung des Wasserwirtschaftsamtes Meppen im Jahr 1921 (damals Kulturbauamt genannt) stets – bis zur Auflösung – der jeweilige Amtsleiter in Personalunion Vorsitzender der Linksemsischen Kanalgenossenschaft war.

1984 beging die Genossenschaft das einhundertjährige Jubiläum. Zu dieser Zeit verfügte die Linksemsische Kanalgenossenschaft über ein 111,4 km langes Kanalnetz, 812 ha Grundbesitz (überwiegend Flächen der Kanäle), 38 vermietete Wärterhäuser und einen Betriebshof. Zu den Anlagen der Genossenschaft gehörten auch die 1908 in Nordhorn übernommenen beiden Vechtewehe, das Ölmühlen- und das Kornmühlenwehr. Der Entlastungskanal bei Emlichheim zwischen dem Piccardie-Coevorden-Kanal und der Vechte wird zwischenzeitlich vom Unterhaltungsverband Vechte betreut.

Die Genossenschaft hatte 1873 19 Mitglieder, wozu nicht einmal alle beteiligten Gemeinden und Eigentümer zählten. Im Laufe der Zeit stieg diese auf 28 und sank durch Verwaltungsreform auf 15, auf die sich 52 Anteile wie folgt verteilten (LKG 1984):

Stadt Haren/Ems	(22)
Stadt Nordhorn	(05)
Stadt Meppen	(01)
Stadt Lingen	(01)
Gemeinde Georgsdorf	(05)
Gemeinde Twist	(05)
Gemeinde Osterwald	(02)
Fürstl. Bentheim'sche Domänenverwaltung	(02)
Herzoglich-Arenbergsche Domänenverwaltung	(02)
Genossensch. zur Entwässerung des Rühlermoores	(01)
Eigentümer des Gutes Dankern	(01)
Eigentümer des Gutes Landegge	(01)
Eigentümer des Gutes Düneburg	(01)
Meppener Eisenhütte	(01)
Sonstige	(02)

Die Mitglieder hatten aufgrund der besonderen Geschichte der Genossenschaft zu keiner Zeit finanzielle Verpflichtungen. Die Betriebskosten, die in den 1980er Jahren durchschnittlich jährlich 1,5 Mio. DM betragen, wurden nur teilweise durch eigene Einnahmen der Genossenschaft gedeckt. Die nicht gedeckten Kosten mussten zuletzt in der Rechtsnachfolge durch das Land Niedersachsen zugesprochen werden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verloren die Kanäle für die Schifffahrt zunehmend an Bedeutung. Dagegen trat die Entwässerung der angrenzenden Hochmoorflächen in den Vordergrund. Die Entwässerung war Voraussetzung für die Moorkultivierung – und diese war unverzichtbar für die Ansiedlung der zahlreich zuwandernden Bevölkerung. Im Süd-Nord-Kanal wurden mehrere Wasserscheiden eingerichtet. Die kleinen Wehrbauwerke sind heute lediglich zum Befördern des Schleusenwassers für den Haren-Rütenbrock-Kanal durchbrochen (Rahmenentwurf von 1976 mit Ergänzungen 1980).



Abb. 6. Süd-Nord-Kanal, ehemalige Schleuse III bei Hohenkörben mit Leeableitung (die parallel fließende Lee verlegte man in den Kanal). Foto: K.-H. Peters.

Zwischen 1963 und 1965 stellte man die Schifffahrt auf dem Nordhorn-Almelo-Kanal, dem Piccardie-Coevorden-Kanal und dem Süd-Nord-Kanal ein. Für die Entwässerung der angrenzenden Flächen wurde der Wasserstand dieser Kanäle um etwa einen Meter abgesenkt. Die Schifffahrt auf dem Ems-Vechte-Kanal endete 1972/1973. Die Einstellung der grenzüberschreitenden Verkehre erforderte eine Änderung des Staatsvertrages von 1876/1877. Mit dem Staatsvertrag vom 4. Dezember 1975 zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande verzichteten beide Seiten – mit Ausnahme des Haren-Rütenbrock-Kanals – auf den grenzüberschreitenden Schiffsverkehr. Als Gegenleistung verpflichtete sich die Bundesrepublik Deutschland, mehrere Straßen im Grenzgebiet auszubauen.

Unter Federführung der Bezirksregierung Weser-Ems in Oldenburg wurden in den 1980er Jahren nochmals verschiedene Alternativen einer Umgestaltung der Linksemsischen Kanalgenossenschaft mit dem Ziel diskutiert, die Fehlbetragsfinanzierung durch das Land Niedersachsen zu reduzieren. Auch prüfte man, einen Teil der Kanäle als Infrastruktureinrichtung für den Tourismus attraktiv zu gestalten. – Dafür war die Zeit aber (noch?) nicht reif. Alle diese Versuche waren zum Scheitern verurteilt, besonders, weil die Genossen keinerlei Verpflichtungen hatten.

So blieb letztendlich nur die Liquidation der Linksemsischen Kanalgenossenschaft durch notariellen Vertrag am 31. Dez. 2006. Damit endete die 122-jährige Geschichte dieser Einrichtung. Durch Vertrag übernahm das Land Niedersachsen, vertreten durch den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) alle Rechte und Pflichten dieser Genossenschaft. Ebenfalls übertragen wurde das Restvermögen. Der traditionsreiche Name „Linksemsische Kanalgenossenschaft“ wird jedoch nicht verschwinden. Unter diesem Namen kam es zur Gründung eines Beirates, der den Niedersächsischen Landesbetrieb in allen die Kanäle betreffenden Angelegenheiten berät. Mitglieder sind teilweise frühere Mitgliedsgemeinden und -verbände, aber auch solche, die früher ihre Mitgliedschaft verweigert hatten (Hasse 2005, 32).

Alle Kanäle der ehemaligen Linksemsischen Kanalgenossenschaft sind nach wie vor „Gewässer, die für die Wasserwirtschaft von erheblicher Bedeutung sind“. Als solche sind sie in der Anlage 3 zum Niedersächsischen Wassergesetz (NWG) in § 38 Abs. 1 Nr. 2 unter Nr. 17 aufgeführt.

Die heutige Bedeutung der Kanäle und Anlagen der ehemaligen Linksemsischen Kanalgenossenschaft

Neben der Entwässerungsfunktion der Kanäle haben diese und auch die übrigen Anlagen einen hohen touristischen sowie auch kulturhistorischen Rang. Die Kanäle mit ihren Schleusen, Brücken und Wärterhäusern sind Kulturzeugnisse mit hohem Denkmalwert. Das gilt auch für die inzwischen veräußerten und privat genutzten Wärterhäuser.

Der 13,5 km lange Haren-Rütenbrock-Kanal verbindet die Ems mit dem niederländischen Kanalnetz und ist heute die einzige schiffbare Verbindung zu den Niederlanden zwischen Rhein und Dollart. Auch wenn dieser Kanal heute nur noch von der Freizeitschifffahrt genutzt wird, ist er touristisch nicht zu ersetzen. Bereits in den 1980er Jahren wurden die vier Schleusen saniert und sechs Drehbrücken durch Klappbrücken den veränderten Verkehrsverhältnissen angepasst. Die Wiederinbetriebnahme erfolgte in einem festlichen Akt am 6. September 1990 mit einer Fahrt des Fahrgastschiffes „Amisia“ von der Ems bis zur niederländischen Grenze und zurück. Das Mittagessen erfolgte im Bereich der Schleuse II mit der noch heute im ehemaligen Schleusenwärtergebäude befindlichen Gaststätte „Schleuse 68“ (weil bei Kanal-km 6,8 gelegen).

Inzwischen werden alle Bauwerke von der Leitstelle bei der Schleuse I in Haren, Schleuse zur Ems, gesteuert. Geregelt ist der Verkehr durch die „Verordnung über die Schifffahrt auf dem Haren-Rütenbrock-Kanal“ vom 1. Juli 2016 (Nds. MBl. Nr. 27/2016, S. 728 ff.).

Wie so oft folgten dieser Investition in die Infrastruktur weitere anderer Träger und auch privater Investoren. Erwähnt werden sollen nur zwei: Der Museumshafen Haren bei der Schleuse I und der 2007 erweiterte Yachthafen „Emspark Haren“ mit insgesamt 175 Liegeplätzen, wovon 40 Gastliegern

vorbehalten sind. Zu diesem Hafen gehört eine allen Ansprüchen gerecht werdende Infrastruktur. Auch die Stadt Nordhorn hat den touristischen und stadtplanerischen Wert der Wasserwege wiederentdeckt. Viele Bemühungen gehen auf den 2003 gegründeten Verein „Grafschafter Schiffswege und Häfen-Instandsetzungsprojekt“ (Graf Ship) zurück. Dieser Verein hat die Wiederöffnung der linksem-sischen Kanäle für den Boots- und Schiffsverkehr als Ziel. 2005 wurde der Ems-Vechte-Kanal von Hanekenfähr bis Nordhorn zunächst probeweise wieder für kleine Sportboote freigegeben.

Mit der „Verordnung zur Regelung des Gemeingebrauchs auf Teilstrecken der linksem-sischen Kanäle innerhalb der Stadt Nordhorn und von Nordhorn bis Hanekenfähr für kleine Wasserfahrzeuge“ vom 27. Febr. 2009 (Nds. MBl. Nr. 11/2009, S. 325 ff.) wurde das Befahren folgender Gewässer als Gemeingebrauch wieder zugelassen:

- Nordhorn-Almelo-Kanal bis zur Grenzschleuse,
- Verbindungskanal zwischen Ems-Vechte-Kanal und Nordhorn-Almelo-Kanal,
- Ems-Vechte-Kanal von der Einmündung des Verbindungskanals bis Hanekenfähr.

Diese Kanäle können jetzt wieder von kleinen Wasserfahrzeugen mit und ohne Eigenantrieb befahren werden. Der Landkreis Grafschaft Bentheim hat im Einvernehmen mit dem Landkreis Emsland am 8. April 2009 mit Allgemeinverfügung die Einzelheiten der Befahrung geregelt. Seitdem besteht wieder eine Sportbootverbindung zwischen der Ems und Nordhorn. Überraschend war der alte Drehmechanismus der historischen Evers-Kotting-Brücke in Nordhorn noch funktionsfähig. Auch wenn der Nordhorn-Almelo-Kanal auf der niederländischen Seite der Grenze durch einen Damm versperrt ist, bleibt die Fahrt des alleartig bepflanzten Kanals bis zur Grenzschleuse mit der historischen Zollstation und dem Zollwärterhaus ein einmaliges Erlebnis.



Abb. 7. Nordhorn-Almelo-Kanal mit erneuerter Zollstation und historischem Zollwärterhaus. Foto: K.-H. Peters.

Die Bedeutung des Wassers für die Stadt Nordhorn ergibt sich nicht nur daraus, dass der historische Stadtkern auf einer Insel liegt. Noch in den 1970er Jahren wurde jedoch ein Teil des Ems-Vechte-Kanals dem Verkehr auf dem Altendorfer Ring geopfert. Inzwischen schuf man jedoch auch wieder Sportbootliegeplätze: sowohl auf dem Gelände der ehemaligen Textilfabrik Rawe als auch im „Klukkert-Hafen“ (genannt nach der Lingener Baufirma Klukkert, die hier am Nordhorn-Almelo-Kanal Lagerschuppen errichtete). Ebenfalls an den Nordhorn-Almelo-Kanal angeschlossen und auch mit Sportbooten befahrbar ist der Vechtesee, und bei der Bebauung der Vechteaue (ehemaliges Powel-Gelände) ist das Wasser als gestaltendes Element in die Stadtplanung einbezogen worden.

In Nordhorn-Bookholt wurde die dreistufige Koppelschleuse, mit der eine Wasserspiegel-Differenz von sechs Metern überwunden wird, dem heutigen Zweck entsprechend denkmalgerecht saniert.



Abb. 8. Die Koppelschleuse in Nordhorn-Bookholt heute. Foto: K.-H. Peters.

Insgesamt ist auch hier festzustellen, dass mit erneuter wirtschaftlicher Prosperität eine Rückbesinnung auf die Werte der Vergangenheit stattfindet. Im Bereich der linksemsischen Kanäle gibt es noch genug Objekte, deren Wiederbelebung lohnt. Die Beispiele Haren und Nordhorn lassen hoffen!

Quellen:

Bezirksregierung Weser-Ems: Akten der Linksemsischen Kanalgenossenschaft. Oldenburg.
Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) i. d. F. v. 19. Febr. 2010, Nds. GVBl. 2010, 64 ff.

Literatur:

Beesten, W. von, 1892: Die linksemsische Kanalgenossenschaft (Bericht). Lingen.
Hasse, D., 2005: Die Linksemsische Kanalgenossenschaft (LKG) – Ein Rückblick. Jahrbuch des Emsländischen Heimatbundes, Band 51, 9-32.
Haverkamp, C., 1991: Die Erschließung des Emslandes im 20. Jahrhundert. Bentheim.
LKG 1984: 100 Jahre Linksemsische Kanalgenossenschaft. Meppen.
Peters, K.-H., 2017: Die Emsland-Erschließung. Nachrichten des Marschenrates zur Förderung der Forschung im Küstengebiet der Nordsee 54/2017, 67-82. Wilhelmshaven.
Winterberg, A., 1957: Das Bourtanger Moor. Remagen/Rhein.

Autor:

Dipl.-Ing. Klaas-Heinrich Peters
Gerichtsstraße 11
26135 Oldenburg
E-Mail: klaas-h.peters@web.de

VOLKSKUNDE UND MUSEEN

Sachbearbeiter: Dr. Michael Schimek, Leiter der bauhistorischen Abteilung des Museumsdorfs Cloppenburg – Niedersächsisches Freilichtmuseum –, Cloppenburg, und Prof. Dr. Antje Sander, Leiterin des Schlossmuseums Jever

„Dat löppt“ – Wasser in der ostfriesischen Kultur Ein gemeinsames Ausstellungsprojekt des Museumsverbunds Ostfriesland

NINA HENNIG und MATTHIAS STENGER

Ostfriesland und Wasser sind kaum getrennt voneinander zu denken: zwischen Dollart, Nordsee und Jadebusen gelegen ist die ostfriesische Halbinsel von drei Seiten von Wasser eingeschlossen. Und auch auf der Binnenlandseite ist es mit Kanälen, Wieken, Gräben und Grüppen, Mooren und Seen, die zum Teil sogar „Meere“ sind, recht nass.

Wasser ist beides, Lebenselixier und Lebensbedrohung: ohne Wasser kein Leben für Mensch, Tier und Pflanze; ohne Deiche und Entwässerung die ständige Gefahr, Land und Leben zu verlieren. Es deutet sich schnell an – das Thema „Wasser“ ist ein allumfassendes, es dringt in alle Lebensbereiche ein, zieht sich durch alle Zeiten, und alle Museen des Museumsverbunds Ostfriesland können mit ihren jeweiligen Sammlungsbeständen Geschichten vom Wasser erzählen.

Dem Museumsverbund gehören 16 Museen an, die mit ihren Häusern über die gesamte Region verteilt sind. Jedes steht für einen anderen inhaltlichen Schwerpunkt, so dass sie gemeinsam ein dezentrales „Ostfriesland-Museum“ bilden, das

fast alle Bereiche der Kultur- und Naturgeschichte darstellt, sei es die Archäologie, Landwirtschaft oder Schulgeschichte, das Handwerk – auch in einer Mühle –, seien es Schifffahrt, Seetourismus,



die Moorkolonisation, die Geschichte der ostfriesischen Burgen, der jüdischen Kultur oder des Tees. Von diesen Museen beteiligen sich 14 am gemeinsamen Ausstellungsprojekt im Jahr 2020.

So nah an der Küste spielt der Umgang mit Wasser, seine Bändigung oder gar Beherrschung, eine herausragende Rolle in Geschichte und Gegenwart. Diesem Aspekt des Themas widmen sich daher gleich mehrere Museen mit verschiedenen Schwerpunkten.

Das Ostfriesische Landwirtschaftsmuseum Campen macht deutlich, von welcher Bedeutung der Deichbau für die Landwirtschaft gewesen ist. Ohne ihn stand das bewirtschaftete Land immer wieder in Gefahr, überflutet zu werden und das nicht nur bei Sturmfluten. Äcker und Viehweiden versalzen dann und waren erst einmal unbrauchbar. Themen der Ausstellung sind die harte Arbeit des Deichbaus und der Deichpflege sowie die notwendige Organisation dieser Tätigkeiten.

Im Deutschen Sielhafenmuseum Carolinensiel steht die Veränderung der Küstenlinie im Mittelpunkt, vornehmlich an der Harlebucht. Diese verlandete zum Teil natürlich, aber vor allem der menschliche Einfluss auf die Gewinnung neuen Grodenlandes durch den Deichbau war hier besonders groß. Geschlossene Deichlinien machten es dann wiederum notwendig, Wasser, vor allem Regenwasser, aus dem Binnenland heraus zu befördern. Hier griff die Technik der Siele, an deren Errichtungsorten sich Häfen und Siedlungen entwickelten.

Welche Geräte bei der Entwässerung des Binnenlandes helfen konnten, stellt das Handwerksmuseum in der Pewsumer Mühle vor. In ihrer Konstruktion verblüffen sie durch ihre Kombination von Einfachheit und Wirkung. Einige dieser Geräte sind auch heute noch in der Landschaft Ostfrieslands zu sehen, wie z. B. die Fluttermühlen.

Im Landarbeitermuseum Suurhusen geht es vor allem um die harte körperliche Arbeit, die zur Entwässerung gehörte, wie etwa das Anlegen von Gräben und Tiefs. Unter welchen Bedingungen arbeiteten die Menschen, mit welchen Geräten und wie wurden sie entlohnt? So lauten einige der Kernfragen der Ausstellung. Dass die künstlich angelegten Kanäle auch wichtige Verbindungswege waren, ist ein Seitenaspekt dieser Auseinandersetzung.

Im Fehn- und Schifffahrtsmuseum Westrhauderfehn rückt dieses Thema weiter in den Mittelpunkt. Bereits seit dem 17. Jahrhundert wurden die ostfriesischen Hochmoore durch den Torfabbau kultiviert und kolonisiert. Eine Vielzahl von Kanälen und Seitenkanälen, die sog. Wieken, wurden zur Entwässerung des Landes und zum Abtransport des Torfes angelegt. Sie prägen die Fehnlandschaft bis in die Gegenwart und gaben einer kargen Moorgegend die Möglichkeit, über Handel, Schiffbau und Schifffahrt zu Wohlstand und Weltläufigkeit zu gelangen.

Dies war auch das Ziel Aurichs, das mit einem Kanal nach Emden den Anschluss an den Welthandel sicherstellen wollte. So sollte eine Alternative zu den nicht befestigten und je nach Wetterlage unbenutzbaren Landwegen entstehen. Planung und Finanzierung des Kanals waren nicht einfach, der Bau 1799 aber bereits nach zwei Jahren abgeschlossen. 1888 wurde er als Ems-Jade-Kanal bis nach Wilhelmshaven verlängert. Bis nach dem Zweiten Weltkrieg wurden noch viele Güter auf dem Kanal transportiert. Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs ließ dessen Bedeutung als Verkehrsweg jedoch schwinden.

Einen weiteren thematischen Schwerpunkt der Ausstellungen in den Verbundmuseen bildet das – gerade im an Salz- und Brackwasser so reichen Ostfriesland – lebenswichtige Vorhandensein von Süßwasser. Besonders erstaunlich ist in diesem Zusammenhang der Hammersee auf der Insel Juist, den das Küstenmuseum Juist vorstellt. Entstanden durch die Kraft mehrerer Sturmfluten, die die Insel sogar entzweirissen, stellt der See heute ein Süßwasserbiotop, gespeist aus Regenwasser dar, das vielen Tierarten einen Lebensraum bietet.

Auf den Inseln Trinkwasser für die Einwohner wie auch die inzwischen sehr zahlreich gewordenen Gäste bereit zu stellen, ist keine einfache Aufgabe. Wasserlinsen unter den Eilanden bilden hierfür

Reservoirs, mit denen jedoch sehr sorgsam umgegangen werden muss. Am Beispiel der Insel Norderney zeichnet das Museum Nordseeheilbad Norderney die Geschichte der zentralen Wasserversorgung nach.



Abb. 1. „Aurich vom Treckfahrtskanal aus gesehen“, gezeichnet von Wilhelm Eggen, Aurich im Dezember 1840 (Historisches Museum Aurich, HMA-06321).

An Land steht Grundwasser zwar reichlich zur Verfügung, an das man z. B. über Brunnen gelangen kann. Das geht allerdings nicht an jedem Ort, in jeder Landschaftsform gleich gut. Gerade in Ostfriesland ist die Wasserqualität sehr unterschiedlich, in Küstennähe oft versalzen, in Nähe der Moore sehr eisenhaltig. Auf diese Voraussetzungen und deren Ursachen geht die Ausstellung des Museums „Leben am Meer“ in Esens ein. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den Verhältnissen auf der Geest.

Gutes Trinkwasser – das wissen Ostfriesinnen und Ostfriesen – ist schließlich unbedingt notwendig zur Zubereitung von Tee, dem Getränk, das nicht nur in Ostfriesland nach Wasser am häufigsten getrunken wird. Ein Projekt des Ostfriesischen Teemuseums Norden zusammen mit Schülerinnen und Schülern der Conerus-Schule in Norden geht den weltweiten Teetraditionen nach, die von Menschen mit unterschiedlichen biografischen und kulturellen Hintergründen in Ostfriesland gepflegt werden.

Wohin aber mit dem Wasser, das wir beim Waschen, Kochen, der Körperpflege oder der handwerklichen und industriellen Arbeit verbraucht haben? Es war ein weiter Weg bis zum fließenden Wasser in jedem Haushalt, bis zur Kanalisation und dem Bau von Klärwerken zur Reinigung des Abwassers. Mit der Geschichte dieser Entwicklung setzt sich das Heimatmuseum Leer auseinander.

Den Umgang mit Wasser und die Bedeutung dieses Elements muss man erlernen. Dies geschieht durch freud- und leidvolle Erfahrungen, aber auch systematisch im Schulunterricht. Das Ostfriesische Schulumuseum Folmhusen stellt hierzu Themen und Lehrmaterialien aus unterschiedlichen Schulfächern vor. Aus Schulchroniken werden darüber hinaus andere Geschichten erzählt, z. B. die von

unpassierbaren Schulwegen und von Todesfällen von Schülern und Lehrern bei Hochwasser oder Eiseinbruch, von Ausflügen über das Wasser oder vom Einzug der Hygiene in die Schulen.



Abb. 2. Schöfeln auf überfrorenem Land bei Breinermoor, Kaiserzeit (Ostfriesisches Schulmuseum Folmhusen).

Nur am Rand hat das Bad in der Mikwe auch mit hygienischen Aspekten zu tun. In der jüdischen Kultur spielt es vielmehr eine große rituelle Rolle vor allem für die Frauen und folgt einem ganz bestimmten Ablauf. Im August-Gottschalk-Haus in Esens, der ehemaligen jüdischen Volksschule, die 1899 errichtet wurde, befindet sich eine Mikwe, die durch glückliche Umstände äußerst unglückliche Zeiten überstanden hat. Auch an ihrem Beispiel wird das rituelle jüdische Tauchbad erklärt.

Die Ausstellungen, die von einer Publikation begleitet werden, geben gemeinsam das breite Spektrum an Themen, Fragen und Beispielen wieder, die die Mitgliedshäuser des Museumsverbands Ostfrieslands rund um das Element Wasser bearbeiten, beantworten und vorstellen. Damit ist wahrlich kein Anspruch auf Vollständigkeit verbunden, zu der sich weitere Beiträge etwa aus den Bereichen Schifffahrt, Freizeit, Ökologie oder Kunst anreihen ließen. Es ist aber ein großer thematischer Bogen gespannt, der die Museen miteinander verbindet und die Gäste der Ausstellungen zu einer vielschichtigen Auseinandersetzung auffordert.

Die Ausstellungen werden im Jahr 2020 eröffnet und zu sehen sein, einige sogar bis in das darauffolgende Jahr. Das Projekt wird gefördert durch die VR-Stiftung der Volksbanken und Raiffeisenbanken in Norddeutschland und der Arbeitsgemeinschaft der Volksbanken und Raiffeisenbanken in Ostfriesland sowie durch die Regionale Kulturförderung der Ostfriesischen Landschaft.

Titel und Laufzeiten der Ausstellungen:

14.3.-27.9.2020: Leben mit dem Kanal – Wieken im Alltag des Fehns.
Fehn- und Schiffahrtsmuseum Westrhauderfehn

22.3.-31.10.2020: Kostbares Nass – Trinkwasser im Harlingerland
Museum „Leben am Meer“ Esens

24.3.-9.11.2020: Lebendiges Wasser – Das rituelle Tauchbad in der jüdischen Kultur Ostfrieslands
August-Gottschalk-Haus Esens

28.3.-31.10.2020: Mit Wasser umgehen
Ostfriesisches Schulmuseum Folmhusen

29.3.-7.11.2020: Die Harlebucht – Von Menschenhand gemachtes Land
Deutsches Sielhafenmuseum Carolinensiel

1.4.2020-31.1.2021: Der Hammersee auf der Insel Juist – Süßwasseroase mitten im Meer
Küstenmuseum Juist

10.5.-8.11.2020: Brunnengeist und Wasserlinse – Trinkwassergewinnung und -versorgung
auf Norderney
Museum Nordseeheilbad Norderney

10.5.-18.10.2020: Waterlösen – slöten, spitten un schraden
Landarbeitermuseum Suurhusen

17.5.-26.7.2020: Leer Underground. Geschichte des Abwassers von der Sickergrube bis
zur Kläranlage
Heimatmuseum, Leer

1.6.-30.10.2020: Vom Wassergraben bis zum Vorfluter
Handwerksmuseum in der Pewsumer Mühle: Wasserwirtschaft

1.9.-15.10.2020: Dat löppt neet mehr! Kein Deich – kein Land – keine Landwirtschaft
Ostfriesisches Landwirtschaftsmuseum Campen

13.9.2020-11.4.2021: Aurichs Wasserstraße – der Ems-Jade-Kanal
Historisches Museum Aurich

3.10.2020-11.4.2021: Die Welt in einer Tasse Tee – Teekulturen in Ostfriesland
Ostfriesisches Teemuseum Norden

Autoren:

Dr. Nina Hennig
Museumsverbund Ostfriesland
Geschäftsführerin
Georgswall 1-5
26603 Aurich
E-Mail: hennig@ostfriesischelandschaft.de

Dr. Matthias Stenger
Museumsverbund Ostfriesland
1. Vorsitzender
Am Markt 36
26506 Norden
E-Mail: matthias.stenger@teemuseum.de

Die Geschichte des „Wiechershuus“ in Westeraccumersiel

AXEL HEINZE

Hintergrund

Die gemeinnützige K.-H.-Wiechers-Stiftung Dornumersiel hatte die Aufgabe, für das von Karl-Heinz Wiechers gegründete „Zwei-Siele-Museum“ ein geeignetes Gebäude zu erwerben und dem Museum zur Verfügung zu stellen. Der sonderbare Name des Museums erklärt sich aus der Lage an einer ehemaligen politischen Grenze zwischen Ostfriesland und dem Harlingerland, die den Bau von zwei benachbarten Sielen zur Folge hatte – eine für die ostfriesische Halbinsel einzigartige Situation. Neben dem Museum sollte das Haus die umfangreiche Bibliothek und das Archiv des Spenders zur Regionalgeschichte und zur Geschichte der Segelschiffahrt an der ostfriesischen Küste beherbergen können. Nach einer längeren vergeblichen Suche wurde der Stiftung das Haus „Am alten Hafen 1“ in Westeraccumersiel angeboten.



Abb. 1. Das ‚Wiechershuus‘ in Westeraccumersiel, Am alten Hafen 1.

Das Haus

Es handelte sich um ein Deichhaus unmittelbar am westlichen Seitendeich des ehemaligen Hafens Westeraccumersiel. Als Standort für ein Museum hatte das Haus die optimale Lage in der Ortsmitte an einer stark frequentierten Kreuzung. Zudem bot es genügend räumliche Möglichkeiten, alle Aufgaben der Stiftung zu erfüllen.

Noch überzeugender war die Recherche nach der Geschichte des Hauses. Es wurden Gutachten angefertigt über die bauliche Substanz, das Alter der verwendeten Hölzer und die farbliche Gestaltung. Die Ergebnisse zeigten, dass dieses Haus im Jahr 1696 kurz nach Errichtung des Hafens im Jahr 1687 errichtet wurde. Im Haus war noch weitgehend originäre Bausubstanz vorhanden. Bei den Sturmfluten von 1717 und 1825, in denen das Dorf weitgehend vernichtet wurde, hatte das Haus

zwar Schäden erlitten, aber wesentliche Teile blieben erhalten. Dies war darin begründet, dass es an der Westseite des Hafens lag und daher nicht so stark dem Seegang ausgesetzt war.

Von 1720 bis heute ließen sich die Bewohner des Hauses ermitteln. Überwiegend hatte es Segelschiffkapitänen gehört, manchmal auch Bäckern und Händlern gedient oder als Altersruhesitz für Landwirte aus der Region fungiert. Mit dem Ende der Segelschiffahrt kehrte Verarmung im Dorf ein. Eine Witwe mit zwei Töchtern hatte das Haus Anfang des 20. Jhs. erworben, die letzte lebende Tochter hat das Haus 1965 zum Verkauf angeboten. Es wurde damals von einem Ehepaar aus dem Raum Hannover als Feriensitz erworben und bis 2012 so genutzt. Dabei wurde die alte Bausubstanz weitgehend unverändert gelassen.

Eine weitere Besonderheit war, dass in dem Haus das originäre Mobiliar von 1700 bis 1900 erhalten geblieben war. Offenbar war das Gebäude immer mit dem Mobiliar verkauft worden. Es fanden sich ein Stollenschrank aus der Zeit um 1700, zahlreiche barocke Möbel, ein Biedermeier-Kleiderschrank und gründerzeitliche Kleinmöbel. Der Witwe hatten sicher die Mittel gefehlt, neue Möbel anzuschaffen. Der spätere Besitzer liebte dieses Ambiente und hat alles erhalten.

Das Baugutachten hatte gezeigt, dass es sich bei diesem Gebäude um ein für Ostfriesland typisches Deichhaus handelt. Die Fassade stand oben auf dem Deichkörper, dem Hafen zugewandt. Nach hinten gab es ein Niederhaus, das eine Etage tiefer auf die Rückseitenstraße führte. Dadurch hatte das Haus ursprünglich ein asymmetrisches Schlepddach nach hinten. Bei unserem Haus war die hintere Dachhälfte im Jahr 1744 angehoben worden. Dadurch konnte über dem Niederhaus im Jahr 1744 noch eine vollständige Reihe kleinerer Räume geschaffen werden. Auf diese Art wurde die Wohnfläche wesentlich erweitert.

Denkmalschutz

Bis zu unserem Kauf war das Haus der Denkmalpflege völlig entgangen. Dies mag daran gelegen haben, dass die Rückwand in den 60-er Jahren des letzten Jahrhunderts vollständig erneuert wurde.

Dieses Haus gehörte zu einem Komplex von drei Reihenhäusern, die hier kurz nach dem Bau des Sieles errichtet wurden. In dem ersten Haus war immer ein gastronomischer Betrieb, der bis zum Abbruch des Sieles ziemlich heruntergekommen war. Er wurde damals aufgekauft und abgebrochen, um einen Parkplatz für das gegenüberliegende Einzelhandelsgeschäft zu schaffen. Die durch den Abbruch freigelegte Innenwand wurde mit einer schlichten Klinkerwand verkleidet und für Werbezwecke missbraucht; nicht gerade der geeignete Anblick für ein Baudenkmal. Der damalige Denkmalpfleger Jan Smid war von dem Objekt begeistert und leitete mit Unterstützung von Bernd Rothlübbers-Tholen vom Oldenburger Stützpunkt des Landesamtes für Denkmalpflege die Unterschutzstellung ein.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatten ehrenamtliche Kräfte das Haus von fast allen neuzeitlichen Einbauten befreit. Die Architektin Luise Fauerbach-Geiken hatte ein Konzept für die Sanierung entwickelt, Axel Heinze hatte mit ehrenamtlichen Mitarbeitern ein Konzept für die Gestaltung des Museums sowie ein pädagogisches Konzept für die Nutzung des Hauses entworfen.

Unter diesen Voraussetzungen war es möglich, öffentliche Mittel des Denkmalschutzes einzuwerben, mit denen das Haus saniert werden konnte. Es gelang, geeignete Fachfirmen in der Region zu finden, die in Abstimmung mit der Denkmalpflege des Landkreises eine denkmalgerechte Sanierung durchführen konnten. Zusätzlich wurden in großem Umfang ‚Hand- und Spanndienste‘ in ehrenamtlicher Arbeit durch die Mitglieder des Museumsvereins Dornumersiel geleistet.

Im Rahmen der Sanierungsarbeiten wurde deutlich, dass dieses Haus als Reihnhaus mit dem Nachbarhaus „Am alten Hafen 3“ verbunden war und dieses Gebäude ebenfalls noch denkmalwürdige Substanz enthielt. Wie bei Haus Nr. 1 bestand hier eine Nutzung als Feriendomizil, auf Nachfrage wurde es der Stiftung zum Kauf angeboten. Diese Erweiterung war zwar nicht geplant, aber sinnvoll. Das Haus war bereits in Teilen saniert und bot damit zusätzlichen geeigneten Lagerraum. Die vorhandene Heizungsanlage war stark genug, um beide Häuser zu heizen. Die Räume zu ebener

Erde lassen sich sinnvoll zu einer Erweiterung des Museums nutzen, eine detaillierte Planung liegt hier jedoch noch nicht vor.

Sanierung

Jeder ‚normal‘ denkende Mensch würde bei einem solchen Haus einen Bagger bestellen und anschließend einen Neubau hinsetzen. Es gehört schon Mut dazu, sich auf eine solch umfängliche Altbausanierung einzulassen. Eine alte Handwerkerweisheit dazu lautet: „Man weiß, wo man anfängt, aber man weiß nicht, wo man aufhört!“ Die Zimmerleute haben mit dem Dach angefangen. Der Dachstuhl sollte erhalten bleiben und sichtbar sein. Also war eine vollständige Verplankung und Isolierung von außen erforderlich. Die Eindeckung erfolgte mit denkmalgerechten Dachpfannen. Damit konnten die Nachbarn nach vielen Jahren endlich sehen, dass an dem Haus etwas passierte. Die Maurer sanierten die freigelegten Wände durch neue Verfugung und Kalkputz, stellenweise mussten auch Mauern völlig neu mit dem alten Steinmaterial aufgeführt werden.

Weite Teile des Innenausbau waren aus Holz und mussten so erhalten bleiben. Trotzdem war es in mehreren Fällen erforderlich, das Holz abzunehmen, um die dahinterliegenden Mauern zu sanieren und dann alles wieder aufzubringen. Das Kellergeschoss war feucht, eine Ringdrainage um das Haus und eine zentrale Drainage im Keller waren erforderlich, um den ständigen Wasserzufluss zu unterbinden. Der Giebel der Klinkerwand wurde mit einer grünen vertikalen Verplankung verdeckt, wie es hier an der Küste früher üblich war. Die tragenden Ständer im Haus – oft ehemalige Schiffsmasten – waren in der Regel im unteren Bereich verrottet und mussten unterfangen werden. Dann konnten die Fußböden saniert werden. Im Dachgeschoss konnte der Boden erhalten werden, wurde aber aus Gründen der besseren Tragfähigkeit vollständig mit einem angepassten Holzfußboden überdeckt. Im Erdgeschoss mussten die tragenden Balken angeschuht oder ersetzt werden. Einzelne Räume wurden mit neuen breiten Planken belegt; das originale Material wurde genutzt, soweit es statisch zu verantworten war. Eine originale Bretterwand von 1696 mit ‚Ochsenblutanstrich‘ konnte nach Freilegung, Reinigung und Konservierung mit Leinölfirnis als Objekt sichtbar erhalten werden.

Die Fassadenfenster waren im 19. Jh. in alte Blockrahmen eingesetzt. Die Rahmen waren noch nutzbar, aber die Fenster mussten völlig erneuert werden. Hier fiel die Entscheidung für die traditionellen Schieberahmen.

Die größte Überraschung verbargen die Türen zu den hinteren Räumen. Das Farbgutachten hatte unter zahlreichen Auftragsschichten eine farbenprächtige Grundbemalung angedeutet. Eine Diplommöbelrestauratorin wurde mit der Freilegung der ursprünglichen farblichen Gestaltung beauftragt. Das Ergebnis war überwältigend. Drei der Türen waren mit barocken floralen Mustern verziert. Gleichzeitig enthielten sie die Jahreszahl 1744 und damit das Datum der Hauserweiterung sowie die Initialen der damaligen Hausbesitzer, Kapitän zur See Fokke Fokken und seine Frau Lükke Fokken. Der prächtige Grabstein dieses Ehepaares ist auf dem Friedhof in Westeraccum noch erhalten. Die vierte Tür ist offensichtlich mitgebracht worden und wurde an die Türöffnung angepasst. Ihre farbliche Gestaltung ist völlig anders, zeichnet sich allerdings durch ein monochromes Landschaftsbild auf einer Fassung aus.

Die traditionelle Feuerstelle von 1744 konnte durch Freilegung wieder in altem Glanz erstellt werden, wobei allerdings der Fliesenschmuck vollständig erneuert werden musste. In dem Schornstein war im Kellergeschoss ein Backofen integriert, ein Hinweis auf die Bäcker, die zeitweise dieses Haus genutzt hatten.

Die zentrale Butzenkammer (Butze = Schrank- bzw. Wandbett, Alkoven) musste nach einem Vorbild von 1780 aus einem benachbarten Polder rekonstruiert werden. Erhalten blieben die zahlreichen Wandschränke, die museal genutzt werden konnten.

Bewohner

Mit den Materialien des Archives von Karl-Heinz Wiechers konnte Helga Wiechers die Besitzer des Hauses von 1720 bis heute ermitteln:

1720 – 1727	Edo Galtest mit seiner Ehefrau Almuth, Hausmann auf Südenburg
1727 – 1750	Focke Focken und Ehefrau Lükke, Kapitän
1750 – 1769	Sohn Focke Focken, Kapitän
1769 – 1794	Bruder Haye Focken, Kapitän
1794 – 1814	Adrian Eyls, Bäcker, Kaufmann
1814 – 1819	Garrelt Garrels Damster, Bäcker, Gastwirt
1819 – 1827	Ihntje Janssen, Landwirt aus Uppum
1827 – 1868	Siebelt Janshen Siebels, Kapitän
1868 – 1891	Willm Rinjes, Landwirt, Deichrichter
1891 – 1924	Hermann Wilhelm de Boer, Kapitän
1924 – 1932	Witwe Anna Rinjes
1932 – 1965	Diederieke und Tomma Rinjes
1965 – 2010	Ehepaar Menke-Eden
2010 – 2012	Susanne Hörner, geb. Menke
Seit 2012	K.-H.-Wiechers-Stiftung Dornumersiel

Es waren also überwiegend Segelschiffkapitäne, bis die Zeit der Segelschiffahrt für die Sielhäfen abgelaufen war. Die Ausgestaltung des Hauses und das vorgefundene Mobiliar weisen auf die Kapitalkraft und den Kunstverstand dieser Gruppe und eine goldene Sielhafen-Ära hin. Die Sielhäfen waren vom 17.-19. Jh. Knotenpunkte eines weltweiten Warenhandels. Nachweislich waren im 18. und 19. Jh. in den beiden Sielhäfen Dornumersiel und Westeraccumersiel 172 Segelschiffe beheimatet, die sich zunächst nur auf Nord- und Ostsee beschränkten, dann aber ihre Ziele auch im Mittelmeer, in Südamerika und in Ostasien suchten.

Museum

Die Einrichtung eines Museums in diesem Haus war keine einfache Aufgabe, denn auch bereits ohne jede Einrichtung war dieses Haus durchaus ein Museum. Es war ein Museum der ostfriesischen profanen Baugeschichte aufgrund der erhaltenen Bausubstanz vom 17. bis zum 19. Jh. Aber der Auftrag der Stiftung war ja völlig anders: Das „Zwei-Siele-Museum“ sollte hier ein Heim finden und die Bibliothek, das Archiv und die Sammlung benötigten einen geeigneten Raum.

Das eigentliche Museum wurde nur im Erdgeschoss der Deichseite eingerichtet. Dort konnte eine barrierefreie Toilettenanlage installiert werden und die musealen Räume wurden in einem Rundgang erschlossen. Thematisch wurde das Museum in zwei Bereiche eingeteilt: Die Küstenentwicklung in der Umgebung der Accumer Ee mit der Entwicklung der Sielhäfen und die Wohnsituation der Segelschiffkapitäne in den vergangenen Jahrhunderten.

Der größere Teil der Museumsbesucher sind Urlaubsgäste der Küste, die ein reges Interesse an der für sie völlig fremden Landschaft und der Geschichte der Sielhäfen haben. Nur vor diesem Hintergrund entsteht ein Verständnis für die Welt der Kapitäne, die hier beheimatet waren. Dieser Punkt wird dann durch die Kapitänswohnung verdeutlicht. Beide Themen sind genauso für die regionale Bevölkerung interessant, da hier vor Ort kaum noch Erinnerung an diese Glanzzeit vorherrscht. Auch für die Schulen der Region bildet das Museum einen idealen außerschulischen Lernort, weil hier Geschichte mit originären Exponaten aus der Region und auch aus dem Haus selbst verdeutlicht werden kann.



Abb. 4. Blick in die Segelschiff-Abteilung.

Zusätzlich stehen die Fachbibliothek von Karl-Heinz Wiechers und sein umfangreiches Archiv zur Verfügung für spezielle Unterrichtsprojekte oder für Facharbeiten von Oberstufenschülern. Die Räume bieten die Möglichkeit, für kleinere Gruppen Fachvorträge zu halten. Einzelpersonen können hier auf Nachfrage eigene Forschungen betreiben. Damit wird das Haus zu einem kleinen kulturellen Zentrum vor Ort und damit zu einer wesentlichen Bereicherung des kulturellen Angebotes in diesem Sielhafenort.

Nähere Informationen: <https://www.zwei-siele-museum.de/wiechers-huus>

Literatur:

Wiechers, Karl-Heinz, 1984: ...und fuhren weit übers Meer. Bd. 1. Norden.

Autor:

Axel Heinze
Museum „Leben am Meer“
Bensersieler Str. 1
26427 Esens
E-Mail: axel.heinze@gmx.de

Neue volkskundliche Forschungen im südlichen Küstenbereich der Nordsee – ein Überblick

MICHAEL SCHIMEK

Seit der Neuorientierung der Universitätsdisziplin in Folge der 1968er-Bewegung steht die Bezeichnung „Volkskunde“ insbesondere aufgrund der fachlichen Verstrickungen mit dem NS in der fachinternen Kritik. Inzwischen firmieren fast alle Universitätsinstitute unter den Bezeichnungen Kulturanthropologie, (Empirische) Kulturwissenschaft oder Europäische Ethnologie. Hier wollen wir es aber weiterhin bei der außerhalb des akademischen Bereichs geläufigen Bezeichnung Volkskunde belassen, da die unter den neueren Bezeichnungen erschienenen Publikationen durchaus in der volkskundlichen Fachtradition stehen, indem sie sich mit alltagskulturellen Phänomenen der Vergangenheit und Gegenwart befassen. Wie weit gespannt die methodischen und inhaltlichen Ansätze und wie interdisziplinär angelegt die diesbezüglichen Forschungen sein können, zeigen die nachfolgend genannten, nicht immer originär volkskundlichen Veröffentlichungen.

Während des Berichtszeitraums sind dem Berichtersteller vor allem Arbeiten aus der maritimen Volkskunde bekannt geworden. Anna Janks 2019 im Waxmann-Verlag Münster erschienene Dissertation: *Wilde Nordsee. Katastrophen-Erleben auf den Halligen Nordfrieslands. Eine psychoanalytisch-ethnologische Studie (Psychotherapiewissenschaft in Forschung, Profession und Kultur, Band 25)* nähert sich ihrem Thema – den Sturmfluten und deren Auswirkungen auf die Inselbevölkerung – vor allem psychoanalytisch: Wie gehen die betroffenen Menschen mit Katastrophenerfahrungen bzw. drohenden Unglücksszenarien um? Ihre auf den nordfriesischen Inseln gewonnenen Erkenntnisse dürften in ähnlicher Form auch für die ostfriesischen Eilande Geltung beanspruchen können. Eher wirtschafts- und technikgeschichtlich angelegt ist die ebenfalls 2019, allerdings im Klartext-Verlag Essen erschienene Studie von Jan Christoph Greim: *Von Stock- und Kühlfischen zu Fischfilets. Die Industrialisierung des Nahrungsmittels Seefisch (1860 bis 1945) (Bochumer Studien zur Technik- und Umweltgeschichte, Band 10)*, die die Entwicklung der in unserem Bezugsraum befindlichen Fischereihäfen Bremerhaven, Geestemünde und Cuxhaven zu industriellen Fischverarbeitungszentren vom Kaiserreich bis in die NS-Zeit einschließlich der jeweils herrschenden politischen Rahmenbedingungen nachzeichnet. Die bereits 2016 im Oceanum Verlag Wiefelstede erschienene Veröffentlichung des Kapitäns Eberhard Nölke und des Schifffahrtshistorikers Harald Focke: *Der Kapitän und seine Offiziere. Schiffsführung auf Stückgutfrachtern*, gewährt wiederum einen auf Interviews basierten, von zahlreichen Fotos und Dokumenten begleiteten lebendigen Einblick in die Betriebsabläufe auf Stückgutfrachtern der 1950er Jahre. Eine frühere Periode regionaler Seefahrtsgeschichte behandelt nicht weniger lebendig Gregor Ulsamer: *Borkumer auf Walfang. Nach den Logbüchern des Commandeurs Roelof Olferts Meeuw*. Der Band ist 2017 auf Borkum erschienen.

Im Bereich der volkskundlichen Hausforschung ist auf die beim Museumsdorf Cloppenburg 2019 erschienene Studie von Thomas Spohn: *Bauernhöfe im Nationalsozialismus. Die Neubauten der Reichsumsiedlungsgesellschaft (Ruges) in Norddeutschland (Quellen und Studien zur Regionalgeschichte Niedersachsen, Band 15)* hinzuweisen, die die kriegsvorbereitende Umsiedlung und Neuansiedlung von einzelnen Bauernhöfen und ganzen Ortschaften während der NS-Zeit u. a. anhand des Emslandes behandelt. Stärker architekturgeschichtlich angelegt ist der von Hermann Schiefer neu konzipierte und überarbeitete: *Architekturführer Ostfriesland. Handbuch für Kulturreisende*, 2018 von der Deutschen Stiftung Denkmalschutz herausgegeben und in Bonn bei Monumente Publikationen erschienen.

Gleich drei Veröffentlichungen befassen sich mit der Geschichte der nordwestdeutschen Gartenkultur: Hedwig Hangen, Nina Hennig, Susanne Sander-Seyfert: *Gärten und Grün in Ostfriesland. Auf Entdeckungsreise zwischen Moor und Meer. Hefte zur ostfriesischen Kulturgeschichte 7*), herausgegeben von der Ostfriesischen Landschaft Aurich 2019, sowie von Elke Schwender und Katharina Duraj: *Zum Nützlichen das Schöne. Gärten in Nordwestdeutschland*, erschienen 2019 im Aschendorff

Verlag in Münster. Bereits 2018 widmete der Heimatverein Leer den 3. Band seines Jahrbuches De Utmienner den Gärten und Parks in Leer und Umgebung.

Eine umfassende Kulturgeschichte des Badens am Beispiel Wilhelmshavens liefert Monika Awe: Bei Hochwasser für Männer verboten. Das Badewesen in Wilhelmshaven und Rüstringen bis zum Ersten Weltkrieg (Wilhelmshavener Beiträge zur Stadt- und Kulturgeschichte, Band 5), erschienen 2018 bei Brune-Mettcker in Wilhelmshaven. Nicht nur ums Baden, sondern um den Umgang mit Wasser überhaupt geht es in der Begleitpublikation zur gleichnamigen Gemeinschaftsausstellung (s. Beitrag Hennig/Stenger): Dat löppt. Wasser in der ostfriesischen Kultur, erschienen 2020 bei der Ostfriesischen Landschaft in Aurich.

In zweiter, überarbeiteter Auflage erschien ein Grundlagen-Werk von bleibendem Wert zu einem filigranen Teilgebiet der regionalen Sachkultur. Der Restaurator Horst H. Ariens überarbeitete seine profunde Arbeit über: Riechdosen und Kleinsilber aus Ostfriesland. Formensammlung und Silberschmiede (Quellen zur Geschichte Ostfrieslands, 19), erschienen 2018 bei der Ostfriesischen Landschaftlichen Verlags- und Vertriebsgesellschaft in Aurich. Einem anderen, schon frühzeitig globalisierten Bereich der Sachkultur widmet sich Daniel Suebsman: Melk en Bloed: Erlesenes Porzellan aus dem Reich der Mitte. Der 2018 beim Ostfriesischen Teemuseum Norden erschienene Katalog zeigt die vielfältigen Wechselbeziehungen gerade auch des niederländisch-nordwestdeutschen Küstenbereichs mit den asiatischen Herstellern auf. Auch um Importware, aber aus den Niederlanden stammend, geht es in der Arbeit von Menno Dirks und Babette Simon anhand eines konkreten Nutzungsbeispiels der ostfriesischen Oberschicht: Historische Bibelfliesen im Sielhof Neuharlingersiel. Biblische Erzählungen auf gebranntem Ton, erschienen 2017 im Kurverein Neuharlingersiel.

Wiederum sind zahlreiche Vereins- und Ortschroniken erschienen, die mal mehr, mal weniger volkshundlich relevante Inhalte bieten. Sie lassen sich für den oldenburgischen Bereich bequem mit dem unter <http://www.lb-oldenburg.de/nordwest/neuerwer.htm> zu bestellenden Newsletter der Oldenburgischen Landesbibliothek recherchieren. Entsprechende Angebote für Ostfriesland bestehen bei der Ostfriesischen Landschaftsbibliothek unter <http://www.ostfriesischelandschaft.de/38.html>.

Autor:

Dr. Michael Schimek
Museumsdorf Cloppenburg –
Niedersächsisches Freilichtmuseum
Bethel Straße 6
49661 Cloppenburg
E-Mail: schimek@museumsdorf.de

Ein neues Forschungsprojekt am Deutschen Schifffahrtsmuseum: Der Umgang mit Übersiedlungsgut jüdischer Emigranten in Bremen ab 1939

SUSANNE KIEL

Die Erforschung der verschiedenen Arten und Weisen des Entzugs jüdischen Eigentums durch deutsche Behörden während der Zeit des Nationalsozialismus, ist eine Aufgabe, derer sich bereits einige deutsche Museen, öffentliche Sammlungen und Bibliotheken seit dem letzten Jahrzehnt angenommen haben. Mit der Washingtoner Erklärung (Washingtoner Konferenz über Vermögenswerte aus der Zeit des Holocaust) im Jahre 1998, verabschiedet von 44 Staaten (u. a. von Deutschland), erklärten diese, nach NS-verfolgungsbedingt entzogenem Kulturgut in ihren Beständen zu suchen und Schritte zu unternehmen, um faire und gerechte Lösungen für eine Rückgabe an ehemalige Besitzer oder deren Erben zu finden, sofern dies möglich ist.

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum | Leibniz-Institut für Maritime Geschichte in Bremerhaven hat sich seit dem Jahr 2017 dieser Verantwortung gestellt und untersucht im Rahmen eines dreijährigen Projektes seine Bestände systematisch auf unrechtmäßig entzogenes Kulturgut.⁶⁸ Aus diesen Provenienzforschungen (= die Herkunftsforschung der Objekte) hat sich ein neues Projekt entwickelt, das, wie das erste, vom Deutschen Zentrum für Kulturgutverluste finanziert wird: "Der Umgang mit Übersiedlungsgut jüdischer Emigranten in Bremen nach 1939: Beteiligte, Netzwerke und Wege der Verwertung".⁶⁹ Es hatte sich herausgestellt, dass Kunst- und Kulturgüter aus den Beständen der Museen in Bremen und im Umland aus Auktionen stammten oder stammen könnten, die in den Jahren 1940 bis 1943 von Gerichtsvollziehern an öffentlichen Versteigerungsorten in der Stadt Bremen abgehalten wurden. Weitere Recherchen führten zu erhaltenen Versteigerungsprotokollen, die "In Sachen des Herrn Oberfinanzpräsidenten Weser-Ems gegen *Salomon*" [oder "gegen *Katz*", "gegen *Rosenbaum*", "gegen *Lewinek*" und vielen anderen Namen⁷⁰] verhandelt wurden. Bei der Durchsicht von im Staatsarchiv aufbewahrten Dokumenten, die Speditionen nach dem Krieg der Alliierten Militärregierung in Bremen aushändigten, ergab sich nach und nach ein Bild, das einen bürokratisch durchorganisierten Entzug von Eigentum jüdischer Auswanderer durch Bremer Behörden offenbarte.

Auch die Suche nach anderen Beteiligten an diesen Entziehungsvorgängen (den Eigentümern, den Speditionen, den Reedereien, den Gerichtsvollziehern, den Käufern und anderen) und die Rekonstruktion der einzelnen Schritte dieser Vorgänge, gleicht einem Puzzle. Und obwohl viele einzelne Puzzleteile (noch) fehlen, wird das Bild immer klarer sichtbar:

Noch im Jahr 1939 haben viele Deutsche, die nach den Nürnberger Rassegesetzen als jüdisch galten, Auswanderungsanträge gestellt, sofern sie finanziell dazu in der Lage waren. Die ausufernden Überfälle, Zerstörungen, Festnahmen und Morde der Reichspogromnacht im November 1938 hatten selbst die Optimistischsten unter ihnen, die bis dahin noch auf einen Regimewechsel und das Ende des Horrors hofften, dazu bewogen, einen Auswanderungsantrag zu stellen. Sie beauftragten Spediteure, die ihr Hab und Gut verpacken und über die großen Auswandererhäfen der Nordsee, Bremen und Hamburg, nach Übersee verschicken sollten. Das Deutsche Reich hat bereits bei der Beantragung das in Listen aufgeführte Umzugsgut penibel kontrolliert, Wertvolles aussortiert und eingezogen und für alles andere Vermögensabgaben eingefordert, die in etwa die Höhe der auszuführenden Werte ausmachten.

⁶⁸ Vgl. Kathrin Kleibl, Maritimes Kulturgut in den Blick genommen. Provenienzforschung am Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, in: Provenienz und Forschung 2/2018, hrsg. vom Deutschen Zentrum Kulturgutverluste, Magdeburg 2018.

⁶⁹ Vgl. Susanne Kiel, Meistbietend gegen bar. Ein Forschungsprojekt zum Umgang mit Übersiedlungsgut jüdischer Emigranten, in: Deutsche Schifffahrt 2/2019, hrsg. vom Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e. V., Bremerhaven 2019.

⁷⁰ Vgl. Staatsarchiv Bremen StAB 4,42/3-6 und /3-7 (Versteigerungsprotokolle der Gerichtsvollzieher Kühling und Röttsch).

Mit dem Überfall des Deutschen Reichs auf Polen am 1. September 1939 und der darauffolgenden Kriegserklärung Frankreichs und Englands wurde es den zivilen Schiffen nicht mehr möglich, internationale Gewässer zu befahren. Die bereits aus dem gesamten Reichsgebiet nach Bremen transportierten Umzugsgüter konnten nicht mehr verschifft werden und blieben in den Lagerstätten der Speditionen und der Lagergesellschaften liegen. Nach einigen Monaten, wahrscheinlich schon im Jahr 1940, begann sich die Gestapo in Bremen für die Umzugskisten (Liftvans) und ihre Inhalte zu interessieren. Sie beschlagnahmte die Umzugsgüter bei den Speditionen, die für die jeweiligen Transportgüter die Verantwortung hatten und ließ sie von diesen zu Versteigerungsorten transportieren: ein Pfandlokal in der Königstraße 11, ein Lagerschuppen (Schuppen 3) in der Emderstrasse und ab Ende 1941 auch eine Turnhalle in der Straße Auf den Häfen 66. Dort wartete ein Gerichtsvollzieher, der die Versteigerung auch als Auktionator vollzog. Zur Vorbesichtigung durften ausgewählte Personen aus den Bremer Museen, von Ämtern, Einrichtungen und wahrscheinlich weitere Personen, deren Namen wir bisher nicht rekonstruieren konnten, kommen und sich die interessantesten Objekte herauspicken. Alles Übrige wurde öffentlich "meistbietend gegen bar" versteigert.

Zu manchen Versteigerungen erschienen wohl an die hundert Kaufinteressierte. Unter ihnen befanden sich auch Ausgebombte, die vom Stadtamt Bremen Bezugsscheine für den Kauf einzelner Objekte bekommen hatten. Die meisten Käufer allerdings werden Händler gewesen sein. Sie kauften die teilweise hochwertigen Gegenstände günstig an und verkauften sie in ihren Buch-, Kunst-, Möbel- oder Teppichhandlungen zu für sie günstigen Tarifen weiter.

Der Inhalt der hölzernen Überseekisten ("Liftvans") bestand hauptsächlich aus dem Hausstand der Familien und bildete zumeist ihr gesamtes Hab und Gut ab: Mobiliar, z. B. Chippendale-Herrenzimmer-Ausstattungen, Teppiche, Lampen, Tischwäsche, Kleidung, Porzellan, ganze Eß-, Kaffee- und Mokkaservice, Glaswaren, Standuhren, Kochtöpfe, Nähmaschinen, Grammophone, Fahrräder, Kinderbetten etc. Zum großen Teil einfache Alltagsgegenstände, doch konnten auch noch sehr hochwertige Objekte eingepackt werden: Steinway-Flügel, Geigen, Briefmarken- oder Notgeldsammlungen, Ölgemälde, Bronzen, Noten, antiquarische Bücher, Silberwaren oder Schmuck. In einigen Liftvans befanden sich sogar Berufsausstattungen, wie Röntgenapparate, ärztliche Instrumente, Mikroskope oder eine Geflügelbrutmaschine.

Von diesen tausenden Objekten befinden sich wahrscheinlich heute noch viele in Wohnungen und Häusern der Stadt Bremen und des Umlands. Im Haus des Reichs - am Rudolf-Hilferding-Platz 1 - stehen mehrere Schränke und Regale, die aus diesen Versteigerungen stammen. Damals war dort der Sitz der Oberfinanzdirektion des Gau Weser-Ems, zu dem Bremen in der Zeit des Nationalsozialismus gehörte und die für die meisten dieser Versteigerungen verantwortlich war. Das Haus des Reichs, der Sitz des Senators der Finanzen, hat diese Aspekte seiner Vergangenheit im Jahr 2014 mit einer Ausstellung und begleitenden wissenschaftlichen Publikationen öffentlich gemacht.⁷¹

Um eine annähernd genaue Zahl der wegen beschlagnahmten Umzugsgut abgehaltenen Versteigerungen zu ermitteln, ist der Blick in die damalige Tagespresse hilfreich. Den Auftraggebern, zuerst die Gestapo, dann ab Dezember 1941 die Oberfinanzdirektion Weser-Ems, war daran gelegen, soviel Geld wie möglich zugunsten der Reichskasse zu generieren. Dazu gehörte auch die Werbung um Käufer über Annoncen in den Bremer Nachrichten. Hier sind in der Zeit von Januar 1941 bis Ende 1943 annähernd 600 Versteigerungsanzeigen erschienen. Den überwiegenden Teil machen die Versteigerungen des Umzugsgutes aus.

⁷¹ Ausstellungskatalog "Ausplündern und verwalten. Das Finanzamt Bremen stellt sich seiner NS-Vergangenheit", Bremen 2014 und: Raub von Amts wegen. Zur Rolle von Verwaltung, Wirtschaft und Öffentlichkeit bei der Enteignung und Entschädigung der Juden in Bremen, hrsg. von Jaromir Balcar, Bremen 2014.

Versteigerungen

Öffentl. Versteigerung. Heute, Freitag, d. 26. 6., 14 Uhr, und morgen, Sonnabend, 27. 6., 10 Uhr, versteigern wir im Auftrage des Herrn Oberfinanzpräsidenten Weser-Ems in den Lagerräumen der Weser - Lagerungsgesellschaft, Schuppen 3, Emdor Str. (Haltestelle der Linie 3, Emdor Str.) Auswanderer-Umzugsgut: Schlafzimmer-Einrichtungen, Wohnzimmer - Einrichtungen, Küchenschränke, Bettstellen, Eisschränke (Frigidaire), Nähmaschinen, Gas-herd, ärztl. Instrumente, div. Einzelmöbel, Teppiche u. Brücken, Ölgemälde, Heiligenfiguren (alte Holzschnitzereien), Kristall- und Porzellansachen, Kleidung u. Wäsche, Haus- u. Küchengeräte und viele nicht genannte Gegenstände meistbietend gegen bar. Kühling, Berthold, Gerichtsvollzieher.

Abb. 1. Bremer Nachrichten 26.6.1942 (Umzugsgut von Selma Hauptmann aus Freiburg i. B.).

Während die ausgewanderten Familien an ihren neuen Wohnorten auf ihr Hab und Gut warteten, die meisten ohne das nötige Geld, um sich neue Sachen anzuschaffen, kam ihr Eigentum in Bremen unter den Hammer und wurde von den neuen Besitzern in deren Zuhause getragen⁷². Oft erst Jahre später haben die eigentlichen Eigentümer vom Schicksal ihres ehemaligen Besitzes erfahren. Auch wenn es zahlreiche Wiedergutmachungsverhandlungen um das Umzugsgut gab, haben Rückgaben unseres Wissens bisher nahezu nie stattgefunden.

Die wissenschaftliche Aufarbeitung und Veröffentlichung dieser Geschehnisse hat erst Jahrzehnte nach dem Ende des nationalsozialistischen Terrors begonnen. In diesem Projekt des DSM werden sämtliche erhaltenen Informationen der Bremer Vorgänge recherchiert, analysiert und in einer Datenbank zusammengetragen. Sie wird allen interessierten Personen und Institutionen die Suche nach früheren Eigentümern, Gegenständen, Beteiligten und Käufern sowie die Rekonstruktion der Vorgänge ermöglichen.

Autorin:

Susanne Kiel M. A.
Deutsches Schifffahrtsmuseum
Leibniz-Institut für Maritime Geschichte
Hans-Scharoun-Platz 1
27568 Bremerhaven
E-Mail: kiel@dsm.museum

⁷² In den ca. 850 Rückerstattungsverfahren, die das Umzugsgut in Bremen verhandelt haben, werden die Schicksale der Menschen, die durch ihre große Not in die Emigration gezwungen waren, sichtbar; vgl. dazu Staatsarchiv Bremen StAB 4,54-Ra und -Rü.

Das Forschungs- und Ausstellungsprojekt „Karten – Meere“ am Deutschen Schifffahrtsmuseum

FREDERIC THEIS

Die Weser und ihr Ästuar zur Nordsee waren seit dem Mittelalter und der Frühen Neuzeit Bremens wichtigste Handelsstraße, merkantile Pulsader einer Stadt, deren Blick seit ihrer Gründung zum Meer hingegangen ist. Dieser Schifffahrtsweg, der sich zwischen Bremerhaven und der Nordsee auf einer Länge von rund 34 Seemeilen erstreckt, war (und ist: siehe Diskussion um die Weservertiefung 2020) Bremens Tor zur Welt.

Dabei ist die Außenweser nur scheinbar ein offenes Gewässer. Tatsächlich handelt es sich um ein Gewirr von Fahrrinnen und Sand- oder Kiesbänken, von schiffbaren Haupt- und Nebenarmen einerseits und solchen andererseits, die für größere, tiefgehende Handelsschiffe gänzlich unpassierbar waren. Gezeiten, Stürme und menschlicher Eingriff trugen zudem ihren Teil dazu bei, die Lage und Tiefe der Fahrrinnen häufig zu verändern. Künstliche Seezeichen im und neben dem Fahrwasser machten die Schifffahrt auf der Außenweser gleichwohl zu einem kalkulierten Risiko. Diese Seezeichen, nämlich Tonne, Baken, Leuchtfeuer und anderes, kamen seit der Frühen Neuzeit in detaillierten gedruckten Seekarten zur Darstellung, Karten, die als Navigationsmitteln an Bord der Schiffe vorgehalten wurden.

So zeigt die 1690 erstmals publizierte „Pascaart vande lade, Weser en Elve“ die Mündungsgebiete dieser Flüsse in die Nordsee. Das gesüdete Kartenblatt (Süden ist oben), welches nach unseren heutigen Sehgewohnheiten auf dem Kopf zu stehen scheint, bildet bekannte Sandbänke der Außenweser wie den Roten Sand und Hohe Weg in ihren Konturen präzise ab. Die schwarzen und weißen Fahrwassertonnen sind so in der Karte verzeichnet, dass die Lage des Fahrwassers eindeutig zu erkennen ist. Nördlich Roter Sand ist, mit einem X bezeichnet, die Schlüsseltonne eingetragen, die



Abb. 1. Karte der Weser- und Elbemündung von 1690.

in die Lage nachzuvollziehen, wie sich Bremens wichtigste Handelsstraße, eben die Weser und Außenweser, im Laufe von zweihundert Jahren verändert hat und wie diesen Veränderungen schifffahrtsamtlich und kartographisch entsprochen wurde.



Abb. 3. Karte der Wesermündung von 1878 – Ausschnitt.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist Partner im BMBF-geförderten Verbundforschungsprojekt „Karten – Meere. Für eine Geschichte der Globalisierung vom Wasser aus“. Der Forschungsverbund basiert auf der Annahme, dass meeresbezogene Karten für den ab Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzenden Schub der Verdichtung globaler Verflechtungen in zweifacher Hinsicht eine Voraussetzung bildeten: Zum einen haben Seekarten in ihrer Funktion als Navigationsinstrumente die Herausbildungen neuer Verknüpfungen über die Ozeane, sichere und effiziente Schifffahrt, überhaupt erst ermöglicht. Zum anderen haben Meereskarten als Medien der Darstellung globaler Zusammenhänge entscheidend zur Herausbildung einer Vorstellung von Globalität beigetragen, die bis in die Gegenwart nachwirkt. Von diesem Ansatzpunkt aus sucht der Verbund eine Geschichte der globalen Umbrüche von Anfang des 19. bis Mitte des 20. Jahrhunderts *vom Wasser aus* und *an Karten* zu erzählen. Dabei folgt er der These, dass in See- und Meereskarten ein tiefgreifender materieller und technischer Wandel greifbar und nachvollziehbar wird – und mithin die visuelle Genese der globalen Welt. Schlüsselaspekte dieser Forschungen und erste Ergebnisse werden ab Juli 2020 in einer Ausstellung im „Haus der Wissenschaft“ in Bremen thematisiert.

Autor:

Frederic Theis M. A.
 Deutsches Schiffahrtsmuseum
 Leibniz-Institut für Maritime Geschichte
 Hans-Scharoun-Platz 1
 27568 Bremerhaven
 E-Mail: theis@dsm.museum

**Bauverein
Rüstringen**
Alles im grünen Bereich.



**MEIN
BEREICH
ZUM
BEGINNEN.**

Mitten in der Stadt und doch im Grünen? Kein Ding, mit dem Bauverein Rüstringen finden Sie die Wohnung, die beide Welten perfekt miteinander vereint. Günstig, individuell - und absolut verlässlich. Vorbeikommen wäre ein guter Anfang: Hier ist garantiert alles im grünen Bereich.
www.bauverein-ruestringen.de

