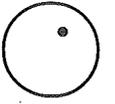


Gesellschaft für Volkskunde



in Schleswig-Holstein e.V.



TOP 18



## Karl-Sigismund Kramer †

Karl-Sigismund Kramer ist tot. Er starb in der Nacht auf den 8. September 1998 in seinem Altersruhesitz Dießen am Ammersee im Alter von 82 Jahren.

Sein Lebenswerk und seine Bedeutung für das Kieler Seminar für Volkskunde, dem er stets verbunden geblieben ist, werden an anderer Stelle gewürdigt. Wir wollen ihn an dieser Stelle als Menschen in Erinnerung rufen, dessen Verlust schmerzt, wenn auch sein sanfter Tod den Abschied leichter macht.

Karl-Sigismund Kramer hat auf seine ihm eigene unaufdringliche Art eine menschliche Dimension in das Kieler Seminar gebracht, die ihn nicht nur in fachlicher Hinsicht zu einem Vorbild gemacht hat. Er verkörperte Eigenschaften wie Integrität, Verantwortungsbewußtsein, Fairneß und Toleranz mit einer zurückhaltenden Selbstverständlichkeit, von der viele, die bei ihm studierten, erst im rauhen Klima eines sich zunehmend verschlechternden Arbeitsmarktes bemerkt haben mögen, daß sie so selbstverständlich nicht sind. Als Lehrer war er aufgeschlossen und fürsorglich und hatte auch über den Studienabschluß hinaus immer ein offenes Ohr für das wechselvolle Geschick seiner Schülerinnen und Schüler. Wer ihn auf Exkursion erlebt hat, wird sich an die Offenheit und den Re-



spekt erinnern, mit denen er den „kleinen Leuten“ auch in der Praxis begegnet ist. Bei seinem letzten Besuch in Eckernförde im August letzten Jahres war er heiter und gelöst, sprach aber von einem veränderten Zeitempfinden; je älter er werde, desto mehr scheine ihm die Zeit in rasantem Tempo davonzulaufen. Diejenigen, die eine Spanne dieser Zeit mit ihm teilen konnten, werden ihn vermissen.

Frauke Rehder

Top ist ein Mitteilungsheft der GVSH und berichtet über die Arbeit von Vorstand, Beirat, Arbeitskreisen und Mitgliederschaft.

TOP informiert regelmäßig über: Volkskundliche Arbeitskreise, Archive, Aufsätze, Auktionen, Ausstellungen, Bücher, Doktorarbeiten, Examensarbeiten, Exkursionen, Feste, Filme, Forschungsergebnisse, Karikaturen, Kongresse, Magisterarbeiten, Museumskonzepte, Presseartikel, Radiosendungen, Sammler, Stellenangebote, Tagungen, Volkshochschulangebote, Vorankündigungen, Vorlesungsverzeichnisse, Vorträge, Witze, Zeitschriften.

Alle mit Namen gezeichneten Beiträge von Mitarbeitern und Lesern sowie Anzeigen geben die Meinung der jeweiligen Autoren und nicht die Meinung der Redaktion oder der Gesellschaft wieder.

Wir möchten alle, die sich mit Kultur- und Sozialgeschichte des Volkes beschäftigen, motivieren, von ihrer Arbeit zu berichten. Beiträge für TOP sind jederzeit willkommen. Auswahl und Kürzung behält sich die Redaktion vor. Typoskripte oder besser Disketten (in allen Formaten) bitte an:

Vibe Punger, M.A., Hof Kroog 4, 24146 Kiel; Tel.: 0431-789192

Redaktionsschluß für das nächste Heft ist der

**15. Oktober 1999**

Titelbild:	Gothmunder Fischer beim Filieren der Netze, 1930er Jahre. Foto: Kirchner. Bild: Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen.
TOP 18/1999	
Herausgeberin:	Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V.
Redaktion:	Elisabeth Jacobs M.A., Stefanie Kemp M.A., Vibe Punger M.A., Manuela Schütze M.A., Frauke Rehder M.A., Ulrike Stadler M.A., Renko Buß M.A., Imke Krause M.A., Jochen Storjohann
EDV-Layout:	Vibe Punger M.A., Jochen Storjohann - EDITION BARKAU
Geschäftsstelle der GVSH:	Jochen Storjohann Barmisser Weg 3 24245 Großbarkau Tel.: 04302-279; Fax: 04302-9439 email: editionbarkau@t-online.de

Bankverbindung der GVSH: Sparkasse Mittelholstein AG Rendsburg  
Konto Nr.: 13 796 (BLZ: 214 500 00)

© 1999 Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V.

## Inhaltsverzeichnis

Editorial .....	3
Aufsätze	
<i>Andreas Kerber, Die Rendsburger Kreisbahn</i> .....	6
Die Gesellschaft für Volkskunde berichtet	
Workshop 1998: Kultur und Tourismus .....	21
Mitgliederversammlung und Herbsttagung 1999 .....	32
Gesuchte Anschriften .....	33
Schriftenreihe der GVSH .....	33
Aus Forschung und Lehre	
Aus dem Seminar für Volkskunde .....	34
Forschen in Nordfriesland .....	35
<i>Nina Hennig, Regionaler Fundamentalismus? Geschichte der Heimatbewegung in Stadt und Land Oldenburg. Bericht über ein wissenschaftliches Symposium</i> .....	36
Symposium zum Gedenken an Karl-Sigismund Kramer .....	44
Museen und Ausstellungen	
<i>Kirsten Serocki, Museumspädagogin - wie wird Frau das eigentlich?</i> .....	45
<i>Oliver Rump, Bericht über die Fachtagung „Ziele des Museums“ vom 23.-24. November 1998</i> .....	51
<i>Doris Tillmann, Fischer, Boote, Netze - Gedanken zu Planung und Aufbau einer Fischereiausstellung in der Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen</i> .....	53
Frühjahrstagung des Museumsverbandes Schleswig-Holstein e.V. ....	64
Buchbesprechungen .....	67
Gesucht - Gefunden .....	70

## Die Rendsburger Kreisbahn

Andreas Kerber

Mitten im Herzen Schleswig-Holsteins, im ehemaligen Landkreis Rendsburg, existierte von 1901 bis 1957 die meterspurige Rendsburger Kreisbahn (RK). Sie war im Volksmund als „Rosa“ bekannt geworden. Nach einer Dienstzeit von 55 Jahren und 146 Tagen hatte diese Meterspurbahn ihren Betrieb eingestellt. Die Kreisbahnstrecke verlief in Rendsburg auf der den Nord-Ostsee-Kanal überquerenden Brücke, die sich bis 1957 Eisenbahn, Straßenfahrzeuge und Fußgänger teilten.

Mitte der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts wurden große Teile des bis dahin zu Dänemark gehörenden und heutigen Schleswig-Holstein in den preußischen Staatsverband eingegliedert. Dazu gehörte auch das Gebiet des damaligen Kreises Rendsburg, das vom Kaiser-Wilhelm-Kanal (Nord-Ostsee-Kanal), von der bereits 1845 eröffneten Bahnlinie Rendsburg - Neumünster und der 1877 in Betrieb genommenen Strecke Neumünster - Heide umgrenzt war. Insbesondere durch den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals drohte Rendsburg vom südlichen Hauptgebiet des Kreises abgeschnitten zu werden. Gerade deshalb sollten bessere und schnellere Verbindungen zwischen Rendsburg und dem Kreisgebiet geschaffen werden. Recht schnell kam man zu der Überzeugung, daß eine kreiseigene Kleinbahn mit Strecken an die Staatsbahnen in Rendsburg und Hohenwestedt sowie zum Rendsburger Hafen die ländliche Infrastruktur verbessern würden.

### Für die Meterspur entschieden

Zunächst sollte die Strecke Rendsburg / Hohenwestedt mit einer Abzweigung von Legan nach Itzehoe gebaut werden. Einen gleichlautenden Antrag zur Genehmigung der Vorarbeiten stellte der Kreis Rendsburg am 18. Januar 1893. Obwohl sich der Rendsburger Landrat engagiert für die Umsetzung des Kleinbahnprojekts einsetzte, mußte der beabsichtigte Bahnbau zwischen Legan und Itzehoe schon bald wieder zu den Akten gelegt werden. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten stimmte dem Bau dieser Teilstrecke als Kleinbahn nicht zu.

Knapp ein Jahr nach Erlass des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 wurde am 3. Juli 1893 die Aufnahme der Vorarbeiten für die Strecke Rendsburg / Hohenwestedt genehmigt. Der Kreis Ausschuß wollte unbedingt die Zuschüsse für das Bauvorhaben in Anspruch nehmen und sprach sich deshalb mehrheitlich für den Bau einer relativ kostengünstigen Meterspurbahn aus. Eine weitere Entscheidung, Dampfkraft oder Elektrizität zu nutzen, fiel zugunsten des damals wesentlichen wirtschaftlicheren Dampfbetriebs aus.

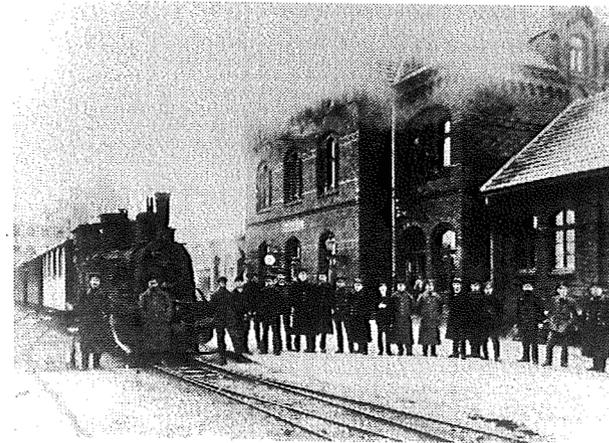


Abb. 1: Bahnbedienstete vor dem Rendsburger Kreisbahnhof um 1904.

Es sollten aber noch weitere Jahre vergehen, bis der Bahnbau in Angriff genommen werden konnte. Finanzierungsfragen waren ebenso zu klären wie Details zur Trassenführung in Rendsburg, wo zum Teil militärfiskalisches Gebiet genutzt

werden mußte, um den Staatsbahnhof zu erreichen. Am 27. Februar 1896 bewilligte der Provinziallandtag einen Zuschuß von 105.000 Mark zum Bahnbau.

Schließlich übernahm Eisenbahndirektor Emil Hyronimus Kuhrt von der Flensburger Kreisbahn die Leitung des Bahnbaus. Er war eine Kapazität auf dem Sektor des Bahnbaus, und viele Schmalspurbahnen in Schleswig-Holstein waren unter seiner Regie entstanden. Die von Kuhrt in dem am 14. Dezember 1899 veröffentlichten Erläuterungsbericht für die Rendsburger Kreisbahn empfohlene Trassenführung erwies sich als tragbar und wurde durchgesetzt.

### Gefeiert und getoastet

Anfang Juni 1900 konnte mit dem Streckenbau begonnen werden. Am Bahnbau selbst waren sowohl einheimische als auch italienische Arbeiter beteiligt. Nachdem die Strecke am 16. und 17. Dezember 1901 landespolizeilich abgenommen worden war, fand am 20. Dezember 1901 die feierliche Inbetriebnahme der 30,7 Kilometer langen Strecke Rendsburg / Hohenwestedt statt. Zwei Sonderzüge beförderten Ehrengäste, die auf den festlich geschmückten Bahnhöfen empfangen wurden. Für die geladenen Festeilnehmer fand im Rendsburger Bahnhofshotel nach den Eröffnungsfahrten ein Essen statt. In einer Tischrede betonte hier der Rendsburger Landrat: Die Bahn

*„führt mitten durch das alte Holstein. Ferner ist die Bahn, mehr als andere Kleinbahnen, zu Unternehmungen geeignet, die gleichzeitig und gleichmäßig dem Gütertausch und dem Handel dienen. Sie ist in Verbindung zu bringen mit der Welthandelsstraße des Kaiser-Wilhelm-Kanals, an dem unser Kreis seinen eigenen Hafen besitzt. An beiden Endpunkten schließt die Kreisbahn an das Staatsbahnnetz an. In Rendsburg an die internationale Linie Altona /*

*Wanderup / Frederikshavn und in Hohenwestedt an die ertragreiche und beste Querbahn in Schleswig-Holstein Heide / Neumünster. Wenn unser Unternehmen in der Lage ist besser als andere Unternehmen den verschiedenen Erwerbsständen zu dienen, so ist das auf eine spezielle schleswig-holsteinische Eigenart zurückzuführen. Hier stehen sich die Gegensätze der einzelnen Berufsstände weniger schroff und unvermittelt gegenüber als in anderen Provinzen. Diese Richtung der Schleswig-Holsteiner trifft zusammen mit einer der vornehmsten Prinzipien von welcher unser Kaiser sich bei der Leitung der Geschicke des Landes bestimmen läßt, indem er die gleichmäßige Förderung aller Erwerbsstände auf allen Gebieten anstrebt. Wir folgen deshalb mit Vertrauen und Dankbarkeit der Führung unseres kaiserlichen Herrn auf dem Gebiet der innerlichen Politik und nicht minder auf dem der äußeren Politik, wo er den Frieden will.“*

Am 21. Dezember 1901 wurde die Rendsburger Kreisbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Von Anfang an erfüllte das neue Verkehrsmittel die Erwartungen. Schon im Betriebsjahr 1902/1903 wurden 149.601 Personen sowie 14.967 Tonnen Güter befördert. Den Gesamteinnahmen von 85.816 Mark standen 68.368 Mark Ausgaben gegenüber.

### Bis Schenefeld erweitert

Die günstige Entwicklung der Kleinbahn in den ersten zehn Betriebsjahren veranlaßte den Kreis Rendsburg, die Strecke über Hohenwestedt hinaus bis nach Schenefeld zu erweitern. Dadurch sollte auch das verkehrserferne Gebiet im südwestlichen Teil des Kreises in den Genuß eines Schienenanschlusses kommen. Deshalb beschloß der Kreistag in Rendsburg am 6. Januar 1911, die 14,7 Kilometer lange Strecke zu errichten. Finanziert wurde die neue Verbindung durch eine Kreisanleihe in Höhe von 500.000 Mark, eine Staatsbeihilfe von 219.000 Mark und einen Zuschuß verschiedener Gemeinden von 180.000 Mark. Nachdem die Rendsburger Kreisbahn für die gesamten Bahnanlagen am 8. März 1913 eine neue Konzession erhalten hatte, konnte 1914 mit dem Bau der Ergänzungsstrecke begonnen werden. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs verzögerte die Inbetriebnahme dieses 16,2 km langen Streckenabschnitts bis zum 14. Februar 1916.

Die Strecke sollte nach einem Beschluß des Kreistages vom Februar 1914 bis nach Vaale - einem kleinen Ort ohne wirtschaftliche Bedeutung im äußersten Südwestzipfel des Kreises - weiter gebaut werden und dort Anschluß an die Staatsbahn Itzehoe - Heide (Westbahn) erhalten. Nach dem Ersten Weltkrieg konnte dieser Plan nicht mehr realisiert werden. 1923 kam je ein normalspuriger Anschluß von Schenefeld aus an die Staatsbahn, im Norden auf dem Bahnhof Hademarschen und im Süden auf dem Bahnhof

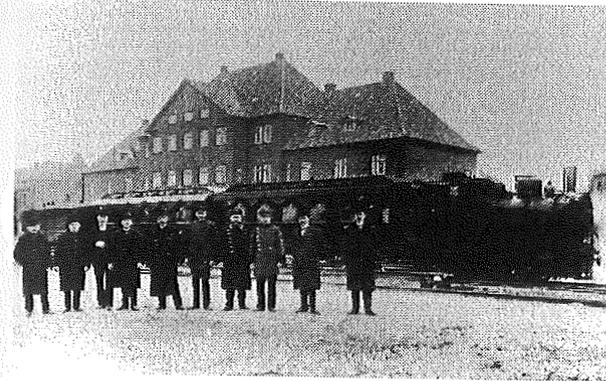


Abb. 2: 25 Jahre Rendsburger Kreisbahn, 1926. Das Bahnpersonal präsentiert sich vor dem neugestalteten Empfangsgebäude.

Itzehoe ins Gespräch. Auch diese Projekte wurden nie ausgeführt, und so blieb Schenefeld südlichste Station der Rendsburger Kreis-

bahn. Anschlüsse von Rendsburg nach Eckernförde und von Hohenwestedt nach Itzehoe lehnte der Kreis strikt ab.

Die Strecke Rendsburg - Hohenwestedt wurde in den Annalen stets als Stammstrecke bezeichnet. Das gesamte Baukapital in Höhe von 2.137.140 Mark wurde ausschließlich aus Mitteln der öffentlichen Hand bereitgestellt.

### Umfangreiche Gleisanlagen

Die Kreisbahn verfügte in Rendsburg unweit der Kanalwerft Saatsee über einen Übergabebahnhof für normalspurige Wagen und Fahrzeuge. Ebenfalls gab es in Hohenwestedt eine Verbindung zur Staatsbahn. Der bedeutendste und auch gewinnbringendste Anschluß führte zum Kreishafen am Kaiser-Wilhelm-Kanal. Die vier-schienig ausgebaute Anlage wurde sowohl von normalspurigen als auch schmalspurigen Fahrzeugen befahren. Ohne Zeitverlust konnten somit Güterwagen der Staatsbahn an die Verladekais des Kreishafens gefahren werden.

In Hohenwestedt lag der Staatsbahnhof 200 Meter vom Kreisbahnhof entfernt. Die Güter wurden auf dem Kreisbahnhof umgeschlagen. Viehverladerampen ermöglichten Tiertransporte sowohl in Kreisbahn- als auch in Staatsbahngüterwagen.

Leistungsfähige Krananlagen gestatteten außerdem das Verladen von Langhölzern in Rendsburg, Hohenwestedt und Forsthaus. Die kleine Station lag zwischen Luhnstedt und Nindorf mitten im Staatsforst. Von der Station Forsthaus aus wurde das Holz in Richtung Hohenwestedt und Rendsburg abtransportiert. Kopframpen zum Verladen von Fahrzeugen und größeren landwirtschaftlichen Maschinen existierten in Rendsburg, Hohenwestedt und Schenefeld.

Der Rendsburger Kreisbahnhof mit dem imposanten Empfangsgebäude und der großen Betriebswerkstatt nebst Lokschuppen war der Ausgangspunkt für die Strecke in südlicher Richtung über den Kaiser-Wilhelm-Kanal. Schon vor der Fertigstellung der

Strecke hatte sich die Kreisverwaltung das Recht der Überführung der Bahn über die Straßendrehbrücke beim Schützenhof gesichert.

### Rationeller Personaleinsatz

Die Stationen an der Strecke und die Endstation Schenefeld wurden nebenamtlich verwaltet. Nur die sogenannten Mutterstationen Rendsburg und Hohenwestedt waren mit Kreiseisenbahnern besetzt. Von hier aus wurden der Betrieb und der Zugverkehr geleitet. Unterwegs war der Zugführer für die sichere und pünktliche Abfertigung zuständig. Für die Betriebs- und Zugleitung sowie zur Verständigung der Stationen untereinander diente eine Streckenfernsprechanlage. Für die Überquerung der Wasserläufe waren zwölf Brücken mit eisernem Unterbau errichtet worden. Außerdem bestand eine Wegüberführung über die Bahn in Wapelfeld und die Überführung der Kreisbahn über die Staatsbahnstrecke Neumünster - Heide bei Hohenwestedt.

### Schritt für Schritt erweitert

Die Bahnanlagen der Kreisbahn wurden im Laufe der Zeit mehrmals verändert. So konnte von 1912 bis 1913 der Oberbau verstärkt werden. Beim Bau der Strecke hatte Direktor Kuhrt sehr sparsam gewirtschaftet. Unter anderem verwendete er auch gebrauchtes Schienenmaterial. Das wirkte sich aber bei dem stetig steigenden Verkehrsaufkommen schon bald als nachteilig aus. Im Interesse der Betriebssicherheit mußten die zu schwachen und 15,5 kg/m schweren Schienen der Hauptgeleise in der Stammstrecke durch 24,39-kg/m-Schienen ersetzt werden.

Während der gleichen Zeit entstand im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kaiser-Wilhelm-Kanals bei Rendsburg eine neue Drehbrücke, deren Probelastung am 9. Oktober 1913 stattfand. Zuvor waren die Kreisbahngeleise um einige 100 Meter nach Westen verlegt worden. Die Betriebswerkstatt wurde zwischen 1919 und 1920 um einige Räume, so um eine Maler- und Tischlerwerkstatt, erweitert. Von 1925 bis 1926 vergrößerte man die Werkstatt wegen der Anschaffung von Triebwagen abermals und baute sie um. Zeitgleich wurden die Rendsburger Geleisanlage verändert und das Empfangsgebäude neu gestaltet, in dem zusätzlich sechs Wohnungen für das Kleinbahnpersonal entstanden. Der Streckenabschnitt Legan - Stafstedt - Luhnstedt mußte 1927 beim Bau einer neuen Landstraße geringfügig verändert werden.

### Saugstutzen zur Wasserversorgung

Charakteristisch für die Rendsburger Kreisbahn waren die auf mehreren Brücken befestigten Saugstutzen, über die dann die Lokomotiven mit Wasser versorgt wurden. Diese Einrichtungen bewährten sich insbesondere in strengen Wintern, wenn die

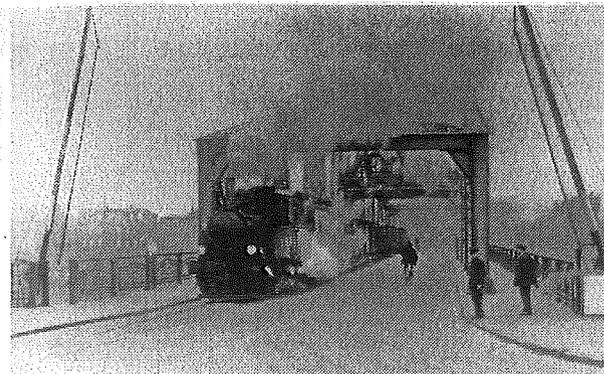


Abb. 3: Auf der Rendsburger Drehbrücke 1926.

Wasserkräne in Rendsburg, Legan, Stafstedt, Rimmels, Hohenwestedt oder Schenefeld eingefroren waren.

Die Station Reher und die

Bedarfshaltestelle Viehhorn gehörten zum Kreis Steinburg. Geleisanschlüsse bestanden außerdem zu den Sand- bzw. Kiesgruben in Schülup, Puls und Stafstedt. Vorwiegend diente der abgebaute Kies dem Eigenbedarf der Kreisbahn. Von Rendsburg nach Hohenwestedt verkehrten täglich fünf Zugpaare. Für den reibungslosen Ablauf des Betriebs sorgten 14 pensionsberechtigte Angestellte. In der Werkstatt arbeiteten drei Schlosser und ein Lehrling. Zur Unterhaltung des Oberbaus wurden vier Vorarbeiter und acht Arbeiter eingesetzt. Weiter verrichteten vier Heizer, zwei Nachtheizer, zwei Büro- bzw. Stationsgehilfen ihren Dienst bei der Kreisbahn. Zahlreiche technische Verbesserungen an den Kleinbahnfahrzeugen wurden in der Rendsburger Werkstatt selbst vorgenommen. Beispielsweise ersetzte man hier von 1911 bis 1913 die Heberleinbremse durch die Körting-Saugluftbremse und rüstete die Fahrzeuge mit neuen Mittelpufferkupplungen aus.

Während sich bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs die Zahl der pensionsberechtigten Angestellten auf zwölf verringerte, mußten nach Verlängerung der Strecke bis Schenefeld weitere Angestellte und Arbeiter beschäftigt werden. Nach 1918 gehörten zum Personalbestand der Rendsburger Kreisbahn zehn Schlosser und acht Lehrlinge, vier Vorarbeiter und 15 Arbeiter, drei Heizer und zwei Nachtheizer sowie neun Büro- bzw. Stationsgehilfen und Lehrlinge. 18 Stationsaufseher - bisher handelte es sich um 13 - waren im Nebenamt tätig.

### Gebrochener Verkehr

Der Betrieb wurde in drei Streckenabschnitte eingeteilt. Wie schon erwähnt, fuhr auf dem ersten Abschnitt, der Stammstrecke, fünf gemischte und später sogar sechs Zugpaare. Laut Fahrplan waren hier ursprünglich nur vier Zugpaare, darunter ein Güterzug mit Personenbeförderung (GmP), vorgesehen. Auf dem zweiten Abschnitt

von Hohenwestedt nach Schenefeld verkehrten täglich drei Zugpaare. Nur selten rollten Züge durchgehend von Rendsburg über Hohenwestedt nach Schenefeld. Den dritten Abschnitt bildete der Hafengebäudebetrieb.

Zunehmende wirtschaftliche Schwierigkeiten nach dem Ersten Weltkrieg brachten die Kreisbahn an den Rand des Ruins. Die nicht gebauten Anschlüsse nach Eckernförde und Itzehoe machten sich jetzt empfindlich bemerkbar, aber an einen Ausbau der Kreisbahn war nun nicht mehr zu denken. In jener Zeit konnte die Konkurrenz des entstehenden Kraftverkehrs, vor allem in der Personenbeförderung, von der Kreisbahn noch ferngehalten werden.

Ein vorgesehener Rollbockverkehr auf der Kreisbahnstrecke wurde wegen zu enger Lichtraumprofile nicht eingeführt. Dennoch war die Kreisverwaltung stets um Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ihrer Kleinbahn bemüht. Neue leistungsfähige Fahrzeuge trugen dazu bei. Ab 1925 sorgten zwei moderne vierachsige Benzoltriebwagen für einen zeitgemäßen Personenverkehr und ermöglichten eine spürbare Verringerung der Betriebskosten. Für den Triebwagenverkehr genehmigte die zuständige Reichsbahndirektion Altona, die bis dahin höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit von 30 auf 40 km/h zu erhöhen. Somit konnte erstmalig die 30,7 km lange Strecke von Rendsburg nach Hohenwestedt in einer Stunde zurückgelegt werden. Von nun an wurden fast nur noch die GmP-Paare und die Berufszüge auf der Relation Rendsburg - Hohenwestedt - Schenefeld mit Dampf gefahren. In der eigenen Werkstatt baute man einige Personenwagen zu Triebwagen-Anhängern mit Gepäckabteil um.

### Das besondere Kapitel Hafengebäude

Das im Rendsburger Kleinbahnhof beginnende Zweiggleis zum Kreishafen und weiter zum Übergabebahnhof spielte in der Geschichte der Kreisbahn stets eine bedeutende Rolle.

Der vom Kanalamt erbaute Übergabebahnhof lag rechts von den Kilometern 0,69 bis 1,08 des durchgehenden gemeinsamen Anschlußgleises der Chemischen Düngefabrik Rendsburg und der Kaiserlichen Werft Saatsee. Die Anlagen von der Weiche 2 bis zur Geleissperre I sowie das Gleis zum Kreishafen waren vierschienig ausgebaut. Dadurch konnten die Staatsbahnwagen direkt auf die Kleinbahn übergehen.

Vertraglich wurden im Jahre 1914 die anteiligen Kosten zur Unterhaltung der Anlagen neu geregelt. Die Grenze für Staatsbahn-Maschinenfahrten auf den Kleinbahnanlagen befand sich östlich der Weiche 7 und westlich die Haltetafel bei Kilometer 1,01 des Kreishafengeleises. Die Kosten zur Unterhaltung des durchgehenden Gleises, einschließlich der Anschlußweiche südlich der Alten Kieler Landstraße bis ausschließlich zur Weiche 8 zur Kaiserlichen Werft Saatsee, wurden gemeinsam vom Kaiserlichen Kanalamt und von der Düngefabrik getragen. Die Staatsbahn unterhielt die Anschlußweiche 2 auf Rechnung des Kreises. Für die Unterhaltung des vierschienigen Ab-



Abb. 4: Auf der Rendsburger Drehbrücke 1954.

schnitts von der Anschlußweiche 2 bis zum Kreishafen war die Kreisbahn zuständig. Für die übrigen Anlagen des Übergabebahnhofs mußten die laufenden Kosten von der Kleinbahnverwaltung aufgebracht werden.

Die Bewachung und Bedienung des durchgehenden gemeinsamen Geleises von der Anschlußweiche südlich der Alten Kieler Landstraße bis zur Weiche 2 Richtung Übergabebahnhof ausschließlich übernahm die Staatsbahn auf Rechnung des Kanalamts und der Düngefabrik. 120 Mark pro Jahr hatte der Kreis für die Bedienung und Bewachung der Weiche 2 an die Staatsbahn zu entrichten. Die Kreisbahn überwachte und bediente den Übergabebahnhof selbst.

Für die Zuführung und Abholung eines beladenen Wagens vom oder zum Übergabebahnhof mußte die Kleinbahn der Staatsbahn 50 Pfennig Anschlußfracht zahlen. Wagenladungsgüter von und zur Staatsbahn wurden auf den Geleisen 101 und 102 des Übergabebahnhofs durch die Kleinbahn umgeladen. Staatsbahnwagen vom und zum Kreishafen überführte die Kleinbahn. Die Bedingungen hierfür regelte ein gesonderter Vertrag.

Einschließlich des Petroleumanschlußgleises waren auf dem Hafengebäudegelände 2,135 Kilometer vierschieniges Gleis verlegt worden. Auf dem Lösch- und Ladeplatz des Kreishafens fand die Be- und Entladung der Staats- und Kleinbahnwagen statt. Wie bedeutend der Kreishafen für die Vermittlung des Transportes von Massengütern war, beweist die Tatsache, daß die Kleinbahn im Jahre 1910 durch den dortigen Güterverkehr Frachteinnahmen in Höhe von rund 40 000 Mark erhielt.

1911 wurde der Kreishafen mit einem Kostenaufwand von über einer Million Mark (ohne Grunderwerb) erweitert. Die Hafenanlage wurde von 150 Meter auf eine Länge von 580 Meter und der Tiefgang von 5,50 auf 8,00 Meter ausgebaut. 1950 hatte der Kreishafen eine Kailänge von 800 und eine Wassertiefe von sechs bis acht Metern. Für einen reibungslosen Arbeitsablauf sorgten die ausgedehnte doppelspurig Ladegeleisanlage und elektrische Kräne sowie Lösch- und Ladevorrichtungen. Ebenfalls 1950 wurden allein vom und zum Kreishafen rund 5.000 Bundesbahngüterwagen und über 800 Güterwagen der Kreisbahn befördert.

## Gewinne und Verluste

Die aus bescheidenen Anfängen zeitgemäß und leistungsfähig ausgebaute Kreisbahn war bald als gesundes Unternehmen überall bekannt. Mit ihrer Wirtschaftlichkeit stand sie bei den Schmalspurbahnen der Provinz an der Spitze. Im Laufe der Jahrzehnte hatte sich die Kreisbahn im Dienst von Landwirtschaft, Handel und Industrie gut bewährt. Das Unternehmen war zu einem unentbehrlichen und zweckmäßigen Glied im wirtschaftlichen Gefüge geworden. Insbesondere der Bezug von Düngemitteln und des sonstigen landwirtschaftlichen Bedarfs wurde erleichtert und war kostengünstig. Neue Absatzmöglichkeiten für die Erzeugnisse konnten geschaffen werden. Den Kindern der ländlichen Gemeinden wurde der Besuch der höheren Schulen in Rendsburg und Hohenwestedt auf bequeme Weise ermöglicht. Schon im Betriebsjahr 1902/03 konnte die Kleinbahn einen Reingewinn von 17.448 Mark erwirtschaften. Während des Ersten Weltkriegs ist der Güterverkehr von 34.000 Tonnen im Jahr 1911 auf nur 15.166 Tonnen im Kriegsjahr 1915 zurückgegangen. Im letzten Betriebsjahr 1915/16 der Stammstrecke Rendsburg - Hohenwestedt konnte ein Überschuss von 35.844 Mark erzielt werden. Bis 1928 erwirtschaftete die Kreisbahn Jahr für Jahr Überschüsse. Von 1929 bis 1939 blieben die Betriebseinnahmen allerdings hinter den Ausgaben zurück. Der Kreis mußte jährlich einen Zuschuß bis 35.000 RM leisten. Von 1937 bis 1947 wurden wieder bedeutende Gewinne erzielt.

## Auf dem Wege zur Stilllegung

Das Ende des Zweiten Weltkriegs überstand die Rendsburger Kreisbahn ohne Schäden. In den ersten Nachkriegsjahren waren auf der Schmalspurbahn noch beachtliche Transportleistungen zu vollbringen, wobei im Personenverkehr die bekannten Hamsterfahrten im Vordergrund standen.

Grundlegend änderte sich die Situation nach der Währungsreform im Jahre 1948. Fortan konnte der Bahnbetrieb nur noch mit Hilfe größerer Kreiszuschüsse aufrechterhalten werden.

Neue und recht schnell in die Tat umgesetzte Straßenbaupläne zu Beginn der fünfziger Jahre, der aufkommende Individualverkehr und die Einrichtung von Omnibuslinien trugen zum Rückgang des Verkehrsaufkommens der Rendsburger Kreisbahn bei. Auf Dauer war der Kreis nicht gewillt, die ständig steigenden Verluste des Kleinbahnbetriebs zu finanzieren. Und so ließ ein Kreistagsbeschluß zur Stilllegung der Bahn nicht lange auf sich warten. Danach sollten die Strecken in Etappen stillgelegt und abgebaut werden.

Am 20. November 1954 wurde zunächst die Teilstrecke Hohenwestedt - Schenefeld stillgelegt. Ab 20. August 1956 entfiel jeglicher Verkehr auf dem Abschnitt Hohenwestedt - Nindorf, ab 19. September 1956 auf dem zwischen Nindorf und Luhnstedt. Am 31. Dezember 1956 rollten die letzten Züge zwischen Luhnstedt und Jevenstedt. Am

Abb. 5: Abschied von der Kreisbahn in Hohenwestedt im August 1956.



15. Mai 1957 fand dann die letzte offizielle Fahrt der im Volksmund „Rosa“ genannten Schmalspurbahn von Schülup nach Rendsburg statt. Zeitgleich entfiel der

restliche Zugverkehr zwischen Schülup und Rendsburg. Danach verblieb ein ausschließlich regelspuriger Betrieb auf der Hafenspur, wofür eine Diesellokomotive auf Normalspur umgespurt wurde. Am 1. Januar 1961 endete die Geschichte der Rendsburger Kleinbahn endgültig: Die Hafenspur wurde dem Kreishafenbetrieb angegliedert.

## Warum kam das Ende?

Weshalb die „Rosa“ gut 50 Jahre nach ihrer Inbetriebnahme durch ihren Eigentümer ins Abseits gestellt wurde, ist bereits angedeutet worden. Als schon in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre die Stilllegung öffentlich zu einer beschlossenen Sache erklärt wurde, stieß diese Entscheidung vielfach auf Unverständnis, denn die Kreisbahn galt als eine soziale Einrichtung. Noch 1950 fielen 38,9 Prozent des Fahrgastaufkommens auf Schüler- und Berufspendler. Sie wurden zu einem durchschnittlichen Fahrpreis von 6,9 Pfennig pro Tarifkilometer befördert. Auf ermäßigten Rückfahr- und Sonntagsrückfahrkarten reisten 39,4 Prozent der Fahrgäste. Nur ganze 21,7 Prozent der Benutzer zahlten den vollen Fahrpreis. Autos und Krafträder sorgten ohnehin allmählich für eine rückläufige Personenbeförderung.

Schwerwiegender machte sich aber die Verlagerung der Güterbeförderung von der Bahn auf Lastkraftwagen bemerkbar, obwohl für einen Großteil der beförderten Frachten günstige Ausnahmetarife galten. Während die Kosten für Treibstoff, Löhne und Material ständig stiegen, wurden die Tarife auf dem Stand von 1935/36 gehalten. Versuche, die Tarife um nur 20 Prozent zu erhöhen, blieben erfolglos. Sicherlich hätte man weiterhin den Betrieb aufrechterhalten können, aber niemand wollte öffentliche Gelder in die Kreisbahn investieren. Eine grundlegende Modernisierung der Rendsbur-

ger Kreisbahn hätte die Stilllegung zwar um einige Jahre verzögert, aber letzten Endes wäre sie zugunsten des flexibleren Straßenverkehrs unumgänglich geworden.

### Engagierte Betriebsleiter

Von der Eröffnung bis zur Stilllegung gab es für die Kreisbahn und ihre Bediensteten grundsätzlich nur einen getreuen Leitsatz „Dienst an der Allgemeinheit“. Mit besonderem Engagement arbeiteten die Betriebsleiter.

Der erste unter ihnen war der am 3. August 1857 geborene Hans P. Iwersen. Er war bis zum 30. September 1919 im Amt. Sein Nachfolger wurde der am 23. Juni 1873 geborene Johann Hansen. Während seiner Amtszeit als Betriebsleiter konnte die Kreisbahn modernisiert werden. Dazu gehörte auch die Beschaffung der Triebwagen. Theodor Busch, geboren am 5. März 1887, war vom 1. Juli 1938 bis 1. April 1952 Betriebsleiter. Am 1. September 1910 trat er als Büro- und Betriebskassenvorsteher in die Dienste der Rendsburger Kreisbahn ein. Seit dem 17. Dezember 1916 war der in Rendsburg geborene Oskar Kannenberg in der Verwaltung der Rendsburger Kreisbahn beschäftigt. Am 1. April 1952 ernannte man ihn zum technischen Betriebsleiter. Ihm zur Seite stand der kaufmännische Betriebsleiter Wilhelm Witte.

### Zunächst Tramway-Lokomotiven

Schon vor Inbetriebnahme der Meterspurbahn wurde die Rendsburger Kleinbahnkommission bei ihren Überlegungen zur Beschaffung des Fahrzeugparks von Emil Kuhrt tatkräftig unterstützt.

Im ersten Betriebsjahr waren fünf zweiachsige Tramway-Lokomotiven, zwei Post- und Gepäckwagen, acht zweiachsige Personenwagen mit je 32 Sitzplätzen, 20 gedeckte und 17 offene Güterwagen sowie vier Langholzwagen eingesetzt, die teilweise Heberleinbremsen erhalten.

Die 1901 in Dienst gestellten Bn2t-Tramway-Lokomotiven wurden von der Firma Arnold Jung im Jungenthal für 14.300 Mark pro Exemplar geliefert und erhielten die Betriebsnummern RK 1 bis RK 5. Während die Maschinen RK 1 bis RK 3 bereits für den Bauzugdienst zur Verfügung standen, kamen die Loks RK 4 und RK 5 erst im Juni 1901 hinzu. 1916 wurde die RK 1 auf Helgoland beim Bau der Südmole eingesetzt. Zwei der Tramway-Lokomotiven konnten 1923 verkauft werden. Die Lok RK 3 war von 1936 bis 1939 leihweise bei der Sylter Inselbahn im Einsatz. 1935 war noch ein „Zigarrenkasten“, so im Volksmund die Bezeichnung für die Tramway-Loks, betriebsbereit. Während seiner letzten Dienstjahre zog er bei Trockenheit einen als „Giftnudel“ bezeichneten Sprengwagen, der auch gelegentlich zur Unkrautvernichtung und Säuberung des Bahnkörpers eingesetzt wurde. 1941 war dann keine Tramway-Lokomotive mehr im Einsatz.

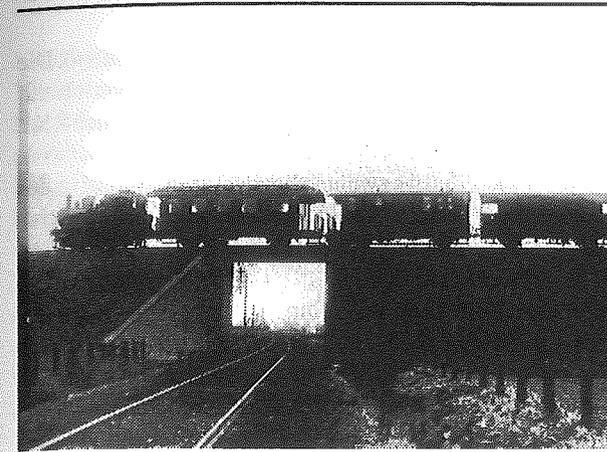


Abb. 6: Die Rendsburger Kreisbahn überquert zwischen Hohenwestedt und Schenefeld die Staatsbahngleise der Strecke Heide-Neumünster.

1913 und 1914 beschaffte die Rendsburger Kreisbahn wegen des steigenden Verkehrsaufkommens und der geplanten Strecke nach

Schenefeld zwei stärkere Lokomotiven der Bauart Cn2t, wiederum von Jung. Die 19 Tonnen schweren Maschinen verkehrten mit den Betriebsnummern RK 6 und RK 7. 1953 wurde die Lok RK 6 kalt abgestellt und nicht mehr eingesetzt. Zwei Jahre später kam das Aus für die zweite Maschine.

Um leistungsfähig zu bleiben und die veralteten Tramway-Lokomotiven zu entlasten, wurden 1924 und 1925 zwei dreiachsige Cn2t-Lokomotiven von der Firma Linke-Hofmann-Lauchhammer AG in Breslau für je 22.730 RM erworben. Die Maschinen hatten eine Dienstmasse von je 22 Tonnen und verkehrten als RK 8 und RK 9. Die Rendsburger Kreisbahn bot beide Lokomotiven 1957 mehrfach zum Verkauf an. Da sich keine Interessenten fanden, mußten die Maschinen schließlich verschrottet werden.

### Die Triebwagen- und Diesellok-Ära

Ebenfalls 1925 stellte die Rendsburger Kreisbahn zwei vierachsige Benzoltriebwagen mit je 46 Sitzplätzen von der Firma Linke-Hofmann AG mit den Bezeichnungen T 1 und T 2 in Dienst. Ausgerüstet waren die Fahrzeuge mit einem 75-PS-Vergasermotor. 1939 erhielt der T 1 in eigener Werkstatt einen in den Deutschen Werken Kiel hergestellten Dieselmotor, 1942 ein auch in Kiel gefertigtes Getriebe. Anfang 1948 wurde der T 2 ebenfalls entsprechend dem T 1 umgebaut. Die Sylter Inselbahn kaufte 1957 den VT 1. Hier erhielt er die Bezeichnung T 23 und war bis 1970 in Betrieb. Das Fahrzeug blieb erhalten und zählt heute zum Bestand der Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen. Der Triebwagen 2 verkehrte nach der Stilllegung der Rendsburger Kreisbahn auf der Strecke Emden - Pewsum - Greetsiel noch einige Zeit als Beiwagen 563.

Von der Firma Krupp in Essen erwarb die Kreisbahnverwaltung im Jahre 1941 die zweiachsige Diesellokomotive RK 11. Das ursprünglich für den Rangierdienst in

Brasilien bestimmte Fahrzeug blieb infolge des Zweiten Weltkriegs in Deutschland. Die Lokomotive wurde nach der Stilllegung der Strecke für den Hafenbahnbetrieb auf Normalspur umgebaut. Dort war sie im Rangierdienst unter der Betriebsnummer RK 2 im Einsatz.

Die Bezeichnung RK 10 war ursprünglich für die zweiachsige Dampflokomotive des Typs KDL 10 von der Firma Jung vorgesehen. Eine solche Kriegsdienstlokomotive konnte jedoch für die Rendsburger Kreisbahn nicht mehr hergestellt werden.

1951 lieferte die Firma Arnold Jung eine dreiachsige Universal-Diesellokomotive. Die als RK 12 bezeichnete Maschine wurde 1957 an die Kleinbahn Selters - Hachenburg verkauft, gelangte schließlich 1961 zur Kleinbahn Leer - Aurich - Wittmund und wurde dort 1970 ausgemustert.

Für den Hafenbahnbetrieb kaufte die Kreisbahnverwaltung 1957 eine regelspurige Jung-Diesellok. Sie erhielt die Betriebsnummer RK 1 und wurde im November 1957 ausgeliefert.

### Vielfältiger Wagenpark

Im Laufe der Betriebsjahre wurde der Wagenbestand ständig erweitert. Er bestand ausschließlich aus Zweiachsern. Insgesamt waren bei der Rendsburger Kreisbahn zwölf Personenwagen, drei Gepäck-/Postwagen, 57 gedeckte, 38 O- und acht Langholzswagen vorhanden. Hinzu kamen ein Sprengwagen, vier Bahnmeisterrollwagen und drei Bahnmeisterfahrräder.

Die Personenwagen RK 1 bis RK 8 wurden 1901 von der Waggonfabrik Gotha mit den Fabriknummern 1419 bis 1426 nach Rendsburg geliefert. Die Wagen RK 1 und RK 2 erhielten später je ein Gepäckabteil und fuhren dann unter den Betriebsnummern RK 14 und RK 15. Wagen RK 3 war von Anfang an mit einem Gepäckabteil ausgerüstet. Die Wagen RK 1 bis RK 3 verfügten über je 24, die Wagen 4 bis 8 über je 32 Sitzplätze. 1957 gelangten die Wagen RK 6 und RK 14 zur Sylter Inselbahn und wurden dort mit den Nummern 100 und 101 bezeichnet. Der ehemalige Personenwagen RK 6 befindet sich heute bei der Museumsbahn in Bruchhausen-Vilsen. Die anderen Fahrzeuge aus Gotha sind höchstwahrscheinlich verschrottet oder an Privatpersonen verkauft worden. Von der Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial zu Görlitz kaufte die Kreisbahnverwaltung anlässlich der Streckenverlängerung nach Schenefeld 1916 die Personenwagen RK 9 bis RK 12. Während die Wagen RK 9 bis 11 je acht II.-Klasse- und je 32 III.-Klasse-Sitzplätze erhalten hatten, waren im RK-Wagen 12 insgesamt 40 III.-Klasse-Sitzplätze vorhanden. Die Personenwagen RK 9, RK 10 und RK 11 wurden 1957 an die Kleinbahn Selters-Hachenburg verkauft.

Zunächst war nur ein kombinierter und in der Waggonfabrik Uerdingen hergestellter Post-/Gepäckwagen vorhanden, der als RK 22 geführt wurde. Erst 1915 beschaffte die

Kreisbahn zwei weitere kombinierte Post-/Gepäckwagen aus Görlitz. Sie erhielten die Nummern RK 23 und RK 24.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Petroleumbeleuchtung der Reisezugwagen durch elektrisches Licht ersetzt. Den dafür erforderlichen Strom lieferte ein auf der Lokomotive befindlicher Turbogenerator.

Bei den meisten Kleinbahnen überwogen die offenen Güterwagen für den Transport von Schüttgütern. Nicht so bei der Rendsburger Kreisbahn. Hier existierten wesentlich mehr geschlossene als offene Güterwagen. Dabei handelte es sich um Fahrzeuge unterschiedlicher Bauart, die von den Waggonfabriken in Uerdingen, Gotha und Ammendorf fabrikneu beschafft wurden. Ab Mitte der zwanziger Jahre kamen weitere G-Wagen hinzu, die von anderen Bahnen gekauft werden konnten und teilweise in den Waggonfabriken Düsseldorf und Rastatt gefertigt worden waren. Die zulässige Tragfähigkeit betrug gemäß der Bauart 5,0, 7,5 oder 10,0 Tonnen. Fünf mit Plattformen versehene G-Wagen konnten, je 32 Sitzplätzen ausgerüstet, auch für den Personenverkehr eingesetzt werden.

Zur Erstausrüstung der O-Wagen zählten 21 Zweiachser, die in Gotha und Uerdingen gefertigt wurden sowie für eine Tragfähigkeit von 5,0 bzw. 7,5 Tonnen ausgelegt waren. Insgesamt 17 mit einer Tragfähigkeit von 10,0 Tonnen zugelassene Wagen konnten Mitte der zwanziger Jahre von anderen Bahnen gebraucht erworben werden. In eigener Werkstatt wurde 1909 ein Spezialwagen (Sprengwagen) mit einer Tragfähigkeit von 10 Tonnen hergestellt.

### Was erinnert an die Kreisbahn?

Heute existieren nur noch wenige Spuren, die auf die einstige Kreisbahn hinweisen. Einige Reste, besonders die Wohnzwecken dienenden Stationsgebäude, sind noch vorhanden, und aus dem stattlichen Kreisbahnhof in Rendsburg wurde das „Haus der Verbände“. Heute läßt sich kaum nachvollziehen, welche wichtige Bedeutung diese Bauten um die Jahrhundertwende hatten.

Gut sichtbar sind noch die Rampen und Brückenpfeiler der Kreisbahn in der Nähe von Hohenwestedt im Kreuzungsbereich mit der Normalspurstrecke Neumünster - Heide. Nur die eiserne Trägerbrücke wurde demontiert. Weitere Brückenreste stehen in Wapelfeld an der Wapelfelder Au. Teile des Bahnkörpers von Reher in Richtung Viehhorn sind noch sehr gut erkennbar. Gleiches trifft für den Pulser Damm und den Streckenabschnitt Viehhorn - Puls zu. Der Damm wurde von der Gemeinde Puls unter Denkmalschutz gestellt. Außerdem ist der Bahnkörper von Puls in Richtung Oldenborstel teilweise leicht zu finden.

Auf dem ehemaligen Bahngelände von Schenefeld stehen für alle gut sichtbar der Güter- und Lokschuppen sowie die alte Werkstatt mit dem Kohlschuppen. Auch auf dem Streckenabschnitt Hohenwestedt - Schenefeld lassen sich noch Spuren aus der

Kreisbahnzeit entdecken. Zwischen Rendsburg und Hohenwestedt sind bis auf die Stationsgebäude fast alle Überbleibsel der Kreisbahn verschwunden. Nur noch die Raiffeisenschuppen in Nindorf und Stafstedt sowie das kleine Backsteingebäude in Stafstedt mit der verwitterten Aufschrift „Stafstedt“ erinnern hier an die Schmalspurbahn. Kenner der Kleinbahnstrecke werden auch die Kiesgrube Schülz noch finden. Die ehemalige Geleisführung dorthin kann man nur erahnen. Heute wachsen auf dem Gelände haushohe Fichten. Dennoch ist die südöstliche Abbauwand trotz des starken Bewuchses gut erkennbar. Einige Relikte findet man auch im Bereich des Kreishafens. Viele Orte an der Strecke haben den Bezug zur Kleinbahn nicht verloren, und so findet man häufig die Straßenbezeichnungen „Bahnhofstraße“, „Zum Bahnhof“ oder „Zum alten Bahnhof“.

Wer heute Fahrzeuge der Rendsburger Kreisbahn sehen möchte, muß die Erste Deutsche Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen besuchen. Dort sind der Personenwagen RK 6 sowie die Diesellok RK 11 fahrbereit, und der Triebwagen T 1 - in Sylt war er unter der Nummer 23 bekannt - steht vor Witterungsunbilden geschützt in einem Gebäude. Für eine Instandsetzung fehlen zur Zeit die finanziellen Mittel.

In Jevenstedt dient ein Güterwagen als Lagerschuppen, in der Gemarkung Stafstedt wird ein Güterwagen als Kälberstall genutzt, und der Personenwagen RK 15 wurde in Langholz am Ostseestrand bei Eckernförde zu einer Ferienwohnung umgebaut.

## Die Gesellschaft für Volkskunde berichtet

### Workshop 1998

Vorstand und Beirat hatten in einer gemeinsamen Sitzung beschlossen, nicht jedes Jahr eine Tagung durchzuführen, sondern im Wechsel mit Workshops, die eine offenere Form der Zusammenarbeit der Teilnehmer bieten.

Nach Beratung verschiedener Themen entschied man sich für das Thema „Kultur und Tourismus“. Tourismus ist ein wesentlicher Arbeitsbereich in Schleswig-Holstein, und innerhalb des Tourismus wird immer wieder auf die Bedeutung der Kultur hingewiesen, die neben den natürlichen Gegebenheiten des Landes den Touristen geboten werden muß. Daher war es fast selbstverständlich, daß sich die Volkskundler, deren Lern- und Forschungsbereich an anderen Universitäten als „Kulturwissenschaft“ bezeichnet wird, diesem Bereich einmal nähern wollten, zumal die Situation ausgebildeter VolkskundlerInnen auf dem Arbeitsmarkt keine Besserung erfahren hat. Ziel war es daher auch, mit Vertretern der Tourismusbranche in Kontakt zu treten, um deren Arbeitsweise, Konzepte und ggf. Angebote für die Volkskunde kennenzulernen.

In der Eingangsveranstaltung wurden drei Kurzreferate gehalten, die das Thema von verschiedenen Seiten angingen. Herr Vitt (Kries Ostholstein) berichtete über Tourismus im Kreis Ostholstein, Frau Mehrens-Alfer (Kellinghusen) über die Aktivitäten des dortigen Fremdenverkehrsbüros und Frau Jacobs (AG Ochsenweg) über die Bemühungen, den alten Ochsenweg durch Schleswig-Holstein für den Tourismus zu aktivieren. Anschließend wurde in drei Arbeitsgruppen getagt. Themen waren: 1. Neue Berufsfelder für Volkskundler/Kulturwissenschaftler in der Tourismusbranche; 2. Kulturelle Infrastruktur; 3. Tourismus zwischen Folklore und Regionaltypik. Am Nachmittag wurden die Ergebnisse der Gruppenarbeit im Plenum vorgetragen und diskutiert.

Neben VolkskundlerInnen im Studium oder schon mit Abschluß waren auch Vertreterinnen einiger Tourismusverbände erschienen. Die DGV war durch die Leiterin der Kommission für Tourismusforschung und der Tourismusverband Schleswig-Holstein durch die Kulturbeauftragte, Frau Jutta Kürtz, vertreten. Sehr angenehm waren die äußeren Umstände. Das Schloß Weißenhaus hatte seine Räume kostenlos zur Verfügung gestellt, und die Restauration sorgte mit ausreichend Kaffee und einem schmackhaften Mittagessen für das leibliche Wohl.

Die TOP dokumentiert hiermit zwei der drei Eingangsreferate sowie die Ergebnisse der Arbeitsgruppen.

Jochen Storjohann

Elisabeth Jacobs

## Der Ochsenweg - oder: Wie ein historischer Fernweg die Kommunen mobilisiert.

Der „östliche Ochsenweg“ oder Hærvej, wie er in Dänemark heißt, ist ein historischer Fernverkehrsweg vom nördlichen Dänemark bis an die Elbe - seinerzeit eine der kulturhistorisch und wirtschaftsgeschichtlich bedeutsamsten Kommunikationsachsen Nordeuropas.

Auf diesem Weg gelangte das Christentum nach Norden, und Pilger zogen auf ihren Reisen zu den heiligen Stätten in Santiago de Compostela, Rom und Jerusalem hier entlang nach Süden.

Reiseberichte, Wegeverordnungen, alte Kirchen, Wallfahrten und Krüge am Weg, Abrechnungen von Zollstellen und Urkunden belegen die Bedeutung einer Straße. Die ältesten uns bekannten Landkarten, die den Wegeverlauf dokumentieren, datieren von 1492 und 1501: Es handelt sich hierbei um zwei Reisekarten von Erhard Etzlaub, die den Pilgerweg beschreiben, der in weiten Strecken dem östlichen Ochsenweg folgt. Die erste namentliche Nennung des „Ochsenweges“ findet sich in einer Karte von 1588, der sog. Pinneberger Landtafel des Daniel Frese. Die älteste, direkt auf den alten Weg bezugnehmende, schriftliche Nachricht stammt sogar aus der Zeit um 1070:

Adam von Bremen bezeichnete damals den 5 bis 7 Tagesreisen langen Weg von der Eider nach Norden über Schleswig bis Aalborg als „Kaiser Ottos Marschroute“. Damit ist erwiesen, daß der Weg am Übergang von der Wikingerzeit zum Hochmittelalter als Bindeglied zwischen Mittel- und Nordeuropa bereits vorhanden war. Aber die Geschichte dieser Straße reicht noch weiter zurück. Nach bisherigem Kenntnisstand von Archäologen verliert sich die Geschichte erst in der Vergangenheit von vor 4000 Jahren.

Mancherorts in Schleswig-Holstein taucht der Name „Ochsenweg“ noch heute als Straßename auf, bezeichnet aber keineswegs immer tatsächlich einen historisch belegten Ochsenweg. Die Bezeichnung „Ochsenweg“ nimmt ohnehin nur auf einen kleinen Abschnitt in der Geschichte des Weges über wenige Jahrhunderte Bezug.

Es gibt viele Wegetrassen, die als „Ochsenweg“ dienten. Enorme Herden jütländischer Ochsen wurden seit dem 13. Jahrhundert aus den Aufzuchtgebieten auf den Inseln im Osten, Norden und Westen auf den Hauptweg nach Süden getrieben. Die Ochsentriften wie auch die Wagen der Reisenden und Händler, die die Wege auf dem Geestrücken entlangzogen, verbreiterten die Trassen und hinterließen im weichen Sand der unbefestigten Wege große Schäden. Immer wieder mußte eine neue Spur gefunden werden, und viele Trassen entstanden nebeneinander.

Der Ochsenhandel war in dieser Zeit ein unbedeutender Wirtschaftszweig. Eine Zahl verdeutlicht dies: Während des 15. bis 17. Jahrhunderts stammten 80-90% der Zolleinnahmen der Zollstellen in Gottorf und Rendsburg aus dem Ochsenhandel. Alljährlich im Frühjahr wurden die in Jütland aufgezogenen, 4-5jährigen Ochsen in Herden nach Süden auf die Abnehmermärkte getrieben. Die dichtbevölkerten Regionen Nordwesteuropas (Holland, Westfalen, Rheinlande) waren aus vielerlei Gründen, die hier nicht näher erläutert werden können, zur Versorgung auf die Fleischimporte aus den agrarischen Gebieten angewiesen. Der Ochsenweg ist in Zusammenhang zu sehen mit einem weit verzweigten Netz von Wegen, über die ein transkontinentaler Tauschhandel betrieben wurde.

Die breite Öffentlichkeit weiß heute - zumindest auf deutscher Seite der Grenze - kaum noch etwas mit dem Begriff „Ochsenweg“ anzufangen. Der Weg und seine Bedeutung waren in den vergangenen Jahrzehnten weitgehend in Vergessenheit geraten. Anders in Dänemark: Der „Hærvej“ ist als touristische Sehenswürdigkeit überall mit dem Johanneskreuz gut ausgeschildert und Thema zahlreicher, auch neuerer Forschungen und Publikationen (genannt seien hier nur Hugo Mathiessen, Henrik Becker-Christensen und Mads Lidgaard).

Es gibt allerdings keine überregionale Institution in Dänemark, die sich mit dem gesamten Wegverlauf von Viborg bis zur Grenze befaßt. Vielmehr erfolgt eine touristische Vermarktung nur eigenständig von den jeweiligen Kommunen und Amtskommunen, die am Weg liegen, indem sie Informationsmaterial, z.B. die Karten der Wander- und Radwandervereine vertreiben bzw. in eigenen Broschüren auf die Bedeutung und Geschichte hinweisen. Schließlich betreut auch die Skov- og Naturstyrelsen (Wald- und Naturverwaltung) im dänischen Miljøministerium (Umweltministerium) als Verwalter der staatlichen Wald und Naturgebiete den Ochsenweg und gibt eigene Wanderkarten heraus.

Zusätzlich veröffentlichen auch die dänischen Museen am Ochsenweg eigene Publikationen bzw. thematisieren den Weg in Sonder- und Daueraustellungen, z.B. in Alborg, Ars, Hobro, Viborg, Silkeborg, Them, Vejle, Jelling, Ribe, Bov, Haderslev und Padborg. 1979 wurde das dänische Wegemuseum in Falster eingerichtet, eine Forschungsinstitution, die von Vejhistorisk Selskab, der Wegehistorischen Gesellschaft, gegründet wurde. Wegen finanzieller Probleme mußte es inzwischen wieder geschlossen werden.

Im Auftrag des dänischen Unterrichtsministeriums widmete sich Danmarks Radio, das dänische Radio und Fernsehen, in Zusammenarbeit mit Statens Filmcentral dem Thema. Dadurch wurde der Ochsenweg der dänischen Bevölkerung nahegebracht. (Zu dieser Zeit gab es in Dänemark nur ein Fernsehprogramm). Zwei Filme und drei Radioprogramme mit begleitendem didaktischen Material können für den Unterricht an Schulen ausgeliehen werden. Außerdem veröffentlichte Danmark Radio ein sehr

populäres 80seitiges Buch zu den archäologischen Denkmälern am Ochsenweg, mit Karten und Literaturhinweisen.

Auf deutscher Seite sind die meisten Publikationen vor 1900 und in den 20er/30er Jahren entstanden sowie vereinzelte Aufsätze in den 50er/60er Jahren. Eine populäre Monografie zum Ochsenweg erschien 1983 von Jürgen Pieplow.

Aktuelle Ideen zur Erforschung, Popularisierung und touristischen Nutzung des Ochsenweges in Schleswig-Holstein mündeten im April 1995 in einer Initiative, die entstandenen Aktivitäten zu bündeln: Am 19.1.1996 wurde der Verein Arbeitsgemeinschaft Ochsenweg e. V. mit Sitz am Archäologischen Landesamt in Schleswig gegründet. Ihm gehören am Wege liegende kommunale Gebietskörperschaften, Fachleute für Naturschutz und Landschaftspflege, Geowissenschaften, Geschichte, Denkmalpflege, Archäologie und Volkskunde wie auch engagierte Laien an. Der Verein AG Ochsenweg beschäftigt mittlerweile über 30 Mitarbeiter u.a. in ABM und Vergabe-ABM und seit kurzem auch einen hauptamtlichen Geschäftsführer. Zwei Arbeitsgruppen stellen zur Zeit in enger Zusammenarbeit mit den Forstbehörden wieder den ursprünglichen Zustand des stellenweise stark zugewachsenen Weges her und kümmern sich um die archäologischen Denkmäler. Auch „Kunst am Weg“ findet statt: Ein erstes Paar Ochsenhörner des Künstlers Thomas Jaspert ist in Kombination mit einer Rasthütte für Wanderer in Kropp aufgestellt worden, weitere werden folgen.

Ein wichtiges Projekt ist auch die Einrichtung eines Museums zum Ochsenweg in Kombination mit historischer Gastronomie. Diese Planungen sind auch in die LSE, die „Ländliche Strukturentwicklungsanalyse“, einbezogen. In einem ehemaligen Krug am Weg sollen die Besucher den Ochsenweg nicht nur museal, sondern darüber hinaus auch sinnlich erfahren können - Stichwort „Erlebnisgastronomie“.

Um den Ochsenweg der breiten Bevölkerung näher zu bringen, wurden in den vergangenen Monaten auch Großveranstaltungen organisiert. Die „Gemeinnützige Gesellschaft für regionale Arbeits-, Beschäftigungs- und Serviceangebote“ RABS in Rensburg hat den Ochsenweg als Radwanderweg erschlossen und mit Unterstützung des wissenschaftlichen Beirates der AG Ochsenweg einen Radwanderführer herausgegeben, der zum „Ossendriftvergnügen“ im Mai vorgestellt wurde.

Die AG Ochsenweg hat im Juni dieses Jahres erstmals die „Ochsentour 98“ in Flensburg als „Grenzübergreifende Sport- und Kulturveranstaltung“ in Zusammenarbeit mit dem Landessportverband und den Sportverbänden der Region organisiert und dafür zahlreiche große Förderer wie die Deutsche Bahn AG, den NDR, den sh:z, die Flensburger Brauerei, Bommerlunder und Redlefsen etc. begeistern können. Leider führten das Bahnunglück von Eschede und ein starker Dauerregen zu Besuchereinbußen. Das Konzept aber hat Begeisterung hervorgerufen: Für den 2. Mai des kommenden Jahres ist die nächste Ochsentour im Bereich der Gemeinde Kropp geplant. Zu diesem

Termin wird auch eine Publikation des wissenschaftlichen Beirates der AG Ochsenweg zum Thema erscheinen.

Der Ochsenweg wird dank vielfältiger Berichterstattung in den schleswig-holsteinischen Printmedien, in Funk und Fernsehen inzwischen sogar in den Reiseseiten überregionaler Wochenzeitungen thematisiert - eine meines Erachtens wichtige Entwicklung, weil nur so die Aktivitäten zur Verknüpfung von Kulturgeschichte und regionaler Entwicklung breite Aufmerksamkeit und damit auch entsprechende Unterstützung gewinnen können.

*Magret Mehrens-Alfer*

## Museum und Tourismus in Kellinghusen

Das Tourismus- und Kulturbüro der Stadt Kellinghusen befindet sich im Bürgerhaus zusammen mit der Bücherei und dem Museum. Zu dem Haus gehört auch ein Veranstaltungssaal für ca. 200 Personen der von allen drei Institutionen mit genutzt werden kann.

Wie anfangs schon erwähnt arbeiten das Museum und das Tourismus- und Kulturbüro im gleichen Gebäude und auch ansonsten eng zusammen.

Eine der Besonderheiten in Kellinghusen ist, daß wir bedingt durch bestimmte Veranstaltungen sehr viele Tages- und Kurzeittouristen begrüßen können. Wir veranstalten in der Stadt mehrere Märkte mit einem jeweils ganz speziellen Charakter. Die Veranstaltungen, die direkt vor dem Bürgerhaus und Museum mitten in der Stadt auf dem Marktplatz und in der Fußgängerzone jährlich wiederkehrend stattfinden sind:

### 1. Mai - Fest der Pedale

Fahrradflohmarkt, Fahrradhändler, ADFC mit Infostand, Rahmenprogramm: Musik, Einradfahren, Vorführungen rund um das Fahrrad, Geführte Radwanderungen und Wanderungen und Ausstellung im Museum, wenn möglich zum Thema Rad passend, muß aber nicht sein

### 3. Wochenende im Mai - Geranienmarkt (S.-H. größter Blumenmarkt)

500 lfd. m Blumenstände, Rahmenprogramm Volkstümliche Musik hier: Hohner Dorfmusikanten - Ausstellung im Museum -

### 2. Wochenende im Juli - Kanutage (finden am Hafen statt)

Kanuflohmarkt, Outdorausrüster, Infostand, Kanuverleih, Kanuhändler, geführte Wasserwanderungen auch für Familien von 10 bis 45 km.

2. Wochenende im August - Töpfermarkt

Ausstellung im Museum zum Thema Keramik passend, 60 ausgewählte Keramiker/Innen auf dem Marktplatz, Rahmenprogramm für gehobene Ansprüche (Publikum), abends Töpfermarktfete

Wir achten immer darauf, daß die Veranstaltungen keinen Flohmarktcharakter erhalten.

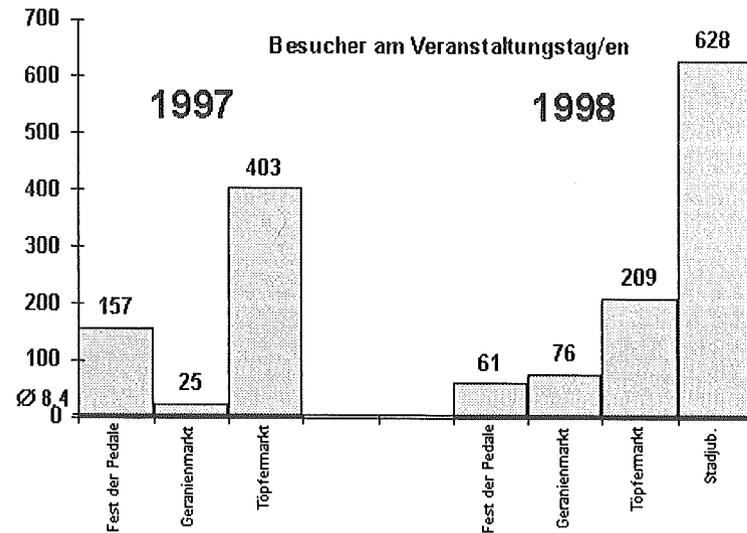
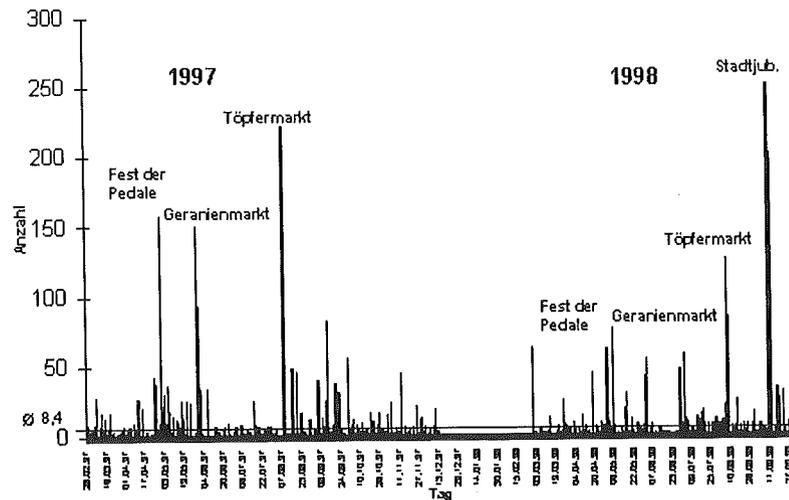
Aus gegebenen Anlaß bauen wir in dieses Grundgerüst gerne noch weitere Veranstaltungen ein. Z.B. haben Museum und Kulturbüro mit der Bevölkerung und Gästen den 150. Geburtstag von D. v. Liliencron gefeiert, des weiteren „50 Jahre Kriegsende“ und in diesem Jahr folgte das 850jährige Stadtjubiläum mit Cyriacusmarkt (Erklärung: Im Mittelalter fand jährlich um den 8. August um die Kellinghusener St. Cyriacuskirche ein Markt statt). Alle Veranstaltungen werden von Ausstellungen im Museum begleitet. Die Veranstaltungen haben gezeigt, daß immer dann, wenn man einer Veranstaltung einen bestimmten Charakter gibt, man auch ein bestimmtes Publikum anspricht und dieses Publikum auch eine Ausstellung im Museum erwartet, die sich in den Charakter der Veranstaltung einfügt.

Das Schaubild zeigt die Besucherzahlen des Museums Kellinghusen über ein Zeitraum von 2 Jahren. Schon auf den ersten Blick erkennt man, daß die Marktveranstaltungen einen sprunghaften Anstieg der Besucherzahlen im Museum verursachen. Die drei wichtigsten Veranstaltungen in den vergangenen zwei Jahren (Fest der Pedale, Geranienmarkt, Töpfermarkt) sowie das Stadtjubiläum in diesem Jahr lassen die Besucherzahl noch einmal extra eingetragen. Auch hier erkennt man, obwohl wir seit Jahren etwa gleichmäßige Besucherzahlen auf unseren Veranstaltungen haben, daß es keine Formel gibt, die besagt, das jeder 500. Veranstaltungsbesucher ins Museum geht. Das möchte ich am Beispiel der Töpfermärkte 97/98 erklären.

1997 gab es zum Töpfermarkt eine erstmals zusammengestellte Ausstellung der Elmshorner Keramik. Für das an Keramik interessierte Publikum in Schleswig-Holstein ergab sich hier der örtliche Bezug zusammen mit dem Wunsch, etwas noch nie dagewesenes zu erleben, als gute und interessante Kombination.

Zum Töpfermarkt 1998 wurde die Ausstellung Veltener Dinge gezeigt und bereits am 1. Juli eröffnet (wegen der 850 Jahrfeier), also bereits 6 Wochen früher, Man sieht eindeutig an den Besucherzahlen, daß die Besucher im Museum zum Töpfermarkt rückläufig waren. Es ist wichtig, eine entsprechende Ausstellung in den Rahmen einer Großveranstaltung einzubinden.

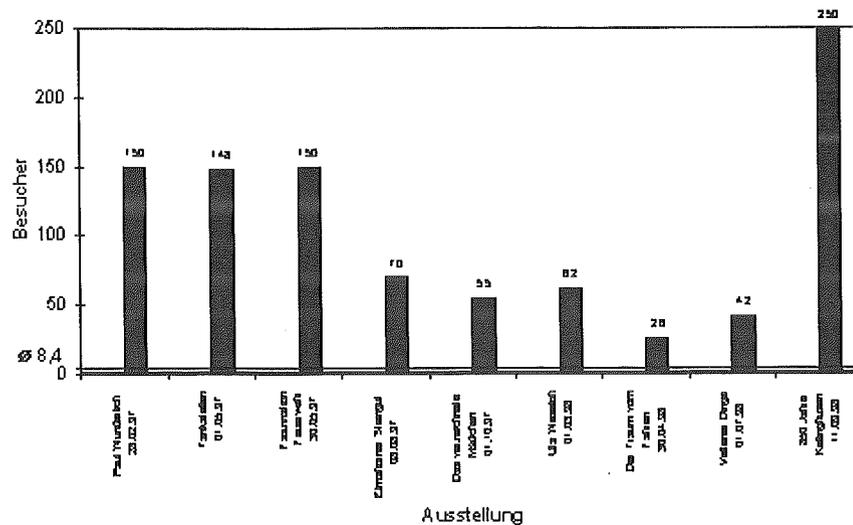
Besucherzahlen



Um dies optisch noch stärker zu verdeutlichen eine weitere Grafik, die deutlich die Größenverhältnisse der Besucherzahlen nur von Besuchern während der Marktveranstaltungen zeigt. Auch hier wird auf den ersten Blick deutlich, daß es eine entscheidene Rolle spielt, welchen Charakter Marktveranstaltungen und Ausstellung im Museum haben. Um es noch einmal ganz deutlich zu sagen: Sie können die beste Ausstellung machen, wenn sie nicht in das Rahmenprogramm paßt, werden Sie erheblich weniger Besucher haben.

Auf der ersten Grafik erkennen wir eine Reihe weiterer Spitzen. Hier handelt es sich um Ausstellungseröffnungen zu denen das Publikum eingeladen wird.

### Ausstellungseröffnungen



Die 3. Grafik zeigt die jeweiligen Ausstellungseröffnungen mit ihren Besucherzahlen. Die Stadt Kellinghusen lockt jedes Jahr etwa 100.000 Besucher mit ihren Veranstaltungen in die Stadt. Diese Gäste machen etwa ¼ Million DM zusätzlichen Umsatz. Wir freuen uns besonders darüber, daß auch ein Teil der Besucher die Kultur genießt, sprich unser Museum besucht.

Es ist bei uns fester Bestandteil bei der Planung jeder Veranstaltung, daß wir feststellen ob und wie wir das Museum in das Veranstaltungskonzept einbinden können. Ich denke

die Besucherzahlen zeigen, daß es bisher gelungen ist, das Museum mit seinen jeweiligen Ausstellungen sinnvoll mit einzubringen. Natürlich gilt es auch umgekehrt, daß das Tourismus- und Kulturbüro ohne Großveranstaltung mit einem Rahmenprogramm sich in die geplanten Ausstellungen des Museums einbringt.

## Ergebnisse der Arbeitsgruppen

### 1. Diskusserträge der Arbeitsgruppe „Tourismus zwischen Folklore und Regionaltypik“.

Die TeilnehmerInnen der Arbeitsgruppe sind sich darin einig, daß folkloristische Tendenzen nicht von vornherein „verteufelt“ werden sollten, sondern als Fakt hinzunehmen sind. Festzustellen ist dabei, daß die einschlägigen Aktivitäten oft von Beliebigkeit - bestimmte folkloristische Darbietungen können „überall“ gezeigt werden - und Unklarheit dessen, was regionaltypisch ist, gekennzeichnet sind. Auskünfte von wissenschaftlichen Einrichtungen werden von den Veranstaltern und anderen Beteiligten zwar vielfach erwünscht, sind aber für sie häufig ernüchternd. Das gilt zum Beispiel dann, wenn sich die geschichtliche Entwicklung und die ursprüngliche Ausgestaltung eines kulturellen Phänomens als „gar nicht so alt“ und wenig „farbig“, und damit als vermeintlich nicht sehr publikumswirksam erweisen.

Ziel der volkskundlichen Arbeit an den Universitäten, in Museen, einschlägigen Verbänden und Arbeitskreisen sowie auf der Ebene der Medien muß es sein, durch kritische und redliche Information zur Versachlichung folkloristischer Aktivitäten beizutragen. Hierzu gehört eine Bestandsaufnahme der Informationsmöglichkeiten wie auch die Nutzung der jeweiligen Veranstaltungen als „Vehikel“. So wäre es zu wünschen, daß etwa Dorf-, Musik- und Trachtenfeste, Gedenk- und Jubiläumsfeiern usw. in verstärkter Weise „Implantate“ erhalten, zum Beispiel in Form von Ausstellungen und/oder Vorträgen, die ihre Geschichte und kulturelle Bedeutung sachlich dokumentieren. Eine inhaltlich wie organisatorisch tragende Funktion könnten dabei die an vielen Orten bestehenden lokal- und regionalgeschichtlichen Arbeitsgemeinschaften und Geschichtswerkstätten übernehmen. Zugleich wären damit die örtlichen Wissensbestände zu aktivieren und nötigenfalls zu revidieren, um Klischees aufzubrechen. In Zusammenarbeit mit den örtlichen Initiativen ist darüber hinaus eine verbesserte Beratertätigkeit durch Volkskundlerinnen und Volkskundler anzustreben. Als Beispiel wurde eine engere Kooperation mit Trachten(näh)gruppen hervorgehoben.

Um dieses zu erreichen, ist eine verbesserte Vernetzung zwischen wissenschaftlichen Institutionen, örtlichen Einrichtungen und Tourismusunternehmen notwendig. Das sollte nicht nur den allgemeinen Informationsfluß betreffen, sondern in konkrete Projekte münden. So wurde darauf hingewiesen, daß die Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein selbst aktiver und kreativer tätig werden müsse, und das nicht nur in bezug auf Ausstellungen und Vorträge, sondern möglichst mit der Erarbeitung bestimmter „Produkte“, die direkt an die Tourismusbranche heranzutragen seien. Allerdings solle damit die Qualität nicht der Quantität zum Opfer fallen.

*Nils Hansen*

## 2. Diskussionserträge der Arbeitsgruppe „Kulturelle Infrastruktur“

Kulturtransfer muß als Dienstleistung begriffen werden. Die Sensibilisierung der zuständigen Ebenen ist ein erster wichtiger Schritt, dem konsequentes Marketing auf qualitativ hoher Ebene folgen muß.

Die Beispiele Ochsenweg / Industriekultur etc. zeigen, daß gezielte Informationen zu bestimmten Themen und bezogen auf begrenzte Regionen wünschenswert sind („Kultur“ gekoppelt mit touristisch interessanten Infos auch aus anderen Bereichen, z.B. Bauernhofcafés, ausgewählte Direktvermarkter etc.).

Beispiel Kellinghusen: Hier besteht der Anspruch, Qualität vor Quantität zu setzen. Allerdings gibt es das Problem, das einmal erreichte Niveau zu halten. Kellinghusen unterliegt aber auch keinen betriebswirtschaftlichen Zwängen für die Märkte wegen hoher Akzeptanz durch die tourismusfördernde Funktion.

Beispiel Mölln: Mölln ist ein ländlicher Ort mit hohen Investitionen für Städtebau, die aber z.T. in der Öffentlichkeit nicht entsprechende Akzeptanz finden.

Beispiel Eutin: Hier wurden kaum Städtebauförderungsmittel eingesetzt; es hat keine Umnützung der Gebäude stattgefunden. Es gab keine Entfremdung und Veränderung der Atmosphäre. Das Stadtbild wird als positiv empfunden.

Wirtschaftlich erfolgreiche Konzepte bergen die Gefahr der Nachahmung, die schnell zur „Egalisierung“ führt (Beispiele: Fischmärkte, „Mittelalterliches Spectaculum“ u.a. - allerdings erfolgreiche - kommerzielle Vermarktungsbeispiele). Der Veranstaltungsort wird unwichtig, und das führt in letzter Konsequenz zu Identitätsverlust.

Auch die Öffentlichkeitsarbeit der Museen zeigt, daß vielfältige Aktivitäten im Trend liegen. Eine Vernetzung von Museen und auch ihrer Veranstaltungen ist notwendig. Es liegt im Interesse der Gemeinden / Regionen, sich ein eigenes Kulturprofil zu schaffen. Die Frage der Koordination und Bündelung von Interessen ist oft rein wirtschaftlich. Die begrenzten Fähigkeiten der Verbände werden oft verkannt.

Vorschläge: Koordination mit z.B. dem Schleswig-Holstein-Musikfestival und anderen Events, Ansprechen von Institutionen, Stiftungen usw. Es müssen auch Partner aus „ungewohnten“ Bereichen gesucht werden. Die Medienarbeit der GVSH ist zu intensivieren. Der Informationsfluß unter den Institutionen und Aktiven muß verbessert werden. Neue Akzente sollen gesetzt werden.

*Elisabeth Jacobs*

## 3. Diskussionserträge der Arbeitsgruppe „Neue Berufsfelder“

Grundlegend war die Annahme, daß Volkskundler/Kulturwissenschaftler von der Ausbildung her hervorragend geeignet sind, Kultur authentisch zu erarbeiten und zu vermitteln.

Das Studium muß durch eine praxisorientierte Ausbildung ergänzt werden. Kenntnisse im Kulturmanagement sollten erworben werden. Die Kulturvermittlung muß verständlich (lesbar) sein, ohne den wissenschaftlichen Anspruch zu verlieren. Es müssen eigene Ideen entwickelt werden, gefordert ist mehr Eigeninitiative, statt Forderungen an andere zu stellen. Der Öffentlichkeit muß dargestellt werden, daß regionale Identität über kulturelles Bewußtsein gefördert wird.

Es ist eine enge Kooperation mit regionalen/lokalen Tourismusorganisationen bzw. Ämtern anzustreben. Der Tourismus muß eine Bedarfsanalyse liefern, die in Kulturangebote mündet.

*Jochen Storjohann*

## Vortragsreihe

Manch eine/r wird die lange in der TOP geführte Vortragsreihe von Mitgliedern der GVSH vermissen. Die Nachfrage war aber so gering, daß in Zukunft darauf verzichtet wird, die Vorträge hier abzdrukken.

Trotzdem wird die GVSH weiterhin die Vermittlung von Vorträgen übernehmen. Mitglieder, die volkskundliche Themen anzubieten haben, bitten wir um Nachricht, damit wir bei Anfragen eine breite Palette anbieten können.

Vorträge oder Vortragsreihen zu besonderen Gelegenheiten werden wir - wenn es zeitlich paßt - auch weiterhin veröffentlichen. Wir bitten ggf. um Benachrichtigung, damit wir die Termine aufnehmen können.

## Mitgliederversammlung der GVSH

am **Sonnabend, den 19. Juni 1999, 15.30 Uhr**

im Kleinen Konferenzraum im Kulturzentrum,  
Arsenalstraße 2-10, in Rendsburg

Die ordentliche Mitgliederversammlung findet in diesem Jahr am Sonnabend, den 19. Juni 1999, um 15.30 Uhr im „Kleinen Konferenzraum“ im Kulturzentrum in Rendsburg, Arsenalstraße 2-10, statt.

Um 14.00 besteht die Gelegenheit, unter Führung von Frauke Dettmer das Jüdische Museum in Rendsburg zu besichtigen.

Da die letzten Mitgliederversammlungen sich nicht gerade durch eine rege Beteiligung auszeichneten, bitten Vorstand und Beirat darum, sich diesen Termin frühzeitig zu notieren. Auf der Tagesordnung stehen Wahlen (2. Vorsitzender, zwei Beisitzer, der gesamte Beirat). Weiter wird das Konzept der Tagung 1999 vorgestellt (s. unten).

Eine gesonderte Einladung ergeht noch.

### Vorankündigung der

## Herbsttagung 1999 der GVSH

am **6. November 1999 in Plön**

Vorstand und Beirat haben beschlossen, die diesjährige Herbsttagung am 6. November 1999 in Plön (wahrscheinlich Museum) durchzuführen.

Die Tagung steht unter dem Thema „Heimat versus Region?“. Als Referenten sind angefragt: Prof. Dr. Ute Mohrmann (Bad Sarow), Vertreter des Nordfriesischen Instituts Bredstedt, Teilnehmer des Treene-Sorge-Projektes, Vertreter des Vereins „Eigenständige Regionalentwicklung Baden-Württemberg e.V.“, Vertreter eines schleswig-holsteinischen Regionalinstituts.

## Gesuchte Anschriften

Es kommt immer wieder vor, daß Adressenänderungen der GVSH nicht mitgeteilt werden. So werden Sendungen zurückgeschickt, und das Porto ist vergeblich bezahlt. Wer die neuen Anschriften der folgenden Mitglieder kennt, möge sie bitte der Geschäftsführung unter Tel. 04302-279 oder Fax 04302-9439 mitteilen.

Enno Borchers  
Grüffkamp 7  
24159 Kiel

Regina Rohde  
Klingbergstraße 3  
25832 Tönning

Jürgen Ostwald  
unbekannt verzogen

Regina Schulz-Giese  
Projensdorfer Str. 2  
24106 Kiel

Heike Brümmer  
Münstereifeler Str.  
53879 Euskirchen

Margret Hansen M.A.  
Harkortstraße  
22765 Hamburg

Kathrin Pabst  
Hagener Weg  
24253 Prasdorf

### Schriftenreihe

#### der Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V.

Vorstand und Beirat haben beschlossen, eine Schriftenreihe herauszugeben. Bestellungen zu Sonderpreisen für Mitglieder nur über die Geschäftsführung.

Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V. (Hg.): **Strukturwandel auf dem Land**, Beiträge der Herbsttagung 1994, Redaktion: Marion Bejchowetz-Iserhoht. 90 S., br., mit einem Titelfoto und einigen Abb., ISBN 3-928326-09-0 (=Schriftenreihe der GVSH Bd. 1). Verkaufspreis 30,00 DM (für Mitglieder 15,00 DM).

Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V. (Hg.): **Handwerk in Schleswig-Holstein 1900 bis heute**. Katalog der Wanderausstellung der GVSH. 93 S., br., mit 43 Fotos und einer Einf. v. Doris Tillmann. Großbarkau 1997. ISBN 3-928326-17-1 (=Schriftenreihe der GVSH Bd. 2). Verkaufspreis 20,00 DM (für Mitglieder 12,00 DM).

Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V. (Hg.): **Gebaute Welten**. Beiträge der Herbsttagung 1996, Redaktion: Marion Bejchowetz-Iserhoht. 106 S., br., mit 18 Fotos und div. Abb., ISBN 2-928326-18-x (=Schriftenreihe der GVSH Bd. 3). Verkaufspreis 30,00 DM (für Mitglieder 15,00 DM).

## Aus Forschung und Lehre

### Die „Neue“ im Seminar

Seit Oktober 1998 gibt es eine neue Sekretärin im Seminar für Volkskunde der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel. Renate Karin Ewald wurde in Coburg in Franken geboren und machte nach der Schule dort eine Ausbildung beim „Coburger Tageblatt“. Bevor die 37jährige zusammen mit ihrem Mann im Mai 1996 in den Norden Deutschlands kam, war sie noch acht Jahre bei der „Fuldaer Zeitung“ beschäftigt. Die Liebe zum Wasser, die in häufigen Dänemark-Urlaube gewachsen war, gab den Ausschlag, aufgrund eines beruflichen Angebots für Herrn Ewald der Küste und dem Meer näher zu rücken. In Kiel arbeitet Renate Ewald zunächst beim privaten „Institut für angewandte Psychologie“ (IFAP).

Ewalds wohnen in Schinkel - auch wegen der beiden Setter, die viel Bewegung brauchen. Nicht nur an langen dunklen Winterabenden greift Renate Ewald gerne zum Buch. Und des öfteren werden Spezialitäten aus der fränkischen Heimat in der Küche der Ewalds zubereitet.

Konnte sich Renate Ewald während ihrer Pressezeit nicht vorstellen, in einen anderen Arbeitsbereich zu gehen, empfindet sie heute den Wechsel zum IFAP und schließlich ins Sekretariat des Seminars für Volkskunde für sich selbst als gewinnbringend. Sie meint, daß es ganz gut sei, etwas anderes zu sehen und zu hören, dazuzulernen und so das „Gehirn auf Trab zu bringen“. Auch inhaltlich interessiert sie der Bereich Volkskunde, z. B. die „Studien zur Volkskunde und Kulturgeschichte“ und da etwa die Arbeit über „Die Margarethenspende“, so daß sie ihre Vorliebe fürs Lesen wohl auf den volkskundlichen Bereich ausdehnen wird. Zwei weitere Pluspunkte am neuen Arbeitsplatz seien der Kontakt mit jungen Menschen, nachdem sie vorher doch etwas vereinzelt ihrer Tätigkeit nachgehen mußte, und das „super Arbeitsklima“ im Seminar. Insgesamt glaubt Renate Ewald, daß sie „mit der neuen Stelle wahnsinniges Glück“ gehabt hat.

### Forschen in Nordfriesland

Sieht man sich die Liste der wissenschaftlichen Arbeiten am Seminar für Volkskunde an, so ist bei den Themen die Westküste Schleswig-Holsteins deutlich unterrepräsentiert. Das ist sachlich ganz sicher unbegründet. Sowohl die mit Meer, Eindeichung und Schifffahrt verbundene Nordseeküste als auch die Agrarentwicklung in Nordfriesland oder die Holländergründung Friedrichstadt bieten eine Vielzahl interessanter, aber leider noch unerforschter Fragen zur Alltagskultur.

Wir laden Studentinnen und Studenten sowie junge Wissenschaftler ein, sich mit dieser Region als Forschungsgebiet vertraut zu machen. Erfahrene Praktiker aus Geschichtsvereinen und der Interessengemeinschaft Baupflege Nordfriesland e.V. freuen sich darauf, Ihnen interessante Themen vorzustellen, Sie in die Archive einzuführen und persönliche Kontakte herzustellen. Für Phasen längerer Archivarbeit kann auch für Unterkunft gesorgt werden.

Bei geeigneten Themen besteht die Möglichkeit zu Zeitschriftenveröffentlichungen. Bei der Beschaffung von Druckkostenzuschüssen für Magister-, Diplom- und anderen wissenschaftlichen Arbeiten kann Unterstützung gewährt werden.

Wenden Sie sich bitte bei Interesse für nähere Informationen an Gerd Kühnast, Süderweg 103, 25821 Bredstedt, Tel./Fax 04671-2390, eMail Gerd.Kuhnast@t-online.de, oder Peter Gohl, Am Stadtfeld 28, 25840 Friedrichstadt, Tel. 0171-2602652, eMail PGohl@t-online.de.

## Regionaler Fundamentalismus? Geschichte der Heimatbewegung in Stadt und Land Oldenburg.

Bericht über ein wissenschaftliches Symposium am 8. und 9. März 1999 in Oldenburg i.O.

*Nina Hennig*

In und um das niedersächsische Oldenburg ist der Startschuß für ein großes Projekt gefallen. Eine umfassende Kooperationsgemeinschaft von mehreren Museen (Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte Oldenburg, Museumsdorf Cloppenburg, Schloßmuseum Jever, Staatliches Museum für Naturkunde und Vorgeschichte Oldenburg und Stadtmuseum Oldenburg), der Landesbibliothek Oldenburg und dem Kulturamt der Stadt Oldenburg richtet ihren Blick auf den Begriff „Heimat“ im allgemeinen und auf die Geschichte der Heimatbewegung in Stadt und Land Oldenburg im besonderen. Eine thematisch möglichst umfassende Betrachtung ist angestrebt; eine Reihe von Aspekten, Namen und Orten wird auf die Bühne treten. Das Vorhaben ist für den Zeitraum von 1999 bis 2001 projektiert und wird - offensichtlich großzügig - finanziell durch Mittel der Stiftung Niedersachsen gefördert.

Das Unternehmen gliedert sich in drei inhaltliche Abschnitte. An seinem Beginn stand ein wissenschaftliches Symposium, auf das die Veröffentlichung eines Katalogbuches sowie mehrere Ausstellungen in den kooperierenden Museen folgen werden. Dieser Bericht will in erster Linie über das Symposium informieren, aber vorher doch auch noch einen Überblick über die weiteren Projektvorhaben geben.

Am Katalog sind alle Institutionen bis auf das Kulturamt mit eigenen Beiträgen beteiligt. Zusätzlich engagiert sich dort das oldenburgische Staatsarchiv. In 16 geplanten Kapiteln wird das Buch sich im größeren Rahmen mit der Heimatbewegung in Niedersachsen befassen, mit der Jugendbewegung, der Heimatmalerei, mit heimatbezogenem Brauchtum, mit Theater, Literatur, dem Museums- und dem Vereinswesen, mit Denkmälern und dem Naturschutz, die alle ihre Widerspiegelung natürlich auch in der zeitgenössischen Kulturpolitik fanden, die nicht vernachlässigt werden soll. Genauere Blicke richten sich auf einzelne Künstler, wie z.B. Bernhard Winter, auf den Oldenburger Künstlerbund, auf das Werk des Schriftstellers August Hinrichs, auf einzelne Heimat- und Altertumsvereine sowie auf die Sammlung des Oldenburger Landesmuseums und die Entstehungszeit der niedersächsischen Freilichtmuseen.

Durch diese Aufzählung wird der interdisziplinäre Anspruch des Forschungs- und Ausstellungsprojektes deutlich: Historiker, Literatur- und Theaterwissenschaftler, Vor- und Kunsthistoriker und Volkskundler sollen jeweils aus ihrer Perspektive zur Beschreibung und Analyse dieses weitläufigen Phänomens beitragen.

Ausstellungen über Teilbereiche der Heimatbewegung werden in allen beteiligten Museen und in der Landesbibliothek Oldenburg zu sehen sein; das Kulturamt nimmt mit der Vorführung einer Filmreihe über den Oldenburger „Heimatliterat“ August Hinrichs teil. Dieser Literat gab auch grundsätzlich den Anlaß zur Inangriffnahme des Forschungsunternehmens. Hinrichs (1879-1956), der vor allem für die niederdeutsche Bühne wirkte - nach ihm ist heute weiterhin die August-Hinrichs-Bühne in Oldenburg benannt - wurde während des Dritten Reiches die Ehrenbürgerwürde der Stadt Oldenburg verliehen. 1933 war ihm der Auftrag zur Verfassung eines „Volksschauspiels“ erteilt worden. Dieses Stück hieß „De Stedinge“ und thematisierte in niederdeutscher Sprache den mit Stolz ausgetragenen, wenn auch nicht von Erfolg gekrönten Kampf der Stedinger Bauern bei Altenesch von 1234 gegen den Erzbischof von Bremen und den benachbarten Adel. „Lever dod als Slav“ lautete ihr Credo, was in Schleswig-Holstein schnell an den Friesen Pidder Lüng und das Gedicht von Detlev von Liliencron oder an die ebenfalls so freiheitsliebenden und unabhängigen Dithmarscher und ihre Schlacht von 1500 gegen den dänischen König Johann und Friedrich, den Herzog von Schleswig und Holstein, denken läßt.

Zur Aufführung des Stückes von Hinrichs wurde in Bookholzberg bei Delmenhorst eine Freilichtbühne erbaut und ganz nahe dazu eine Kultstätte zur ehrenvollen Erinnerung an die tapferen Stedinger.<sup>1</sup> Beide sind heute noch erhalten. Nach dem Zweiten Weltkrieg hat es in Oldenburg keine kritische Auseinandersetzung mit August Hinrichs als einem der meistgespielten Bühnenaufbereitern des Dritten Reiches gegeben. Hinrichs wurde als plattdeutscher, aber eigentlich unpolitischer Autor gehandelt, ohne dabei die Instrumentalisierung des Mundartlichen zur völkischen Identifikationsstiftung zu erwähnen. Auch er selbst stellte sich keiner Diskussion. 1991 wurde in einer Ratsdebatte in Oldenburg der Antrag auf Aberkennung der Ehrenbürgerwürde für Hinrichs gestellt. Die Unsicherheit im Umgang mit der Heimatbewegung, sowohl was niederdeutsche Theaterstücke als auch die Heimatliteratur der Zeit des Nationalsozialismus betrifft, führte die Verantwortlichen zur Idee des Forschungs- und Ausstellungsprojektes.

Die Ziele des Projektes sind natürlich weiter gesteckt, als eine adäquate Stellung zur niederdeutschen Literatur zu gewinnen. In einem Begleitheft zum Vorhaben sind Stichworte wie kulturelles Selbstverständnis, Regionalisierung - heute auch in Abhängigkeit von der Europäisierung gedacht -, Identität und Identitätsstiftung genannt. Sie waren alle von nicht geringer Bedeutung innerhalb der Heimatbewegung, die ihren Anfang am Ende des 19. Jahrhunderts nahm. Eine gewisse Parallele zu ihr kann aber in der heutigen Situation erkannt werden, die ebenfalls geprägt ist von Krisen und

<sup>1</sup> Vgl. dazu Ulf Thomas Lesle, Das niederdeutsche Theater. Von „völkischer Not“ zum Literaturtrost. Hamburg 1986, S. 164 ff.

Ängsten, Umbrüchen und Verlustbefürchtungen. Diese äußern sich auf wirtschaftlicher und politischer Ebene, haben ihre Auswirkungen aber mehr oder weniger bis in die privaten und individuellen Lebensläufe hinein. Auf dieser Ebene könnte eine Auseinandersetzung mit der Bewegung der letzten Jahrhundertwende und auch den darauf folgenden Jahrzehnten wertvolle Anregungen für die moderne Kulturpraxis liefern und bei der Suche nach einem aktuellen Heimat- und Regionenbegriff helfen. Neben den 23 Referentinnen und Referenten, Moderatoren und Vertreterinnen und Vertretern der Landschaften und Landschaftsverbände befindet sich die große Zahl von 175 Personen auf der Teilnahmeliste der Tagung, die im Kulturzentrum PFL (Abkürzung des Namens von Herzog Peter Friedrich Ludwig, der zwischen 1785 und 1829 das Herzogtum Oldenburg regierte) an zwei mit Programmpunkten dicht bestückten Tagen stattfand. Die reiche Schar an Teilnehmenden und ihre Herkunft von Münster, Göttingen, über Dresden, Berlin bis nach Kiel - natürlich mit einer großen Mehrheit von vor Ort Tätigen - zeugt von großem Interesse und einem Bedürfnis, das nicht ganz neue Thema von neuem zu erörtern. Die Vortragenden und Moderatoren hatten zu einem guten Teil noch größere Wege auf sich genommen; sie kamen aus Wien und Tübingen, Paris und Jena, Frankfurt und Berlin, natürlich auch aus näher gelegenen Ortschaften, doch war insgesamt wahrzunehmen, daß die Organisatoren es - und zwar nicht nur bei der Einladung der Fachkollega - an nichts mangeln ließen. Und die Besetzung der Referentinnen und Referenten - zumindest aus volkskundlicher Sicht und vor allem für den Austragungsort in der niedersächsischen Provinz - konnte durchaus als illustre bezeichnet werden.

Am ersten Tag des Symposiums waren nach der Eröffnung durch den Oberbürgermeister Jürgen Poeschel, der in seiner Begrüßung auch kurz den Auslöser des Projektes streifte, insgesamt neun Referate und ein öffentlicher Abendvortrag anzuhören. Zu Beginn steckte Jürgen Reulecke (Siegen) ein weit entworfenes Feld ab, auf dem sich alle folgenden Beiträge bewegen sollten. Er wandte den Blick zurück bis in die Aufklärung, in der Fortschritt durchweg positiv bewertet war und sich ein Begriff von „Geschichte“ im Singular formulierte. Im 19. Jahrhundert erhielt der Fortschrittsglaube schwere Brüche, die sich in einer Identitätskrise am fin de siècle auch auf die Inhaltsdefinition und die Beurteilung von Heimat auswirkten. Reulecke faßte am Ende seines Referates fünf ihm wichtige Punkte zusammen: Heimat als ein historischer Begriff unterliegt einer ständigen Neudefinition, er beinhaltet einen subjektiven Wert, der emotional aufgeladen und deswegen für politische Diskussionen nicht unbedingt geeignet ist. Die Pervertierung des Heimatbegriffes im Dritten Reich verlangt von uns heute große Vorsicht um Umgang mit ihm. Reulecke wollte Heimat als eine ständige Herausforderung verstanden wissen; eine nicht reflektierte Hinwendung zur Heimat birgt nach ihm die Gefahr der ideellen Enge und der Ausschließung anderer.

Auf die mißbrauchten Inhalte, auf die ideologische Seite der Heimat ging daraufhin Uwe Puschner (Berlin) ein. Im völkischen Weltanschauungsdiskurs, der etwa in den 1890er Jahren einsetzte, wurde Heimat eng verknüpft mit Rasse. Heimat war angeblich ausschließlich in ländlichen Gebieten zu finden, während die Städte negativ konnotiert waren, der „rassischen Erneuerung“ nicht dienen konnten. Besonders die Sprache, aber auch religiöse Elemente waren Instrumente der völkischen Bewegung, die Auswirkungen hatten auf den Heimatschutz und die Heimatkunst.

Verschiedene Faktoren, die die Wahrnehmung und die Inhalte von sowie den Umgang mit Heimat bedingen, führte Konrad Köstlin (Wien) in seinem Referat auf. So sei die Region ein bedeutsamer Begriff zur Formulierung eines Heimatgefühls, der sich in der Abgrenzung zu anderen Regionen konturiert und so zum Distinktionsmerkmal wird. Auch das Geschlecht betrachtete Köstlin als ausschlaggebend: Während Frauen - jedenfalls in der Vergangenheit - mit der Heirat den Namen ihres Mannes annahmen und in sein Haus, evtl. seinen Wohnort zogen, waren Männer die seßhafteren, heimatbezogeneren. Köstlin leitete daraus den Heimat- als einen besonders männlichen Begriff ab. Inwiefern diese Bedeutungszuweisung weiterhin Gültigkeit besitzt, blieb allerdings offen. Weitere Faktoren zur Gewinnung eines spezifischen Heimatgefühls seien, so Köstlin, Intuition und Innerlichkeit, die die jeweilige Heimat zu einer immer speziellen Erfahrung von Personen oder Gruppen machen, die darauf einen Monopolanspruch erheben, wie es besonders das Bürgertum in seiner Distanzierung vom Proletariat tat.

Die Wichtigkeit von Sprache und einem bestimmten Ort zur Erfahrung von Heimat stellte Thomas Kleinspehn (Oldenburg) in Frage. Konkrete Orte, auf die sich bezogen werden kann, verlieren an Bedeutung, wohingegen die von sog. „Nicht-Orten“ zunimmt, von Stätten, die in ihrer Uniformität überall zu finden sind bzw. die von virtuellen Orten des Internets. Durch die Ablösung der Heimat von unmittelbarer Erfahrung und ihre Durchdringung von Phantasie wird sie immer mehr abgeschnitten von der kollektiver Wahrnehmung. Wieviel Identität solche Heimattorte vermitteln können, bleibt zu beobachten.

In der Diskussion der ersten Vorträge wurden vor allem weitere Inhalte des Heimatbegriffes aufgezählt: Erinnerung, Familie und Freunde, Landschaft, Sozialisation etc. Diese Sammlung machte lediglich deutlich, daß Heimat immer subjektiv erfahren wird. Einige Unmutsäußerungen aus dem Publikum mahnten an, die eigenen Vorstellungen nicht mit denen von vor etwa hundert Jahren gleichzusetzen, um die es doch auf dem Symposium in erster Linie gehen sollte, wie auch um die Frage der Umsetzung des Heimatbegriffes und seiner Ideologiefälligkeit in den geplanten Ausstellungen. Detlef Hoffmann (Oldenburg), Moderator des Vormittags, besänftigte, indem er darauf hinwies, daß die Zusammenführung von theoretischen Überlegungen zur Unterstützung der (Ausstellungs-) Praxis auch ein Ziel der Tagung sei.

Am Nachmittag informierte Detlef Briesen (Siegen) über die im Vergleich zu anderen Großstädten besonders ausgeprägte Identifikation der Kölner mit ihrer Stadt und führte dies u.a. auf die lokale Heimatbewegung zurück, die sich in zahlreichen Vereinen und Veranstaltungen wiederfindet. Von Bedeutung waren aber auch spezielle bauplanerische Projekte und sind heute weiterhin Tageszeitungen mit einem starken Lokalkolorit, das sich besonders auf einzelne Stadtviertel konzentriert.

Etwas grundlegender für die Veranstaltung hätte der Vortrag von Dietmar von Reeken (Bielefeld) über die ländliche Heimatbewegung sein können. Reeken stellte die gesellschaftlichen Gruppen vor, die sich vor allem für den Heimatschutz engagierten. Wie bekannt, waren es Mitglieder des Bürgertums, Lehrer, Pfarrer, Beamte, auch Kaufleute und Unternehmer, aber eben kaum die landwirtschaftlich tätigen Bevölkerungsteile. Dies scheint paradox, wurde Heimat doch immer wieder auf agrarisch geprägte Landschaften als Ideal bezogen. Die Ziele der verschiedenen Heimatschutzorganisationen lagen einerseits auf konservierenden resp. reanimierenden Aspekten, andererseits auf völkischen, die ein neues Bauernbild mit rassischer Fundierung suchten. In der Diskussion äußerte Reeken den Wunsch nach vermehrter Öffnung der Vereinsarchive für wissenschaftliche Forschungen. Er betonte mehrfach den mangelhaften Forschungsstand den Heimatschutz betreffend. Dieses Urteil mag vielleicht in bezug auf einzelne Themen stimmen, verwundert ansonsten - wenn man nur an die Veröffentlichungen von Hartung und Klueing<sup>2</sup> denkt - jedoch sehr.

Mit der künstlerischen Umsetzung von Heimatvorstellungen schnitt Detlef Hoffmann einen weiteren Bereich des Themenkomplexes an. Anhand einiger Beispiele versuchte Hoffmann, einen Kanon aus Motiven zu verdeutlichen, der Bilder zu Aussagen über Heimat werden läßt, die die je zu ihrer Entstehungszeit herrschenden Bedürfnisse zu erkennen oder aber auch zu befriedigen suchen. Besonders evident ist diese Methode, wenn Motive zu Produkten mit Signetcharakter werden, was vor allem für die Souvenirindustrie zutrifft.

Als einen wichtigen Bestandteil der Heimatschutzbewegung stellte Sigrid Hofer (Frankfurt/Main) die Bemühungen um die Architektur vor. Unter den Mitgliedern des 1904 gegründeten Bundes Heimatschutz dominierten die Architekten. Ihre Anliegen waren gegen eine sog. Verunstaltung der Orte gerichtet, gegen einen voranschreitenden Einfluß des Großstädtischen, wobei zu betonen ist, daß die Heimatschutzarchitektur weder rettete und bewahrte noch historische Baustile kopierte. Hofer war es besonders wichtig klarzustellen, daß der Heimatschutz keinen architektonischen Stil kreierte,

2 Hartung, Werner, *Konservative Zivilisationskritik und regionale Identität. Am Beispiel der niedersächsischen Heimatbewegung 1895-1919* (= Veröffentlichungen der historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen, Bd. 10), Hannover 1991 und Klueing, Edeltraut, Hg., *Antimodernismus und Reform. Zur Geschichte der deutschen Heimatbewegung*, Darmstadt 1991.

wofür seine Elemente - Zweckmäßigkeit, ausgewogene Proportionen, Anpassung der Baumaterialien an die Region - zu allgemein waren. Neben der Bauberatung, die allerdings nur mäßig genutzt wurde, lagen die Aktivitäten auf Dokumentationsaufgaben und Fragen der Denkmalpflege. Ergänzend wurde aus dem Publikum auf ein DFG-gefördertes Projekt des Freilichtmuseums Cloppenburg verwiesen, das auch für die Oldenburger Region Erkenntnisse über den Einfluß des Heimatschutzes auf die dortige Architektur eröffnen wird.

Über Motive und Aufgaben der vielfach um 1900 gegründeten Heimatmuseen sprach Gottfried Korff (Tübingen). Diese führten über den musealen Doppelcharakter des „Deponierens und Exponierens“ hinaus, beschworen z.T. vergangene Vergesellschaftungsformen wie Zünfte und Gilden und setzten sich ebenso engagiert gegen den „Tingeltangel“ wie gegen die Sozialdemokratie und Gewerkschaften ein - alles im vaterländischen Sinne und Auftrag. Die Heimatmuseen übernahmen eine unterstützende Funktion für den Regionalismus bzw. Lokalismus, für Tradition und eine sinnlich-ästhetische Orientierung. Eventuelle weitere Aussagen des Referates unterlagen leider der sicherlich reizvollen, aber doch recht kapriziösen Rhetorik des Vortragenden.

Mit dem Titel „Heimat in Bewegung - Nachdenken über Heimat heute“ war der öffentliche Abendvortrag von Christel Köhle-Hezinger (Jena) angekündigt. Dahinter verbarg sich ein Beitrag über die Jubiläumskultur, die anhand von Pilgerfahrten, Geburtstagen und besonders von Ortsfesten angerissen wurde. Im Vordergrund stand jedoch die eigene Felderfahrung der Referentin, die berichtete von „Sauerkraut und Rippchen“ zur Stadtfeier, von nicht enden wollenden Begrüßungsworten vor dem Festvortrag - den die Volkskundlerin übernommen hatte - und auf andere Weise „durchgemachten Nächten“. Ein kurzweiliger Vortrag, der viele der Besucher animierte zu erzählen, wie jeweils *ihr* Stadt-, Nachbarschafts- oder Geburtstagsfest gefeiert wurde. Ein unbefriedigender Vortrag, weil es über die Beschreibung hinaus nicht zu einer Analyse der Jubiläumsfeiern kam, die dann evtl. auch etwas zum Heimatphänomen beigetragen hätte. Bedenklich ist letztlich das Bild des Volkskunders als eine leicht spöttischen, dafür aber trinkfesten Beobachter der „Volkskultur“.

Herbert Zucchi (Osnabrück) zeigte als erster Referent des zweiten Symposiontages die Verbindungen des Heimatschutzes zum Naturschutz auf, der allerdings andere Ziele verfolgte als die heutigen Organisationen. Aussagen Ernst Rudorffs, die Zucchi heranzog, führten eine intakte Natur als Voraussetzung für ein intaktes Volk an. Zucchi machte an der Auslegung biologischer Erkenntnisse für weltanschauliche Zwecke wieder einmal die Ideologiefälligkeit der Bewegung deutlich. Naturbilder waren und sind nie harm- oder folgenlos, weil sie immer auch politische Bilder sind.

Von der Hochkonjunktur der Großsteingräber in den Germanisierungsbestrebungen ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts berichtete Christian Fuhrmeister (Bielefeld). Die Findlingsdenkmäler wurden als „völkisch-rassische Bindung an den Boden“

gedeutet, der Stein zur Metapher auf Wille, Trotz, Kraft und Macht. Die Denkmalsgestaltung des Kaiserreiches bis in das Dritte Reich hinein war stark inspiriert von Megalithgräbern, so daß Kritiker bereits von einer „Findlingsseuche“ sprachen. Interessante Fragen stellte Fuhrmeister an aktuelle „LandArt“-Projekte in Deutschland, die weiterhin - und das recht unreflektiert, so Fuhrmeister - Findlinge in der künstlerischen Gestaltung einsetzen.

Ebenfalls in einem germanischen Deutungshorizont bewegte sich das Engagement um die Externsteine von Wilhelm Teudt ab den 1920er Jahren, die er als ehemalige, von Karl d. Gr. zerstörte Kultstätte auslegte. Uta Halle (Münster) machte an diesem Beispiel die Konflikte zwischen den ideologischen Überzeugungen einer Einzelperson und den offiziellen der nationalsozialistischen Machthaber deutlich, die zudem auf die Bestrebungen nach exakten Grabungsmethoden und Interpretationen der Funde durch die prähistorische Archäologie wirkten. Heikel scheint, daß trotz wissenschaftlicher Gegenbeweise die germanische Deutung der Externsteine weiterhin in der Bevölkerung eine gewisse Kraft besitzt.

Die Indienstnahme des Niederdeutschen für nationale und späterhin für nationalistische und rassistische Ziele verfolgte Ulf-Thomas Lesle (Bremen) in seinem Vortrag. Eine Zäsur für die Reliterarisierung des Niederdeutschen unter antisemitischen Vorzeichen erkannte er in Julius Langbehns „Rembrandt als Erzieher“ (1890). Besonders große Wirkung besaß in dieser Richtung auch das plattdeutsche Laientheater, das sich gegen alles „Undeutsche“ wandte, gleichzeitig aber als unpolitisch gelten wollte. Ausgebaut wurde dies durch die Gründung des „volkspädagogisch“ tätigen Theaters von Richard Ohnsorg 1909 und setzte sich im Oldenburger Raum vor allem mit der Tätigkeit des bereits vorgestellten August Hinrichs fort.

Weitere Beispiele literarischer Art führte Jürgen Meier (Hamburg) vor. Anhand einiger Texte von Hermann Löns machte Meier die Adelung des bäuerlichen Standes sowie die Deutung der körperlichen Arbeit als angebliche Quelle des Glücks deutlich. Anthropologische Klischees, die in Löns' Romanen verwendet wurden und sich vor allem gegen das Slawische wandten, verraten die rassistische Einstellung und die Einbindung der Heimatkunst und Heimatliteratur in politische Absichten.

Aber auch die neuere Literatur und der Film bieten Perspektiven auf den Heimatbegriff. Walter Schmitz (Dresden) führte dies an Beispielen von Siegfried Lenz, Uwe Johnson und der Fernsehserie „Heimat“ vor. Schmitz demonstrierte eindringlich, daß Heimat auch eine Kategorie des Verlustes bedeuten und von einer Orientierungs- zur Ausschlußvokabel werden kann. Er stellte die Frage, welche Aussage der Begriff noch behält, nachdem er mit so vielen unterschiedlichen Bedeutungen gefüllt worden ist. Am Ende des Symposions stand eine durch den Fernsehkorrespondenten Heiko Engelkes (Paris) geleitete Podiumsdiskussion mit Vertreterinnen und Vertretern der Landschaften und Landschaftsverbände der weiteren Region (Oldenburg, Emsland,

Ostfriesland, Stade, Osnabrück). Die Repräsentanten stellten jeweils die Aufgaben ihrer Institutionen vor, was interessant, aber in diesem Zusammenhang eigentlich fehl am Platz war, sind die Landschaften doch gar nicht in die Arbeit des Forschungs- und Ausstellungsprojektes eingebunden. Die hatnäckigen Fragen Engelkes' nach den jeweiligen Heimatvorstellungen der Diskutanten und sein Beharren auf Landschaft und Geschichte als wichtigen Ingredienzen des Begriffes, bedeuteten geradezu einen inhaltlichen Rückschritt des Symposions. Daß Heimat eine Konstruktion ist, die immer nur subjektiv „wahr“ sein kann, hatte der Korrespondent selbst nach zwei Tagen der Auseinandersetzung offensichtlich nicht verstanden.

Auch am Ende der Veranstaltung blieb der direkte Zusammenhang des Symposions mit den geplanten Ausstellungen und vor allem der Region „Oldenburger Land“ ungeklärt. Trotz einiger Aufforderungen durch das Publikum wurden keine direkten Verbindungslinien gezogen. Sollte die Tagung rein der Information und Ideensammlung dienen, oder galt sie als eine vom Aufwand her imposante Auftaktveranstaltung des Projektes und seiner Vorstellung in der Region und bei den Fachkolleginnen und -kollegen, wobei dem eigentlichen Erkenntnisinteresse ein weniger hoher Wert beigegeben wurde? Es blieb auf der einen Seite das beruhigende Gefühl, schon vor der Veranstaltung über den allgemeinen Forschungsstand zur Heimat gut informiert gewesen zu sein, auf der anderen Seite das Bedauern, nichts wirklich Neues darüber erfahren zu haben. Man wird abwarten müssen, was die Mitglieder des Forschungs- und Ausstellungsprojektes aus dieser weiterhin so diffusen und empfindlichen Thematik machen werden.

## Symposium zum Gedenken an Karl-Sigismund Kramer

Gedenken und Würdigung sowohl seiner Person als seines Werkes waren die Leitmotive eines Symposiums, daß das Seminar für Volkskunde der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel veranstaltete. Kollegen, Schüler und Freunde hatten sich im Senatssitzungszimmer versammelt, um nach vier Vorträgen in einer abschließenden Exkursion auf den Spuren der Forschungstätigkeit Karl S. Kramers in Schleswig-Holstein zu wandern. Da die Vorträge von Prof. Dr. S. Göttisch (Kiel), Prof. D. F. Kramer (Eichstätt), Prof. Dr. G. Korff (Tübingen) und Prof. Dr. K. Köstlin (Wien) in den „Kieler Blättern“ veröffentlicht werden, soll hierauf nicht näher eingegangen werden.

Die Exkursion erinnerte viele (und die Mehrzahl der Teilnehmer waren Schüler von Kramer) an gemeinsame Erlebnisse einer der vielen Exkursionen, die Kramer von Kiel aus angeboten hatte. Zuerst wurde das Gut Rastorf besucht, das mit seiner teilweise

restaurierten Hofanlage den Typus einer wichtigen Forschungsrichtung Kramers darstellt: Das ländliche Leben von Gutsuntertanen unter sich ändernden herrschaftlichen und gesellschaftlichen Umständen und damit verbunden die Veränderung bzw. die Neuentstehung von Brauchformen. Nach der Besichtigung der zerfallenden Hofanlage Schönweide mündete die Exkursion - natürlich - in einem gemeinsamen Essen als Ausdruck einer wesentlichen Gemeinschaftsform in der „Landgaststätte Leckerhölken“ im ehemaligen Gutsbezirk Bothkamp. *Jochen Storjohann*



*Das Gut Schönweide - einst Forschungsobjekt Karl S. Kramers und U. Wilkens' - steht heute zum Verkauf und zerfällt zusehends.*

## Museen und Ausstellungen

### Museumspädagogin - wie wird Frau das eigentlich ?

Aus den Erfahrungen einer museumspädagogischen Volontärin

*Kirsten Serocki*

Volontariate sind bekanntermaßen selten genug „im Angebot“ - noch dazu solche, die den Schwerpunkt auf Museumspädagogik setzen. Als Magistra Artium der Fächerkombination Volkskunde, Kunstgeschichte und Pädagogik mit Berufswunsch im kulturpädagogischen Bereich hieß es ideenreich und geduldig zu sein. Engagement, Museumspraxis und die richtigen Kontakte verhalfen mir dann doch zu einem Schritt in die gewünschte Richtung.

Als freie Mitarbeiterin in der Kunst- und Museumspädagogik des Kieler Kulturviertels sammelte ich - zu meinen im Studium und privat erworbenen theoretischen Kenntnissen - wertvolle praktische Erfahrungen. Der Informationsaustausch unter den KollegInnen sowie die Teilnahme an museumsspezifischen Fortbildungen an der Bundesakademie für kulturelle Bildung Wolfenbüttel motivierten mich zu meiner Initiativbewerbung. Meine Wunsch-Arbeitsinhalte „Kinder/Kindheiten“ und „Kunst“ führten mich zu einer Anfrage um eine Stelle beim Kindheitsmuseums in Schönberg. Zu dessen Vorstandsmitgliedern hielt ich seit 1992 Kontakt. Dieses Museum wird seit zehn Jahren als eingetragener Verein auf ehrenamtlicher Basis geführt. Dementsprechend konnte der Verein Mittel zur Finanzierung einer museumspädagogischen Stelle nicht allein aufbringen. Doch mein Anliegen auf „Bespielung“ ihres Hauses stieß im Vorstand des Kindheitsmuseums auf offene Ohren. In Koordination mit dem Museumsamt des Landes Schleswig-Holstein wurde nach Möglichkeiten für ein mischfinanziertes Pilotprojekt gesucht. Ich verfaßte ein Konzept für die neu einzurichtende Museumspädagogik im Kindheitsmuseum. Mit Hilfe dieses Konzeptes konnten der Vorstand des Kindheitsmuseum, der Museumsamtsleiter Dr. Sydow und die Museumspädagogin im Museumsamt, Dr. Dudek, neue Kooperationspartner gewinnen. Im Sparkassen- und Giroverband machte sich Dr. Brandes-Druba dafür stark, daß sich der Verband sowie die Sparkassen in Kiel und im Kreis Plön an dem Projekt beteiligten, die Gemeinde Schönberg bewilligte ebenso wie das Kulturred der Stadt Kiel Mittel zur Finanzierung eines Arbeitsverhältnisses. Das Konzept weist aus, daß die museumspädagogische Arbeit als kulturelle Kinder- und Jugendarbeit verstanden wird. Somit war auch eine Förderung des Projekts durch das Jugendministerium des Landes möglich.

Als Anstellungsträger erklärte sich das Kindheitsmuseum bereit, für die wissenschaftliche Betreuung zeigte sich das Museumsamt Schleswig-Holstein verantwortlich. Der Vertrag mit Wirkung ab 1. Februar 1998 konnte zunächst für ein Jahr abgeschlossen werden. Ein Anschlußvertrag für ein weiteres Jahr wurde angestrebt, ist aber z.Zt. noch nicht gewiß. Ein Aufgabenplan regelte die Inhalte und die zeitliche Abfolge der Arbeit an verschiedenen Arbeitsplätzen (Kulturviertel, Kindheitsmuseum, Museumsamt, Kulturstiftung des Sparkassen- und Giroverbandes).

Ich schätze mich glücklich, daß sich meine Pläne in Realität umsetzen ließen. Die Vielfältigkeit der Tätigkeiten und die Tatsache, daß damit der Museumspädagogik die oft noch viel zu selten entgegengebrachte Aufmerksamkeit gegeben wird, stellt mich sehr zufrieden. Einen „Haken“ hat mein Vertrag allerdings - ich arbeite als Selbständige; das bedeutet, daß ich meine Sozialversicherung selbst zu tragen habe und über keinerlei Arbeitslosenversicherung verfüge. Das ist bedauerlich - doch ich bin hoffnungsvoll, mit Hilfe des Volontariats eine kulturpädagogische Stelle in Festanstellung zu erlangen.

Mein Arbeitsjahr teilte sich folgendermaßen auf: Februar, März sowie November, Dezember 1998 und Januar 1999 im Kieler Kulturviertel, April bis Oktober im Kindheitsmuseum Schönberg. Im Kulturviertel war Angelika Jenkel, Leiterin der Kunst- und Museumspädagogik, meine Betreuungspartnerin, im Kindheitsmuseum und mobil die Vorstandsmitglieder und Herr Dr. Sydow und Frau Dr. Dudek, Museumsamt Schleswig-Holstein.

### Inhalte meiner Arbeit

Beratung, Planung und Durchführung museumspädagogischer Aktionen für Gruppen (Kindertagesstätten, Schulen, Projektstage, Kindergeburtstage, museumübergreifende Projekte) gehörten - wie bereits als freie Mitarbeiterin - zu meinen täglichen Tätigkeiten. Seit Anfang 1998 kamen verstärkt konzeptionelle Aspekte hinzu. Ich erarbeitete acht neue Führungsangebote und überarbeitete bereits bestehende Kunstaktionen für das Kulturviertel Kiel. Eine Informations- und Fortbildungsveranstaltung zu diesen neuen Angeboten für die MitarbeiterInnen der Kunst- und Museumspädagogik im Kulturviertel meinerseits folgte. Des weiteren habe ich bei IPTS-Fortbildungsveranstaltungen für Lehramtsanwärterinnen und Lehrkräfte Fakultät unter Leitung von A. Jenkel und Dr. H. Dudek hospitiert und eigene „Parts“ (eigenes Konzept vorgestellt, praktischer Teil bei Kunstaktion) übernommen. Die LehramtsanwärterInnen zeigten starkes Interesse an Inhalten und Methoden der Museumspädagogik. Ihre z.T. vorhandenen Vorstellungen über die „Verstaubtheit“ und das „Nicht-Anfassen-Dürfen“ in Museen konnten „korrigiert“ werden. Ihre Anregungen dienen als wertvolles Feedback für unsere museumspädagogische Arbeit. Die Konzeption, Öffentlichkeitsarbeit und Durchführung eines besonderen Wochenendangebotes „Kunst und Natur“ hat mir sehr

*Schiffahrts-Aktion 3./4.  
Oktober 1998: Auf der Kieler  
Förde mit der „Sampo“ und  
natürlich einem bärtigen  
Kapitän.*



viel Spaß bereitet. Die Anzahl der TeilnehmerInnen betrug - vermutlich aufgrund eines der ersten warmen Tage im Jahr - nur 15 Personen. Die Zielgruppe wurde jedoch erreicht: Familien und Einzelpersonen zeigten sich von der Verbindung von Kunst und Natur (sog. Landart) des Künstlers Tamer Serbay sehr beeindruckt und inspiriert. Sie genossen die Intensität des Arbeitens in der relativ kleinen Gruppengröße und gestalteten aus den zur Verfügung stehenden Mitteln, wie z.B. Äste,

Seidenpapier, Draht usw., ihre eigenen Kunstwerke. Sie konnten so den Vorgehensweisen des Künstlers Serbay ein wenig auf die Spur kommen.

In die Herbst- und Winterzeit 98/99 fielen die Konzeption und Hängung von Ausstellungen mit Ergebnissen museumspädagogischer Kurse des Kulturviertels. Diese wurden in der Stadtbilderei und im Offenen Kanal Kiel gezeigt. Verbunden mit der Ausstellung im Offenen Kanal war auch eine Sendung über Museumspädagogik, die am 25. November 98 ausgestrahlt wurde. „Auf Sendung“ präsentierte sich als Kombination aus Live-Interviews mit Museumspädagoginnen des Kieler Kulturviertels, der Kieler Kunsthalle und des Schönberger Kindheitsmuseums und aufgezeichneten Berichten über die museumspädagogische Arbeit in diesen Häusern. Eine Sendezeit von eineinviertel Stunden wird einem solchen Thema wie Museumspädagogik nicht so häufig zur Verfügung gestellt - großer Dank geht an Herrn Pechstein und sein Team vom Offenen Kanal. Laut Aussage Pechsteins wird die Sendung sehr häufig von pädagogisch tätigen Menschen geschaut - somit bestehen gute Chancen, die Zielgruppe



*Museumspädagogische Aktion im Kindheitsmuseum Schönberg: Kinder in einem Raum mit alter Schlulklasseneinrichtung mit der Museumspädagogin Kirsten Serocki.*

unserer Arbeit erreicht zu haben. Es war spannend, sich selbst und die eigene Arbeit einmal im Fernsehen erleben zu können. Auch die „heiße Atmosphäre“ in einem Studio - die ganze Zeit waren die Scheinwerfer auf uns gerichtet - werde ich nicht so schnell vergessen.

In der Zeit von April bis Oktober erwartete mich dann der Aufbau eines museumspädagogischen Programms im Kindheitsmuseum Schönberg. Nach einer kurzen Ein-

arbeitungsphase begann ich mit der Umsetzung erster Führungsangebote, die mein Konzept bereits unter „Ideen“ aufgeführt hatte. Erste Themen beschäftigten sich z.B. mit dem Bild von Kindern auf alten Photographien, mit verschiedenen Wohnumfeldern von Kindern auf dem Land und in der Stadt oder mit dem Spiel von Baukästen und technischem Spielzeug im Kontrast zur Kinderarbeit in der Spielwarenherstellung. Auf den Vorstandssitzungen, an denen ich regelmäßig seit April 98 teilnahm, stellte ich meine erarbeiteten Angebote vor. In diesem Forum habe ich auch zu anderen Inhalten konzeptionelle und strukturelle Vorschläge eingebracht. Im Mai wandte ich mich dann in einem ersten Anschreiben an alle Schulen im Kreis Plön, der Stadt Kiel und Kronshagens und an die Schulräte dieser Orte. Mein erstes außerschulisches Angebot fand Mitte Mai auf dem „Probsteier Markt“ an der Kieler Hörn statt. Dort vertrat ich mit einem Informationstand über das Museum und mit einer meiner Aktionen „Ich lebe im Dorf- ich lebe in der Stadt“ unsere Anliegen. Leider besuchten relativ wenig Kinder den Markt, so daß nur einige Kinder und Erwachsene an der Aktion teilnahmen.



*Während der Kunstaktion „Der Farbenfluß“ im Kulturviertel Kiel mit einer Gruppe der Kindertagesstätte aus Gettorf am 3.11.1998.*

Allerdings konnte ich auf diesem Markt Kontakt zu den „Freunden alter Schiffe Laboe e.V.“ knüpfen, der für ein außerschulisches Projekt im Oktober wichtig werden sollte. Nachdem ich mich auf der Eröffnung der Museumssaison Mitte Juni dem Thema „Technik im Spiel“ gewidmet hatte, wollte ich gerne außerschulische Aktionen im Bezug zu diesem Thema organisieren. Ich begann einen LEGO-Bauwettbewerb zu planen. Dieses Vorhaben mußte ich jedoch leider zurückstellen, denn ich bekam eine Absage der Firma LEGO auf meine Anfrage nach einer Leihgabe bzw. Spende von Bausteinen. Doch parallel befaßte ich mich mit einem weiteren Projekt - einer JoJo-Aktion. Noch gerade im Trend des Spielfiebers „aufgesprungen“, sollte diese Wochenendveranstaltung ein voller Erfolg werden. Nachdem das Anwerben von drei jugendlichen JoJo-Stadtmeistern aus Kiel und einiger moderner JoJo's gelungen war, kamen am 23. August 400 Kinder und Erwachsene ins Kindheitsmuseum. Zu Anfang drohte unser Aktionsraum - draußen regnete es leider gerade - einem solchen Andrang nicht standzuhalten. Doch die Trickshows der „Cracks“ und das eigene Probieren und Fragen der BesucherInnen konnte glücklicherweise etwas später in den Garten verlegt werden. Motiviert von diesem Erfolg nahm ich weitere außerschulische Projekte in Angriff: Am

3. und 4. Oktober 98 führte ich in Kooperation mit den „Freunden alter Schiffe Laboe e.V.“ eine Kinderfreizeit zum Thema „Kinder(-arbeit) in der Schifffahrt“ durch. Am ersten Tag fand eine Einstimmung auf die Inhalte im Kindheitsmuseum statt: Geschichten hören und lesen, Photos betrachten, ein Spiel zu Seefahrt-Begriffen, eigenes Bilderbuch gestalten und das Üben von Schiffsknoten standen auf dem Programm. Den zweiten Tag schipperten wir dann mit der jungen Crew auf dem hundert Jahre alten Zollkutter „Sampo“ von Laboe zum Kieler Schifffahrtsmuseum, erhielten dort eine Sonderführung und segelten wieder zurück nach Laboe. Die Kinder bekamen zum Abschluß ein Zertifikat als „Schiffjunge bzw. -mädchen“ für erfolgreiches Steuern, Segelsetzen u.ä. Ein Radiobericht über die Aktion war am 7. Oktober in der Sendung „Von Binnenland und Waterkant“ auf Welle Nord zu hören.

Im Herbst trugen nun auch meine zunehmend in der Gemeinde Schönberg geknüpften Kontakte „Früchte: Gemeinsam mit der Leiterin einer Mädchengruppe des Jugendzentrums, Bärbel Staudler, entwickelte ich eine „Reise in das Mädchenleben der letzten 100 Jahre“. Eine Art Rallye durch das Museum sowie die Begegnung von Mädchen mit Frauen, die früher Mädchen gewesen sind, standen dabei im Vordergrund. Last but not least konnte ich die „Historische Werkstatt“ des Kieler Vereins „Arbeit für Alle“ für eine gemeinsame Aktion in den Herbstferien gewinnen. „Alte Kinderspiele - Wie Kinder vor mehr als 400 Jahren gespielt haben“ lautete der Titel. Orientiert an dem 1560 entstandenen Breugel-Gemälde, das Kinderspiele zeigt, boten wir heute lebenden Kindern die Möglichkeit, z.B. eine Nußmühle auszuprobieren, in einer Austernschale Seifenblasen blubbern zu lassen oder Würfelspiele mit Tierknochen zu spielen.

Eine statistische Übersicht über die von mir im Kindheitsmuseum pädagogisch betreuten BesucherInnen läßt auf etwa 1.400 Kinder und 400 Erwachsene blicken - Zahlen, mit denen ich und die MuseumsbetreiberInnen sehr zufrieden sind. Durch einige Zeitungsartikel konnten wir sowohl die Schulen als auch Ferien- und Freizeitgruppen erreichen.

Über das Jahr verteilt fanden Tagungen der Arbeitsgemeinschaft Museumspädagogik im Museumsverband Schleswig-Holstein und des Arbeitskreises Museumspädagogik Nord statt, an denen ich mit großem Interesse teilnahm. Zu einem der Treffen konnte ich meine FachkollegInnen im Kindheitsmuseum begrüßen. Die Organisation und die Vorstellung meiner Arbeit hat mir erneut Motivation und viele Anregungen eingebracht.

Voller Ideen und Tatendrang hoffe ich auf die Fortsetzung meines Vertrages. Voraussichtlich werden 1999 verstärkt neue Arbeitsorte - das Museumsamt in Busdorf bei Schleswig bzw. mobile Projekte und die Kulturstiftung des Sparkassen- und Giroverbands - hinzukommen.

## Ziele des Museums

Bericht zur 3. Museumsmanagement-Tagung vom 23.-24. November 1998 im Freilichtmuseum am Kiekeberg, Rosengarten-Ehestorf

*Oliver Rump*

Museen befinden sich in einem Spannungsfeld unterschiedlicher Interessengruppen mit sich verändernden Anforderungen seitens des Publikums, der Wissenschaft, der Verwaltung, der Politik und der Wirtschaft. Der Aufgabenkanon der Museen ist neben klassischen Feldern wie Sammeln, Bewahren und Forschen in der Vergangenheit um neue Bereiche erweitert worden. Wollen Museen ihre Position in der Gesellschaft festigen und ihren Bestand sichern, müssen sie auf diese Entwicklung reagieren oder besser: sie vorwegnehmen.

Um so wichtiger ist es, daß jedes Museum für sich seine speziellen Ziele bestimmt und klärt: „Wo wollen wir hin?“ Das gilt insbesondere für die strategische, d.h. die langfristige Perspektive einer Institution. Ohne die Kenntnis der angestrebten Zielrichtung führen Maßnahmen und Aktivitäten im operativen Bereich nicht zu den gewünschten Erfolgen; knappe Mittel werden nicht wirtschaftlich eingesetzt. Angesichts der veränderten Umfeldbedingungen des musealen Leistungsangebots sind gegenwärtig aber gerade für die Diskussion und die Festlegung von strategischen - aber auch von operativen - Zielen erhebliche Defizite in der Museumslandschaft festzustellen.

Diese Problemstellung griff der Arbeitskreis Museumsmanagement auf und veranstaltete gemeinsam mit dem Freilichtmuseum am Kiekeberg im November 1998 eine Fachtagung unter dem Titel „Ziele des Museums“, an der über 90 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen aus dem Bereich der Museen und Verwaltung aus dem gesamten Bundesgebiet und der Schweiz teilnahmen. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand der Mensch: als Mitarbeiter, als potentieller Besucher und als Förderer von Museen. Ohne das Eingehen auf die Bedürfnisse der verschiedenen Interessengruppen ist der Bestand von Museen nicht mehr sicher.

Nach der Begrüßung und Eröffnung der Tagung durch den Museumsdirektor Dr. Rolf Wiese skizzierte Dr. Dietrich Budäus (Hamburger Hochschule für Wirtschaft und Politik/HWP und Mitbegründer des Neuen Steuerungsmodells) das Konzept der ziel- und ergebnisorientierten Steuerung im New Public Management und zeigte damit die Wichtigkeit auf, die den Ansätzen des modernen Museumsmanagement im allgemeinen Prozeß der Verwaltungsreformen zukommt. Wie weit entfernt von dieser Entwicklung die Museen in ihrem Selbstverständnis als Nonprofit-Organisation im betriebswirtschaftlichen Sinne zur Zeit noch sind, belegte Dr. Carsten Witt (IDS Consult, Saarbrücken) in seinem empirischen Überblick über die Situation in Niedersachsen. Auf welche Weise sich ein solches Bewußtsein konkretisieren könnte, zeigte Anja

Dauschek (Anstiftung München) in ihrer anregenden Darstellung der Zielsysteme amerikanischer Museen. Unter den Stichworten „mission“, „vision“ und „values“ werden hier klar umrissene Unternehmensziele, Leitlinien und Werte definiert, die als Grundlage der Organisationsstruktur und Planungsstrategie eines Museums dienen. Daß sich dieser Ansatz durchaus auf europäische, insbesondere auch auf bundesdeutsche Museen übertragen läßt, deutete Oliver Rump (Freilichtmuseum am Kiekeberg) in seinem Entwurf neuer Wege des Controllings im Museum an. Die angeregten und z.T. kontrovers geführten Diskussionen in den anschließenden Arbeitsgruppen zu diesen drei Themenbereichen zeugen von der Aktualität und Brisanz des Tagungsthemas.

Nach der Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen bot der zweite Tagungstag dann einen facettenreichen Einblick in verschiedene Strategien der Arbeits-, Finanz- und Personalplanung im Museum. Dr. Rolf Wiese zeigte am Beispiel des Freilichtmuseums am Kiekeberg einen möglichen Weg von der Vision zur konkreten Arbeitsplanung auf. Mona Schieren (Hamburg) skizzierte das Prinzip eines mittelfristigen Finanzplanungssystems als Instrument effektiven Finanzmanagements. Dr. Volker Kirchberg (Basica Forschungsinstitut Hamburg) stellte die Ergebnisse seiner Studie zum Zusammenhang zwischen Eintrittspreis und Museumsbesuch vor. Dr. Matthias Dreyer (Hannover) und Dr. Jochen Meiners (Freilichtmuseum am Kiekeberg) referierten schließlich über die Chancen und Probleme, die aus dem Bedeutungszuwachs von Bürgerengagement und Ehrenamtlichkeit für die Museen erwachsen. In dem Abschlußvortrag der Tagung spannte Dr. Hans-Jürgen Bruns (Universität Hannover) noch einmal den Bogen zurück zu den eingangs dargestellten Modernisierungsprozessen der Verwaltung. Bruns unterstrich, daß die Museen nur durch eine gezielte Personalentwicklung im Museumsmanagementbereich dem Veränderungsdruck standhalten und so die wirkungsvolle Gestaltung ihrer Strukturen und Leistungen selbst in die Hand nehmen können.

Insgesamt hat die Tagung verschiedene Möglichkeiten der sinnvollen Verzahnung von Museumsarbeit und Managementstrategien aufgezeigt. „Museumsmanagement“ ist kein modisches Schlagwort, sondern der notwendige Versuch, Konzepte und Instrumente der Betriebswirtschaft den konkreten Anforderungen und Bedürfnissen des Museums anzupassen. In diesem Sinne darf man auf die Veröffentlichung der Arbeiten von Anja Dauschek und Oliver Rump gespannt sein. Der Tagungsband „Ziele des Museums“ (ISBN 3-927521-35-3) ist bereits als Band 34 der Schriften des Freilichtmuseums am Kiekeberg erschienen (bestellbar für DM 25,- gegen Rechnung beim Freilichtmuseum am Kiekeberg, Fax: 040/7926464).

## Fischer, Boote, Netze

Gedanken zu Planung und Aufbau einer Fischereiausstellung in der Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen

*Doris Tillmann*

Der Fischfang und die ihm nachgeordneten Gewerbe haben nicht nur in wirtschaftshistorischer Hinsicht für Schleswig Holstein Bedeutung, sondern sie bilden einen grundlegenden Bestandteil der maritimen Volkskultur dieses Landes. Sie prägen die regionalen Identitäten in vielen Gemeinden an Nord- und Ostsee, und sie bieten den „Stoff“ für seemännische Folklore und populäre Touristenattraktionen wie Fischmärkte, Heringstage, Krabbenwettpulen oder einfach den Verkauf frischen Fisches direkt vom Kutter. Solche Aktivitäten sind für die Urlaubsorte an den Küsten heute von existenzieller Wichtigkeit, während der ökonomischer Stellenwert der eigentlichen Fischereiwirtschaft immer mehr sinkt. Die beruflichen Realitäten innerhalb der Branche und die klischeehaften Vorstellungen von den wettergegerbten Naturburschen und ihren „alten Fischertraditionen“, denen die Tourismuswerbung ebenso wie die Lebensmittelindustrie ihre Gestalt geben, klaffen weit auseinander. In vieler Hinsicht ist es nötig geworden, hier einige „Bilder gerade zu rücken“ und die Fischereigeschichte Schleswig-Holsteins auf eine solide Basis zu stellen. Leider mangelt es noch immer an grundlegenden kulturwissenschaftlichen Arbeiten zu diesem vielschichtigen Thema; ganze Regionen des Landes haben nie eine systematische Aufnahme ihrer maritimen Kulturgüter erfahren<sup>1</sup>. Erst in jünster Zeit sind Forderungen laut geworden, diese Lücken zu schließen<sup>2</sup>, und es gibt insbesondere in den kulturhistorischen Museen vielversprechende Ansätze ihrer Realisierung<sup>3</sup>.

Auch die Volkskundlichen Sammlungen des Schleswig-Holsteinischen Landesmuseums wollen mit der Einrichtung einer neuen Dauerausstellung zur Küstenfischerei an der Ostsee hierzu beitragen. Das Gesamtkonzept des im Aufbau befindlichen Museumskomplexes sieht vor, die Ausstellungsflächen am Schleswiger Hesterberg für die Darstellung von Landwirtschaft, Handwerk und Kleingewerbe verschiedener historischer Zeiträume in Schleswig-Holstein zu nutzen. Dazu gehört auch die Fischerei,

- 1 Vgl. Wolfgang Rudolph, Eine Wissenslücke in der maritimen Volkskunde von Ost-Holstein. In: Jochen Storjohann (Hg.), Maritime Volkskultur. Beiträge der Herbsttagung 1997 der Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V. (=Schriftenreihe der Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V. 4), S. 9-22. Großbarkau 1998.
- 2 z. B. Tagung der GVSH am 1.11.1977 in Kiel, Tagung des Museumsverbandes Schleswig-Holstein am 5. 10. 1998 in Husum
- 3 Im Schiffahrtsmuseum Husum wird Ende März 1999 eine Fischereiabteilung eröffnet. Vgl. Brigitta Seidel, Küstenfischerei in Nordfriesland. Husum 1999.



Abb. 2: Gothmunder Fischer beim Sortieren des Fangs; 1930er Jahre. Foto: Kirchner.

deren Geschichte unter dem Titel „Fischer, Boote, Netze“ seit dem 7. 3. 1999 in einer 480 qm großen Halle mit einer Vielzahl von Objekten und historischen Fotos dokumentiert wird.

Bei der Planung der Ausstellung war es notwendig, sich zunächst einen Überblick über die historische Entwicklung des Fischereigewerbes zu verschaffen, und zwar unter den verschiedenen Blickwinkeln der Wirtschafts-, Sozial-, Technik- und Kulturgeschichte. Vor- und frühgeschichtliche Entwicklun-

gen bis ins Mittelalter und sogar in die frühe Neuzeit hinein blieben dabei weitgehend ausgespart, sie sind nicht Gegenstand der Volkskunde. Es ergaben sich folgende Themenkomplexe, die bei der Konzeption der neuen Ausstellung als wichtig erachtet wurden:

### 1. Fischersiedlungen:

Die Entstehungsgeschichte der charakteristischen Fischersiedlungen und -ortschaften an Nord- und Ostsee verlief in den verschiedenen historischen Epochen unterschiedlich. Sie entwickelten sich zuerst im 13. Jahrhundert als kleine Dörfer in der Nähe der Städte, um die Bewohner dort entsprechend der kirchlich-religiösen Vorschriften an

den zahlreichen Fastentagen mit Fisch zu versorgen, wie etwa Ellerbek bei Kiel, Gothmund bei Lübeck, der Schleswiger Holm oder Hamburg-Blankenese und Finkenwerder<sup>4</sup>. Im übrigen Küstenbereich wurde allenfalls eine karge Nebenerwerbsfischerei betrieben, die meist nur dem Eigenbedarf diente.

Andere wichtige Fischereistandorte entwickelten sich erst seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, als Fischverarbeitung, -handel und -transport durch die Einführung industrieller Techniken expandierten. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Fischereistandpunkte wie Eckernförde, Kappeln, Travemünde und an der Nordsee Büsum übertraf bald die der alten Fischersiedlungen bei weitem. Hier diente das Fischereigewerbe weniger der Versorgung der ansässigen Bevölkerung als vielmehr dem aufblühenden überregionalen Lebensmittelhandel. Stadt- und Fischereigeschichte sind in diesen Orten immer eng miteinander verknüpft, denn für die Entwicklung der Branche waren nicht nur die naturgegebenen Fischgründe von Bedeutung, sondern vor allem das Vorhandensein von Absatzmärkten und schnellen Transportmitteln (z. B. Eisenbahnanschluß) für die leicht verderbliche Ware.

Eine weitere Reihe von Fischereihäfen konnte in der Mitte des 20. Jahrhunderts einen Aufschwung verbuchen, nämlich diejenigen Ortschaften, in denen nach dem 2. Weltkrieg die aus Ost- und Westpreußen geflüchteten Fischer angesiedelt worden waren, wie Heiligenhafen, Neustadt oder die Gemeinden an der östlichen Kieler Förde. Dadurch hatte sich die Fischereibevölkerung Schleswig-Holsteins nahezu verdoppelt, ein Berufsstand, der für die Lebensmittelversorgung während der Nachkriegszeit unentbehrlich war<sup>5</sup>.

### 2. Vorindustrielle Fang- und Arbeitstechniken:

Die Fischereitechniken und Fangmethoden einzelner Fischarten sowie die dazugehörigen Gerätschaften einschließlich der Boote bestimmten Arbeitsabläufe und Arbeitsalltag in diesem Gewerbe. Auch aus technikgeschichtlicher Sicht sind sie von Interesse. Sie gliedern sich in die Hauptgruppen der Angel- oder Schnurfischerei, der Reusenfischerei und der verschiedenen Arten der Netzfischerei, z. B. die Arbeit mit Stell- und Treibnetzen und den seit dem 19. Jahrhundert immer häufiger benutzten Waden, die zu den Hamen (= Netzbeutel) gehören oder mit den bis heute üblichen Schleppnetzen<sup>6</sup>. Hierhin gehören auch Sonderthemen wie Eisfischerei oder Krabbenfang und Muschelzucht, vielleicht sogar der Wal- und Robbenfang.

<sup>4</sup> Vgl. Ernst Schlee, Alt Ellerbek von Malern entdeckt, Kiel 1967, S. 6.

<sup>5</sup> Vgl. Thomas Braun, Ost- und westpreußische Fischer in Schleswig-Holstein - Ein Neubeginn, in: Jahrbuch f. Ostdeutsche Volkskunde Bd. 43 (1991), S. 340-353.

<sup>6</sup> Vgl. W. Schnakenberg, Deutsche Fischerei in der Nordsee und im Nordmeer (= Fischwirtschaftskunde Bd. III, Teil 2), Hamburg 1947 sowie H. Lübbert u.E. Ehrenbaum (Hg.), Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. IV, Stuttgart 1935.



Abb. 3: Wadenfischerei auf der Lübecker Bucht; 1930er Jahre. Foto: Kirchner.

Neben der Handhabung der Werkzeuge beim Fang selbst gehören in diesen Themenkomplex noch die Wartung und die Herstellung der Gerätschaften, die teilweise in den Händen der Fischer lagen, wie das Knüpfen der Netze, aber auch von anderen Berufsgruppen wie Bootsbauern oder Seilern übernommen wurden. Zu den fischereiwirtschaftlichen Arbeitstechniken zählen außerdem die Konservierung und der Vertrieb der Waren. An der schleswig-holsteinischen Küste wurden sie in vorindustrieller Zeit im kleingewerblichen Familienbetrieb organisiert. Die wichtigste Verarbeitungsmethode war das Räuchern, wodurch man alle Fische, die nicht frisch abgesetzt werden konnten, haltbar machte. Verkauft wurden sie vorwiegend von den Fischerfrauen im Markt- oder Straßenhandel.

### 3. Der Arbeitsalltag und die soziale Situation der Fischer:

Das Fischereihandwerk machte spezifische Tagesläufe und Arbeitsteilungen innerhalb der Familien und zwischen Männern und Frauen notwendig. Sie finden ihren dinglichen Niederschlag z. B. in den Ausstattungen der Wohnungen und Häuser, die sich mancherorts als besonderer Haustypus entwickelt haben - so etwa in Gothmund - aber auch in Arbeitskleidung oder Verpflegung der Fischer. Hier dokumentiert sich auch die

soziale Stellung der Familien, die wiederum von Fangerträgen und Einkünften abhängig war.

Der Alltag spiegelt sich zudem in den spezifischen Formen der sozialen und beruflichen Organisation wieder, wie etwa Gilden, Vereinen, Genossenschaften oder in den kleinen Fang- und Bootseigentümergeinschaften, die mit oft strengen Konventionen das Zusammenleben reglementierten. Nicht zuletzt gehört in diesen Themenkomplex auch die Ausbildung der Fischer.

### 4. Die industriezeitlichen Entwicklungen in Konsum, Vertrieb und Verarbeitung:

Als Voraussetzungen für die Expansion und Modernisierung der Fischerei seit Ende des 19. Jahrhunderts sind Bedarfssteigerungen und Fortschritt in Fischhandel und -verarbeitung zu sehen<sup>7</sup>. Die Räuchereien setzten bereits in den 1880er Jahren großindustrielle Verfahren ein und benötigten gewaltige Mengen an Rohwaren, die die kleingewerbliche Küstenfischerei aus den heimischen Fängen nicht mehr liefern konnte. Umfangreiche Fischimporte aus der skandinavischen Hochseefischerei drängten die handwerklich strukturierten Fischereibetriebe vor Ort in eine wirtschaftliche Nische. Sie belieferten nun vorwiegend den regionalen Kleinhandel mit Frischware. Die Industrialisierung brachte die für sie charakteristische Teilung der fischwirtschaftlichen Arbeitsgänge mit sich, so daß sich Fischfang, Handel, Verarbeitung und Transport als eigenständige Gewerbezweige etablierten. Jeder einzelne liefert Themen für die Fischereigeschichte um 1900, z. B. die Einführung von Fischdampfern, die industrielle Herstellung von Großnetzen, die Entwicklung der Hochseeflotten, die Handelsverflechtungen der Fischimporteure, die Arbeitstechnik und Arbeitsbedingungen in den Räuchereien und in den seit den 1920er Jahren tätigen Konservenfabriken sowie der Bau von Kühlhäusern und speziellen Eisenbahnwaggons für Lagerung und Transport der leicht verderblichen Lebensmittel.

Die Expansion des Fischereigewerbes ging einher mit einer enormen Konsumsteigerung, die durch aufwendige Werbekampagnen erreicht wurde. So müssen auch Reklamefeldzüge, öffentlich organisierte Fischkochkurse und die neuen Fischbratküchen, die übrigens die ersten „Fast-Food-Restaurants“ in Deutschland darstellten, Thema der Ausstellung sein.

### 5. Fischereipolitik

Von nun an spielte auch die Fischereipolitik eine immer größere Rolle. Sie stützte zunächst vornehmlich die privatwirtschaftlichen Interessen der Industrie, berücksichtigte bald jedoch auch die volkswirtschaftliche Bedeutung, die dem Volksmitteln Fisch beigemessen wurde. Ganz unterschiedlich waren die politischen Interes-

7 Vgl. Max Stahmer, Fischhandel und Fischindustrie, Stuttgart 1913.

sen während der Kaiserzeit, der Weimarer Republik, der NS-Zeit mit ihren Autarkiebestrebungen und in der Bundesrepublik, wo heute die Fischereipolitik eher auf internationaler Ebene stattfindet und von globalen Wirtschaftsinteressen sowie überregionalen Umwelt- und Naturschutzgesichtspunkten bestimmt wird.

#### 6. Fischereitechnik und Fangmethoden der Hochseefischerei des 20. Jahrhunderts

An dieser Stelle muß eine technik- und alltagsgeschichtlich Darstellung der Fischereimethoden des 20. Jahrhunderts stehen, die sich ganz grundsätzlich von der vorindustriellen Küstenfischerei unterscheidet. Die Arbeit auf Hochseekuttern, die mit riesigen Schleppnetzen in internationalen Gewässern fischen und den Fang an Bord verarbeiten, bestimmten seit der Mitte unseres Jahrhunderts den Fischereiberuf. Wochenlange Fangfahrten prägten den Alltag der Mannschaften und ihrer Familien zu Hause. Zur anspruchsvollen Ausbildung in der Fischerei gehören heute Navigation und Maschinentechnik ebenso wie Meeresbiologie und Seerecht<sup>8</sup>.

In Schleswig-Holstein konnte nur ganz kurzfristig und ohne Erfolg ein Hochseefischerstandort eingerichtet werden, und zwar am Kieler Seefischmarkt, wo zwischen 1947 und 1971 eine statlich subventionierte Trawlerflotte stationiert war. Dieses Unternehmen rentierte sich jedoch nicht, weil die Anfahrtswege zu den in Nordsee und Nordatlantik gelegenen Fischgründen zu weit und zu teuer waren.

#### 7. Folklore und Fischerklischees:

Obwohl der wirtschaftliche Stellenwert des Fischfanges in Schleswig-Holstein immer relativ gering war, hatte dieses Gewerbe doch eine nachhaltige kulturelle Bedeutung, denn an die Fischerei wurden oft bestimmte regionale Identitäten der Küstenortschaften geknüpft, und sie prägt das maritime Image des „Landes zwischen den Meeren“. Besondere mentalitätsgeschichtlicher Relevanz haben die Klischees von dem „naturverbundenen und aufrichtigen Menschenschlag“, der dem städtischen „Normalbürger“ schon im ausgehenden 19. Jahrhundert in einer gewissen Exotik gegenüberstand. Die Idealisierung der traditionellen Fischer ging einher mit dem Schwinden ihrer wirtschaftlichen Bedeutung während des Industrialisierungsprozesses. Sie wurden zum Sinnbild einer verlorenen geglaubten Welt und mit allen erdenklichen positiven Attributen belegt. Während der NS-Zeit wurden derartige Klischees politisch funktionalisiert - die Fischer galten als besonders vorbildliche Volksgenossen -, und an ihnen ließen sich die deutschen Männlichkeitsideale wie Härte, Kampfgeist (gestählt im

8 Zur jüngsten Entwicklung der Fischereiwirtschaft und Fischereiverwaltung vgl. 50 Jahre Fischerei in Deutschland 1948-1998, Jubiläumsschrift des Verbandes Deutscher Fischereiverwaltungsbeamter e.V., Nürnberg 1998.

einsamen Ringen mit dem Meer), Schweigsamkeit und Treue<sup>9</sup>. Aber auch nach dem Krieg war man anfällig für derartige Geschichtsdarstellungen und Klischees. Das lange Festhalten an solchen unrealistischen Stereotypen prägt bis heute die gängigen Vorstellungen von der Fischerei. Aus ihnen speisen sich gut besuchte Folkloreveranstaltungen ebenso wie die Werbestrategien des Fremdenverkehrs und der Fischindustrie. Sie durchziehen fast die sämtliche Literatur zu diesem Thema und verstellen selbst bei der wissenschaftlichen Recherchearbeit den Blick auf die historischen Wirklichkeiten.



Abb. 5: *Gothmunder Fischer beim Filieren der Netze, 1930er Jahre. Foto: Kirchner.*

Auch die musealen Sammlungen, die oft schon am Anfang unseres Jahrhunderts zur Wahrung volkstümlichen Kulturgutes angelegt wurden, sind nicht frei davon.

Gerade aus diesem Grund sollte dieser letztgenannte inhaltliche Komplex, also die Idealisierung und Folklorisierung der Fischer, auch bei der Planung der Ausstellung einen wichtigen Stellenwert bekommen. Hierdurch kann eine kritische Distanz zum Thema gewonnen werden und zu

den Motiven und Modalitäten, unter denen die Sammlung zusammengetragen wurden. Sie ist wichtig, um die Objekte in ihren historisch korrekten und konkreten Sachzusammenhang zu stellen und damit die genannten Klischees abzubauen. Dies muß neben

9 Vgl. Andreas Blaas, Alt-Ellerbek, Siedlung, Bevölkerung und Brauchtum, in: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte Bd. 55, S. 39-76.

allem Bestreben um Popularität die Hauptaufgabe eines Museums bleiben. Ein kritischer Forschungsansatz widerspricht keineswegs der immer öfter und zu recht geforderten lebendigen und publikumsfreundlichen Darstellungsweise. Vielmehr ist er Grundlage einer seriösen wissenschaftlichen Arbeit und schützt vor der heute leider großen Gefahr populistischer Verflachung musealer Inhalte.

Das Themenfeld der Fischerei in Schleswig-Holstein ist, wie oben gezeigt, breit, und im Bezug auf die Ausstellungskonzeption ergibt sich nun ein Problem, denn die am Landesmuseum vorhandene Sammlung von historischen Fischereigerätschaften kann dieses Spektrum keinesfalls repräsentieren.

Sie wurde vorwiegend in den 1960er bis 80er Jahren zusammengetragen und folgt einem eher ethnographischen Grundsatz, indem sie heute nicht mehr gebräuchliche handwerkliche Arbeitsgänge dokumentiert. Das sozial-, wirtschafts- und kulturgeschichtliche Umfeld des Fischereigewerbes bleibt dabei im wesentlichen ausgespart. Einen besonderen Schwerpunkt der Sammlung am Landesmuseum bilden das Boot und die Arbeitsgeräte des Gothmunder Fischers H. Witt (1872 - 1963), anhand derer sich nahezu umfassend die Techniken der Küsten- und Flußfischerei des frühen 20. Jahrhunderts nachvollziehen lassen, so auch die charakteristische Schnurfischerei. Im Museumsbestand befinden sich die oft kilometerlangen Angelschnüre, die auf einer

Haspel sauber aufgewickelt mit aufs Boot genommen wurden und an die hunderte von Angelhaken zur Aalfischerei an- und abgeknotet wurden, aber auch Netze und Reusen zum Fang anderer Fische. Dieses vollständige Inventar eines einzelnen Fischereibetriebes ist ohne Frage ein musealer Schatz, mit dem sich mit Leichtigkeit eine große Ausstellungshalle füllen ließe, so wie Arnold Lühning, ehemals Kustos der Volkskundlichen Sammlungen, dies in den 1970er Jahren getan hat. Für ihn war die Gothmunder Sammlung, die er durch etliche Objekte aus der Schleifischerei komplettiert hatte, konzipiert als ein Teil der großen Gerätesammlung, die vornehmlich die vorindustrielle Arbeitstechniken ganz hervorragend dokumentiert<sup>10</sup>.



Abb. 4: Der Gothmunder Fischer H. Witt, 1940er Jahre. Foto: Kirchner.

10 Vgl. Arnold Lühning, Die volkskundliche Gerätesammlung des Schleswig-Holsteinischen Landesmuseums, Schleswig 1982 (2. Aufl.)

Aus dem großen Kanon der eingangs genannten kultur-, sozial- und wirtschaftshistorischen Aspekte der Fischereigeschichte deckt der Bestand der Volkskundlichen Sammlung daher leider nur einen ganz kleinen Ausschnitt ab, nämlich die unter Punkt 2 angesprochenen Arbeitsweisen der handwerklichen Ostseeküstenfischerei. Die Sammlungsobjekte stammen überwiegend aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und waren in ihrer Zeit keinesfalls mehr repräsentativ für das Fischereigewerbe, dessen wirtschaftlicher Schwerpunkt schon lange bei der modernen Hochseefischerei lag. Die Gothmunder Fischer hatten diese Entwicklung aus verschiedenen Gründen nicht mitgemacht. Die hier noch gebräuchlichen Gerätschaften wurden schon damals als Relikte „aus vergangnen Tagen“ angesehen und nur aus diesem Grund von den Stiftern, den Erben des Fischermeisters H. Witt, bewahrt und schließlich dem Landesmuseums angeboten.

Leider ist es in den letzten zehn Jahren versäumt worden, die Sammlungsstrategie zu modernisieren, denn fast alles, was seitdem an Fischereiobjekten in die volkskundliche Abteilung gekommen ist, ergänzt lediglich das vorhandene Material des genannten Themenbereiches. Dies gilt insbesondere für einen umfangreichen Bestand von Fischereigerätschaften vom Schleswiger Holm, der seit 1997 am Hesterberg lagert. Auch hier wird die kleingewerbliche Küstenfischerei eines traditionellen Fischerortes dokumentiert, an dem die großen wirtschaftlichen und technischen Modernisierungsprozesse vorbeigegangen sind. Auch diese Gerätschaften kamen als „letzte Reste“ des aussterbenden alten Gewerbes ins Museum und sollen hier als Zeugnisse vergangener Arbeitstechniken bewahrt werden. Wenn diese Objekte auch unzweifelhaft hervorragendes gerätekundliches Material darstellen, so sind sie doch nicht geeignet, weitergehende fischereigeschichtliche Aspekte zu dokumentieren. Das schon durch den Gothmunder Bestand vorgegebene Übergewicht zugunsten des vorindustriell-handwerklichen Gewerbes verstärkt sich.

Aus dem weitgefaßten thematisch-inhaltlichen Anspruch, den eine Ausstellung zur Fischereigeschichte in Schleswig-Holstein haben sollte und dem vorhandenen Objektmaterial ergab sich also eine große Diskrepanz, und die Ausstellungskonzeption mußte nun einen Kompromiß bilden. Grundlage der Ausstellung blieben die Sammlungsgegenstände, schließlich will und soll ein Museum seine Bestände zeigen, zumal es sich teilweise um einzigartige Exponate von hohem dokumentarischen Wert handelt. So ergab es sich zwangsläufig, daß der Schwerpunkt der Ausstellung bei der kleingewerblichen Küstenfischerei an der Ostsee liegt und damit bei einem eher marginalen Thema der Fischereigeschichte. Dies kann aber durchaus vertretbar sein, wenn der historische Stellenwert des Materials durch die Ausstellungsdidaktik deutlich gemacht wird. Hierzu mußte zunächst ein entsprechender Ausstellungstitel gewählt werden und der eher populär gefaßte Name „Fischer - Boote - Netze“ wurde durch den Untertitel „Küstenfischerei an der Schleswig-Holsteinischen Ostsee“ konkretisiert. Trotz dieser



Abb. 1: Wadenfischerei in der Lübecker Bucht; 1930er Jahre. Foto: Kirchner.

inhaltlichen Eingrenzung mußten zur historischen Einordnung des Themas Aspekte angerissen werden, die über das vorhandene Objektmaterial nicht zu fassen waren. Hier konnte aber auf fotografische Darstellungen und andere Bilddokumente zurückgegriffen werden, die in Form von Großfotos ein visuelles Gegengewicht zu den handwerklichen Gerätschaften bilden und helfen, die thematische Schiefelage etwas gerade zu rücken. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Modernisierung der Fischerei, Industrialisierung der Verarbeitung, Groß- und Einzelhandel sowie Konsum von Fischen und anderen Meerestieren.

Außerdem mußte natürlich nach ergänzenden Sachobjekten gesucht werden, die thematisch zu den Bildern paßten. Hier tat sich für die Darstellung des Fischeinzelhandels eine besondere Quelle auf, denn das Eckernförder Fischgeschäft Büll, das vor kurzem seinen Betrieb eingestellt hatte, überließ dem Museum etliche Ausstattungsstücke und Werbematerialien aus dem Laden. Sie datieren größtenteils in die 1960er Jahre und bilden in der Ausstellung heute einen besonders reizvollen Blickfang.

In Anbetracht der genannten Probleme folgt die Ausstellung nun folgendem Aufbaukonzept: Die hohe, quer aufgeschlossene Ausstellungshalle wird in der Raummitte von

zwei Objektgruppen dominiert, nämlich links drei Fischerkähnen aus Gothmund, Schleswig und Ellerbek und rechts einer Inszenierung eines Netzetrockenplatzes, auf dem Reusen, Netze und anderes Fanggerät in voller Größe aufgespannt sind. Um diese teilweise recht imposanten Exponate herum sind an den Wandflächen mittels Großfotos und einigen Einzelobjekten oder Ensembles in thematischer Abfolge verschiedene fischereihistorische Aspekte dargestellt, vom Lebensraum der Fische über Fangmethoden, Verarbeitungstechniken, Fischhandel bis hin zur Zubereitung in der Küche. Am Ende steht eine kleine Ausstellungseinheit zur Folklore und der Tradierung populärer Fischerklisches, die auch in der Fremdenverkehrswerbung am Anfang unseres Jahrhunderts schon eine wichtige Rolle spielten, wie eine kleine Postkartensammlung aus verschiedenen Badeorten an Nord- und Ostsee zeigt.

Zur Ausstellung erscheint ein Begleitbuch<sup>11</sup>, das der inhaltlichen Vielfalt des Themas wohl eher gerecht werden kann. Es ist, wie heute üblich, kein klassischer Katalog, der alle gezeigten Objekte aufführt, sondern eine sehr weit gefaßte Aufsatzsammlung. Hier werden viele Aspekte z. B. auch der Nordseefischerei angesprochen, die sich in der Ausstellung nicht zeigen lassen und so hoffentlich noch einige Lücken gefüllt.

<sup>11</sup> Heinrich Mehl. u. Doris Tillmann (Hg.), Fischer - Boote - Netze, Geschichte der Fischerei in Schleswig-Holstein, Heide 1999.

## Frühjahrstagung des Museumsverbandes Schleswig-Holstein e.V.

Für den 3. Mai 1999 hatte der Museumsverband Schleswig-Holstein e.V. zu seiner Frühjahrstagung in das Zoologische Museum in Kiel eingeladen. Auf der Tagesordnung standen mehrere Kurzvorträge zur Geschichte und zum Konzept des Museums sowie eine Mitgliederversammlung.

Nach der Begrüßung der 57 Teilnehmer durch die stellvertretende Vorsitzende, Frau Dr. Paczkowski, führte der Leiter des Museums, Dr. Dreyer, in die Geschichte des Hauses ein. Ende des 18. Jahrhunderts wurde das Naturhistorische Museum in Kiel von Fabricius, einem Schüler Linnés, gegründet. Fabricius hat als erster eine Typenbeschreibung vorgenommen und dadurch eine exakte Bestimmung gesichert. In dem Medizinprofessor Wiedemann fand sich ein hervorragender Zeichner, dessen Typenzeichnungen noch heute vorbildlich sind.

Gründer des heutigen Zoologischen Museums war Behn, der verschiedene universitäre Sammlungen zusammenführte. 1837 erhielt das Museum seinen ersten Etat. Auf einer 1845 durchgeführten Expedition durch die Kolonialinseln Dänemarks wurden vor allem durch den dänischen Zeichner Tordam eine Unmenge von neuen Typen gesammelt und gezeichnet.

Unter dem Nachfolger von Behn, Möbius, wurde das Gebäude gebaut, das den Weltruhm der Kieler Zoologie und Meereskunde begründete. Das Museum wurde als Hilfsmittel der Lehre gesehen. Möbius hatte durch Unterstützung eines Hamburger Industriellen die Fauna und Flora der Kieler Förde untersucht und durch die Erforschung von Zusammenhängen besonders das Umfeld erforscht. Nachdem er das erste Ordinariat für Zoologie an der Christian-Albrechts-Universität erhalten hatte - 1879 wurde er Rektor - erweiterte er die vorhandenen Sammlungen durch häufige Reisen. 1881 gelang es ihm, den Architekten Gropius für den Bau des Hauses zu begeistern. Das Konzept bestand vor allem in der Idee der Verbindung von Museum und Lehre. Er entwickelte auch eine Didaktik des Biologie-Unterrichts, die beispielhaft durch seinen Schüler Friedrich Junge mit seiner Veröffentlichung über das Leben im Teich (1885, Neuauflage 1985) in die Praxis umgesetzt worden ist.

Die Sammlung Möbius' ist heute noch modern, und erst jetzt beginnt man, das Konzept Möbius' in seiner ganzen Breite zu verwirklichen.

Der Leiter des Nissenhaus in Husum, Dr. Lengsfeld, sah in seinem Vortrag die Aufgabe des Museums darin, Informationen zum Erleben von Natur zu vermitteln. Bezogen auf sein Haus will er das Wattenmeer als Lebensraum zeigen, der ausschnittartig im Museum gezeigt wird. Am Beispiel des Vogelzuges z.B. der Ringelgans, von denen ca. 80.000 Exemplare im Watt Rast einlegen, kann eine weltweite Verbindung von Südafrika über das Wattenmeer bis nach Sibirien aufgezeigt werden, wodurch auch

deutlich wird, das der Lebenszyklus in Sibirien Einfluß hat auf Vorgänge in Schleswig-Holstein.

Die Frage „Kann man Natur im Museum erleben?“ beantwortete Dr. Dreyer anschließend mit einem eingeschränkten „Nein“, denn Natur sei nur in Teilen darstellbar. Auf der ganzen Welt sind 1 Millionen Tiere registriert, und nach neuen Forschungen besonders im Regenwald muß man von 30 Millionen Tierarten ausgehen. So soll die Ausstellung beispielhaft die Entwicklung vom Einzeller zum Wal aufzeichnen. Am Beispiel der Wahrnehmungsweise des Menschen begründete Dr. Dreyer die Anordnung der großen Texttafeln mit portionierten Informationen. Da das Gehirn längst nicht soviel Informationen registrieren kann, wie die Sinne wahrnehmen, entscheidet der erste Eindruck über die Aufnahmebereitschaft des Besuchers. Durch die Anordnung der Ausstellung sollen Informationsflüsse beschleunigt werden, was wiederum positive Auswirkungen auf die Aufenthaltsdauer hat.

Florian Gloza skizzierte die Museumspädagogik des Museums. Drei StudentInnen mit jeweils 32 Arbeitsstunden im Monat nehmen die museumspädagogischen Aufgaben wahr. 36% der Arbeitszeit werden für Schulklassen aufgebracht, 32% für andere Gruppen, 25% für Aufsicht und 9% für die Vorbereitung. Er betonte besonders die günstige Lage des Museums mit der Ostsee vor der Haustür, die in vielfältiger Weise in die pädagogischen Bemühungen eingebunden wird.

Nach dem Mittagessen wurde die Mitgliederversammlung eröffnet. Frau Dr. Paczkowski betonte die Umburchphase, in der sich der Verband durch den Rücktritt von Dr. Lengsfeld befindet. Der Vorsitz soll auf der Herbsttagung neu besetzt werden, wenn turnusmäßig Wahlen stattfinden.

Nach dem Kassenbericht von Dr. Westphal hat das Museum 34 persönliche und 95 institutionelle Mitglieder.

Den Reigen der Berichte aus den Arbeitskreisen eröffnete Lutger Landwehr mit der EDV. Es ist ein Arbeitsprogramm aufgestellt worden mit den drei Schwerpunkten Inventarisierung, Bildeinbindung und Internetzugang. Zur Inventarisierung wurde im November 1998 eine gut besuchte Tagung veranstaltet. Im Internet sind jetzt alle Museen mit ihren Grundinformationen vertreten. Für 1999 sind eine Schulung zur Bildbearbeitung sowie eine Tagung zum Thema Internet geplant. Dr. Sydow vom Museumsamt betonte die gute Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis EDV. Das Amt unterstützt intensiv die Bemühungen, mit Seiten im Internet vertreten zu sein.

Daran anknüpfend empfahl die Sprecherin des Arbeitskreises Museumspädagogik, Bärbel Böhnke, die Aufnahme von museumspädagogischen Angeboten der Museen auf die Seiten im Internet. Dazu ist eine Veranstaltung gemeinsam mit dem IPTS geplant. Zwei Fortbildungen zum Bereich Vermittlungsmethoden sind durchgeführt worden: Zum einen der Bereich „Musikalische Anteile an Führungen und Aktionen in Museen“ und „Grundlagen der Führung im Museum“. Das nächste Treffen des

Arbeitskreises findet am 3.6.1999, 14.40 Uhr, im museumspädagogischen Raum auf Schloß Gottorf statt.

Für den neu gegründeten Arbeitskreis Geschichte im Museum berichtete der Vertreter der Geschichtswerkstatt Herrenwiek. Schwerpunkte der Arbeit sind gemeinsame Ausstellungen, eine Tauschbörse für Ausstellungen sowie Tagungen in Museen mit Ausstellungen. Besonders hingewiesen wurde auf die Ausstellung in Lübeck unter dem Titel „Ich habe mich hochgetippt“ über Frauen im Büro.

Frau Kähler vom Arbeitskreis Fortbildung stellte drei Veranstaltungen vor: Textilien im Museum (Oktober/Meldorf), grafische Reproduktionstechniken im 19. Jahrhundert (Oktober/Kiel) und Ausstellungsgestaltung in kulturgeschichtlichen Museen unter Berücksichtigung kleiner Budgets (November/Hamburg).

Nach der Kurzvorstellung neuer Mitglieder (das Museum am Meer in Büsum sowie sieben persönliche Mitglieder) wurde von Dr. Westphal das Restaurierungsprogramm in Zusammenarbeit mit dem Museumsamt vorgestellt. Auf Wunsch besuchen Restauratoren ein Museum und begutachten den Bestand. Der folgende Bericht der Estauratoren soll eine Handreichung für das Museum sein, geeignete Maßnahmen einzuleiten, aber ist auch als Argumentationshilfe gegenüber den Trägern der Museen gedacht. Dr. Sydow betonte, das seit langer Zeit Defizite in konservatorischen Bereichen bestehen. Durch die Übernahme der Kosten für die Begutachtung - die Restaurierungskosten müssen natürlich von den Museumsträgern getragen werden - will das Museumsamt auf die große Bedeutung von Maßnahmen zur Erhaltung des Museumsgutes hinweisen. Eine ausführliche Diskussion entstand durch die Mitteilung, daß das Brandschutzmuseum in Molfsee eventuell geschlossen werden soll. Auch eine angedachte Teilung wurde als „Fast-“Schließung angesehen. Der bisherige Leiter, Dr. Franke, schlug als beste Lösung vor, das Museum in Gänze in das Feuerwehrmuseum nach Norderstedt zu verlagern. Der Vorstand wurde beauftragt, mit dem Eigentümer des Museums ein Gespräch zu führen.

Jochen Storjohann

## Buchbesprechung

*Heinz Linde / Willi Luther / Willy Mohr: Seefischerei. Die Männer und Kutter von Finkenwerder. Erinnerungen aus den letzten Jahrzehnten deutscher Seefischerei mit Photoaufnahmen und Katalog aller Finkenwerder Fischereifahrzeuge. Hrsg. vom Kulturkreis Finkenwerder. München: Urbes Verlag 1997, 120 S.*

Der komplette Katalog der mit der Kennung HF (für "Hamburgisch Finkenwerder") registrierten Fischereifahrzeuge offenbart nachdrücklich und schonungslos die Lage im letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts: In deutschen Gewässern sind gegenwärtig nicht mehr als vier Hochseekutter und drei Elbkutter aktiv, deren Bug das seit 1884 amtliche HF trägt. Das Ende der von Finkenwerder aus betriebenen Fischerei ist absehbar - Grund genug, auf diesen mehr als hundert Jahre lang überaus intensiv betriebenen Zweig maritimen Lebens zurückzublicken.

So reiht sich diese Publikation in eine Serie zumeist rückschauender Darstellungen des Ortes Finkenwerder sowie seines speziellen maritimen Milieus ein; die Palette reicht von nostalgischen Bildbänden über linguistische Studien bis hin zu ethnographischen Untersuchungen. Dieses Buch hebt sich von vielen anderen allein dadurch äußerst positiv ab, daß es auf Pathos und romantisierende Verklärung verzichtet. Denn die Autoren können es sich aufgrund ihrer persönlichen Erfahrungen leisten, sich auf den nüchternen Bericht, auf die sachbezogene Dokumentation zu konzentrieren.

Im Mittelpunkt steht die biographische Erzählung von Heinz Linde, die im wesentlichen die Jahre 1956 bis 1963 umfaßt; hinzu kommen gut 80 Schwarz-Weiß-Aufnahmen aus dem zwischen 1952 und 1977 während zahlreicher Seereisen entstandenen Fotoarchiv von Willi Luther; schließlich rundet das von Willy Mohr verantwortete Register der HF-Flotte mit kurzen schiffsbiographischen Basisangaben und weiteren 92 zumeist kleinformatigen Fotos den Band ab.

Heinz Lindes Lebensweg weist eine Reihe typischer Elemente für die Generation derer auf, die in der zweiten Hälfte der 50er Jahre von der Volksschule direkt den Beruf des Seefischers aufnahmen. Sie verdienten besser als ihre Altersgenossen an Land; das begünstigte eine solche Entscheidung ebenso wie örtliche und familiäre Traditionen, die wiederum von einem hohen Sozialprestige gestützt wurden. Die Nordsee und die Erfahrungswelt des Kutters HF 319 *Emma* mit seiner fünfköpfigen Besatzung (Kapitän August Mewes, Steuermann Klaus, Matrose Walter, Leichtmatrose Jacob, Hein selbst sowie Bordhund Nelli) wird zum Lebensmittelpunkt. Die Arbeit an Bord ist mit harten körperlichen Anstrengungen verbunden, wobei jederzeit äußere Faktoren (Sturm, Seegang, Fischaufkommen usw.) dominant bleiben; daneben wirkt ein kaum hinterfrag-

tes Rollenverständnis in einer stark hierarchisierten Männergemeinschaft. Ein von festen Abläufen geprägter Rhythmus zwischen Aussetzen und Einholen des Netzes, Fischverarbeitung, Navigation, Essen und kurzen Schlafperioden bestimmt das Leben auf See, unterbrochen nur von der Vermarktung des Fangs am Fischmarkt und zumeist kurzen Landaufenthalten.

Heinz Linde nimmt seine Leser ohne viel Aufhebens mit in diese fremde Welt. Im wesentlichen beschränkt er sich bei der Schilderung auf persönliches Erleben, eine Ebene, die er glücklicherweise nur selten verläßt. So kommt den Beschreibungen der Arbeitsabläufe und der sozialen Verhältnisse an Bord ein hoher dokumentarischer Wert zu. Weit entfernt vom Anekdotischen gelingt es Linde, wesentliche Elemente des Lebens auf einem Fischkutter in einfacher und anschaulicher Sprache zu benennen. Dabei beziehen sich die Fotos nicht direkt auf den im Text dargestellten konkreten Arbeits- und Sozialraum, sie kommen von anderen Schiffen, die Situationen und die Personen sind andere. Hieraus entsteht eine Spannung, die dem Buch sehr guttut, weil sie eine Distanz zwischen Text und Bild, zwischen den Inhalten, den Autoren und den Lesern ermöglicht.

Linde war mit Leib und Seele Fischer, das kann und will er in seinem Bericht nicht verbergen. Als 50jähriger begann er, seine Erinnerungen an seinen Einstieg in die Fischerei aufzuschreiben. Beim memorierenden Schreiben war ihm sein eigener Lebensweg mit einem Ausstieg aus der Fischerei bereits in den 60er Jahren wie auch der allgemeine Niedergang der Kleinen Hochseefischerei jederzeit präsent. Er weiß, warum er das Angebot von August Mewes ausschlug, den betagten Kutter *Emma* zu übernehmen, denn: "In der Fischerei brach eine neue, unheilvolle Zeit an."

Die Geschichte der Finkenwerder Hochseefischerei ist eine Geschichte der Umbrüche, der Neuerungen: Schleppnetze, Motoren, Winden, Echolote. In diesem Zusammenhang ist auch die Umstellung auf den Thunfischfang in den späten 50er und frühen 60er Jahren zu sehen, dem ein eigenes Kapitel gewidmet ist. Ein Zusammenspiel von technischen Hilfsmitteln, Beobachtungsgabe, Erfindergeist und der unverzichtbaren "Fischnase" des Kapitäns war unabdingbar, wollte man die Kolosse mit Spezialangeln an Bord bringen. Erlebnisberichte über diese Variante der Hochseefischerei liegen bisher nur sehr spärlich vor, so daß Lindes Beschreibung durchaus eine Lücke schließt.

Die ersten beiden Kapitel folgen der Chronologie von Fangreisen, im anschließenden geht es um einzelne Episoden und besondere Ereignisse, die Lindes persönlichen Rückzug aus der Fischerei und die generelle Krise der Finkenwerder Kutterflotte erläutern. Die Gliederung ist also nicht an volkskundlichen Fragestellungen ausgerichtet, aber das ausgebreitete Material bildet eine ausgezeichnete Grundlage für weitere Untersuchungen: von den komplexen Arbeitsabläufen beim Aussetzen und Einholen eines Schernetzes bis hin zu Fragen des sozialen Miteinanders oder der Einstellung zum Beruf. Text und Illustrationen provozieren immer wieder Nachfragen, von denen nicht

wenige unbeantwortet bleiben. Betrachtet man beispielsweise die beiden Fotos auf der Doppelseite 24/25, so stellt man zunächst fest, daß der Gegenstand identisch ist: drei Männer hieven ein Netz über die Bordwand an Deck. Das linke Bild wurde 1952 aufgenommen, die Männer sind mit Wollpullovern und dem traditionellen Buscherump bekleidet, keiner von ihnen benutzt Handschuhe. Ganz anders 23 Jahre später, 1975: alle drei sind mit Öljacke und Ölhose aus wasserabweisendem Kunststoff bekleidet, ohne Handschuhe greift niemand in die Maschen. Ständen solche oder ähnliche Kleidungsstücke der vorausgehenden Generation nicht zur Verfügung oder zeigt sich in dem Bild nicht auch die Haltung, daß harte Männerarbeit mit ungeschützten Händen auszuführen sei? Wenn dem so ist (und dafür gibt es Indizien): Wann und durch welche Faktoren wurde diese Haltung aufgeweicht? Wurde diese äußere Darstellungsform von Männlichkeit durch andere abgelöst? Welche waren das? Anregungen für Annäherungen an die ansonsten hermetisch abgeriegelte Welt auf einem Fischkutter jedenfalls bieten sowohl der Text als auch die Fotos in großer Zahl.

Lindes Bericht trägt individuelle Züge, er ist in starkem Maße an die erlebte Wirklichkeit angelehnt, und er ist glaubhaft. Daß die Sprache an Bord im wesentlichen das Plattdeutsche war, ist nur an einzelnen Zitaten zu erkennen. Darunter leidet in gewisser Hinsicht die Authentizität, an der Präzision der inhaltlichen Darstellung und der Offenheit der persönlichen Wertung ändert dieser Befund jedoch nichts.

Letztlich war es ein Glücksfall, der das Erscheinen dieses Buches ermöglichte, das drei unterschiedliche Sichtweisen auf geprüfte Weise miteinander verknüpft. Während der Drucklegung starben der Textautor Heinz Linde und der Fotograf Willi Luther. Bleibt zu hoffen, daß ihre Aufzeichnungen und Archive der Nachwelt erhalten bleiben und auch die Zugänglichkeit gewährt ist.

Reinhard Goltz

**Gesucht - Gefunden****Suche****Kunstkalender Schleswig-Holstein****Schleswig-Holsteinisches Jahrbuch**

aller Jahrgänge. Angebote bitte an Jochen Storjohann, Barmisser Weg 3, 24245 Großbarkau, Tel. 04302/279.

**Notizen**

Herr Georg Wilhelm Saß bittet durch den Ausschuß für Volkskunde im SHHB die Leser der Zeitschrift TOP um Mitteilungen zum Thema „**Hygiene in früherer Zeit**“ für den **Kreis Schleswig-Flensburg**.

Es interessiert alles, was mit Abtritt, Abort, Latrinen, transportablen Häuschen, Nachtstuhl, Nachtgeschirr, Toilettenpapier, Windeln usw. zu tun hat.

Können Sie Fotos vom „Kleinen Häuschen mit Herz“ zur Verfügung stellen?

Kennen Sie Grundrisse alter Häuser mit eingezeichneter Toilette?

Benutzten auf den Höfen die Besitzer und das Gesinde die gleiche Toilette?

Können Sie weitere Literatur zum Thema benennen?

Welche Erinnerungen haben Sie noch an Zeiten, wo es noch keine Toiletten gab.

Mitteilungen zum Thema erbittet der Schleswig-Holsteinische Heimatbund, Ausschuß für Volkskunde, Rathausstraße 2, 24103 Kiel, Tel.: 0431 - 983 84-17, Fax: 9838 84-23.