



DIE KARAWANE

LUDWIGSBURG/WÜRTT. BISMARCKSTRASSE 30

Vierteljahreshefte der Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde



Schleswig-Holstein
und Hamburg

Titelbild: Dom von Ratzeburg

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

© Verlag Die Karawane - Ludwigsburg 1971

Satz und Druck: E. Wachter, Bönningheim

DIE KARAWANE
12. Jahrgang 1971 — Heft 4

SCHLESWIG-HOLSTEIN
UND
HAMBURG



herausgegeben im
KARAWANE-VERLAG LUDWIGSBURG
mit Unterstützung der Karawane-Studienreisen und des
Büros für Länder- und Völkerkunde
Ludwigsburg

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	3
15 JAHRE ZWEIG HAMBURG	5
<i>Studienrat Adolf Keller</i>	
HAMBURG UND SEIN HAFEN IN DER GESCHICHTE	7
<i>Oberstudienrat Erich Moebes</i>	
HAMBURG, DIE ELBCHAUSSEE UND EIN WANDERWEG	25
<i>Studiendirektor Herbert Weise</i>	
SCHLESWIG-HOLSTEIN — EINE LANDESKUNDLICHE BETRACHTUNG	35
<i>Studienrat Eike Möller</i>	
SCHLESWIG-HOLSTEIN GRENZLAND UND BRÜCKE	57
<i>Oberstudienrat Erich Moebes</i>	
EINIGE ÜBERLEGUNGEN ZU LÜBECK UND SEINER MARIENKIRCHE	72
<i>Studiendirektor Herbert Weise</i>	
DER NORDFRIESISCHE INSELRAUM	83
NATIONALPARK WATTENMEER	98
NACHRICHTEN AUS DEM KREISE UNSERER TEILNEHMER	100
AUS DEM KREISE UNSERER MITARBEITER	101

VORWORT

Zum Ende des Jahres dürfen wir Ihnen das vierte Heft des 12. Jahrganges unserer Vierteljahreszeitschrift „Die Karawane“ vorlegen, mit Beiträgen über Hamburg und Schleswig-Holstein.

Viele Karawane-Studienreisen nehmen ihren Anfang und ihr Ende in diesem Raum, sei es in Hamburg, Lübeck oder Travemünde. Naturgemäß ist dabei dieses Gebiet oft nur Durchgangsland für Reisen in eines der skandinavischen Länder, dabei wäre es aber wert, daß man einmal auch hier einige Tage Aufenthalt machen würde. Dazu einige Hinweise und Anregungen zu geben, soll die Aufgabe des vorliegenden Heftes sein. Daneben möchte dieses Heft aber auch eine Würdigung der Arbeit unseres Hamburger Zweiges der Karawane sein, der unter der Leitung von Studiendirektor Herbert Weise in den letzten 15 Jahren einen beträchtlichen Aufschwung genommen hat. So stammen auch die Beiträge dieses Heftes von den Hamburger Mentoren, für deren Mühe und Arbeit für das Gelingen wir uns, im „tiefen Süden“, in Ludwigsburg herzlich bedanken dürfen.

Gedenken dürfen wir mehrerer Mitarbeiter und Mentoren, die im Jahre 1971 Geburtstag feiern konnten, an erster Stelle sei dabei des 70. Geburtstages von Professor Dr. Friedrich Seebass, des 1. Präsidenten der Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde gedacht, dem wir herzlich auch an dieser Stelle gratulieren dürfen, wie wir auch Studiendirektor Herbert Weise und Gymnasialprofessor Dr. Kurt Bachteler zum 65. bzw. 60. Geburtstag gratulieren. Die Mitarbeit dieser drei Männer hat wesentlich zur Entwicklung der Karawane beigetragen und dafür möchten wir unseren Dank aussprechen.

Auch ein Jubiläum konnte 1971 gefeiert werden — der Zweig Hamburg der Karawane ist 15 Jahre alt geworden. Wir hoffen alle, daß er auch in Zukunft sich so weiterentwickeln möge, wie er dies in der Vergangenheit getan hat.

Lassen Sie uns bitte zum Jahresschluß allen Mitgliedern der Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde unseren Dank für Kritik, sachliche Mitarbeit und auch Zustimmung für unsere Arbeit aussprechen. Wir sind sehr dankbar dafür, helfen Sie uns doch damit, die Hefte der Vierteljahreszeitschrift zu verbessern und reichhaltiger zu gestalten.

Peter Albrecht

Mölln in Holstein, Luftbild.



15 JAHRE ZWEIG HAMBURG

„... haben Sie besten Dank für Ihr Schreiben, aus dem ich mit Freude entnommen habe, daß Sie unsere Organisation in guter Erinnerung behalten haben. Ich bin froh, wenn von irgend wo her ein Echo kommt, aus dem ich schließen darf, daß der Betreffende Interesse an unserer Arbeit hat und bereit wäre mitzutun. Wir haben in Norddeutschland noch keine eigentliche Vertretung, und ich könnte mir denken, daß Sie an dieser Sache interessiert wären...“

Dies schrieb unser von allen sehr verehrter Dr. *Kurt Albrecht* auf meinen Dank für meine erste Karawanenreise als Teilnehmer unter dem 21. Februar 1956. Wenige Tage später gab ich meine Zusage.

Der Zweig Hamburg hat es sich von vornherein zur Aufgabe gemacht, die im norddeutschen Raum bis dahin wenig bekannte *Karawane* zu publizieren. Der individuelle Charakter der *Karawane-Studienreisen* ließ auch hier rasch viele dankbare Freunde gewinnen, und heute — nach 15 Jahren — hat der Kreis, der betreut wird, die Zahl von 4000 Interessenten überschritten. Bei diesem Wachsen und Umfang war es einfach nicht mehr möglich, auf gewisse technische Hilfen der Zentrale zu verzichten; so wird der Versand von Hamburger Drucksachen in dankenswerter Weise von dem Ludwigsburger Büro durchgeführt. Damit ist der Zweig zum festen Bestandteil von Ludwigsburg geworden, hat aber sein Betätigungsfeld in Werbung und Kundenbetreuung im Norden, und damit soll er der Entlastung des Hauptbüros dienen.

Hauptsinn des Zweiges liegt natürlich in der persönlichen Kontaktnahme und Beratung der norddeutschen, insbesondere der Hamburger Freunde und Interessenten, und damit pflegt der Zweig echte Karawane-Tradition! Es wirkt sich hier selbstverständlich die zentrale Funktion von Hamburg für den norddeutschen Raum aus, der eben doch vom süddeutschen beachtlich getrennt ist. Und so wurde der Zweig Hamburg auch ganz natürlich die sinnvolle und zweckmäßige Buchungsstelle für Hamburg und seine weitere Umgebung.

„Hamburger Reisen“ waren nötig geworden seit 1960, als die Hamburger Frühjahrsferien generell in die zweite Märzhälfte gelegt wurden. Jetzt war eine Teilnahme etwa der Lehrer am Karawane-Sonderzug nach Griechenland nicht mehr möglich. Dafür ließ der Zweig Hamburg nun regelmäßig am 15. März den „Hellas-Sonderliegewagen Hamburg—Athen“ laufen, und wei-

tere „eigene“ Reisen Hamburgs wurden zur Selbstverständlichkeit. Alle diese Fahrten wurden und werden auch von Hamburger Mentoren geleitet, die hier in dankenswerter Weise ehrenamtliche Aufgaben übernommen haben.

In das Hamburger Kulturleben trat der Zweig Hamburg seit 1961 durch auserwählte Lichtbildervorträge von Mentoren in der Universität. Mit diesen Winterveranstaltungen hat die Karawane einen festen Platz im Vortragswesen Hamburgs eingenommen. Hierbei wurde an dem Grundsatz festgehalten, nicht durch eine Fülle von Vorträgen aller Art in den Vordergrund zu treten, sondern durch wenige, gerade den Karawane-Studienreisen wesenseigene Themen dem kritischen Hamburger Vortragspublikum etwas Besonderes zu bieten. Daß damit der rechte Weg beschritten ist, bezeugen die zahlreichen Zuhörer unserer Vorträge. Die Pläne des Zweiges Hamburg sollen im nächsten Jahr erweitert werden, wobei unser Wunsch für die Zukunft sein soll, in den vorgefaßten Wegen weiterzuschreiten, neue Reisepläne zu schaffen, bei denen auch die Teilnehmer mit Vorschlägen helfen sollen.

Unsere Reisen dürfen nicht verflachen, sie müssen das bleiben — dem modernen Stand in allem angemessen — was bisher mit dem Namen *Karawane-Studienreisen* seit mehr als 20 Jahren verbunden war.

Herbert Weise

Adolf Keller jun.

HAMBURG

UND SEIN HAFEN IN DER GESCHICHTE

Einer den Hamburgern liebgewordenen Tradition zufolge wurde die „Hammaburg“ um 800 n. Chr. während der Nordexpansion des Frankenreiches von Karl dem Großen als Grenzwerk gegen die heidnischen Sachsen und Wenden errichtet, dem etwa 10 Jahre später eine Taufkirche zur Christianisierung des Nordens und Ostens angeschlossen wurde. Trotz großer Wahrscheinlichkeit ist diese Überlieferung apokryph, denn die urkundliche Erst-erwähnung der Hammaburg datiert von 834, also aus der Regierungzeit Ludwigs des Frommen. Jüngere Grabungen haben allerdings erbracht, daß die Gunst der Lage — es war gleichsam „natürlich“ vorgezeichnet, daß etwa an dieser Stelle ein Bündel von Verkehrswegen von der jütischen Halbinsel und aus dem Ostseeraum nach Süden und Westen den Verkehrsweg Elbe schneiden mußte — schon wesentlich früher an dieser Stelle Siedlungen hat entstehen lassen: Funde verweisen bis ins dritte vorchristliche Jahrtausend zurück. Seine besondere Aufgabe erhielt der Burgfleck, der bereits rudimentäre Hafenanlagen besaß, in der Heidenmission: Im Jahre 834 wurde Hamburg Sitz eines Erzbischofs, des berühmten aus der Pikardie gebürtigen Ansgar, der als der „Apostel des Nordens“ gilt. Die innere Schwäche des ostfränkischen Reiches gab Hamburg schutzlos wiederholten Überfällen der Wikinger preis, so daß der Erzbischofssitz schon 848 nach Bremen verlagert werden mußte (Erzbistum Hamburg—Bremen). Auch in der Folgezeit hatte Hamburg wiederholt unter seinen angriffslustigen Nachbarvölkern zu leiden, vor allem den slawischen Obotriten. Erst im 12. Jahrhundert wurde eine friedlichere Entfaltung möglich, nachdem 1111 die Grafen von Schauenburg, deren Stammsitz die heutige Schaumburg bei Rinteln ist, mit Holstein und Stormarn belehnt worden und Stadtherren von Hamburg geworden waren. Sie nahmen eine planmäßige Besiedlung Hamburgs und Nordelbiens vor; Adolf II. von Schauenburg gründete 1143 an der Stelle einer älteren slawischen Siedlung Lübeck, das jahrhundertlang Hamburgs Partnerin und schwerste Konkurrentin bleiben sollte. Infolge der gleichzeitig betriebenen Ostkolonisation hörte Hamburg auf, Grenzfeste zu sein und konnte sich zu einem zunächst noch bescheidenen Handelszentrum entwickeln. Westlich der bischöflichen „Altstadt“, in der das geistliche Element dominierte, gründete Adolf III. von Schauenburg als Kaufmannssiedlung eine mit Stadtrecht versehene „Neustadt“, zu der erstmalig

in der Lage des heutigen Nikolaifleets*) ein Hafen gehörte, der seinen Namen verdiente. Dessen Bedeutung würdigte auf Drängen Adolfs III. Friedrich Barbarossa am 7. 5. 1189 in einem „Freibrief“, der der Neustadt wichtige Zoll-, Handels- und Schifffahrtsprivilegien einräumte.**)

1189 gilt daher als das eigentliche Geburtsjahr des Hamburger Hafens, und der 7. Mai wird in Hamburg noch heute als „Überseetag“ feierlich begangen. Zu Beginn des 13. Jahrhunderts fiel Hamburg zeitweilig unter dänische Herrschaft, und die Schauenburger mußten abdanken. In dieser Zeit schlossen sich Alt- und Neustadt zu einem einheitlichen Stadtwesen zusammen. Der Sieg eines norddeutschen Heeres über die Dänen bei Bornhöved (1227) beendete nicht nur die Dänenherrschaft, sondern schuf gleichzeitig die Voraussetzungen für die spätere Machtentfaltung der Hanse im Ostseeraum. Zwar übernahmen die Schauenburger nominell nun wieder die Oberhoheit über die Stadt und behielten sie noch bis 1459, doch gelang es dem auf Selbstverwaltung bedachten Rat der Stadt, sie in Hamburg zunehmend zu entmachten. Diese Entwicklung fand gegen Ende des 13. Jahrhunderts dadurch einen gewissen Abschluß, daß dem Rat die legislative Gewalt und das Münzrecht zugestanden werden mußten.

In diesem 13. Jahrhundert war es in Hamburg, dessen Bevölkerung von 1500 sprunghaft auf 5000 Seelen gestiegen war, nach Lübecker Vorbild zu einem gildeähnlichen Zusammenschluß von Kaufleuten, einer sogenannten Hanse, gekommen. Indem sich Lübeck als Tor zur Ostsee und Hamburg als Tor zur Nordsee auf ihre gemeinsamen Interessen besannen und Vereinbarungen zur Gewährleistung des Warenverkehrs untereinander trafen, bildeten sie die Keimzelle der deutschen Hanse, dieses berühmten Zusammenschlusses von etwa 70 Handelsstädten, vornehmlich im Küstengebiet der Nord- und vor allem der Ostsee, aber auch im Binnenland (z. B. waren Köln, Magdeburg und Breslau zeitweilig Mitglieder) mit mehreren Auslandskontoren (London, Brügge, Bergen, Wisby und Nowgorod). Die Hanse erwarb sich im 14. Jahrhundert eine bedeutende Machtstellung, besonders nachdem sie 1368 den Dänenkönig Waldemar IV. Atterdag in einem Vergeltungskrieg besiegt und sich im Frieden von Stralsund von 1370, der ihr das Recht auf freie Sunddurchfahrt verbrieft, ihre Handelsvormacht im Ostseeraum gesichert hatte.

* „Fleete“ heißen in Hamburg die Mündungsarme des Alster-Flusses, der im Mittelalter zu einem großen künstlichen See aufgestaut wurde und dem heutigen Stadtbild einen besonderen Reiz verleiht.

** Neuere Forschungen deuten darauf hin, daß der Freibrief eine spätere Fälschung ist, doch zögert die hamburgische Historiographie aus durchaus verständlichen Gründen, diese Erkenntnis zu verarbeiten.

Mit der wirtschaftlichen Blüte ging die Entfaltung einer glanzvollen Stadtkultur einher: genannt seien die Backsteingotik und — im Bereich der Profanarchitektur — die kunstvolle Gestaltung der Patrizierhäuser. Leider hat sich Hamburg durch verschiedene Umstände von diesem Erbe fast nichts bewahren können; Lübeck hingegen legt noch heute beredtes Zeugnis von der Prachtentfaltung der Hanse ab. Lübeck galt überhaupt als der „Vorort“ der Hanse, entsprechend dem Vorrang, den in der damaligen Welt der Ostseehandel genoß. Hamburg konnte als Lübecks Nordseehafen gelten, was gelegentlich bei den auf eine Sonderstellung in der Hanse bedachten Hamburgern Reaktionen hervorrief, die die Eintracht innerhalb des Verbandes empfindlich störten. —

Pittoreske, wenn auch unerfreuliche Episoden der Hamburger Geschichte waren die wiederholten Auseinandersetzungen mit Seeräubern. Berühmt-berüchtigt waren Klaus Störtebeker und Gödeke Michels, die 1401 auf dem Hamburger Grasbrook hingerichtet wurden. Mit der Überwindung der Seeräuberplage verbinden sich die Namen Nikolaus Schoke, Simon von Utrecht, später Ditmar Koel und Karpfanger. Sie besitzen noch heute in der Hansestadt einen guten Klang. — In dieser Zeit war Hamburgs Hauptexportgut übrigens Bier, so daß die Stadt als das „Brauhaus“ der Hanse galt. — Die Entdeckung Amerikas und die Entstehung der ersten großen überseeischen Kolonialreiche hatten eine Umkehrung der relativen Bedeutung von Hamburg und Lübeck zur Folge, da nun die Warenströme über die Nordsee rapide answollen, während der Ostseehandel stagnierte und sogar rückläufig war. Infolgedessen geriet jetzt Lübeck in die Rolle von Hamburgs Ostseehafen. — Die Hanse sicherte Hamburg eine fast stetige Aufwärtsentwicklung. Wiederholt konnte es sein Territorium erweitern. 1394 erwarb es sich eine Besitzung an der Elbmündung (Ritzebüttel). Das später dort entstandene Cuxhaven blieb bis 1937 hamburgisch. Die Bevölkerung der Hansestadt erreichte gegen Ende des Mittelalters etwa 15 000 Einwohner. Der Reichstag zu Augsburg von 1510 besiegelte eine jahrhundertelange allmähliche Emanzipation, indem er Hamburg den Rang einer „freien Reichsstadt“ zuerkannte: so erklärt sich die heute übliche offizielle Bezeichnung „Freie und Hansestadt Hamburg“. Die Stadt schloß sich ohne größere innere Auseinandersetzungen der Reformation an. Sie fand in Johann Bugenhagen einen maßvollen und weitblickenden Erneuerer des Kirchen- und Schulwesens. Ihr entschlossener Einsatz im Schmalkaldischen Krieg (1546) brachte der Stadt den Beinamen „Das lutherische Zion des Nordens“ ein.

Die Hanse war im 16. Jahrhundert in vollem Niedergang begriffen. Die Ursachen dafür können nur angedeutet werden: die erdrückende Konkurrenz von Handelsflotten, deren Unternehmungen von einem einheitlichen, nationalen Willen getragen wurden und die für die neuerstehenden Kolonialreiche jeweils Privilegien, wenn nicht gar Monopole besaßen (Niederlande, England, Spanien); eine Auseinanderentwicklung der Interessenlage der Hansestädte in Handel und Politik; ein Nachlassen der Risikobereitschaft und schließlich die Sperrung der Ostseezugänge durch Dänemark und Schweden. Hamburg, das immer weniger auf die Hanse angewiesen war, betrieb eine Handelspolitik, die kaum noch mit dem Geiste des Verbandes vereinbar war, so als es die Niederlassung einer Gruppe englischer Kaufleute zuließ, um damit den Tuchimport aus England an sich zu ziehen. Die Hafenanlagen in den Alsterflecken erwiesen sich bald als unzureichend — gegen Ende des 16. Jahrhunderts war Hamburg der größte Getreideausfuhrhafen des Kontinents —, so daß an der Elbe ein neuer Hafen, der „Niederhafen“, eingerichtet werden mußte. Nun erst wurde Hamburg eigentlich zur Elbstadt. Außerdeutsche politische Ereignisse brachten im 16. Jahrhundert zweimal bedeutsamen Bevölkerungszuwachs: Albas Terrorregime in den spanischen Niederlanden ließ rund zehntausend niederländische Protestanten nach Hamburg strömen. Anfangs des 17. Jahrhunderts machten sie ein Fünftel der hamburgischen Bevölkerung aus: daher die vielen holländischen Namen gerade unter den großen Hamburger Familien. Zahlenmäßig zwar weniger, aber für die wirtschaftliche Entwicklung doch auch bedeutsam war die Zuwanderung aus Spanien und Portugal ausgetriebener Juden, einer Volkstumsgruppe, die in Hamburg erst im 19. Jahrhundert volles Bürgerrecht erhielt. Beide Kategorien von Zuwanderern rekrutierten sich vornehmlich aus dem gehobenen, wohlhabenden Bürgertum, größtenteils aus Handelskreisen, so daß Hamburg wichtige neue Handelsverbindungen zufielen, insbesondere im Bereich des Gewürz- und Kolonialwarenhandels. Auf Anregung Antwerpener Kaufleute erhielt die Stadt 1558 eine Börse, die sich seither — symbolhaft — immer in unmittelbarer Nähe des Rathauses befunden hat. Als sich durch die Zuspitzung des Konfliktes zwischen Protestanten und Katholiken der politische Horizont verdüsterte, beauftragte die Hansestadt den niederländischen Festungsbaumeister Johan van Valckenborgh mit dem Bau eines Festungsgürtels. Zwischen 1616 und 1625 erhielt Hamburg einen Wallring mit 21 Bastionen, eines der gewaltigsten Festungswerke im damaligen Europa. Innerhalb des Wallrings, der deutliche Spuren im heu-



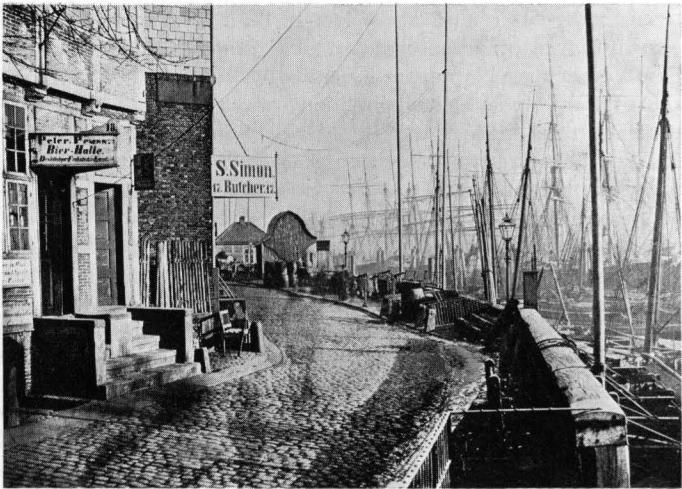
Die Festung Hamburg im Dreißigjährigen Krieg: Ausschnitt aus dem Piter-sen'schen Plan von 1644.

tigen Stadtbild hinterlassen hat (auf ihn geht u. a. die Teilung der Alster in Binnen- und Außenalster zurück), waren für Hamburg beträchtliche Erweiterungsmöglichkeiten gen Westen eingeplant. Die so entstehende „Neustadt“ erhielt eine eigene Hauptkirche: St. Michaelis, die in ihrer Gestalt aus dem 18. Jahrhundert (nach einem Brande 1906 wurde sie originalgetreu wieder aufgebaut) als „Michel“ zum Wahrzeichen Hamburgs wurde. — Dank ihrer weitgehenden Unangreifbarkeit überstand die Stadt den Dreißigjährigen Krieg unerobert und unzerstört. Allerdings geriet sie zunehmend in Konflikt mit Dänemark: schon 1616 hatte der Dänenkönig Christian IV. als Konkurrenz für die Hansestadt Glückstadt gründen lassen, und zeitweilig wurde für Hamburg anlaufende Schiffe ein „Glückstädter Zoll“ erpreßt, doch erfüllte sich auf die Dauer die im Ortsnamen ausgedrückte Erwartung nicht. Ab 1664 unternahm Frederik III. einen neuerlichen, ähnlichen Versuch, indem er den im Westen vor den Toren Hamburgs gelegenen Ort Altona mit Stadtrecht versah und ihm Gewerbe- und Zollfreiheit im Handel mit Dänemark einräumte: auch diesem Versuch war nur ein mäßiger Erfolg beschieden. In der Hoffnung, vorhandene innere Gegensätze ausnutzen zu können, unternahm Christian V. daraufhin eine Belagerung Hamburgs, um die Stadt so unter seine Botmäßigkeit zu zwingen. Vor der äußeren Bedrohung wurden die inneren Differenzen beigelegt; der Angriff konnte abgeschlagen werden.

Erst 1768 wurde Hamburg von Dänemark im „Gottorper Vergleich“ als von Schleswig-Holstein völlig unabhängige „Kaiserlich freie Reichsstadt“ anerkannt.

Das ausgehende 17. und das 18. Jahrhundert bescherten Hamburg eine beachtliche kulturelle Blüte. An der 1678 gegründeten Oper wirkten Georg Philipp Telemann und der junge Händel; als Kantor wurde Philipp Emanuel Bach berufen. In der Literatur verbinden sich die Namen Brockes, Hagedorn, Klopstock, Matthias Claudius und Johann Heinrich Voß mit Hamburg; an Lessings Wirken daselbst erinnert der Titel seiner „Hamburgischen Dramaturgie“. Im 18. Jahrhundert konnte die Stadt auch ihre Handelsverbindungen weiter ausbauen, nachdem der Handel mit den überseeischen Besitzungen der europäischen Länder nach und nach liberalisiert worden war, und vor allem nach dem amerikanischen Unabhängigkeitskrieg, als die englische Flagge in amerikanischen Häfen weniger gern gesehen war. Erwähnung verdient, daß Hamburg mit dem Bau des brandenburgischen Kanalsystems das Hinterland für seinen Warenverkehr hatte weit nach Osten ausdehnen können. — Zur Zeit der französischen Revolution kam vorübergehend eine große Zahl überwiegend der Oberschicht angehöriger Emigranten nach Hamburg, was nicht ohne Wirkung auf das gesellschaftliche Leben der Stadt blieb. Unter den rund 40 000 (!) waren übrigens der Meister der literarischen Konversation Rivarol und der große Komödienautor Beaumarchais. — In den folgenden napoleonischen Kriegen versuchte die Stadt neutral zu bleiben; in der Tat bekräftigte der Reichsdeputations-Hauptschluß von 1803 Hamburgs Status als eine der wenigen verbliebenen freien Reichsstädte. Jedoch bestand in dem nach der Schlacht von Jena und Auerstedt entstandenen Machtvakuum für Hamburgs Neutralitätspolitik keine Basis mehr: noch 1806 mußte sich die Festung kampfflos einer französischen Besatzungsmacht öffnen. Die kurz darauf von Napoleon gegen England verhängte Kontinentalsperre war ein schwerer Schlag für Hamburgs Handel und Schifffahrt. 1810 wurde das Nordseeküstengebiet einschließlich eines nach Lübeck reichenden Korridors dem französischen Empire einverleibt; Hambourg wurde zum „Chef-lieu“ des Département „Bouche de l'Elbe“. Das nun folgende unerbittliche Regime des als Generalgouverneur eingesetzten Marschalls Davoust ist in Hamburg noch nicht vergessen. Nach dem Debakel der „Großen Armee“ wurde die Stadt von russischen Truppen befreit, jedoch nur, um 1813 von Davoust zurückerobert zu werden. Die daraufhin getroffenen rücksichtslosen Verteidigungsmaßnahmen und die Belagerung durch Koalitionstruppen rich-

teten in der Stadt und vor allem in ihrer Umgebung schwere Verwüstungen an und forderten über tausend Menschenleben. Erst Wochen nach Napoleons Sturz zog Davoust endgültig ab. Im neu organisierten „Deutschen Bund“ war für Hamburgs Neutralitätspolitik kein Platz mehr. Als die Stadt mühsam die Spuren der Kriegszerstörungen getilgt hatte — die schwer angeschlagenen Wallanlagen wurden dabei in einen Grünzug umgestaltet, der zum Teil noch heute Bestand hat — und einen erneuten wirtschaftlichen Aufschwung erlebte, kam eine neuerliche Katastrophe über sie. Am 5. Mai 1842 brach in einem Speicher ein Feuer aus, das sich mit rasender Eile über das eng bebaute Stadtgebiet ausbreitete. Vier Tage währte das Inferno, das mehr als ein Viertel des Innenstadtgebietes in Asche legte, über 4000 Wohnungen vernichtete und rund 20 000 Menschen obdachlos machte. Fast die gesamte historische Bebauung wurde ein Raub der Flammen. Allerdings entstanden so auch die Voraussetzungen für eine großzügige Neugestaltung des Innenstadtbereiches. Dazu zählt z. B. die Anlage des heutigen Rathausmarktes (1843). Der Hafen wurde von alledem nicht betroffen, so daß auch diesmal die wirtschaftlichen Grundlagen für einen Wiederbeginn bestanden. Zur Evakuierung der Obdachlosen des Hamburger Brandes war Hamburgs erste Eisenbahnlinie (die Strecke nach Bergedorf, erstes Teilstück einer Linie nach Berlin) vorzeitig dem Betrieb übergeben worden. Die damit einsetzende Revolution im Verkehrswesen brachte der Stadt, die bereits 170 000 Einwohner zählte, eine weitere Expansionsphase. Die bis zur Reichsgründung noch durch die politische Zerrissenheit gehemmte Ausbildung eines Eisenbahnnetzes um Hamburg, vor allem aber die Einführung des Dampfschiffes und das sprunghafte Anwachsen der Schiffsgrößen schufen eine veränderte Ausgangslage. Da seit dem Mittelalter die Schiffsgrößen nahezu konstant und mit 200—300 Tonnen erstaunlich gering geblieben waren, war der Schiffstransport bislang nur für hochwertige Güter rentabel gewesen. Nun setzte die Ära des Massentransports ein, begleitet von einem rapiden Anstieg des Passagierverkehrs, vor allem infolge der Auswanderungswelle in die USA. 1847 konstituierte sich die „Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft“ (HAPAG), die zur größten deutschen Reederei aufsteigen sollte. Weitere Schiffsfahrtsunternehmen, die noch heute Rang und Namen haben, entstanden wenig später. Der Hafen verlangte nach einer zeitgemäßen Umgestaltung und Erweiterung. Der weitsichtige Wasserbaudirektor Johannes Dalmann verwarf die Pläne englischer Sachverständiger, Hamburg nach Londoner Vorbild zwecks Abschirmung vom Tidenhub, der durch-



Hamburgs Hafen zur Segelschiffszeit (Niederhafen; Standort etwa bei der heutigen „Überseebrücke“).

schnittlich immerhin 2,30 m ausmacht, mit einem Dockhafen zu versehen: lange Warte- und Schleusungszeiten wären die Folge gewesen. Stattdessen entwickelte er für den neuzubauenden Sandtorhafen Pläne eines „Tidehafens“, der als Modell für alle künftigen Hafenerweiterungen diente: seine Bestandteile waren ein künstlich angelegtes langgestrecktes, für die Gezeiten offenes Hafenbecken, eine feste Kaimauer (damals ein Novum!), eine Ladestraße, bestückt mit fahrbaren Dampfkränen und einem eingepflasterten Bahnanschlußgleis, ein Kaischuppen zur wetterfesten Aufbewahrung der gelöschten oder zu verladenden Güter und jenseits ein weiterer Eisenbahn- und Straßenanschluß. Nach diesem Grundmuster wurden noch nach dem Zweiten Weltkrieg die kriegszerstörten Hafenanlagen wiederhergerichtet, da es ein optimales Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger ermöglicht; noch nicht erwähnt wurde dabei der wasserseitige Umschlag in sogenannte „Schuten“, kleinere, universell verwendbare Schleppkähne. Da sich die Erweiterungsmöglichkeiten für den Hafen auf dem nördlichen Elbufer schon bald als unzureichend erwiesen, wurde das Labyrinth der im Stromspaltungsgebiet gelegenen Elbinseln als Erweiterungsgebiet herangezogen; durch feste Elbbrücken, später durch einen Elbtunnel (1911; seinerzeit eine sensationelle Leistung des Ingenieurbaus) erhielt es die notwendigen Verkehrsanschlüsse. Namentlich in der Zeit bis zum Ersten Weltkrieg entwickelte sich dort eine

imposante Industrielandschaft, in der heute der Schwerpunkt hamburgischer Hafen- wie im übrigen auch Schiffbauaktivität liegt, während die stadtseitigen Hafenanlagen immer mehr an Bedeutung verloren. Dafür waren außer verkehrsgeographischen vor allem politische Ursachen maßgeblich: 1867 war Hamburg, das sich sieben Jahre zuvor eine neue, seinerzeit recht fortschrittliche Verfassung gegeben hatte, dem Norddeutschen Bund beigetreten, was Verzicht auf manche liebgewordene Tradition aus der Zeit der Eigenstaatlichkeit bedingt hatte. Doch auch nach der Reichsgründung von 1871 blieb die Stadt — obwohl nun deutscher Bundesstaat (Stadtstaat) — wie schon 1834 nach Gründung des deutschen Zollvereins, außerhalb des deutschen Zollgebiets. Sie fürchtete für ihre Handelsinteressen, vor allem seit der Schutzzollpolitik des Reiches; gerade dann aber wurde ihr weiteres Abseitsstehen untragbar. Bismarck entwickelte schließlich einen Kompromiß, der das Stadtgebiet zwar dem deutschen Zollgebiet anschloß, den Großteil des Hafens jedoch als Zollausland beließ. So besteht heute noch auf Hamburger Territorium eine Zollgrenze, die jedoch nur Vorteile bietet. Diese geniale Freihafen-Lösung, für die die Stadt Bismarck mit einem kolossalen Standbild dankte, hat die Möglichkeit geschaffen, Waren zu importieren, im Freihafengebiet weiterzuverarbeiten und erneut zu exportieren, ohne daß sie mit deutschen Zöllen beaufschlagt werden. Daher wurde das Freihafengebiet zu einem bevorzugten Industriestandort. Nicht zuletzt deshalb konnte Hamburg über den traditionell hier ansässigen Schiffbau hinaus immer mehr Industrien an sich ziehen, so daß es heute der Beschäftigtenzahl und den erzielten Umsätzen nach hinter Berlin Deutschlands zweitwichtigste Industriestadt ist, eine Tatsache, die von Binnenländern gern übersehen wird, die mit dem Namen der Stadt fast nur die hafenabhängigen Dienstleistungen in Verbindung bringen.—

Hamburg hatte am wirtschaftlichen Aufschwung des Kaiserreichs seinen vollen Anteil; die Bevölkerung wuchs — vor allem durch Zuzug aus den ländlichen Gebieten Mecklenburgs — von 348 000 im Jahre 1875 auf 1 030 000 im Jahre 1913. Der 1895 eröffnete Kaiser-Wilhelm-Kanal (heute: Nord-Ostsee-Kanal) rückte die Ostsee für die Schifffahrt erheblich näher. 1912 war Hamburg nach New York und London drittgrößter Hafen der Welt, vor Rotterdam und Antwerpen. Die in Hamburg beheimatete Schifftonnage erreichte vor Kriegsausbruch 2,6 Mio. BRT, von denen der von Albert Ballin gewaltig ausgebauten HAPAG allein etwa 50% gehörten, darunter die drei damals größten Schiffe der Welt. Parallel zum wirtschaftlichen Aufblühen veränderte sich



Reste des „Gängeviertels“ an der Neanderstraße, Hamburg 56.

auch das Hamburger Stadtbild. Die verheerende Choleraepidemie von 1892/93 gab den Anstoß zu einer ersten Sanierungswelle (sprich: Abbruch) des „Gängeviertels“ der Altstadt; diese Maßnahmen wurden in den zwanziger und dreißiger Jahren fortgesetzt und hinterließen nur noch sehr vereinzelt Zeugen älterer Bauepochen. In Fritz Schumacher fand Hamburg einen begabten Oberbaudirektor. Er bemühte sich mit Erfolg, an die Stelle des bisherigen Wildwuchses ein organisches Entwicklungskonzept für die Stadt unter Einbeziehung ihres Umlandes zu setzen. Unter anderem trägt die ab 1908 vom neugeschaffenen Hauptbahnhof zum Rathausmarkt durchgebrochene Mönckebergstraße, die neben dem malerischen Jungfernstieg Hamburgs Hauptgeschäftsstraße ist, in ihrer einheitlichen Bebauung seine Handschrift.

Der Erste Weltkrieg ließ diese friedliche Entwicklung jäh abreißen. Nicht nur forderte er einen Blutzoll von 40 000 Gefallenen, wie ein von Ernst Barlach geschaffenes Mahnmal den Hamburgern stets zu Bewußtsein bringt, sondern er traf den Lebensnerv der Stadt. Was von der stolzen Handelsflotte nicht bereits der Seekrieg vernichtet hatte, mußte bis auf einen Rest von 80 000 BRT kleiner Schiffseinheiten an die Entente-Mächte ausgeliefert werden. Die Liquidation der Monarchie stürzte auch Hamburg in innenpolitische Wirren, wie sie vielerorts die Geburt der Weimarer Republik begleiteten, doch stellte sich die Stadt dank ihrer republikanischen Traditionen schneller und entschlossener auf die Demokratie ein als manche über lange Zeiträume

der Monarchie verwachsene Landesteile. Die hamburgische Verfassung von 1921 markierte einen gewissen Endpunkt der Entwicklung zu einer innerstädtischen Demokratie. — Dank seines wiederholt erprobten Lebenswillens gelang es Hamburg, durch Rückkäufe und Neubauten seine Handelsflotte wiederaufzubauen und die zerrissenen Fäden der Handelsbeziehungen wieder anzuspinnen. Im Jahre 1932 hatte die hamburgische Schiffflotte trotz der bekannten schwierigen wirtschaftlichen Umstände mit 2,2 Mio. BRT schon 85% des Vorkriegsstandes erreicht. Weitere Hafenerweiterungen wurden erforderlich. Der sogenannte Unterelbe-Vertrag von 1928/29 schuf die Basis für eine Zusammenarbeit Hamburgs mit seinen alten Konkurrentinnen Altona und Harburg-Wilhelmsburg, die vom Stadtbild her längst mit Hamburg zusammengewachsen waren, in einer „Hamburgisch-Preußischen Hafengemeinschaft“. Eine weitergehende Lösung, die in Anbetracht des entstandenen einheitlichen „groß-hamburgischen“ Stadtgebietes sinnvoll gewesen wäre, scheiterte an Partikularinteressen.

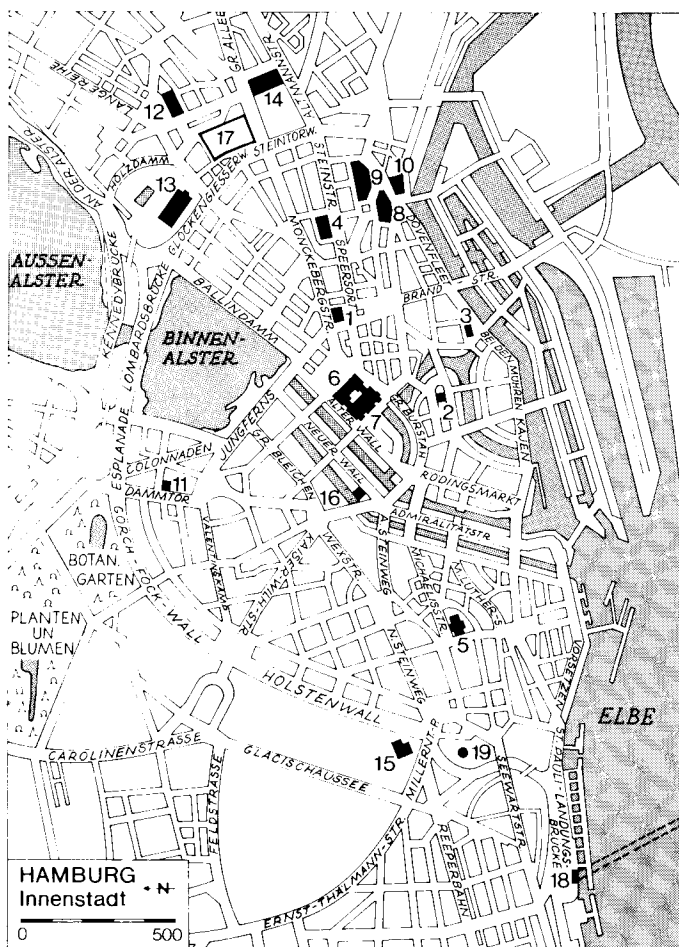
Die Weimarer Zeit brachte Hamburg in manchen Bereichen eine neue kulturelle Entfaltung. 1919, für eine Stadt solcher Bedeutung beschämend spät, wurde die Universität Hamburg gegründet, nachdem vorher allerdings schon zahlreiche spezialisierte Forschungsinstitute bestanden hatten. Das Stadtbild erfuhr reizvolle Bereicherungen durch die an heimische Traditionen anknüpfende Klinkerarchitektur für Repräsentationsbauten. Hier begegnet noch einmal der Name Fritz Schumachers zusammen mit dem Fritz Högers, von dem u. a. das berühmte Chilehaus stammt.

Die Weltwirtschaftskrise erfaßte Hamburg mit ganzer Härte. Ende 1932 wurden ca. 173 000 Erwerbslose gezählt; 146 Schiffe, rund 10% der hamburgischen Flotte, lagen auf. Die folgenden Ereignisse sind bekannt. Die nationalsozialistische Ära bescherte auch Hamburg die Gleichschaltung. Offenbar scheuten die neuen Machthaber die negative Symbolwirkung nicht, als sie die offizielle Bezeichnung von „Freie und Hansestadt . . .“ in „Hansestadt Hamburg“ abänderten. Die Bürgerschaft (das Stadtparlament) wurde aufgelöst, und die oberste Gewalt ging in die Hände eines „Reichsstatthalters“ über. Obwohl der braunen Diktatur in Hamburg eher skeptischer begegnet wurde als andernorts, erkor sie es in den Kreis der Städte, für die gigantomanen Aufbaupläne erstellt wurden. Nahezu nichts von alledem wurde realisiert, da man ja für die Staatsmittel bessere Verwendung gefunden zu haben meinte, leider auch nicht der in Form einer Hochbrücke geplante dringend benötigte westliche Elb-

übergang. Deprimierend festzustellen: inzwischen hatte die Diktatur fertiggebracht, was unter der Demokratie wider alle Vernunft nicht erreichbar schien: 1937 wurden auf Grund des sogenannten „Groß-Hamburg-Gesetzes“ die mit Hamburg längst einen einheitlichen Wirtschaftsraum bildenden, unmittelbar benachbarten Städte Altona, Harburg-Wilhelmsburg und Wandsbek sowie zur Arrondierung des Staatsgebiets einige kleinere Gemeinden mit Hamburg zusammengelegt. Dafür wurden u. a. Cuxhaven und Geesthacht an Preußen abgetreten. Hamburgs Territorium wuchs von 415 auf 747 km², seine Bevölkerung von 1,19 auf 1,68 Mio. Einwohner. Damit bestanden die Voraussetzungen für eine großzügige, zukunftsweisende Großraumplanung. — Auch Hamburg hatte die Folgen der unseligen Rassenpolitik des Dritten Reiches zu tragen: seine jüdischen Mitbürger wurden in die Emigration getrieben oder in die Vernichtungslager geschafft, unter denen das KZ Neuengamme Hamburgs Namen mit Schmach und Schande belud. Dabei hatte gerade die Hansestadt ihrem jüdischen Bevölkerungselement viel zu verdanken: Söhne der Stadt waren u. a. der Komponist Felix Mendelssohn-Bartholdy, der Physiker Heinrich Hertz, der Reeder Albert Ballin und die Bankiersfamilie der Warburgs, die eine bedeutende Forschungsbibliothek gestiftet hatte, die nun nach London verlagert wurde; auch hatte der Philosoph Ernst Cassirer 1919—33 an der Hamburger Universität gelehrt.

Der Zweite Weltkrieg hatte für die Stadt verheerende Auswirkungen. Dem Bombenkrieg, der sich hier weniger auf die Innenstadt als auf die dichtbesiedelten Wohnviertel und natürlich auf den Hafen konzentrierte und der seinen grauenvollen Höhepunkt in den unbeschreiblichen Nachtangriffen vom Juli 1943 fand, fielen 50% der Wohnungen und 80% der Hafenanlagen zum Opfer. Über 55 000 Menschen fanden dabei den Tod. Die durch die napoleonischen Kriege, den Hamburger Brand und eine aus heutiger Sicht zu radikale Sanierung ohnehin stark gelichteten Baudenkmäler der Stadt wurden im Bombenhagel noch weiter dezimiert. 1943 war Hamburgs Bevölkerung auf 0,8 Mio. gesunken. Glücklicherweise hatten der Gauleiter Kaufmann und der Kampfkommandant Woltz in den letzten Kriegswochen ein Einsehen, einen hirnerkrankten Führerbefehl zu hinterreiben, der Hamburgs Herrichtung zur Festung, Selbstzerstörung aller noch intakten Hafenanlagen und Widerstand bis zum letzten gegen die anrückenden britischen Truppen anordnete.

Fast ebenso verheerend wie die unmittelbaren Kriegsverluste und -schäden waren die Folgeentwicklungen für Hamburg. Wieder einmal mußten die unzerstörten Handelsschiffe an die Kriegs-



Stadtplan von Hamburg.

- | | |
|-------------------|-----------------------------------|
| 1 St. Petri | 11 Staatsoper |
| 2 Alt St. Nikolai | 12 Schauspielhaus |
| 3 St. Katharinen | 13 Kunsthalle |
| 4 St. Jacobi | 14 Museum für Kunst und Gewerbe |
| 5 St. Michaelis | 15 Museum für Hamburgs Geschichte |
| 6 Rathaus | 16 Götz-Palais |
| 7 Börse | 17 Hauptbahnhof |
| 8 Chilehaus | 18 Elbtunnel |
| 9 Sprinkenhof | 19 Bismarckdenkmal |
| 10 Meßberghof | |

gegner ausgeliefert werden. Die großen Werften sowie weitere Industriebetriebe verfielen der Demontage. Vor allem aber war die widersinnige Ziehung der Demarkationslinie nur knapp 50 km östlich vom Stadtzentrum ein schwerer Schlag für Hamburg. Damit verlor der Hafen sein traditionelles „natürliches“ Hinterland. Im westeuropäischen Wirtschaftsraum, der sich seit her entwickelt hat, besitzt Hamburg eine periphere Lage, die seine Konkurrenzfähigkeit erheblich schmälert. Die DDR hat im Bemühen, von den westdeutschen Seehäfen unabhängig zu werden, Rostock großzügig ausgebaut. In dem Maße, in dem sich im Westen wirtschaftliches Denken über nationale Grenzen hinwegzusetzen begann, mußte Hamburg gegenüber seinen für die west- und süddeutschen Industrien weitaus günstiger gelegenen Konkurrentinnen Rotterdam und Antwerpen ins Hintertreffen geraten. Daran konnten auch die von der EWG-Kommission als protektionistisch beargwöhnten ermäßigten „Seehafen-Tarife“ der Bundesbahn nichts ändern, so daß Hamburg zwar — auch im Vergleich zur Vorkriegszeit — immer neue Umschlagsrekorde erzielte, die jedoch gemessen an den phänomenalen Steigerungsraten der genannten Benelux-Häfen bescheiden anmuten müssen. Schon vor einigen Jahren konnte in Hamburgs seewärtigem Umschlag die „magische Marke“ von 40 Mio. t überschritten werden; 1970 wurden bereits 47 Mio. t erreicht, wobei — seit Jahren erstaunlich konstant — mengenmäßig der Import zum Export im Verhältnis 3:1 steht, wertmäßig betrachtet sich diese Relation allerdings erheblich verschiebt, da die Exportgüter hochwertiger sind als die überwiegend importierten Rohstoffe. — Hiermit stehen wir schon mitten in den von Hamburg erbrachten Aufbauleistungen. Die Spuren des Zweiten Weltkrieges sind heute weitestgehend beseitigt. Vielleicht sind nicht alle planerischen Chancen wahrgenommen worden, die die Kriegszerstörungen trotz allem geboten hätten, doch muß der Respekt und die Bewunderung vor so viel Vitalität und Energie überwiegen. Bei gegenüber 1939 nur geringfügig gewachsener, seit 1964, als sie 1,85 Mio. erreicht hatte, sogar rückläufiger Bevölkerung, besitzt Hamburg rund 20% Wohnungen mehr als vor dem Kriege, von deren Gesamtzahl rund 60% aus Neubau stammen. Die Tonnage der in Hamburg beheimateten 1300 Seeschiffe hat mit etwas über 4,5 Mio. BRT (1970) die beiden Vorkriegsbestände erheblich überschritten, und das bei wesentlich rationellerer Nutzungsmöglichkeit der Fahrzeuge dank höherer Geschwindigkeit und fortgeschrittener Ladetechniken. Nur noch schwach vertreten ist allerdings die Passagierschiffahrt — und auch das nur noch im Kreuzfahrtgeschäft — infolge der erdrückenden

Konkurrenz der Luftfahrt. Wie bereits betont ist der Hafen nur das eine Standbein Hamburgs; das andere ist die Industrie. Die wichtigsten Branchen in der Reihenfolge des Umsatzes sind: 1. Mineralölverarbeitung, 2. Elektrotechnik, 3. Chemie, 4. Maschinenbau, 5. Nichteisenmetalle und erst 6. Schiffbau, trotz ca. 10% der Beschäftigtenzahl. Umsatzmäßig zwar weniger gewichtig, verdient das Pressewesen Erwähnung. Hamburg als Sitz mehrerer großer Verlagshäuser darf sich als Pressemetropole der Bundesrepublik betrachten.

Aus der bewegten Hamburger Nachkriegsgeschichte sei ein Ereignis hervorgehoben, das in die Chroniken ebenso eingegangen ist wie der Hamburger Brand von 1842. In der Nacht vom 16. auf den 17. Februar 1962 entstand infolge einer nahezu unwiederholbaren atmosphärischen Konstellation eine Sturmflut nie dagewesenen Ausmaßes: mehr als 4 m über normalem Hochwasser wurden gemessen. Sie hatte für die Stadt katastrophale Auswirkungen und zeigte verheerend die Unzulänglichkeit des bisherigen Schutzes. Auf Grund von Deichbrüchen und Lücken im Hochwasserschutzsystem wurden große Teile der Stadt überschwemmt. Besonders schwer wurde das auf einer Elbinsel nur knapp über dem Meeresspiegel gelegene Wilhelmsburg heimgesucht. Viele Bewohner hatten in der Nacht nicht mehr gewarnt werden können: in Hamburg und Umgebung fanden 341 Menschen den Tod in den Fluten. Seither ist ein umfangreiches Programm für einen wirksamen Hochwasserschutz in Angriff genommen worden. Schon heute, noch vor seiner endgültigen Fertigstellung, wird gesagt, daß sich nach menschlichem Ermessen eine Katastrophe vom Ausmaß der von 1962 nicht wird wiederholen können.

Abschließend sei auf einige Zukunftsperspektiven für die Hansestadt eingegangen. Die Wirtschaftsregion, deren Zentrum sie ist, hat schon längst wieder den Rahmen der hamburgischen Stadtgrenzen von 1937 gesprengt. Nur eine gemeinsame Planung mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen kann für diesen Raum, der etwa die Form eines Dreiecks mit den Angelpunkten Lübeck, Lüneburg und Cuxhaven hat und in dem etwa 3,5 Mio. Menschen leben, die erforderlichen Strukturpläne aus einem Guß gewährleisten. Hamburg würde von der erwogenen Bildung eines „Bundeslandes Nord“, das die vier derzeitigen Küstenländer zusammenfassen soll, wohl nur profitieren.

Besondere Aufgaben ergeben sich im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Bereits laufende Projekte sind der Bau eines neuen Elbtunnels — Nachfolger des Hochbrücken-Projektes von ehemals — im Zuge einer westlichen Autobahnumgehung (z. Zt. die

größte Baustelle Europas!), der Hamburgs „innerstädtische Geographie“ zu revolutionieren verspricht, der Bau des Elbe-Seitenkanals (auch als Nord-Süd-Kanal bekannt), der Hamburg einen kürzeren, von der DDR unabhängigen Anschluß an das Binnenwasserstraßennetz bescheren wird und der weitere Ausbau des Schnellbahnnetzes — bereits 1966 sind die Verkehrsträger des Nahverkehrs im Hamburger Raum zu einem richtungsweisenden Verkehrsverbund zusammengefaßt worden. An Zukunftsaufgaben stellen sich der Bau eines Großflughafens bei Kaltenkirchen, da der bestehende Flughafen Fuhlsbüttel bald an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt sein wird und nicht mehr erweiterungsfähig ist, die Schaffung mindestens eines Brückenschlages (Autobahn) über die Unterelbe, die bislang für den Nord-Süd-Verkehr ausgesprochen verkehrsfeindlich gewesen ist, und insbesondere die Einrichtung eines Vorhafens bei Neuwerk, der erforderlich wird, da mit wachsenden Schiffsgrößen Hamburg wegen der nicht beliebig steigerbaren Tauchtiefe der Unterelbe (durchschnittlich 12—13 m) für Großschiffe nicht mehr erreichbar sein wird, teilweise heute schon nicht mehr ist. Die Planungen für Neuwerk, wo ein stabiles Fahrwasser von 25 m Tiefe zur Verfügung stehen würde, sind bereits weit gediehen. Der jetzige Hamburger Hafen würde deshalb nicht arbeitslos werden. Auf ihn kommen erhebliche Modernisierungsaufgaben zu, nämlich im Bereich der neuzeitlichen Transporttechnologien, die unter dem Stichwort „kombinierter Verkehr“ zusammengefaßt werden und zu deren Inbegriff der Container geworden ist. Anstrengungen in dieser Richtung sind bereits unternommen worden, doch läßt sich das Ausmaß der zu erwartenden Umwälzungen noch kaum absehen. Eins läßt sich aber sagen: In Zukunft wird es in Anbetracht der zu leistenden Investitionen nötig werden, die Anstrengungen der deutschen Seehäfen stärker zu koordinieren in Richtung auf eine gewisse Spezialisierung. Das überholte Konkurrenzdenken, vor allem zwischen Hamburg und Bremen, wird abgebaut werden müssen, wenn man im internationalen Konkurrenzkampf bestehen will.

Im Bereich der Wirtschaftspolitik wird die Aufgabe sein, neue, zukunftssträchtige Industrien für die Hamburger Wirtschaftsregion zu gewinnen — letzthin konnten hierbei einige spektakuläre Erfolge verbucht werden —, wofür Hamburg sich bemühen müssen, konkurrenzfähige Energiepreise zu bieten (Atomkraftwerke!). Zudem wird die Innenstadt weiterhin durch die Schaffung zusätzlicher Verwaltungszentren — nach dem Muster der bereits bestehenden „City Nord“ — von der gegenwärtigen Häufung von Verwaltungsstellen entlastet werden

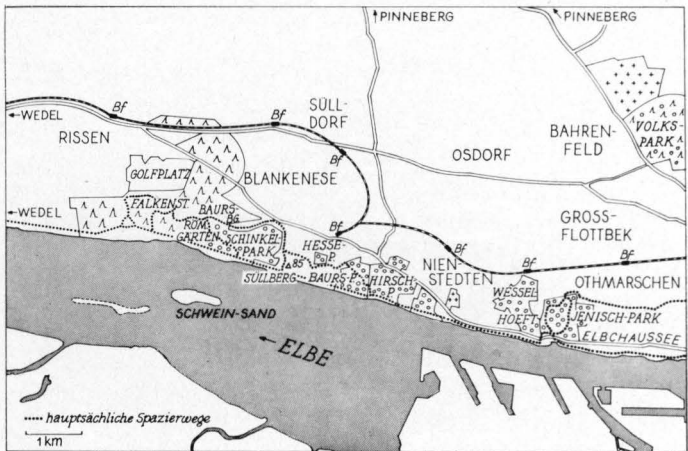


Der Hamburger Hafen, Luftbild.

müssen, um wieder mehr urbanes Leben auf sich zu ziehen und gewisse Verödungserscheinungen, vor allem nach Büroschluß, zu überwinden. Daß die Hansestadt außerdem weitere erhebliche Anstrengungen in den Bereichen des Bildungs- und Gesundheitswesens wird machen müssen, braucht kaum hervorgehoben zu werden.

Alles in allem braucht Hamburg um seine Zukunft nicht zu bangen. Sollten eines nicht zu fernen Tages die skandinavischen Länder der EWG beitreten, sollte darüber hinaus auch der Ost-West-Handel liberalisiert werden, dann würde Hamburg wieder voll und ganz den günstigen Standort aufweisen, der ihm seit nahezu 1200 Jahren eine beständige, eindrucksvolle Entfaltung ermöglicht hat.

Literaturhinweise siehe nächste Seite.



Parks der Elbvororte (ohne Siedlungsgebiete).

Literaturhinweise:

Böer, Friedrich, 750 Jahre Hamburger Hafen. Herausgegeben von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft. Hamburg 1939.

von Lehe, Erich, Heinz Ramm und Dietrich Kausche, Heimatchronik der Freien und Hansestadt Hamburg. Köln 1967.

Schmacke, Ernst, Hg., Hamburg auf dem Weg in das Jahr 2000. Prognosen. Düsseldorf 1970.

Studt, Bernhard und Hans Olsen, Hamburg. Die Geschichte einer Stadt. Hamburg 1951.

Dazu Kurzfassung:

Studt, Bernhard und Hans Olsen, Hamburg. Eine kurzgefaßte Geschichte der Stadt. Hamburg 1964

Eine detaillierte weiterführende Bibliographie enthält das obenerwähnte Werk von von Lehe, Ramm und Kausche.

HAMBURG, DIE ELBCHAUSSEE UND EIN WANDERWEG

„Der Park soll den Charakter der freien Natur und der Landschaft haben . . . und sich nur durch wohlunterhaltene Wege und zweckmäßig verteilte Gebäude bemerklich machen.“

Hermann Fürst Pückler-Muskau

Hamburg, wenn es auch wenig Altertümliches und nur wenige hervorragende Bauten hat, besitzt in seiner Verbindung mit der Landschaft Schönheiten und große Perspektiven, die das Stadtbild sehr eindrucksvoll machen. An Alster und Elbe gelegen, bilden beide die Lebensadern und Koordinaten, um die sich die Wohn- und Arbeitsplätze gruppiert haben und die den Stadtbummelnern das tägliche Schauspiel ihrer Schiffsbewegungen vorführen. Die Alster, sonst nur ein kleiner Nebenfluß der Elbe, ist seit Jahrhunderten gestaut und hat so das Aussehen eines großen Binnensees gewonnen, der sich mitten in der Stadt kilometerweit ausdehnt und auf dem Segelboote lustig hin und her kreuzen. Der südliche Zipfel wird von der Kennedy- und Lombardsbrücke abgeriegelt und kaiartig und rechtwinklig von drei Straßenzügen eingefast, deren aufeinander abgestimmte Höhe der Geschäftshäuser eine Raumwand bilden, die die „Binnenalster“ wie einen Spiegel einrahmt. Über die Wände der Häuser aber ragen noch die alten Kirchtürme empor, die der City den Schmuck einer mittelalterlichen Stadtkrone aufsetzen.

Ehe wir nun die Elbchaussee beschreiben und damit einen der schönsten Spazierwege, den eine Großstadt heute weit und breit zu bieten hat, wollen wir etwas summarisch einige andere Sehenswürdigkeiten Hamburgs hervorheben. Die „nüchterne City“ hat neben dem Raum der Binnenalster auch die schöne Mönckeberg-Geschäftsstraße und die eindrucksvolle Halle des Hauptbahnhofes, eine etwas spätere Variante der Maschinenhalle der Pariser Weltausstellung von 1889, die für die moderne Architektur eine bedeutende konstruktive Lösung gebracht hatte. Und so „neu“ im Vergleich mit anderen Städten die Straßenanlagen sind, die alle erst nach dem großen Stadtbrand von 1842 und vor allem in unserem Jahrhundert angelegt worden sind, zeigen sie heute eine Raumordnung, die in ihren Hauptzügen auf Fritz Schumacher zurückgeht, den bedeutenden Hamburger Stadtplaner

bis 1933. Sie sind auch bei den Bombardements im Zweiten Weltkrieg im Wesentlichen erhalten geblieben und wahren der Innenstadt eine Maßstäblichkeit, die in anderen Städten durch betriebssame Hochhausarchitektur oft zerstört worden ist. Zur Innenstadt gehört auch das große Kontorhausviertel mit dem bekannten Chilehaus, das man als einen norddeutschen-expressionistischen Seitenweg der modernen Architektur ansehen kann. In der Jakobikirche, einer etwas derben Hallenkirche des 15. Jahrhunderts, befindet sich die größte Arp-Schnitger-Orgel, des wohl bedeutendsten norddeutschen Orgelbauers der Barockzeit. Und wenigstens einmal in der Woche (was die Plakatsäule, der Kulturspiegel oder die Zeitung anzeigen) gibt es dort ein Orgelkonzert, das von bedeutenden Künstlern gespielt wird Neben einem ausgezeichneten Völkerkunde- und Kunstgewerbemuseum bietet die Kunsthalle mit bedeutenden Bildern des frühen Mittelalters (Meister Bertram und Franke) und des 19. und 20. Jahrhunderts fast das gesamte Werk von Philip Otto Runge, der mit Caspar David Friedrich, von dem die Kunsthalle ebenfalls viele Bilder hat, zu unseren großen romantischen Malern von europäischem Rang zählt. Das Porträt seiner Eltern mit ihren Enkelkindern, um eines herauszugreifen, besitzt eine schlichte Größe. Es ist ganz in dem angelegt, was wir Deutschen innig nennen und damit wohl das natürliche Nach-Außen-Treten und den Umgang mit unseren Dingen der Welt meinen. Berührt es sich in diesem Wesenszug nicht auch mit den Bildern griechischer Stelen? Mit Recht berühmt ist auch das Hafenpanorama, wo man auf der Höhe von den Landungsbrücken die ganze Werk- und Arbeitswelt des Hafens einsehen kann und wo am Ufer eine gerade fertiggestellte Promenade, wie von einer Terrasse aus, den Blick auf das Treiben und ein ungestörtes Umherspazieren freigibt.

Und nun zur Elbchaussee. Dort am ehemaligen westlichen Stadtrand, bis 1937 noch schleswig-holsteinisches Territorium, wo die Höhen, die oberhalb des Hafens beginnen, weiterhin ansteigen und das Elbufer hinunter bis nach Wedel begleiten, legten schon im 17. Jahrhundert, vor allem aber im 18. und frühen 19. Jahrhundert die großen Hamburger Familien ihre Land- und Sommersitze an. Die Höhen boten und bieten eine herrliche Aussicht auf den Strom, auf dem die meisten der Reeder- und Kaufmannsfamilien ihre eigenen Schiffe ein- und ausfahren sehen wollten. Die Parks, die damals um die kleinen Dörfer am Unterlauf der Elbe entstanden, sind dann im späten 19. und 20. Jahrhundert immer mehr durch Villen- und Einzelhäuser parzelliert und zersiedelt worden. Was der Elbchaussee aber an Parkgrün

und Landschaftsblick noch geblieben ist, bewahrt ihr den Rang, zu den schönsten Parklandschaften Deutschlands zu gehören. Haben die Einzelbauten der neueren Zeit den Anlagen des 18. und frühen 19. Jahrhunderts auch nichts Gleichwertiges an architektonischer oder landschaftlicher Kultur hinzugefügt, so hat eine moderne Stadtplanung seit Fritz Schumacher und Gustav Oelsner den Grünraum für die Allgemeinheit zu nutzen verstanden und Hamburg mit den längsten Fußgängerwegen aller deutschen Großstädte versehen. Heute führt parallel zur Elbchaussee, die ja nie Fußgängerweg war und als Autostraße dazu noch ungeeigneter geworden ist, der Elbuferwanderweg, von dem aus sich die noch bestehenden Parkanlagen leicht erreichen lassen.*

Wir beginnen unsere Wanderung in der Palmaille, der alten Prachtstraße Altonas, wo noch einige Stadtpalais Christian Friedrich Hansens aus der Zeit um 1800 stehen und in deren Parks zur Elbe hin der Elbuferweg beginnt, der von hier bis Blankenese führt, ohne je vom Verkehr zerschnitten zu werden Zum Park gehört sinngemäß, wie es Fürst Pückler in unserem vorangestellten Zitat betont hat, das Haus.

Hansen, vielleicht der bedeutendste Architekt des nordeuropäischen Klassizismus**, hat auch den Stil der Elbchaussee, seiner Landsitze geprägt. Die reihenhausartigen Palais in der Palmaille weisen ihn als einen Künstler der großen Form aus, bei dem die Dekoration noch nicht den Bau tapetenartig überzieht, sondern in feiner Entsprechung zu den Geschossen und Achsen, das Gebäude optisch akzentuiert und aufschließt. Die große Form zeigt sich ebenso in seinen geschlossenen Baukörpern. Da entsteht nirgends eine Zäsur durch weit vor- oder zurückspringende Flügel oder eine Unruhe der Geschosse. Das Gefüge dieser fast kubischen Formen bildet ein wohlabgestimmtes Ganzes, dessen Qualitätshöhe wir gerade auf der Elbchaussee, an der Reihe mancher Nachfolgebauten, ermessen können.

* Der Weg, den wir als Wanderweg beschreiben, würde zu Fuß und mit den Besichtigungen etwa einen halben Tag benötigen. Er kann aber dadurch zeitlich verkürzt und erleichtert werden, daß man immer wieder Strecken mit dem Omnibus zurücklegt, der auf der Elbchaussee verkehrt. Es empfiehlt sich dann folgende Regelung: Fußweg von Palmaille über Christianskirche nach Oevelgönne (¾ Stunde). Von dort durch Schröders Park zur Elbchaussee und Fahrt mit dem Bus 36 bis Jenischpark. Nach Besichtigung Weiterfahrt bis Hirschpark. Fußweg Hirschpark, Bursapark, Strandweg Blankenese (¾ Stunde). Mit Kleinbus zum Blankeneser Bahnhof, von dort mit Bus 186 bis zur Endstation und Weg zum Falkenstein. Hin und zurück eine Stunde.

** Hansen hat auch in Schleswig-Holstein eine Reihe Kirchen (Husum, Neumünster) und Herrensitze gebaut. Nach seiner Tätigkeit in Altona war er aber vor allem in Kopenhagen tätig, wo ebenfalls noch bedeutende Bauten von ihm sich befinden.

Unser Weg von der Palmaille geht am Altonaer Rathaus vorbei. Gegenüber liegt das Haus der Jugend von Gustav Oelsner, der vielleicht schönste Bau Hamburgs der zwanziger Jahre. Seine Proportionen sind so wohllautend, die rhythmische Gruppierung der Baukörper und ihre Einbindung in den Raum zeigen so große Linien, daß sie über den Abstand der Zeiten und des Stils hin die Entsprechung zu Hansens großer Form finden.

Auf dem Friedhof der benachbarten Christianskirche liegt Klopstock begraben. Wir erinnern uns, daß die Kultur der Elbchaussee auch eine dichterische Wurzel hatte, daß Klopstock hier der gefeierte Dichter war. Die Begeisterung für Lyrik finden wir meist mit der Parkkunst verbunden. Schon im alten China, von dem ja die Idee unseres Landschaftsparks über England hergekommen ist, war es der Dichter, der manchen „point de vue“ der Parkanlage erschaffen hatte. — An der Rainvilleterrasse biegen wir wieder zum Elbwanderweg ein. Der französische Name stammt von einem Emigranten, der hier um 1800 eines der Palais zu einem ersten Vergnügungsort für die Stadtbevölkerung einrichtete. Heute liegt an dieser Stelle die Seefahrtsschule, ein ebenfalls qualitätsvolles Gebäude der zwanziger Jahre. Den Blick von dieser Stelle hat der Romancier Stendhal schon hervorgehoben.



Alte Kapitänshäuser in Oevelgönne.

Hier liegt die Einfahrt zum Hafen in großartiger Breite vor uns, wie es annähernd von dieser Stelle Corinth und Kokoschka gemalt haben.

Durch Grünstreifen ehemaliger größerer Parks gelangen wir schließlich nach Oevelgönne, einer Kapitänssiedlung mit vielen eingeschossigen Häusern aus der Zeit um 1800. Die Siedlung hat ihren Charakter gut bewahrt und die jüngeren Bauten ordnen sich ihm ein. Die Besitzer aber haben gewechselt. Durch die blitzblanken Fenster, die meist keine Gardinen haben, kann man wandhohe Bücherregale und antike Möbel erkennen und auf den Fensterbrettern manches antike und andere „Speeltuch“ (Spielzeug). Ästheten, Schriftsteller und Künstler haben sich hier niedergelassen und die alte Zeit in liebevolle Pflege genommen. Das wohnliche Behagen, das Cicero für solche als *hortum cum bibliotheca* beschreibt, hat in der Beschaulichkeit dieses kleinstädtischen Idylls eine Atmosphäre der Gleichgestimmtheit entstehen lassen, die wir in der Betriebsamkeit der Großstädte sonst kaum noch finden können. Der Blick über die schön gepflegten, ebenso idyllischen Vorgärten auf die große SchiffsstraÙe der Elbe und auf den Ölhafen verbindet das Geborgene mit dem Schauspiel des tätigen Lebens.

Etwa in der Mitte zwischen der Palmaille und Blankenese liegt der Jenischpark, der größte der erhaltenen Parks, der mit seinem Landhaus als Museum und dem Barlachhaus ein längeres Verweilen nötig macht. Das Jenischhaus, um 1830 von dem Hamburger Bauunternehmer Forsmann erbaut, geht in seinem streng geschlossenen Kubus auf einen Entwurf Schinkels zurück, der dem Gebäude seine monumentale Wirkung gibt und den hellen Putzbau mit seinen vergoldeten Gittern aus den bewegten Baumkulissen heraushebt. Das Barlachhaus enthält Skulpturen und Zeichnungen des Künstlers, der mit Nolde wohl zu den größten norddeutschen Expressionisten zählt, und so sollte ein Besuch hier wie im schleswigschen Seebüll bei einer Reise in den Norden nicht fehlen. Beide repräsentieren eine gegenklassische Kunst, deren Inbrunst der Gestalten auf schöne Gebärden verzichtet. Barlach floh nach wenigen Tagen aus Florenz, weil ihm dort alles zu schön und vollkommen war. Sein „Singender Mann“ im Barlachhaus und seine Figuren an der Lübecker Katharinenkirche isolieren sich im Plastischen nicht wie es die klassische Skulptur tut, sondern zeigen ein an die Gotik erinnerndes Formprinzip, das die Grenze aufhebt und die Gestalt mit einem größeren resonierenden Raum zusammenklingen läßt.

Der Jenischpark mit seinem schönen Baumbestand, einer ganzen Anzahl stämmiger Eichen, deren mächtigste einen Umfang von



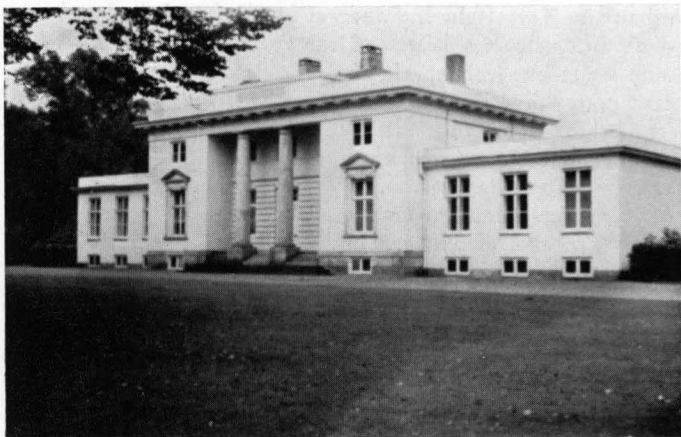
Jenischhaus im Jenischpark.

7 m besitzt, geht als Parkschöpfung auf den Vorbesitzer des Geländes, auf Caspar Baron Voght, zurück. Er war wohl die vielseitigste, ja genialste Persönlichkeit des Hamburger Kreises, der seine Landsitze an der Unterelbe zum Sammelpunkt der damaligen Geisteskultur machte. Er war nicht nur Inhaber eines großen Handelshauses und erfolgreicher Gutsherr, sondern führte z. B. (es war schließlich die Zeit der französischen Revolution) überall soziale Reformen durch und wurde so auch für die Neuordnung des Armenwesens in Österreich vom Kaiser in den Freiherrnstand erhoben. Napoleon noch ließ seine Schriften darüber ins Französische übersetzen. Auf vielen Reisen war er mit den großen Männern und Ideen seiner Zeit unmittelbar und mitwirkend in Verbindung getreten. Goethe sagte einmal von ihm: „Wenn ich die Bekanntschaften der letzten Zeit durchgehe, so bleibt doch immer wieder Voght in Hamburg die vorzüglichste.“ Aus England hatte er früh schon die Idee der ornamented farm, des Landschaftsgutes, mitgebracht und sie in seinem Besitz in Flottbek verwirklicht, auf dem er zugleich durch Pflanzenzucht,

Anbau von Kartoffeln und anderes für die heimische Landwirtschaft Beispielhaftes leistete. Drei größere Parkräume, deren Reste heute im Jenischpark, Wesselhöftpark, Polo- und Golfplatz noch teilweise erhalten sind, faßten die Nutzfläche ein. Voght durchsetzte auch die Feldmark mit Baumgruppen und Aussichtspunkten, wo er Bänke aufstellen ließ. Ruinen und Tempelchen lehnte er dagegen ab. Er wollte der Natur keinen Zwang antun. Der ursprüngliche ländliche Charakter der Gegend wurde so gewahrt, aber akzentuiert und idealisiert. Es entstand durch diese mit künstlerischem Sinn gelenkte Bepflanzung eine Vielfalt von geschlossenen waldartigen und offenen Raumfolgen, die zusammen mit dem Elbpanorama zu einer großen Gesamtwirkung gebracht waren, wie es heute am besten noch der Jenischpark bewahrt hat. Die Elbsicht dagegen ist durch das Höherlegen des Straßenniveaus und die Randbebauung verlorengegangen. Auch fehlen heute die einst gepflegten Sichtschneisen. Heutige Landschaftsgestaltungen und Überlegungen knüpfen, nach den Verheerungen durch die Monokulturen des 19. Jahrhunderts und den Zerstörungen durch die Industrie der Gegenwart, wieder an ähnlichen Vorstellungen wie denen Voghts an. Das Ästhetische stimmt dabei mit den biologischen Gesichtspunkten überein. Es ist die Erkenntnis und Bestrebung, den Landschaftsraum als großen, wechselseitig zusammenhängenden Lebensraum zu verstehen und zu erhalten.

Bezeichnend für Voghts Gesinnung, die alles Einzelne auf das Ganze bezog, ist auch die Form, die er seinem Wohnhaus bestimmte. Er gab ihm keine Fassade und verzichtete auf eine repräsentative Herausstellung überhaupt. Er schrieb: „Das Wohnhaus selbst ist, um seine Größe zu verbergen, zum Teil im Buschwerk versteckt.“ Und die Stützen der offenen Loggien, die das Haus umgeben, sollten keine Säulen sein, sondern „müssen sich“ — wie er dem Architekten schrieb — „zu Säulen verhalten wie die Idylle zur Epopöe“. Bedenken wir dabei, welche Bedeutung seine Zeit, das Empire, der Säule beimaß! Sein Herrenhaus hat dadurch eine ländliche und verborgene Intimität gewonnen. In seiner Lage hinter Buschwerk, mit geschlängelten Wegen, die zu ihm hinführen, und der schönen Brücke über dem nahen Teich erinnert es eher an japanische Wohn- und Gartenarchitektur, die der Natur sich unter- und einzuordnen ebenfalls bestrebt ist.

Vom Baron-Voght-Haus, das nur wenige Schritte hinter dem Jenischhaus liegt, können wir durch den Wesselhöftpark zur Elbe zurückgehen und unsere Wanderung nach Blankenese fortsetzen, wo die alte Süderelbe mit der Norderelbe sich vereinigt und der Unterlauf des Stromes zu einer Breite von etwa 3 km sich aus-



Der Hansenbau im Hirschpark.

dehnt. Bevor wir in den Ort gelangen, wollen wir aber am Steilufer hinauf zum Hirschpark gehen. Nach dem Jenischpark ist er die besterhaltene und geschlossenste Parkanlage, die noch eine ältere Stilstufe vom Ausgang des 18. Jahrhunderts zeigt. Eine vierreihige Lindenallee verbindet das Blumenparterre (den plesasureground) in der Nähe des Hauses mit dem übrigen Landschaftspark. In der Mitte der Anlage befindet sich heute ein Hirschgehege, das dem Park den Namen gibt. Das Landhaus ist von Christian Friedrich Hansen 1793 erbaut worden, dessen schöne Palais an der Palmaille am Anfang unseres Wanderweges standen. Der Hansenbau wirkt, verglichen mit dem jüngeren Jenischhaus schloßartiger, hat Mittelrisalit und Flügel. Auch die Säulen spielen eine gewichtigere und, möchte man sagen, realere Rolle, denn sie öffnen den Bau in der Mitte, wo wir über Stufen hinauf den Eingang erreichen. Sie geben dem Mittelteil eine tempelartige vertikale Gliederung, die die Geschoßteilung durchbricht. Der Bau erscheint als einer der letzten Ausläufer der Palladiovillen, die bis in diese Ära den Stil des vornehmen Landsitzes in Europa geprägt haben.

Der Hirschpark ist nur ein paar hundert Meter vom Baurspark entfernt, den wir als letzten Park besuchen wollen. Wir gehen ein Stück die Elbchaussee entlang, die uns noch an einem zweiten Hansenbau, dem Weißen Haus, vorbeiführt, das noch Privatbesitz ist. Wenigstens die Straßenseite können wir uns einprägen. Am Mühlenbergerweg biegen wir dann links ein und erreichen nach wenigen Schritten den Baurspark, von dem sich uns einer der schönsten Fernblicke auf Unterelbe und Blankenese eröffnet. Das



Ehemaliges Bauernhaus, umgebaut als Kavaliere-(Gäste)-Haus, im Hirschpark. Heute Teestube.

Landhaus selbst, erst in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts errichtet, lehnt sich an den Entwurf des Weißen Hauses an, an dem wir gerade vorbeigegangen sind. Es ist ein schönes Haus, doch können wir, wenn wir aufmerksam hinschauen, schon den Verlust der großen Form erkennen. Die Zusammenfügung der Geschosse zu einem Ganzen gelingt nicht in gleicher Weise. Die Fenster sind nicht, wie bei Hansen, in ihren Breiten und Achsen geflüchtet. Sie verselbständigen daher die Geschoßgliederung und so ordnet sich auch die Dekoration nicht mehr streng in das vertikale und horizontale Gefüge des Gebäudes ein.

Vom Kanonenberg aus, von wo das Gelände steil zur Elbe hin abfällt, und von wo der ehemalige Besitzer seine einfahrenden Schiffe mit Böllerschüssen begrüßen ließ, genießen wir nun den herrlichsten Weitblick nach dieser an schönen Blicken schon so reichen Elbwanderung, und doch ist es nur eines von vielen sich steigernden Panoramen, die die Höhen unterhalb Blankeneses noch bieten werden.

Blankenese aber wollen wir nicht auslassen, „der schönste Ort an der Unterelbe“ wie der Baedeker sagt. Auch bietet das kleine Städtchen eine ganze Reihe Ausflugslokale, die zum Essen oder Kaffee einladen und von denen wir entweder den Blick von oben auf die Elbe haben können oder am Strandweg in unmittelbarer Nähe des Ufers und des Landesteges das Ein- und Auslaufen der Segelboote und das Anlegen der Baderschiffe beobachten können. Sogar einzelne reetgedeckte alte Fischerhäuser lassen sich an einigen Stellen noch entdecken. Aber sie sind nicht das Wichtige, und die Masse der Architektur bleibt belanglos. Schön ist die Lage

der Häuser und die terrassenartige Abstufung der Gärten. Das Schönste in Blankenese aber sind die malerisch gewundenen Treppenhänge, die zum Strand hinunter führen. Ein Wort Baudelaires fällt mir bei ihnen ein: „les plis sinueux des vieilles capitales où tout même l'horreur, tourne aux enchantements“, das ich frei, auf Blankenese bezogen, so übersetzen möchte: „Der Reiz der gewundenen Treppenwege des alten Städtchens, der alles, auch die schlechte Architektur, schließlich zu unserem Entzücken wendet.“

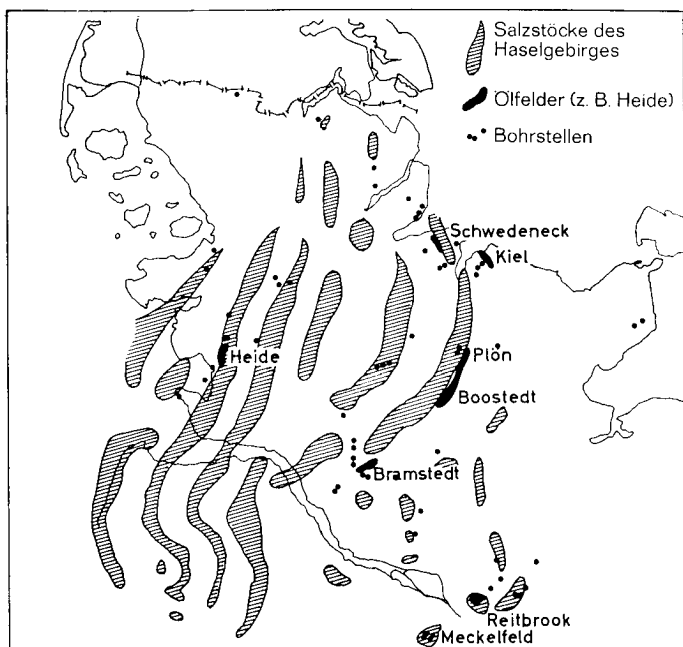
Wer dann über Blankenese hinaus weitergeht und den auf der Karte eingetragenen Elbhöhenweg benutzt, wird reich belohnt werden. Der Weg führt auch durch einige Schluchten (der Jenischpark lag in einer der ersten) die dort entstanden sind, wo die abfließenden Wasser, Quellen und Bäche, den Geestrücken abgetragen haben. Auch Altblankenese liegt in einer solchen Tal-senke. Alle diese Schluchten, wie die hier sogenannten Berge, Kösterberg und Falkenstein (ungefähr 100 m hoch), sind unterhalb Blankeneses mit dichtem Mischwald überzogen, und in den Schluchten kann uns eine Stille umfassen, daß wir die Nähe der Großstadt nicht zu ahnen meinen. Der Weg windet sich mählich auf und ab und erreicht am Falkenstein die letzte Höhe, bevor das steile Gelände zur Wedeler Marsch abfällt und endet. Der Blick von hier oben kann nicht genug gerühmt werden. Stendhal, der unter Napoleon hier gewesen ist, hat diese Landschaft zu den drei schönsten Europas gezählt und sie mit der Küste um Neapel verglichen. Mit einem Blick umfaßt das Auge durch die Stämme des Waldes hindurch die ganze Breite der Unterelbe, die Marschen auf der anderen Elbseite, wo die steilen Reetdächer der Bauernhäuser in den Obstplantagen wie umgedrehte Schiffe liegen, den Badestrand am diesseitigen Ufer und den nach Westen sich ins Unendliche dehnenden Horizont der Elbmündung. Es ist das ideale Finale einer klassischen Parklandschaft, das Ausklingen im unbegrenzten Landschaftsraum. Was in Versailles oder Kassel dabei auch noch Herrscherattitüde war, ist heute und hier reine Hochgestimmtheit und den Preis, den Stefan George dem Rhein gegeben hat, wollen wir auch der Elbe zusprechen:

*Schon lockt nicht mehr das Wunder der Lagunen
Das allumworbene trümmergroße Rom
Wie herber Eichen Duft und Rebenblüten
Wie sie die Deines Volkes Hort behüten —
Wie Deine Wogen — lebensgrüner Strom!*

SCHLESWIG-HOLSTEIN — EINE LANDESKUNDLICHE BETRACHTUNG

Schleswig-Holstein — meerumschlungen — ist das nördlichste Land der Bundesrepublik und der südlichste Teil der jütischen oder kimbrischen Halbinsel. Mit 15700 Quadratkilometern gehört es zu den kleineren Ländern der Bundesrepublik. Die Einwohnerzahl von 2,5 Millionen liegt etwas über der von West-Berlin; Schleswig-Holstein ist also ein sehr dünnbesiedeltes Gebiet, seine Dichte beträgt 161 Einwohner auf den Quadratkilometer. Ostsee und Nordsee bilden die hervorstechendsten Begrenzungen dieses Bundeslandes. Im Süden trennt die Elbe gegen Niedersachsen, vom Hamburger Raum abgesehen, und bei Lauenburg verläuft die Grenze gegen die DDR in Richtung Lübeck, durchquert dabei den mecklenburgischen Schaalsee, verläuft an der Ostgrenze des Ratzeburger Sees und erreicht ostwärts von Travemünde die Lübecker Bucht. Von der Flensburger Förde bis wenige Kilometer nördlich des Hindenburgdammes an der Nordsee befindet sich die Grenze gegen Dänemark. Bis 1920 lag diese etwa 60 Kilometer weiter im Norden.

Schleswig-Holstein gehört zum Norddeutschen Tiefland. Der Nichtkenner dieser Landschaft möchte meinen, hier im Norden der Bundesrepublik ein ebenes und tief gelegenes Land vorzufinden. Er wird aber eines anderen belehrt, wenn er das Land kennenlernt! Das lebendige Relief im Osten flacht sich gegen den Westen allmählich, aber merklich ab und beruhigt sich, um dann in einer einförmigen und gleichmäßigen Ebene, der Marschlandschaft am Nordseerand sein Ende zu finden. Schleswig-Holstein ist ein Kind der Eiszeit. In drei oder zwei Vorschüben während dieser Zeit wurde unwahrscheinlich viel Gesteinsmaterial aus dem skandinavischen Raum in den norddeutschen hinein verfrachtet. Die Mächtigkeit dieser eiszeitlichen Schuttmassen ist recht unterschiedlich und erreicht im Maximum etwa 425 Meter. Der tertiäre Untergrund hat selbstverständlich gar keine Beziehung zur heutigen Oberflächengestaltung, die einzig und allein durch die abtragenden Kräfte nach der Eiszeit entstanden ist. Nur vereinzelt stößt der Untergrund durch die glazialen Schottermassen, am schönsten im Buntsandsteinklotz Helgolands, ferner im Kreidegestein von Lägerdorf bei Itzehoe und im Zechsteinklotz des Segeberger Kalkberges.

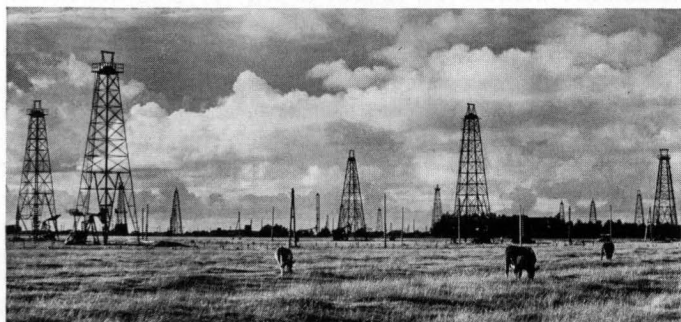


Lage der Salzstöcke und Ölfelder in Schleswig Holstein.

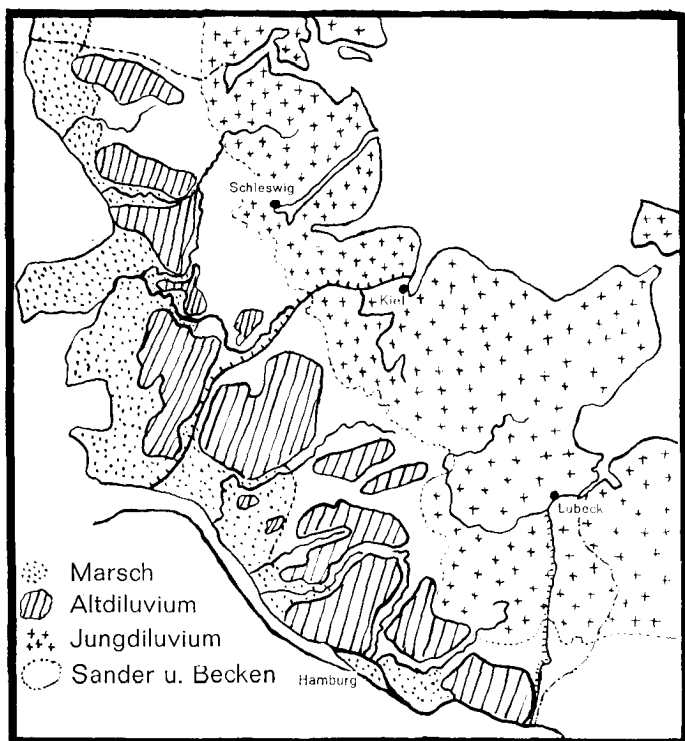
Die Suche nach *Erdöl* hat den Untergrund weitgehend gelüftet; er wird durch ein mächtiges Gebirge — das Haselgebirge — gebildet, das dem Rotliegenden zugehört und steil aufgerichtet ist. In den Flanken dieser Gebirgsfaltungen lagern Zechsteinsalze, die mesozoische und tertiäre Decken verschiedener Dicke tragen. Die noch nicht zur Ruhe gekommene Tektonik dieses Untergrundes bewirkt, daß die plastisch gewordenen Salzmassen nach oben gedrückt werden, dabei können sie gegebenenfalls in den Bereich des Grundwassers gelangen und den Anlaß zu *Solquellen* geben. Durch diese Salztektunik werden auch die Erdöle in abbauwürdige Speichergesteine gedrückt. Die Bäder Bramstedt, Segeberg und Oldesloe werden hierdurch begründet, und die Erdölfelder von Heide, Bramstedt, Reitbrook, vom Plöner Raum und dem um Kiel finden somit ihre Erklärung. Auf Grund der erdgeschichtlichen Entwicklung bietet der Untergrund außer Erdöl und Gas nur noch Kalkvorkommen, die der Zementindustrie um Itzehoe als Grundlage dienen.

Die landschaftliche Gestaltung Schleswig-Holsteins spielt sich auf dem eiszeitlichen Geschiebeuntergrund ab.

Die Ablagerungen der jüngsten Vereisung, der Weichseleiszeit, beherrschen die Landschaft *Ostholsteins*. Die Reliefenergie ist hier recht beachtlich, sie beträgt in unmittelbarer Nähe der Ostsee mehr als 150 Meter. Steht man auf dem höchsten Berg Schleswig-Holsteins, dem 165 Meter hohen Bungsberg, so blickt man über das lebhafteste Relief dieser kuppigen Endmoränenlandschaft, der ein mehr oder minder ebener Grundmoränensaum als Küstengebiet vorgelagert ist. Jener jungeszeitliche Moränengürtel reicht bis an das Nordende der jütischen Halbinsel, also bis nach Dänemark, und schwingt sich im Südosten von unserem Gebiet über den mecklenburgischen, später pommerschen und schließlich in den masurischen Raum hinein. Grund- und Endmoränenzonen bieten ausgesprochen gute Böden, weil das Material der jüngsten Vereisung noch nicht so weit aufgearbeitet und ausgelaugt ist. Von Hecken, hier Knicks genannt, umsäumte Weiden und Felder wechseln mit größeren oder kleineren Waldungen, und eine Vielzahl von Seen bereichert das Landschaftsbild. Das ist die *Holsteinische Schweiz*! Plöner See, Eutiner See, Dieksee, Kellersee und der malerische Ukleisee sind die Glanzpunkte dieses Erholungsgebietes. Will nun die Holsteinische Schweiz mit der „richtigen“ Schweiz konkurrieren? Dieser scheinbar anmaßende Vergleich bezieht sich aber nur auf die buckelige Welt der jungen Moränenlandschaft mit ihren auf saftigen Wiesen und Weiden grasenden Rindern, die hier aber vorwiegend schwarz und weiß gefleckt sind. Ähnlich liegen die Dinge ja auch in der Mecklenburgischen Schweiz.



Ein Wald von Bohrtürmen kennzeichnet die Ausdehnung des Heider Ölfeldes.



Die eiszeitlichen Landschaften Schleswig-Holsteins.

Diese jungeszeitliche Landschaft spiegelt deutlich den Ablauf des eiszeitlichen Geschehens wider. Der zum Südlichen Höhenrücken gehörende Teil des Landes kennzeichnete dereinst den Rand des Inlandeises während der letzten Eiszeit vor etwa 120 000 bis 20 000 Jahren. Die vielfältige Gestalt dieses Landschaftsgebietes ist nur dadurch zu erklären, daß der Eisrand keine einfache Linie darstellte, sondern daß er aufgelöst war in einzelne Lappen, Gletscherzungen und Hohlformen. Diese periglaziale Zone in unmittelbarer Nähe des Eisrandes war einer dauernden Veränderung dadurch unterworfen, daß das Eis in oszillierender Weise vorrückte oder sich zurückzog. So wurden durch diese Bewegungen und durch die erodierende Wirkung der Schmelzwasserströme die Moränen aufgearbeitet, umgelagert oder gar gestaucht. Die Hüttener Berge bei Schleswig und die Umrahmung des Lübecker Zungenbeckens sind treffliche Beispiele hierfür. Zum Teil hatten sich Eismassen vom eigentlichen Gletscher gelöst und

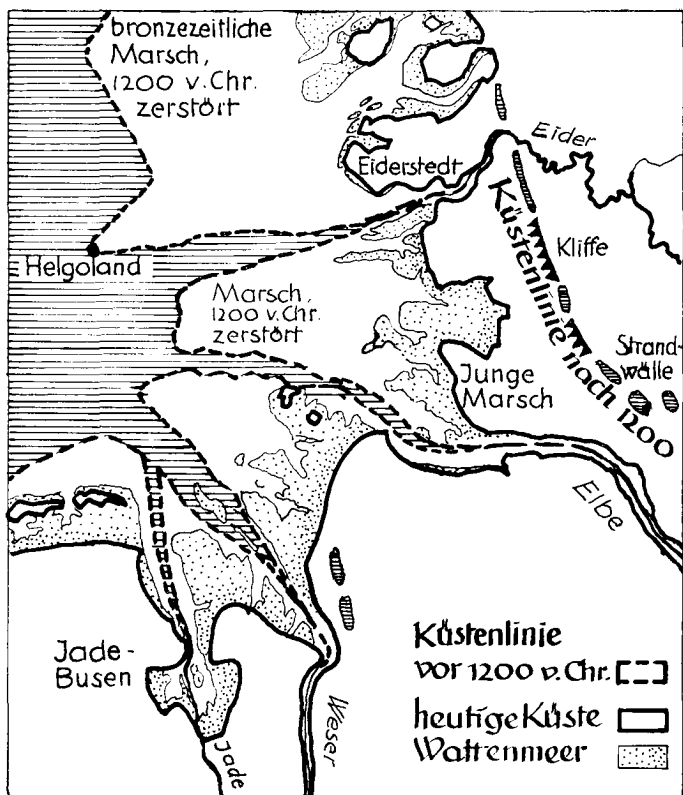
unterlagen nun nicht mehr der Bewegung. Sie wurden von Schutt so überdeckt, daß sie nicht abschmelzen konnten. Solche bedeckte und in jeder Form isolierte Eisblöcke — oft von immenser Größe — nennt man *Toteis*. Nur ganz allmählich schmolz das Eis viel später, der entstehende Hohlraum sackte zusammen und bildete an der Oberfläche eine Delle oder Wanne, in der sich im Laufe der Zeit das Regenwasser sammeln konnte. So etwa müßte man sich die Entstehung der Seen vorstellen. Die tief ins Land eingreifenden *Förden* geben der Ostseeküste hier das Gepräge und den Namen. Subglaziale Schmelzwasserströme schufen das Urbild für diese tiefen Rinnen, in die dann bei der allgemeinen Anhebung des Meeresspiegels in der Nacheiszeit die Ostsee eindrang und jene schlanken, tiefen und weit eingreifenden, schlauchartigen Buchten schuf. An ihren Enden bot sich jeweils ein geschützter Platz für Siedlungen. Die Städte Flensburg, Eckernförde, Schleswig und Kiel gaben denn auch den entsprechenden Förden ihre Namen, wobei die Schleswiger Förde im allgemeinen Schlei genannt wird.

Das gesamte Endmoränengebiet unterlag nach dem Zurückweichen der Gletscher der Aufbereitung durch die Schmelzwässer. Es bildeten sich gegen den Westen Aufschüttssande, die ältere Moränenreste einhüllten. Diese *Sander* bestimmen im mittleren Teil Schleswig-Holsteins vom Norden nach dem Süden die Landschaft, die man hier *Niedere* oder *Vorgeest* nennt, und die fälschlicherweise oft als Mittelrücken bezeichnet wird. Der Name Geest bedeutet dabei soviel wie wüst. Diese Vorgeest wird von *Urstromtälern* durchzogen, die als Sammellauf aller Schmelzwässer, der allgemeinen Abdachung folgend, dem Meere zuströmen. In unserem Gebiet bildeten sie breite Talungen, in denen die Urströme gesammelt der Nordsee zustrebten, wobei wir noch nicht genau wissen, wo diese Mündung sich damals befand und und ob es wirklich bei der Doggerbank war.

Die Sander fanden im Westen ein Widerlager an den Moränen der älteren Eiszeit, die man ebenfalls zur Geest rechnet. Dieses *Altmoränengebiet* zieht sich etwa von Niebüll im Norden über Heide, Husum, Meldorf, Marne, Burg, Itzehoe, Elmshorn nach Wedel an der Elbe, bildet von da ab das hohe Blankeneser Ufer und verläuft quer durch Hamburg über Bergedorf und Geesthacht bis nach Lauenburg. Auch der bekannte Sachsenwald mit der Ruhestätte Bismarcks gehört zu dieser Altmoräne. Diese alte Geest hat bei ihrer Entstehung sicher das gleiche Gesicht gehabt wie die Jungendmoräne es heute noch ahnen läßt. Bei der Einebnung entstand jene flachwellige Landschaft, bei der Sande und Gerölle vorherrschen. Da diese älteren Moränengebiete und auch

die Sanderflächen leichtere Böden besitzen, sind sie in vor- und frühgeschichtlicher Zeit müheloser zu bewirtschaften gewesen als die schwereren Böden der östlichen und westlichen Randgebiete. Mit zunehmender Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung verarmten aber diese Böden und gehören heute zu den leichten der deutschen Landwirtschaft überhaupt.

Die *Marsch* ist die jüngste der drei Landschaften. Es ist ein flaches und tief gelegenes Land schwerer alluvialer Anschwemmungen und ist mit dem Meere unmittelbar verbunden, getrennt eigentlich nur durch die Deiche des Menschen. Das Nordseeküstenland ist so ganz anders geartet als das der Ostsee. Dem verschieden breiten Gürtel des Marschfestlandes schließt sich das von Halligen durchsetzte Wattenmeer an, das im Westen durch die nordfriesische Inselkette begrenzt wird. Diese drei Landschaftsformen — Marsch, Watt und Inselwelt — hängen unmittelbar mit dem Meer, seinem aufbauenden und zerstörenden Charakter zusammen. Die Entstehung dieser schleswig-holsteinischen Nordseelandschaft begann, als der Meeresspiegel gegen Ende der jüngeren Steinzeit den Geestrand und die Geestkerne erreichte. Im Wechsel der Gezeiten schlickte hier das Meer Sande und Sinkstoffe an. Die Ablagerungen wuchsen und erreichten schließlich die Höhe des Mittelwassers und bei weiterem Wachsen blieben sie auch bei Hochwasser landfest. Aus diesen Gebilden des Meeres entwickelten sich im Laufe der Zeiten die *Halligen*. Das Wattenmeer ist ein amphibisches Gebilde: während des Auflaufens des Wassers bis zum Höchststand, dem Hochwasser, ist es Meer; dieser Vorgang heißt Flut. Mit ablaufendem Wasser, der Ebbe, und bei Niedrigwasser wird es zu Land und ist nur noch von mehr oder minder tiefen Rinnen, den *Prielen*, durchzogen, in denen das ablaufende Wasser mit starker Strömung dem Meere entgegenfließt. Dieser Vorgang der Landbildung ist also ausgesprochen jung. Vor 3000 bis 4000 Jahren etwa lag die Küstenlinie noch im Raum der Doggerbank. Mit zunehmender Landenkung (oder Meeresspiegelerhöhung oder beidem) konnte sich dieser Vorgang der Anlandung nur verstärken. Auch heute zeigt das nordfriesische Inselküstengebiet im Elbemündungsraum eine Erhöhung des Wasserspiegels um 4 Millimeter im Jahr, nördlich davon etwa um 2 Millimeter, und bei Esbjerg an der dänischen Westküste scheint der Nullpunkt dieser Schaukelbewegung zu liegen, denn weiter im Norden und im skandinavischen Raum beobachtet man eine Landhebung. An der schleswig-holsteinischen Westküste ist also ein allgemeines Absinken des Landes zu verzeichnen. Diese Hebung des Meeresspiegels bezeichnet man als eustatische Bewegung. Durch das Abschmelzen des Eises wächst



Die Küstenlinien der Nordseeküste etwa 1200 v. Chr. und heute.

das Volumen der Meere, und wenn man berücksichtigt, daß der Weltmeerspiegel seit der Eiszeit etwa um 60 Meter gestiegen ist, wird man die Folgen einer eustatischen Bewegung ermessen können. Eine Wasserspiegelerhöhung erfolgt aber auch durch ein Absinken des Landes infolge tektonischer Bewegungen. Eustatische und tektonische Vorgänge gemeinsam bilden im Endergebnis den Anstieg des Meeresspiegels. Gegen diese bedrohliche Naturerscheinung versucht der Mensch sich zu schützen, indem er das niedere Küstenland durch *Deiche* zu befestigen versucht. Dies geschieht seit mehr als 900 Jahren. Sturmfluten entstehen durch das Zusammenwirken von Stürmen oder Orkanen und Gezeiten. Springtiden, Hochwasser zur Zeit des Vollmonds, sind besonders hohe Fluten, bei Neumond spricht man von Nipptiden. Kommt ein Sturm bei solcher Nipptide, wie etwa im Februar



Die Wattenkarte von Joh. Mejer (1651). Die Karte zeigt, wie noch 1651 das Watt, d. h. das in Sturmfluten untergegangene Land, viel weiter nach Westen reichte und vermutlich vor 1200 v. Chr. eine Landbrücke bis Helgoland bildete, südlich dieser mündete die Eider (Eridanos) in die Nordsee (vgl. Karte Seite 41).

1949, so kann die ärgste Wirkung vermieden werden, geschieht aber das Zusammentreffen mit einer Springtide, dann sind Katastrophen nicht ausgeschlossen. Im ersten Drittel unseres Jahrhunderts bedrohten mehr als 45 Sturmfluten unser Gebiet. Die holländische vom Februar 1953 forderte dort 1800 Menschen-

leben. Damals hatte man für die Hamburger Elbdeiche eine Sollhöhe von 6,20 Meter über Normalnull festgesetzt. Die Flutkatastrophe vom 16. zum 17. Februar 1962 in Hamburg ließ deutlich erkennen, daß auch diese Deichhöhen dem Ansturm der Gewalten nicht mehr gewachsen waren. Windstärken bis 13 (in Böenspitzen) mit Geschwindigkeiten von 150 Kilometern in der Stunde wälzten unwahrscheinliche Wassermengen gegen die Deiche und in das Land. Gegen diese abnorm hohe Flutwelle wurde jeder Deich problematisch. Deichbrüche über Deichbrüche wurden in jener Unglücksnacht gemeldet, in den Elbtunnel brach das Wasser ein, Straßen in der Hamburger Innenstadt wurden überspült, Fernleitungen der Post fielen aus, Bahnkörper der Bundesbahn wurden gefährdet, Elektrizitätswerke außer Betrieb gesetzt. Ein Sechstel des Hamburger Stadtgebietes stand unter Wasser. 315 Menschenleben forderte diese Katastrophe, etwa 100 000 Menschen waren allein im Hamburger Gebiet vom Wasser eingeschlossen. Diese Flutkatastrophe von 1962 mit ihren unglücklichen Ausmaßen zwang die verantwortlichen Länderregierungen, darüber nachzudenken, welches wohl die Ursachen dieser Katastrophen sind, und wie man ihnen in Zukunft begegnen kann. Faßt man das Gesagte zusammen, ergibt sich für die schleswig-holsteinische Westküste ein jährliches Absinken des Landes um 2 Millimeter, das heißt in hundert Jahren sind die Deiche um rund 20 Zentimeter zu niedrig. Dabei ist zu bedenken, daß die Deichkronen selbst infolge ihrer Schmalheit am gefährdetsten sind und einem Bruch am ehesten Vorschub leisten können. Eine Überwachung der Deichhöhen ist also seitens der Verantwortlichen unbedingt erforderlich. Auf der anderen Seite bedingt jede Eindeichung ein Einengen der Wassermassen, damit ein Ansteigen derselben und gegebenenfalls bei einem Deichbruch eine erhöhte Gefahr infolge der großen Geschwindigkeit des plötzlich einbrechenden Wassers. Es ist deshalb erwogen worden, statt zuviel einzudeichen, eher Flutbecken zu schaffen oder ganze Landstriche, die unbewohnt sind, für eine eventuelle Überflutung bereitzuhalten. Für den Menschen ist die Hamburger Flut von 1962 eine Mahnung! All unsere Zivilisation und Technik schaffen uns einen Komfort, der eben doch recht trügerisch ist und uns sogar dazu verleitet, ausgeklügelte Warnsysteme zu überhören oder sie gar nicht ernst zu nehmen. Vor Jahrhunderten hatte der Mensch noch ein ganz anderes Verhältnis zur Natur und ihren Gewalten. Er war ständig auf eine Auseinandersetzung mit ihnen vorbereitet, wobei man damals wie heute wußte, daß nicht allein technische Hilfsmittel der jeweiligen Zeit allein das Überleben garantieren konnten. Über allem mußten neben

Mut der Geist des Menschen und ein gezieltes Wollen stehen. Dabei sollte der Mensch stets bedenken, daß sein Kampf nur dann Aussicht auf Erfolg haben kann, „... aber auch nur dann, wenn er sich mit den Kräften der Natur verbindet und nicht gegen sie arbeitet!“ (R. Dircksen).

Aus der täglichen Bereitschaft, zu jeder Zeit den Kampf gegen die Nordsee, die Mordsee, aufzunehmen, hat er aber seine Lehren gezogen, die Natur als sein Vorbild zu nehmen. Neben den Deichen und dem Buhnenbau aller Art ist die *Landgewinnung* der beste Küstenschutz, wobei das Meer ein vorzüglicher Lehrmeister ist. Dort nämlich, wo das Meer selbst anlandet, beginnt der Mensch mit seinen Bemühungen. Er baut *Lahnungen* in das flache Meer hinaus, das sind Pfahlreihen mit Reisig umwickelt, die rechtwinklig zueinander angelegt werden. Dazwischen schachtet er Abzugsgräben aus, die *Gruppen*; denn das Wasser muß bei Ebbe gut ablaufen können. In den toten Winkeln der Lahnungen setzt sich der mit dem Flutstrom kommende Wattschlick ab. Auf diesem Boden siedelt sich als Pionierpflanze der *Queller* an, es folgen ihm andere den salzreichen Boden liebende Pflanzen, und der Schlick wird durch das Wurzelgeflecht dieser Pflanzen festgehalten. Allmählich wächst dieser neugewonnene Marschboden über das Mittelwasser hinaus und wird nur noch bei Hochwasser überflutet, schließlich erreicht auch dieses nicht mehr diese jungfräulichen Böden, und nun kann der Regen sie allmählich entsalzen. Jetzt wachsen auch solche Pflanzen an, die Süß- oder Brackwasser vertragen. Schafherden bevölkern diesen Marschboden, wobei diese Tiere einen gezielten Beitrag zur Landgewinnung geben, indem sie den Boden festtrampeln und ihm dadurch mehr Halt geben. Allmählich erhöht die Vegetationsdecke das Erdreich, und Entwässerungsgräben sorgen für das Abfließen des überschüssigen Wassers. Einen festen Gewinn hat der Mensch aber erst dann, wenn er diese neuen Böden durch Deiche dem Meere abringt. Ein solches eingedeichtes Gebiet nennt man im Friesischen einen *Koog*, den Vorgang des Eindeichens entsprechend einkoogen. Im Holländischen spricht man von Polder und inpoldern. Seit 1900 sind so an der holsteinischen Westküste etwa 100 Quadratkilometer Neuland gewonnen worden. Der Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog ist erst nach 1954 im Rahmen des „Programm Nord“ der Bundesrepublik eingedeicht worden. Er liegt südlich des Hindenburgdammes, der das Festland mit der Insel Sylt verbindet, und ist 13 Quadratkilometer groß. Ein 8,7 Kilometer langer Deich trennt ihn von der See ab. Der Flutstrom, der früher zwischen Sylt und dem Festland nach Norden floß, wurde durch den Hindenburgdamm gesperrt, und so kön-

nen sich beachtliche Mengen von Sinkstoffen zwischen Damm und Küste setzen. Vor den eingedeichten Kögen vollzieht sich nun von neuem der Vorgang der Anlandung. Allmählich wächst Sylt mit dem Festland zusammen. Ähnliches läßt sich im gesamten nordfriesischen Inselraum erkennen, und so strebt das Landschaftsbild — geleitet vom menschlichen Wollen — wieder dem Zustand im 14. Jahrhundert zu, ehe die großen Sturmfluten von 1362 und 1634 die westholsteinische Küste zerstörten. Damit sich Katastrophen dieses Ausmaßes möglichst nicht wiederholen können, hat die Bundesrepublik das schon erwähnte „Programm Nord“ für das Emsland und für Ost- und Nordfriesland entwickelt. Deichverstärkung, Deichverkürzung und Küstenschutz im allgemeinen beinhaltet dieses Projekt.

Schleswig-Holstein ist ein ausgesprochenes *Agrarland*; nur 8 Prozent der Gesamtfläche des Landes sind Wald. In der Bundesrepublik beträgt hingegen der Waldanteil nicht ganz 30 Prozent. Etwa zwei Drittel der landwirtschaftlichen Nutzfläche Schleswig-Holsteins sind Ackerland, ein Drittel machen die Weiden aus; dieses Zahlenverhältnis gilt auch für die gesamte Bundesrepublik. Zusammenhängende Waldgebiete finden sich besonders im Jungmoränengebiet Ostholsteins; hier trifft man häufig auf herrliche Buchenbestände. Völlig waldfrei hingegen ist die Marsch. Interessant ist, daß sich im Raume Pinneberg—Halstenbek das größte Baumschulengebiet Europas befindet; dabei gehört doch Schleswig-Holstein zu den walldärmsten Gebieten der Bundesrepublik. Seit dem ausgehenden Mittelalter haben planlose Rodungen die Waldbestände beachtlich gelichtet. Landschaftlich gesehen, umfaßt das östliche Hügelland mit seinen guten Böden 42,5 Prozent der Gesamtfläche, die Geest mit mageren und leichten Böden 44,2 Prozent und die restlichen 13,3 Prozent werden von den schweren Böden der Marsch eingenommen. Die Güte der Böden, die Bonität, wird in der Bundesrepublik nach einem Zahlenschema von 0 bis 100 eingeteilt. Die Marschböden haben dabei die Bonität 100, die östlichen Böden der jüngeren Endmoräne schwanken zwischen 35 und 60, und die mageren Lockerböden der Vorgeest liegen unter 30. In Schleswig-Holstein leben nur etwas mehr als 4 Prozent der Bevölkerung der Bundesrepublik. Im Lande wird aber mehr an landwirtschaftlichen Produkten erzeugt, als verbraucht werden kann. Als Überschußgebiet muß es exportieren. Berücksichtigt man dabei, daß dieses Land im Norden an einen hochentwickelten Agrarraum — Dänemark — grenzt und im Süden an Niedersachsen, das ebenfalls als ein ausgesprochenes Überschußgebiet an landwirtschaftlichen Erzeugnissen gilt, kommt man zu dem Er-

gebnis, daß Schleswig-Holstein kein Absatzgebiet in der Nähe hat, von Hamburg abgesehen. Man ist auf marktferne Verbraucherzentren angewiesen, wie die Ballungsräume Westdeutschlands und die des Pariser und Londoner Beckens. Die Marktlage Schleswig-Holsteins ist erst in jüngerer Zeit so bedenklich geworden, denn das riesige niederrheinisch-westfälische Industriegebiet bot einen idealen Absatz. Infolge der Liberalisierung der europäischen Wirtschaft versuchen nun alle Exportländer auch hier abzusetzen. So steht die schleswig-holsteinische Landwirtschaft in einer ungünstigen Situation und hat einen harten Konkurrenzkampf zu führen. Nur mit ausgezeichneten Qualitäten kann das Land in diesem Wettbewerb bestehen. Gute Qualitäten sind aber nur noch in einem Spezialbetrieb zu erzeugen. Aber auch diesem sind Grenzen gesetzt durch die Natur des Raumes, und so ist der Anbau agrarwirtschaftlicher Güter kaum zu verändern. Etwas günstiger liegen die Verhältnisse bei der Viehzucht; neben Rinder- und Schweinemast bildet die Milchwirtschaft hier den Kern. Die überall auftretende Mechanisierung und Rationalisierung verlangt aber ausgezeichnete Organisation und kaufmännische Fähigkeiten, und der Bauer wird heute mehr und mehr zum Unternehmer. Kleinbetriebe können sich unter diesen Verhältnissen nicht mehr halten. Die Bauern Schleswig-Holsteins — besonders die Großgrundbesitzer — schlagen sich beinahe zur Monokultur, um den erhöhten Produktionsforderungen Genüge leisten zu können. Entweder schließen sie ihre Ställe oder aber sie schaffen ihre landwirtschaftlichen Maschinen ab. Sie treiben entweder nur Viehzucht, oder aber sie bauen Weizen an! Moderne Maschinen erlauben grundsätzlich eine rentablere Erzeugung, denn man kann Zeit gewinnen, Arbeitskräfte einsparen und die Bonität der Böden etwa durch Tiefpflügen verbessern. Auf diese hochwertigen und teuren Maschinen lauern aber hier in Schleswig-Holstein beachtliche Gefahren in der Versteinung der Endmoränenböden. Oft genug werden die Maschinen außer Betrieb gesetzt durch die im Boden versteckten Findlinge aus der Eiszeit. Diese und andere Schwierigkeiten belasten die Landwirtschaft Schleswig-Holsteins beachtlich, denn die Güteklasse der Böden wird durch solche Gefahren von den staatlichen Stellen nicht entsprechend herabgesetzt. Nur durch einseitige Produktionssteigerung des einzelnen kann die Landwirtschaft Schleswig-Holsteins EWG-fest werden!

Die Bauern wissen dabei kaum selbst, wo ihre eigentlichen Absatzmärkte liegen. Das überlassen sie heute den großen Einkaufsgenossenschaften, die für sie jetzt die Agrarpolitik treiben.

Eine charakteristische Heckenlandschaft, die der *Knicks*, bestimmt das Bild Ostholsteins und das der Geest. In den Niederungen und in der Marsch tritt sie zurück oder fehlt ganz. Diese Knicks sind recht jung, denn sie wurden erst bei der landwirtschaftlichen Betriebsumstellung im 19. Jahrhundert zu diesem landschaftsbeherrschenden Faktor, als man neben den Weiden die Ackerfluren begrenzen mußte. Die Knicks wurden also nicht als Windschutz angelegt, wenn sie es auch heute vielfach sind. In den Moränengebieten unseres Landes spielte schon in frühen Zeiten bei der Ackerbestellung die Steinlese und -ablage eine wichtige Rolle. Daß man die Lesesteine gleichzeitig zur Begrenzung der Felder benutzte, liegt auf der Hand. In diesen windgeschützten Steinablagerungen sammelten sich Sträucher und niedere Bäume an, die die sogenannte Knickvegetation charakterisieren. In den Marschen sind die Hecken durch Gräben ersetzt, auch sie erfüllen hier Abgrenzungsaufgaben.

Im *Hausbau* der Dörfer und Einzelhöfe dominiert im Süden das mächtige Niedersachsenhaus mit seinem farbigen Ständer- und Fachwerk. Im Norden und im Westen herrschen der Friesenhof und das kleinere Friesenhaus vor. Mit weißen Fenstern und grünen Türen heben sich diese roten Backsteinhäuser, die auch oft weiß gekalkt und von Baumgruppen umstanden sind, in der Landschaft ab. Durch den vorherrschenden Westwind, der hier ungehindert das Land überstreicht, werden die Baumkronen nach Osten gedrückt; man spricht dann von Windfahnen. Die meisten Häuser sind nach altem Brauch mit *Reet*, einem Schilfrohr, bedeckt. Der Beruf des Reetdachdeckers ist ein besonderer und gerade heute ein gesuchter, weil auch die modernen Bauten und die vielen Wochenendhäuser häufig so bedacht sind. Die meisten bäuerlichen Hausbauten sind Einheitshäuser, das heißt, Mensch und Vieh sind unter einem Dach untergebracht. Eine viel größere Abart des Friesenhauses ist der Haubarg auf der Halbinsel Eiderstedt und im Dithmarschen, nördlich der Elbmündung, der nicht selten eine Grundfläche von 500 bis 600 Quadratmetern bedeckt. Man sagt sogar, daß der Eiderstedter Haubarg das größte Bauernhaus der Welt sei. Die vielseitige und wechselvolle Geschichte Schleswig-Holsteins hinterließ nicht selten dorfbeherrschende Herrenhäuser mit meist mächtigen und eindrucksvollen Torturmbauten; auch Schlösser treten nicht selten versteckt oder stolz hervor. Die Schlösser Ahrensbürg, Plön, Glücksburg oder Gottorp gehören zu den größten, Hasselburg, Kletkamp, Emkendorf oder Paker zu den schönsten oder interessantesten.



Der Ochsen- oder Heerweg.

Schleswig-Holstein ist ein ausgesprochenes *Brücken- und Durchgangsland*. Die Brückenlage ist gekennzeichnet durch den Verkehr zwischen Skandinavien und dem europäischen Kontinent, er hat im wesentlichen Nord-Süd-Richtung. Die Durchgangslage ist gegeben durch das schon sehr alte Bemühen, die beiden Meere, die Ostsee und die Nordsee, zu Lande oder zu Wasser zu durchqueren. Aus dem geographischen Aufbau des Landes ergibt sich, daß die Nord-Süd-Verbindung an überschwemmungsfreie Zonen gebunden ist, also an den Geestrand, sie ist ein uralter Völkerweg, auf dem wohl schon die Kimbern und Teutonen nach Süden gezogen sind. Zahlreiche Kulturdenkmäler in Form von Hüengräbern, Runensteinen und Wällen umsäumen diesen alten Heerweg, der im Volksmunde auch Ochsenweg genannt wird, weil auf ihm schon im Mittelalter das Vieh aus dem Jütischen und Schleswigschen zu den Märkten im Süden getrieben wurde. Verteidigungsanlagen wie das *Danewerk*, die Waldemarsmauer und der Kograben waren Sperurmaßnahmen für diese alte strategisch wichtige Straße. Da die Ostsee viel früher Bedeutung erlangte als die Westsee (so hieß die Nordsee in den Wikingerzeiten), ist es verständlich, daß die Ostseehäfen eher aufblühten und beachtlichere Bedeutung erreicht hatten als etwa Hamburg. Dem hatte die Natur auch noch Vorschub geleistet, weil sich die ostholsteinische Küste mit ihren Förden einem Hafenbau geradezu anbietet, während die Nordseeküste durch das vorgelagerte Wattenmeer ausgesprochen hafenfeindlich ist.



Der Kograbben.

Schon im 8. Jahrhundert war das Umfahren der jütischen Halbinsel bei Skagen und im Kattegat eine gefährliche Angelegenheit, denn hier sind die berüchtigten „Schiffsfriedhöfe“, verursacht durch Untiefen, Strömungen und Sandbänke im Verein mit Stürmen. Es lag also nahe, daß schon zur Zeit der Wikinger versucht wurde, die jütische Halbinsel zu durchqueren. Die Natur bot durch die tief ins Land eingreifende Schlei, die Schleswiger Förde, der Ostseeschifffahrt die beste Gelegenheit hierfür. An ihrem Ende entstand etwa um 800 die Stadt Haithabu. Der Fernhandel des Ostseeraums machte sie bald zu einem berühmten Transithafen. Von hier mußten etwa 18 Kilometer Landweg zurückgelegt werden bis zum ersten brauchbaren Fluß, der zur Nordsee führte. Es war die Treene, ein Nebenfluß der Eider. Die hier entstandene Hafensiedlung Hollingstedt war das westliche Ende dieses Transitweges, der die Niederungen der Urstromtalzone im mittleren Schleswig-Holstein durchqueren mußte. Die Waren wurden sowohl in Haithabu als auch in Hollingstedt umgeladen vom Schiff auf Wagen und umgekehrt. Daß man hier die Schiffe auf Rollen oder Räder gesetzt hat, um sie durch den Haithabuer „Tieflandpass“ zu bringen, ist sehr unwahrscheinlich, denn im östlichen Teil mußte der Weg die wellige Endmoräne durchlaufen.

Der heutige *Nord-Ostsee-Kanal* ist das letzte Glied in der Kette der Bemühungen, beide Meere miteinander zu verbinden. Von der Haithabu-Zeit bis zur Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Ka-



Nordostsee-Kanal bei Albersdorf, Luftbild.

nals im Jahre 1895 wurden viele Versuche durchgeführt, auf dem reinen Wasserweg eine Ost-West-Verbindung herzustellen. Der Stecknitzkanal von 1398, der zum Teil noch heute im Elbe-Trave-Kanal erhalten ist und Lübeck mit der Elbe verbunden hatte, der 1525 erbaute Alster-Kanal, der Lübeck mit Hamburg verband, aber nie zu einer Bedeutung kam, und der 1784 geschaffene Schleswig-Holstein-Kanal, der heute Alter Eiderkanal genannt wird, waren Stationen um dieses Bemühen. Als nun 1871 Kiel zum Marinestützpunkt der Ostsee gewählt wurde, stand einem Seekanal, der auch militärische Zwecke erfüllen sollte, nichts mehr im Wege. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal dient aber besonders der Handelsseefahrt und war — und ist es noch — der dritte der drei großen Seekanäle neben dem 1869 eröffneten Suezkanal und dem seit 1914 bestehenden Panamakanal. Sein großer Vorteil liegt darin, daß er an beiden Seiten nicht in ein offenes Meer mündet; bei Holtenau ist sein Anfang oder Ende in der Kieler Förde und bei Brunsbüttel in der Unterelbe. 1914

mußte er erweitert und modernisiert werden, um den Anforderungen der modernen Seefahrt gerecht werden zu können, er wurde auf 11 Meter vertieft und um mehr als 40 Meter verbreitert. Seine Länge beträgt knapp 100 Kilometer (Suezkanal 163 Kilometer, Panamakanal 81,6 Kilometer). Er ist ein Niveau-kanal und besitzt dennoch an seinen beiden Enden je zwei Doppelschleusen von 330 Meter Länge, die die Aufgabe haben, den Wasserstand innerhalb des Kanals auszugleichen, das bedeutet, die von Brunsbüttel schützen den Kanal vor dem Gezeitenunterschied, und die von Holtenau werden geschlossen, wenn der Ostwind einen Wasserstau in der Kieler Bucht aufkommen läßt, der im Kanal eine Überflutung herbeiführen würde. Diese bedeutungsvolle und weltweite Verbindung im Seeverkehr birgt aber auch einen Nachteil in sich: Sie bietet dem Nord-Süd-Verkehr beachtliche Hindernisse. Sämtliche Verkehrswege müssen durch Brücken oder kostenlose Fähren wieder verbunden werden. Um die Schifffahrt auf dem Kanal nicht zu beeinträchtigen, überspannen nicht weniger als fünf Hochbrücken mit je einer lichten Höhe von 42 Metern den Kanal; vier von ihnen dienen auch dem Eisenbahnverkehr. Um in niederen Teilen Schleswig-Holsteins auf eine solche Brückenhöhe zu kommen, mußten zu beiden Seiten des Kanals gewaltige ansteigende Dammbauten errichtet werden. So war die *Rendsburger Hochbrücke*, die im Jahre 1914 fertiggestellt wurde, eine Zeitlang die größte Stahlbrücke Europas. Während an der Südrampe über 6 Kilometer Länge Erdaufschüttungen von mehr als 5 Millionen Kubikmeter bewältigt werden mußten, wurde an der Nordseite eine große Schleife in Stahlkonstruktion aufgeführt, da man sich hier schon im engeren Bereich der Stadt Rendsburg befand. Die Rendsburger Straßendrehbrücke wurde 1961 durch die Untertunnelung des Kanals ersetzt. 1958 errechnete man in Rendsburg, daß hier etwa alle 6 Sekunden ein Fahrzeug den Kanal überquerte (etwa alle 7 Sekunden passierte ein Schiff diese Stelle). Der Rendsburger Straßentunnel bewältigt dagegen eine mehr als dreifache Frequenz dieses Straßenverkehrs.

Eisenbahn und Straße haben in Schleswig-Holstein die Aufgabe, einmal rein topographischen Zwecken und zum anderen dem Transitverkehr des Landes zu dienen. Im Westen führen Straße und Schiene von Hamburg über all die größeren und kleineren Städte, die — wie schon erwähnt — im Schutze des Geeststrandes liegen.

Itzehoe, an der schiffbaren Stör gelegen, ist das Zentrum der norddeutschen Zementindustrie. Die weiß qualmenden Schlote der Fabriken von Itzehoe und dem benachbarten Läger-

dorf beherrschen als weithin sichtbare Landmarken diesen Raum. Die Kreisstadt *Heide* in Norderdithmarschen ist ein reiner Verkehrs- und Handelsort, dessen riesiger Marktplatz zu den größten in Deutschland zählt. Der Rinder- und Pferdehandel spielt eine Rolle, die weit über die Grenzen der Stadt hinausgeht. Die Umgebung von Heide ist Mittelpunkt der holsteinischen Erdölgewinnung. Fördertürme und eine in dem flachen Land nicht zu übersehende Raffinerie mit ihren skurrilen Aufbauten gehörten der DEA und sind heute im Besitz der TEXACO.

Husum ist schon immer das kulturelle und wirtschaftliche Herz Nordfrieslands gewesen. Es liegt etwa 3 Kilometer vom Wattenmeer entfernt, besitzt aber dennoch einen ausgebauten Hafen und eine Schiffswerft, die der Küstenschifffahrt — insbesondere den Fischereifahrzeugen — sowohl für Reparaturen als auch mit Neubauten dient. Die „Graue Stadt am Meer“ ist die Geburtsstätte Theodor Storms, der hier 1817 das Licht der Welt erblickte. Sein meisterliches Spätwerk „Der Schimmelreiter“, der den tragisch-dämonischen Kampf des Menschen gegen die unerbittliche Natur des Meeres vom Mythischen bis ins Reale hinein schildert, ist die Heimatdichtung dieses Landes schlechthin.

Von *Niebuß* fährt man per Schiff zu den Inseln Föhr und Amrum. Die Insel Sylt erreicht man dagegen mit der Eisenbahn über den 1923 bis 1927 erbauten Hindenburgdamm. Vor seinem Bau konnte man nach Sylt nur mit dem Schiff fahren: entweder von Hoyerschleuse (das heute dänisch ist) nach Munkmarsch oder von Hamburg über Helgoland nach Hörnum.

Neumünster und *Rendsburg* sind die Meilensteine für den mittleren Nord-Süd-Weg von Straße und Schiene. Beide Kreisstädte sind ausgesprochene Verkehrssiedlungen. Von Rendsburg war bereits die Rede. Während diese Stadt die Reinoldisburg im Wappen führt, zeigt Neumünster in seinem fünf Fabriksschlote, um damit seine Wirtschaftsstruktur anzudeuten.

Im Osten des Landes haben Eisenbahn und Straße die Aufgabe, einmal die Fördenstädte miteinander zu verbinden und zum anderen den Transitverkehr nach Dänemark hinüber sicherzustellen. Die Hansestadt *Lübeck* ist neben Kiel die zweitgrößte Stadt des Landes. Die Stadt an der Trave liegt etwa 15 Kilometer von der Ostsee (Travemünde) entfernt; nach Hamburg sind es nur 70 Kilometer. Lübeck bestand schon zur slawischen Zeit; 1815 gehörte es als Freie und Hansestadt zum Deutschen Bund und später zum Deutschen Reich, und 1937 büßte es seine Eigenständigkeit ein und wurde als Stadtkreis Schleswig-Holstein eingegliedert. Bedeutsame Bau- und Kulturdenkmäler aus allen Zeiten erinnern daran, daß die Stadt der sieben Türme

stets eine kulturhistorisch bedeutsame Rolle gespielt hat, so auch in den Bombennächten des letzten Krieges, in denen man versucht hatte, diese geschichtsträchtige Stadt völlig zu vernichten. Die Landeshauptstadt *Kiel* mit ihren 275 000 Einwohnern (1970) liegt am Südende der etwa 17 Kilometer langen Kieler Förde. Bereits seit Ausgang des 13. Jahrhunderts war die Stadt Mitglied der Hanse. Seit 1675 besitzt Kiel eine Universität, es ist die einzige des Landes. Die geographische Lage mag bereits bei der Gründung der Stadt eine Rolle gespielt haben. Der Name „Kyle“ = Bucht im Niederdeutschen beweist dies. Stets ist Kiel darauf bedacht gewesen, geistiger und wirtschaftlicher Mittelpunkt des Landes zu sein. Der „Emkendorfer Kreis“ gegen Ende des 18. Jahrhunderts sei hier genannt; Dichternamen wie die der Grafen F. L. und Chr. von Stolberg, Matthias Claudius, und J. H. Voß, die eng miteinander befreundet waren, aber auch der des Lübecker E. Geibel werden wach. Als Hafenstadt hat Kiel schon immer seine Rolle gespielt, wenn auch der Handelshafen, der Fischereihafen und der der Kriegsmarine im letzten Krieg unwahrscheinlich gelitten haben; Kiels Bemühen um seinen Hafen wächst stetig. Die „Kieler Woche“ ist seit der wilhelminischen Zeit noch heute Glanz- und Treffpunkt der internationalen Welt, wenn auch der Umfang — der Zeit entsprechend — etwas geringer geworden ist. Nach wie vor sind die „Kieler Sprotten“ eine weit über die Grenzen des Landes hinaus begehrte Delikatesse. Das am Eingang zur Kieler Förde bei Laboe in Form eines Schiffsbuges errichtete Marineehrenmal weist auf die am anderen Ende der Bucht liegende, interessante, vielseitige und geschäftige Hauptstadt des Landes hin.

Das Ende der etwa 40 Kilometer langen Schlei beherrscht *Schleswig*, das 1050 die Nachfolge von Haithabu angetreten hatte. Der hoch aufragende Petridom stammt in seinen ältesten Teilen aus dem 11. Jahrhundert. Seit dem 13. Jahrhundert wurde er viel verändert und erneuert. Er beherbergt ein Kunstwerk besonderer Art aus der Dürer-Zeit, den *Bordesholmer Altar*, der um 1520 von dem Walsroder Hans Brüggemann geschaffen wurde. Das im Westen der Stadt gelegene Wasserschloß Gottorp ist seit 1948 Sitz des berühmten schleswig-holsteinischen Landesmuseums, in dem die Funde von Haithabu aufbewahrt werden. Außerdem sind in dem hervorragend eingerichteten Museum die Runensteine aus der Umgebung aufgestellt. Interessant ist u. a. auch eine Moorleichenabteilung; das Glanzstück aber ist das Nydamboot, das mit einer Länge von 23 Metern das älteste Seefahrzeug aus der Wikingerzeit darstellt, das wir besitzen.

Mehr als 30 Kilometer dringt die Flensburger Förde in das Land hinein, und am Ende liegt der alte Handelsplatz gleichen Namens. *Flensburg* wird 1240 zum ersten Male erwähnt. Aus alten und hier besonders geschützten Fischersiedlungen entstand im 12. Jahrhundert ein Umschlagplatz der frühen West-Ost gerichteten Querverbindung. Der Name Flensburg wird heute vielfach mit Rum in Verbindung gebracht, und damit trifft man durchaus das Endglied einer wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung. Die politischen Verhältnisse brachten es mit sich, daß Flensburg durch die dänischen Könige im 16. Jahrhundert großzügige Privilegien für den Handel mit den skandinavischen Ländern erhielt. So gingen damals Wein, Getreide, Holz, Salz, Branntwein, Bier und Fisch vorwiegend über Flensburg. Um 1800 standen ungefähr 200 Brennereien in der Stadt. Mit dieser Erzeugung von Branntwein, die ja ganz allgemein nur in landwirtschaftlichen Überschußgebieten möglich ist, war im Flensburgischen eine beachtliche Rinder- und Schweinemast auf Grund der Brennereiabfälle entstanden. Am Ende des ersten Weltkrieges wurde die heutige Grenze gegen Dänemark wenige Kilometer nördlich der Stadt gezogen. Flensburg wurde dadurch in die äußerste Ecke Schleswig-Holsteins gedrängt, die Stadt verlor ihr nördliches Einzugsgebiet und war wirtschaftlich ausgesprochen benachteiligt worden. Im zweiten Weltkrieg war Flensburg zwar von Bombenschäden fast verschont geblieben, mußte aber gegen Ende des Krieges einen Flüchtlingsstrom über sich ergehen lassen, der es zur „Großstadt wider Willen“ werden ließ. Erst 1956 gelang es durch eine gelenkte Umsiedlung der Bevölkerung, die 100 000-Grenze wieder zu unterschreiten.

Seit den sechziger Jahren ist die Bundeswehr der größte „Unternehmer“ im Flensburger Raum. Ganz allmählich erholen sich Handel und Industrie, wobei der „Flensburger Rum“ in der Liste der Erzeugnisse dieser Stadt seine alte, weltweite Bedeutung wieder erlangt hat. Flensburg ist heute Einkaufsstadt für die Bevölkerung der umliegenden Landgebiete, aber ihre zentrale Funktion auf dem Sektor der Stadt-Land-Beziehungen ist eingengt dadurch, daß sich Flensburg mit der nur 30 Kilometer entfernten Stadt Schleswig in diese ländlichen Bezirke teilen muß.

Seit 1963 besteht die kürzeste Bahn- und Straßenverbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen, die *Vogelfluglinie*. Knapp 20 Kilometer sind hierbei nur noch reine Seestrecke, die durch die Fährverbindung Puttgarden-Rødbyhavn geschlossen wird. Schon im frühen Mittelalter soll ein Pilgerverkehr über den Fehmarnbelt nach dem Süden bestanden haben. Mitte des 15. Jahrhun-



Brücke über den Fehmarnsund, Luftbild.

derts bekam Rödby bereits das Privileg für den Fährhandel. Aus dem 17. Jahrhundert liegen herzogliche Verordnungen vor über die Puttgardener Fähre, aus denen die Einkünfte und die Häufigkeit des Fährverkehrs zu ersehen sind. Man liest dort von etwa 29 Überfahrten im Jahre. Seit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters tauchte immer wieder das Projekt einer Bahnverbindung zwischen dem Kontinent und Inseldänemark auf, und es ist merkwürdig, daß es unwahrscheinlich lange gedauert hat, bis die Vogelfluglinie in ihrer heutigen Ausgestaltung realisiert werden konnte.

Der nördliche Nachbar Dänemark ist die natürliche Fortsetzung der Brücke Schleswig-Holstein vom europäischen Norden zu Kontinentaleuropa. Wirtschaftlich gesehen, heißt das heute, Dänemark ist das Verbindungsglied von den EFTA-Ländern des skandinavischen Raumes zur EWG. Die vorgezogenen Parlamentswahlen Dänemarks im September 1971 haben für die Dänen leider nicht die Entscheidung „pro oder contra EWG“

gebracht. Der Brückennachbar Schleswig-Holstein ist als deutsches Bundesland dieser Klärungsfrage enthoben, obgleich es agrarwirtschaftlich ähnlichen Schwierigkeiten ausgesetzt ist wie sein Nachbar.

Schleswig-Holsteins Zukunft wird wie seit eh und jeh von seiner geographischen Lage gesteuert werden. Im frühen Mittelalter oder gar noch zuvor war die *Bekerrschung* der Halbinsellage zwischen zwei voneinander ganz verschiedenen Meeren und einer Nord-Süd-Brückenlage im politischen und im geographischen Sinne von ausschlaggebender Bedeutung. In der heutigen Zeit dürfte bei sorgfältiger *Beachtung* der natürlichen Verhältnisse dieses Landes die wirtschaftliche Lage gemeistert werden, wenn man der wirtschafts*politischen* in weitblickender und toleranter Weise den Weg zu ebnen gewillt sein wird.

Hinweise zur Literatur über die Geographie Schleswig-Holsteins:

Bielfeldt, C.: Zur großräumigen Landentwicklung im Programm Nord. Geogr. Rundschau 5/1964.

Bütow, H.: Die große Flut 1962. Freie und Hansestadt Hamburg-Schulbehörde (mit eingehender Literaturangabe).

Geschichte Schleswig-Holsteins. K. Wachholtz-Verlag 1953.

1. Band: C. Schott: Naturlandschaften
G. Schwantes: Urgeschichte.

Jankuhn, H.: Haithabu, eine germanische Stadt. Schleswig, 1938.

Korn, J.: Die wichtigsten Leitgeschiebe der nord. kristall. Gesteine i. nord-deutschen Flachlande. Preuß. Geol. A., Berlin, 1927.

Meyniana: Veröff. a. d. Geol. Inst. d. Univ. Kiel:

- Band 1: K. Gripp pp. 1—23
K. Gripp pp. 58—106
E. Dittmer pp. 138—166

- Band 2: J. Andres pp. 1—14
K. Gripp pp. 81—128

Schleswig-Holsteinisches Landesmuseum: Wegweiser durch die Sammlung. Hefte 2 und 3 (H. Jankuhn).

Schmerler, W.: Der Nord-Ostseekanal. G. R. 5/1964.

Thiede, K.: Schleswig-Holstein. Landschaft und wirkende Kräfte. Essen, Burkhard-Verlag 1962.

Topographischer Atlas von Schleswig-Holstein. Wachholtz-Verlag 1963.

Wahnschaffe, F.: Geol. und Oberflächengestaltung d. nordd. Flachlandes. Engelhorn. Stuttgart. 1921.

Weigand, K.: Flensburg. G. R. 9/1964.

Weise, H.: Deutsche Landschaften: Schleswig-Holstein. Kosmos 8/1957.

Weise, H.: Haithabu. Kosmos 11/1957.

Wetzel, W.: Landschaftsgeschichte in Schleswig-Holstein. G. R. 9/1956.

Wolff-Heck: Erdgeschichte und Bodenaufbau Schleswig-Holsteins. Cram, de Gruyter, Hamburg 1949.

Dänische Rundschau 38: E. Bjøl: Dänemark und Europa.

Ferner sei hingewiesen auf das KARAWANE-Heft „Dänemark“ 3/1962/63 und auf die Geog. Rundschau (G. R.) 5/1964 mit einer Literaturzusammenstellung für Schleswig-Holstein und Dänemark.

SCHLESWIG-HOLSTEIN: GRENZLAND UND BRÜCKE

Schleswig-Holstein ist das nördlichste Bundesland der BRD und damit Grenzland zu Dänemark. Es hat durch seine besondere geographische Lage und Gestalt die Funktion einer Brücke zwischen Nord- und Ostsee, zugleich vom europäischen Festland zum dänischen Inselreich und von dort zum skandinavischen Festlandblock. Diese beiden Phänomene — Grenze und Brücke — sind die entscheidenden Faktoren nicht nur der heutigen politischen Konstellation, sondern auch der Geschichte dieses Landes. Die Vorgeschichte dieses Raumes läßt sich zurückverfolgen bis in die Zeit der Rentierjäger (15 000—20 000 v. Chr.), die den Herden nachzogen. Der Hauptfundort dieser Zeit liegt in Meiendorf, einem Stadtteil Hamburgs. Es ist die These aufgestellt worden, daß diese Rentierjäger die Vorfahren der Germanen seien. Durch zahlreiche Bodenfunde kann man in groben Zügen die Entwicklung der nächsten Jahrtausende in Schleswig-Holstein feststellen. Die Zeit von 500 bis etwa 800 n. Chr. ist wegen der mangelnden Quellen wenig erforscht. Immerhin kann man aus dem spärlichen Material ablesen, daß es in dieser Zeit zu starken Völkerverschiebungen in diesem Raum gekommen ist, die gegen 800 zum Abschluß gelangt sind. Dieses Territorium nördlich der Elbe war in jener Zeit ein Grenzraum von verschiedenen Kultur- und Völkern:

Im Südosten siedelten slawische Stämme, die zu den Obotriten gehörten: die Wagrier und Polaben. Nördlich und westlich von ihnen wohnten Sachsen, die sich später in drei Stämme gliederten: die Holsten — Holsati, die im Holz ansässigen —, die Stormarner — Stormari — und die Dithmarscher. Nördlich der Schlei waren zunächst die Angeln ansässig, die später von Jüten, eingewanderten Dänen, überlagert wurden. Im Westen lebte ein vierter westgermanischer Stamm: die Friesen.

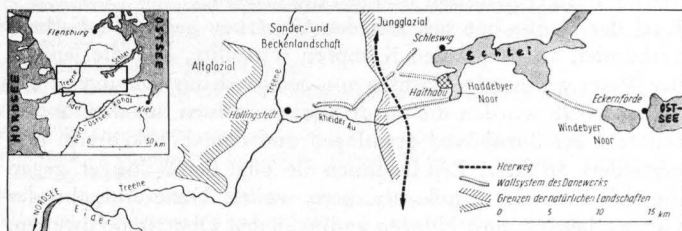
Karl der Große hat sich mit den Obotriten gegen die Sachsen verbündet, als er bei den Kämpfen feststellte, daß die jenseits der Weser wohnenden Sachsen von den nordelbischen unterstützt wurden. 798 wurden die nordelbischen Sachsen auf dem Swentanafeld bei Bornhöved geschlagen und dem Frankenreich eingegliedert. In dieser Zeit beginnen die Züge der Wikinger, gegen die sich Karl der Große absichern wollte. Diese Aufgabe der Grenzsicherung nach Norden wollte er den Obotriten zuweisen. Offenbar haben die Slawen diese Aufgabe nicht erfüllen können,



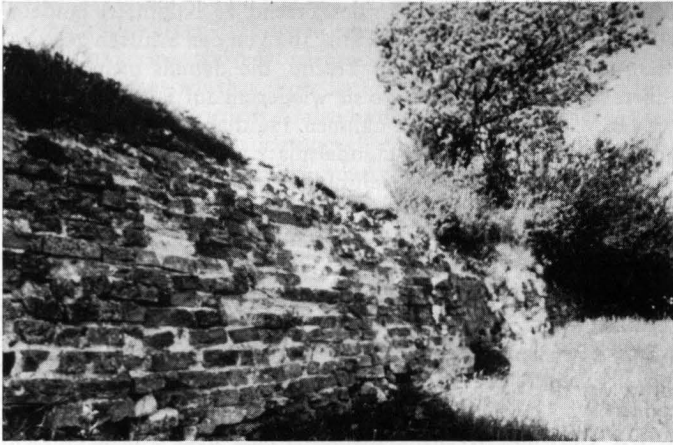
Haithabu, von Süden aus gesehen. In der Bildmitte ist deutlich der Halbkreiswall, der an das Haddebyer Noor grenzt, zu erkennen. Dahinter die bewaldete Hochburg, am oberen Bildrand die Schlei.

wie der Überfall auf die slawische Siedlung Reric (genaue Lokalisierung bisher nicht möglich) durch den dänischen Wikingerkönig Göttrik im Jahre 808 zeigt. Göttrik siedelte die in Reric ansässigen Kaufleute an einem Handelsplatz an der Schlei an, der 804 in den Quellen als Sliethorp erwähnt wird und später unter dem skandinavischen Namen Haithabu (aus Hedeby = Siedlung auf der Heide) die größte Bedeutung dieses Raumes gewinnt.

In Zusammenhang mit dieser Siedlung ist der Beginn einer Befestigungsanlage zu bringen, die unter dem Begriff Danewerk zusammengefaßt wird. Sie verläuft in ost-westlicher Richtung in der Höhe von Haithabu und sollte einen Schutzwall darstellen gegen Einfälle von Süden. Im Laufe der Jahrhunderte ist ständig an dieser Anlage gebaut worden. Der südlichste Teil des Walles, der Kograbben, ist der älteste. Eine Ziegelmauer im Dane-



Die Lage Haithabus für den Verkehr.



Teil der Waldemarsmure, eine Ziegelmauer des 12. Jhdts. im Befestigungssystem des Danewerk.

werk ist von Waldemar d. Gr. im 12. Jahrhundert errichtet worden. Zuletzt ist dieses Verteidigungswerk im 19. Jahrhundert modernisiert und in den Kämpfen verwendet worden. Als Gegenreaktion der Franken gegen diese Befestigungsanlagen der Nordmänner muß die Gründung der Burg Esesfeld (vielleicht das heutige Itzehoe) 810 angesehen werden, der noch weitere Burgen folgten. Auf Veranlassung der Franken wurde auch der Limes Saxioniae errichtet als Schutz gegen die Slawen. Sein Verlauf läßt sich noch weitgehend bestimmen, da Reste noch zu erkennen sind: Er verlief von Boizenburg über Hornbek, Oldesloe, Bornhöved nach Kiel.

Damit sind die Grenzen der großen Kulturbereiche im nordelbischen Land am Anfang der historischen Zeit aufgezeigt. Aber auch die Brückenfunktion wird in zweierlei Hinsicht in dieser Zeit deutlich.

1. In Haithabu wurde der gesamte Handel von Norden und Osten nach Westen und Süden und umgekehrt abgewickelt. Noch deutlich kann man heute die Lage des alten Haithabus im Gelände erkennen, da noch ein 5—10 Meter hoher und 1350 Meter langer Wall mit vier Durchbrüchen (Tore) sich halbkreisförmig um die Stelle der alten Siedlung am Ufer des Haddebyer Noors legt. Dieser Umschlagplatz an der Ostseite des Landrückens gelegen, der seine Hauptbedeutung im 9. und 10. Jahrhundert hatte, in der Zeit, als die Wikinger den nordischen Raum beherrschten, stand im Zusammenhang mit einem Ort in der Nähe

des heutigen Hollingstedt an der Treene, 15 Kilometer landeinwärts. Die Waren wurden in Haithabu von den Schiffen geladen, dann mit Tragtieren an die Treene, die damals mehr Wasser führte als heute, gebracht, wo sie wiederum auf Schiffe verfrachtet den Weg in die Nordsee nahmen. Haithabu lag an einem sehr günstigen Punkt für einen Handelsplatz, da die breite Bucht der Schlei hier weit ins Land hineinreicht und ein natürliches Hafenbecken bildet, außerdem führte der Nord-Süd-Weg — heute als Ochsenweg bekannt — einige Kilometer westlich an Haithabu vorbei. So kreuzten sich hier die Handelswege von Norden — der bekannteste Ort ist Birka auf einer Insel im Mälarsee bei Stockholm — zum Westen, etwa nach Dorestad oder rheinaufwärts, oder von der Nordsee an die Ostsee und weiter in den Osten Europas, ja bis in den Orient nach Byzanz und Mesopotamien.

2. Die Christianisierung Dänemarks ging über Nordelbingien. Schon zur Zeit Karls des Großen zogen Missionare aus. Bekannt ist die Gründung Hamburgs z. Zt. Ludwigs des Frommen, die



damalige Hammaburg, zunächst als Grenzkastell, das aber schon 831 zum Sitz eines Erzbistums wurde. Nachdem 845 Hamburg von Wikingern zerstört worden war, ist das Erzbistum auf Bremen ausgedehnt worden. Von dieser Basis aus erfolgte die Christianisierung des Nordens. Dabei hat Hamburg in den folgenden 300 Jahren nur eine Bedeutung als Sitz des Erzbistums gehabt. Der erste Erzbischof von Hamburg (831—865) Ansgar hatte nicht nur in Hamburgs Umgebung Kirchengründungen vorgenommen, sondern auch in Haithabu, Ripen und Birka, allerdings nicht mit bleibendem Erfolg.

Für das nächste Jahrhundert sind 2 Runensteine von Jellinge in Südjütland, einer von König Gorm und der andere von seinem Sohn Harald, beachtliche Urkunden der Christianisierung.

Gorm, der in der ersten Hälfte des 10. Jh. herrschte, hat als erster König Dänemark zu einer Einheit geführt. Von seinem Sohn Harald Blauzahn wird auf dem Stein berichtet, daß er die Dänen zu Christen gemacht habe. Diese Tat wird auf der zweiten Seite des Dreieckssteines durch ein interessantes Relief verdeutlicht: Es ist die Kreuzigung Christi dargestellt in einem Rankenwerk germanischer Herkunft. Auf der dritten Seite ist ein germanisches in sich verschlungenes Schlangen-Greif-Phantasiewesen in den Stein gemeißelt. Es sind also auf diesem Stein beide Elemente — das nordisch heidnische und das christliche — zusammengeschmolzen.

Sven Gabelbart, der Sohn Haralds, vertrieb seinen Vater und machte alle kirchlichen Errungenschaften zunichte. Da er aber in England getauft worden war, war seine Aktion nicht gegen die Christianisierung als solche gerichtet, sondern nur gegen diejenige, die von den Deutschen ausging, denn unter Heinrich I. hatten die Deutschen 934 ihre Macht bis an die Schlei ausgedehnt. Otto I. unterstellte außerdem die Holsten und Stormaren dem Herzogtum Sachsen. Gegensätzliche politische Interessen zwischen Dänen und Deutschen standen also im Hintergrund der Maßnahmen des dänischen Königs. Am Anfang des 11. Jh., als Knud der Gr. Regent im Norden ist, verzichtet der deutsche Kaiser Konrad II. im Jahre 1025 auf die Mark Schleswig zwischen Eider und Schlei, jedoch wurde festgelegt, daß die dänischen Bischöfe weiterhin dem Erzbistum Hamburg unterstellt blieben.

Runenstein von Jelling — Ostjütland. Die Inschrift lautet: „GORM, König, errichtete dieses Mahnmal für Thyra, seine Frau — Dänemarks Wohltäterin.“

Es folgte eine Zeit, in der in diesem Grenzland nördlich der Elbe viel Unruhe herrschte. Die Wenden fielen in Holstein ein und verwüsteten das Land. Die Brücken zum deutschen Raum wurden abgebrochen: Das Bistum Schleswig wurde 1103 dem durch englischen Einfluß entstandenen Erzbistum Lund unterstellt. In Schleswig wurde eine dänische Statthalterschaft stark ausgebaut als Grenzmark gegen die Überfälle der Wenden. In dieser unruhigen Zeit setzte Kaiser Lothar im Jahre 1111 Adolf von Schauenburg als Grafen von Holstein ein, dessen Geschlecht bis 1460 die Geschicke dieses Landes entscheidend beeinflusste. Die Schauenburger brachten die Überfälle der Wenden zum Stillstand und betrieben die Kolonisation Ostholsteins. Die Christianisierung der Slawen ging von Ratzeburg aus, wo schon der Bremer Erzbischof Adalbert in der Mitte des 11. Jh. das „Bistum der Polaben“ errichtet hatte. Etwa 100 Jahre später wurde mit dem Bau des heute noch stehenden Domes begonnen. Zahlreiche Neugründungen von Städten werden vorgenommen, z. B. Lübeck. Als letzte Stadtgründung dieses Prozesses ist im Jahre 1240 Kiel zu nennen.

Ein Wandel der gesellschaftlichen Strukturen im 13. Jh. wurde auch für die Geschicke von Holstein und Schleswig wichtig. Kaiser Friedrichs II. Politik, den einzelnen Landesfürsten weitgehende Freiheiten zu belassen, und die Wahl von schwachen Kaisern in der Folgezeit bewirkte eine Stärkung der Macht der Landesherren. In Holstein bildeten sich Grundherrschaften heraus, die eine neue wirtschaftlich-soziale Struktur zur Folge hatten. Aus den bis dahin freien Bauern, mit annähernd gleichem Besitz, schälten sich nun einige heraus und bildeten einen lehenspflichtigen Dienstadel, die Ritterschaft, die in Holstein die Agrarstruktur einer Gutswirtschaft hervorbrachten. Da dem Ritter auch die Gerichtsbarkeit über seine Hintersassen übertragen wurde, liegen in dieser Zeit auch die Anfänge der Leibeigenschaft. Der Graf von Holstein stützte als feudaler Landesherr seine Macht auf die Steuerleistung der Lehnsmannen und auf seinen eigenen sehr großen Besitz. Neben den Ständen der freien Bauern und des Adels gab es die der Geistlichkeit und die Städte, die in dieser Zeit besonders aufblühten. Die holsteinischen Städte standen bei ihrer Entwicklung allerdings im Schatten Lübecks, das im Zuge der Kolonisierung des Ostens von Adolf II. gegründet worden war. Lübeck wurde rasch zur größten Handelsstadt des Ostseeraumes, allerdings nicht zum Nutzen der Landesherren; denn die politischen Führer der Stadt nutzten die Auseinandersetzung zwischen Welfen und Staufern für die Gewinnung der Reichsfreiheit aus, die ihnen 1229 zuerkannt wurde. Nachdem Hait-

habu im 12. Jh. zerstört worden war, übernahm Lübeck im Verbund mit Hamburg das Erbe der Handelsbrücke zwischen Ost u. West. Sie sind dann tragende Städte der Hanse, des größten Wirtschaftssystems des Mittelalters, gewesen.

Am Ende des 13. Jh. begann durch Erbfolgen eine Zerstückelung des Landes. Da aber die Ritterschaft stets die Landesverteidigung als gemeinsame Aufgabe ansah, ist die außenpolitische Einheit Holsteins gewahrt geblieben. Gerhard III. aus der Rendsburger Linie hat es verstanden auf Grund der neuen Möglichkeiten des feudalen Landesherrn, die innenpolitische Einheit des Landes wiederherzustellen und die Ausdehnung auf Schleswig vorzubereiten. In dem ständigen Ringen um Schleswig zwischen den dänischen Königen und den Holsteiner Herzögen hat es Gerhard III. erreicht, die Vormundschaft für den unmündigen dänischen König Waldemar V. zu übernehmen. Von diesem König ließ er sich die *Constitutio Valdemariana* unterzeichnen, in der vereinbart wurde, daß über Dänemark und Schleswig niemals derselbe Herr herrschen sollte. Auf Grund dieser Abmachung wurde Gerhard III., Herzog von Holstein, auch Herzog von Schleswig. Unter seiner Regentschaft sind sehr viele Deutsche nach Schleswig gekommen, das inzwischen weit über die Grenzmark bis zur Königsau in der Höhe von Kolding hinausreichte. Dadurch daß die Herzöge von Schleswig Lehnsleute des dänischen Königs und zugleich Grafen von Holstein waren, wuchsen die beiden Gebiete — Schleswig und Holstein — immer mehr zusammen. Diese Entwicklung rief die Besorgnis des dänischen Königs hervor, deren Folge ständige kriegerische Auseinandersetzungen waren. Als dann im Jahre 1448 der Herzog von Schleswig dänischer König wurde, protestierten die schleswigschen und holsteinischen Ritter gegen die Personalunion, weil das der *Constitutio Valdemariana* widersprach. Der Streit wurde durch den berühmten Vertrag von Ripen und die Ergänzungen von Kiel, die *Tapferen Verbesserungen*, 1460 geschlichtet. In diesem Vertragswerk, das 400 Jahre eingehalten wurde, ist festgelegt worden, daß Christian I. in Schleswig-Holstein nicht in seiner Eigenschaft als dänischer König anerkannt wurde, sondern nur als Herzog von Schleswig und Graf von Holstein, so daß in diesem Vertrag die Personalunion in differenzierter Form beibehalten wurde. Außerdem ist in diesen Abmachungen für Schleswig und Holstein festgelegt worden, *dat se bliven ewich tosamende ungedeeft*. Dieser Vertrag brachte eine Entwicklung zum Abschluß, in der zwei zunächst verschiedene Länder zu einer völkischen und kulturellen Einheit zusammengewachsen waren, die nun staatsrechtlich sanktioniert wurde. Dadurch, daß die

ationale Grenze zwischen Dänen und Deutschen mitten durch diese verbundenen Länder verlief, gewann Schleswig-Holstein eine starke Verbindungsfunktion zwischen zwei Nationen.

Die Einheit Schleswig-Holsteins hat den Tod Christians I. nicht überdauert. Als es den Ständen mißlungen war, zu verhindern, daß von den beiden Söhnen Christians der Thronfolger als Herzog gewählt wurde, kam es zu einem folgenschweren Kompromiß: Sie wählten beide. Auf diese Weise zerfiel Schleswig-Holstein 1490 in einen königlichen oder Segeberger Teil (in Segeberg war der Hauptsitz des Königs) und einen herzoglichen oder Gottorfer Teil. Die beiden Herzogtümer waren so geteilt worden, daß jeder einen Anteil in Schleswig und in Holstein hatte. Dadurch entstand eine komplizierte Rechtsstellung die Otto Brandt folgendermaßen beschreibt.¹⁾

Der König von Dänemark war:

- 1) als Träger der dänischen Krone Oberlehnsherr von Schleswig
- 2) Herzog von Schleswig und Holstein in Gemeinschaft mit dem Gottorfer Herzog, wobei er für Holstein die Stellung eines Lehnsmannes des deutschen Kaisers einnahm; denn er war
 - a) Mitregent des gemeinschaftlichen Anteils
 - b) Regent des königlichen Anteils beider Herzogtümer.

Der Herzog von Gottorf war dementsprechend:

- 1) Lehnsmann des dänischen Königs als Herzog von Schleswig
- 2) Herzog von Schleswig und Holstein, wobei er für Holstein als Lehnsmann des deutschen Kaisers auftrat. Er war
 - a) Mitregent des gemeinschaftlichen Anteils
 - b) Regent des herzoglichen Anteils beider Herzogtümer.

Da die Stände beider Herzogtümer einen gemeinsamen Landtag hatten, war die Ripener Vertragsklausel „up ewich ungedeelt“ trotz allem eingehalten.

Die Einheit beider Herzogtümer wurde durch einen späteren Vertrag (1533) noch verstärkt, in dem die Landesverteidigung als gemeinsame Aufgabe festgelegt wurde sowie eine oberste Rechtsprechung und landständische Steuern.

Trotzdem blieb diese Rechtslage der beiden Herzogtümer verworren. In politisch ruhigen Zeiten gab es für alle Betroffenen keine Schwierigkeiten. So nahm Schleswig-Holstein Anteil an dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung in Europa im 16. Jh. Der Adel bezog in dieser Zeit seine Einkünfte nicht mehr ausschließlich aus der Landwirtschaft, sondern in starkem Maße aus dem Handel. Er verstand es, den Ost-West-Handel auf sich zu ziehen und damit die wirtschaftliche Brückenfunktion, die

¹⁾ Otto Brandt: Geschichte Schleswig-Holsteins.

Schleswig-Holstein seit der Gründung von Haithabu hatte, auszunutzen. Eine Adelskultur entstand, die überall ihre sichtbaren, großartigen Zeugen hinterlassen hat. Von den vielen Herrnsitzen sei nur das Gottorfer Schloß erwähnt, das als Sitz des Herzogs seinen Höhepunkt in der ersten Hälfte des 17. Jh. erreichte und heute das Landesmuseum beherbergt. Wenn allerdings ein Herrscher dieses Territorium mit seiner komplizierten Rechtsstellung in seine Außenpolitik einbezog, kam es zu Schwierigkeiten. So wurde Schleswig-Holstein im 30-jährigen Krieg eine Stätte der blutigen Auseinandersetzung zwischen kaiserlichen Truppen und Kaisergegnern, zu denen der dänische König gehörte. Auch im Nordischen Krieg (1700—1721) waren die Herzögtümer ein Spielball der Auseinandersetzungen um die Vorherrschaft im Ostseeraum zwischen Dänemark und Schweden. 1721 verblieb dem Gottorfer Herzog schließlich nur noch ein Zwergstaat in Holstein. Im 18. Jh. wurde dieser Zwergstaat des Gottorfer Holstein zum Angelpunkt europäischer Politik, als ein Mitglied des gottorf'schen Geschlechts als Peter III. auf den russischen Thron berufen wurde.

In dieser Zeit des aufgeklärten Despotismus waren zwei Männer (beide Vertreter des Gedankens der Staatsraision), die entscheidenden Politiker für das weitere Geschick Schleswig-Holsteins: Johann Hartwig Ernst Bernstorff — er stammte aus einem mecklenburgischen Freiherrengeschlecht und wurde der leitende Staatsmann Dänemarks — und Caspar von Saldern, Ratgeber am russischen Zarenhof. Von Salderns Wirken ist nur zu verstehen, wenn man bedenkt, daß er ein holsteinischer Patriot gewesen ist, der auf Grund seiner Kindheitserlebnisse und seinem Bekenntnis zum Humanismus die Ruhe des Nordens zu seinem politischen Ziel machte. Dieses Ziel konnte nach seiner Meinung nur in der Verbindung von Dänemark und Schleswig-Holstein erreicht werden. Günstig für diese Politik war die Ermordung Peters III. 1762, der in seiner Eigenschaft als Herzog von Holstein mit einem russischen Heer und einer Flotte gegen Dänemark zog. Denn seine Nachfolgerin, Katharina II. betrieb eine gemäßigttere Politik, so daß es unter dem Einfluß von Salderns zum Kopenhagener Vertrag zwischen Dänemark und Rußland kam. In diesem Vertrag wurde der Tausch des Gottorfer Holstein gegen Oldenburg und Delmenhorst, die durch Personalunion mit Dänemark verbunden waren, vereinbart. Auch der bisher gemeinschaftlich regierte Teil Holsteins sollte dem dänischen König unterstellt werden.

Diese Ereignisse in Schleswig-Holstein stellen eine Brücke dar zur Weltgeschichte unserer Tage, denn Katharina II. hatte sich

nicht ohne Zwang auf diesen Vertrag eingelassen. Ihre Politik zielte auf die Erweiterung ihrer Macht nach Polen und zur Türkei hin. Daher hat die russische Politik damals darauf verzichtet, einen Stützpunkt in der Ostsee und durch Oldenburg (im heutigen Niedersachsen) an der Nordsee zu gewinnen. Es ist dadurch verhindert worden, daß zwei strategisch wichtige Punkte, der Kieler Hafen und das spätere Wilhelmshaven, russische Bastionen wurden. Schleswig-Holstein war jetzt (1767) wieder „ungeeilt“, ein Bestandteil des dänischen Gesamtstaates. In der Folgezeit herrschte in diesem Grenzland eine Ruhe, die vor allem der geschickten politischen Führung des Grafen Andreas Bernstorff zu verdanken ist, der es verstand die Gegensätze zwischen Dänen und Deutschen in den Herzogtümern auszugleichen. Es war eine glückliche Zeit, die den Herzogtümern einen erneuten wirtschaftlichen Aufschwung brachte und in der sich ein blühendes kulturelles Leben entfaltete. Es entstanden mehrere geistige Mittelpunkte, z. B. die Wiederbelebung der 1665 gegründeten Universität Kiel.

In dieser Zeit kamen die Gedanken des Nationalismus auf, die sich in der Politik des dänischen Ministers Struensee, eines Arztes aus Altona, zeigten. Er stützte sich mit seinen radikalen Reformen vorwiegend auf die deutsche Herrschicht. Daraus resultierte eine Verstärkung der nationaldänischen Bestrebungen, die sich nicht nur auf Schleswig erstreckten, sondern auch Holstein mit einbezogen. Als einer der Höhepunkte dieser Aktionen muß die Sprachverordnung von 1810 angesehen werden, durch die in Nordschleswig die deutsche Sprache in Kirche, Schule und Gericht durch die dänische ersetzt werden sollte. Sie ist zwar nicht durchgeführt worden, hat aber die Empörung der deutschen Seite herausgefordert, die nun ihrerseits die Germanisierung betrieb.

Die für Dänemark unglücklichen Ereignisse, die aus dem Bündnis mit Napoleon entstanden z. B. Verlust Norwegens, Zerstörung der gesamten dänischen Flotte, Bombardierung Kopenhagens, Staatsbankrott. . . stärkten die deutschnationalen Bestrebungen, die durch die national-liberale Bewegung in ganz Europa noch geschürt wurde. Die Exponenten dieser inneren Bewegung sind u. a. der Geschichtsprofessor an der Universität Kiel F. C. Dahlmann und seit 1830 Uwe Jens Lornsen. Auch das dänische Nationalgefühl fand einen deutlichen Ausdruck. Nach dem Verlust von Norwegen wurde die Forderung laut, als Ausgleich Schleswig dem dänischen Gesamtstaat anzugliedern. Es bildete sich die Partei der Eiderdänen, die eine Grenze zwischen Dänemark und Deutschland an der Eider anstrebten. Großen Ein-

fluß auf das dänische Nationalgefühl nahm der Dichter, Historiker und Theologe Nik. Frederik Severin Grundtvig. Er wollte u. a. die freie nationale Volkskirche gründen, da sein Nationalismus stark romantisch-christliche Prägung hatte. Ein weiterer Förderer der dänischen Seite ist der Professor für dänische Sprache Christian Flor an der Kieler Universität gewesen. In dieser emotionsgeladenen Zeit, in der die beiden Nationalströmungen sich in dem Grenzland zwischen den Deutschen und Dänen durchdrangen, rief 1846 ein offener Brief des dänischen Königs Christian VIII, in dem er die bislang nur für Dänemark geltende weibliche Erbfolge für Gesamtdänemark — also auch für die Herzogtümer — verkündete, eine Welle heftiger Proteste in Schleswig-Holstein und Deutschland hervor.

Eine weitere Verschärfung der nationalen Gegensätze entstand nach der Abschaffung des absolutistischen Königtums in Dänemark 1848, da sich das neu geschaffene Ministerium in Kopenhagen überwiegend aus Eiderdänen zusammensetzte. Weil man die Gefahr einer Inkorporation befürchtete, wurde in Kiel eine „Provisorische Regierung“ gebildet, die den Anschluß Schleswig-Holsteins an den deutschen Bundesstaat propagierte und eine Abstimmung in Schleswig forderte.

Es kam schließlich zum Kampf mit den Waffen zwischen Dänen und Schleswig-Holsteinern, die im späteren Verlaufe Unterstützung beim neuen Deutschen Bundestag und in Preußen fanden, die sich beide von ihrem deutschnationalen Patriotismus leiten ließen. Die Preußen mußten ihre Hilfe aufgrund der Interventionen der Großmächte zurückziehen, und der Bundestag war nicht imstande, militärische Hilfe zu leisten, so daß die Schleswig-Holsteiner schließlich allein gegen die dänische Übermacht unterlagen. Den Abschluß dieser Auflehnung, bildete das zweite Londoner Protokoll von 1852. In diesem Vertrag wurden die Rechte des deutschen Bundes in Holstein festgelegt, aber an dem Status für Schleswig-Holstein als Teil des dänischen Gesamtstaates festgehalten. Schleswig-Holstein rückt damit in die europäische Politik der Großmächte, die diese Entscheidung trafen, um zu verhindern, daß das Gleichgewicht der Kräfte gestört würde. Um diesen Zustand des dänischen Gesamtstaates zu sichern, wurde in diesem Protokoll auch für Schleswig-Holstein die weibliche Erbfolge sanktioniert. Allerdings war es Preußen und Österreich gelungen, Dänemark zu der Zusage zu bringen, daß Schleswig niemals Dänemark einverleibt werde.

In der folgenden Zeit wurde Schleswig-Holstein in die preußische Politik einbezogen quasi als Katalysator zur Lösung der deutschen Frage. Nachdem die dänischen Nationalisten ihre Versuche,

Holstein und Lauenburg in den dänischen Staat einzugliedern, aufgaben, da sie am Einspruch des deutschen Bundes scheiterten, beschränkten sie sich auf die Gewinnung Schleswigs. Der dänische Reichstag verabschiedete am 13. November 1863 ein für Dänemark und Schleswig gemeinsames Grundgesetz, das den Abmachungen des Londoner Protokolls widersprach. Zwei Tage später starb Friedrich VII., der letzte männliche Erbnehmer des Königsgeschlechts. Damit kam über die weibliche Erbfolge im Einklang mit dem 2. Londoner Protokoll der Glücksburger Herzog als dän. König Christian IX. auf den Thron. Eine deutsche Nationalbewegung in den Herzogtümern und im ganzen Bund stellte sich dagegen hinter den Augustenburger Herzog Friedrich III. von Schleswig-Holstein als den rechtmäßigen Erben nach dem männlichen Erbfolgerecht, entgegen dem Londoner Protokoll. Bismarck stellte seine Politik auf die Rechtsbasis des Londoner Protokolls ab und damit gegen die nationale Bewegung. Er erschwerte damit den Großmächten ein Eingreifen, besonders England und Rußland, die daran interessiert waren, Preußen nicht zu mächtig werden zu lassen. Außerdem konnte Bismarck Österreich mit in diesen Konflikt hineinziehen, der nur dem Vorteil Preußens diene; denn Österreich war im Hinblick auf seine eigene Existenz daran interessiert, daß am europäischen Recht festgehalten wurde und daß nationalrevolutionäre Erhebungen unterdrückt wurden. So hat Bismarck es erreicht, daß Österreich den tieferen Hintergrund dieser Schleswig-Holstein-Politik nicht durchschaute und sich in den Dienst preußischer Interessen begab. Beide Mächte richteten an Dänemark ein Ultimatum, die Verfassung vom November 1863 zurückzunehmen, da sie gegen die Abmachungen des Londoner Protokolls verstieße. Die Dänen lehnten in falscher Einschätzung der Lage ab — sie erwarteten ein Eingreifen Englands. Es kam zum Krieg, der durch den Frieden zu Wien beendet wurde, in dem Dänemark alle seine Rechte über Schleswig und Holstein an Preußen und Österreich abtrat. Die gemeinsame Verwaltung der Herzogtümer durch Preußen und Österreich führte zu Konflikten. So betrieb Preußen eine annexionistische Politik, während Österreich die Kandidatur des Augustenburgers förderte, so daß es bald zu Spannungen kam, die in der Gasteiner Konvention durch Verwaltungsteilung abgebaut werden sollten: Österreich erhielt Holstein, Preußen Schleswig. Die Reibereien wurden immer stärker, so daß 1866 der Krieg ausbrach, der bei Königgrätz durch den preußischen Sieg über die Österreicher entschieden wurde.

Im Prager Frieden wurden die Rechte über Holstein auf Preußen übertragen. Im Januar des nächsten Jahres folgt das Annexions-

gesetzt. Am Anfang gab es viele Gegner dieser Annexionspolitik; aber als sich durch Vereinheitlichung und Straffung der Organisation viele Vorteile ergaben, ist die Zahl der Gegner immer geringer geworden. Hinzukam, daß sich die monarchistische Einstellung in den Herzogtümern auf Wilhelm I übertrug. 1881 kam es zur Versöhnung zwischen den Hohenzollern und den Augustenburgern durch die Heirat des Prinzen Wilhelm mit Auguste Victoria, der Tochter Friedrichs III.

Während Schleswig-Holstein vorher zum dänischen Wirtschaftsgebiet gehörte, in dem es die Mittlerposition zwischen dem Norden und Süden Europas einnahm, war es nun in eine periphere Lage gerückt. Es mußte sich nach Süden ausrichten: nach Hamburg, zum Rhein und zum westfälischen Industriegebiet hin. Trotz dieser Umorientierung, die natürlich gewisse Einbußen brachte, fand bis 1914 ein wirtschaftlicher Aufschwung statt. Es kam zur Gründung einiger Großstädte, die die wirtschaftliche Position stärkten. Die Errichtung des Reichskriegshafens in Kiel war von großer Bedeutung, wie auch der Bau des Nord-Ostseekanals seit 1895, der die heutige Handelsverbindung zwischen Ostseeraum und Nordsee bildet.

1864 war die Grenze zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark etwa in der Höhe der Königsau festgelegt worden. Die Gewinnung Nordschleswigs (d. h. des Gebiets südlich dieser Grenze bis zur heutigen Grenze südlich Tonderns und nördlich Flensburgs) ist nach 1866 das Ziel dänischer Politik, die sich auf Artikel V des Prager Friedensvertrages stützt, der gegen den Willen Bismarcks auf Drängen Napoleons III. in den Vertrag aufgenommen worden war. Es heißt darin, daß „die Bevölkerung der nördlichen Distrikte von Schleswig, wenn sie durch freie Abstimmung den Wunsch zu erkennen geben, mit Dänemark vereinigt zu werden, an Dänemark abgetreten werden sollen“. Dieser Artikel wird von den beiden Vertragspartnern des Prager Friedens, Preußen und Österreich, 1878 aufgehoben, ohne daß eine Volksabstimmung stattgefunden hat. Derartige Handlungen waren dazu angetan, den sich abzeichnenden Ausgleich zwischen den nationalen Gegensätzen zu stören. Während die Deutschen in Schleswig eine Koexistenz mit den Dänen anstrebten, wurden diese Bemühungen meist durch Nichtschleswiger beeinträchtigt; z. B. veranlaßte ein Pommer die Sprachverordnung vom 18. 12. 1888, die an den dänischen Schulen Deutsch als Unterrichtssprache vorschrieb. Solche Maßnahmen förderten das Erstarken der dänischen Volksbewegung, so daß schließlich aus einem „Verein zur Erhaltung der dänischen Sprache“ eine „Wählervereinigung für Nordschleswig“ wurde.

Nachdem das Deutsche Reich nach dem 1. Weltkrieg aufgelöst worden war und eine Republik entstand, wurde die Grenze im Norden durch eine am 10. 2. 1920 durchgeführte Abstimmung der Bevölkerung festgelegt. Obwohl diese Abstimmung viele Proteste hervorrief, ist dennoch eine politische Grenze gefunden worden, die dem tatsächlichen nationalen Empfinden weitgehend entsprach, so daß diese Grenze nicht einmal 1933 angetastet wurde. In den folgenden Jahren teilte Schleswig-Holstein das Schicksal des übrigen Deutschlands. Seit 1946 hat Schleswig-Holstein den Status erreicht, den es vor 1864 angestrebt hatte: Es ist ein eigenes Land, und zwar ein Grenzland, in dem jetzt nicht mehr Heimatbewußtsein mit Staatsbewußtsein kollidiert.

Wie so häufig in seiner Geschichte hat dieses Gebiet auch heute in unserer Zeit, die sich durch weltweite politische Koordinierungsbestrebungen auszeichnet, die Aufgabe, eine Brücke zwischen Nord und Süd zu sein. Auf verkehrstechnischem Gebiet wird dieses Bestreben z. B. in der neuen „Vogelfluglinie“ deutlich; in der Natostrategie gehört Schleswig-Holstein zum gleichen Verteidigungsbereich wie Dänemark, im wirtschaftlichen Bereich wird diese Brückenfunktion wichtig werden, wenn Skandinavien der EWG beitreten sollte.

Die dänischen Bedenken gegen eine solche wirtschaftliche Gemeinschaft sind verständlich, da die Dänen befürchten, daß Hamburg mit seiner größeren Kapazität und günstigeren Lage Kopenhagen weit überflügeln wird. Der dänische Professor Ejler Alkjaer hat diese Besorgnisse kürzlich so formuliert: „Wir haben in Kopenhagen das Gefühl, daß Hamburg gerade jetzt besonders gute Karten in der Hand hat“. Die Deutschen haben daher die Aufgabe, diese Bedenken auszuräumen und Vertrauen darin zu schaffen, daß sie eine Integration der Regionen um die Zentren Oslo, Kopenhagen, Stockholm, Malmö, Kiel und Hamburg anstreben. In diesem Sinne propagiert der Hamburger Wirtschaftssenator Kern eine „abgestimmte Politik der Zentren in der Gesamtregion“. Es muß das Ziel dieser Politik sein, daß in Kopenhagen an die Stelle des Gefühls der Rivalität die Zuversicht tritt, daß die Deutschen sich als Partner der Dänen verstehen.



Übersichtskarte von Schleswig-Holstein.

EINIGE ÜBERLEGUNGEN ZU LÜBECK UND SEINER MARIENKIRCHE

Lübeck steht als Kunststadt in Schleswig-Holstein an erster Stelle und ist eine der ersten in Deutschland. Auch politisch war es einmal beinahe eine Großmacht. „Seit dem Ende des 13. Jahrhunderts hatte die Stadt die Führung der Hanse, es leitete die Hanse-tage und bestimmte die hansische Politik“ (Brockhaus).

Lübeck ist die erste Kolonialstadt des den Wenden abgewonnenen Raums gewesen. Seit der Mitte des 12. Jahrhunderts beginnt seine deutsche Geschichte. Der Dom, die Christianisierung und Bischofsgewalt waren zuerst zur Stelle. Weniger als 100 Jahre später war das Bürgertum — meist Siedler aus Westfalen — schon so erstarkt und reich geworden, daß es sich sowohl mit der bischöflichen wie fürstlichen Gewalt (Holstein und Niedersachsen) messen konnte und 1226 von Kaiser Friedrich II. die Rechte einer freien Reichsstadt erhielt. Ausdruck des gewonnenen Selbstbewußtseins wurde der Bau der Marienkirche.

Im späten Mittelalter gibt es in Lübeck eine bedeutende Bildhauerschule, die manche Hauptwerke nach Skandinavien liefert. So steht Bernt Notkes St. Georg* — wohl mit dem Bamberger Reiter das ausdrucksvollste Reitermal des Mittelalters — in Stockholm; Claus Bergs großer Flügelaltar in Odense. An anderen Orten Schwedens, Dänemarks und des Baltikums finden wir Werke lübischer Kunst. Die herrliche Statuengruppe am Lettner der Marienkirche von Benedikt Dreyer, dem genialen und manieristischen Schüler Tilman Riemenschneiders, wurde im letzten Krieg vernichtet. Einer der großen Verluste unserer Kunst.

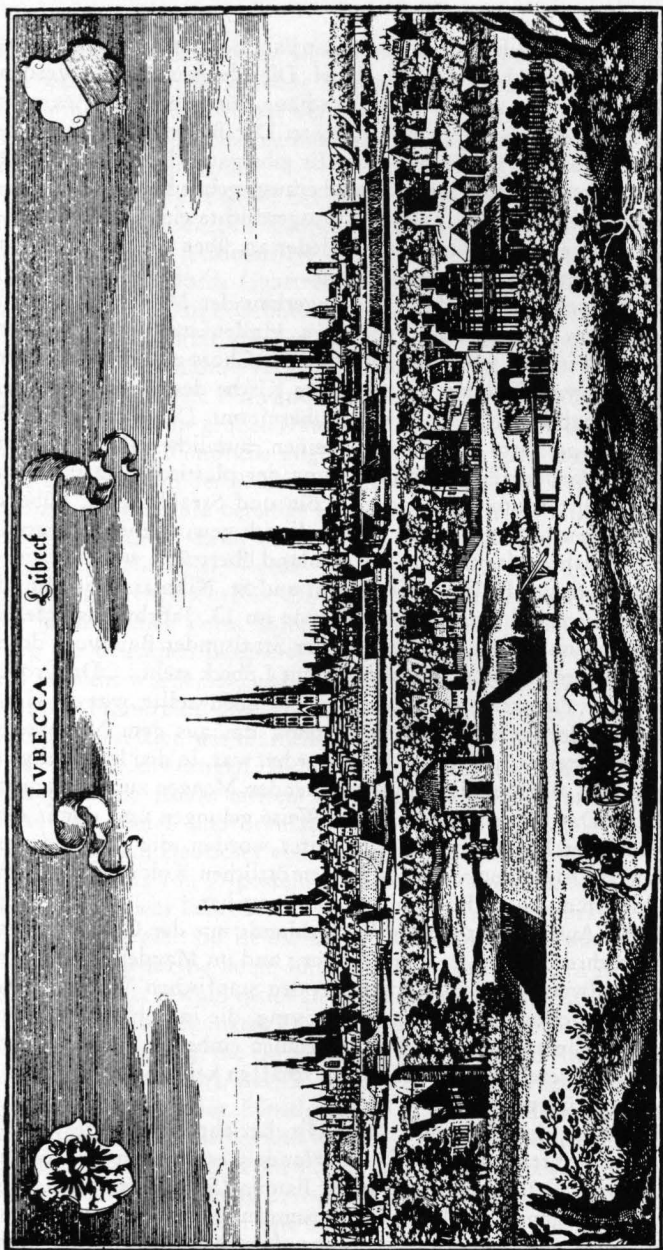
Nach dem Mittelalter geht die Bedeutung Lübecks zurück. Es gibt kein öffentliches Barock mehr, aber es fehlt bis ins frühe 19. Jahrhundert nicht an eindrucksvollen Patrizierhäusern. Im Behnhaus (um 1800) befindet sich heute im Rahmen der alten Räume ein Museum moderner und romantischer Kunst, das ganz unmuseal und intim, mehr als „bürgerlicher Besitz“ wirkt. Eines der bedeutendsten Bilder dieser Sammlung ist vielleicht das Gruppenbildnis der Kinder Dr. Lindes von Edvard Munch, (siehe Reclam: Werk Monographie zur bildenden Kunst), der in dem Lübecker Arzt einen seiner ersten Förderer gefunden hatte. Thomas Mann hat zuletzt mit seinem Buddenbrook-Roman das Lübische als epischen Besitz uns vermacht . . .

* Ein Abguß befindet sich in der Katharinenkirche in Lübeck.

Eindrucksvoll ist noch immer das Stadtbild, das von den hohen Kirchtürmen beherrscht wird. Das Rot des Backsteins verleiht den Bauten ein zusammenhängendes Farbkleid, auf das die steilen kupfergrünen Helme der Kirchen wie Akzente gesetzt erscheinen. Es gibt dem ersten Eindruck der Stadt etwas Einheitliches und Eindeutiges. Es ist das Wesen der Backsteinarchitektur, das kein Spitzenwerk kennt und mit der zusammenhängenden Mauer betonte Ecken, kubische Formen und massige Bauformen bildet. Das erinnert ein wenig an Festungsarchitektur, wie die Treppengiebel der Häuser etwas an einen Zinnenkranz erinnern, zugleich an den Kubismus, wo Feininger z. B., von solcher norddeutschen Architektur inspiriert, in seinen Bildern uns diese kubische Schönheit mit ihren jäh aufschießenden Bauformen neu sehen gelehrt hat.

Die Altstadt liegt auf einem hügeligen Gelände, das von Trave und Wakenitz inselartig umflossen ist. Wir können eine gute Übersicht gewinnen, wenn wir, ehe wir die Stadt betreten, vor dem Holstentor ein Stück auf den Ringwall des 16. Jahrhunderts hinaufgehen, der heute als Parkanlage einen Teil der Stadt umgibt. Der Dom, am Südende, zeigt mit der Marienkirche, in der Mitte der Stadt, eine Doppelturmfassade. Unverbunden-klobig und romanisch erscheinen die Domtürme, während die beiden der Marienkirche ein schönes gotisches Miteinander ihres Bewegungszugs zeigen, das an den Zweiklang der Kölner Domtürme erinnert. Nur ist bei dem letzten alles in Spitzenwerk aufgelöst, was bei der Marienkirche als geschlossene Masse in die Höhe steigt.

Die Kirchen gliedern noch heute die Wege in der Altstadt. Bedeutende Beispiele der Profanarchitektur erschließen uns aber auch das alte bürgerliche Gemeinwesen. Neben dem Rathaus möchte ich nur das Heilige-Geist-Hospital, die Schiffergesellschaft und das Schabbelhaus hervorheben. Das Heilige-Geist-Hospital wurde im 13. Jahrhundert vom Rat der Stadt als Alters- und Siechenheim gegründet und besteht noch heute. Die Schiffergesellschaft von 1535 ist ein Gildehaus, dessen Inneneinrichtung mit alter Balkendecke, holzvertäfelten Wänden, langen Tisch- und Sitzreihen, sogenannten Gelagen, erhalten ist und heute als Gaststätte dient. Von der Decke hängen neben den alten Messing-Kronleuchtern Schiffsmodelle des 16. bis 18. Jahrhunderts herab, die uns die Bedeutung der Seefahrt für diese Gilde und für die ganze Stadt lebendig vor Augen rücken. Das Schabbelhaus, ein Patrizierhaus des 16. Jahrhunderts, ist mit altem Mobiliar eingerichtet, das durch die Jahrhunderte die Wohnkultur des Bürgertums dokumentiert, auch ein Erinnerungs-



Lübeck im 17. Jahrhundert. Kupferstich von Matthäus Merian.

zimmer mit Biedermeiermöbeln der Familie Mann und Familienphotographien befindet sich dabei. Die übrigen Räume werden als Gaststätte genutzt. Manches schöne Bürgerhaus gibt es noch zu sehen, ebenso zwei alte Stadttore. Der Besuch der alten Kirchen bietet viel Eindrucksvolles. Es gibt gute kleine Führer, die die Stadt Lübeck für ihre Bauten herausgegeben hat. Die Marienkirche aber nimmt in unserer Kunstgeschichte einen der wichtigsten Plätze ein und regt immer wieder an, über den europäischen Kunstzusammenhang nachzudenken.

Nach einem romanischen Vorgängerbau der Marienkirche und nach dem Beginn einer gotischen Hallenkirche westfälischer Schule, wird um 1260 mit dem Bau des Chors zugleich ein neuer Bauplan verwirklicht, der für diese Kirche des Rats der Stadt, den französischen Kathedraltyp übernimmt. Das erst nach 1300 zu Ende geführte Schiff hält in seinen räumlichen Proportionen und im Grundriß, bei Veränderung der plastischen Details, an dieser Disposition fest. Neben Köln und Straßburg ist Lübeck so der dritte Bau, der den in Frankreich gewonnenen hochgotischen Kathedralraum nach Deutschland überträgt, wohinzu vielleicht noch der Halberstädter Dom und St. Nikolai in Stralsund zu rechnen sind, wenn auch der erste im 13. Jahrhundert gleich wieder zum Stillstand kam und der Stralsunder Bau wohl doch schon im engeren Zusammenhang mit Lübeck steht. . . Die große Aufgabe, die das norddeutsche Unternehmen stellte, war die Umsetzung des gotischen Gliedersystems, das aus dem Naturstein als Haussteintechnik entwickelt worden war, in den kleinteiligen Backstein, der hier allein in ausreichenden Mengen zur Verfügung stand. Das ist in vollkommener Weise gelungen und damit die Schule der Backsteingotik eingeleitet worden, die das Bild des ganzen Ostseeraums, ja, des ganzen östlichen Kolonialraums bis Schlesien und nach Polen hinein bestimmt hat.

In der Auseinandersetzung Deutschlands mit der Gotik kennen wir mehrere Stufen z. B. in Limburg und im Magdeburger Chor eine teilweise Rückübersetzung in den staufischen Wandzusammenhang oder in Marburg eine Lösung, die in der Raumanlage die Überlieferung heimischer Bauschulen einbezog. Diese Bauten sind aber vereinzelt geblieben und schafften keine neue Tradition. Anders Lübeck.

Die Frage, die nun zuerst sich stellt, bezieht sich auf die Übernahme der französischen Form. Handelt es sich um eine bloße Kompilation? Bei den genannten Bauten (Straßburg, Köln und Lübeck) nehmen wir keine Einschrumpfung des Formenvokabulars wahr. Sie bewegen sich mit der „französischen Sprache“, die sie sprechen, auf der Stilhöhe der Zeit und verbinden damit

eigene Raumkonzeptionen. Der Eindruck und das genauere Prüfen weisen sie als bedeutende Kunstwerke aus. Die Frage kann daher mit nein beantwortet werden. Das Verhältnis zum Französischen bedeutet die Übernahme eines Klassischen, was wir zu erläutern versuchen wollen.

Wenn wir die zweite Phase der hochgotischen Klassik, der Straßburg, Köln und Lübeck angehören, würdigen wollen, müssen wir aber zuerst uns Rechenschaft geben, daß die erste Phase der Hochgotik, die durch Chartres, Reims und Amiens bezeichnet wird, eine einmalige Größe, einen Reichtum und eine Erfindungsqualität besitzt, die der zweiten überlegen ist und der wir in Deutschland nichts Vergleichbares oder Gleichwertiges zur Seite stellen können. Zum anderen hat auch die zweite Phase der Hochgotik über die großen französischen Schöpfungen ihren Weg ins Gesamtabendländische angetreten. So sehr gerade die deutsche Forschung an der Würdigung der einzigartigen Stellung der französischen Schule beteiligt ist, so ist diese Klarstellung auch heute noch nötig, da in der Vergangenheit zu oft im kunstgeschichtlich-nationalen Gerede Vergleiche zu Gunsten des Deutschen angestrengt wurden, die gerechterweise die Überlegenheit der französischen Form hätten feststellen müssen. Eine Abwertung der deutschen Beispiele, wie sie wiederum von Frankreich aus versucht wurde, ist ebenso falsch. Das Verhältnis ist das von Meister (Frankreich) und Aposteln (das übrige Europa). Nur die Skulptur gestattet, wie ich meine, wenigstens die von Naumburg, von einer gleichwertigen Höchstleistung zu sprechen, die sich mit dem besten in Reims messen kann und die in der Aufdeckung personaler Tiefen und dramatischer Verknüpfung des Figurenzyklus auch ein Deutsches von Gewicht hinzugefügt hat.

Das Verhältnis von „Aposteln zum Meister“ bedeutet aber, daß die Klassik etwas Lehrbares besitzt, das ihrer Formsprache die Universalität gibt. So ist die klassische Form auch etwas Vollkommenes, dem eine lange Entwicklung vorangegangen ist. Sie ist das Resultat sowohl rationaler (technischer und statischer) wie ästhetischer Überlegungen. Dies hat Frankreich damals geleistet. Solche Anstrengung, die ein stetes Weiterarbeiten an einem Formenapparat erfordert, hat, so scheint es, dem Deutschen selten gelegen, der in seiner künstlerischen Äußerung meist größere Spontaneität, Expressives und Weltanschauliches erstrebt. Bei der Erfindung dagegen, z. B. im 11. Jahrhundert bis Speyer und bei der letzten Verfeinerung eines Spätstils (Spätgotik und Spätbarock), ist Deutschland mit Sonderleistungen im europäischen Kollegium vertreten. Zwei Nationen aber, die die Idee der Klassik, die vollkommene Form, immer wieder zum Ziel ihres künst-

lerischen Wollens gemacht haben, sind Frankreich und Italien. Darin liegen ihre schulbildenden Leistungen für ganz Europa. Noch die Erfindung des Impressionismus im 19. Jahrhundert gehört dahin.

Im Dürerjahr sei bei diesen Überlegungen auch an Dürers lebenslanges Bemühen um die große, klassische italienische Formsprache erinnert, die er in seinen Aposteln wie ein letztes Resultat* uns vermacht hat. Wenn wir diese Arbeit Dürers nun neben die großen italienischen Werke stellen, können wir ihre formale Anlage nicht als eine eigene Erfindung verstehen, sondern als Einstimmung des eigenen künstlerischen Elans in den von den Italienern geprägten Formwillen. Daß damit auch etwas Dürersches, ein Gedanklich-Reformatorisches, mehr Ernst als repräsentative Würde der Form einverleibt ist, ist auch den Nichtdeutschen deutlich und lieb.

Im 12. und 13. Jahrhundert ist Frankreich das „Griechenland“ des Abendlandes, der Ofen, wie ein Franzose einmal gesagt hat, in dem das geistige Brot für ganz Europa gebacken wurde. Die neue Klassik, die Frankreich mit der Hochgotik erschafft, ist auch die einzige monumentale Klassik neben der griechischen. Reims steht neben dem Parthenon. Das Prädikat „Monumentale Klassik“ gebührt aber nur der Kunst, die über einen autonomen Formenschatz verfügt, der unmittelbar aus dem Werkcharakter der Bauten entwickelt worden ist. Bei der Entwurfsarchitektur der Hochrenaissance kann zwar auch von monumental gesprochen werden, doch hat hier das Wort einen spezifisch ästhetischen Charakter, da Form und Sache nicht mehr identisch sind.

Es kann daher nicht verwundern, daß im 13. Jahrhundert die besten Geister Deutschlands um die Übernahme der französischen Klassik sich bemüht haben und daß wir bei diesen Bauten vom Deutschen, wenn überhaupt, nur von einer Nuance sprechen können. Vom Lübecker Marienchor läßt sich meiner Einsicht nach überhaupt nicht aussagen, ob der Baumeister ein Deutscher oder wohl doch ein Franzose gewesen ist. Der Chor kennt eine solche Eleganz und Feingliederigkeit, die wir bei keinem der Nachfolgerbauten wiederfinden, daß ich zur Annahme eines französischen Meisters neige. Auch ist die Entscheidung der Lübecker Bürgerschaft für die klassisch-französische Form noch heute im Vergleich der Dienstbündel, von denen einige des vorangegangenen Hallenbaumeisters erhalten sind, als die Einsicht in die bedeutendere künstlerische Leistung bewundernd anzuerkennen.

* Ist es aber ein Zufall, daß sie Flügelfragmente geblieben sind? In Deutschland ist vieles Klassische unvollendet geblieben.



Lübeck, Marienkirche, Blick in den Chor.

Bei der zweiten Phase der Hochgotik, die um die Mitte des 13. Jahrhunderts einsetzt, und die in Frankreich mit den Bauten der Querschiffe von Notre Dame in Paris, der St. Chapelle, St. Denis II beginnt, wird dem Obergaden eine den ganzen Raum beherrschende Stellung gegeben. Das wird nicht allein von der Durchfensterung der Triforienzone erreicht. Erscheinen die Fenster und Rosen in Chartres und noch in Reims wie in die Wand eingelassene Farblichthnischen, so bilden sie jetzt eine ununter-

brochen aufleuchtende Wand. Die St. Chapelle ist das den meisten wohl bekannte Beispiel dieses Stils. Die Reduzierung der plastischen Einzelformen, wo jetzt die Dienste ohne Unterbrechung durch Verkröpfungen und Kapitelle bis zur Wölbungszone emporsteigen, die Ablösung des kantonierten Pfeilers durch den Bündelpfeiler, dient diesem größeren farbigen Aufleuchten des oberen Raumteils, ohne daß die plastische Form der Glieder dabei an Energie verliert. Noch immer bleiben die Pfeiler, mit ihrer ausstrahlenden Bogenführung und ihrer aufstrahlenden Wölbungshöhe, die den Raum erschaffenden Elemente, d. h. nicht die Wände (wie seit der Renaissance) bilden die Raumgrenze, sondern die plastischen Glieder vollziehen die Raumschritte und stecken den Raum zwischen sich ab.

Der Stil des Lübecker Hochchors ist nun aber von der eben beschriebenen Raumwirkung sehr verschieden. Der Obergaden besitzt hier nicht dieselbe Licht- und „Farbwirkung“ wie bei den gleichzeitigen Bauten des Haussteins. Die Fenster sind kleiner und rücken höher hinauf. Der Backstein benötigt größere Flächenfüllungen der Wand. Heute, wo auch die alten Farbfenster fehlen, wird der Eindruck des Raums nur von der plastischen Gliederung noch bestimmt. Über den Arkaden sehen wir ein Triforium vor einem Laufgang, wie es ähnlich die normannische Gotik besitzt. Es ist in Lübeck mit zwei Fialen besetzt, die als Form des Außenbaus bisher bekannt waren. Durch dieses plastisch reich durchgebildete Triforiumgitter wird der Aufwärtsbewegung der Dienste ein Widerstand entgegengesetzt, und so scheint diese Wand eher an die erste Phase der Hochgotik zu erinnern, wo das Gegeneinander und allmähliche Sichentflechten der plastisch treibenden Kräfte dem Raum ein heroisches Pathos verlieh, während von der zweiten Phase der Hochgotik mehr eine sinnliche verzaubernde Wirkung ausgeht. Die Hauptleistung des Lübecker Chormeisters ist das Relief seines Bündelpfeilers, für das er ja bei der Übersetzung in den Backstein, ganz neue Einzelformen erfinden mußte, und seine Wirkung stimmt stilistisch auch mit der zweiten Phase der Gotik überein.

Zeitlich könnte sein Werk mit der Fassade des Straßburger Münsters verglichen werden. Der Lübecker Chor wurde von 1260 bis 1280 errichtet. Die Straßburger Fassade vor und nach 1280. Ist es nur eine zeitliche Parallelität? Die „steinerne Harfe“ von Straßburg, die der Wand ein dünnes Gitterwerk vorsetzt und so einen Ornamentschleier von feinstem vibrierender Kraft schafft, korrespondiert, wie ich meine, mit der spezifischen Wirkung des Lübecker Bündelpfeilers. Die Dienste sind kleinteiliger als bei den Bündelpfeilern des Haussteins. Sie ummanteln nun

geistreich den eckigen Pfeilerkern, so daß man ihn selbst kaum wahrnimmt und ihm alles Wuchtige und Kantige genommen ist. Mit dem reichen Relief von einschwingenden konkaven und ausschwingenden Rund- und Birnstabformen wirken die Pfeiler wie ein Wellenschlag mit seinen Wellenkämmen. Das summiert die plastisch-vertikale Energie des Pfeilers und gibt ihm eine strömende Aufwärtsbewegung. Der Raum ist mit 38,5 m sogar höher als Reims (38 m, Köln 39,5 m). Dieses „Strömen“ aber finden wir auch an der Straßburger Fassade und besonders im Riß B. Wir haben weiter oben davon gesprochen, daß die Hochgotik die einzige monumentale Klassik neben der griechischen ist. Beide Stilepochen besitzen eine Gliederarchitektur. Die Verschiedenheit, Säulen dort, kantonierte und Bündelpfeiler hier, ist die zwischen niederer und höherer Mathematik. Die Säule ist zentripetal. Ihre Kanneluren beziehen sich auf eine innere Achse. Der Bündelpfeiler ist zentrifugal und sendet seine Kräfte in ein Wölbungssystem hinauf, das Sedlmaier als Baldachinform beschrieben hat. Die plastische Schönheit beider Gliederwerke nimmt sofort für sie ein. Der Säule ist dabei seit der Renaissance die größere Aufmerksamkeit zuteil geworden, die heute, nach dem Eifelturm, nach Hochhausbauten und Fernsehtürmen, von einer neuen Bewunderung für das gotische Wölbungs- und Pfeilersystem wettgemacht wird. Die Säule hat bei der Betrachtung den Vorteil des Einfachen und Anthropomophen, der Bündelpfeiler und das gotische Gliedersystem sind kompliziert und lassen sich nur geduldig ablesen. Mit ihrer Erhabenheit aber kann sich die Säule wohl nicht messen.

In den letzten Jahrzehnten sind vorwiegend optische Raumwirkungen des gotischen Sakralbaues wie seine diaphane Struktur beschrieben worden. Die allgemeine Bedeutung seines Gliedersystems bleibt aber bis zur Spätgotik bestehen. Auch wenn sich, wie im Lübecker Langhaus, die plastischen Elemente wieder stärker in die Wandfläche einbinden, gibt doch das Gliederwerk das eigentliche Raummaß. Die Franzosen haben diese Wirkung mit ihrer Stilbezeichnung für die Nachklassik als *style rayonnant* immer im Auge gehabt. Der gotische Pfeiler ist wie die Säule, wie schon gesagt, eine mit plastischen Malen arbeitende Raumform. Während aber die Säule nach dem 5. Jahrhundert nicht weiter regeneriert und keine neuen Formen erfindet, hat das gotische Gliedersystem eine Weiterentwicklung gekannt, die immer neue Einzelformen hervorgebracht hat. Damit ist die Gotik zum folgenreichsten, geistreichsten und vielfältigsten Stil des Abendlandes, ja vielleicht der Weltkunst geworden. Ist es nicht auch richtig, daß in diesem „geistreichen Wesen“ der Gotik noch

ihr französischer Ursprung spürbar ist, wie in der Neuzeit bis zum Barock hinter den meisten künstlerischen Leistungen immer noch eine italienische Pathosformel aufzuspüren ist?

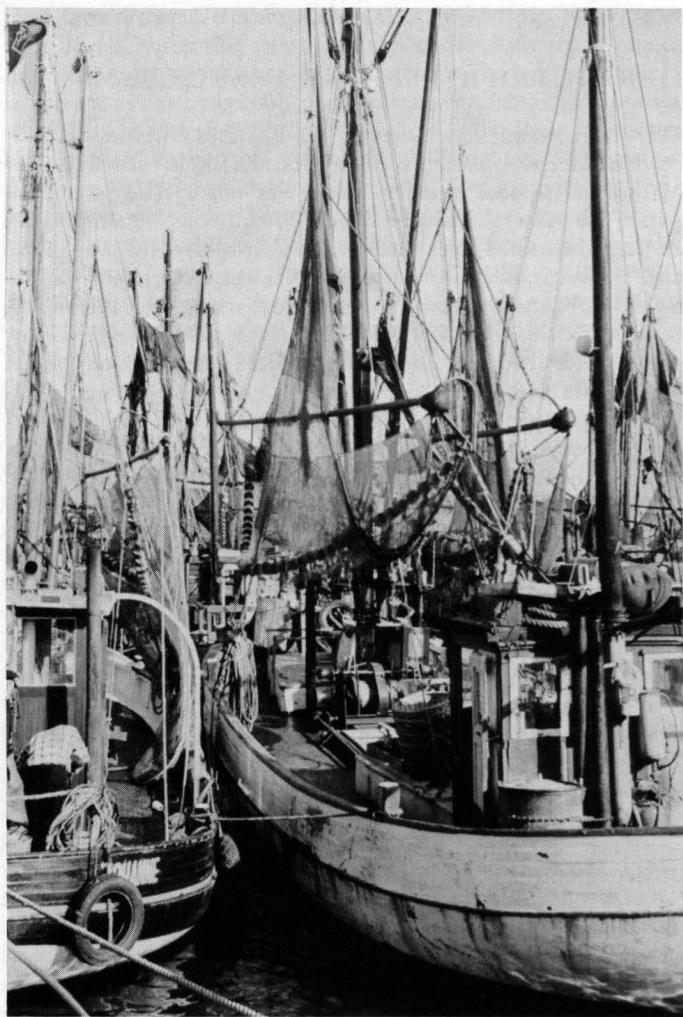
In Lübeck können wir heute, nachdem die Marienkirche im zweiten Weltkrieg schwer getroffen wurde und leider ihren herrlichen Lettner verloren hat, die ursprüngliche Bemalung des Raumes, die unter vielen Übertünchungen bei der Wiederherstellung freigelegt wurde, wieder bewundern. Durch diese neugewonnene Farbigkeit treten nun die beiden Räume des Chors (der noch die Klassik repräsentiert) und des Langschiffs (das der darauffolgenden manieristischen Stilepoche angehört) auch in einen farbigen Gegensatz, der nicht ohne einen dramatischen Beiklang ist, da Chor und Langhaus sich ja auf den geistlichen und den Gemeindebezirk verteilen. Die rote Backsteingliederung des Chors ist noch leicht rot getönt worden und gibt diesem Raumteil etwas Glühendes. Das Schiff dagegen ist in einen asketisch wirkenden weißen Verputz gehüllt, der nur von einer dünnlichen Quadermalerei, die sich nicht auf die Backsteinfugen bezieht, und von grünen Ornamentranken in den Arkadenbögen überzogen ist. Einzelne figürliche Darstellungen im Obergaden bestimmen den Gesamteindruck nicht entscheidend. Der Farbklang läßt sich ebenso als geisterhaft beschreiben, und es ist die Zeit der Mystik und der Bettelorden, wie als harmonisch feierlicher Ausdruck einer gotischen Klassizität. Die Farbe des Chors dagegen hat einen sonoren, die Sinne unmittelbar ansprechenden Klang. Er gehört zum „griechischen Augenblick“ des Mittelalters.

Ziehen wir am Ende noch einmal ein Résumé, so läßt sich die Übernahme der französischen Gotik für Europa als Gewinn einer gemeinsamen Kunstsprache verstehen, die die Entfaltung nationaler Sonderformen nicht ausgeschlossen, sondern eingeleitet hat und bei der der klassischen Form eine basale Bedeutung zukommt. Die Übernahme der ursprünglich bischöflichen Kathedralform durch die Lübecker Bürgerschaft enthielt auch einen geistigen Anspruch, der über den bloßen Bau hinausging. Die sinnlich-sittliche Wirkung, die die große Form der Klassik ausübt, hat mehrmals in der deutschen Geschichte uns vom Versponnenen, dem deutschen Uhrmacherfimmel, wie Dostojewski es nennt, befreit und uns die Weltoffenheit gegeben, die uns dann auch befähigt, unsere eigene Weltmission auszuüben. Lübeck hat eine solche mittelnde und entwickelnde, ökonomische und geistige Stellung während des Mittelalters im Ostseeraum eingenommen, die „Königin der Ostsee“, und bietet uns in seinem Stadtbild und seiner Marienkirche diese Erfüllung noch heute als ein geistig weiterlebendes und nachzuerlebendes Beispiel an.

DER NORDFRIESISCHE INSELRAUM

Der nordfriesische Inselraum ist das Ergebnis eines immerwährenden Kampfes zwischen Meer und Land, in den auch der Mensch mehr oder minder erfolgreich einzugreifen versucht. Ältere Kartenwerke zeigen dieses Inselküstengebiet mit völlig anderen Formen. In der historischen Zeit bilden die Jahre 1362 und 1634 mit ihren Katastrophen die entscheidenden Wendemarken im Landschaftsbild. Am Ende des ersten Jahrtausend waren die „Uthlande“ ein im allgemeinen geschlossener Landkomplex. Durch die Zerstörungen der Rungholtflut (1362) wurde eine weitgehende Aufgliederung in einzelne Inseln geschaffen, und seit dem Untergang der Insel *Strand* am 11. Oktober 1634, der „zweiten Manndränke“, war etwa das heutige Bild geschaffen, wobei die Inseln Nordstrand und Pellworm als Reste blieben, die heute mit Amrum und Sylt die vier großen Inseln bilden, zwischen denen das Wattenmeer mit der Welt der Halligen liegt.

Wir wählen das Nordseebad *Westerland* für einige Tage als Standquartier, um von hier aus die „Königin“ der nordfriesischen Inseln — Sylt — näher kennenzulernen, gleichsam als Beispiel für alle. Die Insel *Sylt* läßt deutlich drei Landschaftsformen erkennen: den glazialen *Geestkörper* zwischen *Westerland* — *Wenningstedt* — *Kampen* — *Keitum* — *Morsum*, die *Sandhaken* nördlich und südlich dieses Kernes und den *Marschenstreifen* an der Wattenseite. An drei Stellen der Insel ist durch die Brandung des Meeres der geologische Bau erkennbar geworden: am Roten Kliff bei *Kampen*, am Weißen Kliff bei *Braderup* und am *Morsumkliff* im Osten der Insel. Die untergehende Sonne taucht die rostbraunen Geschiebelehmpackungen des *Roten Kliffs* in ein leuchtendes Rot, und in frühen Zeiten mag dieses etwa 20 m hohe Steilufer den Seefahrern als Zeichen gedient haben. Steht man auf der vom Wind ausgeblasenen, mit Geschieben übersäten Hochfläche auf dem Kliff, dann hat man nicht nur einen herrlichen Blick über den verschiedenen Aufbau Sylts, sondern auch die von Regen zerschluchtete Abbruchstelle gegen das offene Meer läßt uns die Gewalt von Meer, Sturm und Regen ahnen. Die Moräne des *Roten Kliffs* stammt aus der Elstervereisung und lagert auf einer etwa 6 m mächtigen Kaolinschicht, unter der ein kleines Braunkohlenflöz liegt. Meist sind diese beiden Schichten durch die vom Kliff abgespülten Massen verdeckt. Die aus der Übergangszeit zwischen dem Oberpliozän



Fischereihafen von List (Sylt).

und dem Altpleistozän stammenden fluviatilen Ablagerungen erstrecken sich quer durch Sylt unter der Moränendecke. Am *Weissen Kliff* taucht der Kaolinsand wieder auf, aber in weit mächtigerer Schichtung. Er wird hier zu technischen Zwecken abgebaut, denn der aus Flüssen stammende Sand ist frei von Salzen.

Das *Morsumkliff* ist für den Geologen eine Augenweide! Es ist glazialgeologisch international bekannt. Hier wird der voreiszeitliche Untergrund der Insel aufgehehlt. Neben dem weißen Kaolinsand steht ein rostbraunes, festeres Gestein, der Limonitsandstein, und daneben ein fast schwarzer Ton an, der Glimmert. Die Schichten sind unter einem Winkel von fast 20 Grad geneigt und erscheinen im dreimaligen Wechsel nebeneinander. Durch das Eis ist der Untergrund gestaucht und gefaltet worden, denn der Limonit und der Glimmert sind pliozänen Ursprungs, letzterer vielleicht auch miozänen. Beide gehören also in eine Zeit vor der Vereisung. Der tertiäre Glimmert mit reicher Kalkschalenfauna entstammt einem Meere, das während der Braunkohlenzeit den nordfriesischen Raum bedeckte. Der Meeresboden hob sich, es entstand ein Flachmeer, und in der Strandzone desselben setzte sich der eisenhaltige, ebenfalls fossilreiche Limonitsandstein ab, und nach weiterer Hebung wurde durch einen Fluß der fossilarne Kaolinsand aufgeschwemmt. In der nun folgenden Eiszeit wurden diese Absätze gestaucht, gefaltet und von Moränen überdeckt. Vor dem Kliff zeugen gewaltige Findlinge im Wattenmeer von einer einst viel höheren Moräne. Sylt war in der Nacheiszeit Festland. Die Nordseeküste lag weit im Westen, etwa im Gebiet der Doggerbank. Während der Flandrischen Senkung, die ungefähr der Litorinasenkung im Ostseeraum entspricht, also im Mittelalluvium, rückte die Küste näher an den Geestkörper Sylt heran. Schließlich wurde Sylt zur Insel; aber zunächst noch ohne die heutigen etwa 10 km langen Sandhaken, die Sylt die eigenartige Gestalt verleihen. Der tägliche Flutstrom, der diesen Kern traf, teilte sich nach Norden und Süden, verlor an Energie und setzte das abgebrandete Material in beiden Richtungen an den Geestkörper Sylt an; damit begann die Hakenbildung. Im Verlauf dieser Sandanhäufungen kam es bei Vergrößerung der Haken unter der Westwindeinwirkung zu *Dünen* auf den jungen Sandlandschaften. Die Syltform entstand! Auch der Geestkern von Amrum erhielt auf diese Weise seine Haken. Im Schutze der Dünen und der Geest schlickte das seichte Wattenmeer die *Marsch* an. Naturgewalten zerstörten im Laufe dieses Geschehens viele dieser Aufbauten der Natur wieder, und so stellt man heute auf Sylt fest, daß die Insel nach Norden und Süden hin wächst und sich gleichzeitig durch die Anlandungen nach Osten ins Wattenmeer vorschiebt; im ganzen aber überwiegt jetzt der Landverlust. Während der Zeit vom Ende des 18. bis zum Beginn des 20. Jh. verlor Sylt im Norden an der Westküste etwa 600 m, bei Westerland waren es gegen 120 m, bei Rantum und Hörnum (im Süden also) stieg der Verlust wieder



Küstenschutz am Ellenbogen auf Sylt: Auch Blockpackungen von etwa 40 cm langen Basaltsäulen haben einer Sturmflut nicht standgehalten.



Leeseite einer Wanderdüne bei List auf Sylt. Die etwa 25 m hohen Sandmassen schreiten im Jahre um durchschnittlich 3,5 m ostwärts. Der Strandhafer findet an der windgeschützten Seite günstige Wachstumsbedingungen, seine Wurzeln steigen mit der Höhe der Düne nach oben. Erst auf der Luvseite stirbt der Strandhafer ab, weil hier seine Wurzeln bloßgeweht werden.

auf 470 und 370 m. Der Küstenabbruch an der Westseite der Insel beträgt etwa 90 cm im Jahre. Vor der Zeit des Küstenschutzes durch Buhnen, Mauern, Spundwände, Basaltblockpakungen, Tetrapoden und Asphaltbuhnen betrug jener Abbruch mehr als 3 m. Was hier für Sylt gesagt ist, gilt für den gesamten nordfriesischen Raum: Auf den Inseln überwiegt der Verlust, während an der Festlandküste der Landgewinn größer ist. In diesem Wechselspiel aufbauender und zerstörender Kräfte der Natur sehen wir Sylt!

Eine herbe, aber reizvolle Landschaft ist die der *Dünen* mit ihren bewachsenen oder kahlen Sandbergen, die bis zu 30 m hoch werden können. Die Küstendünen im friesischen Nordseeinselraum entstehen dadurch, daß bei Flut und Hochwasser Meeressand auf die Küstenzone geworfen wird, der bei ablaufendem Wasser (Ebbe) dort liegenbleibt, austrocknet und vom Wind — hier vorwiegend Westwind — weiter ins Land hineingetragen wird. Es bilden sich zunächst kleinere Sicheldünen, und die ersten Pflanzen siedeln sich an, besonders ist es der Strandweizen, der den Salzüberschuß im Boden verträgt. Bei höheren Dünen — die Erstlingsdünen vergrößern sich durch Anhäufungen — beobachten wir bereits den Strandhafer, dessen Wurzeln mehr als 5 m lang werden können. Die Dünen mit ihrem Vegetationswurzelgeflecht dienen ihrerseits stets weiter als Sandfänger, und aus den vereinzelt Sicheldünen werden ganze Dünenketten mit oft mehr als 10 m Höhe. Die nicht befestigten Dünen wandern jährlich über 5 m in östlicher Richtung. Da die Dünenketten einen ersten und vielleicht den wichtigsten Schutz bei Sturmfluten geben, hilft der Mensch der naturgegebenen, aber nicht ausreichenden Vegetationsfestigung nach, indem er künstlich, oft in mühevoller und jährlich wiederholter Kleinarbeit Strandhafter anpflanzt, besonders an den gefährdeten Dünenketten. Daß diese Dünenbefestigungen unter Naturschutz genommen sind, versteht sich von selbst! Beim Besteigen der 1,5 km langen und 30 m hohen *Lister Wanderdüne*, die also nicht befestigt ist, erlebten wir 1956 die Dynamik des Windes in ihrer ganzen Gewalt. Ein mächtiger Weststurm trieb uns mit Leichtigkeit den Luvhang der Düne hinauf, aber Augen, Ohren, Mund und Nase mußten wir bei der Turbulenz der Sandmassen schützen und konnten dabei kaum atmen. Etwa 50 cm über dem Boden war ein solches überhaupt nicht mehr möglich. Eindrucksvoller konnte sich uns eine Wanderdüne nicht präsentieren. Im nächsten Jahr hingegen war diese Besteigung zum reinen Spaziergang geworden. Mit besonderem Interesse studieren wir in dieser Dünenwelt die überraschend reiche *Flora*. Die Dünentäler sind oft regel-

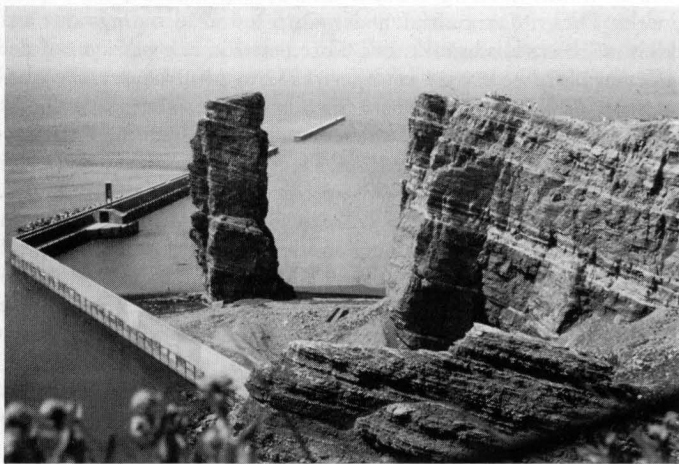
recht belegt mit einem Teppich der anspruchslosen *Krähenbeere* (*Impetrum nigrum*), während die Hänge der Dünen vom *Strandhafer* (*Ammophila arenaria*), auch *Holm* genannt, befestigt werden. Dazwischen treffen wir gelegentlich auch noch die amethystblau blühende (geschützte!) *Stranddistel* (*Eryngium maritimum*). Häufig finden wir dagegen den *Roten Schwingel* (*Festuga rubra*), das zitronengelbe *Echte Labkraut* (*Galium verum*), die leuchtenden gelben Dolden des *Hornklees* (*Lotus corniculatus*), den dickblättrigen *Mauerpfeffer* (*Sedum acre*), die himmelblaue *Sandjasione* (*Jasione montana litoralis*), die roten Polster des *Feld-Quendels* (*Thymus serpyllium*) und in den Niederungen die weit verbreitete *Glockenheide* (*Erica tetralix*), vereinzelt den *Lungenenzian* (*Gentilia pneumonanthe*). Die besonders auf den Halligen in weiten Wiesen blühende *Statice*, der *Echte Widerstoß* (*Statice limonium*), hier Halligflieger genannt oder auch Halligheide. Er tritt uns auf Sylt nur noch selten entgegen, denn er liebt den von Salzwasser durchfeuchteten Boden der Halligen mehr. Die unentwegte *Kriechweide* (*Salix repens*) fällt uns hingegen allorten auf und bedeckt ganze Sandflächen. Im Dünenschutz kämpft die (meist angepflanzte) *Bergkiefer* (*Pinus montana*) einen verzweiferten Kampf gegen den Weststurm. Im Gebiete der Kampener Vogelkoje lernen wir ihre Krüppelformen kennen. In Anlandungszonen am Watt treffen wir als Pionierpflanze den *Queller* (*Salicornia*) und weiter landwärts die mit ihm so oft vergesellschaftete *Andel* (*Festuca thalassica*). Im ganzen zeigt Sylt — insbesondere seine Sandlandschaft — zur Zeit der Blüte dieser Pflanzen (im Spätfrühjahr und Vorsommer) ein buntfarbiges, wechselvolles und hier durchaus überraschendes Bild. Eine vielfach inselfremde Flora lernen wir in der Kampener *Vogelkoje* kennen, die nicht dem Schutze der Vögel dient sondern deren Verderb. Diese Art der Vogelfallen war bis in unsere zwanziger Jahre im Gebrauch. Heute stehen sie unter Tier- und Pflanzenschutz. Der künstlich angelegte Süßwasserteich mit Kanälen (Pfeifen) nach den vier Himmelsrichtungen (Start der Vögel gegen den Wind!) dient als Lockwasserfläche für die vielen Arten von Enten. Durch zahme Lockvögel werden ahnungslose Tiere beim Starten in die übergitterten Pfeifen getrieben und dort, am Ende der Pfeifen, gefangen und getötet. Ein „Urwald“ mit dichtem Unterholz umgibt den Teich. Eine hier auf der Insel seltene Pflanzengesellschaft (Adlerfarn und Rippenfarn) verdankt den Vögeln ihre Existenz; denn diese brachten in ihren Mägen die Samen oft von weit her. Kreuz und quer durchfahren und durchwandern wir Sylt und erfreuen uns an alten friesischen Marschen- und Geestdörfern, die

selbst Ruhe zu atmen scheinen, wenn sie auch oft unmittelbar neben vornehmen und modernen und lauten Badeorten liegen: Alt- und Neurantum, Braderup neben Kampen, Tinnum unweit Westerlands und Morsum-Achsum in der Nähe des einzigen „Baumdorfes“ Keitum, das als ruhender Gegenpol zum hektischen und geräuschvollen Westerland gern aufgesucht wird. In Wenningstedt steigen wir in ein besonders gut erhaltenes Ganggrab aus der jüngeren Steinzeit, in den *Denghoog*. Der nordfriesische Inselraum ist reich an Kultplätzen und anderen vor- und frühgeschichtlichen Fundstätten; allein auf Sylt zählt man gegen tausend solcher Fundstellen.

Zwei Seereisen stehen uns bevor: eine in die Welt der Halligen und eine nach Helgoland. Es erscheint somit am Platze, etwas über die *Nordsee* zu sagen. Ihre Tiefe beträgt durchschnittlich 40 m, im Maximum 100 m; im Gebiet der Doggerbank werden nur 13 m gelotet. Die Zehn-Meter-Linie liegt bei Sylt etwa 2 km von Westerland entfernt. Zum Vergleich zu diesen Tiefen seien einige der Ostsee genannt: Größte Tiefen 460 m (bei Gotland), 113 m in der Danziger Bucht und 300 m westlich der Ålandinseln. Diese Maximaltiefen der Ostsee sind allerdings nur auf kleine Gebiete beschränkt. Die Gezeitenströmung beträgt auf der offenen Nordsee etwa 1 sm/h (= 1852 m pro Stunde), im Wattenmeer erreicht sie dagegen 2 bis 3 sm/h. Der Tidenhub, das ist der Unterschied zwischen normalem Hochwasser und Niedrigwasser, nimmt gegen Süden der Deutschen Bucht zu, denn das von Norden einströmende Wasser staut sich hier an der Küste. Bei Wilhelmshaven werden dabei 4 m gemessen, bei Cuxhaven 3 m, bei Helgoland 2 m, an der Sylter Küste nur noch 1,9 m und in Nordwest-Dänemark 0,5 m. Der Tidenunterschied zwischen der Ost- und Westküste Sylts beträgt bis zu 2 Stunden, Die starke Reibung des Wassers im flachen Wattenmeer und die Einengungen zwischen den Inseln und Bänken sind die Gründe hierfür. Die Wassertemperaturen betragen bei Helgoland im Februar 2,6 Grad C, im August hingegen 16,2 Grad. Zum Vergleich seien die entsprechenden Zahlen der Elbe bei Hamburg gegeben: im Januar 1,8 Grad und im August 19,4 Grad C. Der Salzgehalt der Nordsee beträgt im Schnitt 3,5 ‰, wobei mit Annäherung an den Küstensaum (besonders im Süden) das Wasser brackiger wird. Dabei ist zu beobachten, daß in diesen Randgebieten im Sommer niedrigere Salzwerte als im Winter auftauchen, denn die Schneeschmelze auf dem Festland liefert im Sommer weit mehr Süßwasser. Der Frühlingseinzug ist im Nordseeraum um etwa zwei Wochen später als im benachbarten Niederelbegebiet.

Im Sommer sind Tage mit Mittagstemperaturen über 25 Grad C an der Nordseeküste selten; in Westerland sind es 4, in Neumünster hingegen 18 Tage. Im Herbst liegen die Monatsmittel der Temperaturen höher als auf dem Festland, der Winterbeginn macht sich mit größter Regenhäufigkeit bemerkbar, und die Sturmtätigkeit wächst.

Die berühmten *Tiefs*, die sich im grönländischen oder isländischen Raum aus der Polarfront herauschälen, bringen Regen, Tauwetter und Stürme. Ostwinde sind selten, sie bereiten der Bevölkerung ein ausgesprochenes Mißbehagen. Südwinde sind immer Regenbringer (sie fördern aber das Meeresleuchten!). Vorherrschend ist der Westwind. Im Jahresschnitt hat er auf den Inseln und an der Küste eine Geschwindigkeit von 5 m/sec, und seine große Bedeutung liegt im Austrocknen des Bodens und im Trocknen von Getreide und Heu. Erreicht der Wind Geschwindigkeiten von 8—15 m/sec, dann spricht man von Sturm, wobei Böen 28—42 m/sec aufweisen. Im Gefolge des Weststurmes steht die Sturmflut, von der man dann spricht, wenn das mittlere Hochwasser um 2 m überschritten ist.

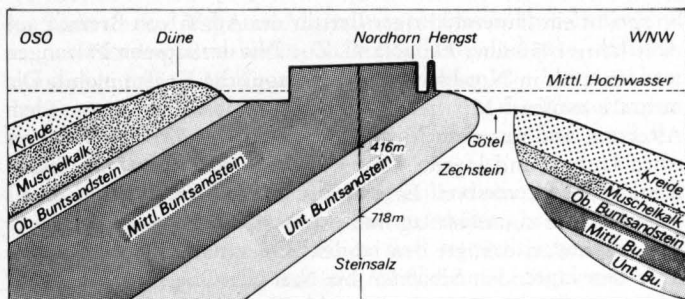


Helgoland. Fels an der Nordspitze, genannt „Lange Anna“.

Mit dem MS „Bunte Kuh“ erreichen wir nach etwa dreistündiger Fahrt den Buntsandsteinklotz Helgoland.

„... der Ort ist allen Seeleuten heilig, vorzüglich den Seeräubern. Daher hat er seinen Namen bekommen, wie der denn „Heiligland“ heißt. Es gibt auch andere Inseln gegenüber von Friesland und Dänemark, aber keine von ihnen ist so merkwürdig“

So spricht ein tausendjähriger Bericht des Adam von Bremen aus dem Jahre 1050 über Helgoland. Zur Zeit der alpinen Faltungen wurden auch in Norddeutschland tektonische Kräfte mobil. Die mehrere tausend Meter mächtigen Gesteinspackungen aus dem Altertum und aus dem Mittelalter der Erde, die im norddeutschen Untergrund lagen, wurden durch Schubkräfte von Süden her in Unruhe versetzt. Es entstanden Sprünge, und das Zechsteinsalz, das zuunterst lag und durch die hohe Auflast plastisch geworden war, drängte den labilen Zonen nach und wölbte alle über ihm lagernden Schichten bis über die Oberfläche des Tertiärmeeres hinaus. Das war die Geburtsstunde Helgolands! Während der Eiszeit wurde das Nordseegebiet durch den Gletscherschutt landfest, auch hatte das Eis die über dem Helgoländer Kern liegenden jüngeren Schichten abgehobelt und so die Plattform des Oberlandes geschaffen. Eiszeitgeschiebe auf dem Oberland Helgolands bestätigen diesen Vorgang. Das markante Einfallen der Helgoländer Schichten um 20 Grad nach Südosten geschah durch jenen Druck des plastischen Salzes. Diese Vorstellung gewann man 1938 durch eine Tiefenbohrung auf über 3000 m, die bei 718 m Teufe auf Steinsalz stieß. Der Zechsteingipfel jener Aufwölbung, der Götel, ist heute eine Vertiefung im Meeresboden. Der Aufbau des Felsens läßt rote Schichten mit grobbankigen, leuchtend weißgelben Bändern, den Katersandsteinbänken, im Wechsel erkennen. Da der Katersandstein leichter als der rote Buntsandstein verwittert, bläst der Wind jenen rasch aus, so daß diese Schichten unter und über dem Buntsandstein tief zurückspringen. Nach älterem Schrifttum soll man im Buntsandstein gediegenes Kupfer gefunden haben; heute treten häufig blaugrüne Kupfersalze auf, von organischen Einschlüssen ist wenig zu finden. Östlich des Buntsandsteinklotzes standen ursprünglich Muschelkalk, Gips und Kreide an. Auch diese „Witte Klype“ war ursprünglich steilwandig, wie eine Karte von 1570 erkennen läßt. Im 17. Jahrhundert aber brachen die Helgoländer Kalk und Gips dort ab und brachten diese als Baumaterial zum Festland (sogar bis nach Hamburg). Die Umformung des Helgolandkomplexes zu Inseln mit Steilwänden erfolgte nach dem Vordringen der Nordsee vor acht- bis zehntausend Jahren. Zunächst wurde durch das Meer der diluviale Schutt weggeräumt, und dann erst konnte der Angriff auf den Buntsandstein, die Kreide und den Muschelkalk erfolgen. Die Abrasionsterrasse wurde immer größer, und so finden wir heute um Helgoland statt eines Schlickwattes einen Felswattboden. Hier kommt bei Ebbe der nackte Fels heraus, und durch die Brandung kann nur wenig Aufarbeitung erfolgen, so daß sich in den Rissen und Rin-



Geologischer Aufbau von Helgoland.

nen der Felsböden Sände ablagern können, die als Ankergründe für die Schiffe wertvoll sind. Im Westen und Nordwesten der Insel hingegen beobachten wir eine starke Brandungsarbeit. Hier finden wir Brandungskehlen, Abstürze, Torbildungen (Gatts), Pfeiler oder Stacks (Einsturzreste von Brandungstoren). Die weichen Kreideschichten fielen dem Meere eher zum Opfer als der festere Buntsandstein im Westen. So diente das Weiße Kliff den Helgoländern nicht nur als Abbaustätte für Kalk, sondern auch als Viehweide, bis 1711 eine Sturmflut den letzten Rest zerstörte. Die *Düne* von Helgoland lagert heute auf Muschelkalkschichten. Aus der Tier- und Pflanzenwelt der Insel soll nur das Augenfälligste erwähnt werden. Bei fallendem Wasser wird an den Felsen die Brandungshohlkehle sichtbar mit dem für sie typischen *Seepockengürtel* (*Balanus balanoides*). Darunter befindet sich die Zone der kleinen *Braunalge* (*Fucus platycarpus*), die durch Farbe und Flachblättrigkeit auffällt. Am Fuße der Felsen und der Brandungsterrasse finden wir häufig die schwarze *Strandschnecke* (*Litorina litorea*), die der schon erwähnten Litorinasenkung im Ostseeraum ihren Namen gab. Häufig steht der *Blasentang* (*Fucus vesiculosus*) an, dessen Auftrieb durch kleine Bläschen erfolgt und der an der Küste viel angespült wird. Der *Palmentang* (*Laminaria hypertrorea*) trägt auf einem kurzen Haftorgan bis 1 m lange Stengel und am Ende derselben ein palmwedelartig geschlitztes Blatt. Er wurde früher hier eifrig gesammelt, getrocknet und für medizinische Zwecke versandt. Zu den faunistischen Besonderheiten Helgolands gehören die grünköpfige *Schafstelze* mit ihren Brutplätzen auf der Düne und die *Lummen* (*Uria aalge*). Diese Schwimm- und Tauchvögel nisten auf den 10 bis 30 cm breiten Vorsprüngen der ausgewitterten Katersandsteinleisten ohne jeden Nestbau. Die Lumme legt ein Ei auf die nackte Felskante. Bald nach dem Ausschlüpfen der Kleinen warten und locken die Alten unten, und die Lummenkinder müssen den

Sprung in die Tiefe von oft 40 Meter wagen! (Lummensprung). Die Lummen kommen im Frühjahr nach Helgoland und verlassen es im Sommer wieder. Alttiere bleiben im Winter vielfach auch in der Deutschen Bucht, während die Jungtiere immer auf Wanderschaft gehen.

Das zerstörte Helgoland zeigt uns den traurigen Werdegang einer Naturlandschaft zur bitteren „*Kulturlandschaft*“! Am 18. 4. 1945 erfolgte ein Bombardement mit etwa 7000 Bomben, das mehr als eine Stunde dauerte. 1946 befahlen die Alliierten die Räumung der Insel und benutzten Helgoland als Bombenziel. 1947 erfolgte auf der Insel eine Sprengung mit fast 7 Millionen Kilogramm Sprengmaterial; daran schloß sich ein Dauerbombardement über den Zeitraum von 5 Jahren an. 1952 endlich erfolgte die Freigabe der Inselruine, auf der an der Südecke ein Krater von 200 m Durchmesser anstand. Eine Schutthalde vom Unterland zum Oberland machte eine Treppe kaum mehr nötig. Der Falm, die Steilwand an der Südkante, ist zu zwei Drittel zerstört. 15 Jahre hat es gedauert, bis der Mensch diese grauenhaften Schäden beseitigen konnte. Helgoland hat eine neue Gestalt und damit auch eine noch ungewohnte Silhouette erhalten, die Häuser sind im alten Fischerhausstil, aber im modernen Gewande wieder erstellt, und die Insel erfreut sich heute der früheren Stellung im Kreise der Nordseebäder.

Ein Tag bringt uns in die einsame Welt der *Halligen*. Messerscharf schneidet der überhohe Bug unseres Schiffes zwei schmutziggraue Wellenberge aus dem fahlen Silberspiegel des Wattenmeeres heraus, und über uns wölbt sich der blaudunstige Himmel eines ruhigen Sommertages. Kaum können wir es glauben, daß dies heute so harmlos erscheinende Meer, von Grund- und Kreuzseen aufgewühlt, auch unserer tapferen „Hilligenlei“ arg zusetzen und sie wie einen Spielball hin- und herwerfen kann. Seit einer Stunde fahren wir angesichts der Dünenwelt der Insel Amrum zur Linken vom Süden Sylts, um zu den Halligen zu gelangen. Noch sucht unser Auge den Horizont ab, ohne die niedrigen Eilande zu entdecken. Zur Rechten tauchen die Seehundbänke auf, die — selbst gefährlich — uns jetzt aber gegen die freie Nordsee noch Schutz gewähren. Das Wrack eines Fischdampfers ragt seit Jahrzehnten mahnend aus dem gefürchteten Fahrwasser heraus, und ganze Rudel von Seehunden liegen faul am weißen Sandufer und gehen plötzlich — wie auf Befehl — ins Wasser und verfolgen neugierig lange noch unser Schiff.

Mit 15 bis 20 km Breite nimmt dieses seichte *Wattenmeer* den Raum zwischen Inseln und Festland ein, und es ist in der Tat ein amphibisches Gebilde. Während es bei Hochwasser eine zu-



Hallig Hooge. Kirchwarft.

sammenhängende Wasserfläche bildet, zeigt es bei Niedrigwasser seinen eigentlichen Charakter. Dunkle Miesmuschelbänke liegen zur Ebbezeit frei, weithin ist das helle Sand- oder das dunkle Schlickwatt mit abgestorbenen Klaffmuscheln besät. Soweit das Auge das trockene Watt überblicken kann, beherrschen die Sandhäufchen des *Sandröhrenwurmes* (*Arenicola marina*) das Sandwatt, und zwischen ihnen sorgt das Grün des Seegrases und des Seesalates für einen Farbwechsel. Oft recht tiefe und gefährliche Rinnen, die *Priele*, werden bei ablaufendem Wasser sichtbar; in ihnen vollzieht sich während der Gezeiten der Wasserab- und -zulauf. Die Landschaft des heutigen Wattenmeeres ist das Ergebnis eines „*Gleichgewichtszustandes*“; Aufbau bei auflaufendem Wasser (Flut) und Abbau bei ablaufendem Wasser (Ebbe) halten sich die Waage — bis zur nächsten Sturmflut! Danach überwiegt wieder der Anlandungsprozeß. Man hat nämlich herausgefunden, daß nach dem Anwachsen des Schlickes oder Sandes bis 1 Dezimeter über NN die Erosion stärker, also der Ebbstrom kräftiger wird. Das Watt kann zur Zeit nicht über ein bestimmtes Maß hinauswachsen; unter diesen Gegebenheiten unseres Zeitalters bleibt es uns als eine besondere Landschaftsform erhalten! Wir sind immer noch auf der Fahrt in die Halligwelt! Endlich tauchen in der grauen Ferne — durch die Kimmung leicht gehoben — unsere Ziele auf: wie Perlen an einer Schnur aufgereiht, erblicken wir sie, die Halligen. Rasch verkürzt sich nun unser Abstand zu dieser eigenartigen Inselwelt, und bald unterscheiden wir die Häuser von den Hügeln, auf denen jene stehen, und

erkennen zwischen diesen Wohnhügeln das flache, in saftigem Grün erscheinende Marschenland mit den weidenden, meist schwarzweiß gefleckten Rindern. Wir steuern *Hooge* an, eine Hallig, die allerdings infolge ihrer starken Strandbefestigung kaum noch als solche anzusprechen ist. Die gelegentlichen Überflutungen nämlich gehören zum eigentlichen Charakter einer Hallig; nur dadurch ist der Hauptunterschied zu den anderen Inseln gegeben. Nur wenige Dezimeter erhebt sich das Halligland über das normale Hochwasser; es zeigt, wenn es nicht wie auf *Hooge* befestigt ist, an seiner Strandlinie deutlich Spuren des Kampfes mit der letzten Sturmflut. Und dieser ewige Kampf um das Dasein mit den Gewalten der Nordsee verleiht hier dem Menschen jenen Stolz, mit dem er auf die Bewohner der anderen „Inseln“ herabschaut; er lebt nicht auf einer *Insel*, nein, er gehört zur *Hallig*!

Der Mensch hat seine Behausungen auf künstlich erhöhte Hügel gebaut, die *Warften* oder *Wurten*, die bereits Plinius beschrieben hat. Diese Warften sind nur wenige Meter hoch, beherbergen aber ganze, wenn auch kleine Dorfgemeinschaften. Die mit Reet bedachten, roten Friesenhäuser drängen sich hier eng zusammen, und jede Friesenfamilie ist besonders stolz auf ihr schmuckes kleines Gärtchen vor dem Hause, und sie pflegt mit Liebe die Gute Stube, den *Pesel*. Dieser Raum ist bis hoch an die Decke gekachelte mit biblischen Motiven oder solchen aus der täglichen Umwelt der Küsten- oder Inselbewohner Frieslands. Hier finden wir auch viele, zum Teil recht wertvolle Erinnerungsstücke aus der großen Zeit der Grönlandfahrten im 17. und 18. Jahrhundert; der Walfang brachte damals den Friesen Wohlstand und Weltweite. Inmitten der Warft senkt sich eine tiefe Kuhle ein, der *Fething*, aus dem das Wasser zur Viehtränke herausgepumpt wird. Auch der Mensch muß Regenwasser trinken, das er aus Zisternen holt, die von den Dächern aus gespeist werden. Regenarme Sommer — und die sind recht häufig — machen den Wassermangel zum Problem Nummer eins auf der Hallig. Nicht selten muß dann das wertvolle Naß durch Schiffe vom Festland geholt werden, häufig muß der Halligbauer in solchen Notzeiten Stück für Stück seines Viehes auf dem Festland verkaufen, weil die Tiere hier auf der Hallig sonst verdursten müßten. Brunnen gibt es auf der Hallig nicht wegen der wasserundurchlässigen Bodenschichten. Jetzt im Sommer beobachten wir, wie der Halligbauer sein Heu schnell in den Schutz der hohen Warft bringt, um es dem Zugriff des Meeres zu entziehen. An den Warftböschungen dörren die „Ditten“ in der Sonne, das ist der Kuhdung, der als Brennmaterial dienen muß. Der uthländische Haus-

bau hat vornehmlich Ostwest-Richtung, ist ein besonders fester Ständerbau mit dem typischen Friesengiebel und hat seinen Wohnteil auf der Ostseite wegen der vorherrschenden Weststürme.

Der Mensch lebt hier abgeschlossen von der übrigen Welt; neben seiner Viehzucht und dem Fischfang auf Schollen, Aale und Krabben kennt er nur die Einsamkeit und die Kämpfe gegen die Gewalten des Blanken Hans, der Nordsee. Die Errungenschaften der Zivilisation halten nur spärlichen Einzug auf der Hallig. Der Winter schirmt die Menschen oft genug durch einen von den Gezeiten übereinander getürmten Eispanzer von der Außenwelt ab. Dann gibt es keinen Arzt auf der Hallig, das Petroleum wird knapp, die letzte Propangasflasche ist verbraucht, und die Batterie des Rundfunkgerätes gibt keinen Strom mehr. Dann ist der Mensch allein mit sich und mit der Natur. Diese Naturverbundenheit spiegelt sich wider einmal in den alten und eigenen Rechtsauffassungen — besonders im Strand- und Deichrecht — zum anderen im Volksglauben. So soll sich die Hebamme bei Ebbe noch Zeit lassen, während der Totengräber bei ablaufendem Wasser zum Spaten schaut. Bei anhaltendem Ostwind erfaßt den Eingeborenen eine föhnhafte Unruhe mit all ihren oft recht schlimmen Begleiterscheinungen. Treibt der Weststurm das Wasser der See bis an die Warften heran, dann melden die Halligen „landunter“, dann drängen sich Menschen und Tiere auf dem kleinen Raum der Warft zusammen, und oftmals lecken die Wellen bis in die Häuser hinein. Dann aber erwartet der Halligmensch den Stillstand und das Abfluten des Wassers, und er hat seinen guten Grund hierzu! Seine Warften haben nämlich die Höhe der Deiche am Festland; also müssen jetzt diese Deiche dort überflutet werden, was für ihn die Abwendung der größten Gefahr bedeutet.

Bohrungen auf den Halligen haben ergeben, und Funde im Flachwatt — wie Hünengräber, Sodenbrunnen, Ackerfurchen und Hausreste — haben es bewiesen, daß die Halligwelt, wie wir sie heute erleben, eine sehr junge Landschaft ist, deren Geburt in die Zeit nach 1362 fällt. Das Insel-Küsten-Gebiet zeigt auch heute wieder eine Senkungstendenz. Für diese Niveauänderungen gibt es mancherlei Erklärungen: Bestimmt ist nicht eine Zunahme der Stürme verantwortlich, denn von einem Wasserstau ist z. B. im Kattegat nichts festzustellen; im Gegenteil, hier fallen die Wasserstände. Wohl aber können eustatische Bewegungen des Wasserspiegels als Folge globalen Gletscherrückgangs und glazialisostatisch bedingte Veränderungen der Erdschollen infolge stärkerer Hebung im schottischen und skandinavischen Raum durch

die Eisentlastung Gründe für das Senken der Küste an der südlichen Nordsee sein. Auch dürften tektonische Bewegungen — etwa in Fortsetzung der tertiären Krustenveränderungen — beteiligt sein.

So erleben wir hier im nordfriesischen Inselraum eine Landschaft, die — selbst kaum fertig — schon wieder der Zerstörung anheimfällt, und das in einem ewigen Wechsel der Kräfte. So läßt uns auch Sylt an verschiedenen Stellen die Möglichkeit ahnen, wo die Nordsee die Insel in mehrere Teile trennen kann. Am Ellenbogen im Norden erkennen wir die Wucht des Sturmes an zerstörten Basaltblockpackungen, die einmal für den sichersten Küstenschutz gehalten wurden. Unmittelbar nördlich von Kampen und ebenso nördlich von Westerland besteht dauernd die Gefahr eines Durchbruches der See.

Auf der Kurpromenade von Westerland erlebten wir einen Sturm, der bei höchsten Windstärken die Wassermassen mit ungeheurer Wucht gegen die Betonmauer der Kuranlagen schleuderte. Diese unvergeßlichen Stunden ließen uns damals die Zerstörungswucht der „Mordsee“ so recht zur Wirklichkeit werden.

Der Ratzeburger Dom, der mit Hilfe Heinrichs des Löwen in der 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts gebaut wurde, ist eine der ersten und bedeutendsten Backstein-Großkirchen im spätromanischen Stil des deutschen Nordens. Der Turm ist erst in spätgotischer Zeit angefügt worden.



Nachdem in der Presse in den letzten Monaten immer wieder über Diskussionen um Touristikbauvorhaben auf nordfriesischen Inseln, vor allem auf Sylt, zu lesen war, mag es ganz interessant sein, einmal auf Pläne über die Errichtung eines „Nationalpark Wattenmeer“ hinzuweisen. Georg Kleemann schrieb darüber in einem ausführlichen Artikel in der Stuttgarter Zeitung (Ausgabe vom 23. 10. 1971, Nr. 245). Aus diesem Beitrag stammt die umseitige Übersichtskarte samt den folgenden Erläuterungen:

Der Nationalpark Wattenmeer soll zwischen Sylt und der Halbinsel Eiderstedt eingerichtet werden. Als wichtigen Schritt dazu sind bereits die ausgedehnten Sandbänke zur offenen Nordsee hin unter Naturschutz gestellt worden. Der größte Teil von Amrum steht bereits unter Naturschutz, diese Insel soll jedoch, wie Sylt, ausgeklammert werden. Nach einem Diskussionsbeitrag des Beauftragten für Naturschutz- und Landschaftspflege im Kreis Husum, Rektor Walter Fiedler, könnten neun der zehn Halligen im Nationalpark reizvolle Aufgaben erfüllen. Auf der winzigen Hallig *Südroog*, die dem Land gehört, denkt die Universität Kiel daran, eine Forschungsstätte einzurichten, wo sich auch die Nationalparkbesucher sachkundig unterrichten könnten. *Norderoog* ist kaum befestigt und verschwindet möglicherweise eines Tages ganz. Heute ist es eine bevorzugte Seevogelbrutstätte. Auf *Hooge* steht schon ein naturkundliches Informationszentrum der Schutzstation Wattenmeer. Das ist auszubauen zu einem Zentrum der Wattbiologie. Auf *Langeness*, der größten Hallig, könnte die Volkskunde gepflegt werden, falls die Bewohner die alten Trachten nicht ganz wegpacken. *Oland* hat einen Hafen und die einzigartige Lorenverbindung zum Festland und zur Hallig Langeneß. *Gröde* ist die kleinste politische Gemeinde Deutschlands mit der kleinsten Schule. Hier bietet sich ein Hallig-Freilicht-Museum an. *Habel* ist die kleinste Hallig, hier weiden nur Schafe und wohnt im Sommer ein Pächter. Die Hallig ist sehr schwer zu erreichen und kann nicht in das Nationalparkprojekt einbezogen werden. Die *Hamburger Hallig* ist schon Naturschutzgebiet, im Herbst und Frühjahr kommen dort oft 15 000 Weißwangengänse zusammen. Des Dammes zum Festland wegen könnte hier eine leicht erreichbare Bade-Hallig entstehen. *Nordstrandischmoor*, dessen Land bis zu 60mal im Jahr unter Wasser steht, ist und bleibt eine Vogel-Hallig, obwohl man dort durchaus wohnen kann als Gast. Die Hallig *Südfall* steht schon unter Naturschutz, sie ist als wichtiges Vogelschutzgebiet in Landesbesitz. Weil hier viele Spuren des im Mittelalter untergegangenen Landes im Watt zu finden sind, könnte eine Ausstellung der Rungholt-Kultur eingerichtet werden — Rungholt war das reiche friesische Handelszentrum, das 1362 unterging.

NACHRICHTEN AUS DEM KREISE UNSERER TEILNEHMER:

Im Jahr 1971 hatten wir wiederum die Freude, unsere Ehrennadel, „Das Goldene Dromedar“, an treue Reisefreunde verleihen zu können.

Es erhielten:

Nach der 20. Karawane-Studienreise:

Frau Katharina Baumann,

Frau Ursula Kortüm

Frau Erna Sommer

die Sonderanfertigung mit einem kleinen Diamanten.

Nach der 10. Karawane-Studienreise:

Frau Elise Alt

Frau Ruth Beaufort

Frau Hedwig Eden

Frau Elfriede Frei

Frau Charlotte Feederle

Frau Apollonia Gast

Frau Prof. Dr. Lydia Grieb

Frau Berta Heinburg

Frau Annemarie Heine

Frau Dorothea Hoffmann

Frau Gudrun Jente

Frau Martha Karst

Frau Ilse Keller

Frau Else Kommerell

Herr Lothar Läßle

Frau Lilly Lorenz

Frau Ingeborg Mall

Frau Gerda Mayer

Herr Dr. Ulrich Montigel

Herr Dr. Hasso Motz

Frau Elise Priggen

Frau Dr. Julie M. Rath

Frau Lydia Rech

Frau Ruth Richter

Frau Hildegard Rietschel

Frau Elfriede Seiler

Frau Hilde Sommer

Frau Clara Schmidt

Frau Margarete Stauf

Frau Eva Tietz

Frau Erna Wanderer

Herr Prof. Dr. Hans Wanderer

Wir denken gerne an die schönen, gemeinsam in fernen Ländern verbrachten Stunden zurück und hoffen, daß wir Sie noch oft bei einer unserer Karawane-Studienreisen begrüßen dürfen.

*

(Nb. Wir versuchen Buch zu führen, wer seine 10. Reise mit uns unternimmt und daher das Recht hat, das „Goldene Dromedar“ zu tragen — sollten wir es einmal nicht von selbst beachten oder sollte unsere Buchführung Lücken aufweisen, lassen SIE es uns bitte wissen, daß niemand vergessen bleibe!)

PROF. DR. F. SEEBASS ZUM 70. GEBURTSTAG

Prof. Dr. F. Seebass
Begründer und
Ehrenpräsident der
Gesellschaft für Länder-
und Völkerkunde



Es fällt nicht leicht, zum 70. Geburtstag unseres Ehrenpräsidenten Dr. Friedrich Seebass etwas zu sagen, denn die Freude über diesen Tag wird dadurch getrübt, daß der Jubilar schwer krank darniederliegt. Unser Gedenken geht deshalb in ein schlichtes Krankenzimmer und erhofft sich Gehör von einem Manne, der sein ganzes Leben bestrebt war, anderen zu helfen und die Menschen und Völker einander näher zu bringen, der aber nie etwas daraus gemacht hat. Die Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde wünscht auch von dieser Stelle aus ihrem Begründer und langjährigem Präsidenten eine rasche und vollständige Genesung! Es soll an dieser Stelle nicht dem Lebensgang des am 15. Dezember 1901 in Leipzig geborenen Jubilars nachgegangen werden, ebenso wenig seiner wissenschaftlichen Entwicklung. Vielmehr sei es mir gestattet, die Bedeutung von Friedrich Seebass für unsere Gesellschaft und für unsere Vierteljahreszeitschrift „Die Karawane“ darzulegen. „Die Karawane e. V.“ wurde vor über zwanzig Jahren in Ludwigsburg als eine freie, religiös und politisch neutrale Vereinigung zur Förderung der Volksbildung durch Reisen von dem verstorbenen Dr. Kurt Albrecht gegründet; mir selbst war es vergönnt, dabei gemeinsam mit einigen anderen Freunden mitzuwirken. Professor Dr. Seebass empfand nun darin eine schmerzliche Lücke, daß dem Büro für Länder-

und Völkerkunde bzw. der „Karawane“ eine breitere Basis fehlte. Er war als alter Freund von Dr. Kurt Albrecht, der einst die Seebass'sche Assistentenstelle in Tübingen am Geographischen Institut der dortigen Universität verwaltete, gekommen und machte sich zum Fürsprecher eines weit größeren Kreises, was die Gründung der „Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde“ veranlaßte, die inzwischen auf über 2500 Mitglieder angewachsen ist. Als ihre Aufgabe formulierte Seebass, „durch Mehrung des Wissens über fremde Länder und Völker dem besseren gegenseitigen Verständnis dieser mit Deutschland zu dienen.“

In einer denkwürdigen Besprechung in Freudenstadt im Schwarzwald kam man dann überein, als Grundlage für die wissenschaftliche und publizistische Arbeit der Gesellschaft eine Vierteljahreszeitschrift herauszugeben, die den traditionellen Namen „Die Karawane“ erhielt. Hier bietet sich allen Mitgliedern, Mitarbeitern und Freunden der Gesellschaft die Möglichkeit, an der Gestaltung mitzuwirken.

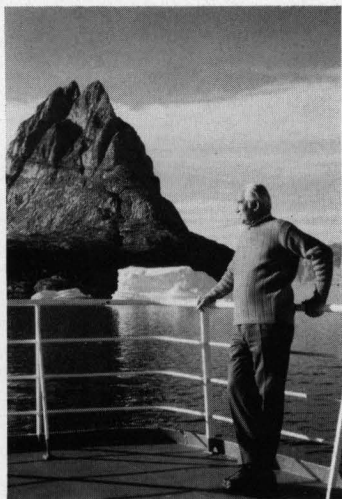
Dadurch, daß diese Vorschläge von Professor Dr. Seebass verwirklicht wurden — die Zeitschrift erscheint 1972 bereits im 13. Jahrgang — hat er sich große Verdienste um die Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde erworben, deren Mitglieder heute aus dem ganzen deutschsprachigen Raum und aus dem Ausland kommen. Zugleich hatte er sich bereit erklärt, als Präsident die Leitung der neuen Gesellschaft zu übernehmen.

Mit Rücksicht auf seinen in Schweden liegenden Wohnsitz, wodurch rasche Entscheidungen zu fällen nicht immer möglich war, und auf die zunehmende Arbeit bat er dann im Jahre 1966, ihn von seinem Amt zu entbinden. Eine Mitgliederversammlung kam schweren Herzens dieser Bitte nach, bot ihm aber die Ehrenpräsidentschaft an, die er gerne annahm. Zu seinem Nachfolger wählte dieselbe Versammlung den Verfasser dieser Zeilen.

So darf die Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde am heutigen Tag ihrem Ehrenpräsidenten den herzlichsten Dank für all das aussprechen, was er in vielen Jahren für sie getan hat, und ihm trotz aller Sorgen einen glücklichen Beginn seines neuen Lebensjahrzehnts wünschen.

Kurt Bachteler

STUDIENDIREKTOR HERBERT WEISE ZUM 65. GEBURTSTAG

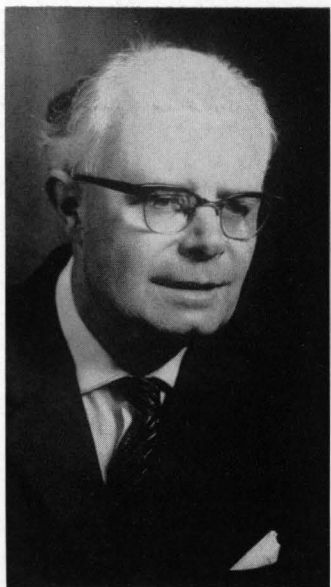


Herbert Weise konnte am 5. Juli 1971 seinen 65. Geburtstag begehen. Fast den vierten Teil seines Lebens legte er in enger Verbundenheit mit der „Karawane“ zurück. Viel hat er dafür getan, angefangen bei seinem Tun als Reiseleiter, als Wegbereiter mancher Fahrt in neue Gebiete, über Vorträge und das Verfassen von Beiträgen für unsere Zeitschrift bis zum Auf- und Ausbau des Hamburger Zweigs. Wahrhaftig wert genug, um ihm herzlich zu danken. Was sollen wir ihm wünschen? Viel Freude ganz allgemein und im besonderen mit seinem Hamburger Zweig der Karawane und viele weitere schöne Reisen.

Das ist aber noch nicht alles. Schon vor einiger Zeit konnte Herbert Weise sein vierzigjähriges Dienstjubiläum begehen. Als Pädagoge zu wirken war ihm Berufung, und sein Karawanen-Hobby ergänzte auf ideale Weise seine Tätigkeit am Hamburger Christianeum. Was kann es für einen Geographen Schöneres und Befruchtenderes geben als aufgeschlossenen Menschen ein Stück Welt zu zeigen?

Es ist aber immer noch nicht alles, und das Schönste kommt zuletzt:

Herbert Weise ist Ruheständler geworden! Wir freuen uns mit ihm darüber, daß er nun die Zeit haben wird, all das für sein Hobby zu tun, was er sich schon so lange vorgenommen hatte! Das ist vielleicht der wichtigste Wunsch überhaupt, daß ihm die Schaffenskraft und die Gesundheit erhalten bleiben mögen, die es ihm gestatten werden, so tätig zu bleiben, wie er es sich für seinen Ruhestand schon längst gewünscht hat. Kurt Bachteler



**GYMNASIALPROFESSOR
DR. KURT BACHTELER
ZUM 60. GEBURTSTAG**

Bereits am 13. Juni feierte Kurt Bachteler seinen 60. Geburtstag, zu dem wir noch nachträglich ganz herzlich gratulieren dürfen. Kurt Bachteler gehört zur „ersten Generation“ der Karawane, zählt er doch zu den Persönlichkeiten, die am 12. 6. 1953 nach mehrjährigem Bestehen die Satzung der „Karawane e. V.“ unterschrieben. Von Anbeginn also gehört der Name Bachteler dazu, wenn der Name Karawane fällt, zahllose Studienreisen hat er seit jener Zeit geführt. Sein wertvoller Rat und seine unermüdliche Tatkraft standen uns immer zur Verfügung, zahlreiche Artikel sind von ihm in unserer Zeitschrift erschienen. Er hat noch nie zu denen gehört, die viel Worte machen, sondern er hat ohne viel Aufhebens geholfen, wenn Not am Manne war — und dies war eigentlich fast immer der Fall. Darüberhinaus hat er, (seit dem 11. 6. 1966), als Präsident der Gesellschaft für Länd- und Völkerkunde, eine Fülle von Arbeit übernommen. Seinem Einsatz ist es nicht zuletzt zu verdanken, daß diese Vereinigung heute weitbekannt ist.

So dürfen wir uns zu seinem Geburtstag wünschen, daß er auch in seinem neuen Lebensjahrzehnt der „Alte“ bleiben möge und wünschen ihm Gesundheit und alles Gute.

P. A.

DIE KARAWANE

wird im Auftrag des Präsidiums der Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde — Vorsitzender G.-Prof. Dr. Kurt Bachteler — herausgegeben von Peter Albrecht. Die Zeitschrift erscheint viermal jährlich, die vorliegende Nummer 4/1971, kostet für Einzelbezieher DM 5.90, Jahresabonnement für 4 Nummern DM 10.—. An die Mitglieder der Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde erfolgt die Auslieferung kostenlos.

Früher erschienene Hefte sind zum Teil noch lieferbar. Bitte verlangen Sie Gratis-Verzeichnis.

Bildnachweis:

Stud.-Dir. H. Weise: Titelbild, S. 16, 48, 49, 59, 79, 84, 86, 90, 94; Staatl. Landesbildstelle Hamburg: S. 11, 14; Schlesw.-Holst. Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte: S. 58 oben; Kosmos: Karten S. 36, 38, 58 unten; DEA: S. 37; Pastor J. Spanuth: S. 41, 42; Toni Schneiders: S. 60; Oberstud.-Dir. A. K. Lutz: Karte S. 71; Peter Schimmel: Karten und Pläne S. 19, 24, 92; Stuttgarter Zeitung: Karte S. 99; Stadtplan Lübeck S. 73 aus dem Buch „Lübeck — kennen und lieben“, LN-Verlag Lübeck, 2. Auflage 1970, S. 12; Kupferstich S. 73 von Matth. Merian aus „Deutsche Städte im 17. Jahrhundert“, Amthorsche Verlagsbuchhandlung, Leipzig, o. J.; Luftbilder von Deutsche Luftbild KG., W. Seelmann und Co., Hamburg: S. 4 (Freigabe Luftamt Hamburg Nr. 2501/70), S. 23 (Freigabe Luftamt Hamburg Nr. 2076/70), S. 50 (Freigabe Luftamt Hamburg Nr. 4059/71), S. 55 (Freigabe Luftamt Hamburg 1029/70), S. 97 (Freigabe Luftamt Hamburg Nr. 408610); H. Raben: S. 28, 30, 32; Th. Jacoby: S. 33.

Vorankündigung:

Das nächste Heft wird der Türkei gewidmet sein und ca. Anfang März erscheinen.

Reiseprogramme der Karawane-Studienreisen 1972

bitten wir bei dem Büro für Länder- und Völkerkunde, 7140 Ludwigsburg, Bismarckstraße 30, anzufordern.

AUS DEM PROGRAMM DES KARAWANE-VERLAGES

Tirol — Land im Gebirg

Fritz Stüber: Dichtung aus Tirol; Roland Timmel: Andreas Hofer — Ein Sinnbild der Volkstreue; Dieter Roser: Bau und Entstehung der Alpen; Dieter Roser: Der Süden Tirols; Hanna Perwanger: Am Fuß von Weißhorn und Schwarzhorn; Otfried Kastner: Weihnachtliche Fahrt in den Süden Tirols — zu Krippen und Altären; Ulrich Rüdiger: Sankt Proculus; Ernst Rieber: Tiroler Burgen und Schlösser.

96 Seiten, 30 Abbildungen und Zeichnungen

DM 4.80

Dänemark — Brücken und Fähren

Friedrich Seebass: Brücken und Fähren; Friedrich Seebass: Dänemark — das Land der Superlative; Jürgen Hagel: Auf schwimmenden Brücken nach Skandinavien; Johannes Paul: Der Ostseeraum als politische Einheit; Friedrich Seebass: Europäische Brücken.

64 Seiten, 18 Abbildungen und Zeichnungen

DM 2.20

Die große Wanderung

Jürgen Spanuth: Die große Wanderung; Dietrich Gurlitt: Reisen eines deutschen Malers.

72 Seiten, 33 Abbildungen und Zeichnungen

DM 3.50

Sammelband

Die Staufer. herausgegeben von Kurt Albrecht

Band 1 — Herkunft und Leistung eines Geschlechts

Beiträge von Volker Eid: Sacrum Imperium; Hans Herdeg: Friedrich I., Barbarossa; Ernst Rieber: Heinrich VI. und der Erbreichsplan; Kurt Bachteler: König Philipp von Schwaben; Bertold K. Weis: Die Byzanzpolitik der Staufer; Wilhelm Kohlhaas: Das Kaiserrecht von Melfi; Hartmut Bonz: Kaiser Friedrich II. in seinen Fragen an die Natur; Kurt Bachteler: Die Goldene Bulle von Rimini; August Hammer: Konradin, der letzte Staufer; Irene Kohlhaas: Staufische Lyrik; Lore Sporhan-Krempel: Die Frauen und Töchter der Staufer; Joseph Mühlberger: Die Familie der Staufer und ihre Verwandten.

168 Seiten, 31 Bilder

DM 12.80 (DM 11.50)

Sammelband

Die Staufer. herausgegeben von Kurt Albrecht

Band 2 — Herkunft und Leistung eines Geschlechts

Beiträge von Manfred Akermann: Der Hohenstaufen und das Stauferland; Carl Körner: Staufische Bauten des 12. und 13. Jahrhunderts; Ernst Kirsten: Italienische Städte der Stauferzeit; Kurt Albrecht: Reutlingen — Beispiel der Entwicklung einer staufischen Reichsstadt; Karl Werner Leonhard: Hagenau — Beispiel einer staufischen Kaiserpfalz; Vera F. Hell: Die Bauten Friedrichs II. und die islamische Architektur; Dietrich Leube: Gravina und Kirkgoz Han; Volker Eid: Friedrich II. und Franz von Assisi; Otto Borst: Die falschen Friedrichs.

176 Seiten, 118 Bilder und Karten

DM 12.80 (DM 11.50)



**BÜRO FÜR LÄNDER- UND VÖLKERKUNDE
KARAWANE-VERLAG**

714 Ludwigsburg · Marbacher Straße 96 · Telefon 0 71 41 / 2 12 90