

# Rundbrief

## des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins



Nr. 99

Februar 2009

### Mitteilungen

Einladung zur offenen Tagung des Arbeitskreises vom 8. bis 10. Mai 2009 in der Akademie am See auf dem Koppelsberg bei Plön .....	1
Der Arbeitskreis für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins im Jahr 2008 (Lorenzen-Schmidt) .....	2
Bericht des Rechnungsführers (Liebing Schlaber) .....	5
Landesgeschichtliches Colloquium der Geschichtsgesellschaft (Bock) .....	6

### Beiträge

Gibt es eine Stormarner Identität in der Metropolregion? - Tagung zur Zukunft der Kernstadt Hamburg und der Umlandkreise (Watzlawzik und Bayer) .....	11
Ein „Project zu Anlegung nützlicher Manufacturen“ von 1707 für das Herzogtum Plön (Kraack) .....	14
Ein englischer Ingenieur in Norddeutschland. William Lindley und die Modernisierung der Infrastruktur im 19. Jahrhundert (Pelc) .....	17
Fluch und Segen der Technik auf Schleswig-Holsteins Weg in die Moderne. Zwei Stimmen aus dem Flensburg des 19. Jahrhunderts (Kraack) .....	24
<b>Buchbesprechungen (Kraack) .....</b>	<b>27</b>

# Mitgliedernachrichten

## Neues Mitglied:

Alexander Eggert  
Bundesstraße 1  
25557 Gokels

Interessengebiet: Handwerks- und  
Industriegeschichte (im weitesten Sinne), der Sachkulturforschung und  
Identitätskonstruktionen, ist aber nicht darauf begrenzt.

## Neue E-Mail-Adressen:

Marie Luisa Allemeyer:  
Marie-Luisa.Allemeyer@mail.uni-goettingen.de

Bärbel von Borries-Pusback:  
bvbo-pusback@t-online.de

## Mitgliederbeitrag/Rundbriefabonnement:

jährlich 25 € (10 € für Studenten oder Interessierte ohne Einkommen).  
Internet: <http://www.arbeitskreis-geschichte.de>

## Bankverbindungen:

Flensburger Sparkasse, Konto: 105 100 919, Bankleitzahl: 215 500 50.  
Mitglieder in Dänemark können auf das dänische Konto der GSHG überwei-  
sen: Sydbank Kruså, Reg.-Nr. 8065, Konto-Nr. 111340-1 (Einzahlungen auf dieses  
Konto bitte unbedingt mit „Beitrag Arbeitskreis“ kennzeichnen).

### **Einladung zur offenen Tagung des Arbeitskreises vom 8. bis 10. Mai 2009 in der Akademie am See auf dem Koppelsberg bei Plön**

Die Tagung bietet Gelegenheit, Forschungsvorhaben und -fortschritte im Kreis freundlich-kritischer Kolleginnen und Kollegen vorzustellen und zu diskutieren. Das Angebot richtet sich auch an Magisterkandidaten und Doktoranden, die Themen aus dem erweiterten Bereich der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (also auch der Mentalitäts-, Geschlechter-, Alltags-, Psycho- oder Kulturgeschichte) bearbeiten und das Bedürfnis haben, sich kollegial und freundschaftlich auszutauschen.

Unterbringung und Verpflegung zahlt der Arbeitskreis. Dafür werden Reisekosten nur auf besonderen Antrag und für bedürftige Kolleginnen und Kollegen erstattet.

Wir bitten um Anmeldung mit oder ohne Nennung eines Referatsthemas bei:

Dr. Klaus-J. Lorenzen-Schmidt  
Staatsarchiv  
Kattunbleiche 19  
22041 Hamburg  
mail: klaus-joachim.lorenzen-schmidt@bksm.hamburg.de

## Der Arbeitskreis für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins im Jahr 2008

Die gemeinschaftliche Arbeit an der Erforschung der Wirtschafts-, Sozial- und Mentalitätsgeschichte Schleswig-Holsteins hat ihre ruhige Gangart beibehalten. An Stelle der Tagung über „Essen und Trinken in Schleswig-Holstein und benachbarten Gebieten vom Mittelalter bis zum Ersten Weltkrieg“, die wegen zu geringer Beteiligung abgesagt werden musste, wurde im Juni 2008 eine offene Tagung in der Akademie am See auf dem Koppelberg durchgeführt. Diese war ein voller Erfolg, denn in entspannter Atmosphäre konnten verschiedene Forschungsvorhaben vorgestellt und ausführlich diskutiert werden. Eines der Resultate war, dass nun doch die Planung für einen Band der „Studien“ zum Thema „Essen und Trinken“ vorangetrieben werden soll (Projektleitung: Detlev Kraack und Klaus-J. Lorenzen-Schmidt). Auch das Projekt „Küstengesellschaft“, das ähnliche Probleme wie das eben genannte Projekt hatte, erhielt durch die Zusammenkunft neue Impulse, und Martin Rheinheimer wird dazu einen Sammelband in unserer Reihe „Studien“ vorbereiten. Insgesamt fanden die Teilnehmer an der offenen Tagung, dass der Arbeitskreis wohl stärker von den vor etwa 30 Jahren entwickelten Arbeitsformen abrücken müsste und nicht mehr eng umrissene Projekte in Vorbereitungssitzungen und Arbeitstagung anschieben sollte. Die lockere Form des Angebots zur Beteiligung kommt gegenwärtig wohl besser an. Im September fand bei äußerst geringer Beteiligung

die Exkursion mit Mitgliederversammlung in Glückstadt statt, bei der Klaus-J. Lorenzen-Schmidt führte.

Anfang des Jahres mussten wir einen neuen Sekretär suchen, da sich Jan Straßenburg beruflich nach Braunschweig veränderte und nun in einem ganz anderen Metier seine Brötchen verdient. Wir haben die Lösung gefunden, dass wir das Sekretariat einsparen, indem die Mitgliederbetreuung und -organisation von Gerret L. Schlaber, der „Rundbrief“ von Günther Bock und alle anderen Einladungen und Mitgliederkorrespondenzen von Klaus-J. Lorenzen-Schmidt wahrgenommen werden.

Unsere Werbeaktion hat einige neue Mitglieder zu uns geführt, die hoffentlich die Arbeit beleben und neue Impulse geben.

Publikationen hat der Arbeitskreis nach dem ertragreichen Vorjahr außer zwei Heften des „Rundbriefes“, die Günther Bock in neuer, deutlich verbesserter Gestaltung herausgab, in Form der Festschrift für Peter Wulf zum 70. Geburtstag im vergangenen Jahr vorlegen können:

- Brückenschläge aus der Vergangenheit. Festschrift für Peter Wulf zu seinem 70. Geburtstag, hrsg. v. Detlev Kraack u. Klaus-J. Lorenzen-Schmidt, Neumünster 2008 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Band 44).

Als nächste Bände der „Studien“ sollen die Ergebnisse der Tagung „Katastrophen in Norddeutschland“ (Leitung: Ortwin Pelc), der Sammelband über „Essen und trinken“ (hrsg. v. Detlev Kraack und K.-J. Lorenzen-Schmidt) und „Küstengesellschaft“ (hrsg. v. M. Rheinheimer) erscheinen. Weitere Publikationsvorbereitungen bestehen für die „Quellen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins“ und für die „Kleine Reihe“.

Besonders erfreulich im Rahmen der guten Zusammenarbeit mit unseren dänischen Kollegen war die Mitherausgabe (gemeinsam mit Historisk Samfund for Sønderjylland) der Publikation:

● Erik Nørr, Carsten Porskrog Rasmussen und Gerret Liebing Schlaber, Theodor Gliemanns amtskort over hertugdømmet Slesvig. Die schleswigschen Amtskarten des Theodor Gliemann, Aabenraa/Apenrade 2008 (= Skrifter udg. af Historisk Samfund for Sønderjylland Nr. 100).

Wir freuen uns nach wie vor über die ausgezeichnete, fruchtbare und sehr freundschaftliche Kooperation mit unseren dänischen Kollegen, die glücklicherweise überhaupt keine nationalen Reibungen kennt und danken über die Grenze hinweg dafür!

Theodor Gliemanns amtskort over hertugdømmet Slesvig

Die schleswigschen Amtskarten des Theodor Gliemann

Erik Nørr  
Carsten Porskrog Rasmussen  
Gerret Liebing Schlaber



Historisk Samfund for Sønderjylland  
Arbejdskort for Wirtschafts- og Socialhistorie Schleswig-Holstein  
Dansk Historisk Fællesråd  
Aabenraa/Apenrade 2008

Das Leitungsgremium, das alle Funktionsträger (also auch Projektleiter bis zum Abschluß durch Publikation des Tagungsbandes) umfasst, bestand zum Jahreswechsel aus: Klaus-J. Lorenzen-Schmidt (Sprecher und Projekt Essen & Trinken), Gerret L. Schlaber (Rechnungsführer), Martin Rheinheimer (Redaktion der Schriften), Günther Bock (Redaktion Rundbrief), Peter Danker-Carstensen (Schriftenversand), Björn Hansen (Internet-Beauftragter), Ortwin Pelc (Projekt Katastrophen) und Detlev Kraack (Pro-

Liebe Mitglieder,

wir möchten alle, die es nicht schon getan haben und die keinen Dauerauftrag eingerichtet haben, um die möglichst baldige Einzahlung des jährlichen **Mitgliedsbeitrages** bitten. Dieser beträgt nach wie vor 25 € (10 € für Geringverdiener und Studierende).

Die **Kontonummer** lautet nach wie vor **105 100 919** bei der **Flensburger Sparkasse (BLZ 215 500 50)**, was auch durch die Fusion mit der Nord-Ostsee-Sparkasse nicht geändert wird.

Mit den besten Grüßen  
Euer Rechnungsführer

Gerret Liebing Schlaber

jekt: Stadt und Adel). Ausgeschieden sind Ingwer Momsen, Peter Wulf und Jan Straßenburg, denen für ihr zum Teil jahrzehntelanges Engagement unser Dank gilt.

Finanzielle Unterstützung für unsere Arbeit erhalten wir gegenwärtig durch die „Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte“, der wir dafür herzlich danken. Immer wichtiger werden für uns Sponsoren, die nicht nur die Tagungstätigkeit fördern, sondern den Druck der „Studien“ und der „Quellen“ überhaupt erst ermöglichen. Ihnen gilt unser herzlicher Dank, denn ohne sie wäre die Publikationstätigkeit bei zunehmendem Versiegen öffentlicher Finanzquellen überhaupt nicht möglich.

Insgesamt ist der Arbeitskreis stabil, möchte aber gerne mehr Dynamik entwickeln und sucht weiterhin jüngere forschende Mitglieder, die sich mit ihren Themen und Ergebnissen einbringen. Im jetzt laufenden Jahr wird es höchstwahrscheinlich eine offene Tagung (erneute Einladung in diesem Heft) geben. Der Arbeitskreis verfolgt weiter sein Ziel, die Sozial-, Wirtschafts-, Kultur-, Mentalitäts-, Geschlechter- und Alltagsgeschichte der alten Herzogtümer Schleswig und Holstein unter Einschluss von Lübeck besser zu erforschen und unter vergleichenden Aspekten darzustellen.

Klaus-J. Lorenzen-Schmidt

## Bericht des Rechnungsführers

Abrechnung für das Geschäftsjahr 2008

A. Kontostand am 31.12.2007: € 9595,73

### B. Einnahmen

Mitgliedsbeiträge: € 1270,00

Zuschuss von der GSHG: € 2500,00

Rückzahlungen: € 99,89

Einnahmen gesamt: € 3869,89

### C. Ausgaben

Fachtagungen: € 1899,00

Druckkosten und Redaktion Studien: € 2879,94

Druckkosten Rundbrief: € 1335,41

Sekretariat (Versand u.a.): € 1043,82

Bankgebühren: € 66,15

Auslagen Jahreshauptversammlung: € 47,40

Durchlaufende Gelder: € 95,40

Ausgaben gesamt: € 7367,12

D. Saldo € -3497,23

E: Kontostand am 31.12.2007: € 6098,50

Apenrade, den 25. Januar 2009

Gerret Liebing Schlaber ph.d.  
Rechnungsführer

# Landesgeschichtliches Colloquium der Geschichtsgesellschaft

von Günther Bock

Unter dem Titel „Perspektiven und Aufgaben der landesgeschichtlichen Forschung in einem Europa der Regionen“ veranstaltete die Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte am 14. und 15. November 2008 in der Christian-Albrechts-Universität Kiel ein wissenschaftliches Colloquium. Die Initiative ging von dem von Klaus-J. Lorenzen-Schmidt geleiteten Beirat der Geschichtsgesellschaft aus.

Dem Colloquium gingen am Vorabend der Festvortrag von Prof. Dr. Carl-Hans Hauptmeyer (Hannover) „Wozu heute Regionalgeschichte?“ und die erstmalige Verleihung des mit 1000 Euro dotierten Preises der Geschichtsgesellschaft voraus. Erster Preisträger ist Gerret Liebing Schlaber (Apenrade/Flensburg), der Rechnungsführer unseres Arbeitskreises, für seine Publikation „Hertugdømmet Slesvigs forvaltning ...“, Flensburg 2007; rezensiert in ZSHG 133 (2008), S. 260-262.

Detlev Kraack, Stellvertretender Vorsitzender der GSHG, moderierte das am Sonnabend abgehaltene Colloquium. Nach drei Repräsentanten der Universitäten kamen Geschichtsvermittler aus den Bereichen Museum und Schule zu Wort.

Martin Rheinheimer vom Institut for Historie, Kultur og Samfundsbeskrivelse

der Syddansk Universitet, Esbjerg akzentuierte den Unterschied zwischen der auf einer politischen Einheit gründenden Landesgeschichte und der auf sozialen, wirtschaftlichen und mentalitätsmäßigen Kriterien basierenden Regionalgeschichte. So seien die deutschen Landesgeschichten Produkte der föderativen Länder, im Unterschied zu Staaten mit zentralstaatlichen Strukturen, die keine ausgeprägten Landesgeschichten entwickelten. Die Regionalgeschichte löse die durch Grenzen definierten Länder zugunsten neuer Räume auf. Er führte Mikroregionen (Region Unterelbe) oder Makroregionen (Wattenmeerregion) an, die jeweils grenzüberschreitend angelegt seien, je nach naturräumlichen, mentalen, sozial- oder wirtschaftsgeschichtlichen Zusammenhängen.

Christoph Cornelißen vertrat das Historische Seminar der Christian-Albrechts-Universität Kiel. Er betonte die eher traditionell geprägte Landesgeschichtsschreibung, in der viele Themen der modernen Geschichtsforschung ausgeklammert seien, so die Umweltgeschichte. Zudem tendiere vor allem die schleswig-holsteinische Landesgeschichte zu mangelnder Selbstreflexion. So fehle eine kritische Auseinandersetzung mit der eigenen Geschichte der Geschichtsgesellschaft. Die Aufarbeitung ihrer vergangenen 175 Jahre seien ein Desiderat.





*Jörg-Dietrich Kamischke, der Vorsitzende der Geschichtsgesellschaft, überreicht Gerret Liebing Schlaber die Auszeichnung für sein 2007 in Flensburg erschienenes Werk Hertugdømmet Slesvigs forvaltning: administrative strukturer og retspleje mellem Ejderen og Kongeåen ca. 1460-1864.*

Carsten Porskrog Rasmussen vom Institut for Historie og Områdestudier der Universität Aarhus, der für den kurzfristige verhinderten Enno Bünz einsprang, ging auf die dänische Geschichtsschreibung ein. Dort gebe es im Wesentlichen nur National- und Lokalgeschichte, allerdings mit der Ausnahme des gerade erschienenen ersten Bandes der „Sønderjyllands historie“. Dieser Umstand einer Regionalgeschichte des Herzogtums Schleswig sei den politischen Unterschieden zu Dänemark geschuldet. Er forderte dazu auf, in Schleswig-Holstein eine Erneuerung der politischen Regionalgeschichte zu betreiben.

Nach einer ersten Diskussionsrunde kamen unterschiedliche Repräsentanten der Geschichtsvermittlung zu Wort. Diesen Teil eröffnete Guntram Turkowski

von der Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen, Schleswig. Sein Referat beschäftigte sich mit Erfahrungen der Vermittlung von Landesgeschichte in der Ausstellung „Erinnerungsorte“ im Volkskundemuseum auf dem Hesterberg in Schleswig. Als Ausstellungsbesucher erscheinen vorwiegend Personen mit einem Alter ab 40 Jahren, hingegen sei es schwierig, Jugendliche zu erreichen. Unabhängig vom Alter fänden traditionelle Ausstellungen zur politischen Ereignisgeschichte kaum Zuspruch. Daher setze das Volkskundemuseum auf die Alltagskultur mittels Rauminszenierungen. Dem Besuch dieser „Erinnerungsorte“ folgten nicht selten intensive Diskussionen.

Rolf Schwarz, Realschullehrer aus Rendsburg, thematisierte die Unterrichtspraxis,



der es an verwertbarem Material mangelte. Er betonte angesichts von Schulklassen, in denen teilweise die Schüler mit Migrationshintergrund die Zahl der aus Schleswig-Holstein stammenden Schüler übersteige, die Notwendigkeit regionaler Bezüge.

Thomas Hill, Gymnasiallehrer aus Kiel, attestierte eine Krise der Geschichtsvereine trotz erheblichem Interesse beim geschichtsinteressierten Publikum. Er belegte dies mit aufwändig produzierten Fernseh-Dokumentationen zu historischen Themen und dem starken Interesse an großen historischen Sonderausstellungen. Diesen Angeboten mit Event-Charakter müssten sich auch die Geschichtsvereine stellen und mehr auf die Interessenlage eingehen. Hierbei käme dem Internetauftritt der Geschichtsgesellschaft eine besondere Funktion zu.

In der Abschlussdiskussion kamen erneut viele der Fragen und Anregungen

*Das hochkrarätig besetzte Podium des Colloquiums:*

*von links Detlev Kraack, Rolf Schwarz, Carsten Porskrog Rasmussen, Thomas Hill, Guntram Turkowski, Martin Rheinheimer und Christoph Cornelißen.*

zur Sprache. Im Kern ging es dabei um die Notwendigkeit, ein breiteres interessiertes Publikum zu erreichen. Ein Hemmnis sei jedoch die geringe Personaldecke.

Obwohl in erheblichem Maße für die Teilnahme am Colloquium geworben wurde, fand es nur geringe Resonanz unter den Studenten der Universität. Mitglieder der Geschichtsgesellschaft, die nicht dem Wissenschaftsbetrieb verpflichtet sind, erschienen nur vereinzelt. Dies mag am ungünstig gelegenen Veranstaltungsort gelegen haben. Möglicherweise erschwerte auch die Verteilung auf zwei Tage die Bereitschaft zur Teilnahme. Zweifellos ist es sinnvoll, die aufgeworfenen Fragen weiter zu verfolgen. Insgesamt fiel jedoch auf, dass

mit dem Thema „Perspektiven und Aufgaben der landesgeschichtlichen Forschung in einem Europa der Regionen“ teilweise sehr frei umgegangen wurde. Insbesondere die Perspektiven kamen angesichts diverser Diskussionen um Definitionen und Abgrenzungen gelegentlich etwas zu kurz.

Ähnlich wie der alljährlich mit erheblichem Publikumszuspruch in Kiel durchgeführte „Tag der Archäologie“ könnte künftig auch ein „Tag des Schleswig-Holsteinischen Geschichte“ mit kurzen interessanten Beiträgen aus unterschiedlichen Forschungsfeldern für Belebung und für den gewünschten Publikumszuspruch sorgen.

*Verf. dankt Elke Imberger und Frank Lubowitz für freundliche Unterstützung.*

## Übersetzerdienste

Als erfahrener britischer Fachübersetzer mit Spezialisierung auf geistes-, kultur- und sozialwissenschaftliche Texte möchte ich Ihnen hiermit meine Dienste anbieten.

Ich habe neun wissenschaftliche Bücher vom Deutschen ins Englische übersetzt und bin dafür von führenden deutschen Wissenschaftlern wie Hans Joas und Wolfgang Reinhard mehrfach lobend erwähnt worden.

Gerne fertige ich für Sie kostenlos eine Probeübersetzung auf einer A4 Seite an, damit Sie sich von meinen Qualitäten überzeugen können.

Für weiterreichende Informationen über mein Angebot und meine Referenzen besuchen Sie bitte meine Webseite unter: [www.alexskinner.com](http://www.alexskinner.com).

Mit freundlichen Grüßen aus Schottland

Alex Skinner

mailto:  
[translationtime@yahoo.co.uk](mailto:translationtime@yahoo.co.uk)

## Erinnerung

Liebe Kolleginnen und Kollegen,  
liebe Freunde,

die nächste Nummer unseres Rundbriefs wird die 100. sein. Nicht schlecht - und ein Spiegelbild der nun schon über 30jährigen Tätigkeit des Arbeitskreises. Die Rundbriefe stehen im Netz und sind für Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte oder über den Arbeitskreis gut zugänglich.

Wir haben überlegt, ob es nicht eine gute Idee wäre, den 100. Rundbrief mit möglichst viel kleinen Beiträgen zu unseren Forschungen und Beschäftigungen zu füllen - will sagen: Jeder von uns schreibt einen kleinen Zweiseiter entweder zu seiner/seinen Forschung/en oder über seine aktuelle Tätigkeit (die ja nicht

immer sehr stark forschungsorientiert sein muss) oder über sein Verhältnis zum Arbeitskreis (also, was er am Arbeitskreis gut und nützlich oder blöd und überflüssig hält) oder über Erinnerungen an den Arbeitskreis! Schön wäre es, wenn der Beitrag mit einem Photo der oder des Betreffenden angereichert würde.

Ich möchte Euch also bitten, bis zum 30. April 2009 solche Beiträge an den Herausgeber unseres Rundbriefes Günther Bock (guenther\_bock@gmx.de; Ahrensfelder Weg 13, 22927 Großhansdorf), zu schicken.

Vielen Dank!  
Und viele Grüße von

LORI  
Dr. Lorenzen-Schmidt

## Eine Bitte

Der Rundbrief lebt von den Mitteilungen der Mitglieder des Arbeitskreises. Günther Bock hat sich dankenswerter Weise bereit erklärt, den Rundbrief redaktionell zu betreuen und zu gestalten, was ihm bisher auch toll gelungen ist. Aber er kann den Rundbrief nicht allein bestücken. Dazu braucht er tätige Hilfe aus dem Arbeitskreis.

Wenn Ihr also Mitteilungen über Eure Forschungen, besonders interessante Quellenstücke, kleine Aufsätze, Historische Statistik, Quellenhinweise und

quellenkundliche Erörterungen oder einfach nur Fragen habt – schickt sie an Günther Bock, damit der Rundbrief für uns alle interessant und aufschlussreich bleibt:

Günther Bock  
Ahrensfelder Weg 13  
22927 Großhansdorf  
mail: guenther\_bock@gmx.de.

LORI

## Gibt es eine Stormarner Identität in der Metropolregion? - Tagung zur Zukunft der Kernstadt Hamburg und der Umlandkreise

von Stefan Watzlawzik und Florian Bayer

Die Metropolregion Hamburg mit insgesamt rund 4 Millionen Einwohnern, verteilt auf die Bundesländer Schleswig-Holstein, Niedersachsen sowie den Stadtstaat Hamburg, hat sich in den letzten Jahrzehnten als Wachstumsmotor im norddeutschen Raum entwickelt. Zur Tagung „Metropolregion, Stadtregion und urbane Peripherie“ am 22.11.2008 in Bad Oldesloe, die vom Kreisarchiv Stormarn und dem Hamburger Arbeitskreis für Regionalgeschichte veranstaltet wurde, kamen über 50 Personen aus Politik, Wirtschaft, Kultur und Wissenschaft, um die spannende Frage nach der Zukunft der Kernstadt Hamburg sowie des Umlandes zu diskutieren.

Johannes Spallek, Kreisarchivleiter und Kreiskulturreferent, eröffnete die Tagung und wies u.a. auf das Forschungsprojekt von Norbert Fischer (Universität Hamburg) hin, das Stormarns Entwicklung seit 1980 untersucht hat und dessen Ergebnisse 2008 publiziert wurden.

Landrat Klaus Plöger lobte seinem Grußwort die inzwischen wesentlich besseren Kontakte zu Hamburg bei gemeinsamen Planungen, wie Verkehr oder Wirtschaftsansiedlung. Er wünschte sich

eine noch offenere Zusammenarbeit ohne bürokratische Hindernisse und plädierte für „Gespräche auf gleicher Augenhöhe“.

Das erste Fachreferat hielt der Hamburger Senator für Wirtschaft und Arbeit, Axel Gedaschko, zur politisch-planerischen Perspektive für Hamburg und das Umland. Auch er wünschte sich eine feste Entwicklungspartnerschaft, die regionales Konkurrenzdenken überwindet und sieht die Stärkung der Marke Hamburg als entscheidende Triebkraft für die Entwicklung der Metropolregion insgesamt. In den anschließenden Fragen und Kommentaren wurde v.a. die Verkehrsentwicklung kontrovers diskutiert. Der Ausbau eines östlichen Autobahnringes um Hamburg wurde ebenso gefordert wie der Ausbau des S-Bahnsystems, um Pendlern den Umstieg vom Auto auf die Schiene zu erleichtern. Axel Gedaschko sagte Hamburgs Befürwortung beider Punkte grundsätzlich zu unter der Bedingung, dass sich das Land Schleswig-Holstein an den Kosten beteiligt.

Anschließend stellte Axel Prieb das Modell der Region Hannover vor, die flächenmäßig kleiner als die Metropolregion



*Norbert Fischer referierte auf der Bad Oldesloer Tagung „Metropolregion, Stadtregion und urbane Peripherie“ über das Verhältnis der Metropole Hamburg zu den benachbarten ländlichen Regionen in jüngster Zeit.*

on Hamburg ist. Dort hat sich der Stadtkreis mit dem angrenzenden Landkreis auch auf politischer Ebene zusammengeschlossen im Gegensatz zur Metropolregion Hamburg, die weitestgehend auf freiwilliger Zusammenarbeit basiert. Die anschließend gestellte Frage, ob das Modell der Region Hannover auf die Metropolregion Hamburg übertragbar ist, konnte aufgrund der Größe und der Tatsache, dass drei Bundesländer beteiligt sind, nicht mit ‚Ja‘ beantwortet werden.

Im zweiten Vortragsblock am Nachmittag berichtete Meik Woyke vom Historischen Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung in Bonn über die Entwicklung der persönlichen Lebensverhältnisse in den 1960er Jahren im Hamburger Umland. Dabei ging er u.a. auf die „grünen Witwen“ ein. Mit

Beginn des Wirtschaftswunders in der BRD Anfang der 1960er Jahre war ein erklärtes Ziel vieler Familien, ein eigenes „Haus im Grünen“ zu bauen. Ehefrauen, deren Männer tagsüber nach Hamburg zur Arbeit fuhren, waren häufig gegenüber den Einheimischen sozial isoliert. Dies änderte sich erst allmählich in den 1970er Jahren, als auch immer mehr Frauen berufstätig wurden.

Im abschließenden Vortrag von Norbert Fischer wurde Stormarns Entwicklung seit 1980 vorgestellt. Der Kreis Stormarn stellt ein Musterbeispiel für die Veränderungen zwischen der Großstadt und den umgebenden ländlichen Regionen dar. Der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung durch Ausweisung zahlreicher neuer Gewerbegebiete standen Probleme wie Müllentsorgung, Autobahnbau



*Mit großem Interesse verfolgte das Publikum die auf der Tagung gehaltenen Vorträge.*

durch ländliche Gebiete sowie die Zersiedelung der Landschaft als Schattenseiten entgegen.

Die Vorträge wurden anschließend in der Podiumsdiskussion unter Leitung von Franklin Kopitzsch (Universität Hamburg) weiter vertieft. Eine zentrale Frage war dabei, wer überhaupt die wichtigen Entscheidungen in der Metropolregion Hamburg trifft. Nach der Feststellung, dass die Entwicklungen insgesamt noch zu „hamburglastig“ sind, wurde eine verstärkte Zusammenarbeit auf allen unterschiedlichen Ebenen befürwortet. Dabei sollten sich die Kreise im Umland ihrer Stärken und Vorteile bewusster werden und mehr Entscheidungsbefugnisse als bislang bekommen.

Die Antwort auf die Frage nach der Existenz einer regionalen Identität war noch komplexer. In einer Studie Anfang der 1990er Jahre sahen sich nur etwa 2 Prozent der Bürger im Kreis als Stornarner. Trotzdem wurde und wird der Kreis in seiner Wahrnehmung häufig

als landschaftlich schön und kulturell abwechslungsreich beschrieben. Als deutlicher Standortvorteil wurde die hohe Wirtschaftskraft in Verbindung mit einem vielfältigem Angebot an Kultur und Natur gesehen und eine bessere Vernetzung der Einrichtungen und Förderer vorgeschlagen. Teilnehmer von außerhalb bezeichneten den Kreis Stormarn hinsichtlich der seiner Kultur- und Geschichtsbearbeitung gegenüber anderen Regionen als weit voraus.

## Ein „Project zu Anlegung nützlicher Manufacturen“ von 1707 für das Herzogtum Plön

von Detlev Kraack

Unter dem von der herzoglichen Archivregistratur vergebenen Titel „Project zu Anlegung nützlicher Manufacturen“ ist im Bestand der Plöner Herzöge im Landesarchiv Schleswig-Holstein neben anderen Dokumenten ein Schreiben des Moses Joseph Wessely (Wesel) überliefert, in dem sich dieser als Fachmann in Sachen Wirtschaft in beratender Funktion an den damaligen Plöner Herzog Joachim Friedrich (1706-1722) wandte.

Das Schreiben, das offensichtlich auf einer eingehenden Analyse der Plöner Verhältnisse beruht und dem Gespräche mit dem Plöner Stadt-Sekretär Bötticher vorausgegangen sind, bettet sich ein in eine ganze Reihe von Aktivitäten der Plöner Herzöge, die Wirtschaftskraft des kleinen Fürstentums zu heben. Es beschäftigt sich ausführlich mit der Frage, wie die wirtschaftliche Lage des Plöner Herzogtums verbessert werden könne, und reflektiert in diesem Zusammenhang sowohl die naturräumlichen (Wasserkraft) als auch die verkehrs- und wirtschaftsgeographischen Voraussetzungen (Handelsverbindungen, Rohstoffe, regionale Traditionen) für die Ansiedlung unterschiedlicher Wirtschaftsbetriebe.

Ausgehend von der Überlegung, dass man die Wasserkraft der Schwentine nutzen, bestehende Mühlenanlagen (Walkmühle) in abgewandelter

Funktion in den Produktionsprozess einbinden und die Handelskontakte nach Lübeck sowohl bei der Beschaffung der benötigten Rohstoffe als auch beim Absatz der produzierten Güter nutzen könne, wird hier sehr konkret über die Einrichtung von Manufakturen (*Fabriquen*) im Bereich der 1685 unter Herzog Johann (Hans) Adolf (1671-1704) gegründeten Plöner Neustadt nachgedacht. Neben der Produktion von Tuchen schlägt Wessely in diesem Zusammenhang auch die Ansiedlung von Metall verarbeitenden Betrieben zur Produktion von Hämmern, Sensen und Sichel vor, die bis dahin über weite Entfernungen aus der bereits seit längerer Zeit von der Protoindustrialisierung erfassten Regionen im Sauerland und im Bergischen Land importiert wurden. Dass beim Import dieser Güter, die im täglichen Produktionsprozess immer wieder nachgekauft werden müssten, stetig Kaufkraft abgeschöpft würde und wichtige finanzielle Ressourcen das Land verließen, schlage sehr negativ zu Buche; durch die Ansiedlung entsprechender Betriebe könne nicht nur dieser Nachteil behoben, sondern überdies der eigene Export in Richtung Jütland und Dänemark befördert werden. Schließlich stünden mit Leder verarbeitenden Betrieben weitere Optionen zum Ausbau der wirtschaftlichen Strukturen im Herzogtum Plön zur Verfügung.



Im Folgenden ist das Schreiben aus der Feder Wesselys unter Beibehaltung von Orthographie, Zeichensetzung und Groß- und Kleinschreibung zum Abdruck gebracht.

*Project zu Anlegung nützlicher Manufacturen* [Titel auf dem äußeren Umschlag des Schreibens]

*Durchlauchtigster Hertzog - Gnädigster Fürst und Herr!*

*Ew. Hochfürst[liche] Durchl[au]cht er-  
innern sich gnädigst, welchermaßen Sie  
neulicher Zeit mir zu vernehmen gegeben,  
wie Sie deroselben Stadt und Lande, durch  
verschiedener Art Manufacturen, gerne in  
besserer Aufnahme zu bringen geneiget,  
und daher von mir gnädigst verlanget,  
weilen ich besonders mich zu estabirung  
derer Commerciens applicire, darüber ei-  
nige Vorschläge zu thun; so habe, nach-  
dem ich zwar so fort bey der befehl mich  
nicht resolviren können, seither aber nach  
deroselben gnädigsten willen, mich bey  
verschiedenen, absonderlich dero Stadt  
Secretario Bötticher, bestermaßen des Zu-  
standes und Gelegenheit, dieser Stadt und  
des Landes erkundiget, befunden, daß (je-  
doch ohnmaßgeblich zu rathen), weilen in  
diesem Lande und denen benachbarten  
Provinzen, die gemeine Wolle zu haben  
ist, in der Stadt eine fabrique von groben  
Bögen, Frisen und Matten anzulegen, gar  
bequem sey, absonderlich, will nicht mel-  
den wie das Wandmachen vor der zeit  
hier in gutem Stande gewesen, sondern  
die Walkmühle doch da lieget, und auf  
diese Art, durch den stetigen reichen Wa-  
ßerschuß, größern Nutzen, als itzo, tragen  
würde. Es würden diese Manufacturen,*

*alß die sonst auf der Nähe nicht getrieben  
werden, in Hamburg und Lübeck, contant  
abgehen, mit Conte Lübeck auf dem Fall,  
da ein oder andermahl die Abondance der  
Wolle nicht zur Hand wäre, in anschaffung  
der Mecklenburgischen Wolle wieder die-  
nen. Über dem ist dieses der rechte Fueß,  
und das Fundament darauf // nach einiger  
Zeit, die fabrique des groben lackens, wie  
auch Sarsien, von selbst erfolgen wird, im  
gleichen weil in diesem Lande viel Flachs  
gebaut, und aus Lübeck oder sonst der  
Ostküste her, leicht ein mehres zu haben,  
also das Garn bey der Hand ist, und wegen  
angränzung der Ostsee, die Baumwolle  
aus Copenhagen von der Ostindischen  
Compagnie wollfeil zu kriegen, konten  
Parchem und Baumseide hie in der Stadt  
leicht bereitet werden.*

*Was das Land in diesen Fürstenthümern  
und Ämbtern betrifft, könnten Ew. Hoch-  
fürstl. Durchl. deßen bequemlichkeit nach,  
begnadigen, daß verschiedene Hamern,  
Sensen und Siecheln zu schmieden, an-  
gelegt würde, welche bisher von Fremden  
bey tausenden eingebracht und verkauffet  
worden, welche Einfuhr nicht allein auf-  
hören würde, sondern statt deßen, daß  
selbige aus dem Sauerlande, mit großer  
Beschwerde und kosten hierher geführt  
werden, konten die hier fabricirte einen  
considerablen Vortheil bringen, und außer  
diesem Fürstenthum, in die benachbarte  
Länder biß Juetland ja gantz Dänemark  
verführet und in Ruest und Gebrauch ge-  
bracht werden.*

*In welchen allen E[uer] Hochfürst[licher]  
Durchl[au]cht ich meiner unterthänigen  
Schuldigkeit nach, so woll in anschaffung  
der fabri[c]anten, absonderlich derer, die*

zum Sense schmieden gehören, alß deren Entrep[r]eneurs, und des gantzen Wercks ordentlicher und bequemer Einrichtung gar gerne diene, und weilen ich im nachsinnen und Erfinden der vor maßgeblich vorgeschlagenen fabriquen, absonderlich vielmahlen mit dem hiesigen Stadt-Secretario Bötticher conferiret, und mercklichen gespüret habe, daß bey ihm eine ziemlicher Begriff dieses Wercks, und er woll capable wäre solches zu facilitirn, würde, // wenn Ew. Hochfürstl. Durchl. ihn etwa alß Directeur dazu gnädigst zu bestellen geruhen sollten, so wie denn solches blößlich deroselben Gnade zuschreibe, mit demselben in meinem abwesen, über allem fleissig correspondiren, und möglichst alle anleitung zum glücklichen Success dieses Wercks gebe.

Was sonst die Ledergärberey, deren auch damahlen einiger Vorschlag geschehen wollen, betrifft, habe, weilen des Werkes ex fundamento nicht kundig bin, itzo positive daran nictes geben können, werde mich aber darin suchen zu informirn, und so dann auch Ew. Hochfürstl. Durchl. so weit ich der Sachen kundig werde, jederzeit in Hand gehen, der ich in unterthänigst gehorsamster Submission erstrebe -

E[uer] Hochfürstl[icher] Durchl[auch]t  
Unterthänigster Knecht  
Plön, d[en] 25. Jan. 1707  
Moses Joseph Wessely

Quelle:

LAS, Abt. 20, Herzöge von Schleswig-Holstein-Sonderburg-Plön, Nr. 1254.

# Ein englischer Ingenieur in Norddeutschland. William Lindley und die Modernisierung der Infrastruktur im 19. Jahrhundert

von *Ortwin Pelc*

Einen beträchtlichen Anteil an der Ausbreitung der industriellen Revolution im 19. Jahrhundert hatten englische Ingenieure, die in verschiedenen Ländern Europas tätig waren und ihre neuen Ideen hier umsetzten. Die ersten Initiativen für eine Eisenbahnverbindung zwischen Lübeck und Hamburg gingen von dem Lübecker Kaufmann Emil Müller (1807-1857) aus, der sich wie schon sein Vater auch für die Dampfschiffahrt einsetzte. Als er in den Lübecker Kreisen damit auf wenig Interesse stieß, reiste er im April 1833 nach London, wohin seine Firma bereits gute Handelsverbindungen hatte. Dortige Investoren waren durchaus bereit, ihn zu unterstützen, wenn ihnen die Durchführbarkeit des Projekts bestätigt würde. Müller gewann den Chefingenieur der Newcastle & Carlisle Railway, Francis Giles, für das Projekt. Dieser sandte seinen Assistenten William Lindley im September 1833 nach Hamburg. Bis zum November vermaß Lindley drei alternative Streckenführungen nach Lübeck, allerdings ohne dass die dänischen Behörden davon Kenntnis hatten. In London wurde zwar 1835 ein Eisenbahn-Komitee gegründet und über 800 Interessenten in Norddeutschland und England zeichneten Aktien, letztlich scheiterte das Projekt 1839 aber an der ablehnenden Haltung der Senate in Lübeck und Hamburg sowie der Re-

gierung in Kopenhagen, die eine Bahnverbindung zwischen Kiel und Altona unterstützte.

Bessere Aussichten hatte dagegen eine Bahnverbindung von Hamburg nach Bergedorf, denn sie verlief ja auf hamburgischem bzw. beiderstädtisch hamburgisch-lübeckischem Gebiet. Die neu gegründete hamburgische Eisenbahngesellschaft setzte sich aus einer kleinen aber einflussreichen Gruppe von Kaufleuten und Politikern zusammen, die in moderne Infrastrukturmaßnahmen investieren wollten und auf die Zukunft des Verkehrsmittels Eisenbahn setzten. 1839 stellte das Komitee den hier schon bekannten William Lindley ein. Dieser plante nun den Bau der ersten Eisenbahnlinie in Norddeutschland, die 1842 eröffnet wurde.

William Lindley wurde am 7. September 1808 in London geboren. Sein Vater Joseph, ein vielseitiger Astronom, Kartograph und Kaufmann, war in erster Ehe mit der Hamburger Kaufmannstochter Ann Zimmermann verheiratet gewesen. Deren Bruder und Londoner Geschäftspartner von Joseph Lindley heiratete die Schwester des später einflussreichen Hamburger Unternehmers Justus Ruperthi. Von daher ergeben sich die Beziehungen der Lindleys nach Norddeutschland,



*Die Hamburger Gasanstalt auf dem  
Grasbrook 1851.*

denn nach dem Besuch des College verbrachte William 1824 mehrere Monate zu Sprachstudien in Wandsbek.

Die Lehre in einem Londoner Handelshaus musste Lindley wegen des Bankrotts der Firma abbrechen. Darauf trat er 1827 in das erfolgreiche Ingenieurbüro von Francis Giles ein und arbeitete nun mit zunehmender Selbständigkeit an der Planung von Kanälen, Tunnels und Eisenbahnstrecken in England.

Als Teilhaber der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft führte Justus Ruperthi 1838 erste Gespräche mit Lindley

über den Bau der Bahn. Der bekannte englische Eisenbahnbauer Robert Stephenson schätzte Lindley, hielt ihn aber für unerfahren, der Erbauer des ersten Themse-Tunnels, Isambard Kingdom Brunel, setzte sich dagegen für ihn ein. Nachdem Lindley technischer Leiter des Bahnbaus geworden war, stellte er im März 1839 zu seiner Unterstützung George Giles, den Neffen von Francis Giles, ein. Lindley blieb bis 1860 in Hamburg, heiratete hier auch 1852, behielt aber diese 22 Jahre lang weiterhin ein Büro

*William Lindley,  
um 1850*



in London, wo er einzelne englische Projekte verfolgte und in Ingenieursvereinigungen aktiv war.

Der große Brand vom Mai 1842 bot in Hamburg die Chance, die Infrastruktur der Stadt grundlegend zu erneuern. Mit Lindley befand sich ein englischer Ingenieur in der Stadt, dessen innovative Ideen genutzt werden konnten. Zusammen mit Hamburger Architekten

und Ingenieuren wurde er noch im Mai in eine Technische Kommission berufen, die rasch Wiederaufbaupläne vorlegte. Lindleys folgende Verträge mit der Stadt wurden jährlich erneuert, bis ihn wiederholte Diskussionen um seine einflussreiche und nicht unumstrittene Stellung 1860 veranlassten, verärgert nach London zurückzukehren. Bis dahin hatte er in einer fast unglaublichen Arbeitsintensität – unterstützt von Mitarbeitern



Die Fahrkarte für die erste Bahnfahrt zwischen Hamburg und Bergedorf 1842.

seines Hamburger Büros – Hunderte von Projekten, Plänen und Ideen für den Ausbau der Stadt vorgelegt. Nach seine Vorschlägen wurden ein modernes Wasserwerk mit Frischwasserleitungen und Reservoirs, ein vorbildliches Siel-system, eine Gasanstalt u. a. für die Beleuchtung der Straßen und eine öffentliche Badeanstalt gebaut. Dabei betonte er, dass solche Anlagen eine städtische Verpflichtung zum Gemeinwohl seien

und nicht durch Privatleute betrieben werden dürften. Er entwickelte Erschließungspläne für anzulegende Stadtteile außerhalb der alten Stadtgrenzen (Hammerbrook, Uhlenhorst, St. Pauli und Harvestehude), obwohl bis 1860 noch die hinderliche Torsperre galt. Seine Vorschläge für einen Dockhafen nach Londoner Vorbild wurden zugunsten eines Tidehafens nicht ausgeführt. Er war aber am Ausbau der Eisenbahnverbindung nach Berlin sowie an Plänen für Bahnliesen von Harburg nach Hannover sowie nach Cuxhaven beteiligt. Für private Investoren lies er Gewerbegebäude und ein Trockendock anlegen.

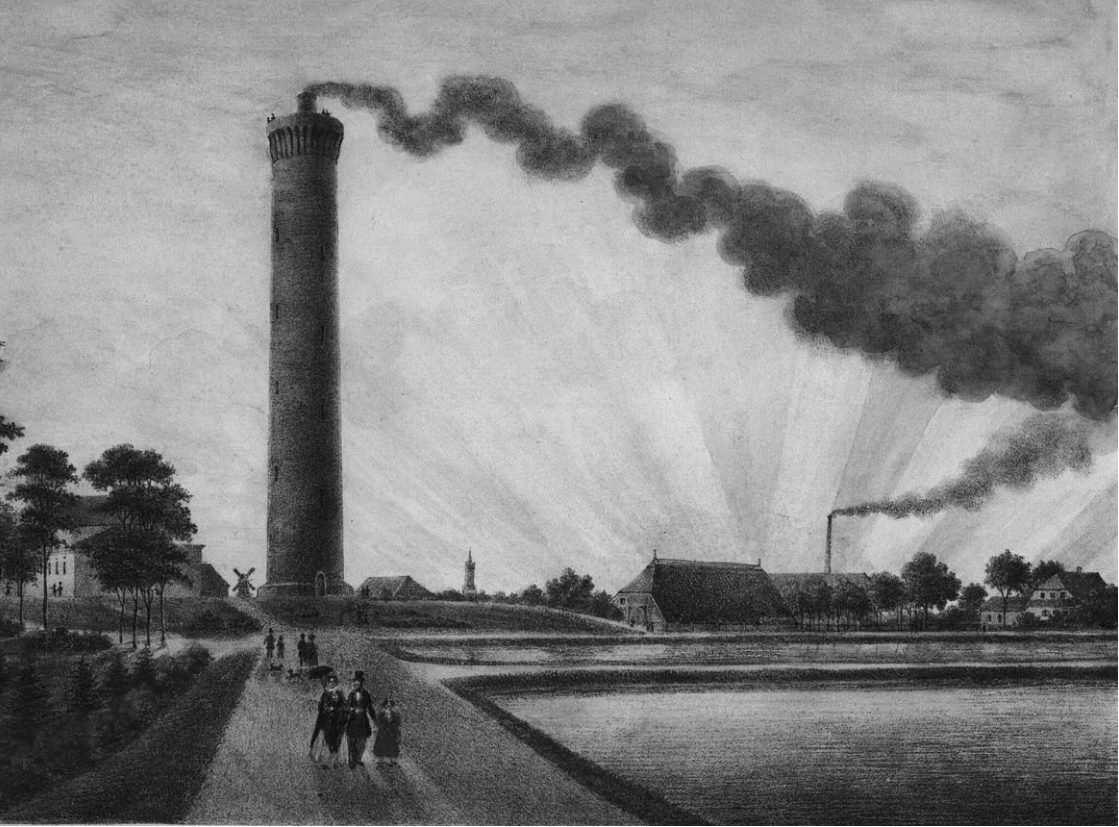


*William Lindley,  
1866*

Auch in weiteren norddeutschen Städten war er tätig und erstellte z. B. auch 1850 ein Gutachten zur Stützung des Falms auf Helgoland. In Emden lies er 1849 die Stadt vermessen und fertigte ein Gutachten zum Hafenausbau an. Seine Pläne für eine neue Wasserversorgung Bremens von 1857/60 wurden nicht verwirklicht. Die Städte Stralsund (1856 und 1866) und Stettin (1858) beriet

er beim Bau ihrer Wasseranlagen. In Kiel wurde ab 1879 eine neue Wasserversorgung in Anlehnung an Lindleys Pläne von 1856 realisiert.

Seit den 1840er Jahren wurde auch in Hamburgs Nachbarstadt Altona eine Modernisierung der Versorgungseinrichtungen diskutiert; nach komplizierten Entscheidungswegen konnte



*Das Hamburger Wasserwerk in  
Rothenburgsort um 1850,  
Lithographie von Peter Suhr.*

die Gasanstalt an der Großen Elbstraße 1857 den Betrieb aufnehmen. Vor der Anlage eines Wasserwerks holte man den Rat Lindleys ein, der den Vorschlag unterstützte, 10,5 km elbabwärts bei Blankenese Wasser zu entnehmen. Unmittelbar bei Altona war das Elbwasser nämlich bereits stark durch die Abwässer beider Städte verschmutzt. Lindley erhielt die Oberaufsicht über die Anlage des dortigen Wasserwerks, machte Vorschläge für die technischen Anlagen

und empfahl den erfahrenen englischen Ingenieur Thomas Hawksley für die detaillierten Planungen. 1859 war das Blankeneser Wasserwerk fertiggestellt, unterschied sich aber wesentlich von der Hamburger Anlage. Von einem Pumpwerk an der Elbe mit Maschinenhaus, Kesselhaus und Kohlenlager wurde das Wasser auf den 80 m hohen Bursberg hinaufgepumpt. Auf Empfehlung Lindleys wurde es dort in einem Bassin abgelagert, dann durch vier Sandfilterbecken und weiter in einen Reinwasserbehälter geleitet. Über das natürliche Gefälle gelangte das Wasser anschließend nach Al-



Lindley versah seine Unterschrift stets mit seinem Titel „Engineer“, Ausdruck seines Selbstbewusstseins.

A handwritten signature in black ink that reads "William Lindley" on the top line and "Engineer" on the bottom line. The script is fluid and cursive.

tona in einen von Lindley entworfenen runden Zwischenspeicher westlich des damaligen Bahnhofs. In den folgenden Jahrzehnten wurden die Altonaer Wasserwerksanlagen wegen des steigenden Bedarfs weiter ausgebaut.

Die Sandfiltration war erst 1828 in England erfunden und von Lindley empfohlen worden. Die mangelnden Kenntnisse der Bakteriologie und nichts zuletzt Sparsamkeit ließen die Hamburger Behörden jedoch auf den Bau von Sandfilteranlagen verzichten; über 8000 Tote bei der Choleraepidemie 1892 waren dann eine schreckliche Folge.

Nach seinem Fortgang aus Hamburg 1860 wurde Lindley von London aus in zahlreichen europäischen Städten aktiv. Insbesondere seine neuartigen und effektiven Hamburger Frischwasser- und Sielanlagen, die von Vertretern anderer Städte begutachtet wurden und zum Teil bis heute bestehen, begründeten seinen Ruf. In Frankfurt am Main, Budapest, Düsseldorf, Basel, Krefeld, Elberfeld, in rumänischen Städten, St. Petersburg und Warschau plante er Anlagen der Wasserver- und -entsorgung. Vor Ort ließ er „residential engineers“ die Arbeiten ausführen, bezog aber immer mehr auch seine drei Söhne in seine Projekte

ein, bis diese selbständig arbeiteten. Lindley bezog sein umfangreiches Wissen aus der praktischen Arbeit, eigenständigen Versuchen und Berechnungen sowie den negativen Erfahrungen z. B. englischer Städte.

Sein aktives Arbeitsleben beendete er 1879. Lindley und seine Söhne waren in rund 60 europäischen Orten beratend, planend und ausführend vor allem im Wasserwesen tätig. Sie hatten einen erheblichen Anteil an der Modernisierung der Infrastruktur vieler Städte, und halfen diesen, die Anforderungen des Industriealters zu bewältigen.

*Eine Ausstellung zu Leben und Werk William Lindleys ist noch bis zum 17. Mai 2009 im Museum für Hamburgische Geschichte zu sehen: „Konstrukteur der modernen Stadt. William Lindley in Hamburg und Europa 1808-1900“ (Di-Sa 10-17, So 10-18 Uhr)*

# Fluch und Segen der Technik auf Schleswig-Holsteins Weg in die Moderne.

## Zwei Stimmen aus dem Flensburg des 19. Jahrhunderts

von Detlev Kraack

Auf dem Weg in die Moderne durchliefen die Herzogtümer Schleswig und Holstein seit dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts sukzessive einen tiefgreifenden Technisierungs-, Industrialisierungs- und Modernisierungsprozess. Dies trat vor allem in den traditionellen Zentren für Handel und Produktion offen zutage. In Städte wie Flensburg hielten neue Gewerbe und industrielle, auf der Basis von Maschinenkraft produzierende Betriebe Einzug.<sup>1</sup> Neben die stolzen Kirchtürme, die den Stürmen der Jahrhunderte getrotzt hatten, und die Windmühlen, die die Höhenzüge um die Förde beherrschten, traten Schornsteine als Zeugen der modernen Zeit. Zudem wurde das rege Treiben auf den Märkten und in den Straßen der Stadt durch Ruß und Abgase und durch den steigenden Geräuschpegel der modernen Maschinen um neue Facetten erweitert. Die Bedingung für das bis dahin in enger räumlicher Nähe betriebe Wohnen und Wirtschaften änderten sich nachhaltig, und das wahrlich nicht nur zum Vorteil der Menschen. Gleichzeitig entstanden ausgedehnte Vorstädte, die der städtischen Gesamttopographie und dem äußeren Erscheinungsbild der Stadt eine gänzlich neue Prägung verliehen. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung wurden die Segnungen, aber auch die Nachteile der modernen Zeit von den Zeitgenossen durchaus wahrgenom-

men. Entsprechende Stimmen wurden vor allem an solchen Orten laut, an denen sich der Wandel besonders rasch und grundlegend vollzog und bestehende Traditionen und Strukturen überformte. Das verdeutlichen zwei Stimmen aus dem Flensburg des 19. Jahrhunderts. So stand man der Einführung von Dampfmaschinen und der Technisierung des Produktionsprozesses 1832 noch durchweg positiv gegenüber. Dagegen schien sich 1853 die Erkenntnis durchgesetzt zu haben, dass es durchaus von Vorteil wäre, die lärm- und immissionsintensiven Maschinen nicht unbedingt mitten in den angestammten Wohnquartieren aufzustellen, sondern die Produktionsanlagen in die Vorstädte ausweichen zu lassen.

In den Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichten von 1832 hatte man noch einen uneingeschränkt begeisterten Bericht über die erste Dampfmaschine in Flensburg lesen können:

*Dampfmaschine in Flensburg*  
*Eine neue Erscheinung hieselbst ist die seit dem 1. November diesen Jahres in Thätigkeit gebrachte Dampfmaschine in der Ölschlägerey des Herrn Ricklef Friedrichsen. Derselbe hatte früher seit 9 Jahren bey dem Norderthore eine Roßölmühle betrieben, wobey 20 Pferde, die im Jahre circa 1200 Rthl. kosteten, und 10 Arbeiter gebraucht*



*Blick aus nördlicher Richtung auf die Flensburger Neustadt. Links das alte Gaswerk, in der Mitte unter anderem eine Eisengießerei, eine Hefefabrik und weiter hinten eine noch ältere Ziegelei, sowie ganz vorne angeschnitten eine Tuchfabrik.*

*Foto: Friedrich Brandt, um 1868*

wurden. Dieselbe war die ganze Woche durch von 6 Uhr Abends am Sonntage bis 6 Uhr Morgens am nächsten Sonntage im Gange und verarbeitete wöchentlich circa 120 Tonnen Rappsaat oder 100 Tonnen Leinsaat. – Der Dampfkessel, welcher gegenwärtig das Werk treibt, ist 14  $\frac{1}{2}$  Fuß lang, 8 Fuß hoch und 6 Fuß breit von  $\frac{3}{8}$  Zoll dickem Schmiedeeisen. Das Werk ist jetzt von 6 Uhr am Montag-Morgen bis 6 Uhr am Sonnabend-Abend im Gange, und verarbeitet wöchentlich reichlich 180

Tonnen Rappsaat, und erfordert, so viel sich jetzt beurtheilen läßt, alle 24 Stunden 14.000 Soden hiesigen Torfs, und bis jetzt 12 Mann, die immer nur 6 Stunden arbeiten und dann von andern abgelöset werden. – Mit der Ölmühle ist eine Farbmühle verbunden, welche durch Schnelligkeit der Bereitung und Feinheit der Farben sich hervorhebt und mehr Farben liefern könnte, als in ganz Dänemark und den Herzogthümern verbraucht wird. – Ein Theil des Öls wird in der gleichfalls vom Herrn Friedrichsen seit einigen Jahren angelegten Seifenfabrike verarbeitet, welche außerdem an inländischen Producten hauptsächlich noch Kalk verbraucht.

In mehrfacher Hinsicht verdienen solche Anlagen Aufmerksamkeit. Schon der Anblick, wie der Mensch die verheerendsten

*Elemente, Feuer und Wasser, sich unterwirft, und die unaufhörliche Thätigkeit, welche hier herrscht, erheben das Gemüth, und wir mögten schon deswegen Jedem empfehlen, das Werk zu beschauen. Aber auch der patriotische Sinn findet hier sich erquickt, indem er wahrnimmt, wie die rohen Produkte auf vaterländischem Boden zur Ausfuhr veredelt, viele Menschenhände in Thätigkeit gesetzt und zu diesem Zwecke andere inländische Producte in größerer Zahl erfordert werden. Gewiß, solche Unternehmungen verdienen die Bürgerkrone, und besonders dadurch Unterstützung, daß ihre Fabrikate in allen Landen des Königs von Dänemark als inländische Producte angesehen und nicht als fremdes Gut behandelt oder wohl gar gegen ausländische Waare zurückgesetzt oder mit Abgaben belastet werden.*  
(Provinzialberichte, S. 654f.)

Die von Grund auf positive Einstellung gegenüber den „Segnungen“ der modernen Zeit scheint sich im Folgenden geändert zu haben. So klingen etwa im Flensburger Anzeigenblatt vom 21. 9. 1853 ganz andere, durchaus differenzierte Töne an:

*Man wird wirklich mit rechter Freude erfüllt, wenn man das Leben und die Thätigkeit sieht, welche sich regen, sobald man nur den Fuß aus dem Nordertor [d. h. aus der Flensburger Altstadt in die kurz nach 1800 angelegte, zur damaligen Zeit im Ausbau begriffene Flensburger Neustadt] gesetzt hat ... Betrachten wir alle diese in der letzten Zeit neu errichteten und sich immer erweiternden Etablissements, so können wir mit Recht erwarten, nach nicht gar langem Zeitraum hier, wo*

*nicht eine vollständig neue Gasse, so doch immer mehr neue industrielle Unternehmungen mit den durch sie hervorgerufenen Gebäuden zu erblicken, wozu die Lage in mehreren Hinsichten sich so vorzüglich eignet. Auch in unserer Stadt selbst [d. h. in der Flensburger Altstadt] finden sich mehrere bedeutende Dampffabriken und Mühlen; doch können wir nicht leugnen, daß wir lieber gesehen hätten, sie wären in unmittelbarer Nähe der Stadt angelegt worden, da sie den um sie her wohnenden Nachbarn unleugbar manche und große Unannehmlichkeiten verursachen. Hoffen wir deshalb, daß in Zukunft auch auf diesen Umstand Rücksicht genommen werden möge, damit wir nicht in Gefahr geraten, künftig nur in einer von Rauch erfüllten Atmosphäre zu leben und alle den Beschwerlichkeiten, welche ein solcher Kohlendampf mit sich führt, ausgeliefert zu sein ... Wenn die Eisenbahn erst vollendet, dürfen wir ohne Zweifel noch weit mehreren neuen Anlagen in verschiedenen Richtungen entgegensehen, da das in's Leben treten derselben gewiß auch in dieser Hinsicht neues Leben wecken und neue, oder bisher wenig gepflegte, industrielle Spekulationen hervorbringen wird ... Nach dem Obenangeführten wird niemand es in Abrede stellen können, daß in industrieller Hinsicht ein Fortschreiten sich herausstellt.*

<sup>1</sup> Mehr zum Gegenstand bieten: Flensburg in Geschichte und Gegenwart. Informationen und Materialien (Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, 22), Flensburg 1972, S. 226-230, und Christian Degn, Schleswig-Holstein eine Landesgeschichte. Historischer Atlas, Neumünster 1994, S. 218f.

**Friesischer Handel im Friesischen Meer. Beiträge vom 6. Historiker-Treffen des Nordfriisk Instituut. Hrsg. von Fiete Pingel und Thomas Steensen, Bräist/Bredstedt 2008 (111 S.).**

Die vorliegende Veröffentlichung dokumentiert eine Reihe von sieben Referaten, die am 10. November 2007 anlässlich des 6. Historiker-Treffens des Nordfriisk Institut im Nordseemuseum/Nissenhaus in Husum gehalten wurden.

Nach einer kurzen Einführung von Thomas Steensen (S. 7-9) spannt sich hier ein weiter thematischer Bogen von der Auswertung archäologischer Zeugnisse aus dem Mittelalter bis zur modernen Containerschiffahrt im Nordseeraum des 21. Jahrhunderts. Da die jeweiligen Phänomene und Problemzusammenhänge dabei sinnvoller Weise über die engeren Grenzen des heutigen Nordfriesland hinaus betrachtet werden, kommen wie bei vorausgegangenen Publikationen des Bredstedter Instituts Wissenschaftler aus Nordfriesland, Westfriesland und Skandinavien gleichermaßen zu Wort. Dadurch entsteht ein die unterschiedlichen Epochen und Regionen umfassendes Gesamtbild der durch friesische Handels-, Wirtschafts- und Siedlungsaktivitäten aufgespannten maritimen Großregion an der südlichen und östlichen Nordseeküste und in den an diese angrenzenden Landschaften.

Die anschaulich geschriebenen, mit zahlreichen s.-w. Abbildungen (Karten, Zeichnungen und Photographien) ausgestatteten und auch für den allgemein interessierten Laien ebenso informativen wie interessant zu lesenden Beiträge verweisen in Fußnoten auf Quellen und weiterführende Literatur oder geben am Ende des betreffenden Artikels ein aktuelles kleines Quellen- und Literaturverzeichnis zum Gegenstand.

In der Summe zeugen die Artikel davon, welch hoher Stellenwert den Verbindungen von der schleswig-holsteinischen Nordseeküste nach Westfriesland und Holland seit jeher zukam und auch heute noch zukommt. Dabei spielen sowohl wirtschaftliche Beziehungen (u. a. Ochsen-, Getreide-, Tuch- und Bierhandel) als auch die sich aus ihnen eröffnenden Möglichkeiten für eine Arbeitsmigration in die seit dem ausgehenden Mittelalter äußerst dynamische Wirtschaftsregion der Niederlande eine herausragende Rolle. Diese Kontakte und vielfältigen Beziehungen und die aus ihnen resultierenden kulturellen Verbindungen und Wechselwirkungen verweisen in ihren Ursprüngen bis weit ins Frühmittelalter zurück, als friesische Kaufleute über die kimbrische Landenge hinweg auf dem Weg über Hollingstedt und Haithabu/Schleswig (und sicher auch schon sehr früh auf anderen Trassen) in den Ostseeraum hinein Handel trieben und dabei

bis nach Skandinavien; Gotland und ins Baltikum gelangten. Von dieser frühen Zeit berichtet Hans Joachim Kühn in seinem Beitrag „Händler – Waren – Friesen. Eine archäologische Spurensuche“ (S. 11-28).

Daran anschließend geben Job A. Weststrate in seinem Beitrag über „Westerlauwers Friesland im Wirtschaftsraum Nordwesteuropa vom 14. bis zum 16. Jahrhundert“ (S. 29-40) und Björn Poulsen in „Nordfriesische Schifffahrt zwischen Nordsee und Ostsee im 15. und 16. Jahrhundert“ (S. 41-56) jeweils sehr konkrete, aus lokalen und regionalen Quellenbeständen gearbeitete Einblicke in wirtschafts- und sozialhistorische Problemhorizonte. Was hier aus Zollregistern, Abgabenverzeichnissen, Zolltarifen und urkundlichen Quellenzeugnissen herausgearbeitet wird, findet sich in der Darstellung eingebettet in weite mentalitäts- und kulturgeschichtliche Zusammenhänge. So liest man im Beitrag über Westerlauwers Friesland einerseits interessante Ausführungen zur Rolle der Fehde und zur Konfliktregelung innerhalb der friesischen Gesellschaft. Andererseits tritt in Poulsens Artikel die Rolle Husums als westlicher Hafentort der West-Ost-Transitstrecke von der Nordsee nach Flensburg eindrucksvoll hervor, und es wird deutlich, wie wohlhabend die Handel treibenden und für den überregionalen Markt produzierenden Bauern der Westküstenharden im ausgehenden Mittelalter und in der frühen Neuzeit etwa im Gegensatz zu den meisten ihrer Standesgenossen in den Harden an der Ostseeküste und auf dem schleswigschen Geestrücken waren.

Vor diesem Hintergrund überrascht es keineswegs, was Piet Boon in seinem Artikel „Nordfriesen in Westfriesland. Zeugnisse aus Enkhuizen“ (S. 57-72) an konkreten Migrationszahlen aus der Überlieferung der Enkhuizener Notariatsakten herausarbeitet. Allein für die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts, die in gewisser Weise eine Hochzeit der Migration darstellten, sind 303 Erwähnungen von Menschen aus Nordfriesland fassbar, von denen die überwiegende Mehrheit zudem aus Husum stammte. Hier scheinen Push- und Pullfaktoren gleichermaßen eine Rolle gespielt zu haben, man denke etwa an die Auswirkungen von Flutkatastrophen wie der von 1634 oder an den schier unstillbaren Bedarf an Dienstpersonal, den die Begründung der Vereinigten Ostindischen Kompanie (VOC) 1602 mit sich brachte. All dies hatte Auswirkungen auf das Preis- und Lohnniveau, auf das Warenangebot und auf die Arbeitsbedingungen weit über die engere Region der Niederlande hinaus.

Dies spiegelt sich auch in den Ausführungen von Robert Bohn, über die „Nordfriesen auf niederländischen Schiffen in der frühe Neuzeit“ (S. 73-88) wider, waren es doch in erster Linie Menschen aus den Territorien des Reiches, die die hohen Verluste auf den Schiffen der niederländischen Kompanien und der Nordmeerfahrer ausglich. Auch hier sind mentale und kulturelle Fernwirkungen bis in die Inselgesellschaften Nordfrieslands nachweisbar, zumal die Mehrheit der männlichen Bevölkerung von Inseln wie Föhr auf niederländischen Schiffen fuhr, bevor im 18. Jahrhundert Hamburg und Kopenhagen als Ausgangspunkte

für die Nordmeerfahrt mehr und mehr an Gewicht gewonnen.

Die Beiträge von Manfred Sell „Zur Schifffahrt aus den ostfriesischen Sielhäfen zwischen 1869 und 1926“ (S. 89-94) und Klaus-Peter Kiedel zum Thema „Container, Container – Nordseehandel im 21. Jahrhundert“ (S. 95-109) spiegeln weitere interessante Facetten maritimen Lebens innerhalb des „Friesischen Meeres“ wider.

Ein Verzeichnis der Autoren und Herausgeber (S. 110-111) beschließt das sympathische Büchlein des Nordfriisk Institut in Bredstedt.

Detlev Kraack

### **Abbildungsnachweise**

Arkivet ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, S. 25  
Museum für Hamburgische Geschichte, S. 18-23  
Ortwin Pelc, S. 7, 8  
Gerret Liebing Schlaber, S. 3  
Stefan Watzlawzik, S. 12, 13

