

RUNDBRIEF

DES
ARBEITSKREISES
FÜR WIRTSCHAFTS-
UND SOZIALGESCHICHTE
SCHLESWIG-HOLSTEINS

Nr. 53

Dezember 1991

Inhalt

Verlagsnachrichten	2
Mitteilungen	
Leitungsgremiumsgespräch in Kiel am 20. Sept. 1991 (U. Albrecht).....	3
Jahresversammlung 1991 (U. Albrecht).....	4
AHC 1991 Conference in Odense (U. Albrecht).....	6
Kolloquium über die Projekte "Volkszählung 1803" und "Norddeutsche Hafenstädte" am 6. Juli 1991 in Hamburg (I. Momsen).....	7
Buchkritik: Thomas Schwartz, Lübecks Stadtmilitär im 17. und 18. Jahrhundert (K.-J. L.-Schmidt)	10
Diskussion: Quellenkritik - inzwischen entbehrlich? (K.-J. L.-Schmidt)	12
Projekt Regionale Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins	15
Tagungsbericht (W. Asmus)	15
Die Verkehrstagung des Arbeitskreises im Rundfunk (W. Asmus)	19
Kurzfassungen der Referate	20
(Beiträge von A. Kunz/D.Thomas, I. Momsen, C. Veltmann, F. Loomeijer/J. Meiners, P. Danker-Carstensen, M. Völcker, U. Albrecht, O. Pelc, R. Federspiel, K.-J. Lorenzen-Schmidt, K. H. Kaufhold, W. Asmus)	
Im Blickpunkt: Verkehrsgeschichte überregional (W. Asmus)	41

Hrsg.: Ulrike Albrecht
Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte
Platz der Göttinger Sieben 3, 3400 Göttingen

MITGLIEDERNACHRICHTEN

Der Arbeitskreis hat zur Zeit 101 Mitglieder.

Als neues Mitglied begrüßen wir:

Friedrich Stamp
F.-Sauerbruch-Str. 9
2210 Itzehoe
Tel.: 04821/41810

dienstlich:
IGM Bezirksleitung Hamburg
Kurt-Schuhmacher-Allee 10
2000 Hamburg 1
Tel.: 040/2800900

Das Arbeitsgebiet von Friedrich Stamp ist die Geschichte der Arbeiterschaft und der Arbeiterbewegung in Deutschland. Zur Zeit befaßt er sich mit der Geschichte der Metallarbeiterbewegung in Schleswig-Holstein von ihren Anfängen bis zum Metallstreik von 1956/57.

Folgende Mitglieder haben die Änderung ihrer Adresse mitgeteilt:

Claus Veltmann
Gartenstr. 74
4400 Münster
Tel.: 0251/2303732

dienstlich:
Westf. Museumsamt
Schwelingstr. 5
4400 Münster
Tel.: 0251/5914754

Dr. Manfred von Essen
Birkenweg 17
2000 Norderstedt
Tel.: 040/5282571

dienstlich:
Stadtarchiv Norderstedt
Weg am Denkmal 9a
2000 Norderstedt
Tel.: 040/5223456

Herausgeber dieses Heftes: A. Kunz, Institut für Europäische Geschichte, Mainz.
Bildschirmsatz: S. Schaab.

MITTEILUNGEN

Leitungsgremiumsgespräch in Kiel am 20. September 1991

Im September diesen Jahres traf sich das Leitungsgremium in Kiel zur Vorbereitung der Mitgliederversammlung. Zunächst kamen im Zusammenhang mit dem ersten Punkt der Tagesordnung **Stand der Finanzen** die Schwierigkeiten der Projekt- und Tagungsfinanzierung zur Sprache. Da bei den bekannten Stiftungen (z.B. VW-Stiftung) und anderen forschungsfördernden Institutionen finanzielle Engpässe durch die jüngsten Ereignisse in Deutschland entstanden sind, konnten zwei Anträge des Arbeitskreises nicht bewilligt werden (Projekt Monetarisierung, Tagung Verkehrsgeschichte). Die Arbeitstagung "Verkehrsgeschichte" muß daher durch eigene Mittel des Arbeitskreises finanziert werden. Bis zum Ende dieses Jahres müssen außerdem folgende Vorhaben eingeplant werden:

- Rundbrief
- kartographische Arbeiten für den Historischen Atlas Schleswig-Holsteins
- Arbeitsgespräche des Projekts "Historischer Atlas"
- *Quellen*, Band 1: Pferdehändler Ahsbahs, hrsg. von Lorenzen-Schmidt
- *Kleine Reihe* (Berufssystematik Altona 1803, Kersten Krüger u.a.)
- Brainstorming-Tagung in Ascheberg (8.-10. November 1991)

Es wurde angeregt, Finanzierungsfragen möglicherweise von einem oder mehreren Forschungsbeauftragten im Arbeitskreis regeln zu lassen, die Kontakte zu schleswig-holsteinischen Institutionen und Unternehmen herstellen sollten. Darüber hinaus ist es wichtig, auch andere, nicht so stark frequentierte Stiftungen auffindig zu machen, bei denen Anträge zur Projektfinanzierung eingereicht werden könnten. - Bei der Kalkulation von Projektkosten (einschließlich der Arbeitsgespräche) sollten in Zukunft Fahrtkosten noch deutlicher miteinbezogen werden.

Publikationen. In der Reihe der *Studien* wird im Herbst der Band 20 *Wirtschaftliche Wechsellagen*, herausgegeben von Jürgen Brockstedt, erscheinen. Demnächst wird auch der (Tagungs-)Band 21 zum Thema Anschreibebücher, herausgegeben von Bjørn Poulsen und K.-J. Lorenzen-Schmidt, veröffentlicht. Weitere Manuskripte liegen zur Zeit nicht vor.

Die *Quellen* (zunächst Lorenzen-Schmidt: Pferdehändler Ahsbahs, Rolf Gehrmann: Einwohnerbuch der Stadt Kiel 1803) und *Kleinen Schriften* (Kersten Krüger u.a.: Berufssystematik nach der Altonaer Volkszählung 1803) werden zukünftig im

Selbstverlag publiziert und im Institut für Weltwirtschaft gedruckt. Eine Reduzierung des Verkaufspreises kann dabei an Mitglieder des Arbeitskreises weitergegeben werden.

Mitgliederversammlung. Es wurde außerdem auf die Berichte des Sprechers, des stellvertretenden Sprechers und der Sekretaria über die Arbeit des vergangenen Jahres eingegangen (s. Bericht über die Mitgliederversammlung 1991).

Bibliographie. Mit letzten Korrekturen ist der Testlauf mit der Bibliographie zur Verkehrsgeschichte abgeschlossen. Für eine etwaige Veröffentlichung der Titel müßten die EDV-gespeicherten Titel noch ergänzt werden.

Ulrike Albrecht

*

Jahresversammlung der Mitglieder in Neustadt/Holstein am 21. September 1991

Die diesjährige Jahreshauptversammlung des Arbeitskreises fand in Neustadt in Holstein statt. Nach einer morgendlichen Führung durch die Stadt und das Neustädter Museum begann der geschäftliche Teil des Treffens am Nachmittag.

Berichte des Leitungsgremiums. In einer dreistündigen Sitzung diskutierten 17 Teilnehmer über die vorangegangene und zukünftige Arbeit des Arbeitskreises. Zunächst berichtete der Sprecher K.-J. Lorenzen-Schmidt über Projekte (Monetarisierung, Geschichte nach 1945), Tagungen (Verkehrsgeschichte) und Finanzierungsprobleme für Vorhaben des Arbeitskreises. Er wies außerdem darauf hin, daß die Bibliographie zur Verkehrsgeschichte inzwischen als Testlauf abgeschlossen sei. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß eine Anbindung bibliographischer Arbeiten für eine umfangreichere Bibliographie zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Landesbibliothek in Kiel besser durchgeführt werden können. Inzwischen wird dort der Versuch unternommen, die bislang handschriftlichen Titelnachweise zu scannen und damit maschinenlesbar zu machen. K.-J. Lorenzen-Schmidt betonte außerdem die Bereitschaft, mit anderen Geschichtsarbeitskreisen in Schleswig-Holstein noch intensiver zusammen zu arbeiten. Dem Bericht des Sprechers folgte eine ausführliche Aussprache, in der u.a. auf die Zusammenarbeit mit wirtschafts- und sozialhistorisch orientierten Initiativen in den neuen Bundesländern eingegangen wurde. Es ist beabsichtigt, diese Entwicklung aufmerksam zu beobachten und Kollegen aus den neuen Bundesländern in ihrer Arbeit auch durch Einladungen zu Veranstaltungen des Arbeitskreises zu unterstützen. Es soll-

ten außerdem jüngere Wirtschafts- und Sozialhistoriker, die sich mit schleswig-holsteinischen Themen befassen, gezielter für die Arbeit in Projekten oder für die Durchführung von Kolloquien angesprochen werden.

In seinem Bericht erläuterte der Rechnungsführer Walter Asmus das Rechnungsjahr 1990 (s. Bericht im *Rundbrief* 51) und ging auf die Planung für das Jahr 1991 ein. In diesem Zusammenhang wies er auf die Dringlichkeit rechtzeitiger Kalkulationen für Veranstaltungen durch die Projektleiter hin.

Anschließend folgte der Bericht des des Redaktionsausschusses, vorgetragen von Ingwer Momsen. Über die nächsten Publikationen in den *Studien*, den *Quellen* und der *Kleinen Reihe* ist an anderer Stelle bereits berichtet worden (s. Protokoll der Leitungsgremiumssitzung in diesem *Rundbrief*). Der Verkauf der *Quellen* und der *Kleinen Reihe* soll vor allem durch den Arbeitskreis selbst durchgeführt werden. Als Kontaktadresse hat sich Peter Danker-Carstensen zur Verfügung gestellt, der auch für die Lagerhaltung der Bücher und den Versand sorgt.

Die Sekretaria Ulrike Albrecht gab den Stand der Mitgliederzahlen des Arbeitskreises bekannt. Zur Zeit sind es 99 Mitglieder, von denen fünf Neuzugänge sind. – Die Herausgabe des *Rundbriefs* durch das Sekretariat sollte durch die Beteiligung eines größeren Beiträgerkreises erleichtert werden. In Verbindung mit der Initiative zur Errichtung eines Wirtschaftsarchivs in Schleswig-Holsteins berichtete U. Albrecht von dem Landesarchivtag im November d. J., der vor allem über dieses Thema informieren wird. – Auf der Suche nach einem neuen Logo für den Arbeitskreis sind bislang nur wenige Vorschläge eingereicht worden. Es wurden die anderen Mitglieder dazu ermuntert, weitere Anregungen zu geben.

Nach der Aussprache über die Berichte wurde das Leitungsgremium von den anwesenden Mitglieder entlastet.

Neuwahlen. Das gesamte Leitungsgremium wurde "en bloc" einmütig wiedergewählt.

Finanzierung. Für die Akzession von Fördermitteln sollen künftig Peter Wulf und Manfred Jakobowski-Tiessen zuständig sein. Dabei wird P. Wulf mit Hilfe von Projektleitern und Hinweisen aus den Reihen der Mitglieder vor allem Kontakte für die Einwerbung von Geldern bei schleswig-holsteinischen Unternehmen herstellen. M. Jakobowski-Tiessen wird weiterhin mit dem Bildungsministerium verhandeln.

Verschiedenes. Peter Danker-Carstensen regt eine Fortsetzung der vor einigen Jahren durchgeführten Arbeitstagung zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte im Museum an, die im nächsten Jahr im neuen Industriemuseum Elmshorn durchgeführt werden könne. In Verbindung mit der damaligen Tagungsleiterin U.

Albrecht soll für eine solche Veranstaltung ein Konzept erarbeitet werden. Der Teilnehmerkreis sollte sich bei der nächsten Tagung um die Museumsleute der Industriemuseen in den neuen Bundesländern erweitern.

Jahreshauptversammlung 1992. Die nächste Mitgliederversammlung findet in Flensburgs Umgebung statt. Als Veranstalter hat sich Matthias Scharl angeboten.

Ulrike Albrecht

*

AHC 1991 Conference in Odense

Organisator der diesjährigen internationalen Tagung der Association for History and Computing (AHC) war das Dansk Data Arkiv. Vom 28. bis 30. August 1991 trafen sich in Odense 200 Historiker und Sozialwissenschaftler, vorwiegend aus Europa und Nordamerika, um über Erfahrungen, Fortschritte und Desiderata der Computeranwendung in der Geschichtswissenschaft zu diskutieren.

Unter starker – wohl auch durch den Tagungsort bedingt – skandinavischer Beteiligung berichteten nahezu sechzig Referentinnen und Referenten über den Stand der Dinge ('state of the art') in der computergestützten historischen Forschung.

In etwa zwanzig Sitzungen wurden folgende Schwerpunkte behandelt:

- computergestützte Archivierung von Bildern und Textinformationen im Museum
- Neue Instrumente und Methoden der Software (u.a. Scannen)
- computergestützte Prosopographie
- computergestützte Demographie
- Datenbanken und nationale Datenbankzentren
- Softwarelösungen
- Computeranwendung im Unterricht
- Archivierung, Bearbeitung und Auswertung heterogener Quellen

In Hinsicht auf die Arbeit des Arbeitskreises kann vor allem auf einen Vortrag von Kersten Krüger und Andreas Künne hingewiesen werden. Sie stellten das Hamburger Projekt zur Berufssystematik auf der Grundlage der Volkszählung in Altona (1803) vor, dessen Ergebnisse demnächst in der *Kleinen Reihe* des Arbeitskreises veröffentlicht werden. Mit Hilfe des Datenbankprogrammes dBaseIII sei es

möglich gewesen, so die Referenten, die Vielzahl von Einträgen in den Volkszählungslisten in ihrer Heterogenität aufzunehmen und zu systematisieren.

Besondere Aufmerksamkeit rief die Frage nach der Zukunft der Computeranwendung in den Geschichtswissenschaften hervor. Dabei wurde einmal mehr auf die Notwendigkeit verbesserter Schnittstellen zwischen verschiedenen Programmen hingewiesen, da nur so eine Bearbeitungen von Daten in unterschiedlichen Formaten möglich erscheint.

Einige Projekte stellten am Rande der Tagung spezielle Softwareprogramme und Datenbanken am Gerät selbst vor. Auffälliges Merkmal einer Reihe von Demonstrationen war, daß Informationen durch die Anwendung verschiedener Darstellungsmöglichkeiten (Landkarten, Grafiken, Tabellen, Texte, Bilder) auf dem Bildschirm sehr viel anschaulicher ausgewertet werden können.

Ulrike Albrecht

*

Kolloquium über die Projekte "Volkszählung 1803" und "Norddeutsche Hafenstädte" am 6. Juli 1991 in Hamburg

Teilnehmer: Bogs, Brandenburg, Gehrmann, Grunwaldt, Haack, Kroll, Krüger, Künne, Lorenzen-Schmidt, Momsen, Offen, Rossow, Sobkowiak

Kersten Krüger und Klaus-J. Lorenzen-Schmidt begrüßen die Gesprächsteilnehmer, insbesondere die Historikerinnen aus Mecklenburg.

1. Rolf Gehrmann berichtet über den Stand des Projekts "Volkszählung 1803 in den großen Städten und Flecken Holsteins", das er gemeinsam mit Holger Bogs durchführt. Die EDV-gestützte Datenaufnahme ist abgeschlossen, die Projektförderung am 30. 6. 91 ausgelaufen, die Abrechnung und ein Kurzbericht dem Förderer übergeben. Die Dateien sollen auch anderen Forschern zugänglich gemacht werden. Gehrmann gibt einen ersten Einblick in die möglichen Erkenntnisse: einen Vergleich der Bevölkerungsstruktur der Orte Kiel, Altona, Wandsbek und Glückstadt. In der Diskussion, die sich anschließt, werden u. a. folgende Fragen behandelt:

- Andreas Künne weist darauf hin, daß die Volkszählungsliste 1803 im Kieler Stadtarchiv z. T. andere Eintragungen enthält als das Exemplar im Landesarchiv. Es wird empfohlen, die Daten beider Quellen abzugleichen.
- Bei Gesellen u. ä. muß das Merkmal des Berufs z.T. aus dem Merkmal "Stellung im Haushalt" abgeleitet werden.
- Gehrman und Bogs benutzten zur Datenaufnahme ein Tabellenkalkulationsprogramm (Lotus). Im Interesse des Datenaustausches empfehlen Künne und Krüger, die Daten stattdessen im Standardformat eines Datenbankprogramms (dBase) zu speichern.
- Entgegen der im Kolloquium am 9. 2. 91 (Protokoll Punkt 2) geäußerten Absicht will Gehrman jetzt kein neues Projekt beantragen, sondern eine "Denkpause" einlegen.

2. Unter der Leitung von Hanna Haack und Kersten Krüger sollen in einem durch die DFG geförderten zweijährigen Projekt vier norddeutsche Hafenstädte auf ihre Sozialstruktur um 1800 untersucht werden: Altona (H. Brandenburg), Kiel (A. Künne), Rostock (S. Rossow) und Wismar (B. Sobkowiak). Neben vier selbständigen Stadtmonographien soll in einer gemeinsamen Publikation ein Schichtungsmodell erarbeitet werden. Die wichtigsten Quellen sind Steuerregister und Volkszählungslisten. Die am Beispiel Altonas gewonnene Berufssystematik soll angewandt und getestet werden. Silke Rossow berichtet über die EDV-gestützte Aufnahme des mecklenburgischen Contributionsregisters 1808, beschreibt die Struktur des Aufnahmeverfahrens und das Aussehen der Quellen.

3. Die durch Krüger und Mitarbeiter an Altona 1803 entwickelte Berufssystematik soll als Band 1 der neuen Reihe *Kleine Schriften des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins* im Herbst 1991 erscheinen. Die von Bogs und Gehrman aufgenommene Volkszählung Kiel 1803 soll, mit einer Einleitung und einem Namenregister versehen, in der neuen Schriftenreihe *Quellen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins* ediert werden.

4. Lorenzen-Schmidt will ein Lexikon alter schleswig-holsteinischer Berufs- und Amtsbezeichnungen herausgeben. Es ist für Historiker, Heimatforscher, Familienforscher und interessierte Laien bestimmt, weniger für Philologen. Er legt das durch ihn und andere bisher gesammelte Namenmaterial in einem vorläufigen Ausdruck vor und fordert zur Diskussion grundlegender Fragen der Ansetzung der Namen und Struktur des Lexikons auf. Die Gesprächsteilnehmer empfehlen:

- Aufzunehmen sind alle Berufsbezeichnungen, auch heute noch gängige dürfen nicht ausgeschlossen werden.
- Nebenformen sollten ebenfalls aufgenommen werden (z. B. -fabrikant neben -macher).

- Einer inhaltlichen Erklärung bedürfen nur diejenigen Berufsbezeichnungen, die nicht mehr allgemein geläufig sind.
- Die Angabe, für welche(n) Ort(e) und welche(s) Jahr(e) eine Berufsbezeichnung quellenmäßig belegt ist, wird für entbehrlich gehalten. Ausnahme: Seltenere oder regional begrenzte Bezeichnungen.
- Berufsbezeichnungen im Handel sollten so speziell wiedergegeben werden, wie es die Quelle hergibt.
- Berufe, in denen Frauen tätig waren, sollten auch in der weiblichen Form angesetzt werden.
- Von Berufsbezeichnungen mit einem allgemeinen Zusatz am Wortanfang (z. B. Amts-, Stadt-, Regiments-, Königl.) soll in der Regel auf den Grundberuf verwiesen werden.
- Dieses gilt auch für verbal ausgedrückte Formen des Erwerbs oder Unterhalts (z. B. treibt ..., nährt sich mit ..., lebt von ...).
- Wenn ein Beruf häufiger in Verbindung mit einem anderen auftritt (z. B. Bierbrauer und Branntweinbrenner), soll er nicht als Doppelberuf aufgeführt werden; vielmehr wird beim Einzelberuf die Notiz "bisweilen/häufig in Verbindung mit ..." hinzugesetzt.
- Die Quellen, aus denen das Namenmaterial geschöpft wird, sollen nicht bei jedem Eintrag einzeln, sondern am Ende des Lexikons pauschal verzeichnet werden.
- Lorenzen-Schmidt bittet die Anwesenden, ihn bei der weiteren Sammlung sowie bei der Erklärung unbekannter Berufsbezeichnungen zu unterstützen.

5. Als Termin für das nächste Kolloquium wird der 2.11.91 in Rostock vereinbart.

Ingwer E. Momsen

*



Thomas Schwark - Lübecks Stadtmilitär im 17. und 18. Jahrhundert. Untersuchungen zur Sozialgeschichte einer reichsstädtischen Berufsgruppe, Lübeck 1990, 368 S. (= Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, Reihe B Band 18)

In der 1989 von der Universität Hamburg angenommenen Dissertation befaßt sich Thomas Schwark mit dem lübischen Stadtmilitär zwischen etwa 1650 und der französischen Besetzung 1806. Das städtische Militär, das neben Bürgerwache, Häuerlingswachen, Artilleriekontingent, Berittene und Ratswache trat, hatte eine Stärke zwischen 293 Soldaten (1691) und ca. 600 Soldaten (um 1763). Es stellte eine Form der 'stehenden Heeres' dar und für Lübeck eine keineswegs nur marginale Berufsgruppe. Sie diente der Verteidigung der Stadt (auch in den außerhalb der eigentlichen Befestigung liegenden Fortifikationen wie Travemünde, aber auch in Bergedorf) gegen auswärtige Bedrohung, daneben aber auch als Ordnungsmacht nach innen in der Hand des Rates.

Thomas Schwark gliedert seine Arbeit in vier Teile: Zunächst gibt er in einer Einleitung seine Einschätzung des Forschungsstandes wieder, präzisiert seine Fragestellung und macht mit der von ihm getroffenen Quellenauswahl bekannt. Dabei macht er gleich deutlich, daß er die Betrachtung des Offizierskorps weitgehend ausklammern mußte (S. 11-44). Dann behandelt er die Strukturgeschichte des Militärs in Lübeck, wobei er den historischen Hintergrund, die speziell dort entwickelte Militärkonzeption und das Militärsystem darstellt. Anschaulich und unter Nachweis einer beträchtlichen Reihe von Einzelvorkommnissen zeichnet er ein Bild der Verwaltung, Struktur und Rechtssprechung dieses Bereiches (S. 45-153). Im dritten Abschnitt geht er auf die Sozialgeschichte der Soldatenpopulation ein. Zunächst betrachtet er das "Militär als Beruf" (Aufgaben der Soldaten, Eintritt in den und Ausscheiden aus dem Militärdienst, Mobilität, Dienstablauf, Rahmenbedingungen wie Arbeitsplatz, Krankheit und Berufsunfälle, Berufskleidung und Urlaub, und Sold), um sich dann dem "Militär als Lebenshintergrund" zuzuwenden (Familienstruktur, Wohnverhältnisse, wirtschaftliche Lage, Soldatenfrauen, Problembereiche wie Alkoholismus, Devianz und Desertion). Breiten Raum nimmt dabei eine sozialtopographische Analyse der Wohnsituation lübischer Soldaten um 1762 ein, in der er zu dem Ergebnis kommt, daß die Soldaten in den ärmeren Gebieten der Stadt siedelten (S. 155-315). Schließlich faßt er die Ergebnisse seiner Arbeit zusammen und weist auf weitere Perspektiven hin (S. 317-327).

Klar kann Thomas Schwark seinen Untersuchungsgegenstand, das Lübecker Stadtmilitär in seinem Mannschafts- und Unteroffiziersbestand - der städtischen Unterschicht zuweisen und diese Zuweisung durch mannigfache Belege stützen.

Tatsächlich lebte ein erheblicher Teil des Militärs am Rande der Existenz. Daß solches Leben in Zeiten wachsender Unruhe (gekoppelt mit/ausgelöst von enorm steigenden Lebensmittelpreisen) auch zu Widerstandshandlungen, Devianz/Kriminalität und schließlich Aufstandshandlungen führen kann, erweist sich in Lübeck mit den Soldatenunruhen von 1795/96, die "Zeugnis ablegen von einer an der Wende zum 19. Jahrhundert in Bewegung geratenen Gesellschaftsordnung" (S. 326). Doch auch eine Reihe struktureller Änderungen der Stadtmilitärfunktion wird deutlich: "So demonstrieren die Nebenarbeitsbedingungen der Lübecker Soldaten ... die Ausdifferenzierung des städtischen Arbeitsmarktes im Zeichen ökonomischer Innovation durch Manufakturbetriebe ... Weiterhin dokumentiert die Erkennbare Umwidmung des Militärs zu einer innerstädtischen Polizeigewalt einen Zuwachs abweichenden gesellschaftlichen Verhaltens und sozialer Spannungen. ... Andererseits stand ... die Aufgabenorientierung des Stadtmilitärs modernen Entwicklungen entgegen. Seine vornehmste Zweckbestimmung, an Toren und Wachen bestehende Ordnungen zu sichern, stand im Widerspruch zu wirtschaftsliberalen Tendenzen, die auf einen Abbau von Privilegien und Torkontrollen abgestellt waren." (ebda. u. f.)

Die Untersuchung, aus einem breiten Quellenfundus überzeugend gearbeitet, methodisch reflektiert und problembewußt, ist ein wesentlicher Beitrag zur bislang so wenig beleuchteten frühneuzeitlichen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Lübecks. Darüberhinaus bringt sie wesentliche Beiträge zur Geschichte des Militärs - zwar in einer speziellen, reichsstädtischen Ausprägung, aber deshalb nichtsdestoweniger anregend für etwa die Garnisonsstädte der Herzogtümer, vor allem die Festungsstädte Glückstadt und Rendsburg. Allerdings hat die Lübecker Militär- Sozial- und Wirtschaftsgeschichte die Quellen zuhause, während jede tiefere Untersuchung der Verhältnisse in den Herzogtümern (vielleicht einmal abgesehen vom gottorfischen Anteil bis 1773) vornehmlich auf Überlieferungen in dänischen Zentralarchiven zurückgreifen müßte. Immerhin könnte diese fundierte und gut lesbare Arbeit von Thomas Schwark eine Aufforderung sein, Ähnliches einmal für Festungs- und Garnisonsstädte der Herzogtümer - über die von R. Knüppel vorgelegten Ergebnisse hinaus - in Angriff zu nehmen.

Lorenzen-Schmidt

Diskussion

Quellenkritik – inzwischen entbehrlich?

von Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt

Im Rundbrief 52 hat Lars Hennings sich "zur Bevölkerung des Herzogtums Gottorf um 1769" geäußert (S. 24-30). Einmal abgesehen davon, daß Gottorf ein Ort im Herzogtum Holstein-Gottorf ist gibt es gewichtigere Gründe, mit diesem Kurzbeitrag unzufrieden zu sein. Im gottorfischen Anteil von Holstein gab es die Volkszählung von 1769 nicht. Lars Hennings versucht, die Bevölkerung aus Mannzahlregistern und Amtsrechnungen zu ermitteln. Dabei kommt er zu "guten Schätzungen" (S. 25), wie er meint. Sie gehen soweit, daß trotz der Schätzung der Stadtbevölkerungen auf volle Hundert (Kiel: 5.000, Oldenburg 1.400 und Neustadt 1.400) eine Gesamtbevölkerung von – Exaktheit suggerierenden – 44.273 Einwohnern ermittelt werden "kann".

Wenn ich solche Zahlen lese, dann möchte ich genau wissen, woher die Daten kommen. Und ich möchte – um nicht dem weitverbreiteten Fehler von historisierenden Sozialwissenschaftlern und im Bereich der Quantifizierung dilettierenden Historikern aufzusitzen, die beide die "irgendwie" gewonnenen Zahlen götzenhaft verehren – die Überlegungen eines Geschichtswissenschaftlers kennen lernen, die ihn zu just dieser Auswahl seiner Quellengrundlage gebracht haben.

Lars Hennings äußert sich zu den Quellen (S. 25): In den Mannzahlregistern sei "dem – unausgesprochenen – Anspruch nach" die seßhafte Bevölkerung erfaßt. Woher weiß er das? Wie belegt er das? Gibt es Verwaltungsrichtlinien dieser Zeit, die solches nahelegen oder gar aufdecken? Warum teilt er uns eine unbegründete und – wie ich meine – unbegründbare Vermutung mit? Mehr ist es nämlich nicht. Anstatt in Fußnote 1 zu erklären: "Für sie gibt es bislang keine systematische Aufarbeitung von Quellenwert ..." (S. 29) hätte ich schon erwartet, daß sich der Autor wenigstens der Mühe unterzieht, diesen ansatzweise zu diskutieren, anstatt ihn kurzerhand seiner Intention entsprechend vorauszusetzen. Was man dann mit dieser Quelle machen kann, erweist sich nicht nur bei der "Hochrechnung" "guter Schätzungen", sondern auch noch bei allen möglichen Unwägbarkeiten: die seßhafte Bevölkerung sei erfaßt – mit Ausnahme des Adels und "vielleicht (so!) anderer Gruppen" (S. 25). Daneben gebe es aber Mannzahllisten mit "allen Personen". Woher weiß Lars Hennings das; ist es auch nur eine Vermutung; wie hat er das überprüft?

Eine zweite Quelle für die Ermittlung von Bevölkerungszahl sind die Amtsrechnungen. Aus diesen gewann er "Haushaltszahlen ..., die dann mit den Größen der aus den Mannzahlregistern gefundenen Haushaltstypen multipliziert wurden" (S. 25). Abgesehen davon, daß verborgen bleibt, wie man Haushaltszahlen aus Haushaltstypenkonstellationen ermitteln kann (niemand wird auch so recht wissen, was denn schließlich mit den "Typen" gemeint ist: erweiterte, Kern- oder unvollständige Familie im Haushalt, Hufner-, Kätner- oder Instenhaushalt?), stellt sich hier doch die zentrale Frage nach der Qualität der in den Amtsrechnungen wiedergegebenen Angaben für die Haushaltsvorstände. Allgemein bekannt dürfte sein, daß sie weitgehend auf Fortschreibungen ohne Nacherhebungen (nicht einmal in den greifbaren Schuld- und Pfandprotokollen – soweit diese überhaupt à jour waren!) beruhen. In den Amtsrechnungen sind aber – wie Lars Hennings konzediert – die "prinzipiell steuerfreien Haushalte" (S. 25) nicht erfaßt. Welche das wohl waren, welchen Anteil an den Haushalten und welchen Umfang sie hatten – darüber läßt uns der Auswerter im Dunkeln. In Fußnote 2 teilt er dazu mit: "Auf Fragen der Quellenkritik kann hier nicht weiter eingegangen werden" – warum wohl nicht? – ", zumal noch keine umfassende Analyse der besprochenen Daten vorliegt." Ja, wie denn das? Erst werden "die Daten" erhoben, dann "analysiert" und schließlich aus diesen beiden Vorgängen eine Kritik der Quellen ... ich zögere zu sagen: "erarbeitet"? Ist das ein methodisch sauberes Vorgehen? Hat der suggerierte Gang der Untersuchung, der sich ja nur für jemanden gut liest, dem daran liegt, etwas in die Augen gewischt zu bekommen, überhaupt noch etwas mit Methode zu tun? Ich meine nicht! Der Hinweis von Lars Hennings, die Amtsrechnungen seien "im Grundsatz ... wie die ersten Volkszählungen zu bewerten", ist schlicht nicht abgesichert. Und seine Selbstzitierung ist angesichts der einzigen methodisch sauberen Untersuchung zum Quellenwert der frühen Volkszählungen von Ingwer Momsen, die Lars Hennings nicht zu kennen scheint, schon fast peinlich zu nennen. Und dadurch, daß man "später" über einen "Zuschlagfaktor" nachdenkt, lösen sich diese grundlegenden Probleme leider nicht. Er wird dann vermutlich nach 'Gefühl und Wellenschlag' eingeführt, um allzugroße Unbehaglichkeiten aufgrund von Abweichungen von den eigenen vorgefaßten Erwartungen zu eliminieren.

Geht es schon nicht quellenkritisch, so könnte man bei einem Sozialwissenschaftler doch wenigstens einige Klarheit bei der Terminologie erwarten. Aber da geht es eben auch bunt zu: Was sind "Besitzstände" im Zusammenhang seiner Arbeiten (S. 25). Warum sind "Anbauer und Brin(c)ksitzer ... anderen Gruppen zugeordnet" als den Kättern oder Inste(n) (der Plural von Inste ist Insten) – beide sind Nachsiedler, die ihrem Landbesitz nach durchaus in der Gruppe der kleinen Landbesitzer rangieren können, die nur in der Dorfschaft oder Gemeinde nicht den Rang der Kätner haben. Wohin mit den Altenteilern, die bei den Kättern eher Insten, bei den Hufnern eher Kätner sind? Wo liegt der Unterschied zwischen

Insten und Häuerlingen? Ist es nur ein regionaler der Bezeichnungen oder auch ein sozio-ökonomischer? "Der eigentliche bäuerliche Stand" (S. 26) – sind damit die Hufner (in ihrer starken Differenzierung – richtig bezeichnet? Und wie verhalten sich "Stand", "Besitzstand", "Gruppe" zueinander?

Die Lektüre von Lars Hennings' kleinem Beitrag bereitet mir Kopfschmerzen. Natürlich hat jedermann das Recht, sich zu äußern. Er kann das auch in der Weise tun, wie es Lars Hennings tut. Aber er darf sich dann nicht wundern, wenn er mit seinen Äußerungen nicht ernst genommen wird. Was Lars Hennings in den letzten Jahren an sozial- und wirtschaftshistorischen Ansichten zu früheren schleswigschen und holsteinischen Zuständen geäußert und publiziert hat, konnte den Eindruck nicht nachhaltig beseitigen, daß es ihm an der nötigen Ernsthaftigkeit bei seinen Forschungen fehlt. Es kommt ihm – so will es scheinen – gar nicht so sehr auf das 'richtige', wenigstens 'überzeugende' Ergebnis an, sondern mehr darauf, sich dilettierend mit der Geschichte zu befassen. Seine 'Ergebnisse' sind für die landesgeschichtliche Forschung – und das ist weitgehend ein Resultat seiner fehlenden methodischen Reflexion – überwiegend unbrauchbar.

REGIONALE VERKEHRSGESCHICHTE SCHLESWIG-HOLSTEINS

PROJEKT

**Regionale Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins
und benachbarter Gebiete
vom 18. bis zum 20. Jahrhundert**

*

Bericht über die Ergebnisse der Projektarbeiten (1988-1991) und Tagungsbericht

von Walter Asmus

Im Gegensatz zu den Ländern des angelsächsischen Sprachraumes ist in Deutschland die wissenschaftliche Betrachtung der Verkehrsgeschichte als einer eigenständigen historischen Forschungsrichtung kaum entwickelt, obgleich zu diesem Themenbereich eine unübersehbare Fülle von Quellen und statistischem Datenmaterial vorhanden ist. Gerade auch bei wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Fragestellungen wird dem Bearbeiter immer wieder deutlich, daß die Beschäftigung mit Verkehrsfragen unerläßlich ist, da die räumliche Dimension von Verkehr Strukturwandlungen besonders anschaulich faßbar werden läßt. Das systemhafte Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger bei der schrittweisen Herausbildung eines Verkehrsnetzes ist in jeder Phase Ursache wie Folge dynamischer Prozesse. Dadurch, daß der Verkehr sowohl Folge bestehender Verkehrsbedürfnisse und -spannungen wie auch Ursache der Verflechtung von Räumen ist, eignet er sich gut zum Einstieg in die noch bei weitem nicht aufgearbeitete Industrialisierungs- und Modernisierungsforschung. Darüber hinaus lassen sich im Forschungsfeld "Verkehr" auch zahlreiche Möglichkeiten einer interdisziplinären Zusammenarbeit von Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Geographie, Wirtschaftswissenschaften und Technik erkennen.

Daß Verkehrsgeschichte als Bearbeitungsfeld selbst eine große thematische Spannbreite aufweist, zeigte die Reaktion auf den Projektauftrag, den der Verfasser dieses Berichts im Frühjahr 1988 im *Rundbrief des Arbeitskreises* veröffentlichte. Mit diesem Vorhaben sollte erreicht werden, daß auf der Basis reichhaltigen Quellenmaterials im regionalen Bereich Schleswig-Holsteins und der benach-

barten Gebiete verkehrshistorische Grundlagenforschung betrieben und vorhandene Einzelforschungen institutionell gebunden werden sollten. Deshalb sollte das Projekt auch einen weitgesteckten Zeitrahmen vom 18. bis 20. Jahrhundert umfassen und inhaltlich für alle mit Verkehr im Zusammenhang stehenden Strukturen offen sein. Der Zuspuch bestätigte die Richtigkeit dieser Vorüberlegungen, und darüber hinaus auch die bislang weitgehend fehlende Institutionalisierung verkehrshistorischer Forschung, denn es meldeten sich im ersten Projektjahr 22 Teilnehmer nicht nur aus Schleswig-Holstein, sondern aus dem gesamten Bundesgebiet sowie den Nachbarländern Dänemark und den Niederlanden. Daraus entwickelten sich im Verlauf der Projektarbeit 15 Forschungsbeiträge aus allen Verkehrsbereichen sowie dem Thema Verkehrspolitik, die sich zeitlich vorwiegend im 19. Jahrhundert konzentrierten und somit eine Perspektiverweiterung der bereits in anderen Projekten des Arbeitskreises vertieften Industrialisierungsforschung ermöglichte. In fünf intensiven, z.T. ganztägigen Arbeitsgesprächen wurden bis Frühjahr 1991 methodische und quellenkundliche Diskussionen geführt und ein Fragenkatalog zur vergleichenden Betrachtung der verschiedenen Verkehrssysteme auf einer geplanten Abschlußtagung erarbeitet. Danaben ergab sich sehr bald auch die Notwendigkeit der Erarbeitung von Grundkarten zur Darstellung der Forschungsergebnisse.

Die Abschlußtagung des Verkehrsprojektes fand vom 25. bis 27. Oktober 1991 in der Hermann-Ehlers-Akademie in Kiel statt. Sie wurde im wesentlichen aus Mitteln des Ministeriums für Bildung und Wissenschaft finanziell gefördert. Als sogenannte kleine Arbeitstagung, an der aufgrund des begrenzten Etats nur Projektmitglieder teilnehmen konnten, erwies sich diese Veranstaltung dennoch oder vielmehr gerade deshalb als besonders effektiv.

Zahlenmäßig dominierten die Beiträge zum Themenbereich "Schifffahrt, Schiffbau, Häfen". Andreas KUNZ (Mainz) und Daniel THOMAS (Berlin) stellten die Verkehrsleistung von Häfen und Wasserstraßen in Schleswig-Holstein von 1835-1918 dar. Als Quellen für diese quantitative Analyse des See- und Binnenschiffsverkehrs dienten Langzeitreihen aus den amtlichen Statistiken der deutschen Teilstaaten sowie ab 1873 aus der Reichsstatistik. Herausgestellt wurden vor allem der Wandel des Umschlaggüterbildes im Verlaufe der Industrialisierung sowie die zunehmende Konzentration des Güterumschlages in den größeren Häfen. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt verstärkte sich nach anfänglich wachsender Konkurrenz der Eisenbahnlinien ab 1880 im Zeichen zunehmender Massenguttransporte wieder. Claus VELTMANN (Münster) konnte in seiner Betrachtung des schleswig-holsteinischen Schiffbaus im 18. und frühen 19. Jahrhundert verschiedene frühe Innovationsschübe in der Schiffbautechnik und deren wirtschaftliche und soziale Ursachen und Wirkungen nachweisen, wobei kleinräumlich sehr unterschiedliche Entwicklungsbedingungen verantwortlich sind, die auch in ihrer ökonomischen und sozialen Dimension (Unternehmer, Betriebsgrößenentwicklung, Lohnverhält-

nisse, Konkurrenzsituationen) bewertet wurden. Im Gegensatz zu Westeuropa dominierten in Schleswig-Holstein kleine Betriebe. Auch Ingwer E. MOMSEN (Kiel) konnte in seiner Analyse des schleswig-holsteinischen Schiffsbestandes zwischen 1760 und 1840 auf beträchtliche kleinräumliche Differenzierungen hinweisen, wobei insgesamt die sehr hohe Bedeutung der Kleinschifffahrt für Schleswig-Holstein unterstrichen wurde. Die Entwicklung der Schiffsgrößen folgt den Konjunkturen, wobei nach dem starken Rückgang des Flottenbestandes nach 1806/07 die Zeiträume 1825-30 und vor allem ab 1840 als Aufschwungphasen bezeichnet werden können. Das Referat von F. J. LOOMEIJER (Groningen) und Jörn MEINERS (Kiel) zeigte auf der Basis quantifizierbarer Auswertungen der Passagelisten des Schleswig-Holsteinischen Kanals aus den Jahren 1823-1840, welche Möglichkeiten der Darstellung von Verkehrsströmen mit Hilfe dieser Langzeitreihe gegeben sind.

Die in den Diskussionsbeiträgen immer wieder betonte Notwendigkeit, daß regionale Entwicklungen nur durch Heranziehung kleinräumlicher Differenzierungen erklärt werden könnten, erhielt durch mehrere Lokalstudien ihre plastische Veranschaulichung. Gleichzeitig wurde auf das Zusammenwirken von Schiffs- und Landverkehr hingewiesen. Peter DANKER-CARSTENSEN (Elmshorn) konnte am Beispiel der Entwicklung des Elmshorner Hafens dessen bedeutende Rolle für die Industrialisierung der Stadt und die Entwicklung ihrer Verkehrslage vor allem ab 1890 aufzeigen, während Marlies VÖLCKER (Rostock) mit einer Fallstudie über die vorpommersche Boddenstadt Barth das vergebliche Bemühen vieler abgelegener Küstenstädte darstellte, durch anhaltende Investition in seinen Hafen regionale Verkehrsströme auf sich zu ziehen und bedeutende Industrie anzusiedeln. Ulrike ALBRECHT (Göttingen) zeigte in ihrer Lokaluntersuchung über Flensburg, welche grundlegende Bedeutung der Ausbau der gesamten Verkehrsinfrastruktur vom Ende des 18. bis Ende des 19. Jahrhunderts für die gewerbliche Aufwärtsentwicklung der Stadt hatte. Dabei spielten die sich wandelnden innerörtlichen Standortbedingungen ebenso eine Rolle wie die Absatzmärkte. Ein Beitrag von Klaus-J. LORENZEN-SCHMIDT (Hamburg) über die für Schleswig-Holstein so bedeutende Wechselwirkung zwischen Verkehrsentwicklung (Eisenbahn, Straße) und Landwirtschaft am Beispiel des Kunststraßenbaues in den westholsteinischen Marschen bis 1914 mußte leider entfallen, ebenso das Referat von Henrik FODE (Aarhus) über den Wandel im Grenzverkehr zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark nach Fertigstellung der durchgehenden Eisenbahn Flensburg-Kolding ab 1868.

Zwei weitere Beiträge betrachteten vor allem die Entwicklung des regionalen Verkehrsnetzes. Ortwin PELC (Hamburg) zeigte in seinem Referat über Lübecks Verkehrspolitik im 19. Jahrhundert sehr eindrucksvoll, wie zäh das Ringen der Hansestadt darauf ausgerichtet war, den dänischen Behinderungsmanövern zum Trotz seine Hinterlandverbindungen auszubauen und zu modernisieren, um im

Konkurrenzkampf der Handelsstädte nicht ins Abseits zu geraten. Interessant war in diesem Zusammenhang die große Zahl frühzeitig detailliert ausgearbeiteter Projekte, die teilweise erst viel später, teilweise nie verwirklicht wurden. Auch in der quantitativen Analyse der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Schleswig-Holstein von Ruth FEDERSPIEL (Berlin) stellten verkehrspolitische Entscheidungen eine wichtige Ursache dar, aus denen die Charakterisierung S-Hs als "verspätete Region" verdeutlicht wurde, eine Tendenz, die sich grundsätzlich auch im Vergleich der beiden regionalen Überblicksreferaten über die frühen Gesamtverkehrsentwicklungen im Gebiet des heutigen Niedersachsen durch Karl Heinrich KAUFHOLD (Göttingen) sowie in Schleswig-Holstein durch Walter ASMUS (Husum) bestätigte.

KAUFHOLD zeigte am Beispiel der Entwicklung des niedersächsischen Eisenbahnwesens, daß hier bereits 1856 ein Grundnetz bestand, als Schleswig-Holstein im Grunde erst zwei Transitbahnstrecken ohne Außenanbindung besaß. Auch der Chausseebau setzte südlich der Elbe bereits nach 1770 ein, während Schleswig-Holstein erst ab 1830 mit dem Kunststraßenbau anfang. Abgesehen von der zeitlichen Verzögerung verliefen die Entwicklungsphasen im regionalen Verkehr in beiden Regionen etwa gleich. ASMUS verdeutlichte in dem Überblick über Schleswig-Holstein vor allem die Entwicklung der Verkehrssysteme Schiff, Straße und Bahn im Vergleich und wies an verschiedenen Beispielen des Lokal- wie des Regionalverkehrs auf die sich ständig wandelnden Abhängigkeiten der Systeme und ihre Konkurrenz untereinander nach. Auch in diesem letzten Referat wie in der anschließenden Gesamtdiskussion wurde nochmals darauf hingewiesen, daß eine Erklärung der Entwicklung des Gesamtverkehrsnetzes einer Region nur auf der Basis einer breiten Erforschung der Lokalstrukturen möglich ist und weitere Grundlagenforschung unerlässlich sei. Aufgrund der intensiven Verbindung der Verkehrssysteme zu Wasser und zu Lande in Schleswig-Holstein kann diese Region Modellcharakter für die verkehrshistorische Forschung erhalten. Ein Anfang ist mit den auf der Tagung vorgelegten Beiträgen gemacht. Um dem Ziel ein weiteres Stück näher zu kommen, wurde beschlossen, das Projekt "Regionale Verkehrsgeschichte" im Arbeitskreis fortzusetzen und die Forschungsarbeit entsprechend zu spezifizieren.

Aber auch noch ein anderes Thema wurde auf der Tagung diskutiert. Mit den in der Projektarbeit zusammengestellten Grunddaten zur Verkehrsstruktur Schleswig-Holsteins ist von dem Kartographen J. R. MÖSCHL (Berlin) ein umfangreiches Grundkartenwerk auf der Basis der computergestützten Kartographie erstellt worden. Diese Grundkarten werden z.Z. als Pilotprojekt unter der Federführung von I. E. MOMSEN im Arbeitskreis mit finanzieller Unterstützung des Bildungsministeriums bearbeitet. Es ist geplant, sie in einem kleinen Kartenwerk zur Verkehrsgeschichte zu publizieren. Diese geplante Veröffentlichung ist auch als Konzeptvorschlag für einen großen Historischen Atlas für Schleswig-Holstein gedacht.

Der Arbeitskreis möchte damit seinen Beitrag zur Realisierung eines solchen Atlas, der in unserem Land als dem einzigen der alten Bundesländer immer noch ein Desiderat ist.

Zunächst jedoch sollen die Tagungsbeiträge als erste Ergebnisse in einem Sammelband der *Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins* veröffentlicht werden.

Die Verkehrstagung des Arbeitskreises im Rundfunk

Die Diskussion besonders drängender regionaler Verkehrsprobleme gehört gegenwärtig auch in den Medien Schleswig-Holsteins zur täglichen Pflichtübung. Aus dieser Aktualität des Themenbereiches "Verkehr" ist wohl in erster Linie das Interesse des NDR-Landesfunkhauses an der Verkehrstagung zu erklären, die diese Probleme vor allem in der historischen Dimension analysierte, so daß im Rahmen der Sendung "Bi uns tohuus" am ersten Abend der Tagung von 21.00 bis 22.00 Uhr live ein einstündiges Studiogespräch mit den Tagungsteilnehmern Walter Asmus, Andreas Kunz und Ingwer E. Momsen über Themen, Ziele und erste Ergebnisse der verkehrshistorischen Forschungen ausgestrahlt wurde. Immerhin konnte als ein erster Ertrag der Tagung in dem Gespräch dargelegt werden, daß wesentliche Ursachen der heute als besonders problematisch empfundenen Verkehrsinfrastruktur Schleswig-Holsteins (Dominanz der Nord-Südverkehrslinien, fehlende Ost-West-Verbindungen im Straßenverkehr sowie der unzureichenden überregionalen Anbindung des Eisenbahnnetzes) bereits auf die Entstehungsphase der modernen Transportsysteme im 19. Jahrhundert zurückgehen.

Darüber hinaus wünschen sich die Verkehrshistoriker, daß die von ihnen erarbeiteten Ergebnisse auch in die Konzepte von Ausstellungen und Museumsprojekten aufgenommen werden sowie Politikern und Planern zur relativierenden Einschätzung ihrer Vorhaben dienen. In der Vergangenheit seien immer wieder Fehler beim Ausbau des Verkehrswesens gemacht worden, die aber erst zu einer Zeit voll ermessens werden konnten, als die ursprünglich einmal dazu getroffenen Entscheidungen bereits Geschichte waren.

Insofern komme auch der gegenwärtigen Verkehrspolitik bereits erhebliche historische Bedeutung zu. Außerdem wurde der Anstoß zu einer Neubelebung der Diskussion um einen Historischen Atlas von Schleswig-Holstein angesprochen, zu der das Konzept einer geplanten Veröffentlichung verkehrshistorischer Karten in Atlasform durch den Arbeitskreis dienen soll.

W. Asmus

KURZFASSUNGEN DER REFERATE

Die Verkehrsleistung von Häfen und Wasserstraßen in Schleswig-Holstein im 19. und 20. Jahrhundert

Andreas Kunz/Daniel Thomas

Ziel des Beitrags ist die Präsentation und Analyse von Langzeitreihen zur Entwicklung des Gütertransports auf Schiffen in den See- und Binnenhäfen sowie zur tonnenkilometrischen Leistung von ausgewählten Wasserstraßen Schleswig-Holsteins von ca. 1800 bis 1989. Die Reihen werden im Rahmen eines Projekts zur historischen Verkehrsstatistik Deutschlands seit 1835 auf der Basis von z.T. unveröffentlichten und schwer zugänglichen Quellen neu zusammengestellt.¹ Aus dem Gesamtdatenbestand, der sich auf Deutschland insgesamt in seinen jeweiligen Grenzen bezieht, werden für diesen Beitrag Reihen für Schleswig-Holstein herausgezogen, teilweise ergänzt, und in tabellarischer, grafischer und kartographischer Form präsentiert. Die auf diese Weise vorgenommene Zeitreihenanalyse eignet sich insbesondere für die Beobachtung von Langzeitentwicklungen im Verkehrssektor und sind damit wegen der zentralen Bedeutung der Schifffahrt für das Wirtschaftsleben von Schleswig-Holstein ein Gradmesser für die Wirtschaftsentwicklung der Region schlechthin. Auch langfristige Strukturverschiebungen innerhalb der Verkehrsbranche, wie etwa die Zu- bzw. Abnahme der Bedeutung einzelner Häfen und Wasserstraßen, können auf diese Weise herauskristallisiert werden.

Für folgende Gruppen von Häfen werden Langzeitreihen vorgestellt:

1. *Gruppe*: Häfen, für die Daten teilweise für den gesamten Beobachtungszeitraum (1800-1989) vorliegen: Kiel, Lübeck (See- und Binnenschifffahrt, Flensburg, Altona (bis zur Eingemeindung), Rendsburg).
2. *Gruppe*: Häfen, für die die Daten nur für einzelne Zeitabschnitte innerhalb des Beobachtungszeitraums vorliegen: Kappeln, Eckernförde, Schleswig, Apenrade, Hadersleben, Sonderburg, Neustadt i.H., Heiligenhafen, Husum, Tönning, Brunsbüttel, Lauenburg (Binnenschifffahrt).

Für folgende Wasserstraßen können Daten zur Verkehrsleistung vorgestellt werden:

- Seeschiffahrtswege: Eiderkanal, Nord-Ostsee-Kanal.
- Binnenwasserstraßen: Eider mit Gieselaukanal (Binnenverkehr), Nord-Ostsee-Kanal (Binnenverkehr), Stör, Elbe, Stecknitzkanal bzw. Elbe-Lübeck-Kanal.

Für das 19. Jahrhundert werden neben Tabellen und Grafiken auch kartographische Umsetzungen für ausgewählte Schnittjahre (1840, 1860, 1880 u. 1913) erstellt.

1. Zum Projekt vgl. A. Kunz, Historische Verkehrsstatistik von Deutschland 1835-1985, in *Rundbrief*, Nr. 44/45 (Februar 1989), S. 25-38.

Schleswig-Holsteins Schiffsbestand 1770-1840

Ingwer E. Momsen

Fragestellung und Quellen

Ziel dieses Teilprojekts ist die quantitative und qualitative Erfassung des Schiffsbestandes und (mit Einschränkungen) der Schifffahrt in Schleswig-Holstein vor dem Einsetzen der amtlich gedruckten Schiffsstatistik um 1840. Als Hauptquelle dienen die in Archiven erhaltenen sogenannten Schiffslisten, zu deren regelmäßiger Abfassung die Lokalbehörden verpflichtet waren.¹

Struktur der Schifffahrt

Das Schiff als Verkehrsmittel wurde hauptsächlich in drei Bereichen eingesetzt:

1. Kleine Schiffe als internes Transportmittel in Landschaften, die durch Wasserläufe erschlossen waren (allgemein verbreitet, besonders intensiv auf der Niederelbe und ihren holsteinischen Nebenflüssen, aber auch auf der Eider und zwischen den nordfriesischen Inseln und Halligen und dem Festland).
2. Kleine bis mittelgroße Schiffe zum Abtransport heimischer Produkte, Rücktransport auswärtiger Produkte und zur Frachtfahrt in einer begrenzten Region, besonders der westlichen Ostsee (stärkste Ausprägungen in Kappeln, Arnis, Arösköbing, Marstall).
3. Mittelgroße und große Schiffe zur auswärtigen, überwiegend internationalen Frachtfahrt (Hauptvertreter: Flensburg, Altona, Apenrade, Sonderburg).

Verteilung im Raum

Die Größe des Schiffsbestandes an den einzelnen Hafenplätzen wurde durch verschiedene Faktoren beeinflusst: Tiefe des Fahrwassers, städtisches Unternehmertum, Impulse aus dem ländlichen Einzugsgebiet, Verkehrsnähe zum "Markt", Konjunkturen usw. Schleswig-Holsteins Handelsflotte konzentrierte sich deutlich in zwei Regionen: an der Fördenküste des östlichen Schleswig und an der Niederelbe. Die größten Einzelflotten waren in Flensburg und Altona beheimatet. Im Vergleich damit waren die holsteinische Ostseeküste und die gesamte Nordseeküste schwach besetzt.

Zeitliche Entwicklung

Die Quelle erlaubt neben dem räumlichen auch den zeitlichen Vergleich. Für Städte mit einem gut erhaltenen Archiv lassen sich lange Datenreihen zusammenstellen. Sie zeigen, daß sich die oben unter 1 und 2 eingeordneten Flotten kontinuierlich entwickelten, während die Flotten der Gruppe 3 konjunkturellen Schwankungen ausgesetzt waren. Kriege europäischer Mächte bescherten der Handelsflotte des Gesamtstaats Dänemark-Schleswig-Holstein Hochkonjunktoren, solange es gelang, neutral zu bleiben, d.h. während des behandelten Zeitraums bis 1807. Insgesamt betrachtet verdoppelte die schleswig-holsteinische Handelsflotte ihre Kapazität zwischen 1770 und 1840.

ANMERKUNGEN:

- 1 Beschreibung der Quelle: I. E. Momsen, Die jährlichen Verzeichnisse der an den schleswig-holsteinischen Hafenplätzen beheimateten Schiffe 1745-1863, in: *Rundbrief* 51, 1991, S. 17-24

Schleswig-Holsteinischer Schiffbau im 18. und frühen 19. Jahrhundert

Claus Veltmann

Vorüberlegungen - Vorgeschichte

Schiffahrt ist in erster Linie bedingt durch den Seehandel, und "der Schiffbau folgt der Schiffahrt" (E. Baasch). Insofern ist es logisch, daß die mittelalterlichen Handelszentren Lübeck und Hamburg seit dem Mittelalter Schiffbau betrieben, der als Zunft organisiert war. Um die dort gebauten Schiffe der heimischen Kaufmannschaft zu sichern, verboten die Hansestädte schon im Mittelalter den Bau bzw. den Verkauf neuer Schiffe an Fremde.

Dies hatte zur Folge, daß Konkurrenten der Hansestädte im nordeuropäischen Küstenbereich auf die Entwicklung eines eigenen Schiffbaus angewiesen waren. Dies gilt vor allem für die Holländer, die trotz der Holzknappheit im eigenen Land während des 16. und 17. Jahrhunderts zu einer der führenden Schiffbauregionen Europas werden konnten.

In Schleswig-Holstein selbst ist neben dem Schiffbau der Hansestädte Schiffbau in Neustadt, Itzehoe und Tönning im 17. Jahrhundert nachweisbar.

Der Stand der Schiffbautechnik stagnierte seit dem Mittelalter. Technisches Großgerät kam nicht zum Einsatz, wenn man von Kränen zum Setzen der Masten absieht. Bis zur industriellen Revolution war im Schiffbau die menschliche Arbeitskraft dominierend. Daraus folgt, daß viele Arbeitskräfte zum Bau eines Schiffes erforderlich waren, die am Bauort versammelt sein mußten, und daß diese Arbeitskräfte über hohes handwerkliches Können verfügen mußten. Somit waren die Lohnkosten ein wichtiger Faktor im Schiffbau. Der andere Faktor, der entscheidend auf den Preis der Schiffe einwirkte, waren die Materialkosten, in erster Linie die für das Holz.

Neben den Preisen war die Qualität der Schiffe eines Schiffbaumeisters oder -konstruktors entscheidend für die Vergabe von Bauaufträgen. Ein drittes Kriterium konnte die räumliche Nähe des Schiffbaubetriebes zum Auftraggeber des Neubaus sein, so daß dieser den Bau seines Schiffes selbst überwachen konnte. Da jedoch die Auftraggeber aufgrund ihrer Tätigkeit als Kaufleute, Schiffer oder Reeder über gute überregionale Kontakte verfügten, waren sie bei der Auftragsvergabe nicht an ihre Heimatregion gebunden. Insofern waren Schiffbauer einer überregionalen Konkurrenz ausgesetzt, zumal sich ihre Produkte ohne weiteres vom Bau zum Einsatzort transferieren ließen. Außerdem wurde das Auftragsvolumen durch die Möglichkeit, gebrauchte Schiffe zu kaufen, verkleinert. Gerade in Kriegszeiten wurden Prisenschiffe häufig und anscheinend günstig zum Verkauf angeboten. Das Volumen der Handelsflotten, somit auch die Auftragsvergaben für den Bau neuer Handelsschiffe, war abhängig von den Konjunkturen und Krisen des Seehandels.

Entwicklung des Schiffbaus in Schleswig-Holstein

Da es nur wenige Quellen über den Schiffbau Schleswig-Holsteins gibt, wurden Erhebungen, die die einzelnen Hafenorte über die dort beheimateten Schiffe gemacht und an das Kommerzkollegium nach Kopenhagen gemeldet haben, als Grundlage der Untersuchung genommen. Diese Erhebungen beinhalten in der Regel Eigner, Schiffstyp, Tragfähigkeit, Bauort und Baujahr der einzelnen Schiffe. In ihnen wurden nur Schiffe über 5 Lasten (L) bzw. Kommerzlasten (KL), in Altona nur Schiffe über 10 L/KL, berücksichtigt. Die Quellen bieten die Möglichkeit, drei Zeiträume bzw. Jahre miteinander zu vergleichen (1747-1757, 1801-1813 und 1825), auch wenn die Erhebungen einiger Hafenplätze nicht aus allen der genannten Zeiträume überliefert sind. Im einzelnen sind überliefert:

1747-1757	1801-1813	1825
Hadersleben 1747	Hadersleben 1813	Hadersleben
Apenrade 1756	Apenrade 1813	Apenrade
Sonderburg 1756	Sonderburg 1813	Sonderburg
Flensburg 1754	Flensburg 1801	Flensburg
Schleswig 1747	Schleswig 1803	Schleswig
Eckernförde 1754	Eckernförde 1813	Eckernförde
Burg 1747	Burg 1813	Burg
Husum 1757	Husum 1813	Husum
Tönning 1757	Tönning 1813	Tönning
Friedrichstadt 1757	Friedrichstadt 1813	Friedrichstadt
Glückstadt 1756	Glückstadt 1803	Glückstadt
Itzehoe 1755	Itzehoe 1813	
Altona 1747	Altona 1813	
	Neustadt 1813	Neustadt
	Marshall 1813	Marshall
	Kiel 1810	Kiel
	Rendsburg 1815	Rendsburg
	Heiligenhafen 1813	
	Aerösköping 1813	
-----	-----	-----
Wewelsfleth 1745	Wewelsfleth 1804	
St. Margarethen 1745	St. Margarethen 1804	
Sylt 1747		
Galmsbüll 1747		

Die letztgenannten Orte wurden als Beispiele für Stützpunkte der Kleinschiffahrt Schleswig-Holsteins berücksichtigt, denn ihre Flotte bestand in erster Linie aus Schiffen *unter* 5 Lasten

Exakte statistische Daten über den Bauort Schleswig-Holsteinischer Schiffe können aufgrund der Erhebungen nicht gewonnen werden, da in den einzelnen Erhebungszeiträumen, die schon an sich ein Ungenauigkeitsfaktor sind, die Angaben einiger Häfen fehlen, andere, wie z.B. Kappeln, überhaupt nicht erfaßt sind. Außerdem unterscheidet sich das Alter der aufgeführten Schiffe voneinander. Jedoch können aufgrund der Auswertung der Daten Tendenzen aufgezeigt werden, die das angewandte Verfahren rechtfertigen.

*

Passagelisten des Schleswig-Holsteinischen Kanals 1823-1840

Frederik J. Looemeijer/Jörn Meiners

Am 17. Oktober 1774 wurde der Schleswig-Holsteinische Kanal, eine künstliche Wasserstraße, in Betrieb genommen, welche die Nordsee mit der Ostsee verband. Obgleich man sieben Jahre gearbeitet hatte, um den damals größten Kanal der Welt für Seeschiffe zu schaffen, war er doch nur ein Provisorium. Nicht die Technik, sondern die Finanzierung des Kanals waren die Ursache dafür. Die ursprüngliche Linienführung von der Elbe über die Stör zur Kieler Förde war für die Staatskasse zu teuer. Um doch noch eine durchgängige Wasserstraße zu erhalten beschloß man, zunächst die Linie Holtenau bis Rendsburg fertigzustellen: später sollte dann zur Stör weitergebaut werden. Tatsächlich unterblieb dieser Weiterbau aber und wurde erst mit dem Nord-Ostsee-Kanal realisiert. Der Kanal verband seit seiner Eröffnung bis zur Inbetriebnahme des heutigen Nord-Ostsee-Kanals die Kieler Förde bei Holtenau mit Tönning an der Nordsee. Die Gesamtstrecke des Wasserweges betrug 142,8 km, worauf nur 31,1 km auf den gegrabenen Kanal entfielen. Im übrigen wurde der natürliche Wasserlauf der Eider genutzt.

Sechs Schleusen waren nötig um den Höhenunterschied vom Niveau der Ostsee über den östlichen Höhenrücken bis Rendsburg zu überwinden. In drei Packhäusern in Holtenau, Rendsburg und Tönning konnten Waren bis zum Weitertransport zwischengelagert werden. Der wirtschaftliche Nutzen des Kanals ist in erster Linie darin zu sehen, daß der Schifffahrt der lange und sehr gefährvolle Weg um das Kap Skagen erspart blieb. So verkürzte sich der Weg von Amsterdam bis zur Insel Moen um 212 Seemeilen. Der daraus resultierende Zeitgewinn wurde allerdings oft durch widrige Winde und die dadurch bedingten Liegezeiten auf der unteren Eider zunichte gemacht.

Für den dänischen Gesamtstaat durfte der Kanal kein Konkurrent des Schiffsverkehrs durch den Øresund werden, da die Einnahmen aus dem Sundzoll einen beträchtlichen Teil der dänischen Staatseinnahmen ausmachten. Der Kanalpassagezoll wurde deshalb immer etwas höher als der Sundzoll angesetzt.

Durchschnittlich 2.500 Schiffe benutzten jährlich den Kanal. Da die Wasserstraße zwei Monate im Jahr wegen Eisganges unbefahrbar war, entfielen also ca. 250 Passagen auf einen Betriebsmonat.

Der Zoll wurde von mehreren Ämtern erhoben, so in Tönning, Friedrichstadt, Rendsburg und Holtenau. Für den Kanalpassagezoll war das Zollamt in Rendsburg zuständig. Die Zolllisten für die Jahre 1823-1847 und 1851-1864 befinden sich heute fast vollständig im Landesarchiv Schleswig-Holstein.

Lediglich Angaben, die für den Nachweis der Zolleinnahmen notwendig waren, fanden Aufnahme in den genannten Listen:

- das Datum der Passage am Zollamt Rendsburg
- der Name des Schiffers
- der Wohnort des Schiffers
- die Tragfähigkeit des Schiffes in dänischen Commerzlasten
- der Landungshafen
- der Bestimmungshafen
- die Art der (Haupt-) Ladung
- der erhobene Kanalpassagezoll in dänischen Reichsbanktalern und Schillingen.

Die acht Einzeldaten pro Passage multipliziert mit den durchschnittlich 2.500 Passagen pro Jahr und den aufgefundenen Listen für 37 Jahre ergeben ca. 740.000 Daten. Die Anwendungsmöglichkeit dieser Daten reicht von Verkehrs- und Warenströmen bis zu Regional- und Familiengeschichte.

Die Jahrgänge 1823 bis 1840 der Kanalpassagezollisten sind für die EDV bearbeitet worden. Somit stehen dem Benutzer ca. 340.000 Einzeldaten für Analysen unterschiedlichster Art zur Verfügung.

*

Die Bedeutung des Elmshorner Hafens für die Industrialisierung der Stadt bis 1914

Peter Danker-Carstensen

Für den Handel Elmshorns war die schiffbare Krückau seit jeher von ausschlaggebender Bedeutung. Bis zum Bau von sogenannten Kunststraßen (Chausseen) bildete der Schiffsverkehr, der zur Hauptsache mit Ewern auf diesem Nebenfluß der Elbe betrieben wurde, die Grundlage des Güterverkehrs. Die frühen Wirtschaftsbeziehungen nach Hamburg waren nur über diese Wasserstraße möglich. Auf der anderen Seite war diese Verkehrsverbindung schon immer ein Problem für das Elmshorner Gewerbe, da die Schifffahrt durch die zahlreichen Krümmungen des Flusses und durch unzureichende Wassertiefen sowie ständige Verschlickung stark eingeschränkt war. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts häuften sich die Klagen über die schlechte Beschaffenheit des Fahrwassers, so daß eine Kommission eingesetzt wurde, die vorschlug, das Flußbett zu vertiefen und die Krümmungen zu durchste-

chen. Diese Arbeiten wurden in den zwanziger und dreissiger Jahren des vorigen Jahrhunderts auch durchgeführt, ohne daß es jedoch zu einer grundlegenden Änderung der schlechten Fahrwasserverhältnisse gekommen wäre.

Ein eigentlicher Hafen war in Elmshorn zu dieser Zeit noch nicht vorhanden. Etwa einen Flußkilometer vom Flecken flußabwärts lag jedoch schon seit alters her ein Lösch- und Ladeplatz an der Kruck. Hier befand sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch eine Tranbrennerei, in der die Produkte der Elmshorner Grönlandfahrt verarbeitet wurden. Durch die relativ große Entfernung nach Elmshorn war der Platz an der Kruck jedoch für einen Hafen ungeeignet.

Nach dem Bau der Eisenbahn von Altona nach Kiel 1844, und besonders nach der Annexion der Herzogtümer durch Preußen 1867 waren in Elmshorn deutliche Anzeichen einer frühen Industrialisierung zu verspüren. In Elmshorn wurden auf private Initiative hin auf beiden Ufern der Au Lösch- und Ladeplätze angelegt, nachdem die Krückau ein weiteres Mal vertieft und begradigt worden war. Umgeschlagen wurden zur Hauptsache Getreide, Baumaterialien und Steinkohle. 1870 wurden dem Flecken die Stadtrechte verliehen. Dies führte in den Folgejahren zu verstärkten wirtschaftlichen Aktivitäten. Das Fehlen einer eigentlichen Hafen-Infrastruktur machte sich jedoch bald negativ für die Elmshorner Wirtschaft bemerkbar.

1875 bemühten sich sowohl einige Unternehmer, wie auch die Stadt Elmshorn selbst um eine Verbesserung der Hafenverhältnisse. Ein "Hafenkomitee", bestehend aus einer Gruppe von Unternehmern, organisierte die Finanzierung eines Hafenausbaus, und noch im selben Jahr konnte der kommunale Lösch- und Ladeplatz in Betrieb gehen.

Der steigende Schiffsverkehr in den folgenden Jahren zeigte bald die Unzulänglichkeit des Elmshorner Hafens. 1891 und 1895 erfolgten weitere Ausbauten. Die Kaistrecke wuchs dadurch auf 480 Meter an. Aber erst 1906 wurde die Stadt alleinige Besitzerin des Hafengeländes, nachdem sie mehrere private Ufergrundstücke erworben hatte. Durch die Verbreiterung und Vertiefung des Flußbettes kam es nach wie vor zu Schlickablagerungen im Hafenbereich, so daß hohe Kosten für Baggerarbeiten entstanden. Trotz dieser Schwierigkeiten stieg der Güterumschlag im Hafen seit 1891 kontinuierlich an, so daß Elmshorn seit 1910 zu den wichtigsten Hafenplätzen des Deutschen Reiches zählte. Hauptumschlagsgut war schon zu dieser Zeit das Getreide für die zahlreichen Elmshorner Mühlenbetriebe und Malzfabriken.

Der Güterverkehr über den Hafen wurde besonders durch die 1889 gegründete Elmshorner-Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft beschleunigt. Diese Reederei ersetzte nun mit ihren Schlepp-Leichtern die vom Wind abhängigen Ewer, die bei

ungünstigen Windverhältnissen bis zu 8 Tage nach Hamburg unterwegs waren. Die Zeitersparnis durch den Schleppdampfbetrieb führte zu einer wesentlichen Reduzierung der Transportkosten. In erster Linie wurden Massengüter wie Getreide und Kies von Hamburg nach Elmshorn transportiert. Die Ausfuhr von Gütern über den Elmshorner Hafen war demgegenüber immer relativ gering.

Die Gesellschaft hatte zunächst einen sehr guten Erfolg, und nach einem zeitweiligen Rückgang ging es ab 1906 wieder aufwärts. Im Jahre 1911 erreichte das Unternehmen den Höhepunkt seiner Entwicklung.

Auch der 1892 erstmals in Erwägung gezogene und bis 1898 ausgeführte Bau einer Hafenbahn, die die Verbindung von Güterbahnhof und Hafen herstellen sollte, verbesserte die Verkehrsstruktur der Stadt entscheidend und beschleunigte den Güterumschlag. Die Bahn wurde zunächst von einer GmbH errichtet und betrieben, dann aber 1910 von der Stadt Elmshorn übernommen. Durch den Bau von mehreren Anschlußgleisen wurde die Hafenbahn beträchtlich erweitert und leistungsfähiger gemacht. Sie erwies sich als außerordentlich gewinnbringendes Unternehmen.

Alle diese Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur in Zusammenhang mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung, der mit der rasanten Industrialisierungsphase seit etwa 1890 einherging, führten dazu, daß sich Elmshorn bis 1914 zu einer Industrie- und Hafenstadt mit regionaler Bedeutung für den südwestholsteinischen Raum entwickelte.

*

Die Verkehrsverbindungen der Küstenstadt Barth/Vorpommern im 19. Jahrhundert

Marlies Völcker

Die Verkehrsverbindungen eines Ortes haben einen wesentlichen Einfluß auf dessen wirtschaftliche Entwicklung. Ziel des Beitrages ist es, am Beispiel der kleinen Boddenstadt Barth in Vorpommern nachzuweisen, wie die einzelnen Verkehrsträger im 19. Jahrhundert Einfluß auf die wirtschaftliche Entfaltung der Stadt genommen haben.

Die Hauptverkehrsverbindung von Barth war Anfang des 19. Jahrhunderts der Seeweg, denn die Stadt verfügte zu jener Zeit landseitig nur über unbefestigte,

schlechte Landwege nach Stralsund in östlicher und nach Damgarten in westlicher Richtung. Barth galt damals als entlegene Landstadt.

Während Barth also einerseits, durch seine zentrale Lage an der Ostsee und ruhige Fahrwasserverhältnisse günstige Voraussetzungen für Schiffbau und Schifffahrt bot, konnte die Stadt wegen der geringen Tiefe des Boddens und der ständigen Versandung des schmalen flachen Zugangs zur See ihre Bedeutung als See- und Hafenstadt auf Dauer nicht behaupten. Alle Bemühungen des Magistrats Barth zum zentralen Handelsplatz in der Ostsee zu machen, schlugen fehl, wenn man von einem vorübergehenden Aufschwung während der Blüte der Segelschifffahrt in den Jahren 1860-1880 einmal absieht. Sie standen im krassen Gegensatz zu den bestehenden Fahrwasser- und Hafenverhältnissen. Die Wassertiefe des Hafens entsprach zu keiner Zeit den dort beheimateten Schiffsgrößen. Dennoch konnten auf Grund des erwachten Seemannsgeistes und hartnäckigen Unternehmungsgestes, der vor Schwierigkeiten nicht zurückschreckte, in Barth auch größere Schiffe gebaut werden.

Barth blieb als direkter Umschlagplatz in der Ostsee weit abseits von der Handelsstraße. Der Umschlag an Kohlen, Baumaterialien sowie Getreide- und Holztransporten beschränkte sich auf den örtlichen Bedarf der Bevölkerung und der am Ort ansässigen Firmen. Beeindruckend sind die jahrzehntelangen Bemühungen des Magistrats, den Hafen Barth mit Zugang zur offenen See durch die schmale Öffnung bei Barhöft als Hauptwasserstraße ausreichend befahrbar zu halten bzw. auch immer wiederkehrende Forderungen zur Öffnung der alten Straminke bei Zingst.

Mit dem Niedergang der Segelschifffahrt Ende der 1880er Jahre ging die Bedeutung der Stadt als See- und Hafenstadt spürbar zurück. Barth hatte seine bis dahin erkämpfte Bedeutung als international bekanntgewordene See- und Hafenstadt verloren. Die Stadt verfügte zu diesem Zeitpunkt aber über eine intakte Hafenanlage und war landseitig durch die Eisenbahn mit dem Hauptverkehrsnetz Norddeutschlands verbunden. Es entstanden in den 1890er Jahren viele Fabriken und Firmen längsseits des Hafens, und der Umwandlungsprozeß des Schiffbaus und Reederei vollzog sich in relativ kurzer Zeit. Viele Firmen mit jahrzehntelanger Schifffahrtstradition mußte neue Wege suchen, um im Zeitalter der Industrialisierung – für Barth zwischen 1885-1900 – bestehen zu können.

*

Verkehrswege und Infrastruktur Flensburgs im 18. und 19. Jahrhundert

Ulrike Albrecht

Im Zusammenhang mit der Wirtschaftsgeschichte Flensburgs im 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wird dem Seehandel der Stadt besondere Bedeutung beigemessen. Neben der Frachtschiffahrt, die die Waren z.T. nicht nach Flensburg sondern in andere dänische oder schleswig-holsteinische Häfen brachte, spielte der Handel mit gewerblichen Produkten aus Flensburg und Umgegend, sowie der Zwischenhandel mit Rohstoffen und Fertigprodukten eine große Rolle. Dabei wurden bei weitem nicht alle Güter seewärts weitertransportiert. Ein großer Teil der in Flensburg gefertigten Waren und der vorwiegend aus Übersee, Großbritannien und den Ostseeländern stammenden Rohmaterialien wurde auf dem Landweg in das Hinterland befördert. Bis in die 1840er Jahre waren allerdings die Verkehrswege, die Flensburg mit seinen Hauptabsatzmärkten in den Herzogtümern Schleswig und Holstein und dem Königreich Dänemark verband, denkbar schlecht. Erst in der Mitte der 1840er Jahre verbesserte man zumindest die drei wichtigsten Verkehrsverbindungen, die bis dahin unbefestigte Straßen gewesen waren, entscheidend: Die Wege nach Husum, Schleswig und Apenrade wurden von 1844 bis 1847 zu Chausseen ausgebaut. Seit dieser Zeit gab es unter Flensburger Kaufleuten außerdem eine engagierte Diskussion über den Bau einer Eisenbahnstrecke an die Westküste nach Tönning, die den sonst für die Schifffahrt anfallenden kostspieligen Sundzoll vermeiden und das Gewerbe Flensburgs fördern sollte. Diese Idee wurde allerdings erst in der Mitte der 1850er Jahre verwirklicht.

Kartographische Darstellungen Flensburgs in ausgewählten Stichjahren zwischen 1809 und 1863 sollen gewerbliche Standorte in Flensburg und zugleich die Verkehrsverbindungen der Stadt zeigen. Dabei soll der Zusammenhang von infrastruktureller Entwicklung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und der Ausdehnung der Stadt verdeutlicht und interpretiert werden. In den vorliegenden Karten ist u.a. eines der wesentlichen Ergebnisse der Untersuchungen über die Standorte des Gewerbes, die auf der Grundlage der Fabrikenzählung durchgeführt wurde, zu erkennen: In den 1850er und Anfang der 1860er Jahren entstanden zunehmend neue gewerbliche Betriebe im Nordwesten der Stadt an der Apenrader Chaussee (Neustadt), die damit besseren Zugang zum Verkehrsweg nach Norden hatten. Anhand der Karten wird ebenfalls deutlich, daß der Ausbau der Chausseen nach Süden (Schleswiger Chaussee) und Westen (Husumer Chaussee) nicht den Effekt gewerblicher Neuansiedlungen hatte. In den letzten beiden Jahrzehnten unter dänischer Regierung zeigte die Infrastruktur Flensburgs immer noch eine starke Ausrichtung zur Förde: Auch die im Jahr 1856 errichtete Eisenbahnverbindung von Tönning endete an der Südspitze des Hafens und war durch Pferdebah-

nen mit den Schiffswerften, den Entladeplätzen und dem Packhaus verbunden. Eine Stichpferdebahn führte sogar über eine Brücke, die sog. "Englische Brücke", direkt in den Flensburger Hafen hinein. Mit der Anlage des neuen Bahnhofs entstand in unmittelbarer Nähe auch die Flensburger Telegrafestation und die Post.

*

Die Verkehrspolitik Lübecks im 19. Jahrhundert

Ortwin Pelc

Lübecks Wirtschaft wurde auch im 19. Jahrhundert noch weitgehend vom Fernhandel bestimmt. Die Stadt mußte deshalb an der Erhaltung und Verbesserung ihrer Verkehrswege ein existentielles Interesse haben. Als selbständiger Stadtstaat war sie dabei auf die enge Zusammenarbeit mit ihren Grenznachbarn (Dänemark, Preußen, Mecklenburg) aber auch die Mitwirkung ihrer Handelspartner – besonders Hamburgs – angewiesen. Vor dem Hintergrund der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung zwischen dem Ende der französischen Besetzung (1813) und dem Beginn des Ersten Weltkriegs werden die Initiativen und Maßnahmen Lübecks für den Ausbau seiner Verkehrsverbindungen untersucht. Schwerpunktmäßig geht es dabei um die Anlage von Chausseen, um die langwierigen Auseinandersetzungen über die Eisenbahnanschlüsse, um den Ausbau des Traveschiffahrtswegs und um den Bau des Elbe-Trave-Kanals. Diese Maßnahmen waren z.T. miteinander verknüpft, sie waren aber auch abhängig von anderen Entwicklungen, z.B. Veränderungen in der Zollgesetzgebung und der Zunahme der Dampfschiffahrt, der Konkurrenz anderer Seestädte und der Verlagerung internationaler Verkehrsströme. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts beeinflusste dann auch die allmählich einsetzende Industrialisierung verkehrspolitische Entscheidungen.

Ein besonderes Gewicht wird auf die Untersuchung der verschiedenen verkehrspolitischen Vorschläge und Initiativen in der Stadt gelegt, denn nicht "Lübeck" betrieb Verkehrspolitik, sondern unterschiedliche Interessengruppen verfolgten eigene verkehrspolitische Ziele; es gab sie in Senat und Bürgerschaft ebenso wie in einzelnen Berufsgruppen – besonders der Kaufmannschaft – und Vereinen. Diese Diskussionen sollen – soweit möglich – nachvollzogen werden. Schließlich bleibt zu fragen, ob die verkehrspolitischen Initiativen in Lübeck erfolgreich waren, ob sie Veränderungen im Wirtschafts- und Verkehrsgefüge einplanten, bewirkten oder nur auf diese reagierten.

*

Eisenbahntwicklung in Schleswig-Holstein auf der Basis einer quantitativen Analyse

Ruth Federspiel

Im Mittelpunkt des Beitrages stehen Entwicklung und Bedeutung des Schienennetzes zwischen 1844 und 1914. Grundlage sind Langzeitreihen zu Infrastruktur und Produktionsergebnissen der Haupteisenbahnlinien in Schleswig-Holstein, die im Rahmen eines von der DFG geförderten Projektes zur historischen Verkehrstatistik in Deutschland erstellt wurden (vgl. dazu auch den Beitrag zur Schifffahrt von Andreas Kunz und Daniel Thomas).

Die Entstehung des Eisenbahnnetzes im heutigen Schleswig-Holstein, dessen Anfänge in die Jahre 1844 und 1845 zurückreichen, als mit Eröffnung der Altona-Kieler Bahnlinie sowie der Bahnen Rendsburg-Neumünster und Glückstadt-Elmsborn etwa 115 km betriebener Strecke zur Verfügung standen, zeigt Besonderheiten, die sowohl durch die geographische Lage als vor allem durch die politische Situation geprägt sind. So trägt die Anlage der einzelnen Eisenbahnlinien bis 1864 ganz deutlich den Stempel der dänischen Interessen, die darauf ausgerichtet waren, die Konkurrenz der deutschen Hansestädte Hamburg und Lübeck möglichst gering zu halten. Die späte Genehmigung der Eisenbahn von Lübeck nach Büchen (1850), wie auch die bis 1865 fehlende Schienenverbindung zwischen Altona und Hamburg, sind nur zwei der bedeutendsten Beispiele für die politisch bedingten Besonderheiten der Eisenbahntwicklung in dieser Region.

Anhand des statistischen Materials läßt sich zeigen, inwieweit die Eisenbahnen bereits vorhandene Infrastrukturen unterstützten, wie zum Beispiel durch Verdichtung der bereits vorhandenen Verkehrsträger zu einem leistungsstarken Verkehrsnetz, daneben wird aber auch die unterschiedliche Entwicklung des Schienennetzes von Schleswig und Holstein auffallend sein. Hier wird klar, daß die Innovationskraft des neuen Verkehrsmittels für die Region erst beim Ineinandergreifen mehrerer Faktoren wirksam werden konnte. Das Zusammenspiel von Industrialisierung, Urbanisierung und Entwicklung des Verkehrsnetzes wird an den verschiedenen Ausbaustadien des Eisenbahnnetzes deutlich, wie sich auch die auf Grund der landwirtschaftlichen Orientierung bedingte Verspätung der Region bei dieser Entwicklung zeigt. Aus dem Blickwinkel der Eisenbahnstatistik werden diese Zusammenhänge vor allem über die Angaben zur Streckendichte und zur Leistungsabgabe bei Personen-, Güter- und Tiertransport gezeigt.

*

Verkehrsentwicklung und Landwirtschaft am Beispiel des Kunststraßenbaues in den westholsteinischen Marschen

Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt

1. Die westholsteinischen Marschen (Elbmarschen von Hetlingen b. Wedel bis Büttel; Dithmarscher Marschen von Brunsbüttelkoog bis zur Eider) waren seit dem Mittelalter ein Gebiet mit hoher Agrarüberschußproduktion und dadurch bedingtem Abtransport von Getreide und Vieh mit Ziel auf die vornehmlichen Absatzgebiete. Für die Elbmarschen war *Hamburg* der gegebene Anlaufort; daneben wurden Agrarprodukte nach Westeuropa verschifft. Für Dithmarschen ist die Schifffahrt von der Küste direkt und von den Flüssen (Eider, Miele) bekannt. Das *Landwegnetz* war in allen Marschgebieten über lange Zeit denkbar schlecht, d.h. es war nur in den trockenen und frostigen Jahreszeiten für Fuhrwerke benutzbar, sonst für berittene und fußgehende Reisende. Erst die Landwegeordnung von 1842 und die zögernde Erschließung durch Eisenbahnstrecken (ab 1845/57/77) brachte wichtige Impulse sowohl für den Landstraßen- wie auch für den Kleinhafenausbau, die beide in Gemeinschaft mit dem Bau von Eisenbahnen, aber erst in preußischer Zeit durch die Verlagerung der kommunalen Zuständigkeiten, vor allem aber durch die enorm gesteigerte Nachfrage nach agrarischen Produkten in den industriellen Ballungszentren möglich wurden.

2. Daraus folgt, daß über lange Zeit in diesen Regionen eine Dominanz des Schiffs- (auf Flüssen und im Wattenmeer) und Bootsverkehrs (auf den Hauptvorflutern hinter den Schleusen) gegeben war. Diese wurde erst seit der Mitte des 19. Jahrhunderts durch den Landverkehr gebrochen. Vor allem die Anschließung der einzelnen Produzenten, die in allen Marschgebieten eher in Streu- und Reihensiedlungen lebten, durch befestigte, ganzjährig befahrbare Straßen, die ein enorm langes Kunststraßennetz selbst auf Nebenwegen hervorbrachte, machte die volle Ausnutzung auch anderer Verkehrsmittel (Eisenbahn, Häfen) möglich. Infrastrukturell haben sich nur die Hafensiedlungen und die Eisenbahnhaltepunkte dauerhaft ausgewirkt. Hier entstanden bis in die Gegenwart in Funktion befindliche Mittelpunkte im ländlichen Umfeld, die erst jetzt – durch Aufgabe von Eisenbahn-Haltestellen – beginnen, ihre Funktion zu ändern (Bsp. Herzhorn, Siethwende in der Krempermarsch). Die Schifffahrt hatte bereits im 17. Jahrhundert zur Ausbildung einer Schicht von Schiffsbesitzern (Ewerführern) geführt, die zumeist als Kätner in den Hafenorten angesiedelt war. Fracht- und Personenfuhrleute treten in den Marschen erst im 19. Jahrhundert auf. Der überwiegende Teil der Frachttransporte wurde von den Bauernhöfen in Eigenleistung vollbracht, da hier Wagen und (Pferde-) Bespannung vorhanden waren.

3. Die enge Reziprozität der verschiedenen Verkehrsmittel ermöglichte überhaupt erst die flächige Erschließung der Gebiete. So ist der *Eisenbahnbau* wesentlich durch die Lage der *Hafenplätze* beeinflusst worden: Hamburg – Elmshorn (statt Barmstedt) – Glückstadt (Horst) – Itzehoe – Wilster – Burg – Meldorf. Die in der preußischen Zeit ausgebauten *Straßen und Wege* hatten als Ausgangs- und Endpunkte wiederum *Eisenbahnhaltestellen* und *Hafenorte*, um den Massengut- (Getreide, Gemüse) und Viehtransport zu beschleunigen.

4. An unmittelbaren Auswirkungen der verkehrstechnischen Erschließung der Landschaften sind zu nennen:

- Aufbau eines Netzes von *Genossenschafts- und Privatmeiereien* mit bevorzugter Lage an Eisenbahnhaltestellen, um den raschen Transport der verderblichen Produkte (Frischmilch, Sahne, Quark, Butter, Käse) in die Großstädte zu bewerkstelligen;
- Ausweitung der Schweinehaltung (-Mast) auf der Basis von Importgerste und Absatz der Tiere über das Eisenbahnnetz; Absatz von Rindern via Eisenbahn (Hamburg-Altonaer Schlachtviehmarkt);
- Intensivierung des Gemüse- (Kohl!) und Obstbaues durch Absatzerweiterung unter Hilfe der Vernetzung von Schiff und Eisenbahn; Rücktransport städtischer Düngemittel (Fabrikabfälle);
- Beweglichkeit von Arbeitskräften für die sich entwickelnde Industrie in den Städten der Marsch und – für die Elbmarschen – auf dem Geestrand;
- Arbeitsmöglichkeiten in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken (Glückstadt).

5. Nur durch die Verkehrsentwicklung sind die Marktmöglichkeiten der Agrarüberschüsse produzierenden Marschen voll erschlossen worden. Neben der landwirtschaftlichen Intensivierung steht eine Diversifizierung des gewerblichen Bereichs und ein erhebliches Einströmen moderner, städtisch geprägter Waren (Hausbau, Möbelinventar, Kleidung, Geräte). Während die Elbmarschen mit ihrer starken traditionellen Orientierung auf Hamburg (und Altona) dabei überwiegend in traditionellen, regional verankerten Formen in der Modernisierung verharrten (Neubauten von Fachhallenhäusern mit "modernem" Inneren), wandelten die Dithmarscher Marschen ihr Gesicht vollständig ("moderne" Drempelbauten mit "modernem" Inneren). Für die industrielle Entwicklung der Region (begrenzt auf die Flecken und Städte: Glückstadt, Krempe, Wilster, Brunsbüttelkoog [spät], Marne und Wesselburen; ansonsten auf dem Geestrand angesiedelt: Uetersen, Elmshorn, Horst, Lägerdorf, Itzehoe, St. Michaelisdonn, Meldorf, Heide) sind Schifffahrt, Straßenverkehr und Eisenbahn gerade in ihrer Kombination unabdingbar.

6. Über andere Regionen ist mir weniger bekannt. Im engeren Umfeld des deutschen Nordseeküstenstreifens scheinen mir ähnliche Verhältnisse nur im oldenburgischen Wesermarschgebiet (Butjadingen, Moorriem) und der angrenzenden Geest sowie in Eiderstedt/Nordfriesland (Festland) gegeben zu sein. Allerdings hat in Oldenburg die Eisenbahnerschließung eine wesentlich geringere Rolle für die Intensivierung der Landwirtschaft gespielt. In Eiderstedt/Nordfriesland ist über lange Zeit die Schifffahrt für die Region selbst sehr bedeutungsvoll und wird der Eisenbahn – wenigstens bis Hamburg – vorgezogen.

*

Zur Entwicklung des Verkehrswesens im heutigen Niedersachsen im 18. und 20. Jahrhundert (Thesen zum Referat)

Karl Heinrich Kaufhold

Lage und Verkehrsbedeutung Niedersachsens

1. Niedersachsen ist ein Durchgangsland in vorzüglicher verkehrsgeographischer Lage: Von Nord nach Süd, von West nach Ost durchziehen es die großen Ströme des Verkehrs von den Küsten der Nordsee und der Ostsee zu den Zentren im Binnenland, also nach Westfalen, dem Rheinland, Hessen, Thüringen, Sachsen, Brandenburg sowie Oberdeutschland.

2. Der eigene Beitrag des Landes zum Verkehrsaufkommen war demgegenüber relativ gering. Das lag in erster Linie an seiner Wirtschaftsstruktur, die betont agrarisch bestimmt war und in der der Außenhandel nur eine im Vergleich zweitrangige Rolle spielte. In einigen Teilgebieten war dagegen das Verkehrsaufkommen wahrscheinlich hoch, etwa der Verkehr zum, vom und im Harz in Verbindung mit dem dortigen Bergbau und Hüttenwesen.

3. Beim heutigen Forschungsstand ist nicht sicher, ob der Nord-Süd- oder der West-Ost-Verkehr wichtiger war, zumal das Bild durch die bedeutenden diagonalen Verkehrsströme von Nordost nach Südwest sowie von der Nordseeküste nach dem Südosten kompliziert wird.

4. Die großen Verkehrsspannungen des Durchgangsverkehrs bauten sich zwischen vier Ziel- und Quellgebieten auf:

- a. Die Küsten der Nord- und Ostsee (Hamburg, Bremen, weniger ausgeprägt Lübeck).
- b. Niederlande und Niederrhein, vor allem Amsterdam und Köln, ferner Westfalen als Brücke zwischen dem Niederrhein und Niedersachsen.
- c. Oberdeutschland, besonders Thüringen (vor allem Erfurt) als Brücken nach Norden.
- d. Im Osten und Südosten vor allem Brandenburg sowie Sachsen (besonders Leipzig) und Schlesien (besonders Breslau)

Phasen der Verkehrsentwicklung

5. In der hier behandelten Zeit von um 1700 bis zum 1. Weltkrieg lassen sich grob drei Phasen der Verkehrsentwicklung unterscheiden:

- a. Zeit des "traditionellen" Verkehrs,
- b. Zeit des beginnenden Chausseebaus (ab den 1770er Jahren),
- c. Zeit des Eisenbahnbaus (ab 1838).

Unterscheidungskriterien bilden dabei Verkehrsweg und Verkehrsmittel. Eine Gliederung nach dem Verkehrsaufkommen sähe wahrscheinlich anders aus; sie ist aber zumindest beim gegenwärtigen Forschungsstande nicht möglich.

Einzelne Verkehrsmittel

6. Am bedeutenden Seeverkehr des Nordseeraumes hatten niedersächsische Häfen nur einen relativ geringen Anteil. Denn die für das Land bestimmenden Zentren des Seeverkehrs, besonders Hamburg, Amsterdam, Bremen und Lübeck, waren keine im engeren Sinne niedersächsischen Häfen. Doch wirkten von ihnen wichtige ökonomische Kräfte in das Land hinein, und das Eigengewicht der niedersächsischen Plätze trat dahinter deutlich zurück. Von diesen sind als bedeutendere von West nach Ost zu nennen im Gebiet der Ems Emden, Leer, Papenburg; im Weser-Hunte-Raum Oldenburg, Elsfleht, Brake; an der Elbe Stade, Buxtehude, Harburg.

7. In den Verkehrsbeziehungen der Küstengebiete spielte kleine Schifffahrt entlang der Küsten wahrscheinlich eine erhebliche Rolle, doch ist über sie bisher wenig bekannt. Sie diente hauptsächlich dem Verkehr zwischen den großen Häfen sowie als Zu- und Abbringer zwischen diesen und den zahlreichen kleineren und kleinsten. Doch darf auch die Fahrt zwischen den kleinen Häfen nicht unterschätzt werden.

8. Die Binnenschifffahrt hatte in Niedersachsen einen beachtlichen Anteil am Verkehrsaufkommen. Am bedeutendsten war die Weser zwischen Bremen und Münden mit ihren Quellflüssen (Werra bis Wanfried, Fulda bis Kassel) und Nebenflüs-

sen (Aller bis Celle sowie zeitweise Leine bis Hannover). Im Norden war der Verkehr Lüneburgs auf Ilmenau und Elbe nach Hamburg bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts erheblich. Der Westen wurde durch die Ems (bis Lingen) und deren Nebenflüsse (besonders Leda, Hase) erschlossen.

Der Zustand der Flüsse war allgemein schlecht. Erste Maßnahmen, ihn zu bessern, setzten im 18. Jahrhundert ein und wurden im 19. Jahrhundert zielstrebig fortgesetzt. Der Kanalbau beschränkte sich bis um 1880 auf Fehnkanäle von lokaler Bedeutung. Dann setzte der Ausbau ein: zahlreiche kleinere Kanäle im Emsgebiet, Verbindung Ems-Jade durch Ostfriesland sowie Ems-Hunte durch die Moore. Großvorhaben waren der Dortmund-Ems-Kanal 1899 sowie das Vorhaben des Mittellandkanals, der zunächst bis Hannover in Angriff genommen wurde.

9. Die Masse des Verkehrs bewegte sich zu Lande, und zwar bis zum Beginn des Eisenbahnbaus in Niedersachsen (1838) auf Straßen und Wegen, ab 1768 auch auf Chausseen. Die Hauptrichtungen wurden durch die einleitend genannten großen Verkehrsströme gewiesen und durch die großen Verkehrsknotenpunkte im Lande (vor allem Braunschweig und Lüneburg) gebündelt.

Der Zustand der Straßen war unterschiedlich; im ganzen jedoch eher schlecht. Der Chausseebau begann spät (1768 mit der Verbindung Hannover-Kassel) und ging zunächst nur langsam voran. Nach 1815 änderte sich das, nicht zuletzt unter dem Einfluß Preußens (das an guten Verbindungen zwischen seinen östlichen und westlichen Provinzen interessiert war) und der Zollzusammenschlüsse, denen sich die niedersächsischen Staaten allerdings erst spät eröffneten. Um 1850 waren die Hauptstrecken chaussiert. Dieses Grundnetz wurde anschließend durch zahlreiche Ergänzungen verdichtet und verfeinert, vor allem in der Mitte und im Süden. Dagegen blieb das Netz im Westen und Nordosten bis zum 1. Weltkrieg relativ weitmaschig und beschränkte sich z.T. auf die Hauptlinien.

10. Das Eisenbahnzeitalter begann in Niedersachsen früh: Erste, allerdings nicht verwirklichte Planungen gab es schon in den 1820er Jahren, und als erste Strecke wurde 1838 Braunschweig-Wolfenbüttel eröffnet. Das Herzogtum Braunschweig baute in der Folge (bis 1870) ein dichtes Netz von Haupt- und Nebenbahnen. Das Königreich Hannover blieb zunächst zurückhaltend, begann aber in den 1840er Jahren aus Sorge, umgangen zu werden, den zügigen Aufbau eines Netzes von Hauptlinien, die sich auf die Hauptstadt Hannover konzentrieren und deren Ausbau bis gegen Ende der 1850er Jahre abgeschlossen war. Die Eisenbahnpolitik Hannovers ist als "kleinkarriert" und egoistisch oft geschmäht worden, war aber besser als ihr Ruf. Hervorzuheben ist, daß Braunschweig und Hannover für ein reines Staatsbahnsystem entschieden.

11. Seit den 1860er Jahren trat Preußen nahezu die Alleinherrschaft im niedersächsischen Eisenbahnwesen an, wenn man von den nur regional bedeutenden Staatsbahnen Oldenburgs absieht. Es vervollständigte das Netz der Hauptbahnen, baute aber vor allem Neben- und Kleinbahnen, durch die das bestehende Netz erheblich verdichtet wurde. Auch hier standen die Mitte und der Süden deutlich voran.

Verkehrssystem

12. Über die Rolle der einzelnen Verkehrsmittel liegen für Niedersachsen so gut wie keine Untersuchungen vor. Soweit zu erkennen, wich die Struktur in der "traditionellen Phase" und wichen die Wandlungen vor allem durch den Eisenbahnbau in den Grundzügen nicht wesentlich von dem Bilde ab, das andere Regionen boten. Der Landverkehr herrschte in der gesamten Zeit vor. Die Veränderungen ab dem Ausgang des 18. Jahrhunderts kamen ganz überwiegend ihm zugute. Sein Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen wuchs durch den Chausseebau. Die Eisenbahnen konzentrierten dann den Verkehr in zunehmendem Maße auf sich. Demgegenüber konnte in den Küstengebieten die Küstenschifffahrt ihre Bedeutung wahrscheinlich behalten. Die Binnenschifffahrt ging durch die Eisenbahnen zurück, holte aber ab um 1890 allmählich wieder auf.

13. Die Chausseen bildeten ab den 1840er Jahren zunehmend zusammenhängende Netze, die im Laufe der Entwicklung dichter wurden (mit den genannten regionalen Unterschieden). Eine ähnliche Entwicklung findet sich bei den Eisenbahnen, doch in gezielterer und wirksamerer Form. Ob und wie weit beide Netze aufeinander bezogen waren, ist eine noch offene Frage.

Auswirkungen der Verkehrsentwicklung

14. Die Wirkungen des Verkehrssystems und seines Wandels sind so gut wie unerforscht. Am ehesten lassen sie sich bei den Eisenbahnen erkennen. Der Beginn wie der weitere Ausbau der Industrie knüpfte in der Regel an den Bahnanschluß an. Ferner wertete die Eisenbahn die Bedeutung einzelner Plätze im Verkehrsnetz deutlich um: So tauschten z.B. Braunschweig und Hannover ihre Rollen als führendes Verkehrszentrum, und Orte wie Hildesheim, Einbeck und Duderstadt verloren an Gewicht.

*

Regionaltypische Entwicklungsphasen von Verkehrssystemen und Verkehrsnetzen am Beispiel von Schleswig-Holstein im 19. und 20. Jahrhundert

Walter Asmus

Unter dem Thema soll ein erster Gesamtüberblick über die schleswig-holsteinischen Verkehrsverhältnisse im Zeitraum von 1800 bis 1914 ermöglicht werden, die in den Referaten in Form von Einzelstrukturen und Lokalbeispielen dargestellt worden sind. Es wird versucht, regionale Verkehrsentwicklung in einem Übersichtsraster aus historischen und geographischen Fragestellungen darzustellen (s. Seite 40). Im Mittelpunkt steht dabei die Betrachtung des spezifischen Zusammenwirkens verschiedener gleichzeitig existierender und einander bedingender und beeinflussender Einzelverkehrssysteme und ihrer räumlichen Wirkungen am Beispiel Schleswig-Holsteins.

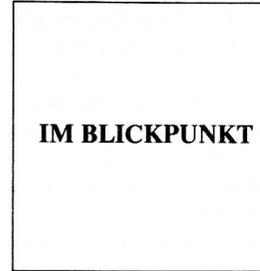
Hauptaspekte des Referates:

- Phasen der regionalen Verkehrsgeschichte
- Infrastrukturentwicklung und Netzbildung, ihre politischen/wirtschaftsräumlichen Bedingungen und Auswirkungen
- Entwicklung und Bedeutung/Leistung der Verkehrsträger (Wasserweg, Straße, Eisenbahn) im Gesamtverkehrssystem der einzelnen Phasen
- Verkehrssysteme (Schifffahrt, Transportfuhrwesen, Eisenbahn) und ihre Reichweiten (Lokal-, Regional-, Fernverkehr)
- Einordnung der Ergebnisse im interregionalen und überregionalen Vergleich

Die Aussagen werden anhand verschiedener Quellen zur schleswig-holsteinischen Verkehrsgeschichte in Form von Übersichtskarten, Diagrammen und Tabellen veranschaulicht.

Übersicht über die Verkehrsentwicklung Schleswig-Holsteins bis 1914

Zeit	Phase der Verkehrsverflechtung			Gesamtverkehrssystem	Wasserweg	Verkehrssysteme einzeln		Bahn
	Wirtschaftsentwicklung	Verkehrsverflechtung	Verkehrssysteme			Wasserweg	Straße	
bis 1830	Vorindustrielle Zeit Dominanz einzelner landwirtschaftlicher Intensivgebiete, keine ausgesprochenen Fernhandelsstädte in S-H (außer: Hamburg, Lübeck)	Primär kleinräumliche Verflechtungen im Binnenverkehr, lokale Wirtschaftsräume, dezentraler Export innerregionale Verflechtungen episodisch	Lokale/regionale Systeme existieren isoliert nebeneinander, nur punktuelle Verknüpfung an wenigen Häfen und Märkten	Schiff vorherrschendes Universaltransportmittel im lokalen/regionalen und überregionalem Verkehr	Fernverkehr = Transit Regional/lokal hauptsächlich Marktverkehr und Stadt-Stadt Verkehr			
bis 1867	Frühindustrialisierung Differenzierung der Wirtschaft der Fläche Beginn der Dominanz von Gewerbezentren	Zunahme innerregionaler Verflechtungen periodisch	Beginnende Integration regionaler und subregionaler Verflechtungen Verknüpfungspunkte: Märkte, Häfen, Bahnstationen	Allgemeines Wachstum der Schiffsflotte Erste Konkurrenzen zwischen Kleinschiffahrt und Eisenbahn	Chausseebau seit 1830 Straße tritt nach Beginn der Eröffnung der ersten Eisenbahn in die sekundäre Erschließungsebene zurück	seit 1844 (Altona-Kiel) primär als Transitbahn, jedoch bald größere Bedeutung als subregionales Erschließungssystem		
bis 1890	Übergangsphase zur dezentralen Industrialisierung	Inneregionale Verflechtungen periodisch und häufiger Zunahme lokaler Verflechtungen Erhebliche Zunahme überregionaler Austauschverhältnisse	Grundnetz von regionalen Verkehrssystemen Integration entlang den Leitlinien Ab 1866/68 überregional abgeschlossen	Rückgang der Schifffahrt als Universaltransportmittel Wachstum der Seeschifffahrt, Kanäle. Wachstum der Kleinschiffahrt in "Rückzugsgebieten", sonst Stagnation Rückgang ab 1900	linienhafte Raumerschließung Grundnetz aus Haupt- und Nebenlandstraßen Lokale Erschließung im Anschluß an die Bahn (Fuhrwesen) Individualverkehr ab 1890 Ausbau des Lokalstraßennetzes	Subregion. Erschließung Stationenzahl vergrößert, ab 1884 Verstaatlichung. Ausbau eines verzweigten Kleinbahnnetzes		
bis 1914	dezentrale Industrialisierung	Zunahme des Individualverkehrs	flächendeckende Integration der Verflechtungen	Spezialisierung aus Massengüter Zunahme der Dampfschiffe	Schnelles Wachstum im Straßenverkehr (Fuhrwerke, Fahrrad ab 1865 Auto, Omnibus)			(c) W. Asmus '91



Verkehrsgeschichte überregional
1991 – ein gutes Jahr für
Verkehrsgeschichte?

Schülerwettbewerb zur Verkehrsgeschichte und Gründungsversuch eines verkehrshistorischen Bundesarbeitskreises durch die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG)

von Walter Asmus

Zwei Veranstaltungen zeigen, daß sich seit kurzem auch bundesweit auf dem Gebiet verkehrshistorischer Aktivitäten etwas regt. Der unter der Schirmherrschaft des Bundespräsidenten alljährlich veranstaltete *Schülerwettbewerb Deutsche Geschichte* stand in diesem Jahr unter dem Titel "Tempo, Tempo - Mensch und Verkehr in der Geschichte". Dazu wurden über 1200 Arbeiten eingesandt, von denen 40% (!) aus den neuen Bundesländern stammten. Unter den 180 Preisträgerarbeiten (1.-5. Preise und Buchpreise) war eine beachtliche Zahl historisch fundiert angelegter Arbeiten aus unterschiedlichen Alterstufen. Schülerinnen und Schüler haben zahlreich die Möglichkeit der Betreuung durch die Archive genutzt und damit im lokalen Bereich manche wertvolle Grundlagenforschung betrieben. Die Arbeiten sind bei der Koerber-Stiftung, Hamburg, einzusehen, die den Wettbewerb organisiert und ausgerichtet hat.

Auch ein Workshop, den die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG) vom 17.-18. Oktober in Münster durchführte, läßt ein wachsendes öffentliches Interesse an verkehrshistorischer Forschung erkennen. Bei dem Bemühen der Tagung, einen ersten Überblick über verkehrshistorische Aktivitäten in der Bundesrepublik zu vermitteln, zeigten sich jedoch bereits unübersehbare Schwierigkeiten, überhaupt einen repräsentativen Einblick in dieses Forschungsfeld gewinnen zu können. So erschöpfte sich ein Teil der gehaltenen Referate in der Kurzvorstellung einzelner öffentlicher und privater Institutionen (Deutsches Schifffahrtsmuseum, Firmenarchive von Daimler-Benz und Lufthansa) die mit Archivierung, Traditionspflege und musealer Präsentation von Verkehr und Verkehrsmitteln befaßt sind, also überwiegend an der Technikgeschichte interessiert

sind. Historische Probleme, speziell wirtschafts- und sozialhistorische Fragen standen nur in einem Beitrag von A. Zatsch über die Anfänge des Automobilzeitalters in Deutschland im Mittelpunkt. In den übrigen Referaten wurden sie allenfalls gestreift. Aus der Zahl der sehr unterschiedlichen Beiträge, die ohne inneren Bezug zueinander standen, hob sich vor allem ein verdienstvolles Einführungsreferat über Stand und Methode verkehrshistorischer Forschung in Deutschland von H.-J. Teuteberg (Münster) ab, der die unzureichende wissenschaftliche Beschäftigung mit Verkehrsgeschichte und ihre fehlende Institutionalisierung zu einem wesentlichen Teil auch auf die Geschichtsfeindlichkeit von Ökonomen und Technikern zurückführte. Die Methode müsse aber eine historische sein. Darüber hinaus erschwerten das Fehlen von grundlegender Literatur sowie einer Bibliographie die Bewertung des gegenwärtigen Forschungsstandes, da verkehrshistorische Untersuchungen in vielen verschiedenen Disziplinen entstanden seien.

In einem sehr engagierten, programmatischen Referat über "Das verkehrsgeschichtliche Erbe als Element innovativer Entwicklung", mit dem die Notwendigkeit einer Institutionalisierung von Verkehrsgeschichte noch einmal unterstrichen wurde, rief der Dresdner Verkehrsökonom R. Haase dazu auf, einen Bundesarbeitskreis Verkehrsgeschichte unter dem Dach der DVWG ins Leben zu rufen, was von der Mehrzahl der Tagungsgäste auch unterstützt wurde. Der Vorstand der DVWG will jedoch zunächst Arbeitsaufwand und personelle Betreuungsmöglichkeiten ermitteln sowie mit einer Fragebogenaktion einen besseren Überblick über dieses eventuelle künftige Betätigungsfeld gewinnen. So begrüßenswert das Bemühen um einen verkehrshistorischen Bundesarbeitskreis an sich ist, stellt sich doch die Frage, ob ein in erster Linie *historischer* Forschungsweig in einer von den Schwerpunkten Technik und Ökonomie geprägten Institution wirklich gut aufgehoben ist.

Walter Asmus