

Schriften der Deutschen Wasserhistorischen Gesellschaft

Band 28

Die Entwicklung der Wasserwirtschaft im Elbe-Weser-Dreieck und im Alten Land

Herausgegeben im Auftrag der DWhG von Kai Wellbrock und Norbert Fischer, Schriften der DWhG, Band 28, 180 Seiten (56 in Farbe), Siegburg 2020, ISBN 978-3-86948-602-4, Paperback mit Leimbindung; Preis 29,00 € (Mitglieder 19,00 €), (zzgl. Versandkosten).

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort der Herausgeber	4
	Grußworte Hans-Eckhard Dannenberg, Landschaftsverband Stade e.V.	7
	Gudrun Fiedler, Niedersächsisches Landesarchiv – Standort Stade	9
Michael Ehrhardt	Der gebrochene Deich – Zeugnisse von Sturmflutkatastrophen im Alten Land	11
Norbert Fischer	Deiche, Stacks und Schleusen: Zur Geschichte des Wasserbaus in Cuxhaven und auf der Insel Neuwerk	35
Harmut Bickelmann	Wasserwege an der Unterweser	59
Dirk J. Peters	Historische Wasserbautechnik im Elbe- Weser-Dreieck am Beispiel von Schleusen und Sperrwerken mit Schwerpunkt in Bremerhaven	99
Gunter Armonat	Der Wandel der Wasserwirtschaft im Elbe- Weser-Dreieck in den letzten Jahrzehnten	135
Matthias Bunzel	Maritime Kulturlandschaft und Wassertourismus. Zur Freizeitnutzung der Untereibe und ihrer Nebenflüsse im Kontext der Wasserwirtschaft	151
Autorenverzeichnis		178

Vorwort der Herausgeber

In den Marschgebieten des Elbe-Weser-Raumes haben die Nordsee und ihre Gezeiten über Jahrhunderte ihre landschaftshistorischen wie auch lebensweltlichen Spuren hinterlassen. Die niedrig gelegenen Streifen an der Niederelbe sowie an Außen- und Unterweser waren ursprünglich wegen der regelmäßigen Überflutungen wenig wirtlich. Erst menschliche Arbeit und Technik erlaubten im Lauf der Geschichte eine intensivere Besiedlung und Bewirtschaftung der wegen der steten Aufschlickungsprozesse sehr fruchtbaren Gegend. Dabei spielten der Bau und die Unterhaltung von Deichen, Schleusen und Sielen die entscheidende Rolle.

Die Deiche haben in einem ursprünglich amphibischen, von ein- und ausströmenden Tiden geformten Raum seit dem hohen Mittelalter eine wasserbautechnische Grenze geschaffen. Jedoch ist diese Grenze, historisch gesehen, durchaus veränderlich gewesen: Durch Vor- und Rückdeichungen, durch Haupt- und Schlafdeiche, Sommerdeiche, Flankendeiche, Kajedeiche und Sietwenden ist über Jahrhunderte hinweg eine vielfach strukturierte Kulturlandschaft entstanden. Die Deiche haben also – zusammen mit weiteren Wasserbauwerken (Schleusen und Siele, Fleete, Stacks, Schöpf- und Sperrwerke u.a.) – die Geschichte der Marschen an Elbe und Weser maßgeblich bestimmt: „Der Deich ist das äusserste Gebäude; so lange wie er sicher ist, sind alle übrigen und das ganze Land in Sicherheit“, schrieb 1787 der später zu internationalem Ansehen gelangende Hamburger Wasserbauexperte Reinhard Woltman.¹

Vor dem Bau geschlossener Deichlinien bildeten die Marschen am Ufer der Ströme ein inselartiges Gebiet, das durch Seitenarme, Priele und Sande gegliedert wurde. Die Gezeiten strömten weitgehend ungehindert ein und aus, die Landschaft veränderte sich immer wieder. Gesiedelt wurde auf den hoch aufgeschlickten Flussrändern sowie auf Wurten – also künstlich aufgeschichteten, meist mehreren Meter hohen Erdhügel, die einzelne Anwesen sowie auch ganze Siedlungen aufnehmen konnten. Jedoch blieben die nutzbaren Flächen auf diese Weise naturgemäß begrenzt. Erst der gleichzeitig dem Schutz vor Überschwemmungen als auch der Landgewinnung dienende und im hohen Mittelalter einsetzende Bau geschlossener Deichlinien schuf die Voraussetzung für eine intensivere, ganzjährige Besiedlung und Bewirtschaftung. Schon der Jeverländer Landwirt und Deichgraf Albert Brahms,² der im 18. Jahrhundert eines der ersten wissenschaftlichen Handbücher über den Deichbau an der deutschen Nordseeküste verfasste, schrieb in seiner „Vorrede“ in aller notwendigen Klarheit: „Das Uebel [...] bestand in zwo Theilen: Erstlich mußte der Ueberströmung des wilden Wassers gewähret, und zweytens das überflüssige Regenwasser zum Lande hinaus geschafft werden. Das erstere zu verhüten, hat man die Damm-Kunst oder den Deich-Bau erdacht, und um das andere zu prästiren, den Syhl- oder Schleusen-Bau erfunden.“³ Die Deiche bildeten außerdem Schauplätze von Alltag und Wirtschaft: Sie waren – vor allem in der nassen Jahreszeit – häufig die einzigen Reit- und Fußwege, dienten der Viehweide und Nutzpflanzungen. Mit den Deichen und den weiteren Wasserbauwerken begann die „Domestizierung der Flüsse“.

Sturmflutkatastrophen unterminierten die Erfolge des Deichbaues. Sie zeitigten für die Marschengesellschaften höchst komplexe Auswirkungen. In der Neuzeit gehörten die Flutkatastrophen von 1717 (so genannte „Weihnachtsflut“), die Februarflut 1825 sowie die Flutkatastrophe von 1962 zu jenen Ereignissen, die historische Zäsuren darstellten. Michael Ehrhardt geht in seinem Beitrag auf die Auswirkungen solcher Sturmfluten am Beispiel des Alten Landes, einer Marschenregion elbabwärts von Hamburg, ein.

Am Beispiel des heutigen Cuxhavens und der Elbmündung stellt der Beitrag von Norbert Fischer die historischen Wechselwirkungen zwischen Deichbau, Sturmfluten und Uferschutz vor. Eines der

¹ Gutachten Reinhard Woltman vom 20. September 1787, S. 25, in: Archiv des Landkreises Cuxhaven in Otterndorf, Kirchspielsgericht Westerende-Otterndorf, VI A 5 Loc. 21 Nr. 7.

² Zu Leben und Wirken von Brahms siehe Klaus Hafeman, Albert Brahms 1692-1758. Kein Deich, kein Land, kein Leben. Neustadtgödens 1992.

³ Albert Brahms, Anfangs-Gründe der Deich- und Wasser-Baukunst, Teil 1 und 2, Leer 1989 (Nachdruck der Ausgabe Aurich 1767 und 1773), Vorrede (o. Pag.).

größten frühneuzeitlichen Eindeichungsprojekte an der deutschen Nordseeküste, dass hier von privaten Geldgebern finanziert und mit niederländischem Knowhow realisiert wurde, erwies sich einerseits als zu riskant. Die Deichlinien an der Elbmündung mussten schrittweise zurückverlegt werden. Andererseits rief diese Entwicklung die Technik eines umfassenden, systematischen Uferschutzes (Stacks, Steinkisten u.a.) hervor, wie sie auch an anderen tideabhängigen Strömen zum Einsatz kam und zur „Zähmung“ der Fluten beitrug.

Die verschiedenen – künstlichen und natürlichen – Wasserwege an der Unterweser sind Gegenstand des Beitrages von Hartmut Bickelmann. Wasserwege bildeten in der Zeit vor der Eisenbahn das wichtigste und effizienteste Rückgrat für den Transport von Waren aller Art. Hier konnten die natürlichen Flüsse genutzt werden, aber ebenso wurde eine Vielzahl von künstlichen Wasserwegen angelegt. Der natürliche Verlauf von Flüssen wurde beeinflusst, um die Boots- und Schifffahrt zu begünstigen. Die wirtschaftliche Entwicklung von Orten hing von ihrer Lage zum Wasser ab.

Inzwischen hat die vom Wasser geprägte Geschichte der Marschen an Elbe und Weser ein besonderes kulturelles Erbe an der Küste und den tideabhängigen Strömen hervorgebracht: Historische Deich- und Schleusenrelikte wurden musealisiert, Deichbaudenkmäler und Sturmflutmemorials errichtet – kurzum: eine neuartige wasserbauhistorische Landschaft ist entstanden. Sie zeugt von der Bedeutung des Meeres, der Ströme und der Gezeiten für die regionale Identität. Dirk J. Peters stellt die noch heute erhaltenen Relikte zusammen. Ein Schwerpunkt seines Beitrages sind die Schleusen und Sperrwerke an der Unterweser.

Neben der technischen, politischen und wirtschaftlichen Entwicklung unterlag auch die staatliche Wasserwirtschaftsverwaltung einem steten Wandel. Für die insbesondere von einer funktionierenden Wasserwirtschaft abhängenden Gebiete des Landkreises Stade wird diese Entwicklung im Beitrag von Gunter Armonat aufgezeigt. Im Gegensatz zu früheren Jahrhunderten spielt der staatliche Einfluss im 20. Jahrhundert für den Wasserbau eine viel größere Rolle und fand in neuen Gesetzgebungen und Institutionen seinen Ausdruck.

Eines der in der Öffentlichkeit anschaulichsten und bedeutsamsten Beispiele ist das so genannte Leitprojekt „Maritime Landschaft Unterelbe“ innerhalb der Metropolregion Hamburg. Als grenzüberschreitendes Projekt berührt es mit Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen drei Bundesländer und mehrere Landkreise. Unterschiedliche Wasserbau- und Hafengebäude wurden einheitlich klassifiziert, beschildert und netzwerkartig miteinander verbunden. Der Beitrag von Matthias Bunzel stellt die Arbeitsgemeinschaft der Maritimen Landschaft Unterelbe mit ihren Aktivitäten in den Fokus.

Die Deutsche Wasserhistorische Gesellschaft (DWhG) e. V. hat daher im Jahr 2016 in Kooperation mit dem Landschaftsverband Stade e. V. und dem Niedersächsischen Landesarchiv – Standort Stade – ihre 27. Fachtagung unter dem Titel „Die Entwicklung der Wasserwirtschaft im Elbe-Weser-Dreieck und im Alten Land“ abgehalten. Vorliegender Band fasst die Beiträge der Tagung zusammen. Wie zuvor aufgezeigt, birgt die Region ein überwältigendes wasserhistorisches Potenzial. Der Band liefert daher einen Beitrag zur Dokumentation dieses Potenzials und mag Grundlage für weitere Beschäftigung mit der Thematik sein. Inhaltlich und räumlich ergänzt dieser Sammelband den vorherigen Band 6 (Ostfriesland und das Land Oldenburg im Schutz der Deiche), Band 13 (Hamburg – die Elbe) sowie Band 17 (Wasserstraßen zwischen Elbe, Nord- und Ostsee einst und jetzt – Basis der wirtschaftlichen und touristischen Regionalentwicklung?).

Wir wünschen den Lesern eine angenehme Lektüre und hoffen auf freundliche Aufnahme.

Hamburg/ Siegburg, Juli 2020
Norbert Fischer
Landschaftsverband Stade e. V.

Kai Wellbrock
Deutsche Wasserhistorische Gesellschaft e.V.