



Leben am Wasser. Flüsse in Norddeutschland. Hamburg: Arbeitskreis für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins; Hamburger Arbeitskreis für Regionalgeschichte; Museum für Hamburgische Geschichte, 18.02.2011-19.02.2011.

Reviewed by Robert Gahde

Published on H-Soz-u-Kult (June, 2011)

Leben am Wasser. Flüsse in Norddeutschland

Flüsse prägen Kulturlandschaften in vielfältiger Weise. Sie trennen oder verbinden Kommunikationsräume; sie dienen als Verkehrswege und bilden politische, soziale oder mentale Grenzen; sie prägen Wirtschaftsräume, sind Orte menschlicher Siedlung, von Gewerbe, Industrie und Energiegewinnung, aber auch Orte des Vergnügens und des Genusses. Durch den Bau von Kanälen, Entwässerungs- und Hochwasserschutzanlagen bemächtigt sich der Mensch, das Wasser zu lenken, nutzbar zu machen und Gefahren abzuwehren.

Der vielfältigen Bedeutung der Flüsse für die Lebenswelten Norddeutschlands vom frühen Mittelalter bis in die jüngste Vergangenheit widmete sich eine Tagung, die am 18. und 19. Februar im Museum für Hamburgische Geschichte stattfand. An den beiden Tagen verfolgten und diskutierten rund 110 Teilnehmer mehr als 20 Vorträge. Die Tagung wurde vom Arbeitskreis für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, dem Hamburger Arbeitskreis für Regionalgeschichte und dem Museum für Hamburgische Geschichte veranstaltet und vom Landschaftsverband Stade e.V. gefördert. Organisatoren der Tagung waren Prof. Dr. Norbert Fischer, Prof. Dr. Franklin Kopitzsch und Dr. Ortwin Pelc. Nach der Niederelbe-Tagung (Stade 2002) und der Unterweser-Tagung (Bremerhaven 2009) sollten in dieser dritten Veranstaltung nunmehr Flüsse in Norddeutschland insgesamt und vergleichend in den Blick genommen werden.

In die Fragestellungen und die Forschungsgeschichte

des Tagungsthemas führte NORBERT FISCHER (Hamburg) ein. In ihrer vielseitigen Bedeutung für Topographie und historische Lebenswelten seien Flüsse idealer Gegenstand für interdisziplinär angelegte Forschung. Stünden in der älteren Literatur die Flussnamenforschung und die Siedlungsgeschichte im Vordergrund, so gebe es inzwischen eine große Zahl wirtschafts- und sozialgeschichtlich und regionalgeschichtlich angelegter Arbeiten zur Flussgeschichte sowie – als jüngere Tendenz – Monographien, die die „Biographie“ eines Flusses behandeln.

Am Freitag standen Flüsse nördlich und östlich der Elbe im Blickpunkt. Zunächst behandelte ORTWIN PELC (Hamburg) die Frage, welche Bedeutung die Trave und die Warnow für die Siedlungsgeschichte der vorindustriellen Zeit im südwestlichen Ostseeraum spielten. An beiden Flüssen sei eine relative Häufung der Dörfer, der Burgen und Herrschaftssitze sowie der Städte festzustellen, die mit deren Bedeutung als Handels- und Verkehrswege erklärt werden könne.

WOLF KARGE (Schwerin) stellte die Sude vor, einen kleinen rechtsseitigen Nebenfluss der Elbe im südwestlichen Mecklenburg. Historische Bedeutung habe er unter anderem durch die Schaalfahrt: Um den teuren Handel in Lübeck zu umgehen, habe im 15. und 16. Jahrhundert Lüneburg über die Sude und die Schaale eine zweite Verbindung zwischen Elbe und Ostsee geschaffen, die für Lüneburgs Salzhandel und Holzversorgung eine wichtige Bedeutung erlangt habe.

Über die Verschmutzung der Trave durch das Hochofenwerk LÄ¼beck referierte WOLFGANG MUTH (LÄ¼beck) aus den Akten des LÄ¼becker Polizeiamtes und des Hochofenwerkes. Schon wenige Jahre nachdem das Werk 1907 den Betrieb aufgenommen hatte, sei es zu Beschwerden der Fischer Ä¼ber das Fischsterben in der Trave durch die praktisch ungeklÄ¼rte Einleitung teils hochgiftiger AbwÄ¼sser gekommen. Nach einem jahrelangen Prozess hÄ¼tten die Fischer zwar 1928 die Zahlung einer EntschÄ¼digung erreicht, eine wirklich effektive KlÄ¼ranlage sei aber erst Anfang der 1960er Jahre gebaut worden.

DANIEL FRAHM (Hamburg) behandelte die wirtschaftliche Bedeutung des Baues des Eiderkanals (1777-1784) fÄ¼r die HerzogtÄ¼mer Schleswig und Holstein. Die Kanalbauarbeiten seien in Ä¼ffentlicher Ausschreibung in mehreren Bauabschnitten an verschiedene Bauunternehmer vergeben worden. Handwerkern, Arbeitern und TagelÄ¼hnern habe der Kanal sieben Jahre BeschÄ¼ftigung geboten. Das Baumaterial sei in den HerzogtÄ¼mern erworben worden und habe Ziegeleien, SteinbrÄ¼chen und Waldbesitzern Ä¼ber Jahre die Abnahme gesichert. Die mit dem Bau verbundenen groÄ¼en wirtschaftlichen Hoffnungen hÄ¼tten sich nicht erfÄ¼llt, da der Kanal zu klein fÄ¼r Seeschiffe gewesen sei.

HANS-GEORG BLUHM (Kellinghusen) stellte verschiedene Aspekte der Ä¼flussbiographie der StÄ¼r vor. Seit dem Mittelalter sei die StÄ¼r eine wichtige Verkehrsader gewesen, auf der sich ein bedeutender Binnenhandel mit speziellen Schiffstypen entwickelt habe. Die Industrialisierung im 19. Jahrhundert habe eine Zunahme des Schiffsverkehrs und Hafenausbauten mit KrÄ¼nen, GleisanschlÄ¼ssen und Ansiedlung groÄ¼er MÄ¼hlenbetriebe zur Folge gehabt, bis nach dem Zweiten Weltkrieg die Schifffahrt an Bedeutung verloren habe.

Das ambivalente VerhÄ¼ltnis der Stadt Elms horn zu Ä¼hrem Fluss, der KrÄ¼ckau, problematisierte PETER DANKER-CARSTENSEN (Rostock). Einerseits habe die KrÄ¼ckau eine wirtschaftliche Lebensader der Stadt dargestellt Ä¼ vor dem Ersten Weltkrieg war Elms horn zweitgrÄ¼Ä¼ter deutscher Getreideeinfuhrhafen Ä¼, auf der anderen Seite sei sie der Ä¼ProblemflussÄ¼ gewesen, der bis zum Bau des KrÄ¼ckausperrwerks 1969 regelmÄ¼Ä¼ig fÄ¼r Hochwasser in der Innenstadt gesorgt habe und durch die AbwÄ¼sser der Lederindustrie stark verschmutzt gewesen sei.

Durch die Auswertung Ä¼lterer genealogisch-hÄ¼ffengeschichtlicher VerÄ¼ffentlichungen untersuchte KLAUS-JOACHIM LORENZEN-SCHMIDT

(GlÄ¼ckstadt) bÄ¼uerliche Heiratsmuster in verschiedenen Orten der holsteinischen Krempermarsch. Das Heiratsverhalten sei durch eine starke Binnenorientierung geprÄ¼gt gewesen, Heiraten nach auswÄ¼rts seien seltener gewesen, wobei eine trennende Wirkung der NebenflÄ¼sse der Elbe festzustellen sei, die soziale Grenzen gewesen seien.

NIELS PETERSEN (GÄ¼ttingen) stellte das GroÄ¼bauprojekt des Alster-Beste-Kanals vor, durch den auf Betreiben Hamburgs in der ersten HÄ¼lfte des 16. Jahrhunderts eine schiffbare Verbindung zwischen Hamburg und LÄ¼beck geschaffen werden sollte. Das Projekt habe jedoch als finanzielles Desaster geendet: Nicht nur sei der Bau weit teurer als geplant gewesen, der Betrieb des Kanals sei schon ab 1549 wieder eingestellt worden, weil die Wassermenge nicht ausgereicht habe, um die stÄ¼ndige Schiffbarkeit zu sichern.

Ein Projekt, das nie verwirklicht wurde, eine Kanalverbindung von der Kieler FÄ¼rde Ä¼ber die Schwentine, Trave und Alster nach Hamburg, behandelte DETLEV KRAACK (PlÄ¼n). Im 18. und frÄ¼hen 19. Jahrhundert sei die technische Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit dieses Projekts intensiv durchgeplant und diskutiert worden. Letztlich sei der Kanalbau aber politisch nicht realisierbar gewesen.

Im Ä¼ffentlichen Abendvortrag gab FRANKLIN KOPITZSCH (Hamburg) einen Ä¼berblick Ä¼ber die vielfÄ¼ltigen Funktionen der Alster fÄ¼r die Stadt Hamburg, die u.a. als Verkehrs- und Handelsweg, Energielieferant und Trinkwasserquelle gedient habe. Nach 1842 sei der Wasserspiegel abgesenkt worden, wodurch die ErschlieÄ¼ung neuer FlÄ¼chen fÄ¼r die Wohnbebauung und die Ansiedlung von Industriebetrieben mÄ¼glich geworden sei. Durch die reprÄ¼sentative Bebauung in FlussnÄ¼he, die Alsterregulierung unter Fritz Schumacher und die Anlegung Ä¼ffentlicher GrÄ¼nanlagen habe die Alster eine wichtige Rolle in der stÄ¼dtebaulichen Entwicklung im 19. und 20. Jahrhundert gespielt.

Der zweite Tag der Tagung galt der BeschÄ¼ftigung mit der Niederelbe und den FlÄ¼ssen sÄ¼dlich und westlich der Elbe. HANSJÄ¼RG KÄ¼STER (Hannover) nahm die Versorgung der GroÄ¼stadt Hamburg auf dem Wasserweg in den Blick. Die Elbmarschen hÄ¼tten den Hamburger Markt unter anderem mit Agrarprodukten, Torf und Ziegeln beliefert. Umgekehrt sei zum Beispiel Bauholz in die baumarmen Marschen geliefert worden. Die Gegebenheiten der Niederelbe hÄ¼tten den spezifischen Bootstyp des Ewers erfordert, der aufgrund seiner Plattbodenkonstruktion den WasserverhÄ¼ltnissen der Niederelbe

und ihrer Nebenflüsse sowie den kleinen, leicht verschlickenden Häfen gerecht geworden sei.

Gegen die in der älteren Literatur vertretene Ansicht, die untere Elbe habe im Hochmittelalter eine kulturelle und soziale Grenze dargestellt, wandte sich GÄNTHER BOCK (Großhansdorf). Keineswegs seien die Gebiete nördlich der Elbe auf einem archaischen gesellschaftlichen Stand stehengeblieben, vielmehr habe der Unterelberaum schon im 11./12. Jahrhundert einen Kontaktraum gebildet. Im westlichen Holstein hätten grundsätzlich die gleichen gesellschaftlichen Verhältnisse geherrscht wie links der Elbe.

HORST HOFFMANN (Uelzen) behandelte die Ilmenau im Raum Uelzen. Noch heute gebe es in der Ilmenau Flussperlmuscheln, ehemals sei die Perlenfischerei als herrschaftliches Regal betrieben worden. Für die Bevölkerung habe die Ilmenau früher eine Heiratsgrenze dargestellt, die allerdings auch unterschiedliche landwirtschaftliche Wirtschaftsweisen getrennt habe.

CHRISTINA DEGGIM und ANDREAS SCHÄFER (Stade) stellten die Schwinge in historischer und archäologischer Sicht vor. Die Schwinge sei von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung für Stade gewesen; schon im 17. Jahrhundert sei sie teilweise begradigt worden, Ende des 19. Jahrhunderts sei der Durchstich des Stader Sandes erfolgt, der die Schifffahrt behindert habe. Der im 18. Jahrhundert gebaute Oste-Schwinge-Kanal, der den Oberlauf der Schwinge mit der Oste verbindet, sei dagegen wenig genutzt worden. Seit einigen Jahren wird an der Schwinge oberhalb Stades die sogenannte âSchwendschanzeâ archäologisch untersucht, bei der es sich um die älteste Burganlage zwischen Rhein und Elbe handle (Dendrodatierung der Bauhölzer 673â928). Bereits 1989 wurde im Alten Hafen in Stade eine Grabung durchgeführt, die mehr als 200.000 Funde vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert ergeben hätte.

Am Beispiel der Oste zeichnete NORBERT FISCHER (Hamburg) das Bild einer regionalen Flussgesellschaft, die einen komplexen Umgang mit dem Wasser entwickelt habe. Auf der Grundlage der laufend aktualisierten Erfahrung im Umgang mit dem âwildemâ und dem âgezähmtenâ Wasser habe sich hier eine spezifische Regionalität ausgebildet. Neben dem âhartenâ Umgang mit dem Wasser, für den der Deichbau stehe, habe es auch einen âweichenâ Umgang gegeben, der das Hochwasser bewusst für die Landwirtschaft genutzt habe. Im 19. Jahrhundert hätten einige Orte mit dem Bau von sogenannten Einlässen die Deichlinie gezielt durchbrochen, um die teilweise abgeziegelten Flächen in den Winter-

monaten durch das Hochwasser wieder aufzuschlickern und zu düngen.

MICHAEL EHRHARDT (Bremervörde) stellte Ergebnisse seines Forschungsprojekts zum historischen Wasserbau an der rechten Seite der Unterweser vor. Die Deichlinie sei hier über Jahrhunderte konstant geblieben. Durch Schleusen und Siele habe das Binnenwasser permanent aus den Marschen in die Weser abgeleitet werden müssen; an diesen neuralgischen Stellen hätten sich bei Sturmfluten nicht selten gefährliche Grundbrüche ereignet. Während Oldenburg schon früher eine sehr straffe staatliche Deichbauaufsicht ausgeübt habe, hätten im Erzstift Bremen die Deichbaugenossenschaften eine sehr selbständige Stellung gehabt.

HARTMUT BICKELMANN (Bremerhaven) fragte nach der verbindenden Rolle der rechten Wesernebenflüsse Geeste und Lune zwischen Stadt und Land. Die Gründung der Geeste, an der 1827 Bremerhaven gegründet wurde, habe schon im 17. Jahrhundert zur Gründung der schwedischen Carlsburg eingeladen, die allerdings bald gescheitert sei. Der mäandrierende Fluss habe mit seinen zahlreichen kleinen Anlegestellen eine rege Schifffahrt gehabt, über die Holz und Ziegel exportiert worden seien. Auf der Lune seien Torf und Ziegel nach Bremerhaven verschifft worden.

ANNETTE SIEGMÄLLER (Wilhelmshaven) stellte ein Forschungsprojekt beim Niedersächsischen Institut für historische Küstenforschung vor, das sich mit der Struktur und Funktion von Landeplätzen und Ufermärkten an der unteren Weser und der unteren Ems im ersten Jahrtausend n. Chr. beschäftigt. Ziel sei die Rekonstruktion des regionalen Wirtschaftsgefüges, wobei Fragen nach dem Anschluss an Wasserwege und nach der Uferlandnutzung der relevanten archäologischen Fundplätze von besonderer Bedeutung seien.

Wie wandelbar die Landschaft an der Küste ist, machte der Vortrag von ANTJE SANDER (Jever) über die Maade deutlich, einen heute nur 10 km langen Fluss im Stadtgebiet von Wilhelmshaven. Im Spätmittelalter habe die Maade dagegen überregionale Bedeutung gehabt, als sie durch Sturmfluten buchtartig erweitert und damit schiffbar geworden sei. Die an der Maade gelegene Sibetsburg sei ein wichtiger Herrschaftssitz des Häuptlings Edo Wiemken geworden, habe aber 1435 auf hansischen Druck geschleift werden müssen, weil sie Seeräubern als Stützpunkt gedient habe. Herrschaft, Hafen und Handel hätten hier einen engen Zusammenhang gebildet.

CLAUS VELTMANN (Halle/Saale) beschrieb die Geschichte des Dortmund-Ems-Kanals. Ende des 19. Jahrhunderts sei zur Schaffung einer vom Ausland unabhängigen Verbindung des Ruhrgebiets mit der Nordsee, die schwedische Erz-Importe, aber auch die Versorgung Wilhelmshavens mit Kohle sicherstellen sollte, der Dortmund-Ems-Kanal gebaut worden. Der Kanal sei mehrmals weiter ausgebaut und dem Bedarf angepasst worden und stehe für eine industriell geprägte Kulturlandschaft.

Norddeutsche Flüsse im Winter waren das Vortragsthema von SYLVINA ZANDER (Lübeck). Die starke Eisdecke habe nicht nur das Schlittschuhlaufen ermöglicht, sondern auch die Nutzung als Kommunikationsweg, so dass selbst die Elbe bei Hamburg mit Gespannen und Schlitten befahren werden konnte. Gefährlich sei die Tauperiode gewesen, wenn Schleusen, Brücken und andere Wasserbauwerke durch Eisschollen beschädigt werden konnten oder gefährliche Eisstopfungen das Abfließen des abschmelzenden Wassers verhinderten.

Die ertragreiche Tagung hat deutlich gemacht, welch unterschiedliche Zugänge das facettenreiche Thema des Lebens am Wasser bietet, das die interdisziplinäre Zusammenarbeit von Geographen, Historikern, Volkskundlern, Archäologen und Wasserbauingenieuren geradezu erfordert. Die große Spannweite menschlichen Handelns in der Aneignung und Nutzbarmachung des Flusses, die Prägung regionaler Gesellschaften und Kulturlandschaften durch den aktiven Umgang mit dem Wasser, die verbindende und trennende Rolle des Flusses waren zentrale Aspekte, die sich durch viele Vorträge der Tagung zogen und die auch künftig weiter vertieft werden sollten. Bei manchen Vorträgen wäre jedoch eine stärkere Konzentration auf die Frage nach der Bedeutung des Flusses für die regionalen Lebenswelten wünschenswert gewesen. Die Notwendigkeit einer intensiveren überregionalen und interdisziplinären Zusammenarbeit in Norddeutschland wurde auch in der Schlussdiskussion betont.

Konferenzübersicht:

Norbert Fischer: Einführung

Ortwin Pelc: Trave und Warnow. Ihre Rolle in der Siedlungsgeschichte des südwestlichen Ostseeküstenraums (8.-18. Jh.)

Wolf Karge: Die Sude: Fluss und Fortschritt?

Wolfgang Muth: "...und ging das Fischsterben in ei-

nem fort...". Die Verschmutzung der Trave durch das Hochofenwerk Lübeck

Daniel Frahm: Ein Kanal im Fluss: Der Eiderkanal und seine wirtschaftliche Bedeutung für die Region

Hans-Georg Bluhm: Die Stör - Aspekte einer Flussbiografie

Peter Danker-Carstensen: Die Krückau: Problemfluss oder Lebensader einer Industriestadt?

Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt: Flüsse als soziale Grenzen - lokale Heiratsmuster der Bauernbevölkerung der Elbmarschen (1650-1950)

Niels Petersen: Neue Gräben: Die Baustelle des Alster-Trave-Kanals und weitere Kanalprojekte im 16. Jahrhundert

Detlev Kraack: Warum nicht über Schwentine, Trave und Alster nach Hamburg? Das technische, ökonomische und politische Ringen um eine Kanalverbindung zwischen Kieler Förde und Elbe im 19. Jahrhundert

Franklin Kopitzsch: Die Alster und Hamburg: Lebensader, Befürdrer vieler Lustbarkeiten und schillernder Schmuck der erlauchten Republik (Öffentlicher Abendvortrag)

Hans-Jörg Käster: Hamburg, Elbe und Ewer: Die Versorgung einer Großstadt auf Wasserwegen

Günther Bock: Die Unterelbe: Hochmittelalterliche Grenzzone oder Kontaktraum?

Horst Hoffmann: Die Ilmenau. Ein Fluss als Grenze und Verbindungsweg

Christina Deggim und Andreas Schäfer: Die Schwinge aus archäologisch-historischer Sicht

Norbert Fischer: Der wilde und der gezähmte Fluss: Lebenswelten an der Oste

Michael Ehrhardt: Wasserbau an der Unterweser: über Deiche, Schleusen und Siele

Hartmut Bickelmann: Zwischen Stadt und Land: Geeste und Lune, zwei Flüsse im Veränderungsbereich der Weser

Annette Siegmüller: Landepfätze und Ufermarken des 1. Jahrtausends n. Chr. an der unteren Weser und der unteren Ems

Antje Sander: Die Maade - Fluss, Bucht und Siel

Claus Veltmann: Erze zu Berg und Kohle zu Tal â Vor- Sylvina Zander: Eisdecke, Eisgang und Eisschutz:
geschichte und Geschichte des Dortmund-Ems-Kanals Norddeutsche FlÄ½sse im Winter

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at:

<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Robert Gahde. Review of , *Leben am Wasser. Flüsse in Norddeutschland*. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. June, 2011.

URL: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=33628>

Copyright © 2011 by H-Net, Clio-online, and the author, all rights reserved. This work may be copied and redistributed for non-commercial, educational purposes, if permission is granted by the author and usage right holders. For permission please contact H-SOZ-U-KULT@H-NET.MSU.EDU.