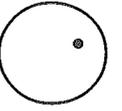


Gesellschaft für Volkskunde



in Schleswig-Holstein e.V.

TOP 31

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 volkskundlichen, 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. Manuskripte können in den Dateiformaten .doc oder .rtf eingereicht werden. Bilddateien bitte in den Formaten .jpg oder .tif senden. Die Auflösung von Fotografien und ähnlichen Abbildungen sollte mindestens 300 dpi betragen. Für Strichzeichnungen (z. B. Grundrisse) ist eine Auflösung von 600 dpi erforderlich. Bildvorlagen können aber auch bis zum Format DIN A 4 direkt an die Redaktion geschickt werden. Nach der Bearbeitung werden die Vorlagen zurückgesandt, wenn dies gewünscht wird.

CD-ROMs und Bildvorlagen bitte an:

Melanie Zühlke M.A., Hansestraße 121-123, 23558 Lübeck, Tel. (0451) 8 24 67. Per E-Mail erreichen Dateien die Redaktion unter der Adresse redaktion@volkskunde-sh.de.

Redaktionsschluss für das nächste Heft ist der **31. Oktober 2006**

Titelbild:	Die „Winterversion“ des neuen Travemünder Seebrückchens. (Foto: Stefanie Janssen)
TOP 31/2006	
Herausgeberin:	Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e.V.
Redaktion für dieses Heft:	Renko Buß M. A., Dr. Nils Hansen, Guntram Turkowski M. A., Melanie Zühlke M. A.
Layout:	Katja Nawroth
Geschäftsstelle der GVSH:	Dr. Stefanie Janssen, Heikendorfer Weg 86, 24248 Mönkeberg, Tel. (04 31) 23 18 62, E-Mail: geschaeftsfuehrung@volkskunde-sh.de
Bankverbindung der GVSH:	Sparkasse Mittelholstein AG Rendsburg
Konto Nr.:	13 796 (BLZ: 214 500 00)

Inhaltsverzeichnis

Aufsätze

<i>Stefanie Janssen</i> , Seebrücken an Schleswig-Holsteins Ostseeküste – zum Funktionswandel einer maritimen Architektur	4
--	---

Berichte und Mitteilungen

<i>Beate Borkowski</i> , Das Deutsche Auswandererhaus – eine neue touristische Attraktion für Bremerhaven	29
<i>Norbert Fischer/Susan Müller-Wusterwitz/Brigitta Schmidt-Lauber</i> , Tagungsbericht „Inszenierungen der Küste“	32
<i>Sabine Vogel</i> , Tuch + Technik. Textilmuseum Neumünster. Überlegungen zur Konzeption	37
Am Seminar für Europäische Ethnologie/Volkskunde der Christian-Albrechts-Universität Kiel abgeschlossene Examensarbeiten 2004-2005	48
<i>Thomas Winkelmann</i> , Abrechnung für das Geschäftsjahr 2005	49

Buchbesprechungen	50
-------------------------	----

Seebrücken an Schleswig-Holsteins Ostseeküste – zum Funktionswandel einer maritimen Architektur

Stefanie Janssen

Was ist eine Seebrücke?

Seebrücken an der deutschen Ostseeküste werden in der Regel mit den repräsentativen Bauten auf Usedom oder Rügen assoziiert. Aber auch in schleswig-holsteinischen Badeorten, vor allem an der Lübecker Bucht, sind sie seit einhundert Jahren ein wichtiger Teil der touristischen Infrastruktur. Schleswig-holsteinische Seebrücken werden allerdings überregional nur wenig wahrgenommen. Ein Grund dafür mag sein, dass sie nicht immer den Vorstellungen, die durch die englischen, pommerschen und mecklenburgischen Brücken geprägt sind, entsprechen. Daraus ergeben sich die Fragen: Was macht eine Seebrücke aus? Oder: Worin besteht beispielsweise ein Unterschied zu einem gewöhnlichen Anleger?

Der Anleger hat einen rein funktionalen Charakter: an ihm werden Boote und Schiffe festgemacht, das Konstrukt ermöglicht dem Passagier ein Wasserfahrzeug trockenen Fußes zu erreichen. Entsprechend ist die architektonische Konzeption. Länge, Breite und Ausstattung richten sich nach der Notwendigkeit. Wird ein Anleger nicht mehr angefahren, sperrt man ihn für Besucher und nicht selten bleibt er dann seinem Schicksal überlassen – d.h. er verfällt mit der Zeit, niemand fühlt sich für seine Erhaltung zuständig und kaum jemand käme auf die Idee, darüber zu trauern.

Auch Seebrücken verbinden das Land resp. den Strand mit dem Wasser. Sie aber verfügen über eine gewisse Länge und Breite, sind mit Geländern an beiden Seiten ausgestattet und enden in einer Plattform, dem Brückenkopf. Form und Größe laden zum Betreten ein, oft finden sich Bänke und Lampen, die ein Flanieren und Verweilen angenehm machen. Einige der Brücken sind mit Aufbauten ausgestattet. Die meisten Seebrücken fungieren zusätzlich als Anlegemöglichkeiten für Boote und Schiffe, vor allem für den Ausflugsverkehr. Die Anlagen neuerer Brücken münden an Land oft auf einen gestalteten Seebrückenvorplatz. Sie sind als Verlängerung von Promenade und Strand angelegt. Dies sind die architektonischen Angebote – zum Mittelpunkt des Seebades wird eine Seebrücke schließlich durch die Akzeptanz von Einheimischen und Gästen und durch deren Emotionalisierung des Bauwerks.

Wahrzeichen des Badelebens

Die ersten Seebrücken entstanden im 19. Jahrhundert an der englischen Kanalküste in den neuen Seebädern wie Brighton als „architektonische Werke von einem Bau-



Abb. 1: Anders als bei einer Mole beispielsweise stehen Seebrücken auf Pfählen im Wasser – wie hier die alte Kellenhusener Brücke.

volumen, das dem imperialen Anspruch einer Gesellschaft entsprach, die selbstbewußt über alle Elemente zu gebieten glaubte.“¹

Die britischen „Piers“ waren vor allem Touristen- und Freizeitbauten. Im 19. Jahrhundert entstanden allein an den Küsten von England und Wales 70 Vergnügungspiers. Vor allem die Nähe von Industriezentren brachte den aufstrebenden Orten Gäste und Kapital zum Bau der aufwändigen Brücken, so dass die größeren Seebäder in der Regel allesamt mehrere Piers mit Attraktionen für die Touristen im Angebot hatten. Schnell etablierten sich Läden, Lokale und Musikpodien auf den Brücken; der Eintritt kostete zwischen einem Penny und einem Shilling – ein Betrag, der die angestrebte gesellschaftliche Selektion förderte.

Die „Unterhaltungsausrüstung“ der Piers wurde zum Standard. So konnte z.B. der West Pier in Brighton Ende des 19. Jahrhunderts mit seinen Schaubuden und einem Flohzirkus werben, das wohlhabende Eastbourne mit einem Schießstand und einer amerikanischen Bowlingbahn, andere hatten Spiegelkabinette, Schwimmlehrer, Angelscheine oder Rollschuhfahrmöglichkeiten im Angebot, später sogar Theater, Tanzsäle, Achterbahnen, Schwimmbassins oder Zoos. In den größeren Seebädern entwickelten sich die Vergnügungspiers zu eigenen Ferienzentren: „Ihr Angebot konnte einen Tagesausflügler glücklich machen.“²

Die Ausweitung der Vergnügungsangebote hatte sowohl Einfluss auf die Gestaltung der Seebrücken, als auch auf die Zusammensetzung ihrer Besucher:

„War der Pier anfangs eine bewußt exklusive Promenade, die den bessergestellten Spaziergänger vom niederen Volk absonderte und der Gesundheit, Erholung und dem Kult des Malerischen dienen sollte, so befriedigte er später alle Ansprüche des spätviktorianischen Urlaubsgeschmacks.“³

¹ Lukacsek/Gauß 2002, S. 19.

² Fischer/Walton 1987, S. 24.

³ Fischer/Walton 1987, S. 28.

Auf der Insel Wight gab es 1895 bereits sieben Piers, die hier jedoch nicht allein zum Spaß der Gäste aufgestellt worden waren, sondern auch als Anlegemöglichkeit für Dampfer dienten, denn die: „Dampfer waren das Herzblut der kleinen Erholungsorte, Piers die direkte Antwort auf den Wettstreit um die wenigen Gäste.“⁴

Die Wahrzeichen des Badelebens der viktorianischen Epoche dienten zwar vorwiegend dem Flanieren der Gäste und als Veranstaltungsort, dennoch finanzierten sie sich auch über den Passagierverkehr und die Frachtbeförderung, so dass die Bauwerke entsprechend zweckmäßig geplant sein mussten:

„Entworfen wurden sie eher von Ingenieuren als von Architekten, und die sorgfältig ausgearbeitete Ornamentik ihrer eisernen Aufbauten war meist aus Gießerei-Katalogen ausgewählt: trotzdem faszinierten ihre Spinnennetz-Strukturen mit starken Stützen und maurischen oder östlichen Motiven in der Verzierung.“⁵

Die ersten dieser Prestigebauten bestanden aus Holz, aber das Material erwies sich als sehr anfällig gegen Sturm, Kollisionen, Feuer und den Bohrwurm. Später waren die britischen Piers vorwiegend aus Stahl und Eisen gefertigt. In dem Land der Eisenindustrie, der Dampfmaschine und des Stahlschiffbaus schien dies eine nahe liegende Konstruktionsweise, die jedoch einen gravierenden Nachteil in sich barg: das korrosionsempfindliche Material erforderte – und erfordert noch heute – andauernde kostenintensive Konservierungs- und Anstricharbeiten.

Die Gemeinden und Seebad-Verwaltungen übernahmen die anfallenden Kosten für die Restaurierungen erst, wenn sich kein Finanzier fand bzw. die betreffende Brücke für auswärtige Geldgeber nicht lukrativ schien:

„Diese unerwartete Ausweitung städtischer Verantwortung zeigt, daß man die Bedeutung der Piers für die Wirtschaft der Seebäder erkannte: Es war gefährlich, ohne Pier auskommen zu wollen oder sich mit einem schlechten zu begnügen.“⁶

Ein großes öffentliches Seebad für Deutschland

In Deutschland hatte der Physiker und Schriftsteller Georg Christoph Lichtenberg im Jahre 1793 die berühmte Frage aufgeworfen: „Warum hat Deutschland kein großes öffentliches Seebad?“ Ärzte und Wissenschaftler, die die gesundheitsfördernde Wirkung von Bädern im Meer längst erkannt hatten, unterstützten Lichtenbergs Anliegen, diese den Menschen auch außerhalb Englands zugänglich zu machen.

⁴ Fischer/Walton 1987, S. 7.

⁵ Fischer/Walton 1987, S. 8.

⁶ Fischer/Walton 1987, S. 28.

Die Umwandlung der Strände in Feriengebiete erwies sich als ein gewagtes Unternehmen: Ihre Unberührtheit verdankten die Küsten vor allem ihrer Abgeschiedenheit, denn oft führten nur wenige schlechte Wege dorthin. Die Bewohner der Küstenorte, die vielfach mehr schlecht als recht vom Fischfang lebten, hatten zunächst wenig Interesse an auswärtigen Gästen und die finanziellen Mittel, um ein Seebad aus dem Strandboden zu stampfen, erst recht nicht. Da bedurfte es des Einsatzes von Männern in einflussreicher öffentlicher Stellung – schon allein um die obrigkeitliche Genehmigung für ein solches Unterfangen zu bekommen – sowie entsprechende Sponsoren und Geldgeber.

Schon daher konnte es kein geringer als Herzog Friedrich Franz I. von Mecklenburg-Schwerin sein, auf dessen Initiative hin das erste deutsche Seebad in Heiligendamm an der Küste seiner sommerlichen Residenz Doberan gegründet wurde. Dies tat der Herzog jedoch nicht allein aus gesundheitlichen Gründen – weder für sich, noch für seine Untertanen oder die auswärtigen Gäste –, sondern auch, um seinen Staatshaushalt zu finanzieren. Der Plan war von Anfang an, wohlhabende Reisende an den heilenden Meeresbädern teilhaben zu lassen. Dies ließ sich jedoch nur verwirklichen, wenn entsprechende infrastrukturelle Investitionen vorangingen. Friedrich Franz I. verkaufte mecklenburgische Soldaten als Söldner; das für ihren Kriegsdienst gezahlte Geld investierte er in sein Seebad. Er und berühmte Architekten schufen in Heiligendamm die Anfänge der klassischen Bäderarchitektur, die sich am Baustil der Antike orientierte. Das Gesamtkunstwerk Heiligendamm wurde als „weiße Stadt am Meer“ berühmt.

Förderung des Seebadewesens

In diesem ersten deutschen Seebad Heiligendamm wurde 1820 auch die erste Seebücke nach englischem Vorbild an einer deutschen Küste errichtet. Für die hiesigen Küsten waren Eisenkonstruktionen ungeeignet. Während es an der englischen Kanal-küste infolge der Golfstromausläufer kaum Eisbildung gibt, bestand an den deutschen Küsten die Gefahr von Schäden durch Eisgang. Daher verwendeten die Seebücken-Konstrukteure statt des Metalls heimische Hölzer, vor allem Eichenholz. An der Ostseeküste bestand zu der Zeit (noch) keine Gefahr durch die an der Nordsee gefürchtete Bohrmuschel, die sich in Holz hinein frisst und es damit zerstört. So bestand das erste Bauwerk in Heiligendamm aus einem U-förmigen Holzsteg auf Holzpfählen mit einem Geländer ringsherum. Offensichtlich diente das Gebilde lediglich als Spazierweg über das Wasser. Anlegemöglichkeiten für Wasserfahrzeuge waren nicht vorgesehen. Diesen Luxus eines reinen „Wanderweges über das Wasser“ gönnten sich die Nachahmer in der Folge nicht mehr.

In Mecklenburg und Vorpommern ging auch weiterhin die Initiative sowohl zur Gründung von Seebädern als auch zum Bau von Seebrücken von Oberschicht und Adel aus. 1825 erbat der pommerische Landespräsident Johann August Sack von König Friedrich Wilhelm III. finanzielle Zuschüsse für den Bau eines Swinemünder Gesellschaftshauses und die Anschaffung von Badehütten:

„Der Monarch ging darauf ein, so daß künftig eine Förderung des Seebadewesens aus der königlichen Schatulle zur Regel wurde. Man hatte in Berlin sehr wohl die soziale Bedeutung der Bäderbewegung erkannt. Sie war ein Mittel gegen die Armut der Insulaner.“⁷

Das Zielpublikum entstammte der eleganten, wohlhabenden Welt des frühen 19. Jahrhunderts, vornehmlich aus Berlin und Sachsen. Schnell erlangten die Bäder Bekanntheit. Nicht zuletzt durch Besuche wie den von Clara Schumann, die 1855 ein Konzert in Bergen auf Rügen gab, oder die von Kaiser Wilhelm II., der mehrfach⁸ Heringsdorf besuchte. Die Anwesenheit der Prominenz machte die neuen Badeorte gesellschaftsfähig:

„Mit den Herrschaften kamen auch die Künstler, sie folgten ihren Mäzenen. ... Erst die Romantik begann, die See als Spiegel von Stimmungen, Ängsten und Sehnsüchten darzustellen. Die neuen Seestege boten sich als Beobachtungsposten geradezu an.“⁹

Diesen illustren Gästen waren die bestehenden Verkehrsverbindungen nicht zuzumuten, so dass in der Folge Dampfschiffahrts- und Eisenbahnverbindungen eingerichtet wurden. Da die meisten Seebäder keine geeigneten Landungsmöglichkeiten für die Schiffe aufwiesen, mussten anfangs die Passagiere samt ihrem Gepäck ausgebootet werden, d.h. sie mussten von denen weitab von der Küste ankernden Schiffen in kleinere Boote umsteigen, die sie zum Strand brachten. Dies war nicht nur unbequem, sondern bei widrigen Wetterverhältnissen auch nicht ungefährlich. Für die ortsansässigen Fischer, die sich vehement gegen die Dampfer, die ihnen Treibnetze und Reusen zerstörten, zur Wehr gesetzt hatten, erschloss sich mit dem Ausbooten eine neue Einnahmequelle. Weder Reedern noch Passagieren sagte dieses Verfahren zu. Die Lösung des Problems war der Bau von Brücken, die soweit vom Strand ins tiefere Wasser reichten, dass die Dampfer dort anlegen und die Gäste trockenen Fußes an Land gelangen konnten.

Dem Status der eleganten Seebäder mit ihren imposanten Villen und Kurhäusern im Stil der Bäderarchitektur entsprach es, entsprechend prestigeträchtige Bauwerke

⁷ Braeunlich 1999, S. 60.

⁸ 1890, 1893 und 1905.

⁹ Neidhart 2003, S. 77.



Abb. 2: Auch das Gepäck der Passagiere musste mit den kleinen Fischerkähnen vom Dampfer zum Strand gebracht werden, wie hier in Dahme um 1909.

zu planen, die über einen gewöhnlichen Anlegesteg weit hinausgingen. Diese Vorhaben erforderten jedoch ein weiteres Mal finanzielle Unterstützung von höchster Ebene:

„Im Kgl. Preußischen Verkehrsministerium hat man längst die Förderungswürdigkeit der neuen hölzernen Kunstbauten erkannt. Der Minister für öffentliche Arbeiten gewährte Zuschüsse für den Bau. Das Verkehrsministerium sorgte für Risikoausgleich. Wenn eine Seebrücke durch Naturgewalten, insbesondere durch winterliches Packeis, zerstört wurde, dann hat man den Neuaufbau aus Mitteln der öffentlichen Hand bestritten.“¹⁰

Um das Jahr 1900 verhandelte der Reeder Braeunlich mit der Regierung wegen besserer Landungsmöglichkeiten an den Ostseebädern von Rügen:

„Zum Zweck der systematischen Tourismusförderung gewährte man in Berlin zinslose Darlehen auch für dortigen Seebrückenbau. Der Hauptnutzer Braeunlich übernahm die großen Brücken zur Hälfte ins Eigentum, die jeweilige Gemeinde die andere Hälfte.“¹¹

Durch Anlegegebühren, Güterumschlag und Brückenzölle sowie Staatsbeihilfen bei Sturmflut- und Eisschäden amortisierten sich die Bauwerke recht schnell. Auf diese Weise entstanden die großen Brücken in Heringsdorf und Zinnowitz auf Usedom, die bis heute unsere Vorstellung von einer Seebrücke prägen: lange, breite hölzerne Bauwerke, die über das Wasser führen mit kleinen Gebäuden darauf, verziert mit filigranen Holzfassaden, manchmal mit Gründerzeittürmchen, nach englischem Vorbild.

¹⁰ Braeunlich 1999, S. 62.

¹¹ Braeunlich 1999, S. 64.

Erste Badekarren und schlechte Wege

Planung, Bau und Finanzierung der Seebrücken in Schleswig-Holstein verlief ein wenig anders als in den östlichen Küstenorten. Nicht die Oberschicht ergriff hier die Initiative, sondern die Einwohner der an den Stränden liegenden Orte. Sie lebten vorwiegend von der Fischerei, die immer weiter zurückging, und sie sahen ihre Chance in den immer beliebter werdenden Erholungsreisen an die Ostsee und nutzten sie.

Nachdem im 18. Jahrhundert die Pläne zur Gründung eines Seebades in Travemünde vorerst gescheitert waren, konnte ein Gastwirt im Jahr 1799 dort erste Badekarren am Strand aufstellen. Auf Initiative einiger Lübecker, die sich zur „Direction der Seebadeanstalt bey Lübeck“ zusammengeschlossen hatten, kam es 1802 zur ersten Travemünder Badesaison und damit zum ersten Seebad an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Diese bürgerlich-private Gründung eines Ostseebades sollte für die folgenden Bäder an der Lübecker Bucht typisch werden. In Scharbeutz bekam ein Hufner 1830 die Erlaubnis, Badeeinrichtungen aufzustellen. In Grömitz versuchte ab 1853 ein Schuhmacher mit Badekarren sein Einkommen aufzubessern und die Frau eines Fischers eröffnete 1901 das erste Hotel im Ort. Als „Die Geburtsstunde von Timmendorfer Strand“ gilt die Eröffnung des Logierhauses für Gäste im Jahr 1865.

Die Nachfrage von Sommergästen war so groß, dass die neuen Badeorte viel zu wenig Betten zu Verfügung hatten – von komfortablen Zimmern gar nicht zu reden:

„der regierende dänische Kronprinz, der spätere König Friedrich VI., drohte schon 1803, mitsamt seinem Gefolge in Doberan zu kuren, falls man ihm in Travemünde nicht genügend Zimmer biete. Flugs baute man ein ansehnliches Logierhaus mit 56 Zimmern, befestigte die Straßen, putzte die Vorderreihe für den hohen Besuch heraus, pflanzte Linden für die Promenade. ... Doch schon gab es neuen Ärger: Travemünder Proviantmeister kauften für ihre hohen Gäste im Umland zu Höchstpreisen die Märkte leer. Ein Preiskrieg mit konkurrierenden Gastwirten tobte, es kam sogar zu einer vorübergehenden Schließung der Seebadeanstalt.“¹²

War Travemünde mit seiner Nähe zu Lübeck noch halbwegs komfortabel zu erreichen, stellte für die kleineren Orte die fehlende infrastrukturelle Anschließung ein weiteres Hemmnis in der Entwicklung des Tourismus dar.

Die Erschließung der Verkehrswege verlief hier ganz ähnlich wie die Gründung der Bäder zuvor. 1899 stellte der Haffkruger Carl Krimpe fest:

„Es wird jeder, der die Verhältnisse an der Küste kennt, zugeben müssen, daß der Fremdenverkehr mit den vielen in den letzten Jahren erbauten Villen und

¹² Kürtz 1994, S. 15f.

Hotels nicht annähernd Schritt gehalten hat, was ganz vorwiegend nur durch die schlechten Wege und die sehr teure Fuhrwerksverbindung hervorgerufen worden ist.“¹³

Und nicht nur die Fuhrwerksverbindungen galten als teuer, auch die Preise der Bahnfahrten gaben immer wieder Anlass zur Klage.

Die Erkenntnis Carl Krimpes führte zur Gründung des „Ostseebäderdienstes“: einer direkten, regelmäßigen Dampfschiffsverbindung von Niendorf nach Travemünde und Lübeck mit Halt in allen Badeorten der oldenburgischen Ostseeküste während der Badesaison.

Noch mal zum Vergleich: auch an der östlichen Ostsee lagen die Badeorte sehr abgeschieden, da hier jedoch die Prominenz ein Interesse an der Erreichbarkeit ihrer Feriendomizile hatte, wurde dem Mangel schnell Abhilfe geschaffen. Zwischen 1870 und 1910 ist eine Verdreifachung des Streckennetzes der Bahn, besonders der Verbindungen zwischen der Küste Mecklenburgs und Pommerns mit Berlin zu verzeichnen.

Die Eisenbahnlinie Lübeck-Eutin dagegen, die einzige die in halbwegs erreichbarer Entfernung zu den Badeorten verlief – Haffkrug beispielsweise war in zwei Stunden mit dem Fuhrwerk zu erreichen – war 1873 eine private Gründung gewesen. Der Ausbau des Streckennetzes an der westlichen Ostseeküste verlief weiterhin nur zögerlich. Anschlüsse für die kleineren Küstenorte waren vorerst nicht vorgesehen – schließlich befanden sich die Badeorte erst im Aufbau und die Sommersaison war kurz. Die „Bäderbahn“ zu den schleswig-holsteinischen Badeorten gab es erst ab 1925. Dies führte dazu, dass die mit der Bahn reisenden Gäste noch eine erhebliche Strecke in Fuhrwerken auf schlechten Straßen zurückzulegen hatten.

Ähnlich stellt sich die Entwicklung eines regelmäßigen Schiffsverkehrs zu und zwischen den Badeorten dar: im Osten richtete die Stettiner Reederei Braeunlich ab 1862 den ersten Linienverkehr ein. 1878 gab es tägliche Fahrten zwischen Stettin und Sassnitz. Im Westen fuhren Kochs Dampfschiffe sporadisch zwischen 1877 und 1882 – dann wurde diese Linie wieder eingestellt, bis Carl Krimpe den Ostseebäderdienst ins Leben rief.

Die Dampfschiffe, die nun zur Beförderung von Sommergästen während der Saison regelmäßig zwischen den Badeorten verkehrten, mussten auch hier in Ermangelung von Häfen¹⁴ oder Anlegestegen in tieferem Wasser weitab vom Strand ankern und die Passagiere und ihr Gepäck wurden ausgebootet und in Fischerkähnen an den Strand gebracht.

¹³ Nach Bengelsdorf 1988, S. 13.

¹⁴ Der Niendorfer Hafen wurde erst nach dem Bau der Seebrücke (1909) in den Jahren 1920-22 gebaut, um den Fischereibetrieb vom Badestrand zu trennen.

Es dauerte nicht lange bis man auch in Schleswig-Holstein zwei Dinge erkannte: 1. die Schaukelfahrt in den kleinen Fischerbooten war den Gästen auf Dauer nicht zuzumuten und 2. die Verbindungen zwischen Strand und Wasser, die man in England, Mecklenburg und Pommern errichtet hatte, erfreuten sich einer wachsenden Beliebtheit bei den Sommergästen. Diese Erkenntnis lud dazu ein, mit dem Bau von Seebrücken gleich zwei Vorteile für den Ort zu gewinnen. Wiederum ging die Initiative von Einwohnern, Geschäftsleuten und Reedern aus. Sie regten den Bau der Brücken an und beteiligten sich z.T. an der Finanzierung, die die Gemeinden allein nicht aufbringen konnten.

Immerhin war im Jahr 1900 der „Verband Deutscher Ostseebäder“ in Berlin gegründet worden mit dem Ziel der besseren Vermarktung der im 19. Jahrhundert entstandenen Seebäder. Im gleichen Jahr richtete die Regierung in Eutin einen „Ostseebäderfond“ ein, in den die Erträge aus dem Verkauf der staatlichen Strandflächen als Bauplätze und die Einnahmen aus der Kurtaxe, die seit 1893 erhoben wurde, flossen. Aus diesen Mitteln konnten der Bau der Dampfschiff-Anlegebrücken in Timmendorfer Strand, Niendorf und Scharbeutz (Gesamtkosten 80.000 M) unterstützt werden.

Die Anlegebrücken in Schleswig-Holstein hatten somit anfangs einen vorwiegend funktionalen Charakter. Doch schon sehr bald fand eine Aufwertung durch Badegäste und Einheimische statt, die die Brücken zum Treffpunkt machten und ihnen dadurch ein soziales Gewicht gaben:

„Bei den damals ungünstigen Eisenbahn- und Straßenverkehrsverhältnissen bot die Reise zu den Bädern auf dem Seewege den Gästen viele Vorteile. An den Brücken traf man sich auch sonst; denn Ankunft und Abreise der Badegäste waren interessante Schauspiele.“¹⁵

Zwischen 1908 und 1914 entstanden an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste zwischen Lübeck und Schönberg mindestens acht Seebrücken mit einer Länge zwischen 220 und 480 Metern. 1908 in Timmendorfer Strand, 1909 in Scharbeutz und Niendorf, 1911 in Dahme und Kellenhusen, 1912 in Grömitz und Schönberg in Holstein und 1914 in Haffkrug.

Der tragende Unterbau bestand aus langen Pfählen aus Eichenholz oder Eisen mit Beton, die in den Meeresboden gerammt wurden. Die Aufbauten bestanden allesamt aus Holz. Einige dieser ersten schleswig-holsteinischen Seebrücken waren – wie ihre Vorbilder in England, Mecklenburg und Vorpommern – mit Aufbauten ausgestattet, die als Kassenhäuschen o.ä. dienten, wenn auch die Ausstattung insgesamt schlichter ausfiel.

¹⁵ Hauffe 1969, S. 160.

Das Betreten sowie das An- und Ablegen von den Brücken kostete überall Brückengeld, das z.T. den Fischern zugute kam, die ja nun nichts mehr durch Ein- und Ausbooten verdienten.

Durch Sturm und vor allem durch die Eisbildung auf der Ostsee kam es immer wieder zu Beschädigungen an den Holzkonstruktionen der Seebrücken. Nach nahezu jedem Winter waren aufwändige Reparaturarbeiten notwendig. Am schlimmsten traf es die Bauwerke im Winter 1941/42, in dem fast alle Seebrücken durch den Druck des Eises zerstört wurden.

„Ein Seebad ohne Brücke ist doch nichts“

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges war nicht mehr viel von den Seebrücken in Ost und West übrig. Im Osten, in der DDR, hatte man ohnehin keine Verwendung mehr dafür, da Schiffspartien auf der Ostsee nicht mehr stattfinden durften. Im Westen waren andere Bauten, etwa Wohnungen für Vertriebene, vordringlicher. In Dahme z.B. wurden die Gäste nun wieder – wie in der „guten, alten Zeit“ – ausgebootet. Daraufhin ging das Interesse der Urlauber an den Schiffsverbindungen stark zurück, so dass die Linienverbindung zu Wasser 1953 eingestellt wurde. In Dahme dauerte es noch 37 Jahre bis am 21. Juni 1979 wieder eine Seebrücke am Strand stand. Die tragenden Teile sind diesmal aus Beton gefertigt, nur die Lauffläche besteht weiterhin aus Holz.

Grömitz fiel nach 1945 wieder in den Zustand der Unerreichbarkeit, was zur Umsiedlung der dort einquartierten Flüchtlinge führte. Dies wiederum gab dem Ort die Chance, einen Neuanfang als Urlaubsbad zu wagen. Bereits 1949 erhielt Grömitz die Anerkennung als Ostsee-Heilbad und zwei Jahre später hatte die Gemeinde in Eigenleistung, ganz ohne Zuschüsse, eine neue Brücke aufgebaut, die allerdings schon im Winter 1962/63 durch Eisgang wieder zerstört wurde. Bereits im Sommer 1963 stand die neue 240 Meter lange, und gut drei Meter breite Seebrücke: die Hermann Reimers Brücke.¹⁶

Doch von Anfang an gab es hier Probleme mit dem nicht fest montierten Belag der Brücke: er flog bei Sturm davon. Schnell machte sich die Befürchtung breit, dass die Brücke irgendwann ganz weg schwimmen könnte. Nach drei angstvollen Wintern beschlossen die Verantwortlichen, den Belag ab Mitte September abzudecken und die Brücke den Winter über zu sperren. Der Effekt war verblüffend: „die Brücke [war] nicht mehr zu betreten, viele Gäste empfanden die Situation als endgültiges Saisonende und reisten zum Teil vorzeitig ab.“¹⁷ Diese Reaktion der Urlauber weist deutlich auf den vollzogenen Funktionswandel der Seebrücken hin: längst stand

¹⁶ Benannt nach dem damaligen Bürgermeister.

¹⁷ Frey o.J., S. 90.

nicht mehr die Anlegemöglichkeit für Schiffe im Vordergrund, sondern die Verlängerung der Promenade auf das Wasser, die Möglichkeit auf dem Wasser zu flanieren, so wie auf der ersten Seebrücke in Timmendorfer Strand:

„Die erste Seebrücke wurde 1907 gebaut und mußte späterhin oft erneuert werden, wenn der Eisgang die hölzernen Brückenpfeiler zerstört hatte. Sie diente weniger als Landungssteg, da der Tiefgang für die Schiffe oft zu gering war. Die Gäste aber nehmen die Seebrücke gerne zum Spazierengehen in Anspruch, denn ein Seebad ohne Brücke ist doch nichts.“¹⁸

Im so genannten „Katastrophenwinter“ 1978/79 waren die Brücken wiederum über Wochen einer starken Eisbelastung ausgesetzt. Da in Grömitz keine Gelder für Reparaturarbeiten zur Verfügung standen, begannen 1983 Bürgerinitiativen mit Aktionen wie einer Kleiderstube, einem Maifeuer oder einer Bücherbörse Spendengelder für eine neue Seebrücke ein zu werben. Diese Aktivitäten zeigen den Stellenwert des Bauwerks für die Einheimischen. Im Dezember 1984 war die neue, nunmehr vierte, Grömitzer Seebrücke nach nur vier Monaten Bauzeit fertig gestellt. Erleichterung klingt aus dem Kommentar:

„Mehr als einmal schien das Schicksal von Grömitz auf des Messers Schneide zu stehen ... als der Eiswinter die Anlegebrücke zerstört hatte und das Geld fehlte, eine neue zu bauen, so daß Grömitz einer seiner Anziehungspunkte über Jahre beraubt war. Zum Glück steht sie heute mit einer Länge von 398 Metern wieder dem Schiffsverkehr und dem Flanieren der Gäste zur Verfügung.“¹⁹

45 bis zu 12,50 Meter lange Stahlpfähle mit einem Durchmesser von knapp einem Meter wurden auf einer Strecke von ca. 400 Metern in den Seeboden gerammt. Sie ist zu diesem Zeitpunkt die größte und längste Seebrücke der Ostsee und der ganze Stolz der Grömitzer. Die lange Brücke nahm jedoch Einfluss auf die Meeresströmung: nördlich der Brücke wurde nun mehr Sand angespült, der südlich abgetragen wurde. Zur Abhilfe wurde eine Uferschutzmauer erbaut, die nun zugleich als Promenade diente, und 28 Buhnen, die die Abspülungen verhinderten. 120.000 Kubikmeter Sand wurden von den Sandbänken zum Strand gebaggert. Zu diesem Zweck musste die Kurtaxe angehoben werden. Der Aufwand fand seine Rechtfertigung in Wertungen wie dieser:

„Das beste Stück' von Grömitz hat man die 3,5 Kilometer lange Strandpromenade genannt ... Sozusagen in der Mitte die Seebrücke, eine Art Fortsetzung

¹⁸ Timmendorfer Strand 1989, S. 50.

¹⁹ Eckert 1988, S. 36.



Abb. 3: Seebrücken zierten sogar Notgeldscheine.

Abb. 4: Zur Beschädigung von Seebrücken braucht es gar nicht solch extreme Eisbildung wie hier in Timmendorfer Strand in den 1920er Jahren.

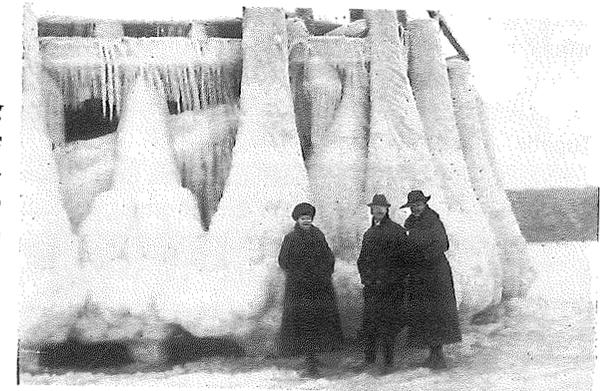


Abb. 5: Der Stolz der Grömitzer.

der Promenade ins Meer hinaus – ohne sie wäre Grömitz unvollständig.“²⁰

Der hohe ideelle Stellenwert der Seebrücke in Grömitz ist nach wie vor ungebrochen: „Strand und Seebrücke haben in Grömitz schon immer eine wichtige Rolle gespielt. Beide sind heute noch Treffpunkt der Kurgäste.“²¹

Auch in Niendorf hatte bereits im Jahr 1950 ein Ausschussmitglied beantragt, eine neue Brücke zu bauen. Wie es hieß: zum Nutzen des gesamten Bades und der Fischer.²² Ein Bauunternehmer gab einen Kredit und fünf oder sechs Fischer beteiligten sich am Bau der neuen Brücke, die die Gemeinde sonst nicht hätte finanzieren können. Am 17. Juni 1951 konnte die 20 Meter über Strand und 80 Meter in die Ostsee reichende, gut zwei Meter breite „Friedrich-Bebensee-Brücke“ eingeweiht werden.

Auch hier mussten sich die Zuständigen mit den winterlichen Eisproblemen an der Brücke befassen. Nun versuchte man, die Brücke von Eis freizuhalten. So sprengte im Februar 1963 eine Pioniereinheit des Bundesgrenzschutzes das Eis um die Seebrücke weg. Gleichzeitig machte man sich bereits zu diesem Zeitpunkt Gedanken über einen Neubau, da an der bestehenden Brücke keine Fahrgastschiffe festmachen konnten. Die neue Brücke sollte länger und breiter werden sowie – quasi als Zugabe – über zwei Anlegeplätze verfügen:

„Niendorf wird eine der schönsten Seebrücken an der Ostseeküste erhalten, deren besonderer Effekt darin besteht, daß das Bauwerk einen direkten Anschluß an die Seepromenade bekommt, so daß sie den Kurgast zum Spaziergehen bis zum Brückenkopf geradezu einlädt.“²³

Eine ähnliche Vergangenheit haben die Scharbeutzer Seebrücken: Nach dem Krieg bauten Engländer vor dem „Wilhelminenbad“ und vor der „Strandhalle“ je einen Holzsteg, die jedoch beide nicht lange hielten. Danach wurden ca. 80 m lange „Nachfolger“ aus Stahlrohren aufgestellt. Erst 1956 hatte die Gemeinde wieder Geld für einen Neubau. Auch hier montierte man in den Wintermonaten Oberbau und Belag aus Holz ab. Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen kam es zu starken Beschädigungen, die zur Sperrung der Brücke wegen Baufälligkeit führten. Erst im Juli 1979 bekam Scharbeutz wieder eine neue, 250 Meter lange Brücke. Diesmal besteht sie aus Pfählen mit Stahlmantel, der einen Betonkern umschließt, der Brückenbelag ist aus Hartholz.

Auch in den anderen Badeorten an der Lübecker Bucht wurden die Seebrücken wieder aufgebaut: in Haffkrug 1961²⁴ und in Kellenhusen 1963²⁵ und die Einheimi-

²⁰ Eckert 1988, S. 39f.

²¹ Beck 1987, S. 47.

²² Hauffe 1969, S. 170.

²³ Hauffe 1969, S. 174 nach Lübecker Nachrichten vom 5.2. und 5.3.1966.

²⁴ 84 Meter lang, 2.60 Meter breit.

²⁵ 113 Meter lang.



Abb. 6: Die neue Haffkruger Seebrücke.



Abb. 7: Die Niendorfer Seebrücke gehört im Winter den Möwen und Kormoranen.

schen und Gäste erkoren sie zum Mittelpunkt des Badelebens. Zum damaligen Neubau der Kellenhuser Brücke hieß es:

„Man muß darüber so ausführlich berichten, denn eine Brücke spielt für ein Bad eine wesentliche Rolle, ja, sie ist ein Prestigeobjekt, auf das man nicht verzichten kann.“²⁶

Nur in Schönberg dauerte der Wiederaufbau der 1914 aus Angst vor einer Invasion voreilig gesprengten Seebrücke länger. 1970 errichteten Soldaten aus Lütjenburg einen Anleger für Motorboote, eine so genannte „Kleine Seebrücke“ im Rahmen einer Übung:

„Ironie der Geschichte: 1914 waren es die Militärs, die die große Schönberger Seebrücke aus Angst vor den Engländern zerstört hatten. Jetzt sorgten Soldaten der Bundeswehr dafür, dass zumindest kleinere Schiffe am Schönberger Strand anlegen konnten.“²⁷

Der Steg fiel jedoch bereits dem folgenden Eiswinter zum Opfer. Nachdem Brückenbauvorhaben in den späteren 1970er Jahren an der fehlenden Finanzierung gescheitert waren, kam es erst in den 1990er Jahren zu konkreten Planungen. Zwei Begründungen gaben die Schönberger Verantwortlichen für den Neubau einer Seebrücke am Ende des 20. Jahrhunderts: Verbesserung der touristischen Infrastruktur und die Verbindung von Tradition und Zukunft.

Inzwischen stellte in Schönberg aber nicht nur die Finanzierung ein Problem für die Brückenplaner dar:

„Die Ostsee vor der Probstei ist EU-Vogelschutzgebiet. Baumaßnahmen jeglicher Art sind in diesem Gebiet im allgemeinen nicht zulässig. Deshalb war es erforderlich, ein ornithologisches Gutachten einzuholen, das die Situation eingehend analysierte und zu dem Ergebnis kam, dass der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in den Lebensraum Ostsee unter bestimmten Auflagen vertretbar ist. So darf im Herbst, Winter und Frühjahr die Brücke von Schiffen nicht angefahren werden. Auch aufstehende Leuchten auf der Brücke sind im Blick auf den Vogelschutz nicht möglich. Deshalb mussten im Brückengelände befestigte, nach innen strahlende Beleuchtungskörper gewählt werden.“²⁸

Die Umweltauflagen wurden also bei der Planung und Fertigstellung berücksichtigt, die Kosten konnten zu knapp zwei Dritteln durch Zuschüsse gedeckt werden. Be-

²⁶ Beck 1987, S. 43.

²⁷ Zurstraßen 2001, S. 37.

²⁸ Zurstraßen 2001, S. 55f.



Abb. 8: Die 260 Meter lange Schönberger Seebrücke steht auf 33 Stahlbetonpfählen.



Abb. 9: Die „Flunder“ von Hohwacht.

reits die Bauarbeiten wurden zu einem öffentlichen Ereignis. Das „Anrammen“ im Februar 2001 war der erste offizielle Vor-Ort-Brücken-Termin. Kreispräsidentin, Bürgermeisterin, Bürgermeister und vier- bis fünfhundert Zuschauer verfolgten, wie die ersten der 70 bis 80 cm dicken Stahlrohre auf 250 Meter Länge in den Boden getrieben wurden. Die Kieler Nachrichten werteten in einer Titelzeile „Brücke schon jetzt attraktives Ausflugsziel“ und erhoben Schönberg zur „Kulturhauptstadt des Kreises Plön“.²⁹

Im April konnten die Schönberger Messingplatten für den Vorplatz zum Preis von damals 750 DM kaufen, um damit die Finanzierung zu unterstützen. Etliche nutzten diese Möglichkeit, sich mit dem „wohl spektakulärsten Projekt in Schönberg“³⁰ zu identifizieren. Am 30. Juni und 1. Juli 2001 weihten die Schönberger ihre neue, 260 Meter lange und drei Meter breite Seebrücke ein. Sie steht auf 33 Gründungspfählen mit Stahlbetonfertigteilen, der Holzbohlenbelag und das Geländer sind aus Lärchenholz gefertigt. Um den zehn Meter langen und 12,50 Meter breiten Brückenkopf verteilen sich acht Dalben zum Anlegen der Schiffe. Diese moderne Brücke besitzt als einzige an der Ostseeküste behindertengerechte Einrichtungen, nämlich zwei Rollstuhlrampen, die auf die Brücke führen. „Damals wie heute ist sie nicht nur Schiffsanleger und eine Promenade auf See, sondern Symbol des touristischen Aufbruchs in Schönberg.“³¹

Auch in anderen Küstenorten wurden und werden Überlegungen zum Bau von Seebrücken angestellt. In Laboe beispielsweise argumentierte im Winter 2000 ein Bauunternehmer, dass eine Laboer Seebrücke den Tourismus fördern, die Saison verlängern und damit die Attraktivität des Ortes erheblich steigern würde und weiter: man würde damit den Anschluss an die neuen Bundesländer nicht verlieren.³² Die Politiker reagierten skeptisch und hielten dagegen, dass es bereits genügend Tagestouristen gäbe. Sie befürchteten, dass solch ein Bauwerk mit entsprechenden Aufbauten eine Konkurrenz für die ansässige Gastronomie wäre. Und schließlich meinten die Gegner, dass eine Seebrücke wohl an lange Strände, wie sie in Mecklenburg und Vorpommern zu finden seien, passe, aber nicht an den relativ kurzen Kurstrand Laboe.³³ Dass Laboe über diverse Anlegemöglichkeiten für Schiffe verfügt und eine Seebrücke von vornherein gar keine Funktion als Anleger haben müsste, kam in der Argumentation nicht vor. Aber ohne Unterstützung von Seiten der Politik, ist ein solches Vorhaben schwerlich durchführbar – Laboe bekam keine Seebrücke.

²⁹ Kieler Nachrichten vom 10.2.2001 und 12.2.2001.

³⁰ Kieler Nachrichten vom 14.4.2001.

³¹ Zurstraßen 2001, S. 71.

³² Kieler Nachrichten vom 7.11.2000.

³³ Kieler Nachrichten vom 5.12.2000.

Travemünde dagegen bekam im vergangenen Jahr eine neue Seebrücke – zumindest wird das Bauwerk so genannt. Sie ist nur gut einhundert Meter kurz und zweieinhalb Meter breit. Vor dem Hintergrund des Maritim-Hochhauses und des Spielcasinos wirkt sie allerdings ein wenig verloren und winzig. Sie soll als Badebrücke und Anleger für die DLRG-Schiffe dienen. Immerhin hat auch sie einen Brückenkopf, den Besucher als Aussichtspunkt nutzen können. Diese neue Brücke ersetzt die alte DLRG-Brücke, die durch Bohrfahlmuscheln so stark beschädigt war, dass sie nicht mehr repariert werden konnte.

Abb. 10: Die neue Kellenhusener Seebrücke nimmt Gestalt an (Mai 2006).



Die Widerstandsfähigkeit der Brücken gegen die Unbilden der Ostsee scheinen die Architekten und Bauunternehmer inzwischen soweit erhöht zu haben, dass man nur noch selten von Zerstörungen durch Eis hört. Bei Beschädigungen durch Eisgang, Sturm und Feuer springen heutzutage Versicherungen ein. Seit ein paar Jahren tut sich jedoch ein neues Problem auf: der gemeine Schiffsbohrwurm hat die Ostsee entdeckt. Eigentlich gehört er in die Nordsee, seit 1993 wird er aber auch vermehrt in der Ostsee beobachtet. Der ca. 20 cm lange *Teredo navalis* ist biologisch kein Wurm, sondern eine Muschel: mit seinen kurzen Muschelschalen raspelt er sich Wohngänge ins Holz, das er dann von innen her auffrisst; Holz ist die Nahrung des vermehrungsfreudigen Bohrwurms. Journalisten gaben den Bohrmuscheln den Namen „Termiten der Meere“. Sie hatten in Timmendorf die ursprünglich 36 cm dicken Pfähle auf einen Durchmesser von 12 cm reduziert, so dass die Seebrücke gesperrt werden musste.³⁴ In Kellenhusen wird derzeit die alte „angefressene“ Brücke entfernt, um einem ehrgeizigen Neubau Platz zu machen.

Die Bemühungen um den Erhalt und die Neubauten machen deutlich, dass die Seebrücken durchaus auch heute noch ihre Funktion haben. Der Schönberger Bürger-

³⁴ Kieler Nachrichten vom 18.2.2000.

meister Zurstraßen bezeichnete sie bei der Einweihung im Juli 2001 als „Bauwerk mit großer emotionaler und historischer Qualität“.³⁵ Er sieht in „seiner“ Seebrücke mehr als ein touristisches Bauwerk. Die Anregung, ein jährliches Seebrücken-Fest zu veranstalten, nahm er sofort auf, indem er meinte: „Das sind wir der Seebrücke schuldig“.

Die Schönberger erfüllen seitdem ihre Schuldigkeit und feiern alljährlich ihren Geburtstag. 2002 gab es die erste Seebrückenhochzeit mit einer Trauung auf der Brücke. Und nicht nur in Schönberg wird die Seebrücke gern in den Mittelpunkt für Feste gestellt. Im Juni und zu Silvester feiern beispielsweise die Grömitzer ihre Seebrücken-Feste, die Hohwachter begrüßten am 2. Adventssonntag im vergangenen Jahr auf ihrer Brücke den Weihnachtsmann. „Höhepunkte“ im ‚Leben‘ der Seebrücken sind die Sommerabende, wenn sie von dem auf ihnen abgebrannten Feuerwerk in vielfarbenem Licht erstrahlen.“³⁶

Wege ins Nichts

Bleibt schließlich die Frage, warum um alles in der Welt eine Seebrücke einen derartigen Reiz auf die Menschen ausübt? Eine Brücke, die keine zwei Punkte miteinander verbindet, sondern mitten im Meer endet. Eine Brücke, an der heute allenfalls noch Ausflugsschiffe anlegen, die zum Erreichen des Ortes und seines Strandes nicht mehr wirklich benötigt wird. Eine Seebrücke „führt gewissermaßen ins Nichts, und man fragt mit Recht, was so faszinierend daran ist, einige hundert Meter über das Wasser zu wandeln, um anschließend unverrichteter Dinge wieder zurückzugehen.“³⁷

Eins aber haben Seebrücken mit anderen Brücken gemeinsam: sie überwinden eine Art von Grenze – in diesem Fall die Grenze zwischen Land und See. Und genau das macht das Besondere einer Brücke über dem Wasser ins Nichts aus: Das Erlebnis eine Grenze überwunden zu haben, auf See zu sein, ohne die Gefahr einer Seereise. Dem Landmenschen gibt die Brücke die Sicherheit des festen Bodens unter den Füßen mit dem gleichzeitigen Genuss des unbeschränkten Blickes über das Meer oder der Ansicht des Küstenstreifens aus der umgekehrten Perspektive.

Es sind die Geräusche und der Geruch des Wassers, der Blick in eine Unendlichkeit, den man von so einem Standpunkt viel intensiver erfährt, als am Strand – ohne Motorengeräusche, dem Knattern von Segeln oder dem Plätschern von Rudern. Nur die Möwen und manchmal auch Kormorane schreien gerne ihren Kommentar hinaus.

Zumindest im Winter lässt sich eine Seebrücke so erleben – im Sommer ist man dort eher in ständiger Begleitung anderer Besucher – wenn man sie denn erst einmal gefunden hat.

³⁵ Kieler Nachrichten vom 2.7.2001.

³⁶ Hauffe 1969, S. 160.

³⁷ Rönnpag 1999, S. 134.

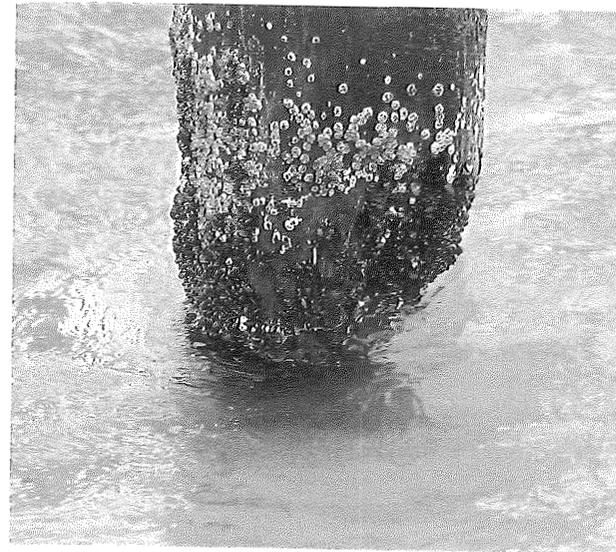


Abb. 11: Ein vom Holzwurm angefressener Pfeiler der alten, inzwischen abgerissenen Kellenhusener Brücke.

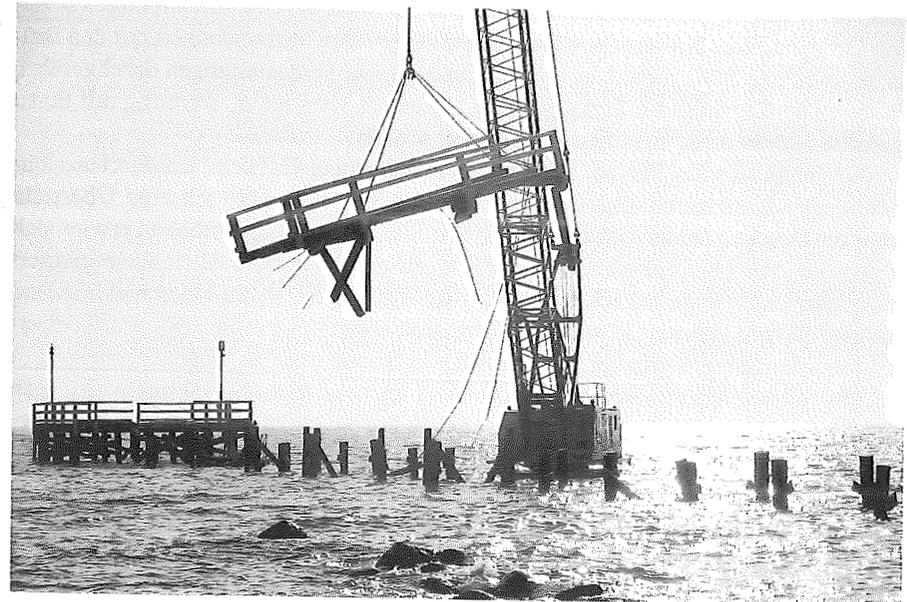


Abb. 12: Der Abbau der Kellenhusener Seebrücke im Februar 2006.

Versteckte Touristenattraktionen

Die historische Entwicklung der Seebrücken hat also bestimmte Vorstellungen geprägt – vom Aussehen der Bauwerke, aber auch von ihrer Umgebung und ihrem Standort. Als Teil des Ensembles der Bäderarchitektur der ostdeutschen Seebäder haben sie ihre Berühmtheit über die Zeit der DDR hinaus erhalten können – man könnte fast sagen: konserviert. Nach dem Ende der DDR wurden diese Vorstellungen von den berühmten Bädern reaktiviert: Man renovierte sowohl die Gebäude als auch die Brücken bzw. baute letztere neu. Immerhin entstanden nach dem Fall der Mauer innerhalb von nur vier Jahren 18 neue Seebrücken in Mecklenburg und Vorpommern und weitere sind in Bau oder in Planung. Und auch diesmal sind diese Bauten politisch gewollt und werden entsprechend finanziell gefördert.

Schleswig-Holstein dagegen ist nach wie vor nicht bekannt oder gar berühmt für seine Seebrücken. Hier könnte der Eindruck entstehen, dass die Urlauber nicht wegen, sondern trotz der Brücken kommen. Aber dennoch wird in den westlichen Badeorten Wert auf den Erhalt bzw. Neubau von Seebrücken gelegt – und sicherlich nicht allein zum Spaß der Bewohner, sondern als Anziehungspunkt für Urlauber.

Mit der historischen Entwicklung ist die Frage nach den Ursachen der Unbekanntheit der schleswig-holsteinischen Seebrücken erst zur Hälfte beantwortet. Geht man in die Bäder, stellt man schnell fest, dass die Seebrücken einen wichtigen sozialen Ort darstellen. Politiker wie Einwohner zeigen ihre Verbundenheit mit den Brücken und ihren Stolz darauf, es werden gut besuchte Veranstaltungen durchgeführt, in deren Mittelpunkt die Seebrücke steht. Aber es wird kaum Werbung mit ihnen gemacht. Mehr noch: man findet sie oft nur schwer.

Nachdem sich das Thema „Seebrücken in Schleswig-Holstein“ als durchaus lohnenswerter Untersuchungsgegenstand herausstellte, versuchte ich eine Übersicht über die Brücken an der Ostseeküste zu erstellen. Schon dies Vorhaben erwies sich als mühsam und bis heute bin ich mir nicht sicher, ob ich tatsächlich alle registriert habe, denn auf einige bin ich nur durch Zufall gestoßen. In der Untersuchung sind bis jetzt die Orte Dahme, Grömitz, Haffkrug, Hohwacht, Kellenhusen, Niendorf, Pelzerhaken, Scharbeutz, Schönberg, Timmendorfer Strand und Travemünde.

Die Suche nach den Brücken vor Ort entpuppte sich als Abenteuer. Kennt man sich in den Badeorten nicht aus – wie es dem normalen Touristen beim ersten Besuch ergeht – hat man oft einiges Suchens bis man tatsächlich auf der jeweiligen Seebrücke steht. Eine eigene Ausschilderung zur Seebrücke findet sich einzig in Grömitz. Hier wird dem Besucher frühzeitig ein Hinweis gegeben, der ihn auch tatsächlich bis zur Brücke geleitet. In allen anderen Orten gibt es keinen einzigen Anhaltspunkt, dass dort überhaupt eine Brücke zu finden sein könnte.



Abb. 13: Blick über die Ostsee vom Brückenkopf der Pelzerhakener Seebrücke.



Abb. 14: Ein Blick vom Wasser zum Land.

Diese verblüffende Tatsache führte zu der Überlegung, wie wohl die Präsentation der „Touristenattraktion Seebrücke“ im Internet aussehen möge. Eine erste oberflächliche Recherche ergab Folgendes: bei „Google“ fanden sich Mitte Februar 2006 unter dem Stichwort „Seebrücke“ auf den ersten vier Seiten 8 Einträge Sellin, 7 Einträge Ahlbeck, 5 Einträge Heringsdorf, 3 Einträge Schönberg, je 2 Einträge Bansin, Boltenhagen, Rerik, Zinnowitz, je 1 Eintrag Berlin, Kärnten, Kellenhusen, Kolberg, Lubmin, Rügen, St. Peter Ording und Wikipedia. Von den ersten 40 Einträgen gab es also nur dreimal den Hinweis auf Schönberg und einmal auf Kellenhusen.

Daraus ergibt sich die Frage, wie die Badeorte mit dem „Stolz ihres Ortes“ auf ihrer Homepage umgehen. Alle Badeorte mit Seebrücke sind mit einer eigenen Homepage im Internet zu finden. Seebrücken finden sich bei Grömitz, Kellenhusen, Pelzerhaken (unter der Seite von Neustadt), Schönberg und Timmendorfer Strand. Auf der Seite von Dahme wird auf eine Seebrückenparty im August verwiesen; die Bildergalerie aber kommt ohne ein Foto der Brücke aus. Hohwacht zehrt noch immer von der Einweihung der „Flunder“ im August 2004. Auf der Travemünder Homepage sucht man auch in den Rubriken „Tourismus/Verkehr“, Unterrubrik „Geschichte: 200 Jahre Ostseebad“, „Badeleben und Kultureinrichtungen“, „Entwicklung des Ortes“ und „Kultur/Freizeit/Sport“ mit „Strandleben“ vergeblich nach Hinweisen auf eine Seebrücke. Diese Brücke ist allerdings auch noch sehr neu, sie wurde erst im Juli 2005 errichtet und ist im Winter nicht zu betreten, da der Holzbelag abgenommen wurde.

Immerhin präsentieren sich fast alle Orte – mit Ausnahme von Dahme und Hohwacht – über eine Webcam mit Blick auf eine Brücke. Auf der Niendorfer Seite allerdings wird die Brücke von Timmendorfer Strand gezeigt; die Timmendorfer Homepage zeigt genau dieselbe Einstellung. Schönberg und Kellenhusen haben ihren Seebrücken jeweils eine eigene Seite eingerichtet. Auf der Kellenhusener Homepage kann der Abriss der alten und der Neubau der neuen Brücke über eine Webcam täglich verfolgt werden, zudem gibt es weiterführende Informationen zu der Brücke.

Als letztes zu nennen wäre noch das Ergebnis der Anfragen bezüglich der Seebrücken bei den Gemeinden. Bereitwillige Auskünfte und Hilfe kamen aus Dahme/Kellenhusen, Timmendorfer Strand/Niendorf und Travemünde – alle anderen waren offensichtlich nicht bereit oder fähig, etwas zu ihren Prunkstücken zu sagen bzw. die Anfrage weiterzuleiten.

Dies alles sind erst oberflächliche Resultate. Es fehlen noch systematische Auswertungen von historischen und aktuellen Prospekten, der Präsentationen vor Ort und Interviews mit den Menschen, die die Bauwerke zu sozialen Orten machen.

Ganz offensichtlich wird in den Badeorten schon seit der Errichtung der ersten Seebrücke sehr viel Wert auf diese maritimen Bauten gelegt: „ein Seebad ohne Brücke ist doch nichts.“³⁸ (Timmendorfer Strand) – „einer seiner Anziehungspunkte“³⁹ – „der ganze Stolz“⁴⁰ – „Das beste Stück“⁴¹ – „ohne sie wäre Grömitz unvollständig“⁴² (Grömitz) – „zum Nutzen des gesamten Bades und der Fischer“⁴³ – „Zentrum des Kurbetriebes“⁴⁴ (Niendorf) – „eine Brücke spielt für ein Bad eine wesentliche Rolle, ja, sie ist ein Prestigeobjekt, auf das man nicht verzichten kann“⁴⁵ (Kellenhusen) – „wohl spektakulärsten Projekt“⁴⁶ – „Symbol des touristischen Aufbruchs“⁴⁷ – „Bauwerk mit großer emotionaler und historischer Qualität“⁴⁸ (Schönberg). Die Verantwortlichen investieren viel Geld und Engagement. Es drängt sich jedoch der Eindruck auf, dass der nächste Schritt oftmals nicht mehr getan wird. Der Anziehungspunkt, der Stolz, das beste Stück, Zentrum, Prestigeobjekt, Symbol wird kaum bekannt gemacht. Die Seebrücken in Schleswig-Holstein werden versteckt und wenn der Urlauber Glück hat, entdeckt er sie per Zufall. Schade, denn sie sind in den meisten Fällen eine wirkliche Bereicherung der Strandszenierungen, die die Menschen gerne annehmen – man sollte es ihnen verraten.

³⁸ Timmendorfer Strand 1989, S. 50.

³⁹ Eckert 1988, S. 36.

⁴⁰ Frey o.J., S.91.

⁴¹ Eckert 1988, S. 39f.

⁴² Eckert 1988, S. 39f.

⁴³ Hauffe 1969, S. 170.

⁴⁴ Hauffe 1969, S. 160.

⁴⁵ Beck 1987, S. 43.

⁴⁶ Kieler Nachrichten vom 14.4.2001.

⁴⁷ Zurstraßen 2001, S. 71.

⁴⁸ Kieler Nachrichten vom 2.7.2001.

Literatur:

- Hans Jochen Beck (1987)
... als man sich zum Baden noch anzog. Die Ostsee und Ostholstein in Bildern von Anno dazumal.
- Reinhold Bengelsdorf (1988)
Vom Elisabethbad zum Henry-Everling-Haus. 175 Jahre Badebetrieb. In: 175 Jahre Ostseebad Haffkrug 1813-1988. [Haffkrug], S. 11-23.
- Jürgen F. Braeunlich (1999)
Bäerdampfer auf der Ostsee. Die Reederi Braeunlich und ihre Flotte. Hamburg.
- Gerhard Eckert (1988)
Ein Herz für Grömitz: Neugieriger Spaziergang durch Geschichte und Gegenwart des Ostseeheilbades. Grömitz.
- Richard Fischer / John K. Walton (1987)
Die großen Piers. Englands Traumstege ins Meer. Heidelberg.
- Julia Frey (o.J.)
Grömitz. Bad der Sonnenseite. O.O.
- W. Hauffe (1969)
Die Seebrücken in Timmendorfer Strand und Niendorf. In: Jahrbuch des Kreises Eutin, S. 157-175.
- Jutta Kürtz (1994)
Badeleben an Nord- und Ostsee. Kleine Kulturgeschichte der Sommerfrische (= Kleine Schleswig-Holstein-Bücher, Bd. 44). Heide.
- Trude Lukacsek / Karl-Markus Gauß (2002)
Der Strand – La Spiaggia – Pljač – The Beach. Fragile Bauwerke zwischen Land und Meer. Die Vielfalt des europäischen Badelebens. Wien.
- Christoph Neidhart (2003)
Ostsee. Das Meer in unserer Mitte. Hamburg.
- Otto Rönnpag (1999)
Seebrücken an der Lübecker Bucht. In: Jahrbuch für Heimatkunde Eutin, S. 128-134.

Berichte und Mitteilungen**Das Deutsche Auswandererhaus –
eine neue touristische Attraktion für Bremerhaven***Beate Borkowski*

Bremerhaven hat mit dem am 8. August 2005 eröffneten Deutschen Auswandererhaus (DAH), seit Januar 2006 „Stiftung Deutsches Auswandererhaus“¹, eine neue Attraktion gewonnen. Unweit des Deutschen Schiffahrtsmuseums gelegen, ist das Haus ein für Bremerhaven bedeutender Baustein des touristischen Großprojekts, das im Gebiet Alter/Neuer Hafen entsteht. Sein Standort ist bewusst gewählt, denn hier bestiegen etwa sieben Millionen Menschen die Schiffe, um auszuwandern.

Initiator des Projekts war der 1985 dazu gegründete Förderverein Deutsches Auswanderermuseum (heute: Freundeskreis Deutsches Auswandererhaus e.V.), der sich in Zusammenarbeit mit der Universität Bremen für den Bau eines Auswanderermuseums in Bremerhaven eingesetzt hatte. Seine Vorarbeiten, die zusammengetragenen Quellen und eine Bibliothek sind nun Bestandteil des DAHs. Seit Mitte 1998 hatten Bremerhavener Unternehmer maßgeblich an der Umsetzung des Projekts mitgewirkt. Jetzt liegt die Verantwortung für das Unternehmen in Händen einer privaten Gesellschaft mit zwei Direktoren an der Spitze: Eine Historikerin leitet den wissenschaftlichen Bereich, ein Manager ist verantwortlich für das Restaurant, den Museumsshop, die Gästebetreuung sowie die Koordination der Mitarbeiter.²

Das DAH versteht sich als „Erlebnismuseum“, wobei dem „Erlebnis“ ein größerer Stellenwert zugemessen wird als dem „Museum“³. Die BesucherInnen sollen emotional erfasst werden, nachempfinden, was es bedeutet, alles hinter sich lassen zu müssen und ein neues Leben in einem fremden Land, hier vor allem den USA, zu beginnen. Welche Strapazen der Überfahrt nahmen Menschen dafür in Kauf? Die Einschiffung, das Leben an Bord, die Verpflegung, Schlaf- und Aufenthaltsräume in verschiedenen Schiffstypen⁴, Freizeit an Bord, Ankunft in Ellis Island bilden die historischen Eckpunkte des Rundgangs der 2200 m² großen Dauerausstellung.

Neben der Geschichte der Auswanderung zwischen 1830 und 1974 wird die heutige globale Wanderungsbewegung thematisiert. Die Betreibergesellschaft hat sich

¹ Sonntagsjournal der Nordsee-Zeitung vom 22. Januar 2006, S. 2.

² Nordsee-Zeitung vom 22. Februar 2006, S. 9.

³ Windrose 01/06 (= Journal des BIS Büro Bremerhaven-Werbung und der BIS Bremerhaven Touristik), S. 24.

⁴ News. Deutsches Auswandererhaus Bremerhaven, Ausgabe 2, 02/03 2005, S. 2.

zum Ziel gesetzt, sich zu einem „Kompetenzzentrum in Sachen Auswanderung und Migration“ zu etablieren. Die weltweiten Ein- und Auswanderungsbewegungen, Hintergrundinformationen zu Auswandererstaaten, aktuelle Immigrationsbestimmungen der wichtigsten Staaten sind Themen des Hauses. Auch die individuelle Suche nach ausgewanderten Vorfahren über Telefonbücher aus den USA und in den in Datenbanken erfassten Passagierlisten ist grundsätzlich möglich.

Zielgruppen sind in erster Linie Schulklassen, Busreisende, Familienforscher und US-Bürger (45 bis 60 Millionen US-Bürger sind deutschstämmig)⁵: Mit der Eintrittskarte, dem „Boarding Pass“, wird dem Besucher über eine Chipkarte ein Auswanderername zugewiesen, dessen Schicksal in der Ausstellung verfolgt werden kann. Die Besucher erfahren, von wo aus sich der Auswanderer bzw. die Auswanderin eingeschifft hatte, bei welchem Wetter das Schiff ausgelaufen war, wie die Überfahrt verlief, wie die Unterkunft aussah und wie es der betreffenden Person bei der Einreise ergangen ist.

Es gibt mehrere „Highlights“ in der Dauerausstellung: die „Kaje der Tränen“⁶, die „Galerie der sieben Millionen“ und das „Ocean Cinema“. Erstere ist eine Raumin szenierung mit einer acht Meter hohen und 32 Meter langen Bordwand.⁷ An der Kaje gegenüber stehen menschengroße Figuren, „AuswanderInnen“, die im November 1888, so das fiktive Datum, auf ihre Einschiffung warten. Ein Stimmengewirr verschiedener Sprachen und Dialekte ist zu hören. Die BesucherInnen mischen sich unter die Figuren und werden somit Teil der Ausstellung. Das Wasser zwischen der schwankenden Schiffswand und der Kaje soll den emotionalen Effekt steigern, sich wie auf der eigenen Auswanderung zu fühlen.

In der „Galerie der sieben Millionen“ (insgesamt etwa sieben Millionen Auswanderer zwischen 1830 und 1974) findet sich in einer dunklen, eichenen Schubladenwand mit eingelassenen Vitrinen Näheres zu den persönlichen Schicksalen der AuswanderInnen. Der Wand gegenüberliegend vermitteln fünf Hörstationen und Exponate in Vitrinen die gesellschaftspolitischen Hintergründe von Auswanderung in den Zeiten 1830-70; 1871-1913; 1914-1932; 1933-1945 und 1946-1974.

Der historische Rundgang endet in einem Kinosaal, der einem Filmtheater eines Ozeandampfers nachempfunden ist. Gezeigt wird ein Dokumentarfilm: Porträts von sechs Familien in den USA als Vertreter verschiedener Einwanderergenerationen.

⁵ Thomas Klaus, Ein Museum für alle Sinne. Deutsches Auswandererhaus zieht Publikum an, in: IHK Wirtschaft. Das Magazin der IHK Bremerhaven, Nr. 9 (September 2005), S. 13-15, hier S. 15.

⁶ Windrose 01/06, wie Anm. 3, S. 24.

⁷ Thomas Klaus, wie Anm. 5, S. 14.

Im Raum „Forum Migration“ stehen interessierten BesucherInnen verschiedene Datenbanken mit Aus- und Einwanderungslisten zur eigenen Kurzrecherche zur Verfügung.

„Europas größtes Erlebnismuseum zum Thema Auswanderung“⁸ wird von den Besuchern gut angenommen. Die jährlich angestrebte Zahl von 170.000 wurde bereits überschritten.

⁸ Nordsee-Zeitung vom 11. Januar 2006, S. 11.

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 €.

Band 7: Carsten Sobik: Eine Gemeindekate aus Dahmsdorf im Kreis Stormarn. Die Entwicklung vom Wohnhaus zum Museumsobjekt. 142 S. ISBN 3-8334-3900-9. 2005. 17,80 €.

Tagungsbericht „Inszenierungen der Küste“

Norbert Fischer/Susan Müller-Wusterwitz/Brigitta Schmidt-Lauber

Am 17./18. Februar 2006 fand im Warburg-Haus (Hamburg) ein interdisziplinäres Symposium zum Thema „Inszenierungen der Küste“ statt. Es bildete den Abschluss des gleichnamigen, von der Hamburger Isa Lohmann-Siems Stiftung geförderten Forschungsprojektes. Zu diesem Anlass versammelten sich Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler unterschiedlicher natur- und geisteswissenschaftlicher Disziplinen, um über Bilder und Vorstellungen der Nordseeküste im Sinne symbolischer, mentaler und materieller Repräsentationen zu diskutieren. Organisiert und geleitet wurde das Symposium von Norbert Fischer, Susan Müller-Wusterwitz und Brigitta Schmidt-Lauber.

Die Vorträge des ersten Tagungsblocks widmeten sich übergeordneten Fragen zur Konstruktion der Küste. Der Pflanzenökologe Hansjörg Küster (Hannover) skizzierte in seinem einführenden Vortrag über „Die Entwicklung der Küstenlandschaft an der Nordsee“ die naturkundlichen Voraussetzungen für die Ausbildung der Küstenlinie. Die Küstenlinie in der Deutschen Bucht wird durch die Punkte festgelegt, an denen eiszeitliche Gesteinsablagerungen der Geest bis an das Meer vorstoßen: in den nordwestlichen Niederlanden, im südwestlichen Jütland und an der Altenwalder Geest bei Cuxhaven. Küster schilderte die von den Abbruchkanten der Geest ausgehende Bildung von Nehrungen, Barriereinseln und Platen, deren Form von der Stärke des Gezeitenhubs bestimmt wird. Anhand von Wattflächen und Salzwiesen, die sich hinter den sandigen Nehrungen bildeten und eingedeicht zu fruchtbaren Marschen wurden, beschrieb Küster das Erscheinungsbild der Küstenlandschaft als Ergebnis des jahrhundertlangen Zusammenwirkens von Mensch und Natur.

Der naturkundlichen Perspektive schloss sich der Vortrag des Germanisten Ludwig Fischer (Hamburg) zum Thema „Naturlandschaft, Kulturlandschaft – Zur Macht einer sozialen Konstruktion am Beispiel Nordseeküste“ an. Fischer zeigte auf, dass das jeweilige wissenschaftliche, touristische oder künstlerische Verständnis von „Landschaft“ in höchstem Maße ein soziales Konstrukt und Ergebnis der Definitionsmacht einzelner Akteure bzw. Gruppen ist. Somit bleibt auch die wissenschaftliche Beschäftigung mit Landschaft unaufhebbar eingebunden in die nicht nur „symbolischen“ Kämpfe, die es – offen oder verdeckt – um die Durchsetzung der „Realkategorie Landschaft“ gegeben hat. Beispielhaft veranschaulichte Fischer die Konstitution von „Landschaft“ an den politischen Konflikten und sozialen Auseinandersetzungen um Naturschutzgebiete.

Die Frage, wie spezifische Bilder der Küste geschaffen und touristisch vermittelt werden, bildete das Vortragsthema des Geographen Jürgen Hasse (Hannover). Er untersuchte die Nordseeküste als „Die touristische Konstruktion einer ‚besseren Welt‘. Zur kultursoziologischen und sozialpsychologischen Codierung einer Landschaft“. Auf Basis der Analyse gedruckter Werbeträger stellte Hasse die sich hier entfaltenden „Erlebnisschablonen“ vor, wobei die Verknüpfung zwischen Texten und Bildern eine besondere Rolle spielte. Als eines der Instrumente der Werbung stellte er erotisch konnotierte weibliche Figuren in einem lokalen Setting vor, die suggerieren, dass die Küste mehr verspreche als nur Meer und Strand. Tourismus wird auf diese Weise zur „Industrie der Imagination“, wobei die einzelnen Seebäder auf differenzierende „Alleinstellungs-Merkmale“ achten. Diesem Zweck dient beispielsweise die Darstellung von Naturlandschaft und Regionalkultur sowie des Sport- und Freizeitpotentials in den Werbeträgern.

Im zweiten Tagungsblock stellten Referenten Fallbeispiele zu Projektionen, Imaginationen und Repräsentationen der Küste vor. Die Historikerin Marie Luisa Allemeyer (Göttingen) referierte unter dem Titel „... dass man dem grausam Toben des Meeres nicht etwa kann Widerstand thun mit Gewalt? Eine Diskussion um Deiche und Dünen aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts“. Sie fokussierte den historischen Diskurs über die Wirksamkeit der „künstlichen“ und kostenträchtigen Deiche und die Frage, ob die „natürlichen“ Dünen Deiche ersetzen können. Anhand eines frühneuzeitlichen Beispiels von der Halbinsel Eiderstedt zeigte Marie Luisa Allemeyer, dass dem technologisch avancierten, nicht zuletzt der Landgewinnung dienenden Deichbau programmatisch der konservative Küstenschutz durch Dünen gegenübergestellt wurde. Anhand der Analyse dieser Auseinandersetzung wurden mentalitätshistorische („künstliche Technik“ vs. „gottgegebene Natur“) und politische (Obrigkeit vs. Untertanen) Gegensätze und Konfliktlinien sichtbar.

Kontroverse Zuschreibungen und Verständnisse der Küste bildeten auch das Thema des Historikers Manfred Jakobowski-Tiessen (Göttingen). Am Beispiel heutiger Gegensätze zwischen Naturschutz und Küstenschutz zeigte er in seinem Vortrag „Buten und binnen. Grenzerfahrungen und Grenzziehungen in der Küstengesellschaft“ Diskrepanzen in der Wahrnehmung der Natur auf. Verweisen die Verfechter des „Nationalparks Wattenmeer“ auf eine ursprünglich amphibische Landschaft als Leitbild einer noch nicht gezähmten Natur in der Zeit vor dem Deichbau, so wird von anderer Seite – etwa den Marschenbauern – die (vermeintliche) technische Notwendigkeit der Deiche für den Küstenschutz akzentuiert. Beide Gruppen bedienen sich in ihrer Argumentation der Mythenbildung. Anknüpfend an den vorangegangenen Vortrag verdeutlichte Jakobowski-Tiessen, dass sich diese Gegen-

sätze bereits in der Frühen Neuzeit herausgebildet hatten. In den aktuellen politischen Diskussionen um den „Nationalpark Wattenmeer“ würden demnach langfristige Mentalitäten sichtbar und wirksam.

Otto S. Knottnerus (Zuidbroek) betrachtete die Küste unter dem Aspekt der zunehmenden Grenzauflösung und Entmythologisierung („Eine gefährvolle Existenz: Zur inhärenten Ambivalenz der mittelalterlich-frühneuzeitlichen Gesellschaft“). Dabei thematisierte der niederländische Soziologe und Historiker den bis in die Frühe Neuzeit als gefährvoll erlebten Umgang mit dem Meer, der sich allegorisch in den Darstellungen der Meerungeheuer niederschlug. Das Misstrauen der abendländischen Kultur gegenüber dem „wildem“ Meer habe relativ abgeschlossene Küstengesellschaften hervorgebracht. Knottnerus beschrieb das Leben an der Küste als „betwixt and between“, voller Gefahren und Widersprüche einerseits, mit vielfältigen, vor allem im Verlauf der Frühen Neuzeit zunehmend genutzten Chancen für Wirtschaft und Handel andererseits. Die Säkularisierung und Entmythologisierung der Nordseeküste vollzog sich regional unterschiedlich, wie Knottnerus im Vergleich zwischen den norddeutschen und nordniederländischen Küstenregionen zeigte.

Den zweiten Tagungstag läuteten zwei kunsthistorische Referate ein, die sich mit niederländischen Landschaftsbildern des 17. Jahrhunderts als Quellen zur zeitgenössischen Wahrnehmung und Deutung von Küstenlandschaften befassten. Tanja Michalsky (Frankfurt/M.) setzte sich in Ihrem Vortrag „Sandige Wege. Zur Imagination niederländischer Dünenlandschaften“ mit dem Verhältnis von Landschaftsmalerei und Kartographie im 17. Jahrhundert auseinander. Die Kunsthistorikerin verknüpfte die Entwicklung der Landschaftsmalerei als Repräsentationsform nationaler Inhalte mit Kartenwerken, deren Aufgabe nicht auf topographische und geographische Darstellung bestimmter Landstriche beschränkt war, sondern die auch deren Geschichte bildhaft vergegenwärtigten und verständlich machten. Dünenlandschaften wie die Jan van Goyens bildeten eine komplementäre Ergänzung der durch die weitverbreiteten kartographischen Bilder vermittelten Vorstellung der Niederlande: Die Gemälde boten eine natürlich wirkende ästhetische Erfahrung des Landes, das durch Karten formelhaft beschrieben war. Darüber hinaus zeigte Michalsky, dass die Maler künstlerische Verfahren entwickelten, mit denen sie – oft ohne direkten Realitätsbezug – authentisch wirkende Darstellungen schufen, in denen die Alltagserfahrung zu einem Landschaftserlebnis gesteigert wurde.

Die Kunsthistorikerin Susan Müller-Wusterwitz (Hamburg) befasste sich in ihrem Beitrag „Felsige Küsten als Projektionen der Fremde in holländischen Landschaftsbildern des 17. Jahrhunderts“ zunächst mit Repräsentationen der holländischen Küste als Ideallandschaft. Der Strand, durch Genreszenen thematisch erwei-

tert, wurde zur Bühne einer horizontal gegliederten Gesellschaft, die in Frieden, Freiheit und innerer Einheit zu existieren schien. Bedrohliche Themen wie Sturm und Schiffskatastrophen wurden nicht am Strand gezeigt, sondern stets vor felsengebwehrten Küsten dargestellt. Die Vorstellung von der bedrohlichen und zugleich reizvollen Fremde, so Müller-Wusterwitz, wurde nicht zuletzt durch Illustrationen der um 1600 populären Reisebeschreibungen geprägt, deren Phantasielandschaften häufig durch Schilderungen von Felsen als nicht-holländisch gekennzeichnet waren. Die Genres „Strandbild“ und „Sturm und Schiffbruch vor felsiger Küste“, die in der Forschung bislang getrennt verhandelt werden, bilden zwei Seiten einer Medaille, die das Selbstbild der jungen niederländischen Republik formte.

Der letzte Themenblock des Symposiums widmete sich Fragen der Selbstinszenierungen der Küste und ihrer inhärenten kulturellen Ökonomie. Zu Beginn dieser Sektion analysierte der Historiker Martin Rheinheimer (Esbjerg) auf der Grundlage einer empirischen Auswertung historischer Ansichtskarten den „Mythos der Seebäder. Visualisierung und Vermarktung der nordfriesischen Inseln als Seebäder (1880-1970)“. Neben Sylt, Amrum, Föhr und den Halligen griff er zum Vergleich auf die Insel Helgoland zurück. Mit Hilfe einer statistischen Analyse von Postkarten, die in einem bestimmten Zeitraum über das Internetportal Ebay erhältlich waren, zeigte Rheinheimer, in welchem Ausmaß und mit welchen visuellen Mitteln sich die Seebäder im Zeichen zunehmender Konkurrenz der Postkarte als Mittel zur Selbstdarstellung bedienten. Bildliche Topoi der Postkarten waren sowohl Naturdarstellungen als auch kulturelle Artefakte (z.B. Infrastruktur bzw. Architektur). Einzelne Seebäder inszenierten einen regelrechten „Mythos“ des eigenen Ortes, indem sie lokale Kleidertraditionen durch Fotomontagen zu einem unverwechselbaren Merkmal ihrer selbst deklarierten.

Der Sozial- und Kulturhistoriker Norbert Fischer (Hamburg) thematisierte „Das Meer und der Tod: Gedächtnislandschaften an der Nordseeküste“. Die historischen Erfahrungen der Katastrophe (Sturmfluten, Schiffbrüche) haben an der Küste zu einer besonderen Nähe zu Tod und Trauer geführt. Diese zeigt sich in landschaftlichen Artefakten wie den Memorials für die „Auf See Gebliebenen“, Sturmflut-Memorials, Namenlosen-Gedenkstätten u.a. Die öffentlich gestaltete Form der Trauer wurde zur küstenspezifischen „Vergegenwärtigung“ der Vergangenheit. Fischer analysierte sie als Ausdruck eines reflexiven Umgangs mit der eigenen Vergangenheit, der sich unter zunehmenden Einflüssen der städtisch-bürgerlichen Kultur, ihrer Historisierungstendenzen und ihres „Gedächtniskultes“ seit Mitte des 19. Jahrhunderts - im Zeitalter des Seebäderwesens - entfaltet hat.

Das konkrete Werden einer solchen Repräsentation der Küste stand im Mittelpunkt der Ausführungen der Volkskundlerin und Ethnologin Brigitta Schmidt-Laub-

er (Hamburg), die mit ihrem Vortrag „Maritime Denkmals(er)findung. Ein Küstenort inszeniert sich“ zugleich die Perspektive auf die Gegenwart lenkte. Am Beispiel des niedersächsischen Küstenortes Carolinensiel, der im Mai 2005 eine 275-Jahrfeier beging und zu diesem Anlass eine Skulptur einweihte, illustrierte sie den Entstehungsprozess dieser materiellen und symbolischen Selbstinszenierung als Ergebnis von Entscheidungen und sozialen Aushandlungen konkreter Akteure. Schmidt-Lauber zeigte auf, wie und ausgehend von welchen (heterogenen) Interessen sich der Ort eine sichtbare lokale Identität schaffte. Im Ergebnis präsentierte sie die Denkmals(er)findung als „zeitgenössische Form lokaler Selbstvergewisserung, als reflexive Selbstinszenierung, die als Identitäts-Marketing nach außen gewendet wird und nach innen wirkt“.

Franklin Kopitzsch (Hamburg) fasste den Ertrag der Tagung zusammen, indem er auf die Bedeutung des interdisziplinären Austauschs verwies sowie die konstruktive und anregende Atmosphäre des Dialogs zwischen Küstenforscherinnen und -forschern verschiedener Fächer hervorhob. Der Sozialhistoriker betonte die Notwendigkeit, Text- und Bildquellen gleichermaßen zu nutzen, und forderte, die Wechselbeziehungen zwischen den teils sehr unterschiedlich strukturierten Einzelterritorien an der Nordsee stärker als bisher herauszuarbeiten. Zugleich verwies er in seinem Forschungsausblick auf die frühen Reisebeschreibungen der Seebäder als noch weitgehend ungenutzte Quelle für weiterreichende interdisziplinäre Forschungen.

Der Tagungsband wird unter dem Titel „Inszenierungen der Küste“ im Herbst 2006 erscheinen. Weitere Informationen unter: <http://www.isa-lohmann-siems-stiftung.de/tagungen>.

Tuch + Technik. Textilmuseum Neumünster.

Überlegungen zur Konzeption

Sabine Vogel



Abb. 1: Logo des Textilmuseums in Neumünster

Im Herbst 2007 eröffnet in Neumünster das Museum Tuch und Technik sein neues Haus mit einer Dauerausstellung. 1.500 Jahre Textilherstellung werden im Kontext der Lokal- und Regionalgeschichte präsentiert. Einen Museumsneubau hat es in Schleswig-Holstein seit vielen Jahren nicht mehr gegeben. Umso mehr sind die Entschlusskraft und der Mut des Stadtrates zu loben, die Industriestadt Neumünster mit der Erweiterung seiner Stadthalle um einen Museumsanbau neu zu positionieren. Doch auch wenn die Hülle neu ist: Die Sammlung ist älter. Seit 1914 verfügt Neumünster über ein Stadtmuseum.

Rahmenbedingungen

Ein neues Museum an einem neuen Standort mit einem neuen Konzept; ein neues Image für Neumünster und ein attraktives Angebot für Touristen in Schleswig-Holstein: Das ist der Wunsch des Stadtrates von Neumünster. Gleichzeitig besteht der Wunsch von Teilen der Stadtbevölkerung, charakteristische Objekte des alten Museums im neuen Museum unverändert wiederzufinden.¹ Mitglieder des Fördervereins dringen darauf, die von ihnen gesammelten Objekte in möglichst großer

¹ Insbesondere die Moorleiche von Peiting (Chiemgau). Sie wurde in den 50er Jahren gefunden. Karl Schlabow, der seinerzeit amtierende Museumsdirektor, war erfolgreich in dem Bemühen, den Fund in Neumünster zu untersuchen und ihn der Museumssammlung einzuverleiben. Seitdem galt sie in Neumünster als das Highlight des Museums.

Zahl in der Dauerausstellung des Museums vorzufinden. Außerdem ist ihnen daran gelegen, in einer Schauproduktion die Tuchherstellung vorzuführen und so ihr Expertenwissen weiter zu geben. Der Stadtvorstand legt Wert auf ein besucherorientiertes und interaktives Museum, während das Stadtpräsidium wünscht, dass durch das Museum das historische Bewusstsein und die Identität der Neumünsteraner gestärkt wird. Daneben sind die Bedingungen, die durch den Sammlungsbestand und die Möglichkeiten des Gebäudes gesetzt sind, zu berücksichtigen. Als Träger des Museums wurde 2004 eine Stiftung gegründet, in die sowohl die Stadt Neumünster als auch der Förderverein jeweils ihren gesamten Sammlungsbestand einbrachten.

Eine Museumskonzeption für Neumünster, die allen Anforderungen gerecht wird – darin besteht die Herausforderung.²

Der Sammlungsbestand und seine Geschichte

Das Stadtmuseum Neumünster wurde 1914 gegründet, in einer Zeit, in der die Industrialisierung die Lebensbedingungen der Stadtbevölkerung so stark verändert hatte, dass die Erinnerung an die vorindustrielle Zeit zu verschwinden drohte. Neumünster hatte in den Jahrzehnten zuvor einen besonders starken Wandel erlebt. Erst 1871, mit der Gründung des Deutschen Reiches, erhielt das Amt Stadtrecht. In den folgenden Jahrzehnten setzte ein Wirtschafts- und Bauboom ein, der den bis dahin noch dörflichen Charakter des Ortes fast vollständig überformte.

Aus der ersten Sammlung des Stadtmuseums stammen unter anderem Zunftkumpen und Zunftladen, Gesangbücher mit kunstvollen Silberschließen, einige Möbelstücke und Fayencen sowie Kuriosa wie der Wetterhahn des alten Klosters.

Als 1926 Dr. Karl Schlabow die Leitung des Stadtmuseums übernahm, setzte er einen neuen Schwerpunkt. Sein Hauptinteresse galt der vor- und frühzeitlichen Webkunst im skandinavischen Raum, zu deren Erforschung er maßgeblich beitrug.³ Er rekonstruierte aus Moorfunden die Webtechniken und Schnitte eisenzeitlicher Kleidung und webte die Stoffe auf nachgebauten Webstühlen nach. Schlabows Rückbesinnung auf germanische Traditionen deckte sich mit der völkischen Ideologie der Nationalsozialisten. So konnte die von ihm erarbeitete Zusammenstellung von „Germanischen Trachten“ als Wanderausstellung durch das Deutsche Reich touren. Aus den Erlösen wurde in Neumünster Ende der 1930er Jahre ein „Museum Germanischer Trachten“ eröffnet. Bombenangriffe auf Neumünster gegen Kriegsende zerstörten das Museum mit der darin ausgestellten Sammlung fast vollständig.

² Ich danke meinen Mitarbeitern Karin Ruhmüller und Dr. Thomas Kronenberg für angelegte Diskussionen.

³ Vgl. Karl Schlabow, Germanische Tuchmacher der Bronzezeit, Neumünster 1938.

Unter Leitung von Schlabow, der bis 1962 im Amt blieb, weitete das Museum nach 1945 sein Sammlungsgebiet aus. Weiterhin unter dem Namen „Museum Germanischer Trachten“ trat nun neben die Textilarchäologie die Entwicklung der Weberei im internationalen Maßstab. In der Museumssammlung sind aus dieser Zeit die erneut nachgewebten germanischen Stoffe erhalten sowie Gewebeproben und Spinnwirtel aus Südamerika, Asien und Afrika. Außerdem wandte sich Schlabow der Entwicklung der Webtechnik in Mittelalter und früher Neuzeit zu. Nachbauten von Spinnrädern und Webstühlen wurden angefertigt und im Museum aufgestellt. Darunter sind ein „Tweemanstol“ nach Abbildungen aus dem 17. Jahrhundert und eine Spinning Jenny. Auch diese Stücke sind noch heute Bestandteil der Sammlung. Erst in dieser Zeit wurde das Museum zu einem „Textilmuseum“, verstanden als Museum der handwerklichen Tuchherstellung.

Unter den Neumünsteraner Gewerbebranchen sind die Tuchmacher diejenigen mit der längsten Tradition. Nur ihnen gelang der Schritt vom Handwerks- zum Industriebetrieb.⁴ Naheliegender war es daher, dass sich die örtlichen Textilfabrikanten und Lehrkräfte sowie Absolventen der Textilfachschule im 1962 gegründeten Förderverein des Textilmuseums engagierten. Tatkräftig sammelten die Fördervereinsmitglieder ab 1986 den gesamten Maschinenpark einer Tuchfabrik um 1960 zusammen. Von der fragilen Garnwaage bis zum Krempelsatz aus dem Jahr 1950 von MAK aus Kiel (eine sehr eindrucksvolle und anschauliche Maschine von 22 Metern Länge, drei Metern Breite und zwei Metern Höhe zum Herstellen von Vorgarn) ist alles vorhanden. Hervorzuheben ist hier auch der elegante Selfaktor, eine 20 Meter lange Wagenspinnmaschine mit 396 Spindeln, die 1928 im sächsischen Werdau hergestellt wurde. Ebenso zeigen die Webstühle aus dem sächsischen Chemnitz und von den Astra-Werken aus Hamburg-Bergedorf, die bis in die 1980er Jahre hinein in Neumünster ihren Dienst versahen, anschaulich, wie Ingenieurkunst und Maschinenbau bei der Mechanisierung der Textilherstellung zusammenwirkten.

Der Impuls zur Sammeltätigkeit des Fördervereins war dem Gründungsimpuls des Museums 1914 ganz ähnlich: Wieder drohte die Erinnerung an einen als wesentlich für die Geschichte Neumünsters betrachteten Aspekt zu verschwinden.⁵

⁴ Die Lederindustrie, zweitwichtigster Industriezweig zwischen 1860 und 1960, entwickelte sich nicht aus dem örtlichen Schuster- und Gerbergewerbe. Auswärtige Investoren siedelten sich an. Inwieweit die Speditionsunternehmen und Logistiker Neumünsters auf die Fuhrbetriebe, bis ins 18. Jahrhundert das wichtigste Gewerbe Neumünsters, zurückgehen, ist noch nicht erforscht. Eine Kontinuität gibt es bei der Firma Selck, die sich vom Fuhrunternehmen zum Bestattungsinstitut entwickelte.

⁵ Seit der Mitgliedschaft der Bundesrepublik Deutschland in der EWG 1958 mussten sich die Neumünsteraner Tuchmacher der italienischen und belgischen Konkurrenz stellen.

Epochen werden im Raum längs geteilt. Rechts vom Besucherweg zeigen wir die Tuchherstellung in ihren einzelnen Arbeitsschritten, links Themen der Stadtgeschichte. Da die Besucher auf einer Art Kreisbahn gegen den Uhrzeigersinn durch die Halle geführt werden, lässt sich dieses Prinzip durchhalten. Im inneren Zirkel befindet sich die Stadtgeschichte, auf dem Außenring die Geräte und Maschinen zur Tuchherstellung.

Konkret bedeutet dies am Beispiel der handwerklichen Epoche: Im Bereich Tuchherstellung zeigen wir im Detail (fast) alle Arbeitsschritte, die vom Vlies bis zum Tuch nötig sind. Das heißt kratzen, spinnen, spulen, kettschären, Webstuhl einrichten, weben, noppen und stopfen, waschen bzw. walken, rauhen, scheren, pressen. Das Modell eines Weberhauses dient als Scharnier zur Stadtgeschichte, standen die Häuser doch um den zentralen Platz in Neumünster.⁹

Für die Stadtgeschichte greifen wir exemplarisch Themen heraus, die einerseits relevant sind, und für die wir andererseits – dieser Aspekt ist nicht gering zu schätzen – aussagekräftige Objekte finden.¹⁰ In etwa werden dies für die handwerkliche Epoche sein: Religion und Kirche (Neumünster entstand als Stift), Landwirtschaft, Zünfte und Gilden, Amtmann und Selbstverwaltung, ganz wichtig: andere Handwerker, vor allem Fuhrleute und Transportnebgewerbe wie Stellmacher, Markt/Jahrmärkte, Brände.

In den folgenden Epochen legen wir den Akzent auf diejenigen Elemente, die sich verändern. So wird nicht in jeder der folgenden Epochen der gesamte Tuchproduktionsprozess dargestellt, sondern jeweils die technischen Neuerungen wie etwa die Spinning Jenny oder der Jacquard-Webstuhl, der maschinengetriebene Selfaktor und der Greifer-Webstuhl.

Struktur, Meilensteine

Das Auf und Ab der Neumünsteraner Tuchherstellung stand in unmittelbarer Beziehung zu den politischen Rahmenbedingungen. Seit dem Mittelalter verarbeiteten die Tuchmacher nicht die Wolle der Schafe aus der näheren Umgebung, sondern Importwolle aus Mecklenburg, später aus England oder Südafrika. Um ihre Produkte zu Marktpreisen absetzen zu können, waren die Neumünsteraner Weber auf Zollvergünstigungen angewiesen. Diese wurden ihnen meistens gewährt, doch nach einem

⁹ In der frühindustriellen Epoche übernimmt ein Modell des Zuchthauses, das zugleich die erste Neumünsteraner Manufaktur war, diese Funktion. Ein Modell eines Fabrikgebäudes von 1920 dient in der industriellen Epoche als „Scharnier“. Augenfällig wird hier, wie die Größe der Geräte und Maschinen mit der Größe der Produktionsstellen korrespondiert.

¹⁰ Die eigene Sammlung enthält fast keine Objekte zur frühen Geschichte von Neumünster.

Herrscherwechsel gab es regelmäßig krisenhafte Durststrecken. Auch einige der Blütephasen lassen sich auf Regierungs-Großaufträge, etwa für Uniformstoffe, zurückführen. Um diesen kurzfristigen Phänomenen, die sich kaum bzw. sehr verzögert in der technischen Entwicklung oder in der Alltagsgeschichte niederschlagen, einen Ort zu geben, werden wir „Meilensteine“ einführen. Dabei handelt es sich um Informationsstelen auf geringer Grundfläche, die neben einer zeitlichen Einordnung eine Überschrift enthalten, außerdem einen informierenden Text über die politischen und wirtschaftlichen Umstände, eine Abbildung, eine Karte, möglichst eine Stoffprobe der entsprechenden Zeit sowie eine Produktionsstatistik für diesen Stoff. Pro Epoche sind etwa vier bis acht Meilensteine denkbar. Indem sie deutlich sichtbar mit Jahreszahlen gekennzeichnet sind, dienen sie auch als chronologisches Leitsystem zur Besucherorientierung.

Struktur: Textsystem (ABC-Texte)

Den Besucher sicher und bei guter Laune durch die Ausstellung zu geleiten, das ist eine der Hauptfunktionen der Ausstellungsбетextung. Bewährt hat sich ein dreistufiges Gliederungsprinzip, bei dem die Informationen hierarchisch strukturiert sind. Dieses System kann von den Besuchern leicht durchschaut werden und ermöglicht es ihnen, selbst eine Auswahl aus dem Informationsangebot zu treffen.

Epochentexte (A-Texte) auf großformatigen Tafeln mit aussagekräftigen Überschriften geben in nicht mehr als 1.200 Zeichen dem Besucher einen Überblick über die gesamte Epoche. Etwas kleiner im Format sind die Gruppentexte (B-Texte), ebenfalls mit Überschrift, die den Besucher über eine Gruppe von inhaltlich verbundenen Objekten informieren. Das Thema „Fuhrleute“ oder „Brände“ wird bei uns auf einem B-Text behandelt, der auch nicht länger als 1.500 Zeichen sein sollte. C-Texte sind die Objektbeschriftungen, die neben Titel, Künstler/Hersteller, Herstellungsort und Datierung, Material, gegebenenfalls Leihgeber, eine Erklärung des Objekts und seiner Bedeutung in maximal drei Sätzen enthalten.

Interaktives: Hands on

Spinnen und weben gehören zu den ältesten Kulturtechniken der Menschheit. Bis heute sind sie in ihren Grundprinzipien kaum verändert: Einen Faden spinnen, die Fäden kreuzen – nur die Geschwindigkeit hat sich durch die Entwicklung und Verfeinerung von Geräten und Maschinen gewaltig erhöht. Dies wird das Museum Tuch und Technik sehr „handgreiflich“ vermitteln. Wo immer möglich, können die Besucher selbst Hand anlegen. Am Beginn des chronologischen Rundgangs sind die entsprechenden Geräte (Spinnwirtel und Webrahmen) so einfach und unverwundlich, dass sie den Besuchern in der Ausstellung zur Verfügung gestellt werden

können, gegebenenfalls mit Erläuterung durch das Aufsichtspersonal. Für die folgenden Epochen gilt dies nur mit Einschränkungen. Hier wird es in erster Linie darum gehen, die einzelnen Arbeitsschritte zu verdeutlichen, etwa durch den Vergleich einer Tuchprobe vor dem Walken und nach dem Walken.

Unverzichtbar für die industrielle Entwicklung ist die Verstärkung der Antriebskraft: Von der Menschenkraft über Wasserkraft, Pferdegöpel und Dampfmaschine bis zum Diesel- und Elektromotor. Einen wesentlichen Schritt stellt die zentrale Kraft-erzeugung und ihre Verteilung durch die Transmission dar. In Planung ist für das Museum Tuch und Technik ein nachgebauter Göpel, der von den Besuchern zum Antrieb einer (oder mehrerer) Maschinen selbst betätigt werden kann.

In der industriellen Phase der Tuchherstellung ist das Spinnen und Weben keine Handarbeit mehr. Doch bleibt die Hand ein wichtiges Instrument zur Qualitätsprüfung der Arbeitsschritte: Reißfestigkeit, Gewicht pro Längeneinheit, Gleichmäßigkeit des Garns erfordern Hand und Auge des Fachmanns. Diese Stationen im Produktionsprozess sind Ausgangspunkt für Hands-on-Elemente. Das Stopfen und Noppen bleibt in Neumünster bis zum Ende der Tuchproduktion ebenso Handarbeit wie das Fransen drehen.¹¹ Auch diese Fertigkeiten lassen sich ansatzweise an Hands-on-Stationen nachstellen.

Textilfasern heute, das sind längst auch Chemiefasern. Doch bleibt es eine Herausforderung für die Forscher, die Eigenschaften der Naturfaser mit den chemischen Fasern zu kopieren. Die Hands-on-Elemente des letzten Ausstellungskapitels werden in der Art eines Labors dieses Thema behandeln.

Interaktives: Vorführbetrieb

Spinnräder und Webstühle zu bedienen ist nicht besonders schwierig, doch ohne Anleitung oder sogar Ausbildung geht es nicht. Wie die Geräte funktionieren, soll im Museum Tuch und Technik vorgeführt werden. Zum Glück ist die Weberei bis heute ein Lehrberuf, so dass es nicht wenige WeberInnen gibt. Einige von ihnen aus der näheren Umgebung Neumünsters haben bereits signalisiert, dass sie Interesse daran haben, stunden- oder tageweise die Museumswebstühle zu benutzen und für Vorführungen und Erklärungen zur Verfügung zu stehen. Ideal wäre es, wenn zu

¹¹ Entgegen dem landläufigen Sprachgebrauch geht es beim Noppen nicht darum, kleine Knoten auf dem Gewebe zu befestigen, sondern ganz im Gegenteil: Wenn beim Weben ein Faden riss, wurde er angeknötet. Diese Unebenheit wird von der Stopferin mit einem Noppeisen entfernt. Die Fransen an einer Decke (genau genommen hat allerdings nur ein Plaid Fransen) werden vor dem Waschen und Rauhen aus schmalen Kettfädenbündeln zwischen den einzelnen Stücken per Hand zusammengerollt und fixiert. Bei der Weiterverarbeitung verfilzen sie zu Fransen.

Öffnungszeiten immer ein Weber an den Webstühlen arbeitete. Inwieweit dies zu realisieren ist, wird sich zeigen.

Krempelsatz, Selfaktor, Spulmaschinen und mechanische Webstühle aus der Sammlung des Fördervereins nehmen zusammen gut ein Fünftel der Ausstellungsfläche ein. Nur wenn sie in Betrieb sind, entfalten sie ihre faszinierende Wirkung. Dank der Sachkenntnis und Mitarbeit der Mitglieder des Fördervereins sind alle Maschinen funktionsfähig. Eine Schauproduktion im Museum in kleinem Umfang ist vorgesehen. Um die Reparaturanfälligkeit und den Verschleiß der alten Maschinen zu überprüfen, wird zurzeit im Museumsdepot eine Partie Wolle zur ersten Decke in Neumünster seit 1991 verarbeitet.

Interaktives: Medieneinsatz

Eine Dauerausstellung steht zwar nicht ewig, aber doch viele Jahre. Angesichts der rasanten Entwicklung im Bereich der audiovisuellen Medien ist es riskant, die Medientechnik zum Rückgrat einer Ausstellung zu machen. Viel schneller als ein qualitativvolles Ausstellungsdesign veraltet die Technik. Produktions- und Wartungskosten sind weitere Argumente, die sorgfältig bedacht werden müssen. In der Konzeption des Museums Tuch und Technik sind diese Überlegungen noch nicht abgeschlossen. Doch zeichnet sich eine medientechnische Grundausstattung ab: Um die Stunden während der Museumsöffnungszeit zu überbrücken, in denen nicht alle Maschinen vorgeführt werden können, wird an einer Filmdokumentation der Deckenproduktion gearbeitet. Diese soll in der Ausstellung an Medienstationen abrufbar sein. Über eine Möglichkeit, den Besuchern den Lärm in einem mechanischen Websaal nachvollziehbar zu machen, denken wir nach.

Erste Überlegungen gibt es auch zu einem interaktiven Stadtplan Neumünsters. Dargestellt wird hier die stadträumliche und bauliche Entwicklung Neumünsters in etwa fünf Zeitschnitten. Beim Klick auf ein Grundstück öffnet sich ein Menü, in dem Informationen über die Art der Nutzung und so weit möglich Details über den Besitzer gegeben werden. Ebenso wird mit den öffentlichen Gebäuden verfahren. Interviews mit ehemaligen Beschäftigten in der Tuchindustrie und auch mit anderen Bewohnern der Stadt werden aufgezeichnet und als Film oder auch nur als Tondokument zur Verfügung stehen. Historisches Filmmaterial (darunter auch Lehrfilme) wird zurzeit gesichtet.

Interaktives: Minds on

Was hat das alles mit mir zu tun? Wenn sich Besucher diese Frage stellen, hat das Museum sein Ziel schon fast erreicht. Wenn die Besucher ihre eigenen Antworten auf diese Frage finden, ist das Museumsprojekt geglückt.

Das Museum Tuch und Technik hat sich vorgenommen, technische und gesellschaftliche Entwicklungen so darzustellen, dass die Lebensumstände der Menschen in der jeweiligen Zeit deutlich erkennbar werden. Uns ist es wichtig, dass Geschichte nicht passiert, sondern dass sie gemacht wird, dass Entwicklungen das Resultat von Entscheidungen sind. Einigermaßen offensichtlich ist dies im Bereich des technischen Fortschritts. Hier heben wir hervor, dass die Verbesserung der Geräte und Maschinen das Werk von vielen Bastlern, Tüftlern und schließlich Ingenieuren ist. Die stadträumliche Struktur Neumünsters werden wir darstellen als Resultat nicht getroffener Entscheidungen: Aufgrund zurückhaltender Stadtplanung wuchs die Stadt in ihrem industriellen take-off der 1880er Jahre entlang der Ausfallstraßen ins Umland, während die Industrie die innerstädtischen Gebiete erschloss. Das Vakuum in der Innenstadt macht der Stadt bis heute zu schaffen.

Von vielen Neumünsteranern wird bedauert, dass das Museum nicht in einem alten Fabrikgebäude errichtet wurde. Sie beklagen einen Mangel an Authentizität. Wir hingegen sehen diesen Umstand als Chance: Das neue Gebäude unterstreicht, dass jede Annäherung an vergangene Zeiten aus der Gegenwart heraus passiert. Die Sammlung des Museums Tuch und Technik umfasst einen Zeitraum von über 1.500 Jahren. Aus welcher Zeit müßte das Gebäude sein, damit archäologische Funde, Spinnräder und Krempelsätze darin gut aufgehoben wären? Wir werden auch darauf verzichten, komplette Ensembles nachzubilden, die beim Besucher den Eindruck hervorrufen „so war’s“. Es wird keine Weberstube geben und auch keine Fabrikhalle. Vielmehr möchten wir das Fragmentarische so in Szene setzen, dass die Besucher angeregt werden, mit ihren eigenen Erfahrungen und Erinnerungen die Zwischenräume zu füllen. Uns ist wichtig, dass die Ausstellung viele offene Enden hat, die die Besucher selbst verknüpfen können. Im Idealfall kommen sie darüber miteinander ins Gespräch.

Wir setzen darauf, dass die leicht verständliche Grundstruktur der Ausstellung sowie die verlässliche Betextung die Besucher ermutigt, ihre eigenen Wege durch das Haus zu finden. Dabei können diese Streifzüge durchaus selektiv sein: Nur Technik, nur Hands-on, nur Stadtgeschichte, nur Meilensteine, nur eine Epoche, oder das Ganze rückwärts oder kreuz und quer.

Unser digitales Besucherbuch wird neben Platz für allgemeine Eintragungen auch konkrete Fragen an die Besucher richten. Etwa: Was hat Sie zu Ihrer Berufswahl bewogen? Oder: Was mögen Sie an Neumünster? Wir hoffen, dass die Besucher diese Möglichkeit nutzen, miteinander zu kommunizieren.

Ein umfassendes pädagogisches Rahmenprogramm für Gruppen jeden Alters ist in Vorbereitung. Insbesondere Schüler möchten wir dabei unterstützen, sich mit der Geschichte ihrer eigenen Stadt auseinanderzusetzen. So wird das Museum institu-

tionell und organisatorisch als Anlaufstelle für den Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten fungieren, der alle zwei Jahre von der Körber-Stiftung organisiert wird.

Schluss

Mindestens 25.000 Besucher pro Jahr und ein möglichst hoher Kostendeckungsgrad – so profan sind die Kriterien, an denen das Museum nach seiner Eröffnung gemessen wird. Vor diesem Hintergrund sind Überlegungen zur kulturellen und historischen Bildung der Museumsbesucher fast luxuriös. Dennoch lassen wir uns nicht von der Vision abbringen, dass das Museum Tuch und Technik eine Brücke schlagen kann von der Gegenwart der Besucher in die vergangene Gegenwart der Neumünsteraner. Es bleibt unser Ziel, der Arbeit und dem Leben der Neumünsteraner in näherer und fernerer Vergangenheit die Aufmerksamkeit und Wertschätzung entgegenzubringen, die ihnen gebührt. Und wir sind sicher, dass das Museum Tuch und Technik ein Ort wird, den man mit anderen Fragen verlässt als man ihn betreten hat.

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 **E-Mail-Adresse** verfügen, diese der Geschäftsführung der GVSH mitzuteilen: geschaeftsfuehrung@volkskunde-sh.de.

Vielen Dank!

Am Seminar für Europäische Ethnologie/Volkskunde der Christian-Albrechts-Universität Kiel abgeschlossene Examensarbeiten 2004-2005

2004 (ab Nov., für den Zeitraum von Jan. bis Okt. 2004 s. TOP 28, 14/2004)

Jenni Boie: Die Deutsche Volksgruppe in Nordschleswig. Eine Minderheit und ihr sich wandelndes Selbstverständnis 1955-2000 (M.A.)

Iris Carstensen: Friedrich Reichsgraf zu Rantzau auf Breitenburg (1729-1806). Zur Selbstthematization eines holsteinischen Adligen in seinen Tagebüchern (Diss.)

Carsten Drieschner: „Living History“ als Freizeitbeschäftigung untersucht am Beispiel des Wikingervereins „Opinn Skjold e.V.“ in Schleswig. Ein Beitrag zur Erforschung der lebensweltlichen Aneignung und Bedeutung von Geschichte (M.A.)

Claudia Kloth: Auf den Spuren von Martin Beck und Kurt Wallander. Zur Darstellung der schwedischen Gesellschaft im Kriminal-Roman der 1970er und 1990er Jahre (M.A.)

Claudia Ohlsen: „Den Deekelsener musst Du Dir vom Herzen her erschließen“. Region als mediale Inszenierung. Angeln als Schauplatz der Fernsehserie „Der Landarzt“ (M.A.)

2005

Jördis Erich: „Olé, hier kommt der THW“. Zur Festivalisierung einer Sportveranstaltung (M.A.)

Julia Fleischhack: Von „reibungsloser Mobilität“ und „transitorischer Territorialität“ im urbanen Raum. Über eine „mobile“ Kultur der Bewegung (M.A.)

Sabine Lütt: Müll-Werk. Privates Umnutzen von Abfallmaterialien in der Wegwerfgesellschaft (M.A.)

Florian Neumann: „Geiz ist geil!“. Die neue Sparsamkeit als Strategie von Werbung und Marketing (M.A.)

Kathrin Sinner: Leben im Bauwagen. Zum medialen Diskurs über die Lebensform in Hamburg 1994-2005 (M.A.)

Nanyu Steenbock: Bewegter Körper – bewegter Geist? Zur Konstruktion von Fitness als Lebensstil in der Zeitschrift FIT FOR FUN 1994-2004 (M.A.)

Abrechnung für das Geschäftsjahr 2005*

A.	Kontostand am 01.01.2005:	EURO	2.737,48
B.	Einnahmen:		
	1. Mitgliedsbeiträge/Spenden	EURO	2.409,45
	2. Verkauf TOP/Publikationen	EURO	178,20
	Gesamt:	EURO	2.587,65
C.	Ausgaben:		
	1. Herstellung/Druck/Vertrieb TOP	EURO	2.362,26
	2. Faltblatt GVSH	EURO	284,20
	3. Druckkostenzuschuss Schriftenreihe GVSH	EURO	200,00
	4. Internetpräsenz	EURO	71,88
	5. Porti/Büromaterial/div. Leistungen	EURO	57,63
	6. Bankgebühren	EURO	60,36
	Gesamt:	EURO	3.036,33
D.	Saldo:	EURO	- 448,68
E.	Kontostand am 31.12.2005:	EURO	2.288,80

Kiel, den 10. März 2006

Thomas Winkelmann

* Zugunsten der Überschaubarkeit wurden in dieser Abrechnung nur die im Jahr 2005 registrierten Buchungen berücksichtigt. Forderungen und Verbindlichkeiten aus 2004 und 2006 werden deshalb an dieser Stelle nicht ausgewiesen.

Buchbesprechungen

Detlef Hechtel: Das Ende der Einsamkeit. Zur Geschichte der Kommunikation auf See (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bd. 65), Bremerhaven/Hamburg (Convent Verlag) 2005, 328 S., zahlr. s/w u. farb. Abb.

Die Einsamkeit auf See ist dank der Satellitensysteme beendet. Detlef Hechtel zeigt ausführlich die Optimierung des Signal- und Nachrichtenwesens innerhalb von 200 Jahren auf, mit der die Kommunikation zwischen den Schiffen untereinander sowie zum Land ermöglicht wurde. Zur internationalen Verständigung wurden zunächst Flaggen und Wimpel genutzt, hinzu kamen das Morsealphabet und Ende des 19. Jahrhunderts die drahtlose Telegraphie. Die Kapitäne verhielten sich allerdings äußerst skeptisch gegenüber der Funktelegraphie hinsichtlich ihres Informationsgehaltes bezüglich nautischer Warnungen. Auf Passagierschiffen dienten die Funktelegramme zunächst vielmehr zur Unterhaltung der Fahrgäste der Ersten und Zweiten Klasse, um Börsennachrichten und private Mitteilungen zu übermitteln. Der Untergang der Titanic hätte beispielsweise verhindert werden können, denn per Funktelegraphie trafen Hinweise auf Eisberge ein, die von anderen Schiffen gesichtet und gemeldet wurden. Wodurch und ab wann die Vorbehalte der Kapitäne gegenüber den technischen Neuerungen verschwanden, wird allerdings vom Verfasser nicht erläutert und erklärt sich auch nicht mit den mehr oder weniger erfolgreichen Seenot-Rettungen. Denn die Abgeschiedenheit auf See wurde gerade in Gefahrensituationen zu einem Verhängnis. Anhand zahlreicher Schiffsunglücke verdeutlicht Hechtel deshalb auch die Mängel der Funktechnik samt ihrer Weiterentwicklungen bis hin zu den Satelliten Inmarsat und Cospas-Sarsat, dem Navigationssystem GPS und der verbindlichen Einführung des Seenot- und Sicherheitsfunksystem GMDSS 1999. Schiffskatastrophen lassen sich trotz weltweiter Kommunikation nicht verhindern.

Eindrucksvoll sind die Schilderungen von Zeitzeugen, beispielsweise über eine Passage durch den Suezkanal, die aufgezeichneten Funksprüche sowie die Berichte von Seeämtern, die Notfälle untersuchten. Leider fehlt jedoch bei einigen Zitaten die Quellenangabe.

Der Autor fuhr selbst als Funkoffizier zur See und arbeitete jahrelang in der Küstenfunkstelle Norddeich Radio. So fließen in die Kapitel stellenweise subjektive Bewertungen mit ein. Abwertende Formulierungen verwendet Hechtel mitunter, wenn er über die Tätigkeit der Funkerinnen schreibt. Im Mittelpunkt von Hechtels Ge-

schichte der Kommunikation auf See steht die Technik, das Verhältnis des Menschen zur Technik könnte mehr Beachtung finden.

Melanie Zühlke

Timo Heimerdinger: Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844-2003). Köln, Weimar, Wien (Böhlau Verlag) 2005, 399 S., 44 s/w Abb.

Hinter dem schlichten Titel „Der Seemann“ verbirgt sich „ein Feld, das dem Meer selbst an Weite kaum nachsteht“, denn unter dem Beruf „Seemann“ ist eine höchst heterogene Gruppe von Menschen subsumiert. Die grundlegende Gemeinsamkeit aller Seeleute besteht in der Arbeit auf einem Schiff auf See. Ihre Aufgaben im Einzelnen und das Leben an Bord sind jedoch abhängig von der Bauart und der Funktion des Schiffes sowie von ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen, Schiffsgrößen, Fahrtrouten und Verweildauer in den Häfen.

Dem Autor aber geht es nicht darum, Varianten des Seemannsberufes herauszustellen, ihm geht es um die Besonderheiten, die allen seemannischen Berufen gemein sind, die letztlich in die Vorstellungen der Anlandgebliebenen vom Bild des Seemanns eingegangen sind. Von daher beschränkt er sich auf die Besatzungen, die längere Zeit auf See sind und die fremde Häfen anlaufen, die sog. „deep sea sailors“. Das bedeutet, dass Binnen- und Fährschiffahrt sowie die Küstenfischerei in dieser Untersuchung keine Berücksichtigung finden. Hier steht „der Arbeitsplatz ‚Schiff‘, die längerfristige Abwesenheit von daheim in Kombination mit Auslandsaufenthalt, das in eins fallen von Arbeits- und Freizeitphäre und die Unausweichlichkeit der räumlichen Situation an Bord“ im Fokus der Betrachtung, denn aus diesen Elementen setzen sich die allgemeinen Vorstellungen von dem Berufsstand zusammen und sie prägen die kulturelle Figur des Seemanns.

Des Weiteren komplettiert das Bild vom Seemann der Matrose an Land, wobei der Landgang für den Seemann selbst eine Ausnahmesituation darstellt, einen Ausbruch aus seinem berufsbedingten Eingebundensein in die Abläufe des Schiffes rund um die Uhr. Für den Seemann stellt der Landgang eine Form der Kompensation für das Leben mit den sozialen, räumlichen, witterungs- und arbeitsbedingten Zwängen und Entbehrungen auf See dar. Für den Menschen an Land aber ist der Landgang die einzige Situation den Seemann wahrzunehmen, d.h. er erfährt immer nur einen „Seemann im Ausnahmezustand“, was unweigerlich zu einer verzerrten Wahrnehmung führen muss. Dies wird verstärkt durch die zeitweise vollständige Abwesenheit des Seemanns. Solange er an Bord ist, ist er für die Familie und alle anderen

Landmenschen unerreichbar, unsichtbar – verschwunden: „Aus dieser mehrfachen Spannung erwächst das Grundmuster einer Meer-Land-Dichotomie, die sowohl für den Seemannsberuf bezeichnend als auch für viele künstlerische und populärkulturelle Verarbeitungen der Seemannsfigur als Motiv von größter Bedeutung ist.“

Es geht also nicht darum, den Beruf des Seemanns detailliert zu beschreiben, sondern vielmehr um das Spannungsverhältnis zwischen Realität und Fiktion. Dafür zeichnet Heimerdinger zum einen die Entstehungsgeschichte der kulturellen Figur des Seemanns anhand einiger Beispiele nach, um am Ende den Umgang realer Seeleute mit den existierenden Bildmustern aufzuzeigen. Er benutzt das Theatralitätsmodell zur Herausarbeitung von Motiven und Hintergründen der einzelnen Inszenierungen sowie deren Rezeption und Annahme in der Bevölkerung bzw. von den Seeleuten einerseits sowie in der (Popular)Kultur andererseits.

Die vorliegende Untersuchung behandelt den Zeitraum von 1844 bis 2003, denn ab Mitte des 19. Jahrhunderts sind „erstmalig forcierte Popularisierungsbemühungen bestimmter Vorstellungen über die Seefahrt, die von staatlichen wie kirchlichen Institutionen ausgingen“ festzustellen, etwa zeitgleich mit der Durchsetzung des Dampfantriebes. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts bekommen diese Popularisierungsbemühungen einen erheblichen Aufschwung durch die Gründung der Seemannsmission einerseits und den Aufbau der Flotte andererseits. Die Initiatoren beider Institutionen legen großen Wert auf die Thematisierung von Seefahrt, was zur Erzeugung und Vermittlung von funktionalen Bildern vom Seemann vor dem Hintergrund politischer, ökonomischer und weltanschaulicher Interessen führt.

Beide Positionen werden hier anhand der Auswertung von Massenpublikationen untersucht und miteinander verglichen. Allerdings bezieht sich der Untersuchungszeitraum der Publikationen der Seemannsmission auf die Jahre 1844 bis 1891, während die der Flottenpropaganda zwischen 1898 und 1901 erschienen. Die beiden zu vergleichenden Einheiten liegen also zum einen nacheinander und umfassen deutlich abweichende Zeitspannen – einmal 47 Jahre, das andere Mal nur 3 Jahre – was ihre Vergleichbarkeit problematisch macht.

Die Seemannsmission war vor allem daran interessiert, ihre Institution bekannt zu machen, um die Spendenbereitschaft zu erhöhen. Zu diesem Zweck wurden Vorträge gehalten sowie Publikationen und Aufrufe veröffentlicht, die geprägt waren von dem pietistischen Hintergrund und Umfeld der Initiatoren. Die Aktivitäten der Seemannsmission prägten die Vorstellung vom Seemann, über den „bis dahin offensichtlich weit verbreitete Unkenntnis geherrscht haben muss“. Als Motivation für das Engagement der Mission erkennt Heimerdinger das Bestreben, diesen Teil der „wandernden“ Bevölkerung vor Sittenlosigkeit und Verwahrlosung zu bewahren bzw. eine Angst vor der Überhandnahme dieser Bevölkerungsteile, zu denen auch

die wandernden Handwerker u.ä. gehören und deren mögliche schädliche Einflüsse auf die Gesellschaft.

Matrosen erscheinen in den Berichten der Seemannsmission als unpersönliche Masse, als anonym, namens- und gesichtsloser Teil einer Gruppe. Die Seemannsproblemik lag – aus Sicht der Mission – in einem frühen Einstiegsalter, das bewirkte, dass der Seemannsberuf als eine Art zweiter Sozialisation funktionierte. Das Schiff wurde zum primären, allumfassenden Bezugssystem, losgelöst von Kirche, Familie und Vaterland ohne Disziplinierung, Sozialregulierung und Wertevermittlung. Die geistige und moralische Verwahrlosung schien quasi vorprogrammiert und der Seemann das Opfer der Umstände, dem geholfen werden muss. Aus dieser Philosophie heraus entstanden die Seemannsheime sozusagen als „Gegeninszenierung“: dem Verwahrlosung drohenden Opfer Seemann wird die Rettung angeboten.

Heimerdinger konstatiert ein starres Bild des Seemanns, dass weder differiert noch sich im Laufe des Untersuchungszeitraums ändert: der Seemann steht für Unzucht und Haltlosigkeit, wird zum Symbol des „Un-Bürgers“, der im Kontrast zum religiösen, familiären, vaterlandsliebenden Bürger steht.

Erste Berührungen zwischen Seeleuten und Landbevölkerung hatte es im Rahmen der Auswanderungen gegeben, vor allem zwischen Seeleuten und Geistlichen, die eigentlich die Betreuung der Auswanderer zur Aufgabe hatten. Mit dem Ansteigen der Auswandererzahlen verstärkte sich der persönliche Bezug der Menschen und damit das Interesse an Seemannsthematik bzw. maritimen Themen, die näher an ihre Alltagswirklichkeit herangerückt waren.

Unter Kaiser Wilhelm II. erlangten maritime Themen einen hohen Popularitätsgrad, der ebenso wie bei der Seemannsmission gezielt gesteuert wurde, vor allem auch über Bildmaterial und Veranstaltungen wie die Kieler Woche. Am wirkmächtigsten war demnach der Deutsche Flottenverein mit über 1 Mio. Mitgliedern unter der Schirmherrschaft des Bruders des Kaisers, dessen Vereinsziel darin bestand, das Interesse der Deutschen an der Flotte zu wecken und zu stärken. Die Anhängerschaft fand sich im kleinen und mittleren sowie im gebildeten Bürgertum und in der Mittelschicht mit einer Verankerung im protestantischen Milieu. In der Propaganda stand die Figur des Seemanns – hier des Matrosen – nicht so explizit im Vordergrund wie bei der Mission, erschien aber gleichwohl im Zusammenhang der Berichte, so dass die Eigenschaften der Flotte auf die Figur des Matrosen übertragen werden konnten und sollten.

Man konzentrierte sich hier auf vier Themenkreise: a) Der Schutz deutscher Interessen im Handel, der Fischerei und bezüglich der Kolonialfragen. b) (Militär-) technische Phänomene wie Schiffbau, Signalwesen und Waffensysteme – Heimerdinger nennt es „Technikverherrlichung“. c) Die Flotte als militärische Vergesell-

schaftungsform: der Dienst des Marinesoldaten, sein Alltag an Bord und seine Ausbildung unter dem Aspekt des militärischen Erziehungsideals, gesteigert von der „Doppelbelastung“ gegen Feind und Naturgewalten. Auf diese Weise wird der Vorbildcharakter des Militärs für die gesamte Gesellschaft herangezogen. Die Flotte wird durch die Mannschaft repräsentiert und die Darstellung der Menschen schafft die notwendige emotionale Zugangsmöglichkeit für den Leser. Die Flotte wiederum repräsentiert das Reich, was eine Aufwertung des Matrosen mit hohen (nationalen) Ansprüchen zur Folge hat und Grundlage für das Bild wird, das von Obrigkeit, Medien und Künstlern kreiert wird. Das Ganze erscheint gepaart mit dem Spiel der Assoziation von Fremdheit und Exotik (Erotik) einer fremden, fernen Welt. Das Zurückgeworfensein auf das Schiff wird in Familie-Heimat-Klischees umgewandelt.

Der vierte Themenkreis umfasste unterhaltende Artikel in Form von Gedichten, Liedern, Romanen, Anekdoten oder Novellen, in deren Vordergrund die Emotionalisierung der Matrosenfigur steht.

All das findet schließlich seinen Ausdruck in der populären Kultur des Matrosenanzugs, dessen Siegeszug ab Mitte des 19. Jahrhunderts in England beginnt und Deutschland in den 1870er Jahren erreicht.

Die Analyse der Publikationen ergibt also zwei zeitgleich entstehende entgegengesetzte Bilder: einerseits „Un-Bürger“, andererseits „patriotischer Musterbürger“ – hier Handelschiffahrt, da Marine. Beide Male waren die Zielsetzung und die Funktion gleich: es ging bei den inszenierten Bildern vom Seemann um die „Mobilisierung von Geld“ und die „Vergemeinschaftungswirkung“.

Die Betrachtung der Performanz zeigt, dass unterschiedliche Medien eingesetzt wurden, die in massenmediale Zusammenhänge eingebunden und miteinander vernetzt waren. Bei der Untersuchung legt der Autor weniger Wert auf Vollständigkeit als vielmehr auf die Herausarbeitung von Typen. Er betrachtet dafür die Motive in der Literatur-, Kunst- und Musikgeschichte, aber auch in der Werbung. Es kristallisieren sich sechs Zuschreibungen heraus: Stärke, Wildheit, Geselligkeit, Freiheit, Erotik und Leiden. Für die deutschsprachige Literatur wählt er drei Werke der 1920er Jahre zur Analyse aus: „Seeteufel“ alias Felix Graf von Luckner, „Kuttel Daddeldu“ von Joachim Ringelnatz und „Gerald Gale“ aus dem Roman „Das Totenschiff“ von B. Traven. Der „Seeteufel“ als der starke Seemann, „Kuttel Daddeldu“ als der wilde und „Gerald Gale“ als der leidende.

In der populären Musik hatte das Seemannsmotiv seinen Höhepunkt in den 1950er und 1960er Jahren, insbesondere durch Freddy Quinn und Lale Andersen, die zwei unterschiedliche Aspekte abdecken: Quinn als Interpret der Innenperspektive des fahrenden Seemanns, der die Vor- und Nachteile der Freiheit thematisiert, Andersen in der Rolle der wartenden Frau die Außenperspektive.

Für die Analyse der Seemannsfigur im Film bezieht sich Heimerdinger auf die Filme „Große Freiheit Nr. 7“ von 1944, „Auf der Reeperbahn nachts um halb eins“ von 1954 und „Heimweh nach St. Pauli“ von 1963. Die ähnlichen Motive und festen Bilder in den innerhalb von 20 Jahren entstandenen Filmen, in denen es weniger um die Seefahrt als vielmehr um die Seeleute geht, veranlassen den Autor, „bestimmte Motive als kulturell relativ beständig“ einzustufen – der Seemann ist hier stark und frei, wild und gesellig. Die Filme rekurren auf verfügbare Bildmuster – und hatten bzw. haben noch immer damit einen enormen Erfolg.

Die Untersuchung von Werbeanzeigen wirft einen Blick auf die „alltagsrelevante(n) Bild- und Assoziationsangebote“. Wiederum werden hier drei Beispiele ausgewählt, anhand derer das Bild des Seemanns bewertet wird: das langjährige Produktlogo „Ahoj-Brause“, eine kurzfristige Kampagne der Firma „condomi“ und eine mittelfristige Aktion für den Duft „Le male“. Dabei stellt sich heraus, dass in den drei Fällen zwar mit den Bildern von Matrosen/Seemännern gearbeitet wird, die Produkte jedoch nichts mit Maritimem oder Seefahrt zu tun haben. Hier wird ausschließlich mit der Assoziation bestimmter Eigenschaften und Werte, die die Bilder vermitteln, gearbeitet.

Die heterogenen Beispiele zur Performanz des Seemanns zeigen, dass dabei nicht die Vermittlung von Inhalten des Seemannsberufes im Vordergrund steht, sondern dass Modus, Zielsetzung und Form der Umsetzung als die entscheidenden Kriterien bei der Entstehung der Bilder zu werten sind, da es immer um den Absatz von Produkten geht. Heimerdinger unterstellt der Produktion von Bildern vom Seemann durchweg einen rein kommerziellen Aspekt, der über verschiedene Formen der Unterhaltung realisiert wird. Diese Schlussfolgerung ist aufgrund des Vorgehens durchaus konsequent – es bleibt jedoch die Frage, ob nicht vielleicht die Beispiele zwar variantenreich, aber dennoch zu knapp bemessen sind. Für jede Untersuchungseinheit führt er je drei Beispiele an, die letztlich dann so zusammenpassen, dass das Fazit des kommerziellen Aspekts zwingend erscheint. Dies überzeugt nicht vollkommen, weil sich der Gedanke aufdrängt, ob andere oder mehr Beispiele nicht vielleicht zu einem differenzierteren Ergebnis bzw. zu einem weniger eindeutigen Schluss geführt hätten.

Zum Schluss bekommen einige reale Seeleute die Möglichkeit zur Selbstdarstellung im Interview, sozusagen als Kontrast oder Regulativ zu den zuvor behandelten anonymen Fiktionen. Daher nennt er das Kapitel „Seemannsverkörperungen“. Er forderte die Seeleute auf, sich selbst in ihrer Eigenschaft als Seemann darzustellen und gleichzeitig in Beziehung zu den gängigen Bildern vom Seemann zu setzen, wohl wissend um die Problematiken qualitativer Befragungen und retrospektiver Sichtweisen auf das eigene Leben. Heimerdinger interviewte 18 Männer und eine

Frau zwischen 20 und 93 Jahren hinsichtlich ihres Lebens als Seeleute – sowohl in der militärischen als auch in der zivilen Seefahrt, wovon gut die Hälfte (zehn) älter als 65 Jahre alt waren, fünf jünger als 30 Jahre und die restlichen vier zwischen 30 und 40 Jahren. Dass eine derart kleine Gruppe von Befragten nicht repräsentativ sein kann, ist klar. Der Autor legt stattdessen Wert auf die Individualität der einzelnen Berichte, die allerdings vor allem durch ihre Heterogenität kaum vergleichbar sind. In der Zusammenfassung der Einstiegsfrage nach dem Motiv für die Wahl zum Seemannsberuf kommt er zu dem Schluss, dass „tradierte bzw. vermittelte Topoi über die Seefahrt bei vielen der Befragten ... eine wichtige Rolle gespielt haben müssen“. Ein Ergebnis, das erwartbar war und das sicherlich ebenso auf andere Berufe zutrifft. Das Besondere ergibt sich aus dem vorher Gesagten, nämlich der Entstehung und des Weiterlebens der Bilder vom Seemannsberuf. Bei der Abarbeitung der einzelnen Topoi – stark, wild, erotisch, frei, gesellig, leidend – wird deutlich, dass die Seeleute selbst diese Zuschreibungen für sich in unterschiedlicher Weise annehmen und leben: Der starke Seemann eignet sich als positives Figurmuster, der wilde und erotische Seemann führt zu Distanzierung der einen und Annahme der anderen. Der freie Seemann hingegen wird ambivalent gedeutet; dem als unfrei empfundenen Berufsalltag wird die Freiheit der Reise, der Natur, der Erfahrungen unterwegs gegenübergestellt. Der gesellige Seemann an Bord und an Land scheint in der Gruppe der Gewährleute in der Annahme oder Ablehnung am heterogensten zu sein. Diese Zuschreibung ist offensichtlich am stärksten an die Persönlichkeit des Einzelnen gebunden. Der leidende Seemann schließlich wird dann nur noch als Kontrast verwendet.

Diese Ergebnisse können natürlich nur Hinweise sein, die dennoch ein Bild ergeben, zum einen von dem realen Alltag an Bord, zum anderen aber auch vor allem von der Wechselwirkung von Imaginität und Realität in der Eigenwahrnehmung und -verortung der Seeleute. Anders als in einer englischen Untersuchung aus den 1980er Jahren stellt Heimerdinger einen sehr differenzierten Umgang seiner Gewährspersonen mit den traditionellen Bildmustern fest: sie bedienen sich ihrer, passen ihre Wertigkeit jedoch an eigene Erfahrungen an – immer unter der Einschränkung der sehr kleinen Untersuchungseinheit. Dennoch scheinen sich die Bilder weiterhin zu verfestigen und sich weniger dem realen Leben und Arbeiten der Menschen anzupassen. Ein Widerspruch, der leider nicht aufgelöst wird.

Eine kleine Anmerkung zur Form: Ärgerlich und hinderlich sind die fast regelmäßigen fehlerhaften Leerstellen in den kleiner gesetzten Zitaten und Fußnoten. Dies scheint ein systematisches Problem zu sein, sollte aber in einem Buch aus einem so renommierten Verlag wie Böhlau nicht vorkommen. Ein wenig schade ist auch, dass die Abbildungen nicht auf den Text verteilt, sondern gebündelt in der Mitte erscheinen, aber dies mag Geschmackssache sein.

Insgesamt ist „Der Seemann“ ein sehr komplexes, detailreiches und sehr spannend geschriebenes Werk. Es macht Spaß, es zu lesen und es vermittelt eine ganz neue Sicht auf altbekannte Bilder und zeigt deren Entstehungszusammenhänge auf.

Stefanie Janssen

Katja Jewski: Stiefkinder des Fortschritts? Ländliche Jugend und Jugendkultur in Schleswig-Holstein in den 50er Jahren. Frankfurt/M. u. a. (Peter Lang Verlag) 2003, 427 S.

Die vorliegende Arbeit, eine im Jahre 2003 an der Universität Lüneburg im Fachbereich „Angewandte Kulturwissenschaften“ angenommene Dissertation, widmet sich einem Desiderat. Die Situation der ländlichen (und darin eingeschlossen: der bäuerlichen) Jugend wurde bislang in der Jugendforschung kaum thematisiert, und auch in der Agrargeschichte wurde vor allem die Jugendphase in noch weiter zurückliegenden Zeitabschnitten untersucht als in dem von der Autorin in ihrer Arbeit gewählten Zeitraum. Als Quellenmaterial dient neben der einschlägigen Literatur und Archivalien vor allem das seit 1947 erscheinende „Bauernblatt für Schleswig-Holstein“, das wöchentlich erscheinende Organ des Bauernverbandes, und darin die speziellen Seiten für die Jugend. In den ersten beiden Kapiteln referiert die Autorin zum einen die basics der bundesrepublikanischen Nachkriegsgesellschaft, also Wohnverhältnisse, beginnenden Massenkonsum und die Freizeitsituation, zum anderen die Gesellschaft des ländlichen Schleswig-Holstein. Hier spielt vor allem der Strukturwandel hin zur modernen Landwirtschaft, verbunden mit der Abwanderung von Arbeitskräften, sowie die Integration der Flüchtlinge und Vertriebenen eine große Rolle. Das dritte Kapitel widmet sich den konkreten Lebensumständen der Landjugendlichen: Bildung, Konsum, Freizeit. Die Landjugend litt unter einem Bildungsrückstand, und sie hatte selbst einen regelrechten Bildungshunger, der nur langsam gestillt werden konnte. Die Einkommensunterschiede zwischen „Stadt“ und „Land“ waren beträchtlich (die Autorin nennt bis zu 40 Prozent), und die Ausstattung der Jugendlichen mit Konsumgütern hinkte bis in die 1960er Jahre hinein auf dem Lande hinterher. Das Erkennen von Unterschieden und von Mangel wurde aber erst durch die Möglichkeit zum Vergleich mit anderen geschaffen, hier spielten ausgeweitete soziale Kontakte und auch schon die Medien eine Rolle. Das Thema „(organisierte) Freizeit“ wird dann in den nächsten beiden Kapiteln, v. a. durch die Darstellung des Vereinswesens – und hier ausführlich des Landjugendverbandes –

vertieft. Katja Jewski versteht dabei die Vereine als wichtige Sozialisationsinstanzen, die zwischen dem Dorf und der „weiten Welt“ vermittelten wie auch zwischen den Jugendlichen und der Welt der Erwachsenen. Die Autorin zieht als Resümee, es habe keine zeitlich versetzte Anpassung der ländlichen Jugend an die Städte gegeben, die Besonderheiten des ländlichen (und erst recht des bäuerlichen) Lebens hätten sich im Untersuchungszeitraum erhalten. Im Bereich der Bildung zum Beispiel sei von einer annähernden Gleichheit erst ab Ende der 1960er Jahre zu sprechen. Die ländliche Jugend habe sich auch weniger als Subkultur definiert, sondern ihr sei es mehr darum gegangen, „eigene, jugendliche Räume innerhalb der Dorfgemeinschaft“ zu schaffen, das Leben der ländlichen Jugend im allgemeinen habe sich „zwischen Jugendkultur und Dorfgemeinschaft“ bewegt. Die bäuerliche Jugend sei wegen der abnehmenden Bedeutung der Landwirtschaft, wegen ihrer geringeren Verfügung über eigenes Geld und ihrer höheren Arbeitsbelastung (sprich geringeren Freizeit) benachteiligt gewesen.

Die Stärke der Arbeit liegt in den vielen aus Primärquellen und der zeitgenössischen (agrar-)soziologischen Literatur zusammengetragenen und ausführlich referierten Fakten, weniger in der Analyse oder Synthese. Sie wirkt über lange Strecken wie eine soziologische (Fleiß-)Arbeit und weniger wie eine kulturwissenschaftliche Studie. Zu beklagen ist, dass nur sehr selten darauf eingegangen wird, dass die ländliche Jugend aus zwei Geschlechtern besteht, ja es sogar auf dem Lande sexuelle Minderheiten gibt. Dies ist – selbst wenn die Quellen dazu wenig hergeben sollten – unverständlich, denn die Autorin versteht ihre Arbeit als Beitrag zur Jugendforschung, und die ist stark von der These der Herstellung und Modifikation geschlechtsspezifischer Normen und Wünsche gefärbt. Nicht zuletzt ist die Quellenauswahl zu eng: Die Autorin verwendet nur schriftliche Quellen, keine Interviews, obwohl ZeitzeugInnen doch noch zu finden sein müssten.

Bernd Hüttner

Gudrun M. König (Hg.): Alltagsdinge. Erkundungen der materiellen Kultur (= Studien & Materialien des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen, Bd. 27, zugl. Tübinger kulturwissenschaftliche Gespräche, Bd. 1). Tübingen (Tübinger Vereinigung für Volkskunde e.V.) 2005, 167 S., 30 s/w Abb. bzw. Fotos.

Es handelt sich hier um die Schriftfassung der Referate der Tagung „Alltagsdinge“, die zu Ehren des 60. Geburtstages von Gottfried Korff im Oktober 2002 in Tübingen

stattfand. Im Anschluss an das Vorwort von Reinhard Johler gibt Gudrun M. König eine Vorschau auf die Beiträge, die sie als eine interdisziplinäre Bestandsaufnahme der theoretischen Konzepte und Interpretationsangebote zur Sachkulturforschung bezeichnet. Sie bemerkt eine enorme Zunahme an Forschungen, die sich den Dingen zuwenden und wirft diesbezüglich einen Blick auf die volkskundliche Forschungsgeschichte, wobei sie einen längeren Exkurs zu Otto Lauffers Aussage vom „stummen Objekt“ und ihrem Entstehungskontext macht, der interessant ist, aber in Bezug zum Tagungsthema nicht recht voran bringt.

Erster Referent der Tagung war Gottfried Korff selbst, der es sich nicht nehmen ließ, „Sieben Fragen zu den Alltagsdingen“ zu stellen. Es geht ihm um den Sinn und um das Interesse der Sachkulturforschung, um den Vorwurf, sie nicht ernst genug zu betreiben, sondern die Dinge – was bedeutet der Begriff? – lediglich zur Illustration zu nützen, darum, welchen Einfluss der deutsche Idealismus auf die Herangehensweise an Dinge gehabt haben mag, um die individuelle Aneignung von Massenobjekten und die Vorstellung von sogenannten „epistemischen“ Dingen, solchen mit einem innewohnenden Erkenntniswert. Der Beitrag ist Korff-typisch, gespickt mit Worten, die die Leserin zum Lexikon treiben, mit einer ausholenden Einleitung, die begründen möchte, warum es sich genau um sieben Fragen handeln muss – ohne weiteres hätte man auch sechs oder acht akzeptiert – und mit den seit Jahrzehnten wiederholten Vorwürfen an die in erster Linie museale Sachkulturforschung bezüglich einer fehlenden Theorie auch für die Objektpräsentation.

Die Soziologin Elfie Miklantz stellt die Gegenstände als materialisierte symbolische Sinnsysteme vor und versucht eine Übertragung von Dürkheims Totem-Vorstellungen auf die Alltagsdinge. Hans Peter Hahn, Ethnologe, berichtet von Forschungen an der Grenze zwischen Burkina Faso und Ghana, in denen er das Sachuniversum von 70 Erwachsenen und 90 Kindern erfasste und analysierte. Seine Frage gilt einer möglichen Veränderung der Sicht auf die Dinge, wenn diese inzwischen auch aus einer globalen Produktion stammen. Das Anliegen des Historikers Dirk van Laak hingegen ist die Erforschung von Infrastrukturen, sehr weit gedacht, von Verkehrsverbindungen bis hin zu Kommunikationswegen und den von ihm betonten Ver- und Entsorgungsbereichen. Infrastrukturen nennt van Laak die „zweite Natur“ des Menschen, die kaum etwas unberührt lässt und vor allem verantwortlich ist für Innovation und Wandel. Die Wertsetzung Martin Scharfes liegt auf der Dinglichkeit aller Kultur, die vom Menschen erst durch die Wahrnehmung der eigenen Körperlichkeit als solche aufgenommen werden kann. Eine Untersuchung der Objekte nur nach ihrer Funktion oder Symbolhaftigkeit sei falsch, da sie zusammenhängende Bedeutungsfelder auseinander risse. In fünf Schritten – auch er hält es für notwendig, die Anzahl der Etappen zu begründen – geht er der Bedeutung der

Dinge und ihrer Beziehungen zum Menschen nach, bevor er mit Jakob Böhme (1575–1624) die inneren Eigenschaften, die „Signaturen“ der Dinge ergründet. Der recht schwer zugängliche Text hält sich vor allem an theologische und philosophische Bezugsliteratur und -forschungen. Denis Chevallier vom Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, Marseille/Paris konzentriert sich auf Sammlungsgebiete der jüngsten Vergangenheit und die Frage, was zu einem kulturellen oder nationalen Erbe zu zählen sei. Seiner Meinung nach müssen die Dinge mehr als ein historisches Zeugnis sein, sondern in aktiver Verbindung zur Gesellschaft stehen, zumindest in der Möglichkeit, von dieser wieder angeeignet zu werden.

Uwe Meiners vom Niedersächsischen Freilichtmuseum Cloppenburg formulierte bereits auf der Tagung einen Abschlusskommentar. Als Forderungen bleiben bei ihm, auch in Rückbezug auf Korffs Veröffentlichungen, neue museale Sammlungskonzepte angesichts der überschäumenden Sachkultur, mehr Kooperation zwischen Universität und Museum in Form großer Forschungsprojekte, eine experimentierfreudigere „intelligente Objektaufbereitung“ in Ausstellungen und ein offensiveres Auftreten der Disziplin Volkskunde in allen Fragen der materiellen Kulturgeschichte. Diese Forderungen sind honorig, konsensfähig, leider altbekannt, und sie sind vor allem an der Zeit, umgesetzt zu werden. In einem nachträglichen Resümee der Tagung fasst Andrea Hauser die Hauptlinien zusammen: die Frage nach der Bezeichnung der Dinge, Produkte, Artefakte etc. und dem dahinter stehenden, abweichenden Inhalt, die enge Verbindung von Mensch und Ding und die außerhalb der Funktion, in den Dingen selbst liegenden Bedeutungen, die eine stärkere Zuwendung zu den Objekten selbst fordern. Sie sieht in der Tagung eine Bündelung des momentanen Wissensstands und der Zugangsweisen zur Dingkultur mehrerer Disziplinen.

Daraus ergibt sich allerdings bei der Rezensentin die leise Befürchtung, dass es vielleicht weniger die Volkskundler sein werden, die eine auch außeruniversitär vermittelbare Sachkulturforschung betreiben werden, sondern eher die Historiker, evtl. die Archäologen und Kunsthistoriker, von denen hier leider Beiträge fehlten. Philosophische Überlegungen und Herleitungen von gewiss großer Belesen- und Klugheit, aber ohne feste Bindung an eine Alltagsrealität sind ein Luxus, den der durchschnittliche Museumsbesucher – und um die Museumsdinge drehte es sich immer wieder – kaum nachvollzieht. U.a. für ihn aber gilt unsere Forschung, ihm sollen wir etwas mitteilen. Dies dürfen wir nicht aus den Augen verlieren, bei allen Forderungen, die gleichzeitig an eine theoriegesättigte, umsichtige und auch interdisziplinär betriebene Sachkulturforschung immer wieder zu stellen sind.

Nina Hennig

Annelie Kümpers-Greve (Hg.): 400 Jahre Mennoniten in Altona und Hamburg. 400 Jahre Niederländerverträge. Hamburg (Mennonitischer Geschichtsverein) 2005, CD-Rom.

Thema der vorliegenden CD-Rom ist die 400-jährige Geschichte der Hamburger Mennoniten-Gemeinde, die als verfolgte Glaubensgemeinschaft dank des „Niederländerkontrakts“ von 1605 in der Hansestadt heimisch werden konnte. Verantwortlich für Konzeption und Veröffentlichung zeichnet der Hamburger Mennonitische Geschichtsverein. In ihren wesentlichen Teilen basiert die Publikation dabei auf der Ausstellung gleichen Titels, die bereits 2001 in den Räumen des Altonaer Museums präsentiert wurde. Im Gegensatz zur damaligen Begleitpublikation wurde jedoch das Material für die CD-Rom um deutlich umfangreichere Texte und zusätzliches Bildmaterial erweitert. Eine Ergänzung findet sich ebenso in einem zusammenfassenden Rückblick auf die vergangene Ausstellung in Form eines Presse-Echos, einer Fotogalerie sowie Redeausschnitten der Eröffnungsfeier.

Inhaltlich haben sich die Autoren somit um einen recht umfangreichen Einblick in die Thematik bemüht. Die Ausführungen umfassen nicht nur den wechselhaften Integrationsprozess der Hamburger Gemeinde in das hanseatische Alltagsleben. Auch allgemeine Entwicklungslinien der Mennoniten von den frühreformatorischen Anfängen bis zur Gegenwart sowie grundlegende Prinzipien ihrer Glaubensaufassung werden vermittelt.

Bedauerlicherweise ist dabei die technische Umsetzung der CD-Rom weniger gelungen. Besonders in puncto Benutzerführung vermisst man den sonst für das Medium standardgemäßen Funktionsumfang. Vor allem ein abgetrenntes Menüfenster mit einem ständig verfügbaren Gliederungsbaum sowie eine Suchfunktion wären hier sinnvoll gewesen. So wirkt die Verknüpfung von Kapiteln, Seiten und Abbildungen zuweilen wenig durchdacht und weist prinzipiell eine zu hohe Gliederungstiefe auf; gerade durch die Verwendung der Buttons zum Vor- und Zurückblättern verliert man allzu leicht den Überblick. Gleiches gilt für die Berücksichtigung einer Lesezeichenfunktion, um dem Benutzer das mühevoll „Durchklicken“ bis zur zuletzt aufgerufenen Seite bei jeder Wiederaufnahme der Lektüre zu ersparen. Beeinträchtigt wird der Lesefluss zudem durch nicht abschaltbare Effekte wie dem deutlich zu langsam eingestellten Überblenden beim Umblättern.

Im Fazit bleibt demnach ein zwar gut recherchierter Einblick in die oft missverstandene Glaubenskultur der Mennoniten, dessen Absichten und Möglichkeiten jedoch durch die mangelnde Benutzerfreundlichkeit der CD-Rom beeinträchtigt werden.

Carsten Drieschner

Bernd Wendland: Historische Pfarrhöfe und Pastoratsgärten. Ein Buch für Geistliche, Historiker, Landwirte, Natur- und Gartenfreunde. Husum (Husum Druck- und Verlagsgesellschaft) 2004, 598 S., zahlr. s/w u. farb. Abb.

Mit der überaus umfangreichen und reich bebilderten Publikation „Historische Pfarrhöfe und Pastoratsgärten“ legt Bernd Wendland seine Forschungsergebnisse im Rahmen des 1994 vom Nordelbischen Kirchenamt initiierten Projektes „Historische Pastoratsgärten“ vor. Ziel war, „die sozio-kulturellen, denkmalpflegerischen und ökologischen Aspekte der Nutzung, Gestaltung und Pflege historischer Pastoratsgärten zu untersuchen und die Ergebnisse der Öffentlichkeit zugänglich zu machen“ (S. 8). Das 2 ½-jährige Beschäftigungsverhältnis reichte zur Bearbeitung des Themas nicht annähernd aus, so dass Wendland dieselbe Zeit unentgeltlich und in eigener Verantwortung zur Fertigstellung des Buches aufbrachte. Dabei wurde ergänzend zur ursprünglichen Fragestellung das Thema nicht nur inhaltlich, sondern auch regional ausgeweitet. Da die Gärten Bestandteil eines landwirtschaftlichen Betriebes waren, wurden auch diese Aspekte in die Untersuchung einbezogen. Ferner erwies sich der Forschungsstand als defizitär, „was sowohl die Geschichte und die Bestandsaufnahme von Pfarrhöfen unter denkmalpflegerischen und ökologischen Aspekten betrifft als auch die Leistungen der Geistlichen in Landwirtschaft und Gartenbau. [...] Die bisherigen Veröffentlichungen haben sich vielmehr auf die Betrachtung eng begrenzter Regionen oder von Einzelobjekten beschränkt und lediglich Eingang in Fachpublikationen [...] ohne breite Öffentlichkeitswirksamkeit gefunden“ (S. 10). Anspruch des Autors war es deshalb, einen Gesamtüberblick über Leben und Werk der „Pfarrbauern“ in Deutschland sowie ausgewählte Einzelbeispiele ländlicher Pfarrhöfe vorzugsweise im Raum Nordelbien zu dokumentieren. Die Forschungsergebnisse der fast 600 Seiten starken Veröffentlichung können nur in einem gerafften Überblick wiedergegeben werden.

Den Einstieg in das Thema bilden Klostersgärten, deren Anlage auf die Idee zurückging, einen von der Außenwelt abgetrennten Raum zu schaffen, und die in dieser Hinsicht konträr zur Funktion der „offenen“ ländlichen Pastoratsgärten standen, aber dennoch Vorbild für Gestaltung und Pflanzenauswahl waren. Die Einführung des Protestantismus bedeutete für das Selbstverständnis der Geistlichen „durch Veränderungen bei der Zusammensetzung ihrer Einkünfte“ (S. 43) einen einschneidenden Wandel. Die zahlreichen Leistungen ihrer Gemeinden, abgesehen von den Gebühren für priesterliche Amtshandlungen, unterlagen erheblichen Schwankungen. Obwohl es augenscheinlich allgemein üblich war, dem Pastor zur Selbstversorgung land- und gartenbauliche Flächen sowie Wohn- und Wirtschaftsgebäude zu überlassen, gab es auch hier große Unterschiede. Auf so mancher Landstelle konnte

der Pfarrer seine Familie ohne außerordentliche Spenden von Gönnern kaum durchbringen. Es galt also, sich nicht nur als Pastor, sondern auch als Landwirt zu beweisen. Je erfolgreicher die Pastoren ihren Zweitberuf ausübten, desto gesicherter war die Lebensgrundlage für ihre Familien. Die damit verbundene berufliche Doppelbelastung dauerte mancherorts bis in die 1920er Jahre an.

Allmählich entwickelte sich aus den Reihen der Pastoren jedoch Widerstand gegen die vielfältige Zusammensetzung ihres Salärs, bis schließlich gar die Abschaffung dieses Zustandes und die Einführung eines Festgehaltes gefordert wurde, „eine Maßnahme, die die ersten Gemeinden Nordelbiens zwar schon 1850 [...] vollzogen, denen sich die letzten aber erst in den 1920er Jahren anschlossen“ (S. 432). Damit änderte sich nicht nur die Baukultur der ländlichen Pastorate, sondern es erfolgte, da Land- und Viehwirtschaft wegfielen, zunächst noch eine Konzentration auf die Gartenbewirtschaftung, die angesichts zweier Weltkriege im letzten Jahrhundert wieder die Ernährungsgrundlage für die Bewohner der Pastorate sicherte.

Heute dagegen zeigt sich ein gänzlich anderes Bild. Die Instandsetzung bzw. Erhaltung der oftmals großen Gärten können viele Amtsinhaber nicht mehr leisten, so dass statt pflegeintensiver Pflanzenvielfalt öfter unproblematische „Rasen“-Lösungen vorgezogen werden. Um die Erhaltenswürdigkeit der Gärten und ihre Bedeutung für das Gesamtensemble eines historischen Pfarrhofes in das Bewusstsein zu rücken, macht Wendland zahlreiche Vorschläge. Dabei wechseln sich aufwändige sowie Arbeit und Kosten sparende Lösungen ab, für deren Durchführung nicht nur die Pastoren und ihre Gemeinden, sondern alle gefordert werden. Die Untersuchung schließt mit Einzeldokumentationen heute noch bestehender Pfarrhöfe in Nordelbien, die durch sorgfältige Bestandsaufnahmen der zugehörigen Gärten im Anhang ergänzt werden.

Dem Leser werden insbesondere im Detail reichhaltige Informationen dargeboten, doch weniger wäre in diesem Fall mehr gewesen. Die Zeiteinteilung des Hauptteiles wird mal literarisch, mal kunsthistorisch oder historisch begründet, ungeachtet dessen, dass die Epochen in den verschiedenen Wissenschaften nicht dekungsgleich sind. Ein zweites Manko sind die immer wieder auffallenden inhaltlich-strukturellen Ungereimtheiten. Hier seien unter zahlreichen Beispielen nur zwei genannt: In Kapitel 4.2 zum Gartenbau wird ausführlich über Buttern, Dreschen, Kleidung sowie Raumaufteilungen der Wohnhäuser referiert (s. S.106) und in Kapitel 5.2.2, wo der Leser etwas über das Selbstverständnis und die soziale Stellung der Pastoren zu erfahren hofft, auf Gestaltungsmerkmale der Gärten umgeschwenkt (s. S. 126). Die inhaltliche Struktur wird dadurch nicht nur beliebig und verwirrend, sondern es häufen sich Wiederholungen ganzer Textpassagen. Gravierend fällt ein Weiteres auf: So penibel und ausführlich Einzelbeispiele dargestellt werden, so grob

und dadurch oft sachlich falsch werden regional übergreifend Pauschal-Aussagen beispielsweise über die Landwirtschaft gemacht. Nicht umsonst liegen zu dem Thema – wie der Autor eingangs anmerkt – vor allem regional beschränkte Studien vor. Es können eben nicht Regionen wie Württemberg und die Herzogtümer Schleswig und Holstein über einen Kamm geschoren werden, ohne dass man die tiefgreifenden Unterschiede der jeweiligen Landesgeschichte, der geographischen Gegebenheiten und infolgedessen der Wirtschafts- und Sozialgeschichte differenzierend berücksichtigt. Angereichert werden die Ausführungen durch zahlreiche persönliche Stellungnahmen, wie z.B. der Art, dass sich Propst Lüders im 18. Jahrhundert „ganz ähnlichen Finanzierungs- und Genehmigungsschwierigkeiten ausgesetzt [sah] wie Wissenschaftler unserer Tage, denen am ‚Stillstandort‘ Deutschland die Forschungsmittel gekürzt werden, obwohl technischer Fortschritt nötig wäre“ (S. 205). Das sind Äußerungen, die nicht in eine Untersuchung dieses Formats gehören, zumal sie ein falsches Bild historischer Zustände vermitteln. Ganz und gar unhaltbar ist die Wortwahl dieser Bemerkungen jedoch, wenn es zum heutigen Umgang mit der Schöpfung heißt, „Tiere werden unter KZ-ähnlichen Bedingungen“ (S. 7) gehalten. In Bezug auf die zahlreichen Zitate ist es sehr bedauerlich, dass sie entgegen dem wissenschaftlichen Usus sämtlich ohne Seitenzahlen angegeben werden, so dass die vom Autor erhoffte Auseinandersetzung mit dem Thema schon im Kleinen erschwert wird.

Sandra Scherreiks