

Anhang auf. Eine zweite Liste enthält die von Wolfgang Rudolph auf dem Stand von 1933 dokumentierten, heute zumeist nicht mehr vorhandenen Kirchen-Schiffsmodelle in Hinterpommern, West- und Ostpreußen. Ein weiterer Anhang bietet eine sehr interessante, seltene Quelle, nämlich den Bericht des Matrosen Johann Suhrbier von 1861 über die von ihm selbst vorgenommene Anfertigung und Schenkung eines Modells an die Kirche zu Rostocker Wulfshagen. Ein Literaturverzeichnis und eine Karte der Orte mit Kirchen-Schiffsmodellen in Mecklenburg-Vorpommern schließen das schöne, allen wissenschaftlich Interessierten wie auch breiteren Leserschichten gleichermaßen sehr zu empfehlende Buch ab.

Nils Hansen

Gesellschaft für Volkskunde

in Schleswig-Holstein e.V.

I 448/d/50

Inv. 23998

Seminar für Volkskunde
der Universität Kiel

TOP 28

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

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 volkscundlichen, kultur-, sozial- und alltagsgeschichtlichen Fragen 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:

Dr. Nils Hansen, c/o Seminar für Europäische Ethnologie/Volkskunde, Universität Kiel, Olshausenstr. 40, 24098 Kiel, Tel. (0431) 880-3179 • Fax (0431) 880-1705, e-mail: hansen@volkskunde.uni-kiel.de

Redaktionsschluss für das nächste Heft ist der

30. April 2005

Titelbild: Karte des südwestlichen Island von 1570. Entnommen aus: Ellis, Richard: Seeungeheuer. Mythen, Fabeln und Fakten. Basel/Boston/Berlin 1997, S. 9.

TOP 28/2004

Herausgeberin: Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V.

Redaktion für dieses Heft: Renko Buß M. A., Dr. Nils Hansen, Dr. Nina Hennig

EDV-Layout: Katja Nawroth

Geschäftsstelle der GVSH: Dr. Stefanie Janssen,
Heikendorfer Weg 86, 24248 Mönkeberg,
Tel. (04 31) 23 18 62, e-mail: stefaniehose@aol.com

Bankverbindung der GVSH: Sparkasse Mittelholstein AG Rendsburg

Konto Nr.: 13 796 (BLZ: 214 500 00)

Inhaltsverzeichnis

Aufsätze

<i>Hubertus Hiller</i> , „Es fährt sich gut auf der neuen Straße“.	
Anmerkungen zum Bau der „Milchstraße“	4
<i>Sarah Roloff</i> , „Alternatives Wohnen“	26
<i>Carsten Sobik</i> , Seeungeheuer. Zur Vermittlung eines maritimen Volksglaubens	40

Berichte und Mitteilungen

<i>Nina Hennig</i> , Mitgliederversammlung der GVSH am 5. Juni 2004	59
Am Seminar für Europäische Ethnologie/Volkskunde der Christian-Albrechts-Universität Kiel abgeschlossene Examensarbeiten 2003-2004	62

Buchbesprechungen	63
-------------------------	----

„Es fährt sich gut auf der neuen Straße“.

Anmerkungen zum Bau der „Milchstraße“¹

Hubertus Hiller

Einführung

Wer heute von Hansühn über Schönwalde nach Neustadt strebt, der nutzt in der Regel die L 216 und ist selbst bei widrigen Witterungsverhältnissen in rund 20 bis maximal 30 Minuten am Ziel. Das war nicht immer so, denn erst vor einem halben Jahrhundert wurde die im Volksmund „Milchstraße“ genannte Strecke für den Verkehr freigegeben. Bis dahin lag die Region um den Bungsberg in verkehrstechnischer Hinsicht in einem „Dornröschenschlaf“, und eine Fahrt von Schönwalde nach Hansühn oder Neustadt war eine langwierige und zuweilen strapaziöse Angelegenheit. Gerade im Winter, so wissen ältere Zeitgenossen noch zu berichten, seien die schmalen, unzureichend gepflegten und unbefestigten Landwege häufig überhaupt nicht zu passieren gewesen, so dass man Neustadt nur über Lensahn oder Eutin erreichen konnte, was bei Hin- und Rückfahrt einen rund 40 Kilometer langen Umweg bedeutete. Erst mit der Milchstraße wurde die Bungsbergregion für den zunehmend von Automobilen beherrschten Verkehr erschlossen und die Grundlage für den wirtschaftlichen Austausch zwischen der Küstenregion und dem Binnenland geschaffen.

Die folgenden Anmerkungen zur Milchstraße verdanken ihre Entstehung dem zu dieser Thematik gesammelten Quellenmaterial, das im Dorfmuseum Schönwalde archiviert ist. Zum einen handelt es sich um eine Anzahl von Berichten lokaler Tageszeitungen, Pressemeldungen aus der Feder Hermann MichaelSENS sowie mehrere Sitzungsprotokolle des Kreistages, in denen Hinweise über den Fortgang dieser für die wirtschaftliche Entwicklung des Bungsberggebietes so wichtigen Baumaßnahme enthalten sind. Zum anderen lagert im Fotoarchiv des Museums ein aus über 200 Bildern bestehender Bestand, der den Bau der Milchstraße in seinen verschiedenen Stadien dokumentiert. Und schließlich besitzt das Museum ein Exemplar einer von dem Realschüler Kurt Habeck 1955 angefertigten Jahresarbeit, die sich aus der Perspektive des Jugendlichen mit dem Bau der Milchstraße insbesondere im Schön-

¹ Diesem Beitrag liegt ein Vortrag zugrunde, den der Autor im Oktober 2002 in Schönwalde a.B. gehalten hat. Die Vortragsveranstaltung bildete den Auftakt für ein vom Dorfmuseum Schönwalde initiiertes Projekt, das den Strukturwandel im Bungsberggebiet zwischen 1930 und 1970 näher untersuchen will.

walder Raum sehr anschaulich beschäftigt². Ergänzt wurden die aus den genannten Quellen geschöpften Informationen durch Erzählungen von Zeitzeugen.

Der Beitrag gliedert sich in vier Abschnitte. Zunächst soll in groben Umrissen danach gefragt werden, wie sich der Schönwalder Raum im Verlauf des 19. Jahrhunderts entwickelt und welchen Einfluß die Infrastruktur auf die Entwicklung gehabt hat. Daran anschließend werden die wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen näher betrachtet, die zum Bau der Milchstraße geführt haben. Auf der Grundlage des Bildmaterials sowie der Arbeit Kurt Habecks beschäftigt sich der umfangreichste Abschnitt mit dem als Notstandsarbeit deklarierten und weitgehend noch nach den Prinzipien McAdams ausgeführten Bau der Milchstraße. Abschließend werden Probleme thematisiert, die sich während der Baumaßnahme ergaben und gelöst werden mussten. Im Mittelpunkt steht hier die 1951/52 kontrovers diskutierte Frage, ob die Milchstraße um Schönwalde herumgeführt oder direkt durch den Ortskern verlaufen sollte.

Blick zurück

Das zum Gutsbezirk Mönchneversdorf gehörende Kirchdorf Schönwalde war seit 1842 lediglich durch die Chaussee Eutin-Lensahn-Oldenburg, ansonsten aber nur über unbefestigte Landwege zu erreichen bzw. zu verlassen³. Trotz dieser dürftigen Infrastruktur entwickelte sich Schönwalde im Verlauf des 19. Jahrhunderts zunächst zum größten Dorf im Großherzoglich Oldenburgischen Güterdistrikt und zu einem gewerblichen Zentrum der land- und forstwirtschaftlich geprägten Bungsbergregion⁴. Als Spiegel dieser Entwicklung möge die Einwohnerzahl dienen, die sich zwischen 1802 und 1867 von 456 auf 850 fast verdoppelte. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war durch die im Dorf ansässigen Handwerker, Ärzte, Apotheker und Gewerbetreibenden die Grundversorgung der Bevölkerung gewährleistet, und mit der 1823 erbauten dreiklassigen Schule, der Kirche, einem 1872 gegründeten Volksbildungsverein, dem Turnverein, der Kampfgenossenschaft, mehreren Gilden und vielen anderen Vereinen und Verbänden stand auch das kulturell-gesellschaftliche Leben in einer gewissen Blüte. Doch wie in vielen anderen ländlichen Regionen Schleswig-Holsteins trug auch im Bungsberggebiet die in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts einsetzende Technisierung der Landwirtschaft zu einer Ab- oder sogar Auswanderung vieler durch diesen Prozess von Arbeitslosigkeit und sozialer Verelendung

² Habeck 1955.

³ Vgl. dazu MichaelSEN 1985, BejSchowetz-Iserhoht 1990. Zum Chausseebau Eutin-Schönwalde-Lensahn-Oldenburg siehe Geschichts AG 1992, S. 144 ff. Wehling o.J., MichaelSEN 1968.

⁴ Vgl. dazu MichaelSEN 1987.

bedrohten Landarbeiter bei. In dieser Hinsicht kann es nicht verwundern, dass die Einwohnerzahl Schönwaldes in den letzten beiden Jahrzehnten stetig abnahm und Hermann Michaelsen in seinem Beitrag über das Kirchspiel Schönwalde dazu anmerkt:

„Als die Schönwalder in ihrem Gotteshaus vom 19. Jahrhundert Abschied nahmen, wohnten in ihren Mauern in 198 Haushaltungen noch 620 Menschen. Das sind fast 200 weniger als 20 Jahre zuvor. Schönwalde war plötzlich nicht mehr das größte Dorf im großherzoglich-oldenburgischen Güterdistrikt, es war, wohl in erster Linie durch den Bau der Kreis-Oldenburger-Eisenbahn (KOE), Zug um Zug von Lensahn überholt worden“⁵.

Was Michaelsen 1985 lediglich vermutet, ist anhand literarischer und archivalischer Quellen von der Geschichts AG des Oldenburger Freiherr vom Stein Gymnasiums im Rahmen eines Schülerwettbewerbs untersucht und bestätigt worden⁶. Der bundesweit ausgezeichnete und 1992 im Jahrbuch für Heimatkunde des Kreises Oldenburg publizierte Beitrag macht deutlich, welche zentrale Bedeutung der Verkehrserschließung für die Entwicklung nicht nur der Städte, sondern auch gutsherrlicher Dörfer wie Schönwalde oder Lensahn beigemessen werden muss. Denn, so ein Fazit der Studie, mit dem Anschluss an die KOE im Jahr 1888 kam die Industriezeit nach Lensahn, und „im vorher rein landwirtschaftlich orientierten Dorf ... entstand in der Umgebung des Bahnhofes ein regelrechtes Handwerker- und Kaufleuteviertel“, so dass „Lensahn ... nun selbst zum Ziel der Binnenwanderung“ wurde⁷.

Die hier nur angedeutete Entwicklung Lensahns legt nahe, dass die rapide „Entvölkerung“ Schönwaldes wahrscheinlich nicht eingetreten wäre, wenn sich das Dorf durch eine bessere Verkehrserschließung im Verlauf der einsetzenden Industrialisierung zu einem „modernen Zentrum“ hätte entwickeln können. Die Chance dazu hat es durchaus gegeben; 1872 plante nämlich ein Bankenkonsortium den Bau einer Eisenbahnlinie von Hamburg nach Kopenhagen über Schönwalde⁸. Dieses Vorhaben scheiterte allerdings am energischen Widerstand des naturliebenden Großherzogs, der als Grundbesitzer erstens die wirtschaftlichen Impulse für die Bungsbergregion in Frage stellte und zweitens seine schönen Forstreviere um Kasseedorf und Schönwalde nicht von einer Eisenbahntrasse durchschnitten sehen wollte⁹. Natürlich kam auch ohne die Eisenbahn die Industriezeit nach Schönwalde – das zeigen z.B. heute noch einige um 1900 erbaute Häuser und Scheunen mit ihren flach

⁵ Michaelsen 1985, S. 91.

⁶ Geschichts AG 1992.

⁷ Geschichts AG 1992, S. 165.

⁸ Michaelsen 1985, S. 89. Siehe dazu vor allem Michaelsen 1970.

⁹ Michaelsen 1970b, S. 65.

geneigten und mit Teerpappe gedeckten Dächern, die sich sowohl durch den Baustil als auch die Verwendung industriell hergestellter Baustoffe etwa von dem im 18. Jahrhundert als niederdeutsches Fachhallenhaus errichteten „Organistenhaus“ deutlich unterscheiden¹⁰. Selbstverständlich wurde die Bevölkerung auch zunehmend mit Kolonialwaren sowie anderen, außerhalb der engen regionalen Grenzen produzierten Gütern versorgt, und schließlich rollte seit 1905 das erste Auto durch die Bungsbergdörfer¹¹. Dennoch blieb Schönwalde weit hinter der Entwicklung der Dörfer zurück, die durch die Eisenbahn erschlossen waren. Heute mag es gerade in touristischer Hinsicht ein Vorzug sein, dass beispielsweise das um die Kirche und den Dorfteich gelegene Zentrum Schönwaldes nicht von Eisenbahnlinien, einem (mittlerweile sicher stillgelegten) Bahnhof oder einem Großparkplatz dominiert wird, sondern weitgehend so erhalten ist wie um 1900. Aus zeitgenössischer Perspektive betrachtet werden allerdings viele Einwohner Schönwaldes und besonders die Bauern aus den umliegenden Dörfern die Entscheidung ihres Großherzogs bedauert haben, weil sie dadurch auch weiterhin lediglich über die alte Chaussee mit Eutin und Lensahn verbunden waren und eine Fahrt etwa nach Neustadt, dem wichtigsten Handelszentrum der Region, nur durch verschlungene (heute als kulturgeschichtlich und naturkundlich besonders wertvoll eingestufte und daher geschützte) Redder und über unbefestigte, zumeist schlecht gepflegte Feldwege führte, die vor allem im Winter häufig überhaupt nicht befahrbar waren. Natürlich konnte Neustadt von Schönwalde aus auch über Eutin oder Lensahn erreicht werden. Doch dies bedeutete einen Umweg von vielen Kilometern.

Der entscheidende Anstoß

Diese bereits im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert mehrfach beklagten dürftigen Wegeverhältnisse machten sich schließlich besonders in den späten 1940er Jahren bemerkbar, als besser erschlossene Regionen begannen, die Katastrophe des 2. Weltkrieges langsam zu überwinden und sich wirtschaftlich wieder entwickeln konnten. Den entscheidenden Anstoß, diesen Missstand zu beseitigen und damit die Bungsbergregion aus ihrem Jahrhunderte andauernden „Dornröschenschlaf“¹² zu wecken, gab das 1950 begonnene Siedlungsvorhaben im Hansühner Raum¹³. Aus einem im schleswig-holsteinischen Verkehrsministerium angefertigten „Vermerk Betr.: Chaussee Hansühn-Mönchneversdorf-Schönwalde-Neustadt“ vom

¹⁰ Dazu: Hansen/Tillmann 1990a, S. 90f. und Hansen/Tillmann 1990b, S. 9-39.

¹¹ Es war das Automobil des Großherzogs Friedrich August von Oldenburg. Siehe dazu Michaelsen 1983.

¹² Pracher 1952, S. 48.

¹³ Siehe dazu Engfer 1957, Rosenfeld 1991 und Traulsen/Becker/Kiekebusch 1963, S. 64 ff.

26. Februar 1951 geht dazu rückblickend hervor:

„Wie die anliegende Wegeskizze ergibt, ist der Kreis Oldenburg in seinem westlichen und südlichen Teil verkehrsmäßig fast nicht aufgeschlossen. Bei dem Ingangsetzen der Bodenreformerarbeiten wurde darüberhinaus festgestellt, daß die wirtschaftliche Gliederung der Marktorte und -dörfer nur unvollständig vorhanden ist und daß zu einer vernünftigen Aufschließung Schönwalde, Heringsdorf und Hansühn zu Marktorten gemacht werden müßten. In dieser Beziehung bestand zwischen mir (dem Autor des Vermerks, Herrn Jacobshagen) und der Landesplanung völlige Übereinstimmung. Unabhängig voneinander waren wir auf dieselben Marktorte gekommen. Diese Zielsetzung veranlaßte eine Besprechung mit dem Verkehrsministerium – Straßenbauabteilung – mit der ein Übereinkommen dahingehend erzielt wurde, daß das Endziel von straßenbautechnischen Planungen eine Verbindung zwischen den Marktorten sein müsse. Man hatte sowieso vor, zukünftige übergeordnete Straßennetze generell zu planen, was aufgrund der Neugliederung des Kreises durchgeführt wurde. Für den Kreis Oldenburg kamen in erster Linie die beiden Straßenzüge Farve-Hansühn-Schönwalde-Neustadt sowie die Verbindung Kaköhl-Hansühn-Harmsdorf infrage. Für die Straße Neustadt-Schönwalde bestand schon damals ein spezielles Straßenbauprojekt. Bei der Besiedlung des Raumes Testorf, der in seinem alten Verkehrsnetz völlig unerschlossen ist, mußte eine direkte Verbindung aus dem Weiler Neu-Testorf nach Hansühn und ebenso der Anschluß nach Mönchneversdorf gesucht werden. ... Inzwischen hatte die Straßenbaubehörde sich für die Linienführung Hansühn-Weiler Neu-Testorf-Mönchneversdorf-Schönwalde entschieden, ohne daß über den Zeitpunkt der Ausführung etwas Näheres gesagt werden konnte“¹⁴.

Es war den Planern dieser aus dem 30.000 Hektar-Abkommen hervorgegangenen Siedlungsmaßnahme also von vornherein klar, dass mit der Umgestaltung ehemals gutwirtschaftlich genutzter Flächen zu mittelständischen Bauern- bzw. zu Nebenerwerbsstellen eine moderne Infrastruktur geschaffen werden musste, da erst die verkehrstechnische Erschließung den Absatz der in diesem vollkommen neu strukturierten Gebiet produzierten landwirtschaftlichen Erzeugnisse gewährleisten konnte. Unter dieser Prämisse wurde auf Landes-, Kreis- und auf lokaler Ebene der Entschluss zum Ausbau der Straße Kaköhl-Hansühn-Lensahn sowie zum Neubau

¹⁴ Vermerk Betr. die Chaussee Hansühn-Mönchneversdorf-Schönwalde-Neustadt vom 26.02.1951. Archiv des Dorfmuseums Schönwalde (ADS), Abteilung Milchstraße.

einer Verbindung von Neustadt nach Hansühn über Schönwalde gefasst¹⁵, so dass Hermann Michaelsen bereits am 19. März 1950 an die lokale Presse melden konnte:

„Größte Bedeutung kommt für Schönwalde der Ausbau der Straße Hansühn-Testorf-Karlshof-Schönwalde als Landstraße 1. Ordnung bei. Durch die Weiterführung dieser Straße über Wangels-Farve nach Lütjenburg einerseits und andererseits über Schönwalde hinaus nach Neustadt wird der heute noch ungünstig gelegene Amtsbezirk verkehrsmäßig erschlossen“¹⁶.

Zu diesem Zeitpunkt stand jedoch weder die Linienführung der Straße konkret fest, noch war angesichts der angespannten Haushaltslage auf Landes- und Kreisebene die Finanzierung dieses ehrgeizigen Projektes gesichert¹⁷. Zudem, so legt es ein im Februar 1951 in den Lübecker Nachrichten (LN) veröffentlichter Beitrag nahe, kam es sowohl im Vorfeld als auch noch kurz vor Baubeginn zu einem „öffentlichen Interessenstreit“ zwischen der Gemeinde Lensahn, die „gegen die Bevorzugung der sogenannten Milchstraße gegenüber der Straße Lensahn-Hansühn“ protestierte und damit einen Beschluss des Kreistages vom 18. Dezember 1950 kritisierte, in dem die „grundsätzliche Zustimmung zum Ausbau der Straße Neustadt-Schönwalde gegeben“ worden war¹⁸. Als Begründung für die Entscheidung des Kreistages führte Landrat Rohwedder laut Lübecker Nachrichten unter anderem an,

„daß durch den Ausbau der Straße Neustadt-Hansühn hohe Summen in den Kreis fließen und über 100.000 Tagewerke für Erwerbslose vermittelt würden. Lensahn könne sich nicht beschweren, es sei im ERP-Programm, bei der Landsiedlung und im Straßenbau hervorragend berücksichtigt worden. Die Straße Kaköhl-Lensahn befinde sich zwar in einem schlechten Zustand, sie werde aber mit Kreismitteln bis Harmsdorf ausgebessert werden. Immerhin habe sie einen festen Untergrund, während die Gegend um Mönchneversdorf und

¹⁵ Dazu Engfer 1957, S. 61.

¹⁶ Pressemitteilung Michaelsens vom 19.3.1950. ADS, Abteilung Milchstraße. Hermann Michaelsen hat seit den späten 40er Jahren unzählige Artikel für die lokale Presse geschrieben. Sowohl die gedruckten als auch die nicht publizierten Artikel hat er in rund 30 Aktenordnern gesammelt. Diese umfangreiche Sammlung stellen den weitaus größten Teil des Zeitungsarchivs am Dorfmuseum Schönwalde.

¹⁷ Aus dem Protokoll einer Kreistagssitzung vom 13. Juni geht hervor, dass der Kreis den Bau der Milchstraße mit 800.000 DM unterstützte und bemüht war, die fehlende Summe von rund 5 Millionen Mark beim Land einzufordern. Aus einem undatierten Protokoll einer Kreistagssitzung (kurz vor der Fertigstellung der Milchstraße 1954) geht hervor, dass der Kreis sowie die Gemeinden Schönwalde und Altenkrempe lediglich 700.000 DM für das Bauvorhaben aufgebracht haben und 5 Millionen Mark „als Zuschuß geflossen“ sind.

¹⁸ Lübecker Nachrichten vom 26. Februar 1951.

Neu Testorf an Verhältnisse vor 100 Jahren erinnere. Das Waldgebiet um den Bungsberg werde erschlossen, und die 'Glücksklee' interessiere sich wie die gesamte Wirtschaft des Gebietes für ein erweitertes Einzugsgebiet¹⁹.

Nachdem sich im Februar 1951 der Verkehrsausschuss des schleswig-holsteinischen Landtages vor Ort vom unhaltbaren Zustand des Wegenetzes im Hansühn-Schönwalder Raum überzeugt hatte und auch der Finanzausschuss des Landes 650.000 Mark in den Nachtragshaushalt für den Bau der Milchstraße einbrachte sowie für das kommende Jahr weitere 150.000 Mark bewilligte, konnten die Pläne einer Verbindungsstrecke von Hansühn über Schönwalde nach Neustadt umgesetzt und mit dem Bau begonnen werden²⁰.

Bevor jedoch die Bagger und Raupen anrollten, musste die gesamte Strecke durch Mitarbeiter des Straßenbauamtes Plön festgelegt und vermessen werden. Dabei stellte sich sehr schnell heraus, dass der ursprünglich geplante Verlauf von Hansühn über Testorf, Langenhagen nach Schönwalde aufgrund der schwierigen topographischen Gegebenheiten nur mit sehr hohem Aufwand realisiert werden konnte, so dass das Straßenbauamt bereits im März vorschlug, „die Straße von Neustadt über Altenkrempe, Hasselburg, Klaushorst, Stolperhufen, Kniphagen, Schönwalde, Mönchneversdorf an Neutestorf vorbei nach Hansühn zu führen“²¹. Die von Kurt Habeck im Rahmen seiner Jahresarbeit über den Bau der Milchstraße angefertigten Karten machen deutlich, dass sich der Verlauf der Milchstraße nur in einigen Abschnitten mit dem existierenden Wegesystem deckte und weite Teile dagegen durch bis dahin „unerschlossenes“ Terrain führten. Diese Tatsache erleichterte es den Planern, einen Straßenverlauf zu gestalten, der weitgehend ohne enge Kurven oder starke Gefälle auskam und deshalb bis heute den zunehmend schneller werdenden Verkehrsmitteln gerecht wird. Hinsichtlich der gewählten Linieneinführung scheint es dann auch verständlich, dass im Mai 1956 ein anonymes Autor in der Beilage des Ostholsteinischen Anzeigers geradezu schwärmend über eine Tour auf der neuen Milchstraße berichtete:

„Es fährt sich gut auf der Straße für Fahrer und Mitfahrer. Denn auch die Schwarzdecke ist für den motorisierten Verkehr berechnet. Starke Steigungen im Straßenzug sind vermieden ... In sanft geschwungenen Kurven zieht sie durch das Land, so wie es den schnellfahrenden Kraftwagen dienlich ist, aber nicht schnurgerade, daß sie den natürlichen Fluß der Linien in der Landschaft zerrisse“²².

19 Lübecker Nachrichten vom 26. Februar 1951. Siehe dazu auch Habeck 1955, S. 3 ff.

20 Siehe dazu Lübecker Nachrichten vom 20.02.1951 und 24.02.1951.

21 Habeck 1955, S. 5.

22 Ostholsteinischer Anzeiger 1956, S. 33.

Allerdings, so führt der Berichterstatter etwas wehmütig weiter aus, müssten „Pferde und Fußgänger sehen, wie sie zurechtkommen“, da die Straßenbauer weder schattenspendende Bäume gepflanzt noch einen weichen Sommerweg angelegt hatten, so dass „sowohl Roß als auch Wandersmann nichts anderes übrigbleibt, als auf der endlos scheinenden Straße voranzustreben“²³.

Im April waren die Vermessungsarbeiten und Grundstücksverhandlungen weitgehend abgeschlossen, so dass im Mai 1951 die Firma Claus Alpen von Neustadt und die Kieler Baufirma Decker und Sönnichsen von Hansühn aus mit dem Bau der Milchstraße beginnen konnten. Wie in dem bereits zitierten Bericht der Lübecker Nachrichten angedeutet wird, nutzte man den Straßenbau auch als „Arbeitsbeschaffungsmaßnahme“, d.h. dass die beteiligten Baufirmen lediglich das Gerät und das sog. Stammpersonal stellen durften. Der überwiegende Anteil der rund 100.000 Tagwerke war nämlich als „Notstandsarbeit“ deklariert und damit den Erwerbslosen der anliegenden Gemeinden vorbehalten. Wie die Arbeitslosen beschäftigt wurden, schildert Kurt Habeck, dessen Vater selbst als Notstandsarbeiter am Bau der Milchstraße beteiligt war, in seiner Jahresarbeit:

„An der Milchstraße arbeiteten nur Arbeitslose der anliegenden Gemeinden mit Ausnahme des Stammpersonals der einzelnen Firmen. Das Arbeitsamt wies den Arbeitslosen die Stellen bei den Straßenbaufirmen zu. Hier arbeiteten sie 13 Wochen als Notstandsarbeiter, danach mußten sie wieder aussetzen. Da aber nicht genug Arbeiter vorhanden waren, konnten sie schon wieder nach ein paar Tagen anfangen und die ihnen erteilten Arbeiten an der Straße ausführen. Wenn sie abermals 13 Wochen gearbeitet hatten, mußte die Firma sie wieder entlassen. Nun wurde auch die Arbeit an der Straße eingestellt, denn es war in der Zwischenzeit Winter geworden, und dann ruhte die Arbeit. Im folgenden Frühjahr wurden ihnen die Arbeitsstellen wieder für die bestimmte Zeit zugewiesen“²⁴.

Diese Form der Beschäftigung erwerbsloser Männer aus den Gemeinden war außerordentlich erfolgreich, so dass der Schönwalder Bürgermeister Friedrich Hiller bereits im Juli 1951 dem Kreistag vermelden konnte, dass „im Raume Schönwalde in Kürze keine Arbeitslosigkeit mehr bestünde“²⁵. Nur gegen Ende der Baumaßnahme stiegen die Arbeitslosenzahlen wieder, weil die für die Notstandsarbeiter vorge-

23 Ostholsteinischer Anzeiger 1956, S. 33.

24 Habeck 1955, S. 47. Aus einem Kreistagsprotokoll vom 17. Juli 1951 geht hervor, dass „z. Zt. bereits in Neustadt 120, Altenkrempe etwa 100 und Schönwalde 66 Arbeitskräfte beschäftigt seien“. Siehe dazu Protokoll einer Sitzung des Kreis Ausschusses am 17. Juli 1951, S. 1.

25 Protokoll einer Sitzung des Kreis Ausschusses am 17. Juli 1951, S. 2.

schriebene maximale Beschäftigungsdauer in vielen Fällen keinen weiteren Einsatz mehr zuließ. „Es wird sich in Kürze die Situation ergeben“, schrieb Michaelsen in einem Pressebereich vom 29.10.1953,

„daß beim Straßenbau inmitten des Dorfes (Schönwalde) kaum noch ein Schönwalder eingesetzt ist, dafür aber Arbeitslosenfürsorge-Empfänger aus Neustadt und Lensahn herangeholt werden. Die Bemühungen der Gemeinde gehen darum dahin, die Beschäftigungsdauer auf 39 Wochen hinaufzusetzen. Vorläufig wurde einer Verlängerung um vier Wochen zugestimmt“²⁶.

Der Bau

Die stattliche Zahl von 100.000 Tagwerken für die rund 20 Kilometer lange Strecke verweist schon darauf, dass der Einsatz technischen Geräts – gemessen am heutigen Stand des Straßenbaus – eher bescheiden war und die Milchstraße trotz Lastwagen, Raupen, Baggern, Lorenzügen und Walzen überwiegend in Handarbeit entstanden ist. Während diese Straße heute mit einem massiven Einsatz moderner Baumaschinen und lediglich einer Handvoll spezialisierter Tief- und Straßenbauarbeiter in rund 320 Arbeitstagen fertiggestellt werden könnte, machen die folgenden, sich auf die Angaben Kurt Habecks stützenden Ausführungen deutlich, wie personalintensiv und zum Teil beschwerlich der Straßenbau noch vor einem halben Jahrhundert war.

Zuerst musste der Verlauf und das grobe Planum der zukünftigen Milchstraße hergestellt werden. Dazu rückten Planierraupen und große Löffelbagger an, die den Mutterboden beiseite schoben, kleinere Bodenunebenheiten ausglich bzw. tiefe Schneisen in Hügel gruben und Knicks rodeten, die der neuen Straße im Weg standen²⁷. Außerdem mussten zahlreiche Bäume in dem als Glinde bekannten Wald gefällt und die Stubben entfernt werden, weil der alte, nach Kniphagen führende Weg schmal und kurvenreich war, die neue Straße aber breiter sein und möglichst gerade verlaufen sollte. Während die Bäume von den Waldarbeitern der Großherzoglich Oldenburgischen Forstverwaltung gefällt wurden, überließ man die Stubben den Straßenbauarbeitern, die sie zu sprengen und zu beseitigen hatten²⁸. Da es den heute allgegenwärtigen Minibagger damals noch nicht gab, sondern nur

²⁶ Pressemitteilung Michaelsens vom 29.10.1953. ADS, Abteilung Milchstraße.

²⁷ Die Mutterbodenschicht der Wiesen wurde in Quadrate geschnitten und gelagert. Mit diesen Soden wurden die Böschungen abgedeckt. Habeck 1995, S. 8.

²⁸ Die Stubben dienten als billiges Brennmaterial. Habeck schreibt dazu: „Der Bauführer erlaubte den Straßenbauarbeitern, die Stubben zu nehmen. Zu ihnen gehörte auch mein

sehr schwere und relativ unbewegliche Bagger zur Verfügung standen, musste schon in dieser frühen Bauphase in vielen Fällen auf die Arbeitskraft der Notstandsarbeiter zurückgegriffen werden. So sind mit Schaufel und Spaten beispielsweise Bäche verlegt oder sog. Handschächte für Grabendurchlässe und Drainagen gegraben worden.

Auf das von den Raupen und Baggern vorbereitete Planum wurde als Grundlage der 5,60 m breiten Straße eine 40 cm hohe Sandschicht aufgebracht. Für den Streckenabschnitt Schönwalde-Kniphagen wurde ein Kiesvorkommen in Langenhagen ausgebeutet und per Lastwagen zu einer Sammelstelle transportiert. Von dort gelangten rund 10.000 Kubikmeter mit Lorenzügen auf die Baustelle²⁹. Der Sand für den Bauabschnitt Schönwalde-Hansühn kam dagegen aus einem Kiesabbaugebiet in Mönchneversdorf, wo er mit Baggern direkt auf Loren verladen und auf dem Schienenweg an den Bestimmungsort transportiert wurde³⁰. Nachdem die Arbeiter beiderseits der Fahrbahn überwiegend aus Kies und Sand bestehende, 1,20 m breite Banketten aufgeworfen hatten, musste die sog. Packlage gesetzt werden. Da sowohl die Herstellung als auch das Setzen des Packs aufwändige und zum Teil gefährliche Handarbeit war, soll hier die detaillierte Beschreibung Kurt Habecks einen Eindruck von dieser Tätigkeit vermitteln:

„Die Steinschläger schlugen die Steine, die zum Packsetzen benötigt wurden, zurecht. Die Milchstraße erhielt den Pack zum größten Teil aus dem engeren und weiteren Bungsberggebiet. In Mönchneversdorf wurde eine Strecke mit Zementpack gesetzt. Diesen Pack hatte man auf dem Großenbroder Flugplatz, der gesprengt worden war, gewonnen. Die Findlinge, die verstreut um den Bungsberg herumlagen und in der Eiszeit durch die Gletscher zu uns gebracht worden sind, wurden aufgesucht und an Ort und Stelle zurechtgehauen. Wenn Findlinge aber zu groß waren, dann wurden sie erst ge-

Vater. Wir führen mit einem Handwagen in den Wald und luden die gesprengten Stubben auf. Dann zogen wir den Wagen, der hoch bepackt war, mühsam nach Hause. Wir holten noch viele Wagen voll, denn außer meinem Vater beteiligte sich nur noch ein Arbeiter daran. Im Winter zerkleinerten wir die Stubben, und so kamen wir billig zu Brennmaterial“. Habeck 1955, S. 10 f.

²⁹ Dazu vermerkt Hermann Michaelsen in einer Pressemeldung vom 18. Juli 1953: „Durch den Transport von rund 10.000 cbm Kies aus der Langenhagener Kiesgrube für den Bauabschnitt Kniphagen-Schönwalde der Milchstraße ist die Straße nach Langenhagen in einen Zustand versetzt worden, der einen gefahrlosen Autoverkehr in keiner Weise mehr zuläßt. Die dringend notwendige Instandsetzung übersteigt jedoch bei weitem die Kräfte der Gemeinde“. Pressemitteilung Michaelsens vom 18. Juli 1953. ADS. Abt. Milchstraße.

³⁰ Habeck 1995, S. 24 f.

sprengt und dann zurechtgeschlagen. Jetzt stapelte sie der Steinschläger auf, um sie besser vermessen zu können. Auch alte Steinmauern wurden abgerissen und die Steine durch die Hammerschläge der Steinschläger zerkleinert. Steinschläger zu sein, ist nicht leicht. Ein schwacher Mensch kann diesen Beruf nicht ausüben. Auch ist dieser Beruf gefährlich, denn wie leicht kann es vorkommen, daß ein abspringender Gesteinssplitter ins Auge geht, und er dadurch das Augenlicht verliert. Als der Steinschläger seine Arbeit ausgeführt hatte, holte ein Lastwagen der Straßenbaugesellschaft die Steine ab und fuhr sie nach einer Sammelstelle an der Straße. Von hier aus brachten sie die Kipploren, die von einer kleinen Lokomotive gezogen wurden, nach der Arbeitsstelle an der Straße, wo sie gebraucht wurden. Hier wurden die Packsteine von den Packsetzern auf die Fahrbahn gekippt. Nun begann die Arbeit dieser Männer. Alle Packsetzer trugen einen Handschutz. Es waren entweder alte, ausgediente Handschuhe oder selbstgemachte Handschützer. Mein Vater hatte sich ein Paar aus einem alten Gummistiefelschaft angefertigt. Durch diese Schutzmaßnahme verhinderten die Arbeiter, daß ihre Hände von den scharfen Kanten der Steine aufgerissen wurden. Pack wurde immer im Akkord gesetzt, das heißt, daß die Arbeiter nicht stundenweise, sondern daß die geleistete Arbeit bezahlt wurde. Die Arbeiter standen fast den ganzen Tag krumm und ruhten sich fast nur noch in den Arbeitspausen, die zum Essen bestimmt waren, aus; denn sie wollten soviel Geld wie nur möglich verdienen, denn wer wußte, wie bald sie wieder arbeitslos waren, und dann mußten sie sich und ihre Familie wieder von dem wenigen Stempelgeld ernähren. Pack wurde in mehreren Kolonnen gesetzt. Gewöhnlich bestand eine Kolonne aus 4 bis 5 Mann. Sie hatten darauf zu achten, daß der Kiesboden möglichst von den Grundflächen der Steine bedeckt wurde und daß kein Zwischenraum von irgendeinem Stein verdeckt wurde, denn hierdurch könnte die Festigkeit der Straße leiden, weil der Zwischenraum später nicht gefüllt werden kann. Wenn die Straße dann aber fertiggestellt worden ist, könnte der Zwick doch noch in den Hohlraum gelangen und ihn füllen. Dadurch würde die Teerdecke einbrechen, und es entstände ein Schlagloch. Daher mußten sie auch die zum Pack nicht geeigneten Steine, also alle die, die Form einer Pyramide nicht besaßen oder annähernd erreichten, von den geeigneten trennen. Eine Kolonne von 4 Mann setzte an einem Tag ungefähr 100 bis 120 Quadratmetern Pack. Ein Mann schaffte also 25 bis 30 Quadratmeter. ... Während der Pack gesetzt wurde, legten die Arbeiter auch gleichzeitig die Bordsteine an den beiden Banketten entlang³¹.

³¹ Habeck 1995, S. 18 ff.



Abb. 1: Baugruben, Bachbettverlegungen und -durchlässe wurden in aufwändiger Handarbeit fertig gestellt.



Abb. 2: Pack und Ummantelungsmaterial für Drainagen wurden manuell hergestellt und auf Loren verladen.

Die folgende Lage, die den Pack vollständig bedecken musste, bestand aus Zwick. Für die Herstellung des Zwicks, so berichtet Habeck, „verwendete man die schlechten Packsteine, alle anderen Abfälle, die beim Zurechthauen des Packs abfielen, die Findlinge, die mindestens die Größe einer Faust erreichten, und die Plansteine“³². Alle diese Steine wurden wie der Pack – nur eben kleiner – zurechtgeschlagen, mit Loren auf die Fahrbahn gebracht und von den Arbeitern mit Schaufeln und Forken gleichmäßig verteilt. Dem Zwick folgte eine Lage Kies, der wieder per Hand verteilt und von einer Straßenwalze solange verdichtet wurde, „bis nichts mehr von dem Zwick zu sehen war und auch das letzte Loch mit Kies angefüllt und festgewalzt worden war“³³. „Nun sah der Bau schon wie eine Straße aus“, berichtet Habeck, „denn sie war ganz eben, und manches Dorf hätte sich gefreut, wenn es eine so gute Straße besäße“³⁴.

Da der Straßenkörper in diesem Zustand einige Zeit ruhen musste, damit die Pack-, Zwick- und Kiesschichten ablagern konnten, die Fahrbahn aber schon eine relativ hohe Festigkeit besaß, wurde die Straße in bestimmten Abschnitten bis zur nächsten Bauphase für den Anliegerverkehr freigegeben³⁵. Kurt Habeck berichtet z.B. über die Freigabe der Strecke Schönwalde-Kniphagen und vermittelt dabei gleichzeitig einen Eindruck von den teilweise noch katastrophalen ländlichen Wegeverhältnissen in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts:

„Endlich wurde der Abschnitt der Milchstraße, der das Gut Kniphagen mit Schönwalde verbindet, für den Anliegerverkehr freigegeben. Nun konnten die Personenwagen, Lastkraftwagen, Trecker und sonstigen Fahrzeuge wieder auf dem schnellsten Wege von Schönwalde nach Kniphagen oder von Kniphagen nach Schönwalde gelangen. Während der bisherigen Bauzeit wurde der Verkehr von Schönwalde nach Kniphagen über Halendorf, Vogelsang und Hobstin geleitet. Dieser Weg ist aber dreimal so lang als der Weg Schönwalde-Kniphagen durch den Glinde. Er ist auch viel schlechter in Stand als die Verbindungsstraße zwischen diesen beiden Orten früher war. Nur die Straße Schönwalde-Halendorf, die ungefähr 0,5 km länger ist, ist mit einer Teerdecke überzogen. Der Weg Halendorf-Vogelsang-Hobstin-Kniphagen aber ähnelt mehr einem Feldweg als einer Straße, denn der Weg ist sehr uneben. Viele Steine ragen empor, und es gibt viele Schlaglöcher. Die

³² Habeck 1995, S. 22.

³³ Habeck 1955, S. 25.

³⁴ Habeck 1955, S. 25.

³⁵ Während dieser Zeit waren die Arbeiter mit den Feinarbeiten an der Milchstraße beschäftigt. So wurden z.B. die Böschungen mit Mutterboden bedeckt, die Banketten geglättet oder die Auffahrten von Nebenwegen gepflastert. Habeck 1955, S. 36.

Straßendecke besteht aus Sand. Auf diesem Wege können die Fahrzeuge infolge der Schlaglöcher und der hervorstehenden Steine nicht schnell fahren. Bei trockenem Wetter geht es noch, aber wenn es geregnet hat, dann ist der Weg eine richtige Moto-Cross-Strecke“³⁶.

Nach einigen Wochen wurde die Strecke für den Verkehr wieder gesperrt, „denn jetzt ging der Straßenbau seinem Ende entgegen“³⁷. Nachdem der gesamte Straßenkörper mit Motorbesen von losem Kies und Staub gereinigt war, wurde als vorletzte Schicht der Milchstraße eine Lage Schotter aufgebracht und mit einer Walze verdichtet. Den Schotter, der feiner als der Zwick sein musste, stellten nicht die Steinschläger her, sondern er kam aus einer Steinbrecheranlage, die in Neu-Testorf stationiert war.

Zum Schluss bekam die Milchstraße die Teerdecke, die man nicht wie heute üblich mit modernstem Gerät „in einem Guss“, sondern Meter für Meter in mühevoller Handarbeit herstellte. Diese Prozedur mag wieder von Kurt Habeck beschrieben werden:

„Der Teer für die Strecke Schönwalde-Kniphagen wurde in Kesselwagen in Kniphagen gekocht. Die Asphaltstücke wurden in den Kessel geworfen und solange erhitzt, bis sie flüssig waren. Dann fügte man dem flüssigen Asphalt Kalk und trockenen Kies, der vorher getrocknet worden war, hinzu. Dieses Gemisch wurde von einem Rührwerk durcheinandergerührt. Wenn der Teer einen bestimmten Hitzepunkt erreicht hatte, fuhr der Kesselwagen, unter dem auch jetzt noch ein Feuer brannte, ihn zu der Baustelle, an der er gebraucht wurde. Auf dieser Strecke verkehrten drei Kesselwagen, um die Arbeit nicht stocken zu lassen. An der Arbeitsstelle ließen die Arbeiter den Teer in eiserne Schiebkarren laufen und kippten ihn dann auf den Schotter. Mit dieser Arbeit waren zwei Mann beschäftigt. Zwei andere Arbeiter verteilten den Teer mit Hilfe von Schiebern gleichmäßig, und wiederum zwei andere Bauarbeiter schafften in Karren ganz feine Granitstücke, den sogenannten Splitt, herbei und warfen ihn auf den heißen Teer. Wenn der Kesselwagen die Arbeitsstelle wieder verlassen hatte, war die Walze wieder einmal an der Reihe. Sie fuhr über die frische Teerdecke und preßte den Splitt in den Teeraufguß hinein. Die Straße war jetzt soweit fertiggestellt, aber sie wurde noch nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben“³⁸.

Die Freigabe der einzelnen Bauabschnitte für den öffentlichen Verkehr erfolgte selbstverständlich erst, nachdem die Teerdecke ihre endgültige Festigkeit erreicht hatte

³⁶ Habeck 1955, S. 27.

³⁷ Habeck 1955, S. 31.

³⁸ Habeck 1955, S. 34 f.



Abb. 3: Die Teerkolonne im Einsatz.

und außerdem von Vertretern des Kreises, der Gemeinden, des Straßenbauamtes sowie der beteiligten Tiefbauunternehmen offiziell abgenommen worden war. Hermann Michaelsen vermerkt in einer Pressemitteilung vom 19. Juli 1953 dazu:

„Nach über zweijähriger Bauzeit wird die Durchgangsstraße Hansühn-Schönwalde-Neustadt, die sogenannte Milchstraße, noch in diesem Herbst in vollem Umfange dem Verkehr übergeben. Nachdem die Teilstrecken Hansühn-Mönchneversdorf und Neustadt-Kniphagen bereits vor einem Jahr fertiggestellt wurden, ist in knapp 14 Tagen mit der Freigabe des Bauabschnittes Kniphagen-Schönwalde zu rechnen. Damit wird der Autoverkehr nach Neustadt, der bisher über Lensahn oder Eutin führte, von 30 auf 10 km verkürzt. Die Einrichtung eines regelmäßigen Busverkehrs von Schönwalde nach Neustadt ist in nächster Zeit zu erwarten. Die Bauarbeiten auf der Strecke Kniphagen-Schönwalde wurden von der Firma Dany, Uetersen, ausgeführt. Es waren etwa 10.000 cbm. Boden zu bewegen. Außerdem wurden etwa 9000 cbm. Kies aus Langenhagen mit Lastwagen herangeschafft. Der Ausbau der Restabschnitte von Mönchneversdorf bis Schönwalde liegt in den Händen der Firma Decker und Sönnichsen, Kiel. Die Erdbewegungen belaufen sich hier auf 40.000 cbm. Auf besondere Schwierigkeiten stieß man beim Ausbau der Kreuzung, an der die neue Straße die Straße Eutin-Lensahn schneidet, da in einer Wiese eine Moorschicht von umfangreicher Stärke festgestellt wurde. An dieser Stelle wurden die Bauarbeiten vorübergehend stillgelegt“³⁹.

³⁹ Pressemitteilung Michaelsens vom 19. Juli 1953. ADS, Abt. Milchstraße.

Probleme

Der Hinweis Michaelsens auf ein Moorkommen im Kreuzungsbereich der Milchstraße mit der alten Chaussee deutete es bereits an: Es hat natürlich auch unvorhergesehene Probleme gegeben, die im Zuge der Bauarbeiten gelöst werden mussten. So musste die, wie man erst bei Probebohrungen feststellte, rund 15 Meter starke Moorschicht in Schönwalde zunächst mit massiven Lehmaufschüttungen langsam zu den Seiten verdrängt und anschließend die Senke mit Kies angefüllt werden, um einen festen Untergrund für die Straße zu erhalten. Ähnlich verfuhr die Tiefbauer bei dem als „Teufelsloch“ bezeichneten Moorkommen zwischen Mönchneversdorf und Hansühn⁴⁰.

Ein ganz besonderes Problem aber, das vor allem die Einwohner Schönwaldes bewegte und letztendlich erst durch die Entscheidung einer Landesbehörde gelöst werden konnte, bezog sich nicht etwa auf überraschend festgestellte geomorphologische Gegebenheiten, den frühen Wintereinbruch oder den Ausfall technischen Geräts. Es war vielmehr die heftig und kontrovers diskutierte Frage, ob die Milchstraße um Schönwalde herum geleitet oder direkt durch den Ortskern führen sollte. Gegen eine – heute wieder sehr moderne – Ortsumgehung sprach sich neben der Mehrheit der Gemeinderatsmitglieder vor allem der 1950 wieder neu gegründete Handwerker- und Gewerbeverein aus. Auf mehreren öffentlichen Gemeindeversammlungen in den Jahren 1950 und 1951, die der Diskussion und Entscheidungsfindung dienen sollten, prallten die vorgetragenen Meinungen zum Teil heftig aufeinander. Während die Gegner einer Ortsumgehung noch im Dezember 1951 dafür plädierten, „die Linienführung für die Straße Hansühn-Schönwalde-Neustadt durch das Dorf mit der Einmündung in die Straße Eutin-Lensahn beim Dorfteich nach wie vor anzustreben“, weil „dieser Plan die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung Schönwaldes für die Zukunft in erheblichem Umfange unterstützt und grundlegend bestimmt“, hielten die Befürworter dagegen, dass eine Durchgangsstraße das Ortsbild nachhaltig negativ verändern würde, weil dafür nicht nur das Gelände am „Ruhsal“ teilweise verfüllt, sondern auch das zwar auffällige und als „alte Mottenkiste“ bezeichnete, aber aus denkmalpflegerischer Hinsicht erhaltenswerte Organistenhaus abgebrochen werden musste, um einer Kreuzung direkt vor der Kirche Platz zu schaffen⁴¹. Gegen den Abbruch des Organistenhauses wandte sich vor allem der Leiter der Großherzoglich Oldenburgischen Verwaltung, von Heeringen, der in einem Schreiben an den Schönwalder Bürgermeister unter anderem feststellte:

⁴⁰ Siehe dazu Habeck 1955, S. 41 f.

⁴¹ Entschließung des Handwerker- und Gewerbevereins vom 17. Dezember 1951. ADS, Abt. Milchstraße.

„Meinem Dafürhalten nach muß unter allen Umständen verhindert werden, daß das Organistenhaus, das, soweit ich weiß, etwa 200 Jahre alt ist, der neuen Straße zum Opfer gebracht wird. Der Ort Schönwalde ist so völlig arm an sichtbaren Kulturgütern der Vergangenheit, daß die wenigen vorhandenen unter allen Umständen erhalten werden sollten. Der Ort hat bereits durch die Wegnahme der alten Chausseebäume, die früher die weniger schönen Gebäude etwas der Sicht entzogen, so enorm in seinem Aussehen gelitten, daß die wenigen restlichen Schönheiten aus der Vergangenheit doch für die Zukunft bewahrt bleiben sollten“⁴².

Zudem bezweifelte der Verwaltungsleiter das Argument des Handwerker- und Gewerbevereins, „sich von einer Durchführung der neuen Straße mitten durch den Ort irgendwelche Vorteile (zu) versprechen“. Denn, so von Heeringen weiter, „im allgemeinen kaufen die Menschen wohl mehr da, wo sie zu Hause sind, und es fällt ihnen nicht ein, auf einer Fahrt durch fremde Gegenden Einkäufe zu tätigen“⁴³.

Es läßt sich nicht mehr mit letzter Sicherheit bestimmen, wer schließlich dem schleswig-holsteinischen Landeskonservator Hirschfeld den „entscheidenden Tipp“ gegeben hat, sich in diese Diskussion einzumischen. Fest steht jedoch, dass der Einsatz Dr. Hirschfelds den „Ruhsal“ und das Organistenhaus gerettet hat und der historisch gewachsene Ortskern Schönwaldes damit bis heute weitgehend erhalten geblieben ist. So tat Hirschfeld in einem Schreiben an den Bürgermeister Friedrich Hiller vom 9. November 1951 sehr überrascht und stellte ganz im Sinne von Heeringens fest:

„Der Presse (Kreisrundschau in Oldenburg 7.11.51) entnehme ich die Mitteilung über die geplante Straßenverlegung, der das alte Organisten-Fachwerkhaus und ein Teil des alten Dorfteiches zum Opfer fallen würden. Nicht nur im Interesse des Denkmalschutzes, der sich auch auf das Organistenhaus erstreckt, sondern auch im Hinblick auf das Ortsbild in Schönwalde und den Fremdenverkehr scheint mir eine solche Lösung nicht die richtige zu sein. ... Die immer weniger werdenden Beispiele unserer alten heimatgebundenen Bauweise stellen auch für zukünftige Generationen den wichtigsten Bestandteil unserer Kulturlandschaft dar und sollten mit allen Kräften geschützt werden, ganz besonders von seiten des Landes, des Kreises und der Gemeinden“⁴⁴.

42 von Heeringen an Bürgermeister Hiller vom 7. November 1951. ADS, Abt. Milchstraße.

43 von Heeringen an Bürgermeister Hiller vom 7. November 1951. ADS, Abt. Milchstraße.

44 Schreiben Hirschfelds an Bürgermeister Hiller vom 9. November 1951. ADS, Abt. Milchstraße.

Mit dieser Ermahnung, den kulturhistorisch wertvollen Ortskern Schönwaldes nicht leichtfertig dem Straßenbau zu opfern sowie dem bemerkenswerten Hinweis auf die daraus entstehenden Folgen für den Tourismus, waren „Ruhsal“ und Organistenhaus aber noch nicht endgültig gerettet. Jetzt schaltete die Gemeinde nämlich den Landrat des Kreises Oldenburg, Dr. Rohwedder, und das Straßenbauamt Plön ein, um „eine Beseitigung dieses an und für sich schon baufälligen Hauses zu ermöglichen“⁴⁵. Gegenüber dem Denkmalschutz wurde damit argumentiert, dass sich die Gemeinde als Eigentümerin dieser Immobilie nicht im Stande sah, die Erhaltung und Restaurierung sicherzustellen, in die, bei vorsichtiger Schätzung, rund 15.000 Mark investiert werden mussten. Die Entscheidung zugunsten des historischen Gebäudes und, damit verbunden, einer Ortsumgehung, fiel erst nach einem Ortstermin am 31. Januar 1952, an dem neben Landeskonservator Dr. Hirschfeld, dem Landrat Dr. Rohwedder, dem Bürgermeister Schönwaldes auch Vertreter des Wirtschafts- und des Arbeitsministeriums teilnahmen. Genau 16 Tage nach diesem Termin im winterlichen Schönwalde teilte das Ministerium für Arbeit, Soziales und Vertriebene dem Landrat folgendes mit:

„Die Höhere Bauaufsichtsbehörde kann sich nach wie vor nicht entschließen, die Zustimmung zum Abbruch des in keiner Weise baufälligen Organistenhauses zu erteilen. Das Kultusministerium sowie das Landesamt für Denkmalpflege treten diesem Standpunkt voll bei. Der Abbruch des Gebäudes und die Einführung der geplanten Milchstraße in den Ort würden nach Ansicht der Ministerien ein Schulbeispiel dafür sein, wie man Städtebau und Denkmalpflege nicht betreiben soll. Es vermag nicht eingesehen zu werden, daß die Bewohner des Ortes Schönwalde durch die zukünftige Führung der Straße ostwärts des Ortes wirtschaftlich irgendwie benachteiligt oder geschädigt werden. Ich bin darum gehalten, die Kreisordnungsbehörde (Bauaufsicht) anzuweisen, die Abbrucherlaubnis für das Organistenhaus Schönwalde zu versagen und sicherzustellen, daß auch ein ungenehmigter Abbruch unterbleibt“⁴⁶.

In der eingehenden Begründung für diese Entscheidung wurde unter anderem angeführt, dass sich an dieser Stelle eine verkehrstechnisch ungünstige Kreuzungssituation der beiden Straßen ergeben würde. Zudem, so wird grundsätzlich festgestellt, ist Schönwalde „durch die Ortserweiterung in den Jahren 1870 bis 1910 städtebaulich verunstaltet worden. Lediglich der alte Teil des Ortes, um die Kirche und

45 Straßenbauamt Plön an Dr. Rohwedder vom 5. Dezember 1951. ADS, Abt. Milchstraße.

46 Ministerium für Arbeit, Soziales und Vertriebene an Dr. Rohwedder vom 16. Februar 1952. ADS, Abt. Milchstraße.

um den Dorfteich gelegen, hat noch sein gutes Gesicht behalten und muß für zukünftige Planungen erhalten bleiben⁴⁷.

Nachdem der Diskussion um die Linienführung der Milchstraße innerhalb Schönwaldes im Frühjahr 1952 ein Ende gesetzt wurde, begannen im Spätsommer die Bauarbeiten an der oben beschriebenen Ortsumgehung⁴⁸. Dass man sich in Schönwalde nicht lange wegen dieser „von oben“ verordneten Entscheidung grämte, zeigt die weitere Entwicklung. Denn sehr schnell wurden Pläne entwickelt, die „alte Motenkiste“ im Zentrum Schönwaldes in eine schmucke Jugendherberge zu verwandeln, die 1954 eingeweiht wurde und der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung des Ortes sicher mehr Impulse gegeben hat als eine Durchgangsstraße⁴⁹.

Schlussbetrachtung

Obwohl seit der zweiten Hälfte des Jahres 1953 nahezu alle Teilstrecken zwischen Hansühn und Neustadt fertiggestellt und bereits befahrbar waren, ist die Milchstraße erst am 19. November 1953 von der Landesregierung offiziell für den Verkehr freigegeben worden. Damit wurde eine, so ist es dem Pressespiegel zu entnehmen, bereits 1923 diskutierte, damals allerdings wieder verworfenen Idee realisiert, die sich die Erschließung des Bungesberggebietes sowie eine direkte Verbindung dieser nach 1949 in weiten Teilen umstrukturierten Agrarregion zur See- und Hafenstadt Neustadt zum Ziel gesetzt hatte⁵⁰. In dieser Hinsicht vermerkt der Berichtersteller der Lübecker Nachrichten in seinem Artikel „Alte Bande neu geknüpft“:

„Die neugeschaffene Straßenverbindung Neustadt-Schönwalde, das Anfangsstück der sogenannten Milchstraße, soll – das ist der Wunsch beider Gemeinden – die alten guten geschäftlichen Beziehungen zwischen dem Wirtschaftsraum von Schönwalde und der jetzt nur noch zehn Kilometer entfernten See- und Hafenstadt Neustadt wieder aufleben lassen, die Jahrzehnte hindurch wegen der dazwischenliegenden, völlig unmöglichen Landwege stark gelitten hatten. Der Raum Schönwalde, obwohl politisch zum Kreis

47 Protokoll einer Besprechung im Ministerium für Arbeit vom 13. Februar 1952. ADS, Abt. Milchstraße.

48 Es soll hier nur angemerkt werden, dass der Umgehung die Schrebergärten des Kleingartenvereins Schönwalde zum Opfer fielen. Da die Bauarbeiten allerdings erst nach der Ernte dieser Gärten begann und sich die Gemeinde um Ausgleichsflächen bemühte, war der vom Vereinsvorstand formulierte Protest gegen die Linienführung nur von kurzer Dauer. Siehe dazu ein Schreiben des Kleingartenvereins Schönwalde an die Landesregierung vom 18. April 1952. ADS, Abt. Milchstraße.

49 Zur Entwicklung des Tourismus in der Bungesbergregion siehe Hiller 2003.

50 Siehe dazu z.B. Lübecker Nachrichten vom 21. November 1953. ADS, Abt. Milchstraße.

Oldenburg gehörend, orientierte sich von Jahr zu Jahr wirtschaftlich und kulturell immer mehr nach Eutin. Die guten Straßen- und Verkehrsverbindungen zwischen Eutin und Schönwalde begünstigten diese Entwicklung. Ein Besuch in Neustadt über Lensahn oder Eutin bedeutete bei Hin- und Rückfahrt einen um 35 bis 40 Kilometer längeren Weg und kam praktisch einer Tagesreise gleich⁵¹.

Neben diesen Vorteilen für die nunmehr miteinander verbundenen Wirtschaftsräume sei die Milchstraße „nach ihrer endgültigen Fertigstellung (gemeint ist die Strecke Hansühn-Kaköhl, H.H.) die kürzeste und sicherste Verbindung zwischen der Landeshauptstadt und den Bädern der Lübecker Bucht“, so „daß die neue Straßenverbindung auch für den Fremdenverkehr einmal eine besondere Rolle erlangen wird“⁵². „Die Zukunft wird erweisen“, so schloss der Autor seine Betrachtungen zur Freigabe der Milchstraße,

„ob sich die Erwartungen, die von beiden Seiten an die Existenz der neuen Straße geknüpft werden, erfüllen. Eins ist aber sicher, daß durch die Fertigstellung der Milchstraße die Voraussetzungen geschaffen worden sind, um dem Wirtschaftsraum um den Bungesberg auch verkehrsmäßig eine neue Ausrichtung zu geben. Die beiden Gemeinden Neustadt und Schönwalde werden – des sind wir gewiß – von der neuen Entwicklung nicht unbeeinflusst bleiben“⁵³.

Es sollen hier nicht die Auswirkungen der Milchstraße näher beleuchtet werden – dazu wäre eine eigene Untersuchung notwendig. Natürlich hat die Milchstraße das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben in dieser Region nachhaltig beeinflusst. Tatsächlich floss der im Bungesberggebiet produzierte Milchstrom im Verlauf der Jahre immer stärker in die Glückskleefabrik und nicht nur die Bauern konnten durch die Verkehrsverbindung intensive Geschäftsverbindungen zu Neustädter Firmen aufbauen. Darüber hinaus bietet die Hafenstadt seit 1953 bequem erreichbare Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten für Menschen aus dem bis dahin „fast unerreichbaren Hinterland“. Nicht zuletzt ist Schönwaldes Status als ländlicher Zentralort mit der Milchstraße und zudem mit dem 1963 fertiggestellten Bau der nach Lütjenburg führenden L 178 gefestigt worden. Dennoch ist es dem reizvollen Ort trotz einer verbesserten Infrastruktur nicht gelungen, mit der rasanten Entwicklung Lensahns Schritt zu halten. Dafür waren – und sind es immer noch – die Impulse, die sich für Lensahn aus der unmittelbaren Nähe zur Vogelfluglinie ergeben, zu stark.

51 Lübecker Nachrichten vom 21. November 1953. ADS, Abt. Milchstraße.

52 Lübecker Nachrichten vom 21. November 1953. ADS, Abt. Milchstraße.

53 Lübecker Nachrichten vom 21. November 1953. ADS, Abt. Milchstraße.

Literatur

- Bejchowetz-Iserhoht, Marion (1990)
750 Jahre Schönwalde am Bungsborg. Eine Dorfgeschichte. Eutin.
- Engfer, Hans-Jürgen (1957)
Neusiedlungen im Raume Hanstühn, Kreis Oldenburg (Holst.). In: Jahrbuch für Heimatkunde Oldenburg, 1, S. 58-64.
- Geschichts AG (1992)
Die Welt kommt nach Lensahn – Verkehrserschließung eines Gutsdorfes durch Chaussee und Eisenbahn. In: Jahrbuch für Heimatkunde Oldenburg, 36, S. 139-172.
- Habeck, Kurt (1955)
Die Milchstraße (Jahresarbeit für die Realschule Eutin). Schönwalde.
- Hansen, Nils/Tillmann, Doris (1990a)
Schleswig-Holsteinische Dörfer in der Kaiserzeit. Heide.
- Hansen, Nils/Tillmann, Doris (1990b)
Dorferneuerung um 1900. Heide.
- Hiller, Hubertus (2003)
„Indem hier die waldreichste Gegend des östlichen Holstein ist“. Anmerkungen zu den Anfängen des Tourismus in der Bungsborgregion. In: Urlaub zwischen Strand und Seen. Eine kleine Tourismusgeschichte Ostholsteins (= Veröffentlichungen der Eutiner Landesbibliothek, Bd. 6), S. 33-47.
- Michaelsen, Hermann (1968)
Die Wegegeldhebestelle in Schönwalde. In: Jahrbuch für Heimatkunde Oldenburg, 12, S. 142-146.
- Michaelsen, Hermann (1970a)
Schönwalde – schönes Dorf im wagrigen Winkel. In: Jahrbuch für Heimatkunde Oldenburg, 14, S. 59-64.
- Michaelsen, Hermann (1970b)
Was wäre aus Schönwalde geworden, wenn ...? In: Jahrbuch für Heimatkunde Oldenburg, 14, S. 65-66.
- Michaelsen, Hermann (1983)
Als das erste Auto durch die Bungsborgdörfer fuhr. In: Jahrbuch für Heimatkunde Oldenburg, 27, S. 100-102.
- Michaelsen, Hermann (1985)
Chronik eines Jahrhunderts – Das Kirchspiel Schönwalde im 19. Jahrhundert. In: Jahrbuch für Heimatkunde Oldenburg, 29, S. 81-95.

- Michaelsen, Hermann (1987)
Der großherzoglich oldenburgische Güterdistrikt im Kreis Ostholstein. In: Jahrbuch für Heimatkunde Oldenburg, 31, S. 36-50.
- Pracher, Alexander (1952)
Verkehr, Industrie und Handel des Kreises. In: Heimat- und Einwohnerbuch des Landkreises Oldenburg (Holstein), S. 62-66.
- Rosenfeld, Jenspeter (1991)
Nicht einer ... viele sollen leben! Landreform in Schleswig-Holstein 1945-1950 (= Sonderveröffentlichungen des Beirats für Geschichte der Arbeiterbewegung und Demokratie in Schleswig-Holstein, Bd. 9). Kiel.
- Traulsen, Hermann/Becker, Karl/Kiekebusch, Heinz (1963)
50 Jahre Schleswig-Holsteinische Landgesellschaft. Kiel.
- Wehling, Herbert (o.J.)
Vom Bau der Landstraße von Eutin nach Oldenburg (1830-1856) (unveröffentlicht). Archiv der Gemeinde Lensahn 101.

Die zitierten Aktenstücke, Pressemeldungen und Zeitungsartikel befinden sich in der Abteilung Milchstraße des Archiv Dorfmuseum Schönwalde (ADS).

„Alternatives Wohnen“

Sarah Roloff

Bei der Betrachtung des Themas „Alternatives Wohnen“ stellt sich die Frage, was alternatives Wohnen ist. Die Alternative wird im Lexikon u.a. als die „zweite, andere Möglichkeit“¹ definiert; so erklärt sich „Alternatives Wohnen“ als die andere Möglichkeit zu wohnen, als eine Form also, die sich von herkömmlichen Wohnformen unterscheidet. „Alternativ“ hat sich darüber hinaus im Sprachgebrauch als Synonym eingebürgert für eine „Haltung [...] die bestimmte Vorstellungen von anderen, menschen- und umweltfreundlichen Formen des Zusammenlebens zu verwirklichen sucht“².

Was aber ist überhaupt „herkömmlich“? Es wäre zu kurz gedacht, die Gesellschaft in „die Normalen“ und in „die Anderen, Alternativen“ zu unterteilen, denn erstens ist keine dieser vermeintlichen Gruppen nur ansatzweise homogen, noch ist eine klare Grenzziehung zwischen ihnen möglich. Dennoch kann man wohl von gewissen grundsätzlichen Vorstellungen sprechen, die die Mehrheit der Individuen der Gesellschaft für sich als gültig betrachtet. „Herkömmliches Wohnen“ lässt sich Anfang des 21. Jahrhunderts für Deutschland vielleicht als das Wohnen in einem Haus oder einer Wohnung in einem Haus, bestehend aus einem oder mehreren Räumen mit vier Ecken, das nach bauamtlicher Genehmigung gebaut wurde, beschreiben.

Was ist aber alternatives Wohnen? So schwer es schon ist, Merkmale des „herkömmlichen Wohnens“ zu fassen, ist es noch viel schwerer „alternatives Wohnen“ zu definieren. Ausgehend von der Eingangsdefinition fällt alles, was sich von herkömmlichem Wohnen unterscheidet, unter „alternatives Wohnen“. Niemand wird daran zweifeln, dass das Wohnen in einem illegal aufgestellten Bauwagen ohne Wasser und Strom „alternativ“ ist. Wo aber sind die Grenzen zwischen herkömmlichem und alternativem Wohnen zu ziehen? Was ist beispielsweise mit einer Wohnung, die von einem alternativ Gesinnten – denn eine alternative Haltung nach der oben genannten Definition bezieht sich auf viele Gesellschaftsaspekte, nicht auf Wohnen allein – bewohnt wird: Macht der Bewohner sie zu einer alternativen Wohnung oder ist sie eine alternativ bewohnte, herkömmliche Wohnung? Was ist andererseits mit Personen, die zwar ungewöhnlich wohnen, damit jedoch keinerlei alternativen Anspruch verbinden, sondern die bestehende Gesellschafts-/Gemeinschafts- und Wirtschaftsform bejahen? Hier könnte man als Beispiel Menschen nennen, die in alten Fabrikhallen wohnen, die

¹ Duden Fremdwörterbuch 1997, S. 53.

² Duden Fremdwörterbuch 1997, S. 53.

mit teuren, modischen Designermöbeln eingerichtet nicht Ort alternativer Lebensform sind, sondern Repräsentationsobjekt wirtschaftlichen Erfolges und mondänen Lebensstils. Macht dennoch die äußere Wohnform dies zu „alternativem Wohnen“? Was ist mit ökologischem Wohnen? Es handelt sich zumeist um genehmigte und optisch „herkömmliche“ Häuser – und dennoch haben sie einen „alternativen“ Anspruch auf besondere, nicht-herkömmliche Berücksichtigung ökologischer Aspekte. Es gibt also Extremformen des Wohnens, bei denen kaum zur Diskussion stehen wird, ob sie alternativ oder herkömmlich sind, dazwischen verwischen die Grenzen jedoch sehr. Daher lässt sich die Eingangsdefinition von „alternativ“ schwer allgemeingültig präzisieren.

Aus dieser Problematik heraus werde ich mich in diesem Rahmen auf Wohnformen konzentrieren, die recht eindeutig „alternativ“ sind. Als eindeutig alternativ verstehe ich Formen, die erstens möglichst stark von den genannten Charakteristika herkömmlichen Wohnens abweichen und die zweitens einen dezidierten alternativen Anspruch haben, bei denen also bewusst eine Entscheidung gegen bestimmte gesellschaftliche und politische Vorstellungen von Wohnen und Leben getroffen wird. Ich werde der Frage nachgehen, wie bei den von mir gewählten Beispielen gewohnt wird und warum so gewohnt wird. Aus der Fülle von alternativen Wohnformen habe ich vier Beispiele herausgegriffen: zwei „historische“ Beispiele, nämlich das Wohnen in Kommunen und Wohngemeinschaften sowie das Dorf „Republik Freies Wendland“, und zwei gegenwärtige Beispiele: zum einen das Wohnen in Bauwägen³ und zum anderen den Timmerberg in Kiel.

Vorweg lässt sich sagen, dass die Literaturlage zu diesen Themen nicht besonders ergiebig ist (mit Ausnahme der Kommunebewegung) – wenigen Selbstzeugnissen stehen noch weniger oder gar keine wissenschaftlichen Abhandlungen gegenüber. Aufgrund dieser sehr dürftigen Literaturlage habe ich die beiden „Gegenwartsthemen“ mit Hilfe eines selbst entworfenen Fragebogens untersucht.

Kommunen und Wohngemeinschaften

Die Idee der Kommune ist, dass sich mehrere – meist nicht blutsverwandte – Personen zusammenschließen, um gemeinsam zu arbeiten und zu leben. Kommunevorläufer gab es bereits im 16. Jahrhundert und fast jede Zeit politischer Revolutionen und Umbrüche wurde begleitet von Versuchen, die Kommuneidee zu realisieren. Thema dieser Arbeit soll jedoch die Entwicklung der „modernen“ Kommune ab den 1960er Jahren

³ Der grammatikalisch korrekte Plural des Wortes „Bauwagen“ ist „Bauwagen“; im Falle von mehreren **bewohnten** Bauwagen sprechen die Bewohner aber üblicherweise von „Bauwägen“.

sein⁴. Diese ist von besonderer Relevanz für das Thema „Alternatives Wohnen“, weil durch sie erstmals alternative Wohn- und Lebensformen von einer breiten Öffentlichkeit wahrgenommen und diskutiert wurden. Dadurch wurden zum einen alternative Lebensformen gesellschaftlich etabliert, zum anderen trug dies zu einem Wandel der Gesellschaft mit bei.

Die Anfänge der Kommunebewegung müssen im Kontext der Studentenunruhen Ende der 1960er Jahre gesehen werden, in denen sich Studenten und linke Intellektuelle gegen die Nachkriegsgesellschaft auflehnten. Am 1.1.1967 gründete sich die erste Kommune der BRD in Westberlin, die Kommune Eins (KI), kurz darauf folgte die KII. Beide verstanden sich als politischer Ausstieg und Revolution aus/ gegen eine Gesellschaft, die von Obrigkeitdenken, einer hierarchisch strukturierten Familien- und Arbeitswelt, starren Geschlechterrollen und der Tabuisierung der NS-Vergangenheit der Elterngeneration bestimmt war. Insbesondere wandten sie sich gegen die Kleinfamilie als „kleinste Zelle des Staates, aus deren unterdrückterischem Charakter sich alle Institutionen ableiten“⁵.

In den Kommunen sollte ein Leben in Güter- und Sexualgemeinschaft praktiziert werden, es gab keinen Privatbesitz an Gegenständen und Geld. Es sollte keine Hierarchie innerhalb der Gruppe geben, Zweierbeziehungen waren verboten, Sexualität sollte frei mit wechselnden Partnern befriedigt werden, um sich von der bürgerlich-verklemmt Sexualität zu befreien. Ziel der KI war, dass sich die Mitglieder selbst psychisch analysieren und durch die stete Diskussion der eigenen neurotischen Probleme von diesen befreien sollten, um dann politische Veränderungen zu bewirken; die KII wollte sich über gemeinsame politische Arbeit von den eigenen Problemen befreien. Tatsächlich wandte sich die KI nach fruchtlosen Selbsttherapien dem politischen Aktionismus zu, während sich die KII nach wirkungslosen politischen Aktionen in die Selbsttherapie zurückzog.

Es entstanden weitere Kommunen, die sich mehr oder weniger stark an KI und KII orientierten. Insbesondere im städtischen Bereich entstanden viele ähnliche Kommunen, die sich vornehmlich politisch und/oder sexuell definierten. Die Motive der Kommunarden waren unterschiedlich: Während einige stark intellektuell-politisch bewegt waren, wollten andere persönliche Probleme in den Griff kriegen. Wieder andere suchten die freie Sexualität, einige handelten aus finanzieller Not, manche machten mit, weil es „in“ war.

Mit der Zeit fand eine Differenzierung in der Kommunenbewegung statt: In den 1970er Jahren trat die Ökonomie in den Vordergrund; es wurden viele Kollektive

⁴ Diese Darstellung der Entwicklung der Kommunebewegung basiert im Wesentlichen auf Uwe Kurzbein 1996.

⁵ Siehe [http://de.wikipedia.org/wiki/Kommune_\(Lebensgemeinschaft\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Kommune_(Lebensgemeinschaft)) (3.7.2004).

gegründet, in denen gemeinsam und selbstbestimmt gearbeitet werden sollte. Diese Richtung wandte sich von KI und KII ab und kritisierte deren Aktionen als infantil und narzißtisch. Im Vordergrund standen nicht mehr politische und theoretisch-intellektuelle Analysen, sondern der Versuch, als Selbstversorger zu (über-)leben. Es bildeten sich landwirtschaftliche Kooperativen. Motivation war meist der Ausstieg aus städtischen Institutionen, um in einer überschaubaren Gruppe etwas „anderes“ zu machen und seine Befriedigung im selbstbestimmten Alltag zu finden, im Einklang mit sich und der Natur. Gesellschaftskritik wurde zwar gelebt, aber nicht mehr formuliert, man zog sich in sich selbst zurück.

Gleichzeitig differenzierte sich die bisherige Kommune weiter aus: Die Radikalität von KI und KII wich der ernüchterten Erkenntnis, dass die Ziele nicht erreicht werden konnten und die Kommune nicht die Lösung aller Probleme war; KI löste sich 1969 auf, da der immense innere und äußere Leistungsdruck, den Nachweis des besseren Lebensentwurfes bringen zu wollen bzw. zu müssen, die Kommunarden verschliss. KII und viele andere Kommunen folgten. Zurück blieben „normalisierte“ Wohngemeinschaften, meist in Form studentischer WGs, von Landkommunen oder WGs alteingesessener Kommunenbewohner, die bis heute am Ideal der Gemeinschaft festhalten. Im Gegensatz zur Gründungsphase der Bewegung orientieren sich diese Wohngemeinschaften zumeist an konkreten Lebensbedingungen und -bedürfnissen.

Die Kommunebewegung war in ihren Zielen explizit politisch, so dass das Wohnen sich vor allem den sozialen, ideologischen und funktionalen Aspekten unterzuordnen hatte⁶. Die städtischen Kommunen wie KI bewohnten alte Bürgerhäuser, da diese sehr billig waren und meistens über gleichgroße Räume und eine große Wohnküche verfügten, so dass niemand durch einen größeren Raum gegenüber den anderen Bewohnern höhergestellt wurde und die Küche als Gemeinschaftsraum funktionierte. Darüber hinaus strebte zum Beispiel die KII neben Individualzimmern gemeinsame Eß-, Arbeits- und Schlafräume an, um die bürgerliche Trennung von einerseits Öffentlichkeits- und Intimraum und andererseits von geschlechtlicher Zuordnung – die Mutter in der Küche, der Vater im Arbeitsraum – aufzubrechen. Der gemeinsame Schlafrum wurde dann aber doch nicht verwirklicht.

Die Zimmer waren äußerst karg eingerichtet: weiße Wände, Matratzen auf dem Boden, bis auf einen Schreibtisch keine Möbel, Pappkartons und Apfelsinenkisten als Regalersatz und Sitzgelegenheit, demonstrativer Verzicht auf Gardinen. Durch die Reduktion der Dinge auf ihren reinen Gebrauchswert wollte man sich der „schaurigen Geborgenheit bürgerlichen Wohnens“ und der damit verbundenen „falschen

⁶ Die Darstellung der „baulichen“ Entwicklung beruht auf Richard Meng/ Wolfgang Thiel (1980).

Sicherheit“ entledigen und der Konsumgesellschaft eine Absage erteilen. Außerdem wurde so die banale Nichtigkeit des Wohnens gegenüber der großen Bedeutung des hehren politischen Kampfes demonstriert. Im Zuge der Abwendung vom extrovertierten politischen Kampf hin zur Introvertiertheit, in der kein gesamtgesellschaftlicher Umbruch mehr erreicht werden sollte, sondern Individuen für sich selbst eine bessere Welt im kleinen Rahmen schaffen wollten, stieg auch das Bedürfnis an Gemütlichkeit und Persönlichkeit der Einrichtung. Die Kargheit und Funktionalität wich bunten Wänden, Zimmerpflanzen, Sesseln und Sofas, Teppichen, Decken und Tüchern, Bücherregalen und Kommoden. Statt einer Deckenlampe gab es viele Lichtquellen oder Kerzen, die warmes, indirektes Licht verteilen sollten. Möbel wurden entweder komplett selbst gebaut oder gekaufte Möbelstücke so umgestaltet, dass sie etwas Individuelles, Einzigartiges erhielten, mit dem sich der Besitzer identifizieren konnte. Die „alternative“ Einstellung drückte sich in der Buntheit, dem Selbstgemachten und der warmen Stimmung aus. Diese Entwicklung war natürlich nicht ausnahmslos zutreffend, beschreibt aber Tendenzen in der alternativen Wohnkultur.

Republik Freies Wendland

Während sich die Kommunen allgemein gegen bestimmte gesellschaftliche Normen auflehnten, bildete die Republik Freies Wendland eine ganz konkrete, fallbezogene Protestform: Am 3. Mai 1980 besetzten Atomkraftgegner das sog. „Bohrloch 1004“ in Gorleben, um Bohrungen zu verhindern, die die Tauglichkeit des dortigen Salzstocks als Atomzwischen- oder -endlager feststellen sollten⁷. Die Besetzer forderten den Stopp der Bohrungen, Festlegung eines Kriterienkataloges zur Feststellung der Tauglichkeit, die bis dato überhaupt nicht messbar war, und eine kritische öffentliche Bewertung der bisherigen Bohrergebnisse. Auf dem Terrain des Bohrloches wurde ein Dorf errichtet, das als die Republik Freies Wendland ausgerufen wurde, und in dem 500, an Wochenenden sogar bis zu 2500 Personen wohnten und lebten. Am 4. Juni 1980 wurde das Dorf gewaltsam durch Einheiten der Polizei und des Bundesgrenzschutzes geräumt und vernichtet. Seit 1983 befindet sich dort ein Atommüllzwischenlager, eine Entscheidung zur Endlagernutzung steht bis heute aus.

Die Republik Freies Wendland ist für das Thema von besonderer Relevanz, weil dort erstmals und in der Größe einzigartig eine umfassende Form des alternativen Wohnens stattfand. Üblicherweise beschränken sich die Gestaltungsformen des

⁷ Die Darstellung der FRW greift auf verschiedene Kapitel aus Günter Zint (1980) zurück.

Individuums auf die Innenarchitektur einer Wohnung oder eines Hauses; sobald es sich im öffentlichen Raum befindet, der mit der sichtbaren Außenfassade des Hauses beginnt, wird es durch eine Vielzahl von Gesetzen in seinem Gestaltungswillen eingeschränkt oder ganz unterdrückt. In der Republik Freies Wendland gab es keine Einschränkungen außer denen durch Vorhandensein bestimmter Baustoffe und der eigenen Fähigkeiten. So entstand ein ganzes Dorf mit alternativer Architektur.

Die Hütten wurden in Gemeinschaftsarbeit aus überwiegend vier Baustoffen errichtet: 1. Aus herumliegendem Holz eines nahen Waldes, der 1975 abgebrannt war. Das Brandholz wurde geschält und ergab dann gute Balken. 2. Aus von Bauern aus der Region gespendetem Stroh. 3. Aus mitgebrachten Plastikplanen und 4. aus gekaufter Teerpappe. Werkzeuge waren von zuhause mitgebracht worden, zur Holzverarbeitung nutzte man Nägel, Seile oder einfach Band.

Die drei häufigsten Haustypen waren das Freundschaftshaus, das Tipi und das Rundhaus. Das Freundschaftshaus wurde nach dem Vorbild einer Schule im Whyler Wald gebaut. Wie der Name nahelegt, diente es vor allem als Ort des sozialen Miteinanders. Diese soziale Funktion beeinflusste in mehrfacher Hinsicht die bauliche Konstruktion: Es handelte sich um ein Holzhaus mit kreisförmigem Grundriss, in dessen Mitte sich eine Feuerstelle befand. Beim Sitzen um das Feuer saß man demnach gleichberechtigt im Kreis nebeneinander, es fand sich keine hierarchische Ausrichtung auf eine Stirnseite oder gar ein Podium. Zudem konnte das Dach bis zu 100 Personen tragen. Das Freundschaftshaus entsprach also in der räumlichen Aufteilung und dem Fassungsvermögen seiner sozialen Funktion.

Das Tipi entsprang dem Bedürfnis, schnell und einfach bauen zu können: Benötigt wurden nur lange Stangen, die nicht einmal gesägt oder genagelt werden mussten. Starke Nachteile waren jedoch der sehr begrenzte Raum und die schlechte Abdichtung. Aus der konkreten Notwendigkeit, dass die Nächte kalt und der Wind stark war, wurde das Tipi zum Rundhaus weiterentwickelt. Dieses wurde auf vier Stützen gebaut und verfügte über mannshohe Seitenwände, auf die ein Kegeldach gesetzt wurde. Um die Häuser gegen Wind zu schützen, wurden sie mit Moos, Zweigen, Stroh oder Erde „verputzt“, im Inneren gab es eine Feuerstelle.

Da das Baumaterial Holz nicht industriell genormt, sondern natürlich gewachsen war, entstanden ungeometrische und unregelmäßige Bauten, deren komplexe dreidimensionale Struktur nicht im Vorhinein planbar war, sondern im Bau aus der Spontaneität und Phantasie des Erbauers entstand. Durch diesen Prozess des Bauens wurde jedes Gebäude Ausdruck der Individualität des Erbauers, da er erstens die vollkommene Freiheit hatte, zu bauen, was er wollte, und zweitens der Umgang mit dem Baumaterial Probleme aufwarf, die nicht standardisiert, sondern individuell gelöst werden mussten. So brachte der Erbauer seine ganze Phantasie und Persön-

lichkeit in das Gebäude ein, was zu einer sehr hohen Identifikation des Erbauers mit dem einzigartigen Gebäude führte.

Im Umkehrschluss zeugten die Gebäude von den Träumen der Bewohner, die mit diesem Dorf einer ihrem Empfinden nach grauen, hierarchisch strukturierten, gewalttätigen und entfremdeten Realität eine bunte, friedliche und phantasievolle Realität entgegensetzen wollten, eine Art praktizierte Utopie. Oft wird darauf verwiesen, dass dieses Dorf an sich mehr aussagte als 1000 Flugblätter⁸: Die Architektur wie auch das soziale Miteinander wurden als unmittelbarer Ausdruck von Phantasie, Hoffnung und Leben gesehen.

Wohnen im Bauwagen

Bauwagenbewohner bewohnen ausrangierte Bauwagen. Um in ihnen leben zu können, sind diese durch Umbau mehr oder weniger gut isoliert und verfügen über einen Ofen zum Heizen. Es kommt vor, dass Einzelpersonen in einem separat aufgestellten Bauwagen leben, oft finden sich jedoch sog. Bauwagenplätze oder Wagenburgen, Orte, an denen viele Menschen in Bauwägen zusammenwohnen. Für das Thema alternatives Wohnen ist dieses Phänomen besonders interessant, weil es eine Extremform des Wohnens in der Moderne darstellt: Die Menschen leben (meistens) ohne Strom und ohne Wasser und sind besonders in unseren nördlichen Breiten den Witterungsbedingungen außergewöhnlich direkt ausgeliefert.

Erste Belege für das Bewohnen von „Bauwägen“ finden sich für 1872, als in Berlin viele Menschen aus akuter Wohnungsnot und Armut in alten Fuhrwerken wohnten. Bauwagenplätze, wie wir sie heute kennen, entstanden in den 1970er Jahren. Der erste Bauwagenplatz waren die „Rollheimer“ in Westberlin: 40 Menschen lebten vom Grundstückseigentümer geduldet in Wohn-, Bau-, Circuswagen, alten Lastkraftwagen und umgebauten Doppeldeckern zehn Jahre lang zusammen in dem Versuch, sich selbstbestimmten, unabhängigen Wohnraum zu schaffen. Seitdem werden trotz staatlicher Repression und Räumung relativ konstant neue Wagenplätze gegründet. Heute existieren mindestens 70 Plätze mit mehreren 1000 Bewohnern in der BRD. Dabei gibt es unterschiedliche Formen: Auf einigen Plätzen steht Bauwagen an Bauwagen, sodass diese Plätze von der sozialen Struktur her ein wenig Wohngemeinschaften ähneln, auf anderen Plätzen verteilen sich die Wagen auf einem größeren, meist bewachsenem Gebiet, so dass der Zusammenschluss eher einem Dorf ähnelt.

Der Bauwagenplatz in Kiel-Aubrook, den ich mit Hilfe besagten Fragebogens und durch eigene Beobachtung untersucht habe, unterscheidet sich von der Mas-

⁸ Siehe u.a. Andreas Orth (1980), S. 133.

se der Plätze: Der Aubrook ist nicht als Bauwagenplatz gegründet worden, sondern entwickelte sich aus einer Gartenkolonie, in die sich während des Zweiten Weltkrieges einige Personen auf der Suche nach Schutz und Sicherheit zurückzogen. Nach dem Krieg errichteten sie aus Wohnungsnot dort Behelfsheime und bewohnten diese weiter. In den 1960er und 1970er Jahren kamen gesellschaftliche Aussteiger hinzu, die den Platz weiter besiedelten. Aus dieser Geschichte resultiert die zweite Besonderheit, dass nicht nur Bauwägen, sondern auch Häuser auf dem Platz stehen, einerseits Hütten, die aus den Behelfsheimen entstanden (Abb. 1), andererseits Häuser, die sich Bauwagenbewohner erbauen, um mehr Platz und besseren Schutz gegen das Wetter zu haben. Drittens ist der Aubrook zwar nicht vollends legalisiert, aber doch immerhin von der Stadt geduldet, von der die Bewohnerschaft den Platz pachtet. Ein Bauwagen verstößt gegen das Bebauungsgesetz, daher sind die Plätze rechtlich gesehen illegal, was meistens zur Repression und Zwangsräumung von Plätzen führt, da Orte alternativer Kultur oft politisch ohnehin nicht gern gesehen werden.

Darstellen möchte ich hier drei „Typen“ von Behausungen, die sich im Aubrook finden lassen. Erstens: Die bereits angesprochene „Hütte“. Die Behelfsheime der Nachkriegszeit wurden stetig erweitert und umgebaut, entsprechend den Bedürfnissen und der Kreativität des Besitzers. Bei dieser Hütte ist ein Schlafzimmer mit Glasdecke auf dem Dach geplant, das den Blick in den Sternenhimmel freigibt. Zwei-



(Foto: S. Roloff, 2004)

Abb. 1: Hütte, erweitertes und umgebautes ehemaliges Notbehelfsheim.

tens: Abb. 2 zeigt einen „klassischen“ Bauwagen. Bauwagen sind zwischen 3 und 12 Meter lang (dieser 6 Meter) und bestehen aus Holz oder Blech. Es handelt sich um normale Bauwagen von Firmen, Möbelwagenanhänger oder auch Circuswagen, in die der Bewohner einen Ofen einbaut. Darüber hinaus wird der Wagen meistens zusätzlich isoliert. Das Wageninnere ist entsprechend der begrenzten Wohnfläche (hier 12 m²) oft sehr spartanisch eingerichtet, reduziert auf ein Bett und eine Kochstelle, die meistens mit Campinggasflaschen betrieben wird. Drittens: Abb.3 zeigt ein Beispiel für freie Weiterentwicklungen – es handelt sich um keinen Wagen, sondern um zwei miteinander verbundene Container, wobei einer davon ein Holzdach erhalten hat. Der Nachteil der „klassischen“ Bauwägen, die Dunkelheit, wird hier durch Fenster im Containerdach behoben. Die ohnehin relativ große Grundfläche, auf zwei Räume (!) verteilt, wird dadurch optimal ausgenutzt, dass das aufgesetzte Holzdach so hoch ist, dass es den Bau eines Hochbettes erlaubt, so dass die Fläche darunter ebenfalls genutzt werden kann. Dies sind nur Beispiele, allgemein kann man zur baulichen Struktur sagen, dass es eine Vielzahl von verschiedenen Wohn- und Wagenmöglichkeiten gibt, und dass auch hier der Kreativität der Erbauer kaum Grenzen gesetzt sind. Oft baut man gemeinschaftlich und tauscht Erfahrungen aus.

Die Motivationen zum Leben im Bauwagen erklären sich teilweise aus Armut und Wohnungsnot, aber auch hier oft aus einer „alternativen“ Haltung heraus, die sich in dem Streben nach Selbstbestimmtheit, individueller und kreativer Verwirklichung und der Einheit mit einer Gemeinschaft wie auch mit der Natur ausdrückt. Auf den Punkt gebracht:

„Mir ist das Leben in einer ‚normalen‘ Wohnung zu steril, zu langweilig, zu isoliert, zu weit weg von den Rhythmen der Erde. Ich spüre das (sic!) die Erde lebt und atmet. Ich kann meine Vorstellung von Wohnraum selbst gestalten, ohne mich von Verordnungen beschränken zu lassen und ohne viel Geld zu benötigen. Denn wieviele arbeiten um sich Träume leisten zu können und wenn es dann soweit ist sind sie müde, krank oder haben ihren Traum schon vergessen“⁹.

Timmerberg Kiel

Der Timmerberg in Kiel ist eine Art Siedlung, bestehend aus 6 Barackenreihenhäusern, in denen ca. 35 Personen leben. Besonderheit des Timmerbergs ist, dass dies eine Form des alternativen Wohnens ist, die sich zwischen den oben vorgestellten

⁹ Alle wörtlichen Zitate sind den Antworten aus den Fragebögen entnommen.



(Foto: S. Roloff, 2004)

Abb. 2: „Klassischer“ Bauwagen, rechts Heizholzvorrat.



Abb. 3: „Bauwagen“ aus Containern.

Wohnformen ansiedelt: Ein nicht unwichtiger Aspekt ist die nachbarschaftliche Gemeinschaft der Bewohner, die zwar keinen verbindlichen „ideologischen Überbau“ gemeinhaben, aber doch meistens eine „ideologische Lebenshaltung“ leben, wie es ein Bewohner ausdrückt. Auf Komfort wie zum Beispiel eine Heizung wird verzichtet, vieles wird selbst gebaut. Viele der Bewohner haben zuvor in Kommunen, Wohngemeinschaften oder auf Bauwagenplätzen gewohnt, der Timmerberg-eigene Bauwagenplatz wurde vor zwei Jahren von der Stadt geräumt, weil der angrenzende Sportverein einen neuen Fußballplatz brauchte. Der Timmerberg soll hier stellvertretend – oder besser: hinweisend – stehen für alle „Zwischenformen“, die es im alternativen Wohnbereich gibt. Auch hier basiert meine Beschreibung auf der Auswertung der Fragebögen und meiner Beobachtungen.

Die Häuser auf dem Timmerberg wurden nach dem Zweiten Weltkrieg, 1954, als Behelfswohnheime für Flüchtlinge und Aussiedler gebaut, später wurden sie als Obdachlosenlager genutzt. In den 1970er Jahren wurden die Baracken der Evangelischen Studenten Gemeinde (ESG) übergeben, Pfarrer Onasch gründete den „Kieler Verein zur Wohnraumbeschaffung e.V.“, dessen Ziel es war, „Bedürftigen“ günstige Wohnungen anzubieten; die ESG stieg später jedoch aus dem Verein aus. Dieser existiert noch heute, verfügt nach dem Abriss von Gebäuden in Gaarden und am Kuhberg allerdings nur noch über ein Haus in der Rathausstraße und den Timmerberg. Die Stadt vermietet zum Abriss freigegebene Gebäude günstig an den Verein, der die Wohnungen bis zum tatsächlichen Abriss billig wietervermietet.

Da die Gebäude Notheime waren, sind sie entsprechend einfach gebaut: Zwei unisolierte Steinwände mit einer Luftzwischenwand bilden die Außenmauer, eingefügt sind Holzfenster mit Einfachverglasung, die Gebäude sind eingeschossig, das Dach besteht aus Eternit mit Asbest. Die Häuser sind ungefähr 30 Meter lang und 8 Meter breit. Eine ursprüngliche Wohneinheit bestand aus einem kleinen Flur, einem kleinen und einem größeren Zimmer. Die Gebäude waren nicht unterkellert, boten aber eine Art tiefergelegenen Abstellraum und eine höhergelegene Abseite. Geheizt wurde über einzelne Kachelöfen.

Es lässt sich nicht allgemeingültig sagen, wie die Häuser heute aussehen, da nicht nur die Instandhaltung, sondern auch die Gestaltung Angelegenheit des Mieters ist. Hinzu kommt, dass auf Grund der Tatsache, dass die Wohnungen zum Abriss freigegeben sind, es zwar nicht legal ist, ohne Baugenehmigung zu bauen, die Stadt diese Bauaktivitäten jedoch duldet. Hierdurch genießen die Bewohner außerordentliche Freiheiten in ihren Baumöglichkeiten, was zur Folge hat, dass jede Wohnung ganz individuell ausgebaut und gestaltet ist, abhängig vom Geschmack, der Kreativität, den Bedürfnissen und dem Engagement des Mieters. Eine Familie beispielsweise verputzte die Innenwände ihrer Wohnung komplett mit Lehm, eine

WG baute einen Wintergarten. Eine Frau fasst zusammen:

„Wir haben mehrere Innenwände rausgerissen (+ eine von 3 Kellern und Abseiten), Außenwände mit Kork oder Holz isoliert, Fensterrahmen mit Fenster von innen vor die zugigen Fenster gesetzt, vom Dachboden aus Wärmeisolierungen (Schilfmatten) auf die Zimmerdecken (Heraklitplatten) gelegt, einen Holz- und Kohlenzentralofen mit Wasserleitungen und Heizkörpern für unsere Wohnung (2/3 des Hauses) eingebaut anstelle der Einzelöfen, über eine Wohneinheit den Dachboden als kleine Rückzugszimmer für die Kinder ausgebaut, Holzfußboden mit Blähtonkügelchenisolierung in mehreren Zimmern eingezogen“.

Durch diese Möglichkeiten der individuellen Gestaltung und vor allem durch die Tatsache, dass man selber baut, erwächst eine ganz besondere Identifikation mit der Wohnung:

„Das Besondere für mich hier ist, das (sic!) ich hier alle Wände selbst neu verputzt habe, die Fußböden aus Holz neu geschliffen habe, im Grunde handwerklich hier viel dazugelernt habe u. das Ganze ein stetiger Entwicklungsprozess ist, der mir sehr viel Freude macht. Dadurch bekomme ich eine persönliche Beziehung zu dieser Wohnung auch wenn es das ein od. andere Mal sehr anstrengend war. ... Als ich ... mein eigenes Werk so betrachtet habe, habe ich nicht eine Minute mehr an meine vorherige Wohnung gedacht obwohl ich dort 11 Jahre verbracht hatte. Das Warum erklärt sich dadurch von selbst. Die Wohnung ist sehr persönlich und bietet doch allen Komfort den zumindest ich zum Leben brauche“.

Gemeinsam ist allen Wohnungen, dass mithilfe eines Holz- oder Kohleofens geheizt wird, d.h. dass im Winter vier- bis fünfmal täglich Holz neu aufgeschichtet werden muss, nachdem es gehackt worden ist. Das Holz wird jährlich in einer großen Gemeinschaftsaktion mit Genehmigung des Försters aus dem Wald geholt. Viele empfinden das Heizen mit Holz als zwar arbeitsintensiv, aber als insgesamt angenehm, da die Heizluft besser zu atmen ist und dieses Heizen „so ein bisschen was Ursprüngliches“ hat.

Die Antworten auf die Frage nach der Motivation, auf dem Timmerberg zu wohnen, fallen insgesamt relativ gleich aus: Am wichtigsten ist den meisten die Freiheit, die sowohl aus der Tatsache resultiert, dass die Miete sehr günstig¹⁰ und so die finanzielle Freiheit sehr groß ist, wie auch aus der generellen Freiheit, die diese Form des Wohnens und Lebens bietet. Des Weiteren ist die Gemeinschaft sehr wichtig, die Freundschaft mit anderen, gemeinsame Projekte, Toleranz, aber auch die Frei-

¹⁰ 180 € für ca.120 m².

heit, selbst zu bestimmen, wie eng oder lose der Kontakt ist, die Rückzugsmöglichkeiten. Es gibt kein theoretisches „Konzept“ der Gemeinschaft, wie es bei Kommunen der Fall war, sondern das Gemeinschaftsgefühl entwickelt sich im Miteinander des Alltags: „... man kann die Tür hinter sich zumachen und seine Ruhe haben und man kann einfach eine Tür weitergehen und quatschen. Optimaler geht's gar nicht. ... wenn man so wie ich alleine wohnt, [wohnt man] nicht einsam“. Dass im zwischenmenschlichen Bereich aber auch Probleme auftauchen können, zeigt sich daran, dass die einzige Wohngemeinschaft auf dem Timmerberg so zerstritten ist, dass ein Rechtsstreit droht. Ebenfalls wichtig ist vielen die Nähe zur Natur. Der Timmerberg ist sehr grün und liegt unmittelbar am Wald, zu jedem Haus gehört ein eigenes Stück Garten.

Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass auch wenn auf den ersten Blick die hier vorgestellten vier Möglichkeiten alternativen Wohnens – unter Ignorierung vieler anderer Möglichkeiten – sehr unterschiedlich sind, sie doch viele Gemeinsamkeiten haben: Auf baulicher Ebene ist dies, mit Ausnahme der Kommune, vor allem das Selbstbauen, egal ob nun wie in der Republik Freies Wendland komplett neu aufgebaut wird oder wie bei Beispielen von Bauwägen und dem Timmerberg bestehendes Material ausgebaut wird, entscheidend ist der Aspekt der Kreativität und Phantasie, aber auch, diese auszuleben und sich nicht durch repressive Baugesetze einschränken zu lassen. Die Illegalität dieses Handelns und die daraus folgende häufige Zerstörung der Bauwerke muss dabei in Kauf genommen werden; wie stand am Turm in der Republik Freies Wendland geschrieben? „Turm und Dorf könnt ihr zerstören, aber nicht unsere Kraft, die es schuf.“

Auf sozialer Ebene vereint die alternativen Wohnformen eben die alternative Ideologie, wengleich nochmal betont werden muss, dass diese natürlich nicht homogen auf alle alternativ Wohnenden zutrifft. Insbesondere in der Kommunebewegung ist deutlich geworden, wie sich die Überzeugungen und Ideale insgesamt wandelten. Es gibt gewisse gemeinsame Grundwerte, wie die Ablehnung von Hierarchien, Macht und Repression, Sexismus und Faschismus, das Streben nach Gleichheit und Selbstbestimmung, das Suchen nach einem Sinn jenseits einer Konsum- und Leistungsgesellschaft. Es muss aber berücksichtigt werden, dass gerade diese Sinnggebung etwas Individuelles ist. Trotz gemeinsamer Grundwerte kann das subjektive Empfinden der Individuen sich stark unterscheiden, und gerade bei einer Bewegung, bei der die Individualitäts- und Identitätssuche ein so zentraler Gedanke ist, sollten die individuellen Unterschiede nicht unterbewertet oder vergessen wer-

den, auch wenn sie wissenschaftlich (selbst mit qualitativen Methoden) nicht vollends erfasst werden können.

Als Fazit lässt sich wohl sagen, dass die alternativen Wohnformen neben ideologischen Grundsätzen vor allem gemein haben, dass in ihnen versucht wird, Ideologie in die Praxis umzusetzen und im Einklang mit ihr authentisch zu leben.

Literatur

Kollektiv KommuneBuch (Hg.) (1996)

Das KommuneBuch. Alltag zwischen Widerstand, Anpassung und gelebter Utopie. Göttingen.

Kurzbein, Uwe (1996)

Schrittweise (Geschichte der Kommunebewegung). In: Kollektiv KommuneBuch (Hg.), Das KommuneBuch. Alltag zwischen Widerstand, Anpassung und gelebter Utopie. Göttingen, S. 37-68.

Meng, Richard/ Wolfgang Thiel (1980)

Schöner Wohnen? Über die Gestaltung der Räume in Wohngemeinschaften. In: Schüle, Johann August (Hg.), Vor uns die Mühen der Ebenen. Alltagsprobleme und Perspektiven von Wohngemeinschaften. Giessen, S. 169-206.

Orth, Andreas (1980)

Besetzerarchitektur. In: Günter Zint (Hg.), Republik Freies Wendland. Eine Dokumentation. Frankfurt am Main, S. 132 f.

Zint, Günter (Hg.) (1980)

Republik Freies Wendland. Eine Dokumentation. Frankfurt am Main.

Seeungeheuer. Zur Vermittlung eines maritimen Volksglaubens

Carsten Sobik

Die Furcht der Menschen vor dem Meer und seinen Gefahren ist so alt wie die Seefahrt, wenn nicht so alt wie die Menschheit selbst.¹ Von der Antike bis hinein in das 19. Jahrhundert hat es über die ganze Welt verstreut zahllose Sprichwörter und Sinnsprüche über die Gefahren des Meeres gegeben. So hieß es zum Beispiel schon bei den Römern: „Preist das Meer, aber bleibt am Ufer.“²

Wenn Menschen über viele Jahrhunderte hinweg Angst vor tiefen Wäldern oder dem Gebirge hatten, Bereichen der sichtbaren Welt, wo dem Volksglauben nach Geister, Dämonen und Teufel wohnten,³ so erscheint es nicht verwunderlich, dass die Tiefen der Meere, buchstäblich undurchschaubar, eine um so größere Furcht im Menschen erzeugen konnten.

Für die Bewohner der Küstenregionen und im Besonderen für die Seefahrt war das Meer ein notwendiges, aber feindliches Element mit zahllosen Gefahren. Die weiten Ozeane und deren gewaltige Horizontausdehnung führte den Menschen vor Augen, wie klein und schwach sie angesichts der unbekanntem Naturgewalten waren. Die Bedrohung durch die Kräfte von Wind und Sturm standen im direkten Zusammenhang mit der See. Wind und Wasser waren unerklärliche Elemente, schrecklich bei Sturm wie auch bei Flaute: „Ein ruhiges Meer, „zähflüssig wie ein Sumpf“, kann für die auf hoher See festliegenden Seeleute den Tod bedeuten, die einem „quälenden Hunger“ und einem „brennenden Durst“ zum Opfer fallen.“⁴

Groß war auch die Befürchtung, auf hoher See die Orientierung zu verlieren und auf die unbekanntem Weiten des Meeres getrieben zu werden. Diese Angst war nicht unbegründet. Erst 1769 war es der Wissenschaft im ersten großen internationalen naturwissenschaftlichen Unternehmen möglich, den Urmeter durch Messungen bestimmen zu können, der für die Berechnung der Position auf See grundlegend von Nöten war und die Navigation erst sicher machte. Die ersten Seefahrer fuhren auf Grund der wörtlich zu nehmenden Unberechenbarkeit der See lange Zeit nur in Sichtweite der Küsten.⁵

„So war das Meer bis zu den Triumphen der modernen Technik im kollektiven Gefühlsleben mit den düsteren Bildern der Verzweiflung verknüpft. Es war

¹ Siehe Delumeau 1985, S. 49-63 und Wiese 1995, S. 7.

² Siehe Delumeau 1985, S. 49.

³ Siehe Oppenheim 1974, S. 25-26 und Wiese 1995, S. 8.

⁴ Delumeau 1985, S. 50. Vgl. auch Wiese 1995, S. 9 f.

⁵ Siehe Ellis 1997, S. 9-10.

gleichzeitig Sinnbild für den Tod, die Nacht und den Abgrund. [...] Eine im wesentlichen landgebundene Kultur konnte also ihr Mißtrauen einem Element gegenüber nicht verlieren, das so heimtückisch wie das Wasser ist, noch dazu, wenn es zum Meer anschwillt.“⁶

Was für das Meer als „Ort der Angst par excellence“⁷ galt, übertrug sich auch auf dessen Bewohner. Immer wieder wurden Kadaver von Meerestieren unterschiedlichster Größe in den unterschiedlichsten Stufen des Verfalls - und damit der Unkenntlichkeit - an die Ufer der Ozeane gespült. Diese Funde mussten den damaligen Zeitgenossen in ihrem jeweiligen Entwicklungsstand des Wissens bzw. Unwissens über die Biologie der Bewohner der See geradezu sagenhaft erscheinen. Aus diesem Grund mag es auch nachvollziehbar sein, dass Seeleute bis heute zu den abergläubischsten Berufsgruppen gezählt werden können.⁸

Der maritime Volks- oder Aberglaube war und ist sehr formenreich. Die Inhalte beziehen sich u. a. auf den (Aber-)Glauben an den Klabautermann, an Geisterschiffe, spezielle Schutzzeichen und Unglücksbringer an Bord bis hin zu den sagenhaften Bewohnern der blauen Tiefen, den Seeungeheuern.

Im Folgenden möchte ich anhand des Beispiels der sogenannten Seeungeheuer versuchen, die Entwicklung von maritimem Volksglauben und Naturwissenschaften sowie ihr Verhältnis zueinander zu erläutern, wobei der Betrachtungsschwerpunkt auf den Epochen der Aufklärung und der Romantik liegt. Im Vordergrund stehen die Darstellungsformen und Erklärungsmuster von beispielhaften Sichtungsbereichten, deren Deutungsversuche und die literarischen Rezeptionen von Seeungeheuern – im Wesentlichen Meldungen von Seeschlangen und den sogenannten Riesenkraaken. Zur Diskussion werden exemplarisch sowohl zeitgenössische populäre Zeitschriften, Literatur und Enzyklopädien als auch moderne Sekundärliteratur herangezogen.

Erschreckende monströse Wesen sind seit der Antike in verschiedenen Kulturkreisen dem Kontext der Meere zugeordnet worden und verkörpern quasi die Angst vor dem Unbekannten und den Gefahren auf See, wenn nicht sogar die See selbst. Im Alten Testament beispielsweise wird der gewaltige Fisch Leviathan erwähnt. Der Prophet Jonas wird als Strafe für sein fehlendes Vertrauen in Gott von einem Wal verschlungen und danach, als Lohn für die Erkenntnis seiner Gottesfürchtigkeit, wieder ausgespien. In Homers „Odyssee“ wimmelt es geradezu von dem Meer entstiegene oder in und an ihm wohnenden Unholden: die vielköpfige Seeschlange Skylla, der als Monstrum personifizierte Meerstrudel Charybdis, die

⁶ Delumeau 1985, S. 63.

⁷ Delumeau 1985, S. 49.

⁸ Siehe Brown 1972, S. 155, 183. Über Brauch und Glaube der Seeleute siehe auch Stammer 1962, Sp. 2901-2972.

menschenfressenden Sirenen und gewissermaßen auch der von Odysseus geblendete Zyklop Polyphemus, ein Sohn des griechischen Meergottes Poseidon. Seeschlangen töteten Laokoon und seine Söhne als Rache der Götter im Krieg der Griechen gegen Troja. Gelehrte wie Aristoteles und Plinius berichteten über Riesentintenfische und Meerjungfrauen.⁹ An Japans Küsten wurde über Jahrhunderte der sogenannte Seemönch Umi Bozu gefürchtet, dessen Darstellung auf zahlreichen Gemälden eine frappierende Ähnlichkeit mit einem Riesenkraken hat.¹⁰ Die Liste der Beispiele ist lang und ließe sich noch weiter fortsetzen.

All diese frühen Seeungeheuer galten über Jahrhunderte als Gefahr für die Schiffe auf See und ihre Besatzungen. Man glaubte fest daran, dass sie es waren, die Schiffe zum Kentern brachten und versenkten und die der schrecklichen Macht hilflos ausgesetzten Menschen fingen und verschlangen. Nicht zuletzt durch Gleichnisse aus der Bibel untermauert, wie beispielsweise die erwähnte Parabel von Jonas und dem Wal, verknüpfte die christlich indoktrinierte kollektive Mentalität auf verschiedene Weise das Meer mit der Sünde. Der Sturm erhob sich gegen das Schiff, auf dem der Kapitän fluchte oder Gott lästerte oder sich eine schwangere und somit nach damaliger Sicht unreine Frau an Bord befand.¹¹ Im Glauben der Menschen handelte Gott häufig als der strafende Gott des Alten Testaments, um die Sünder für ihre Untaten büßen zu lassen. Diese Auslegung für Unglück als Strafe der Sünden durch den zornigen Gott galt nicht nur in der christlichen Welt über das Mittelalter hinaus bis hinein in die Zeit der Aufklärung als die einzig mögliche Erklärung für ansonsten nicht nachvollziehbare Phänomene. Erkenntnisse aus den Naturwissenschaften gab es noch nicht. Mit Sicherheit wurde in gleicher Weise bei Unglücksfällen auf See interpretiert, wie es zum Beispiel bei Sturmfluten der Fall war. Hier glaubten viele Küstenbewohner, dass sie sich durch sündiges Leben mit Schuld beladen hätten. Die Sturmflut war demzufolge von Gott zur Bestrafung gesandt.¹²

Da Seeleute bei der Landbevölkerung und bei Kirchenmännern im Besonderen als schlechte Christen galten, denen man den Hang zu Seeräuberei und Ausschweifung nachsagte,¹³ mag es nicht verwundern, wenn zumindest teilweise angenommen wurde, dass die - vermeintlichen - Seeungeheuer als ausführende Kraft Gottes im Kampf gegen die Sünder auf See ihren berechtigten Platz in der Schöpfung hatten.

Seeleute nannten die Kraken, die angeblich so groß sein sollten wie ganze Schiffe, ob ihrer angeblichen Boshaftigkeit „Teufelsfische“, denn das Meer galt mitunter

⁹ Siehe Ellis 1997, S. 80 und Wiese 1995, S. 90.

¹⁰ Siehe Brown 1972, S. 164-165.

¹¹ Siehe Delumeau 1985, S. 59 f.

¹² Siehe u. a. Hinrichs/Panten/Riecken 1985 und Jakubowski-Tiessen 1992.

¹³ Siehe Delumeau 1985, S. 60.

auch als bevorzugtes Gebiet des Satans und der Höllenmächte.¹⁴ Andreas Schmidt umreißt das Verhältnis von Gottesstrafe und Teufelswirken im Zusammenhang der Erklärungsansätze von Katastrophen folgendermaßen:

„Da der Begriff „Natur“ die Harmonie der Schöpfung bezeichnet habe, wären Katastrophen nur als Werke des Teufels oder als Mahnungen Gottes verstehbar gewesen. Die Ereignisse waren bei den Betroffenen deshalb stark angstbesetzt und mit abergläubischen Vorstellungen verknüpft worden. Der strafende Gott, den Jean Delumeau als eine Vorstellung des „Folkloristischen Christentums“ gekennzeichnet hat, war hierbei wesentlich angsteinflößender als der Teufel, da er als letzte Rettung versprechende Instanz sich in das Gegenteil verkehrte. Der strafende Charakter des Ereignisses wurde auf diese Weise absolut.“¹⁵

Vom schwedischen Bischof Olaus Magnus verfasst, erschien 1555 in Rom die „Historia de gentibus septentrionalibus“, die „Geschichte der nordischen Völker“, in der unter anderem von der Existenz riesiger Seeungeheuer die Rede ist, die von Seeleuten für Inseln gehalten wurden und auf deren Rücken zur Nahrungszubereitung Feuer gemacht worden war. Daraufhin wären die Monstrositäten abgetaucht und hätten so die getäuschten Seeleute und deren Schiffe mit sich in die Tiefe gerissen.¹⁶ Zuvor hatte Magnus bereits 1539 die „Carta Marina“, die erste detaillierte Karte Nordeuropas, gezeichnet, die mit Darstellungen von zahllosen Seeungeheuern in aggressiver Körperhaltung geradezu übersät war. Die Art der Gestaltung jener Karte wurde Vorbild für eine Vielzahl der folgenden Land- und Seekarten.¹⁷ So zeigt beispielsweise auch eine Karte des südwestlichen Island von 1570 (Abb. 1)¹⁸ eine große Anzahl unterschiedlicher, beängstigender Wesen in den Gewässern um die Insel, die den Seefahrern auflauern würden. Unbekannte, nicht oder ungenau kartographierte Bereiche der Meere wurden wie selbstverständlich mit diesen unheilverkündenden Zeichnungen versehen.¹⁹ Dabei erfüllten sie unterschiedliche Zwecke. Grundlegend warnten sie vor Gefahren auf See im Generellen. Die gezeichneten Monstren waren zudem eine permanente Ermahnung an die Seeleute, nicht zu

¹⁴ Siehe Delumeau 1985, S. 60.

¹⁵ Schmidt 1996, S. 35-36. Hier sind im Kontext große Unglücke wie Erdbeben und Vulkanausbrüche gemeint. Die Aussagen sind allerdings meiner Meinung nach ebenfalls auf kleinere Katastrophen wie Attacken vermeintlicher Meerestiere auf Schiffe anwendbar.

¹⁶ Siehe Delumeau 1985, S. 61; Ellis 1997, S. 13, 42, 44-45, 64; Frenz 2000, S. 122; Lange 1979, S. 140-142.

¹⁷ Siehe Ellis 1997, S. 13. Über Seekarten generell siehe auch Sauer 1997.

¹⁸ Siehe Ellis 1997, S. 9.

¹⁹ Siehe Wiese 1995, S. 69.

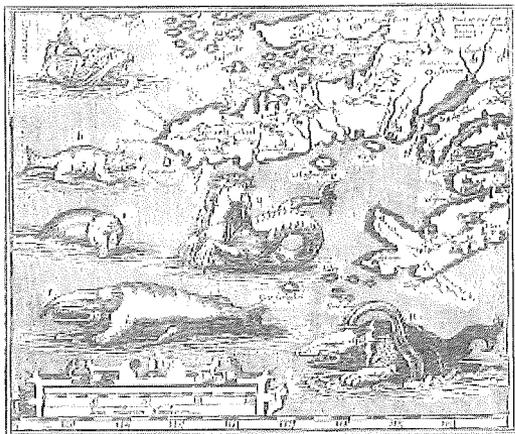


Abb. 1: Ellis 1997, S. 9.

sündigen, da ansonsten Gottes Strafe über sie kommen würde. Später dienten sie einer bewussten Abschreckungspropaganda von Seefahrern, die einen neuen und schnelleren Seeweg entdeckt hatten und ihre günstige Handelsroute durch grausige Berichte bzw. Zeichnungen vor der Konkurrenz schützen wollten.²⁰

Den Karten wurde lange Zeit Glauben geschenkt, die Intentionen der Kartographen nicht hinterfragt. Die Seeungeheuer wurden nicht als Bestandteil abergläubischer Vorstellungen angesehen, sondern man betrachtete sie vielmehr als Fakt. Warum hätten die Menschen auch nicht daran glauben sollen?

Man muss sich den Wissensstand der damaligen Zeit vor Augen führen, um die Denkweise zu begreifen. Wenn man bedenkt, dass Kolumbus' Flaggschiff, die „Santa Maria“, etwa 25 Meter lang war und damit noch fünf Meter kürzer als ein Blauwal, dem sie ohne weiteres auf ihrer Reise hätte begegnen können, oder die portugiesischen Karavellen mit 15 Metern Länge nur knapp größer waren als ein Buckelwal,²¹ wer könnte sich nicht das Entsetzen der Seefahrer vorstellen, die zu ihrer Zeit noch keine oder nur unzureichende Kenntnis von diesen Tieren hatten? Der Biologe Lothar Frenz schreibt dazu sehr treffend:

„Schon immer haben Menschen Unheimliches und Unbekanntes gesehen, und schon immer versuchten sie, diese Erscheinungen mit Hilfe ihrer Erfahrungen und Mythen zu deuten – Erklärungsversuche, in denen sich auch der Geist der jeweiligen Zeit widerspiegelt.“²²

²⁰ Siehe Wiese 1995, S. 69-71.

²¹ Siehe Ellis 1997, S. 12.

²² Frenz 2000, S. 16.

Erst im Zuge der fortschreitenden Erforschung der Weltmeere, und als der zunehmende Walfang die Kunde von realen, friedlichen Leviathanen mit sich brachte, wurden die meisten Figuren auf den Karten zur allegorischen Darstellung der Gefahren auf See. Für die Veränderung maßgebend war die neue Denkweise der Aufklärung mit ihrem Streben nach rationellem Denken im Kampf gegen den Aberglauben nicht nur im religiösen Sinn, sondern vielmehr auch als Feind der entstehenden Wissenschaften und des Wunsches nach Wissen und Wissensvermehrung.

Mit der Aufklärung kam auch das Interesse an der naturwissenschaftlichen, sachlichen Ergründung der Existenz oder Nichtexistenz der Seeungeheuer. Der dänische Missionar und spätere Bischof von Grönland, Hans Egede, berichtete von einer Seeschlange vor Grönland während einer Seereise im Juni 1734:

„Der untere Teil des Leibes glich einer riesigen Schlange, und als das Tier wieder untertauchte, warf es sich rücklings ins Meer und hob dabei seinen Schwanz hoch empor, der sich eine ganze Schiffslänge vom dicksten Teil des Rumpfes entfernt zu befinden schien.“²³

Egede galt als nüchterner und sachlicher Beobachter und gehörte als Kirchenmann und Wissenschaftler zu den Gegnern abergläubischer Denkweisen.²⁴ Dadurch wurde seine Beobachtung auch als einer der ersten zuverlässigen Augenzeugenberichte für Seeschlangensichtungen angesehen.

Auch in der „Naturgeschichte Norwegens“ von Erik Ludvigsen Pontoppidan, dem Bischof von Bergen, ist 1755 die Rede von einer vor Norwegen gesichteten Seeschlange. Pontoppidan, dessen Berichte und Zeugenaussagen heute zu den meistzitierten der kryptozoologischen und generell jeder Literatur zum Thema Seeungeheuer zählen,²⁵ hatte jedoch weniger die Seeschlangen als vielmehr den Riesenkraaken sehr umfassend beschrieben. Ein Großteil von Pontoppidans Erläuterungen wurde neben diversen zeitgenössischen Kommentaren zitiert in der „Oekonomischen Enzyklopädie“ von Johann Georg Krünitz im Band von 1791 unter dem Schlagwort „Kraaken“ auf mehr als 35 Seiten.

Krünitz (1733-1812), der erste deutsche Enzyklopädist, war ursprünglich vom Berliner Buchhändler Joachim Pauli beauftragt worden, die Enzyklopädie von den Franzosen Diderot und d'Alembert zu übersetzen. Ab dem vierten Band jedoch machte er eigenständig Verbesserungen und Anmerkungen zum französischen Ori-

²³ Egede 1734, zitiert nach Ellis 1997, S. 47.

²⁴ Siehe Cave/Coughran 1993, S. 28; Ellis 1997, S. 47; Wiese 1995, S. 76.

²⁵ Siehe Brown 1972, S. 182; Cave/Coughran 1993, S. 22; Delumeau 1985, S. 61; Ellis 1997, S. 47-48, 50, 56, 64, 83, 118, 123-124, 346, 348; Ellis 2002, S. 22-24, 28-29; Frenz 2000, S. 22-24; Lange 1979, S. 145-146.

ginal und begann mit dem fünften Band ein eigenständiges Werk. Die ersten 72 Bände verfasste Krünitz selbst. Nach seinem Tod 1796²⁶ wurde das Werk von seinen Nachfolgern fortgesetzt und 1858 mit dem 242. Band beendet. Krünitz' Enzyklopädie war im Gegensatz zu Diderots und d'Alemberts bürgerlich-revolutionären und gesellschaftsverändernden Intentionen staatskonform und vom Nützlichkeitsdenken beherrscht.²⁷ Die gemeinsame Basis der Arbeit aller frühen Enzyklopädisten allerdings entsprach dem Grundgedanken der Aufklärung: Kampf gegen den Aberglauben! „Die elementaren Ursachen des Aberglaubens lagen auch für die Verfasser und Herausgeber zeitgenössischer Enzyklopädien in Irrationalität, Unwissenheit und dem sich daraus ergebenden falschen Kausalnexus.“²⁸

Bereits bei der Einleitung zum Stichwort „Kraken“ ließ Krünitz, im Gegensatz zu heutigen Enzyklopädien bzw. Lexika, seine eigene Meinung und Sicht der Dinge einfließen und machte deutlich, dass er selbst Zweifel an der Existenz des von Pontoppidan beschriebenen Ungeheuers hegte:

„Kraken, (der) Kraak, Kraaken, Kraxen, eine norwegische Benennung des größten bekannten See=Ungeheuers in der ganzen Welt, welches sich zuweilen in den nördlichen Gewässern sehen lassen soll, und gegen welches die Wahlfische Zwerge sind, wenn alle Erzählungen wahr sind, welche die Norweger davon haben, und welche Pontoppidan, vielleicht mit zu vieler Leichtgläubigkeit gesammelt hat. [...]

Die Geschichte von demselben ist lange für Wahrheit verkauft worden. Wer hätte sie auch für Fabel halten sollen, wenn man Pontoppidan's Geschichte von Norwegen gelesen hat? Mit wie vielen gerichtlichen Zeugnissen und Eidschwüren ist sie bestätigt worden! Vielleicht hat hier die Liebe zum Wunderbaren wieder zur Erhaltung dieser Fabel beygetragen. Wäre der Kraken [...] nicht von so ganz ungeheurer Größe, daß sein Körper wie eine Insel von einigen Meilen im Umfange, und seine Fühl=Arme, wie Thurm=Spitzen, angegeben wären, so hätte sich wohl die Fabel nicht so lange gehalten. Man wollte aber vielleicht zu den unendlich kleinen Infussions=Polypen, auch das entgegen gesetzte unendlich Große in der Natur haben.“²⁹

Bischof Pontoppidan hingegen war sich sicher, ein real existierendes Tier zu beschreiben. An keiner Stelle jedoch wird deutlich, dass Pontoppidan selbst den Kraken zu Gesicht bekommen hat. Bei der Vielzahl von Berichten und eidesstattlichen

²⁶ Angeblich starb Krünitz an einem Schlaganfall, während er für den 73. Band das Stichwort „Leiche“ bearbeitete. Siehe Müller 1997, S. 4.

²⁷ Siehe Müller 1997, S. 2-5.

²⁸ Stute 1997, S. 121.

²⁹ Krünitz 1791, S. 666.

Erklärungen erscheint es erstaunlich, dass dieser Umstand keine Erwähnung findet und lässt nur den einen Schluss zu, dass der Bischof nicht persönlich Augenzeuge gewesen sein kann. Trotzdem plädiert der Norweger vehement für die Akzeptanz des Kraken als ein Geschöpf Gottes und Teil der Natur.

Pontoppidan schrieb, der Kraken sei „[...] das größte und erstaunlichste unter allen lebendigen Geschöpfen“³⁰ und nichts Widernatürliches sei in seiner Existenz zu erkennen. Ferner lagen ihm keine Berichte vor, in denen der Kraken Menschen geschadet haben soll.³¹

Dank seines schweren Geruches, seiner „Ausdünstung“, locke der Kraken Fische, seine Beute, an. Dieser Umstand wurde ihm, so Pontoppidan, von Gott als Gabe mitgegeben und könnte auch vom Menschen als Vorteil beim Fischen genutzt werden, wenn diese Fangmöglichkeit auch nicht ganz ungefährlich wäre.³² Tatsächlich gibt es bis heute das norwegische Sprichwort zu einem reichhaltigen Fang oder der Tatsache, Glück gehabt zu haben: „Da hast du auf dem Kraken gefischt.“

Der Bischof gab nicht nur Geschichten und Berichte der einfachen Fischer wieder, sondern berief sich zur glaubwürdigen Untermauerung seiner Thesen auf namhafte und damit als vertrauenswürdig erachtete Zeugen, wie unter anderem den schwedischen Naturkundler Urban Hierne und den Generaldirektor des Kontors der Feldmesser, Carl Crieppenhielm.³³

Über die 200 Jahre zurückliegenden Arbeiten seines ehemaligen Amtskollegen Magnus hatte der Geistliche aus Bergen nicht viel Gutes zu sagen: „Was der leichtgläubige Olaus Magnus von einem Wahlfische schreibt [...] ist eine offenbare Fabel und lächerliche Erdichtung.“³⁴ Ferner zitierte und interpretierte Pontoppidan im Sinn wissenschaftlicher Quellenkritik Texte von Plinius und Berichte von frühen Naturkundlern wie dem Schweizer Conrad Geßner.³⁵ Dabei war er bemüht, Überlegungen über die Brut des Kraken anzustellen und versuchte eine Einordnung des Geschöp-

³⁰ Pontoppidan 1755, zitiert nach Krünitz 1791, S. 667.

³¹ Siehe Pontoppidan 1755, zitiert nach Krünitz 1791, S. 670-671.

³² Siehe Pontoppidan 1755, zitiert nach Krünitz 1791, S. 669. Tatsächlich scheint die Schilderung dieses besonderen Geruches keine Erfindung der Zeugen gewesen zu sein, was beweist, dass es sich zumindest bei einigen Berichten Pontoppidans nicht um Seemannsgarn gehandelt haben wird: „Das Gewebe der Tintenfische enthält nämlich eine besonders hohe Konzentration an Ammoniumionen, die eine geringere Dichte haben als das Meerwasser, das den Körper umgibt. [...] Auf den hohen Ammoniumgehalt ist auch der strenge, manchmal als moschusartig beschriebene Geruch der angeschwommenen Tiere zurückzuführen.“ Frenz 2000, S. 32.

³³ Siehe Pontoppidan 1755, zitiert nach Krünitz 1791, S. 672.

³⁴ Pontoppidan 1755, zitiert nach Krünitz 1791, S. 673.

³⁵ Siehe Pontoppidan 1755, zitiert nach Krünitz 1791, S. 673-675.

fes in bereits bekannte biologische Gattungen wie Seesterne und Quallen vorzunehmen.³⁶

Trotz der beängstigenden Größe des Kraken stellte sich Pontoppidan der in der Aufklärung angemahnten „Sünde der Unbildung“³⁷ entgegen und versuchte mit wissenschaftlichen Erklärungsansätzen den Kraken als natürlich und von Gott gegeben zu fundieren. Er erklärte mit seinem Wissensstand Art, Herkunft und Wesen eines Tieres, das bis dato jedermann, ob nun real oder nicht, das Fürchten gelehrt hatte. Gegen die irrationale Angst vor einem Ungeheuer, die durch die Unmündigkeit des Unwissens entstehe, setzte Pontoppidan das Bannen der Angst durch die Akzeptanz eines von Gott im Guten geschaffenen, lediglich übergroßen Tieres im Einklang mit der Natur. Er plädierte dabei für eine Erweiterung und das Verständnis der Kenntnisse, die er zusammengetragen hatte, um dadurch der Angst die Stirn bieten zu können.³⁸ Diese Philosophie lag ebenfalls im Sinn einer Leibnizschen Theodizee, die davon ausgeht, dass Gottes Tätigkeit nur Positives bewirkt und lediglich der Mensch es in seiner Beschränktheit nicht vermag, das Vollkommene wahrzunehmen.³⁹ Sogar ein riesenhaftes, auf den Menschen schrecklich wirkendes Untier ist Teil der Schöpfung Gottes.

Pontoppidans Ausführungen riefen natürlich, und wie wir heute wissen in vielerlei Hinsicht begründet, Zweifler auf den Plan, nicht zuletzt auch Krünitz. Doch mindestens ebenso viele wird es gegeben haben, die ihm Glauben schenkten. Er hatte den Versuch gewagt, Dinge zu erklären, die man bis dato mit dem damaligen Stand der Wissenschaften nicht erklären konnte. Das hatte jedoch wissenschaftliche Fehlinterpretationen zur Folge. Diese Fehler waren aber als solche im Großen und Ganzen noch nicht erkennbar, was dazu führte, dass ein gehöriger Teil davon per Definition anerkannt wurde und dadurch neuen „Fehlglauen“ schuf.⁴⁰ „Aller Aberglaube ist alte Wissenschaft, alle Wissenschaft neuer Aberglaube. [...] Was heute Aberglaube ist, war einst Wissenschaft.“⁴¹

Mit großer Selbstverständlichkeit zitierte Herman Melville in seinem 1851 erschienenen Roman „Moby Dick“ aus Pontoppidans Abhandlungen, die zur damaligen Zeit noch immer den ungefähren wissenschaftlichen Kenntnisstand den Kraken bzw. Riesenkalmar betreffend darstellten:

36 Siehe Pontoppidan 1755, zitiert nach Krünitz 1791, S. 674-679.

37 Stute 1997, S. 106.

38 Siehe Schmidt 1996, S. 40.

39 Siehe Schmidt 1996, S. 37 und Schmidt 1999, S. 45 f.

40 Siehe Stute 1997, S. 106-107.

41 Strunz 1909, zitiert nach Daxelmüller 1986, S. XXVI.

„Whatever superstitions the Sperm Whalermen in general have connected with the sight of this object [the giant squid], certain it is, that a glimpse of it being so very unusual, that circumstance has gone far to invest it with portentousness. So rarely is it beheld, that though one and all of them declare it to be the largest animated thing in the ocean, yet very few of them have any but the most vague ideas concerning its true nature and form.“⁴²

Im Gegensatz zu Pontoppidans aufklärerischer Darstellung beschreibt Melville den Riesenkalmar allerdings im lustvollen Grauen der späten Romantik und verleiht ihm ebenso wie seinem Moby Dick die unnatürlich weiße Körperfarbe als Zeichen des Bösen und Unerklärlichen, als symbolisches Bild des vergeblichen menschlichen Strebens, in den wahren Sinn der Dinge einzudringen.

Zur Vollständigkeit der Forschungsgeschichte sei an dieser Stelle noch kurz erwähnt, dass erst im Oktober 1873 erstmalig der physische Beweis für die Existenz des Riesenkalmars („Architheutis“) erbracht werden konnte:⁴³ ein reales „Monster“, das bis heute der modernen Biologie noch so manches Rätsel aufgibt, da es bislang nicht möglich war, die großen Cephalopoden in ihrem Lebensraum, der Tiefsee, zu erforschen. Die wenigen Riesenkalmare, die seit den 1870er und 1880er Jahren an verschiedene Küsten angespült worden sind, geben der Meeresbiologie weniger Grundlage zur Forschung, als sie um so mehr den modernen Aberglauben fördern als „Sinnbild für das Unbekannte und Mysteriöse der Tiefsee“.⁴⁴

Durch die Abwendung von der „ratio“ als grundlegendem Gedanken, der die Aufklärung geprägt hatte, hin zur „emotio“ und der vermehrten Zuwendung des vormals verdrängten Gefühlslebens veränderten sich fundamentale Denkweisen während der Romantik. Mit ihr kam vermehrt das Interesse am rational Unerklärlichen auf⁴⁵ und steigerte damit auch die Neugier für Berichte über Seeschlangen und anderes erstaunliches Getier sogar soweit, dass sie für eine gewisse Zeit zu einer Modeerscheinung wurden. Die sogenannte Nachtseite der Naturwissenschaft wurde durch die romantischen Geistes- und Naturwissenschaften gefördert.⁴⁶

„Die sogenannten romantischen Naturwissenschaften unterschieden sich von den aufklärerischen Wissenschaften in der Weise, daß sie übersinnliche und bisher nicht beweisbare Phänomene – also das, was die Aufklärung als

42 Melville 1851, S. 272.

43 Siehe Ellis 1997, 129 f.

44 Frenz 2000, S. 35.

45 Siehe Stute 1997, S. 108.

46 Siehe Stute 1997, S. 108 f.

Aberglaube bezeichnete – in ihrer wissenschaftlichen Sicht berücksichtigten.“⁴⁷

Zwei der bekanntesten Seeungeheuer betreffende Vorkommnisse Anfang und Mitte des 19. Jahrhunderts waren die Seeschlangensichtungen von Gloucester und die des Segelschiffes „Daedalus“.

Im August 1817 wurden vor der Küste von Gloucester in Massachusetts/USA erst eine, später sogar mehrere Seeschlangen gesichtet. Innerhalb weniger Tage hatten über 200 Menschen unabhängig voneinander von einer Seeschlange berichtet, die zwischen 50 und 100 Fuß lang gewesen sein soll. Sie hatte laut Aussagen einen Kopf von der Größe und vom Aussehen eines Pferdes und zeigte sich immer wieder in Küstennähe, wo sie in vertikalen Schlangenbewegungen schwamm bzw. „herumtollte“.⁴⁸ Trotz der erstaunlichen Größe des Tieres scheint niemand laut den Schilderungen von Gloucester Angst empfunden zu haben. Immerhin machte man Jagd auf die Seeschlange und schoss von Ruderbooten aus mit Musketen auf den Kopf des Wesens, das daraufhin, scheinbar mehr verstört als verletzt, lediglich untertauchte und verschwand.⁴⁹

Die nach dem schwedischen Naturforscher Carl von Linné benannte „Linnaean Society of New England“ stellte kurz nach dem Vorfall ein Untersuchungskomitee aus einem Richter, einem Arzt und einem Naturforscher zusammen, die gemeinsam mit dem Friedensrichter Lonson Nash Befragungen der Zeugen und eine Fragebogenaktion durchführten, um den Vorkommnissen wissenschaftliche Erklärungen und Fakten abringen zu können.⁵⁰ Dies lässt erkennen, dass die Empirie der Aufklärung auch in den Naturwissenschaften zur Zeit der Romantik als eine der grundlegenden wissenschaftlichen Arbeitsmethoden weiter betrieben und ausgebaut wurde.

Insbesondere Forschungsreisen trugen zum weiteren Fortschritt in der empirischen Wissenschaftsarbeit bei. So hatten sich unter anderem Alexander von Humboldt und Georg Wilhelm Steller, Entdecker der mittlerweile ausgestorbenen „Stellerschen Seekuh“, auf umfangreiche Seereisen begeben, um neue Erkenntnisse zu gewinnen. Humboldt beschrieb die Naturwahrnehmung dahingehend, dass „die

Vertiefung der Kenntnisse über Naturvorgänge die gefühlsmäßige Bindung des Naturforschers verstärkt habe.“⁵¹

Wissenschaftler dienten mit Sicherheit als Vorbild für die fiktive Figur des in Jules Vernes 1870 erschienenen utopisch-technischen Abenteuer- und Entdeckerroman „20.000 Meilen unter dem Meer“ agierenden Protagonisten Prof. Arronax, der sich auf seiner Reise mit echten und unechten Seeungeheuern konfrontiert sah.⁵² Verne gehörte nicht zuletzt wegen dieses Romans zu den Autoren, die laut Rudolf Schenda einem „krankhaften Informationsexhibitionismus“ frönten.⁵³ Verne machte damit, wie viele andere seiner Zeitgenossen, Wissenschaft zum Selbstzweck, zu einem Synonym des Fortschritts, zu einer durch die bürgerliche Mentalität forcierten Verselbständigung und Verabsolutierung der Wissenschaft.⁵⁴

Die Sichtung der Seeschlange durch die Besatzung des Segelschiffes „Daedalus“ ereignete sich 1848 vor dem Kap der Guten Hoffnung. Hier bestätigten der Kapitän Peter M'Quhae und mehrere seiner Offiziere die Existenz einer riesigen Seeschlange, die das Schiff geraume Zeit begleitet haben soll und damit ausreichend Gelegenheit zur genaueren Betrachtung gegeben hatte. Sie soll etwa 60 Fuß lang gewesen sein, mit schwärzlicher Haut und einer gelblichen Verfärbung direkt unter dem spitzen, glatten Kopf, von dem eine Mähne wie nach hinten gekämmter Seetang herab gehangen haben soll. Flossen hatte man nicht erkennen können.⁵⁵

Zeugenaussagen von Matrosen zu derartigen Vorkommnissen waren Mitte des 19. Jahrhunderts von der Wissenschaft schon nicht mehr als wertvoll oder glaubhaft angesehen worden. Nicht zuletzt wegen der Fundierung der Stellung der Wissenschaften im öffentlichen Leben bedurfte es mittlerweile angesehener Respektpersonen. Doch selbst die Eide des Kapitäns und seiner Offiziere waren den zeitgenössischen Wissenschaftlern nicht mehr glaubwürdig genug. Die Macher der Zeitungen allerdings waren von derlei Berichten sehr angetan und brachten teilweise umfangreiche Reportagen.

Zum Beispiel erschien ein Artikel über die „Daedalus-Seeschlange“ am 15. November 1848 in „Das Ausland“, einer Zeitschrift für gebildete Stände, die ihren inhaltlichen Schwerpunkt in den 1840er und 1850er Jahren auf verwissenschaftlichte

47 Stute 1997, S. 109. Bei Betrachtung dieser Definition könnte man sagen, Pontoppidan war seiner Zeit voraus. Das mag auch der Grund sein, warum z. B. Krünitz seinen Ausführungen nicht viel Glauben schenken wollte: In den Augen der meisten Wissenschaftler der Aufklärung überwog bei Pontoppidans Ausführungen wahrscheinlich der Anteil abergläubischer Anschauungsweisen gegenüber dem der naturwissenschaftlichen Fakten.

48 Siehe Cave/Coughran 1993, S. 27 (Druck der Titelseite der Bostoner Zeitung vom 22.08.1817 im amerikanischen Original); Ellis 1997, S. 52-53.

49 Siehe Cave/Coughran 1993, S. 27 und Ellis 1997, S. 54-55.

50 Siehe Ellis 1997, S. 53-54 und S. 357-358 (Fragebogen).

51 Schmidt 1996, S. 46.

52 Siehe Verne 1870.

53 Siehe Schenda 1970, S. 323.

54 Siehe Stute 1997, S. 112.

55 Siehe Cave/Coughran 1993, S. 31-32; Ellis 1997, S. 60-63; Lange 1979, S. 45-50; Shay (1951), S. 41-45 (inklusive der eidesstattlichen Erklärungen des Kapitäns und seiner Offiziere im amerikanischen Original). Heute wird von vielen Biologen angenommen, dass es sich bei der „Daedalus-Seeschlange“ um einen an der Meeresoberfläche schwimmenden Riesenkalmar gehandelt haben könnte. Siehe Ellis 2002, S. 24-32.

Berichterstattungen über Vorkommnisse maßgeblich außerhalb Europas setzte.⁵⁶ Der Autor des Seeschlangen-Artikels kam nach einem kurzen wissenschaftlichen Diskurs über die Art der Fortbewegung bei Schlangen zu einem erstaunlichen Ergebnis:

„Es wäre also nicht unmöglich, daß die angebliche Schlange zu den riesenhaften, für erloschen gehaltenen Sauriern gehörte, die in ihrem Bau den Schlangen gleichen mußten und starke Schwimfflossen hatten, während der kurze, aber starke Schwanz als Ruder diente. Selbst die haarige Mähne auf seinen Rückentheilen scheint darauf hinzuweisen.“⁵⁷

Im Zuge dessen, dass in der Zeitschrift „Das Ausland“ „dem Interpretament „Erhabenheit“ ein großer Stellenwert beigemessen [wurde]“⁵⁸, lässt sich auch in diesem Artikel der Zusammenhang „zwischen der Lust an der Erkenntnis [an wissenschaftlichen Ergebnissen] und der Konstruktion des Erhabenen [durch lebende Tiere der Urzeit]“⁵⁹ erkennen. Auffällig ist dabei die Veränderung des von M'Quhae geschilderten Aussehens des Ungetüms: Mittlerweile hatte es Flossen und eine Mähne bzw. einen Kamm auf dem Rücken.

In der Ausgabe 17 der 1849 erschienenen Zeitschrift „Archiv für Natur, Kunst, Wissenschaft und Leben“ wurde in drei Kolumnen über die Existenz von Seeschlangen auf Grund der Sichtung der „Daedalus“-Offiziere diskutiert. Im ersten Teil des Textes ist ausführlich davon die Rede, dass viel zu viele Zeitungen voreilig mit Berichten über Seeschlangen auf die Leichtgläubigkeit der mitunter ungenügend gebildeten Leserschaft setzten und diese damit verwirrten und täuschten.⁶⁰ Danach machte der Autor des Artikels um so eingehender deutlich, wie exakt wissenschaftlich an den Fakten orientiert im Fall der „Daedalus-Seeschlange“ vorgegangen worden war, um die Authentizität der eigenen Berichterstattung zu untermauern. Beigefügt ist dem Text ein Kupferstich der Daedalus mit der Seeschlange im Vordergrund (Abb. 2),⁶¹ gezeichnet von dem „in der Verbannung lebenden berühmten spanischen Naturforscher Hrn. La Gasca, der uns die Versicherung giebt, daß die eingedante Copie genau nach der Originalzeichnung gefertigt sei.“⁶²

Die Veränderung der Darstellung, der im Text so vehement widersprochen wurde, ist allerdings frappierend im direkten Vergleich mit der Originalzeichnung nach

⁵⁶ Siehe Schmidt 1999, S. 208-210.

⁵⁷ „Das Ausland“, Nr. 274 vom 15.11.1848, S. 1095.

⁵⁸ Schmidt 1999, S. 215.

⁵⁹ Schmidt 1999, S. 215.

⁶⁰ Siehe „Archiv für Natur, Kunst, Wissenschaft und Leben“, Nr. 17 von 1849, S. 6-7.

⁶¹ Siehe „Archiv für Natur, Kunst, Wissenschaft und Leben“, Nr. 17 von 1849, S. 8.

⁶² „Archiv für Natur, Kunst, Wissenschaft und Leben“, Nr. 17 von 1849, S. 6.

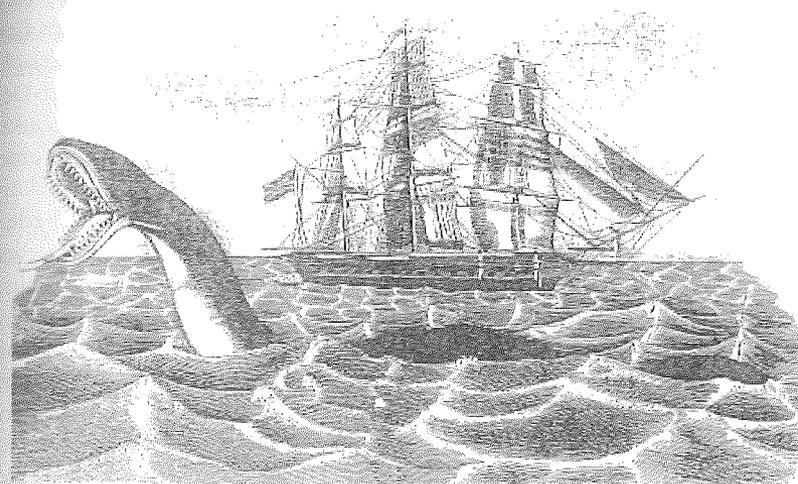


Abb 2.: ANKWL 1849, S. 8.

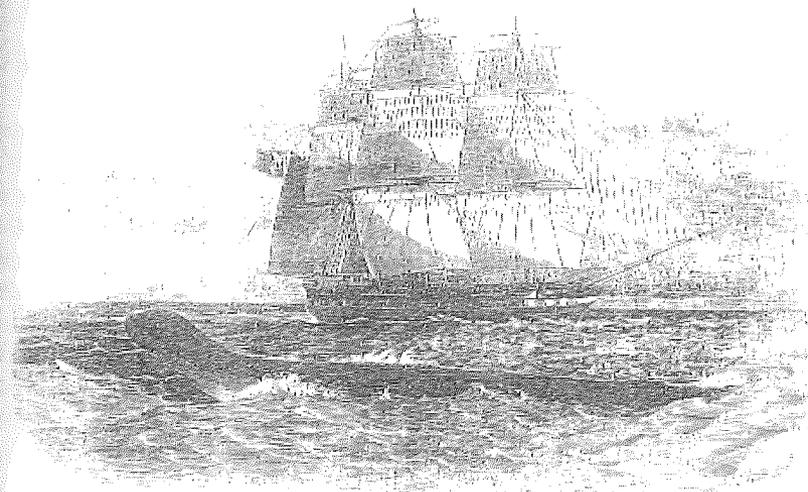


Abb. 3: Ellis 1997, S. 62.

den Angaben M'Quhaes (Abb. 3)⁶³. Bei Abbildung 3 ist die Schlange recht vage angedeutet, lang und glatt im Wasser liegend, und die Größe ist durch die Entfernung zum Schiff schwer zu deuten. Das Maul ist geschlossen und wie auch die Augen kaum zu erkennen. Der Zeichner hatte hier ebenso viel Mühe in die Details des Schiffes als auch in die der Darstellung der Wellen gelegt. Mittelpunkt des Bildes ist eher das Schiff als die Seeschlange. Bei Abbildung 2 hingegen ist eine aus anderen Seeschlangenberichten bekannte Vertikalbewegung des Schlangenkörpers im Wasser angedeutet, von der im Bericht des Kapitäns ebenso wenig die Rede war, wie von einem wütend aufgerissenem Maul mit einer Vielzahl böseartig aussehender Zähne, die sich beim Schließen des Mauls wegen eines biologisch sehr unwahrscheinlichen Unterbisses unweigerlich in das eigene Fleisch bohren würden. Das Schiff ist im Verhältnis zur Schlange recht klein dargestellt worden, während bei der Seeschlange sogar die tückisch blickenden Augen zu sehen sind. Diese Darstellung wurde bewusst mit einer mythologischen Überfrachtung beladen, die den Leser bzw. Betrachter Mitte des 19. Jahrhunderts geradezu lustvoll hat erschauern lassen müssen ob der angedeuteten Bösartigkeit. Die bereits zitierte „Nachtseite der Naturwissenschaft“, die Lust am Grauen, tritt deutlich zu Tage. Die Art der Darstellung war für die Zeit typisch.⁶⁴ Der Grusel war zur Modeerscheinung geworden.

Derlei unkorrekte Überfrachtungen in den Zeitungen und Zeitschriften führten letztendlich dazu, dass die Berichte über Seeungeheuer, speziell Seeschlangen immer unbeliebter und vor allem unglaubwürdiger wurden. So hieß es schon 1876 in Wanders Sprichwörterlexikon, dass die „Seeschlange“ und neue Reportagen über ihre Art in den Zeitungen von damals zu dem wurden, was heutzutage der „Zeitungssente“ entspricht: eine wiederholte Zeitungsnachricht eines zweifelhaften Vorgangs.⁶⁵

Ebenfalls zu diesem Ruf beigetragen hatten auch die Versuche einiger vermeintlich echter Wissenschaftler des 19. Jahrhunderts, die mit der Mode der Lust am Grauen und im Zuge des wachsenden naturwissenschaftlichen Interesses speziell des Bildungsbürgertums einen schnellen Dollar oder eine gute wissenschaftliche Reputation in der Öffentlichkeit und Fachwelt verdienen wollten. Einer von ihnen war der Deutsche „Dr.“ Alfred Koch, der 1845 im Apollo-Salon auf dem Broadway ein Seeschlangenskelett präsentierte. Den Versuch, Gewissheit zu produzieren, unternahm Koch zum einen, indem er sein Fundstück nach dem renommierten Yale-Professor Benjamin Silliman „Hydrachos sillimani“ bzw. „Sillimans Meister der Meere“ benannte. Koch spekulierte wohl darauf, dass der Name des angesehenen Wis-

⁶³ Siehe Ellis 1997, S. 62.

⁶⁴ Siehe Schmidt 1999, S. 149-153.

⁶⁵ Siehe Wander 1964, Sp. 496 f.

senschaftlers seine Arbeit legitimieren würde. Silliman hingegen verweigerte Koch die Nutzung seines Namens.⁶⁶ Zum anderen ließ Koch eine wahrscheinlich von ihm geschriebene Eloge im New Yorker „Evangelist“ veröffentlichen:

„Das alles ist kein Schwindel. Wenn es Humbug wäre, würde Dr. Koch sein Vermögen mit dem verblüffenden Einfallsreichtum, dem Fachwissen und der Geschicklichkeit verdienen, die sich in dieser Konstruktion widerspiegeln. Wie es ist, braucht es einige Zeit, um die Ungläubigkeit der Leute zu überwinden. Doch nur diejenigen, die das Seeungeheuer nicht gesehen haben, können seine Echtheit und Authentizität in Zweifel ziehen. Und Dr. Koch verdient den Dank des ganzen Landes und aller Wissenschaftler auf der ganzen Welt für seine unermüdliche Ausdauer und für den Fleiß, mit dem er dieses ungeheure Skelett ans Tageslicht gebracht und öffentlich ausgestellt hat. Er selbst ist ein wahrer Sohn der Wissenschaft, ganz bescheiden und umgänglich, alles andere als ein Falschspieler und Aufschneider, ein Deutscher von typisch deutscher Geradheit und Gründlichkeit.“⁶⁷

Das Skelett war jedoch eine Fälschung, geschickt aus fossilen Walknochen und Säugetierzähnen zusammengesetzt. Viel interessanter ist es, mit welchem Vokabular diese Lobeshymne verfasst wurde, bezog sich doch der Autor im heraufbeschworenen Bild des rechtschaffenen Wissenschaftlers auf das, was die Wissenschaft im Allgemeinen als rühmend wert ansah und der Öffentlichkeit von sich vermittelte. Der Autor berief sich auf das Ethos der Wissenschaft bei ihrer Suche nach Anerkennung und Fundamentalisierung in der Gesellschaft. Er stellte es so dar, wie die Öffentlichkeit über die Wissenschaft dachte, um für die Darbietung des Skeletts eine Garantie zu liefern.

Schlussfolgerungen

Von der Antike bis hinein ins 18. Jahrhundert waren Seeungeheuer ein Synonym für die Gefahren des Meeres. Sie wurden von der kollektiven Mentalität als real und existent angesehen und keinesfalls als Aberglauben abgetan. Die Menschen sahen in ihnen die ausführende Kraft der Strafe Gottes gegen die Sündhaftigkeit oder mitunter auch die Diener des Teufels und der Höllenmächte. Die Vermittlung der Geschichten über die schrecklichen Meeresbewohner muss in der Bevölkerung mündlich weitergegeben worden sein, denn die Überlieferungen des maritimen Volksglaubens sind zahlreich und die schriftlich abgefassten Berichte über sie oder die Zeichnungen auf Seekarten waren nur einer stark eingegrenzten Gruppe von Men-

⁶⁶ Siehe Cave/Coughran 1993, S. 30 und Ellis 1997, 57-58.

⁶⁷ Ellis 1997, S. 59.

schen zugänglich: Gelehrten und Seefahrern. Die Deutungen der unbekannteren Erscheinungen jedenfalls waren im zeitgenössischen Denken verankert.

Mit der Aufklärung und dem zunehmenden Bildungsstandard des Bürgertums kamen neue Interpretationen und Ansichten hinzu. Das früher als real angenommene Seeungeheuer erhielt nun eine Ambivalenz, wurde als Aberglaube abgetan oder als naturwissenschaftliches Faktum anerkannt. Es erfolgten im Rahmen der zeitgemäßen Möglichkeiten wissenschaftliche Erklärungsversuche der alten, nunmehr mythisch wirkenden Erzählungen und die Suche nach den Beweisen zur Untermauerung der unterschiedlichen Thesen. Ebenfalls wurden Versuche unternommen, die Wesen in damalige philosophisch-religiöse Betrachtungsweisen einzubeziehen. Bischof Pontoppidan hatte versucht, die Existenz der Kraken im Sinn einer Leibnizschen Theodizee zu legitimieren. Selbst die als schrecklich und größtenteils unbekannt erscheinende Natur sollte berechenbar gemacht werden, um dem Menschen vor Augen zu führen, dass er die Natur überwinden und seinem Willen unterwerfen könne allein durch Wissen. Die Vermittlung dieser Ideen allerdings fand nur elitär in den Kreisen der Wissenschaft und des aufkommenden Bürgertums statt. Die Vermittlung „nach unten“ war gleich Null und hatte zur Folge, dass sich im einfachen Volk die Vorstellungen über Seeungeheuer nur wenig veränderten.

In der Zeit der Romantik wurde die Suche nach Wissen durch die sich etablierenden Wissenschaften weiter vorangetrieben, die Empirie als Methode weiterentwickelt. Die Rationalität der Aufklärung jedoch wich der gefühlsbetonten Betrachtung der Dinge. Das Interesse am Irrationalen war groß und wurde nunmehr in die Interpretationen mit einbezogen. Die „Nachtseite der Naturwissenschaften“ wurde populär, und die Lust am Grauen, das wohlige Erschauern, wurde zur Modeerscheinung.

Illustrationen und Berichterstattungen in entstehenden und sich etablierenden Massenmedium Zeitung machten die Seeungeheuer zu frühen Medienstars sowohl durch die Beschäftigung der Wissenschaft mit ihnen als auch durch den ihnen innewohnenden Grusel. Auf der anderen Seite förderte die Auseinandersetzung der Naturwissenschaft mit den Seeschlangen in Zeitungen und Zeitschriften die Vermittlung der Wissenschaft in der interessierten Öffentlichkeit und fundierte ihre Stellung in der Gesellschaft. Nicht zuletzt durch die Zeitung erreichten die Berichte über Seeungeheuer, wissenschaftlich wie reißerisch, ein immer größeres Publikum. Doch die Häufigkeit der Seeschlangenpräsenz und vereinzelt Betrügereien um Wahrheit und Gewissheit ihrer Existenz ließen die Spannung und die Glaubwürdigkeit schnell geringer werden. Und mit der Glaubwürdigkeit verschwand auch die Furcht vor den vermeintlichen Ungeheuern der Meere.

Quellen und Literatur

- Archiv für Natur, Kunst, Wissenschaft und Leben (1849)
 Das Ausland. Wochenschrift für Länder- und Völkerkunde (1848)
- Brown, Lamont (1972)
 Phantoms, legends, customs and superstitions of the sea. London.
- Cave, Janet/Jane N. Coughran (1993)
 Rätselhafte Wesen (= Geheimnisse des Unbekannten, Bd. 5). Amsterdam.
- Daxelmüller, Christoph (1986)
 Vorwort zur Neuauflage des HDA. In: Bächthold-Stäubli, Hanns/ Eduard Hoffmann-Krayer (Hg.). Handwörterbuch des Deutschen Aberglaubens, Bd. 1. Berlin/New York, S. V-XXXIV.
- Delumeau, Jean (1985)
 Angst im Abendland. Die Geschichte kollektiver Ängste im Europa des 14. bis 18. Jahrhunderts, Bd. 1. Reinbek bei Hamburg.
- Ellis, Richard (1997)
 Seeungeheuer. Mythen, Fabeln und Fakten. Basel/Boston/Berlin.
- Ellis, Richard (2002)
 Riesenkraken der Tiefsee. Die aufregende Suche nach den letzten unbekannteren Wesen unserer Welt. Königswinter.
- Frenz, Lothar (2000)
 Riesenkraken und Tigerwölfe. Auf der Spur mysteriöser Tiere. Berlin.
- Hinrichs, Boy/Albert Panten/Guntram Riecken (1985)
 Flutkatastrophe 1634. Natur, Geschichte, Dichtung. Neumünster.
- Jakubowski-Tiessen, Manfred (1992)
 Sturmflut 1717. Die Bewältigung einer Naturkatastrophe in der Frühen Neuzeit (= Ancien Régime, Bd. 24). München.
- Krünitz, Johann Georg (1791)
 Kraken. In: Krünitz, Johann Georg. Oekonomische Enzyklopädie oder allgemeines System der Staats-, Haus- und Landwirtschaft und der Kunstgeschichte, Bd. 71. Berlin. S. 666-701.
- Lange, P. Werner (1979)
 Seeungeheuer. Fabeln und Fakten. 2. Aufl., Leipzig.
- Melville, Herman (1851)
 Moby Dick. London/New York.
- Müller, Hans Heinrich (1997)
 Probleme, Projekte, Prozesse. Krünitz und die Enzyklopädie. Berlin.
- Oppenheim, Roy (1974)
 Die Entdeckung der Alpen. Frauenfeld.
- Sauer, Albrecht (1997)
 Das „Seebuch“. Das älteste erhaltene Seehandbuch und die spätmittelalterliche Navigation

- in Nordwesteuropa (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Bd. 44). 2. Aufl., Hamburg.
- Schenda, Rudolf (1970)
Volk ohne Buch. Studien zur Sozialgeschichte der populären Lesestoffe 1770-1910 (= Studien zur Philosophie und Literatur des 19. Jahrhunderts, Bd. 5). Frankfurt am Main.
- Schmidt, Andreas (1996)
Der Tanz auf dem Vulkan. Naturwahrnehmung im Angesicht des Todes. In: Kieler Blätter zur Volkskunde 28, S. 35-50.
- Schmidt, Andreas (1999)
„Wolken krachen, Berge zittern, und die ganze Erde weint ...“. Zur kulturellen Vermittlung von Naturkatastrophen in Deutschland 1755-1855. Münster/New York/München/Berlin.
- Shay, Frank (1951)
Sailor's treasury. Being the myths and superstitions, lore, legends and yarns, the cries, epithets, and salty speech of the american sailormen in the days of oak and canvas. New York.
- Stammler, Wolfgang (1962)
Seemanns Brauch und Glaube. In: Stammler, Wolfgang (Hg.), Deutsche Philologie im Aufriß, Bd. III. 2. Aufl., Berlin, Sp. 2901-2972.
- Stute, Martin (1997)
Hauptzüge wissenschaftlicher Erforschung des Aberglaubens und seiner populärwissenschaftlichen Darstellungen der Zeit von 1800 bis in die Gegenwart. Eine Literaturanalyse (= Europäische Hochschulschriften Reihe XIX Volkskunde/ Ethnologie, Abt. A Volkskunde, Bd. 45). Frankfurt am Main.
- Verne, Jules (1870)
Vingt mille lieues sous les mers. Paris.
- Wander, Karl Friedrich Wilhelm (1964)
Deutsches Sprichwörter-Lexikon. Ein Hausschatz für das Deutsche Volk, Bd. 4. Nachdruck der Ausgabe von 1876. Darmstadt.
- Wiese, Eigel (1995)
Meeresungeheuer, Geisterschiffe und der Klabautermann. Hamburg.

Berichte und Mitteilungen

Mitgliederversammlung der GVSH am 5. Juni 2004

Nina Hennig

Am 5. Juni 2004 fand die ordentliche Mitgliederversammlung der GVSH in der Neuen Holländerei am Schleswig-Holsteinischen Landwirtschaftsmuseum in Meldorf statt. Es nahmen 16 Mitglieder an ihr teil. Das Treffen begann mit einem gemeinsamen Besuch der dortigen Sonderausstellung „Typisch Bauer!? Selbst- und Fremdbilder von der Landwirtschaft in Schleswig-Holstein“, die von Studierenden des Seminars für Europäische Ethnologie/Volkskunde an der Kieler Universität in Zusammenarbeit mit den Meldorfer Museen erarbeitet worden war (vgl. Bericht von Anne Peper in TOP 27).

Die Tagesordnungspunkte der Versammlung bezogen sich in erster Linie auf die Bereiche Aktivitäten und Wahlen. Zu den Veranstaltungen der GVSH gehörten zwei „Museumsforen“ (Warleberger Hof Kiel, Landschaftsmuseum Unewatt), bei denen Sonderausstellungen von Kolleginnen und Kollegen besucht und diskutiert wurden. An diese Besuche schloss sich ein allgemeiner Austausch über die jeweiligen Arbeitssituationen an, der von allen Teilnehmenden als gewinnbringend erachtet wurde. Eine weitere Veranstaltung dieser Art folgte bereits im Juli (Freilichtmuseum Molfsee), andere sind geplant. Im November 2003 organisierte die Gesellschaft eine Exkursion zur neu gestalteten Abteilung „Hamburg im 20. Jahrhundert“ im Museum für Hamburgische Geschichte, durch die uns Herr Dr. Ortwin Pelc eine kundige Führung gab.

Der Aktionsverkauf der Zeitschrift TOP und einiger Bände der Schriftenreihe der GVSH hat sich als sehr erfolgreich erwiesen und ist weiterhin gültig. Vor allem durch seinen Erlös ist es möglich geworden, ein neues, aktualisiertes Werbefaltblatt in Auftrag zu geben, das bis Ende des Jahres gedruckt sein soll. Dem Entwurf stimmten die Anwesenden der Versammlung zu.

Im Zeitraum zwischen der letzten und der diesjährigen Mitgliederversammlung erschienen die Nummern 26 und 27 der Zeitschrift TOP. Nummer 28 ist für den Winter 2004 geplant.

Zur Wahl standen die Positionen der/des 1. Vorsitzenden, der/des 1. Beisitzenden, der Geschäftsführung und die der/des Kassenspartenwartin/-wartes. Doris Tillmann und Karen Precht erklärten sich (in Abwesenheit) bereit, ihr Amt als 1. Vorsitzende bzw. als 1. Beisitzende für eine weitere Wahlperiode zu übernehmen. Nina Hennig

bleibt Geschäftsführerin, allerdings nur bis zum Ende des Jahres. Thomas Winkelmann wurde (in Abwesenheit) in seiner Position als Kassenwart bestätigt und Stefanie Janssen als neues Beiratsmitglied nachgewählt. Sie wird auch mit dem neuen Jahr die Geschäftsführung kommissarisch übernehmen.

Einstimmig wurde eine Erhöhung der ermäßigten Mitgliedsbeiträge beschlossen. Ab 2005 betragen sie € 12,- pro Jahr.

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

Die Schriften der GVSH sind über den Buchhandel zu beziehen. Bestellungen zu Sonderpreisen für Mitglieder nur über die Geschäftsführung.

Band 1: Strukturwandel auf dem Land, Beiträge der Herbsttagung 1994 der GVSH. 90 S. ISBN 3-928326-09-0. 1995. 15,80 €.

Band 2: Handwerk in Schleswig-Holstein 1900 bis heute. Katalog der Wanderausstellung der GVSH. Mit einer Einf. v. Doris Tillmann. 93 S. mit 43 Abb. ISBN 3-928326-17-1. 1997. 10,80 €.

Band 3: Gebaute Welten. Beiträge der Herbsttagung 1996 der GVSH. 106 S. mit 31 Abb. ISBN 3-928326-18-x. 1997. 15,80 €.

Band 4: Maritime Volkskultur. Beiträge der Herbsttagung 1997 der GVSH. 132 S. mit 48 Abb. ISBN 3-928326-19-8. 1999. 15,80 €.

Band 5: Heimat versus Region? Beiträge der Herbsttagung 1999 der GVSH. 85 S. mit 18 Abb. ISBN 3-928326-34-1. 2001. 15,80 €.

Band 6: Reinhard Goltz / Nils Hansen / Stefanie Hose: Maritime Bibliographie Schleswig-Holsteins. 197 S. ISBN 3-928326-36-8. 2002. 25,80 €.

Zur leichteren und vor allem **schnelleren Information** aller Mitglieder der GVSH, zum Beispiel über Exkursions- oder Museumsforums-Termine, bitten wir alle Mitglieder, die über eine **Email-Adresse** verfügen, diese der **Geschäftsführung der GVSH mitzuteilen**.

Vielen Dank!

Hinweis zur Beitragserhöhung

Mit Beschluss der Mitgliederversammlung vom 5.6.2004 hat die GVSH **die ermäßigten Mitgliedsbeiträge** für Schüler, Studierende, Arbeitslose und Geringverdienende **auf 12 Euro angehoben**. Der neue Beitrag gilt **ab 1.1.2005**. Wir bitten darum, die Änderung bei der **Überweisung** des nächsten Jahresbeitrages zu beachten und ggf. erteilte **Daueraufträge** bei Ihrem Geldinstitut zu **aktualisieren**. Vielen Dank!

Vorstand und Beirat

**Am Seminar für Europäische Ethnologie/Volkskunde der Christian-Albrechts-Universität Kiel abgeschlossene Examensarbeiten
2003-2004**

2003

- Heike Duisberg: Die Äquatortaufe. Ein Seemannsbrauch im Wandel (M.A.)
 Christian Lipovsek: Regionale Identität und Wirtschaftsförderung. Eine Studie zum Profil der KERN-Region (M.A.)
 Johannes Merkel: Ländliche Ständerbohlenbauten des 16. und 19. Jahrhunderts in der südlichen Lüneburger Heide (M.A.)
 Adrienne Rausch: Der Umgang mit Armut auf dem Lande im 19. Jahrhundert – die oldenburgischen Fideicommissgüter als Beispiel (M.A.)
 Sandra Scherreiks: Produktion künstlicher Erlebniswelten am Beispiel Natur (Diss.)
 Mirko Soll: Zwischen Kunst und Handwerk – die Stadtmusikanten in Schleswig-Holstein in der Frühen Neuzeit (Diss.)
 Katja Stark: Medium Kindermuseum. Wegweiser durch komplexe Welten?! (M.A.)
 Marion Wetzel: Die Flüchtlingsarbeit der evangelischen Kirche in Schleswig-Holstein 1945-1955 (M.A.)

2004 (bis einschließlich Okt.)

- Timo Heimerdinger: Der Seemann. Ein Berufsstand zwischen Realität und Fiktion seit 1844 in Deutschland (Diss.)
 Janine Immans: Die Rolle der türkischen Vereine im Integrationsprozess der türkischen Bevölkerung in Kiel (M.A.)
 Carsten Sobik: Eine Gemeindekate aus Dahmsdorf im Kreis Nordstormarn. Die Entwicklung vom Wohnhaus zum Museumsobjekt (M.A.)
 Thomas Winkelmann: Alltagsmythen vom Norden. Wahrnehmung, Popularisierung und Funktionalisierung von Skandinavienbildern im Modernisierungsprozess der BRD 1955 bis 1985 (Diss.)

Buchbesprechungen

Martin Becker/Gert Kaster: Kulturlandschaft Nord-Ostsee-Kanal, hg. von der Stadt Rendsburg und dem Schleswig-Holsteinischen Heimatbund. Neumünster (Wachholtz Verlag) 2003, 168 S., 310 Abb., 5 Karten.

Das vorliegende Buch, mit dem die kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten links und rechts des Nord-Ostsee-Kanals vorgestellt werden, ist aus dem reichhaltigen Dokumentationsmaterial heraus entstanden, das im Rahmen einer „Ländlichen Struktur- und Entwicklungsanalyse“ zusammengetragen wurde. Insgesamt 47 Gemeinden und Städte entlang des Kanals waren an dieser LSE beteiligt, nicht zuletzt um mit vereinten Kräften die Attraktivität der Kanalregion einschließlich ihres Hinterlandes als Urlaubs- und Ausflugsgebiet hervorzuheben und zu fördern. Aus diesem Grund richtet sich der reich bebilderte Band in erster Linie an Urlauber und Tagesgäste. Vom Stil und der deskriptiven Anlage her ähnelt er einem Reiseführer, ein wissenschaftlicher Anspruch besteht nicht. „Der Bau des Nord-Ostsee-Kanals“, so betonen die Autoren, „hat nicht nur nachhaltig in bestehende Kulturlandschaften eingegriffen und zu weitreichenden Veränderungen geführt, sondern er hat mit seinen Anlagen und Einrichtungen diese Kulturlandschaften auch so stark beeinflusst und umgestaltet, dass es gerechtfertigt erscheint, heute von einer neuen und eigenständigen Kulturlandschaft Nord-Ostsee-Kanal zu sprechen“ (S. 19). Nach einer Einführung in die „Kanalgeschichte“ Schleswig-Holsteins werden von Brunsbüttel bis Kiel die einzelnen Elemente dieser Kulturlandschaft in einer kurzweiligen Lese-reise von Ort zu Ort beschrieben: bemerkenswerte Häuser und Höfe, Kirchen, Garten- und Parkanlagen, Denkmäler, Landschaftsformationen, archäologische Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte usw. Kurze Erläuterungen führen in die jeweilige Ortsgeschichte ein, auch Hinweise auf reizvolle Wege für Spaziergänge und Fahrradtouren fehlen nicht. Besondere Beachtung finden die in direktem Zusammenhang mit dem Kanal stehenden Bauten: Schleusen- und Hafenanlagen, Brücken, Fähren, Lotsen- und Signalstationen, Packhäuser, Zollämter. Vor allem bei der Schilderung von Gebäuden rutschen die gewählten Formulierungen hier und da für meinen Geschmack etwas zu sehr ins kunst- und architekturgeschichtliche „Fachchinesisch“, und gelegentlich schießt die Begeisterung für den Kanal ein wenig über das Ziel hinaus. So hat der Kanalbau zweifellos großen Einfluss auf Ortsbild und Landschaft gehabt, dass aber die sogenannten Gründerzeithäuser erst mit ihm ins Dorf kamen, ist nicht ganz richtig. Es gab sie bereits früher. Doch es finden sich auch manch anregende Hinweise. Interessant ist allein schon der grundsätzliche Gedanke, die an

den Kanal angrenzenden Gebiete als zusammenhängende Kulturlandschaft zu begreifen. Dieser Idee folgend kann also nicht nur von der Metropolregion Hamburg oder einer Bäderregion Ostseeküste gesprochen werden, sondern auch von einer - vielleicht noch präziser zu benennenden - Kulturregion Nord-Ostsee-Kanal. Sicherlich ließen sich hierzulande weitere „eigene“ Regionen feststellen, so dass dieser Ansatz im Resultat zu einer kulturgeographischen Systematisierung Schleswig-Holsteins führen könnte, die in ihren alltags-, sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Bezügen auch für volkskundliche Untersuchungen nützlicher wäre als die alte, noch immer gebräuchliche, aber oft zu grobe und für ethnologisch-kulturwissenschaftliche Regionalstudien nicht immer sinnvolle Dreiteilung Marsch - Geest - östliches Hügelland.

Nils Hansen

Beate Berger: Bikini. Eine Enthüllungsgeschichte. Hamburg (marebuchverlag) 2004, 272 S.

Die Modeerscheinung, um die es in diesem Buch geht, der Bikini, ist ein Kleidungsstück, das im Laufe seines kurzen Daseins wohl mehr Aufsehen erregt hat, als jede andere Art der Bekleidung. Am 5. Juli 1946 präsentierte der Bademodendesigner Louis Réard, der in den 1930er Jahren noch als Autoingenieur sein Geld verdient hatte, in einem öffentlichen Pariser Freibad einen zweiteiligen Badeanzug, „den man auch nach heutiger Diktion durchaus in die Sparte Rio-Bikini einordnen könnte“. Diese Präsentation erregte die öffentliche Meinung – allerdings einzig und allein wegen seiner enthüllenden Knappheit. Die Namensgebung dieses Kleidungsstücks „Bikini“ irritierte niemanden. Dennoch gehört die Geschichte des kleinen Atolls im Pazifischen Ozean, das als Namensgeber fungierte, zum kulturwissenschaftlichen Hintergrund dieser Badebekleidung. Beate Berger recherchierte, dass das Wort „Bikini“ mit „Land der vielen Kokosnüsse“ zu übersetzen ist, „ein freundliches kleines Wort, das seit der Atombombenzündung in allen Zeitungen zu finden war.“ Und es regte sich niemand auf, „dass ein zweiteiliger, äußerst gewagter Badeanzug nach einem Atombombentestgebiet benannt worden war.“ Der Bikini war allerdings keine Erfindung des 20. Jahrhunderts. Bereits in der Antike waren zweiteilige Sportanzüge bekannt. Die spätere Karriere des Bikinis basiert jedoch vor allem auf der Entwicklung der Badekultur, insbesondere des Badens im Meer. Die Entstehung von Seebädern seit dem 18. Jahrhundert zog die Entwicklung der Bademode nach sich. Die Reduzierung der Textilmenge und andere Innovationen verdanken vor allem die weiblichen Badenden zum großen Teil den Sportlerinnen des 19. und 20. Jahrhun-

derts. Die Bademode entwickelt sich so im Laufe der Kulturgeschichte des Badens und Schwimmens zu einem nicht unwesentlichen Wirtschaftsfaktor. Berger verfolgt die Reaktionen der Menschen auf den Bikini und ihren Umgang mit ihm durch sechs Jahrzehnte. Dies beginnt mit der als Provokation empfundenen Präsentation in den 1940er Jahren, die ein nahezu weltweites Bikini-Badeverbot auslöste. In Rio wurde 1947 ein Anti-Bikini-Verein gegründet, der Unterstützung vor allem in den USA und den katholischen europäischen Ländern erhielt. Führende Modezeitschriften ignorierten anfangs den Bikini konsequent. Dennoch gab die Nachkriegsmode dem Zweiteiler Aufschwung. Es war das Kino mit seinen „Film-Sexbomben“, das dem Bikini in den sittenstrengen 1950er Jahren ein Forum gab. Erst am Ende dieses Jahrzehnts hatte sich der Bikini als Badebekleidung durchgesetzt: sowohl in den renommierten Modezeitschriften als auch in Form einer Barbie-Puppe in der Welt des Nachwuchses. Die Akzeptanz des Bikinis wurde dennoch im Laufe der 1960er Jahre immer wieder in Frage gestellt; seine Überlebenschance war Sommer für Sommer wieder ein Thema der Modepresse. Es kam weiterhin zu heftigen Protesten gegen das knappe Kleidungsstück, das gleichzeitig in sog. „Strandfilmen“ weiterhin eine wesentliche Rolle spielte. Die Abgrenzung der jungen Generation gegen die bürgerliche Ordnung fand ihren Ausdruck unter anderem auch gerade in der Mode: Miniröcke, Hot Pants, Frauenhosen und nicht zuletzt der Bikini wurden zum Ausdruck eines modernen, neuen Lebens. In den 1970er Jahren hatte sich die Aufregung um den Bikini endgültig gelegt; das Kleidungsstück war nun etabliert. Die weitere Entwicklung wurde jetzt von Veränderungen der Formen, Materialien und Kombinationen bestimmt. Die Diskussion um die angemessene Strandbekleidung verlagerte sich derweil auf die Frage „oben ohne“. Die immer weiter fortschreitende Freizügigkeit am Strand wurde zum alltäglichen Anblick, so dass in den 1980er Jahren die Modemacher eine Rückkehr zum klassischen Einteiler vollzogen. Inzwischen existieren Badeanzug und Bikini in friedlicher Koexistenz.

Beate Berger ist Journalistin, die sich auf die Themen Kultur und Mode spezialisiert hat. Sie zeigt, wie die Entwicklungsgeschichte eines Kleidungsstücks als Spiegel gesellschaftlicher und kultureller Veränderungen funktioniert. Ihre Betrachtungen beschränken sich bei weitem nicht auf den modischen Aspekt. Damit ist es ihr gelungen, die kulturelle und gesellschaftliche Relevanz von Kleidung und Mode an diesem einen Beispiel herauszuarbeiten.

Stefanie Janssen

Silke Kral: Brennpunkt Familie: 1945-1965. Sexualität, Abtreibungen und Vergewaltigungen im Spannungsfeld zwischen Intimität und Öffentlichkeit. Marburg (Jonas Verlag) 2004, 165 S.

Es ist ein schwerer Stoff, dem sich Silke Kral zugewendet hat: die deutsche Nachkriegsfamilie als Arena für Seelennöte, sexuelle Probleme sowie Gewalt- und Zwangserfahrungen. Im Einleitungskapitel ihrer Arbeit, die im Sommer 2000 an der Philosophischen Fakultät der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel als volkskundliche Dissertation vorgelegen hat, macht die Autorin deutlich, was sie ganz wesentlich zu dieser Arbeit motiviert hat: Sie wollte die „vorgefundene Sprachlosigkeit mit Hilfe historischen und empirischen Quellenmaterials“ durchbrechen, „schwer faßbares Leid verwörtern“ (S. 16) und dabei auch „emotionalen Äußerungen an der Nahtstelle alltäglicher Erscheinungsbilder einen Raum [...] erschließen“ (S. 15). Schon an diesen programmatischen Aussagen wird deutlich, dass sich die Autorin eine schwierige Aufgabe gestellt hat: Sie beabsichtigt die wissenschaftliche Untersuchung alltagsweltlicher Realitäten und Befindlichkeiten, die sich nur unter empathischem Einsatz überhaupt in die Sphäre der Sprachlichkeit und damit auch der wissenschaftlichen Verhandbarkeit überführen lassen. Es scheint hier schon vom Ansatz her klar, dass ein konfliktreicher Spagat zwischen Wahrung der nötigen Distanz einerseits und interpretierender Anteilnahme andererseits zu leisten ist.

Die Autorin hat für ihre Studie ein vielschichtiges Quellenkorpus zusammengestellt: Umfangreiche Archivalien vor allem aus dem Landesarchiv Schleswig-Holstein in Schleswig, dem Nordelbischen Kirchenarchiv in Kiel und dem Stadtarchiv Kiel zu Themen der Gesundheits-, Sozial- und Familienfürsorge werden durch zeitgenössische wissenschaftliche Literatur zur Ehe- und Sexualthematik und zeitgenössische Ratgeberliteratur ergänzt. Weiterhin kommt der Ertrag eines 1997/98 in Schleswig-Holstein gestarteten Schreibaufrufs zur Auswertung. Die Beiträger waren gebeten worden, aus ihrem persönlichen Familienalltag in der Nachkriegszeit zu berichten. Insgesamt 20 Personen folgten dem Aufruf, 90 % davon waren Frauen.

Krals Studie gliedert sich in zwei große Teile. In Teil A, der den etwas sperrigen Titel „Momente der (Ent-)Spannung: Heterosexuelle Paar(beziehungen)“ trägt, möchte sie aufzeigen, auf welche Weise in der deutschen Nachkriegsgesellschaft das Familienmodell der „Kernfamilie“ (S. 10) propagiert und favorisiert wurde. In Teil B „Gesellschaftliche Zerreißprobe: Mütterlichkeit unter Vorbehalt“ sucht sie Antworten auf die Frage, warum die Nachkriegsgesellschaft die Phänomene der Abtreibung und der aus Massenvergewaltigung hervorgegangenen Schwangerschaft nicht öffentlich thematisierte. Im ersten Teil arbeitet die Autorin systematisch die verschiedenen Gattungen ihrer Quellen durch: Auf die Analyse der wissenschaftlichen Lite-

ratur folgt die der populären Ratgeber. Diese Quellen decken Fragen des Ehelebens sowie der inner- wie außerhalb der Ehe angesiedelten Geschlechtsbeziehungen ab. Für die Frage des öffentlichen Umgangs mit Prostitution und Geschlechtskrankheiten werden vornehmlich Archivalien ausgewertet. Was das familiäre Innenleben betrifft, kommt das eigens erhobene empirische Material zum Zug. So unterschiedlich die behandelten inhaltlichen Aspekte und die ausgewerteten Materialien auch sind, die Autorin entwirft in der Analyse letztlich doch ein recht einheitliches Bild: Alle institutionellen, wissenschaftlichen und publizistischen Bestrebungen seien letztlich darauf ausgerichtet gewesen, das aus öffentlichen bürgerlichen Diskursen des 19. Jahrhunderts übernommene Idealbild der „Kernfamilie“ in den wirren Nachkriegsverhältnissen zu reetablieren und damit nicht zuletzt auch die Basiskoordinaten einer patriarchalen Gesellschafts- und Geschlechterordnung aufrecht zu erhalten. Die Beweisführung erscheint in diesem Teil der Arbeit über weite Strecken zwar schlüssig, in der Bilanz jedoch inhaltlich einseitig verkürzt. Die gesellschaftlichen und kulturellen Kräfte bzw. Prozesse etwa, die ab Ende der 1960er Jahre die „sexuelle Revolution“ bewirkt haben und deren Vorgeschichte selbstverständlich in der Situation der Nachkriegsfamilie zu finden ist, bleiben gänzlich unerwähnt. So erscheint der methodische Weg des weitgehenden Analogieschlusses von diskursanalytisch ermittelten Befunden auf gesellschaftliche Praxis insgesamt problematisch. Die Ergänzung mit einzelnen, an sich durchaus beeindruckenden lebensgeschichtlichen Belegen kann an dieser strukturellen Schiefelage nichts ändern. Im zweiten Teil der Studie, der sich den Themen der Abtreibungen und der Schwangerschaften in Folge von Massenvergewaltigungen zuwendet, operiert die Autorin weitaus stärker mit archivalischen Materialien, die einerseits valide Daten über Anfragen bei kirchlichen und staatlichen Stellen erbringen, was den privaten Umgang mit den Themen angeht, jedoch keine abgesicherten Aussagen erlauben. Durch ein Bekenntnis zu dieser Quellensituation, die auch nicht in erheblichem Umfang durch lebensgeschichtliches Material verbessert werden kann, erscheinen die spekulativ-interpretierenden Anteile in der Argumentation weitaus geringer als im ersten Teil (vgl. S. 62 f. und S. 78). Die Autorin kommt zu dem Ergebnis, dass die weitgehende Tabuisierung der behandelten Problemfelder auch hier einer schnellstmöglichen Stabilisierung der aus dem Lot geratenen Gesellschaft in Richtung Normalität dienen sollte (S. 101). Abgerundet wird die Arbeit durch einen Anhang, in dem Methodik, Verlauf und ausgewählte Texte aus dem Schreibaufruf präsentiert werden.

Die Autorin hat sich in ihrer Arbeit einem schwierigen Themenkomplex methodisch mehrgleisig genähert. Etliche ihrer Analysen erscheinen sensibel und treffsicher, mit ihrer Arbeit hat sie wichtige Fragen aufgeworfen, die der weiteren Überprüfung harren. Dennoch bleibt beim Rezensenten am Ende ein etwas schales Gefühl

zurück. Dies vor allen Dingen deshalb, weil die gesamte Arbeit von dem schon anfangs erwähnten Widerspruch durchzogen bleibt. Trotz der Beteuerung, in dieser Untersuchung Familie in einem möglichst wahrheitsgetreuen Licht zu sehen (vgl. S. 101), scheint die gesamte Arbeit doch gleichsam von einem intentionalen Anliegen der Autorin überformt: Sie selbst bekennt, „beherzt und empathisch für die Belange der Menschen“ (S. 101) geforscht zu haben. Damit hat sie - so ehrenvoll der Ansatz auch ist - die Ergebnisoffenheit des Forschungsprozesses möglicherweise erschwert.

Timo Heimerdinger

Heinrich Mehl/Meike Roos/Guntram Turkowski: Land- und Hauswirtschaft im alten Schleswig-Holstein. Arbeiten der Bauern 1850-1950 (= Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen Schloß Gottorf, Volkskundliche Sammlungen, Bd. 8). Heide (Boyens Buchverlag) 2004, 239 S., 269 Abb.

Der nunmehr achte Band der die Ausstellungen des Volkskundemuseums Hesterberg in Schleswig begleitenden Reihe bietet einen umfangreichen Abriss über bäuerliche Tätigkeiten im Jahreslauf der vorindustriellen Zeit bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts in Schleswig-Holstein. Der Leser erhält Einblicke in die Arbeit der Bauern und die Art der genutzten Geräte und Werkzeuge, ihre technischen Veränderungen im Fortlauf der Industrialisierung und in den Umgang mit ihnen in Feld und Haus. Dabei orientiert sich der Band weniger an der erläuternden Führung durch die Objekte der Ausstellung „Gerät und Arbeit der Bauern“, sondern ist vielmehr ein selbstständiges, für Schleswig-Holsteins Sachkultur längst überfälliges Handbuch, das mit kompakten und zugleich unterhaltsamen wie lehrreichen Kapiteln entsprechende Sachverhalte zu beschreiben weiß. Das Buch wird durch den Gastautor Nils Hansen mit einer gelungenen, kurzen und kernigen Übersicht der schleswig-holsteinischen Bauernhausformen vom Spätmittelalter bis ins 19. Jahrhundert eingeleitet. Danach befassen sich Heinrich Mehl, Meike Roos und Guntram Turkowski ebenso eingehend mit den grundlegenden landwirtschaftlichen Arbeiten an Küste und Deich, in Wald und Moor, auf Koppel und Acker, wie sie auch den hauswirtschaftlichen Arbeitsbereichen in Stall und Backhaus, auf der Diele und in der Küche Beachtung schenken. Darunter fallen u. a. die Weiterverarbeitung der unterschiedlichen Ernterträge und die Vorrathaltung, die Wasserversorgung und Wäsche, Flachsverarbeitung, Spinnen und Weben, die Imkerei etc. Dabei werden auch einige für die heutige Zeit kurios wirkende Randerscheinungen der damaligen Sachkultur nicht

übersehen, wie z. B. der Hundegöpel im Kapitel „Hunde als Arbeitstiere“ oder auch verschiedene skurrile Mausefallentypen. Die Fußnoten zu den einzelnen Themen sind eher knapp gehalten. Die weiterführende Literatur bzw. Quellensammlungen sind dort genannt und für den Interessierten zur Weiterbeschäftigung mit dem entsprechenden Zusammenhang ausreichend. Im Vorwort kritisiert Heinrich Mehl zu Recht die heutzutage häufig dürftige oder sogar fehlende Auseinandersetzung mit der Sachkulturforschung an den deutschen Universitäten, die für die Studierenden der Volkskunde für ein späteres Arbeiten im Museum wichtiges Grundlagenwissen schaffen sollte. Dieser Band bietet mit der guten Darstellung der Entwicklung des umfangreichen Arbeitsgeräts im land- und hauswirtschaftlichen Bereich einen schnellen Helfer auf der Suche nach Fachausdrücken und Tätigkeitsbeschreibungen. Zudem geben die 269 schwarz-weißen Abbildungen einen großartigen Einblick in die Arbeitssituationen vergangener Zeiten und veranschaulichen den Großteil der Textaussagen in gelungenem Maß. Negativ anzumerken ist jedoch leider, dass gerade einige der im Text erläuterten komplizierteren Geräte und Maschinen ohne Abbildung auskommen müssen. Die Artikel des Bandes sind zwar fast wie aus einem Guss, es wäre aber trotzdem schön gewesen, wenn man den drei Autoren die Kapitel hätte zuordnen können. Etwas vermisst habe ich ein näheres Eingehen auf die schlimmen Verletzungsgefahren und zahlreichen Arbeitsunfälle an den frühen Landmaschinen, die damals zum Arbeitsalltag gehörten. Hier wird lediglich beim Göpel die Unfallgefahr am Rande erwähnt. Alles in allem ist dieses Buch nicht nur für diejenigen zu empfehlen, die sich für alte Arbeitstechniken in Schleswig-Holstein und das dazugehörige Arbeitsgerät von 1850 bis 1950 interessieren und begeistern können, sondern ganz besonders auch denen, die sich beruflich damit zu beschäftigen haben. Dieses Nachschlagewerk ist ein kleines Juwel schleswig-holsteinischer Sachkulturforschung – es bringt zwar nichts wirklich Neues, bietet aber eine absolut gelungene Übersicht in einem einzigen Band.

Carsten Sobik

Elisabeth Naumann: Kiosk. Entdeckungen an einem alltäglichen Ort. Vom Lustpavillon zum kleinen Konsumtempel. Marburg (Jonas Verlag) 2003, 240 Seiten, 198 Abb.

Ladenschluss, und keine Zigaretten mehr? Zeitung vergessen, oder spät am Abend noch Lust auf ein Bier oder etwas Süßes? Der Kiosk schafft für viele Stadtbewohner

schnell und praktisch Abhilfe in solchen „Notlagen“. Als die Soziologin Elisabeth Naumann in Berlin begann, sich wissenschaftlich mit diesem Alltagsphänomen zu befassen und das Geschehen vor Ort zu beobachten, wurden ihre Bemühungen nicht selten vom Erstaunen der Akteure begleitet. Dabei sind dem Gegenstand ihres Interesses, wie E. Naumann deutlich macht, die unterschiedlichsten Facetten abzugewinnen. Zunächst widmet sie sich, ausgehend vom Alten Ägypten, über den islamischen Kulturkreis bis hin zur europäischen Gegenwart den Bauformen dieser freistehenden Verkaufshäuschen. Heute finden sich solche gewerblich genutzten Kleingebäude in fast allen europäischen und außereuropäischen Ländern. Zahlreiche Photos der Autorin und andere Abbildungen belegen deren beeindruckende Gestaltungsvielfalt. Die zunächst nicht für den Verkauf von Waren bestimmten Kioske unterlagen in der Mitte des 19. Jahrhunderts einem Funktionswandel, während der Begriff „Kiosk“ für diese Architekturform beibehalten wurde. Verkauft wurde zunächst Mineralwasser, später kamen Tee, Kaffee und Milch hinzu. Zigaretten, Zigarren und Schnupftabak ergänzten das Sortiment. Da die Kioske nicht an das Ladenschlussgesetz gebunden waren, boten sie, insbesondere im Ruhrgebiet, Nahrungs- und Genussmittel in kleinen Mengen an. Dort konnte nach Feierabend der sogenannte „Vergessensbedarf“ gedeckt werden. Ende des 19. Jahrhunderts boten einzelne Kioske zusätzlich auch Zeitungen an und erzielten, unterstützt durch das zunehmende Interesse der Bevölkerung an Druckwaren, die über aktuelle politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Fragen berichteten, große Verkaufserfolge. Auch heute existieren noch reine Zeitungskioske, die auf Grund der Fülle des Angebots mitunter wirtschaftlich zu kämpfen haben. E. Naumann betrachtet die spezifische Art der Werbung, die nationale und internationale Zeitungs- und Zeitschriftenlandschaft und fragt unter der Überschrift „Verkaufen auf engstem Raum“ nach der Organisationsstruktur in einem solchen Unternehmen. Ein Kapitel ist den Werbemaßnahmen von Berliner Kiosken gewidmet. Dabei fördert die Autorin mit Blick auf das äußere Erscheinungsbild heutiger Berliner Kioske und ihrer Produktwerbung „Kreatives und Banales“ zutage. Neben dem Einsatz vorgefertigter Werbemittel und professioneller Reklametafeln, die von großen Firmen gestellt werden, gibt es Kioske, die durch handgeschriebene Tafeln auf sich aufmerksam machen wollen. Dabei ist E. Naumann aufgefallen, dass nicht das Außergewöhnliche der Ware herausgestellt, sondern das Angebot mit einem sonst kaum üblichen „Realismus der Bescheidenheit“ abgebildet wird. Andere versuchen durch phantasiervolle Bemalungen der Verkaufshäuschen Kunden auf sich aufmerksam zu machen oder werben zum Beispiel mit der Abbildung von Alf, die von dem Slogan „wenn der kleine Hunger kommt ... null Problemo“ eingerahmt wird. Das Thema „Essen und Trinken“ am Imbisskiosk nimmt in E. Naumanns Untersuchung breiten

Raum ein. Sie stellt zunächst drei Berliner Kioske vor und beschreibt in Anlehnung an die Ausführungen von Ulrich Tolksdorf die Verzehrssituation an einem Imbissstand. Tolksdorf charakterisiert dieses Phänomen als „schnell, öffentlich, stehend, standardisiert und elementar“. Die Autorin beobachtet, dass Menschen, die eine Currywurst oder ähnliches zu sich nehmen, auf Zeitgewinn aus sind. Sie verweilen etwa 10 Minuten und verlassen den Stand, sobald die Nahrungsaufnahme beendet ist. Häufig empfinden sie am Fastfoodstand eine angenehme Lockerung von ansonsten als lästig empfundenen Benimmregeln. Das Verzehren einer Currywurst, einer Portion Pommes frites oder von Süßigkeiten setzen viele Menschen für sich als Belohnung ein - meist begleitet von einem schlechtem Gewissen wegen des geringen Nährwerts und der hohen Kalorienzahlen dieser Nahrungsmittel. Die Haltung beim Essen ist häufig vorgebeugt: Männer halten ihre Krawatten fest, Frauen versuchen Tücher oder Schals vor der Berührung mit dem Essen zu schützen. Das Essen mit der Hand wird nur unter Zuhilfenahme einer Papierserviette toleriert. Ansonsten werden „Piekser“ aus Kunststoff oder Plastikmesser und -gabeln bevorzugt. E. Naumann hat sich zudem mit der Interaktion der Kunden beschäftigt, wobei sie zu dem Schluss kommt, dass der Blickkontakt auch bei Personen, die gemeinsam einen Imbiss aufsuchen, eher vermieden wird. Dies sei kein Ort der Nähe. Auch um andere Menschen kennen zu lernen, erweise sich der Kiosk als ungeeignet. Der Kontakt zwischen Kunden und Kioskbetreibern ist meist begrenzt und ritualisiert. Aber es gibt auch Kioske, die als Anlaufstelle und Treffpunkt dienen. Für die Verkaufenden ist diese Situation, handelt es sich bei der Kundschaft um Arbeitslose, die eventuell viel Alkohol trinken, mitunter nicht ganz einfach. Bisweilen schlägt die Stimmung um, und nicht jede Verkaufskraft ist diesen Anforderungen gewachsen. Zum Schluss gibt die Autorin noch einen Einblick in das Verhältnis von Kiosk und Medien und rundet damit den Band ab. Ihr Ziel, den Lesern mit ihrer „Kioskologie“ eine vergnügliche Seite der Alltagskultur vorzustellen, ist der Soziologin mit diesem Beitrag gelungen. Darüber hinaus erweisen sich die Beobachtungen E. Naumanns am Imbisskiosk als ein wichtiger Beitrag zur Nahrungsforschung.

Sabine Hirschbiegel

Renate Paczkowski/Hans-F. Rothert/Brigitte Schubert-Riese (Hg.): „... wird die fernste Zukunft danken“. Kiels Geschichte und Kultur bewahren und gestalten. Festschrift für Jürgen Jensen (= Sonderveröffentlichung 47 der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte). Neumünster (Wachholtz Verlag) 2004, 726 S., zahlr. s/w u. farb. Abb.

Jürgen Jensen hat sich seit Anfang der 1970er Jahre als Leiter des Kieler Stadtarchivs, des Stadtmuseums Warleberger Hof und des Schiffahrtsmuseums, in verschiedenen anderen Ämtern und Funktionen sowie als Autor und Herausgeber von zahlreichen Publikationen mit großem Engagement und ausgeprägter Beharrlichkeit für die Erforschung und museale Aufbereitung der Geschichte Kiels eingesetzt. Anlässlich seines 65. Geburtstages ist ihm zu Ehren die hier vorzustellende, großzügig und schön gestaltete Festschrift erschienen, die insgesamt 34 Beiträge aus recht unterschiedlichen Themenbereichen beinhaltet - ein wahrhaft „bunter Strauß“ von Abhandlungen, die sich selbstverständlich den beruflichen Kernthemen des Jubilars entsprechend mit der Geschichte der Stadt Kiel und dem Museumswesen beschäftigen, aber auch verschiedene Aspekte der archivalischen Überlieferung, der Landes-, Kunst- und Architekturgeschichte behandeln, um nur einige zu nennen. Einen engeren persönlichen Bezug nehmen u.a. Jürgen Rohweder in seinen Erinnerungen an die Vorbereitungen zur Ausstellung des „Brandtauchers“ im Kieler Schiffahrtsmuseum und Renate Paczkowski mit ihren Anmerkungen zu einigen historischen Ansichtsdarstellungen der Stadt Meldorf, dem Geburtsort Jürgen Jensens. Auch Volkskundlerinnen und Volkskundler haben sich an der Festgabe beteiligt: Wolf Könenkamp schreibt über die Gefahren in der landwirtschaftlichen Arbeitswelt, Silke Göttisch über die Museen und Sammlungen der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Doris Tillmann über biographische Ansätze in der Sachkulturforschung am Beispiel des Nachlasses einer ehemaligen Kielerin und Kai Detlev Sievers über den großbürgerlichen Besitz „Forsteck“ im Kieler Stadtteil Düsternbrook, der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein gesellschaftliches Zentrum der Stadt bildete. Von Interesse für die Volkskunde, insbesondere für die volkskundliche Hausforschung, sind darüber hinaus die Beiträge von Gert Kaster über den ältesten noch vorhandenen Profanbau Kiels, einem um 1589/90 errichteten Fachhallenhaus in Holtenau, und von Uwe Albrecht über den rapide schwindenden Kieler Altbaubestand.

Nils Hansen