

Kleine Brunsbütteler Spuren



Informationen zur Ortsgeschichte

Inhalt von Heft 26:

Seite 3: Redaktionelles

Beiträge:

Zum 80. Jahrestag des Kriegsendes und der Nazierrschaft:

- S. 4 bis 7: - Gertrud Dunker - Erinnerung an eine mutige junge Frau in dunkler Zeit
- S. 8 bis 11: - Pieter van de Vreugt - ein Vorfall in den letzten Tagen des 2. Weltkrieges
- S. 12 bis 17: - Die Volksschule Nord im 2. Weltkrieg
- S. 17 bis 20: - Englische Pläne zum Nord-Ostsee-Kanal während des 2. Weltkrieges und unmittelbar danach.

Zur Stadtgeschichte

- S. 21 bis 34: - Josenburg, ein Dithmarscher Großhof

Aus dem Heimatmuseum

- S. 34 bis 45: - Zwei Fahrräder im Heimatmuseum, mit Geschichten zu Brunsbüttels ersten Fahrradhändlern und Fahrradfahrern

- S. 46: **75 Jahre Brunsbütteler Sportverein BSV**

Aus dem Geschichtsverein

- S. 48 - Nachruf zu Heinrich Voß
- S. 49 bis 51: - Exkursion nach Wewelsfleth

Aus dem Stadtarchiv

- S. 51 - Neue Leitung unter Michael Will

Hinweise

- S. 51 - Korrekturen zu Heft Nr. 25
- S. 52: - Impressum
- S. 53: - Formular Beitrittserklärung

Redaktionelles.



Sehr verehrte Leserinnen und Leser,

Mit vier Beiträgen erinnern wir an das Ende des 2. Weltkrieges in Brunsbüttelkoog bzw. Brunsbüttel vor 80 Jahren.

Der erste handelt von einer Jüdin, der es ermöglicht wurde, im Jahr 1945 hier unterzutauchen, der zweite von einem holländischen Matrosen, der in den letzten Kriegstagen vor der Schleuseneinfahrt Brunsbüttelkoogs ums Leben kam. Der ehemalige Rektor John Jacobsen hinterließ einen Bericht zur Volksschule Nord in den Jahren von 1939 bis 1945, dem wir einige Erläuterungen hinzufügen. Mit Überlegungen der Engländer zur Zerstörung des Nord-Ostsee-Kanals schließen wir diese Erinnerungen ab.

Es folgt ein Artikel zu Brunsbüttels ersten Fahrradfahrern, ihren Vereinen und den Fahrradhändlern, die sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts hier etablierten, womit wir zu einem Besuch in unserem Heimatmuseum anregen möchten.

Eine interessante Geschichte zum ehemaligen Josenburger Großhof kam aufgrund einer Anfrage aus dem Verein für Dithmarscher Landeskunde (VDL) zustande. Dazu bedanken wir uns bei Wolfgang Mohr vom VDL und bei unserem Vereinsmitglied Johannes Willer, der uns mit einigen Informationen versorgte. Der Redakteur Stefan Schmid war während der Gespräche zu diesem Thema anwe-

send, sodass darüber bereits ein Artikel in der Brunsbütteler Zeitung erschien.

Wir haben der Bitte unseres Ehrenvorsitzenden Johannes Wöllfert entsprochen, eine kleine Abhandlung zum Brunsbütteler Sportverein BSV zu veröffentlichen, der in diesem Jahr sein 75-jähriges Bestehen feierte.

Leider mussten wir uns von unserem ehemaligen Vereinsvorsitzenden Heinrich Voß für immer verabschieden, dem wir einige Zeilen gewidmet haben.

Der Bericht zur Exkursion im vergangenen Jahr 2024 in das Dorf Wewelsfleth darf nicht fehlen.

Auf der Rückseite des Heftes finden Sie einen QR-Code. Wenn Sie diesen mit ihrem QR-Scanner einlesen, gelangen Sie direkt auf die Internetseite unseres Vereins. Dort können Sie z.B. sämtliche Ausgaben der „Kleinen Brunsbütteler Spuren“ online lesen oder herunterladen.

Der Vereinsvorstand wäre sehr erfreut, wenn sich weitere Brunsbütteler Einwohner zu einem Vereinsbeitritt entschließen würden. Mit gerade einmal 15,- € im Jahr erheben wir den wahrscheinlich niedrigsten Beitrag unter allen Brunsbütteler Vereinen. Eventuell haben Sie ja Interesse an einer aktiven Mitarbeit zur Erstellung neuer Geschichten zu unserer Stadt und ihren Einwohnern.

Aus dem Stadtarchiv berichten wir über die diesjährigen Veränderungen auf Seite 51.

Besonders möchten wir auf die Korrekturen zu Heft Nr.25 auf der gleichen Seite hinweisen, mit der Bitte diese zu beachten. Wir bedanken uns bei der bisherigen Leiterin Ute Hansen für die jahrelange gute Zusammenarbeit.

Im Namen des Vorstandes des Vereins für Brunsbütteler Geschichte wünsche ich Ihnen viel Freude beim lesen des neuen Heftes.

Klaus Schlichting
1. Vorsitzender im VfBG

Zum 80. Jahrestag des Kriegsendes und der Nazi Herrschaft

Gertrud Dunker – Erinnerung an eine mutige junge Frau in dunkler Zeit

Vor nunmehr 80 Jahren hatte in der Kirchspielgemeinde Brunsbüttel eine junge Frau den Mut, sich gegen staatliche Anordnungen und Gesetze zu stellen und ein Zeichen der christlichen Nächstenliebe und Menschlichkeit zu setzen. Davon berichtete genau 50 Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges Jens-U. Kannieß in einem Artikel der Brunsbütteler Rundschau.¹⁾ Er ist die Hauptquelle für den folgenden Text.

Bei der Frau handelte es sich um Getrud Dunker, der Frau von Heinz Dunker, der seit 1935 die Brunsbütteler Jakobus-Kirchengemeinde betreute, zunächst als sogenannter Provinzialvikar und seit 1936 als hauptamtlicher Pastor. Es geschah um die Jahreswende 1944/45, dass zwei Frauen an der Tür des Pastors klingelten und nach Unterkunft fragten. Die eine hieß Marianne Bövenich und war von Beruf Schauspielerin. Die andere nannte sich Hoffmann. Sie sagten, sie seien mit dem Fahrrad aus Berlin geflohen, um den Bomben zu entgehen. Daraufhin bat Frau Dunker sie ins Haus und nahm sie für die Nacht auf.

Am nächsten Tag gestand die junge Frau Hoffmann, dass ihr eigentlicher Name Sara Kleinmann sei und sie als Jüdin vor der Gestapo geflohen sei, um sich der Festnahme und Deportation in den Osten zu entziehen. Als ihren Beruf gab sie Ärztin an. Da sie wohl Vertrauen zu Frau Dunker gefasst hatte, erzählte sie ihr ihre ganze Geschichte. Sie kam aus Halle an der Saale und war mit einem arischen Mann verheiratet. Es handelte sich also um eine sogenannte Mischehe im Sinne der Nürnberger Rassegesetze von 1935. Seit Erlass dieser Gesetze waren Ehen zwischen sogenannten „Deutschblütigen“ und Juden verboten.²⁾ Die Ehe

der Kleinmanns muss also vor Inkrafttreten dieses Gesetzes geschlossen worden sein. Herr Kleinmann muss dann weiterhin zu seiner Frau Sara gehalten haben, auch wenn das von den Machthabern nicht gern gesehen wurde. Für Sara Kleinmann bedeutete die Ehe mit einem Arier in den ersten Jahren wohl einen gewissen Schutz. So blieb es ihr wahrscheinlich erspart, den gelben Stern zu tragen, nachdem dieser im September 1941 zu Kennzeichnung der Juden eingeführt wurde, denn *„ausgenommen von der Kennzeichnung blieben die meisten in Mischehen lebenden Juden“*.³⁾ Auch von den im Oktober 1941 einsetzenden Deportationen in den Osten waren Personen wie sie aufgrund ihrer Ehe zunächst ausgenommen.⁴⁾

Als der Staat im Jahre 1944 nun auch gegen jüdische Ehepartner aus solchen Mischehen vorging, erhielt Frau Kleinmann den Befehl, sich bei der Gestapo zu melden. Das konnte nur bedeuten, dass sie in den Osten deportiert werden sollte, entweder in eines der dort von den Nazis in verschiedenen Städten eingerichteten Ghettos oder gleich in eines der Todeslager. Um sich dem zu entziehen, entschloss sie sich, nach Berlin zu fliehen in der Hoffnung, dort untertauchen zu können. Sie war damit eine von etwa 5000 Jüdinnen und Juden, die allein in Berlin versuchten sich zu verstecken.⁵⁾ Ihrem Mann hinterließ sie einen Abschiedsbrief, in dem sie schrieb, sie gehe lieber in die Saale als in ein Todeslager. Mit diesem Brief ging ihr Mann zur Polizei, um diese davon zu überzeugen, dass sie Selbstmord begangen habe. Aber auch in Berlin fühlte sie sich bald nicht mehr sicher. Gertrud Dunker sagte dazu später in dem Interview mit Jens-U. Kannieß, die Gestapo habe einen geschulten Blick für untergetauchte Juden gehabt. Deshalb verließ Frau Kleinmann im Winter 1944/45 Berlin und fuhr mit dem Fahrrad zusammen mit Frau Bövenich Richtung Nordwesten. Wenn sie unter-

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

wegs kontrolliert wurden, sagten sie, sie seien vor den Russen geflohen und hätten dabei ihre Papiere verloren.

Als Gertrud Dunker diese Geschichte hörte, zögerte sie nicht lange und nahm Sara Kleinmann bei sich auf. Dass das sehr gefährlich war, war ihr durchaus bewusst, denn sie erzählte nicht einmal ihrem Vater davon, obwohl sie glaubte, dass auch er dafür gewesen wäre, der Jüdin Unterschlupf zu bieten. In der Öffentlichkeit gab sie Frau Kleinmann als neue Hausangestellte aus, was wohl einigermaßen überzeugend klang; denn sie wohnte damals mit ihren drei kleinen Kindern – das jüngste war erst eineinhalb Jahre alt – allein im erst vor wenigen Jahren neu errichteten Pastorat, da ihr Mann, Pastor Heinz Dunker, am 4. Oktober 1944 zur Ordnungspolizei nach Kopenhagen eingezogen worden war, das damals ja wie ganz Dänemark unter deutscher Besatzungsherrschaft stand.⁶⁾



Abb. 1: Gertrud Dunker 1945

Bevor Frau Kleinmann in Brunsbüttel ankam, soll sie wohl einige Tage in St. Michaelisdonn untergekommen sein. Rechtsanwalt Kannieß, der Verfasser des eingangs zitierten Zeitungsartikels, teilte mir dazu Folgendes mit: „*Nachdem ich meinen alten Artikel ... wieder gelesen habe, konnte ich mich erinnern, dass Frau Duncker mir berichtete, Frau Kleinmann sei über Sankt Michaelisdonn zu ihr gekommen.(...) In Sankt Michel lebte sie im Keller bei einer sehr illustren Gastwirtin, eigentlich eine Adlige aus gutem Haus, die sich aber auch sehr gerne als „Titten-Lotti“ ansprechen liess und vielen Sankt Michlern noch heute ein Begriff ist. Zeitzeugen liefern beredte Zeugnisse, früher betrieb sie auch in Marne die „Lumumba-Bar“. Sie hatte – auch unstreitig – ein grosses Herz und war wohl einige Tage Gastgeberin unserer Jüdin.*“ Rechtsanwalt Kannieß hält es für möglich, dass Sara Kleinmann dort Rudolf Höß begegnet sei, dem ehemaligen Kommandanten des KZ Auschwitz, der seine Frau mit den gemeinsamen Kindern in St. Michaelisdonn untergebracht hatte. Aber die Tatsache, dass Höß sich erst bei Kriegsende nach Schleswig-Holstein absetzte, spricht eher gegen die Möglichkeit eines zufälligen Treffens.⁷⁾

Neben der Geheimhaltung der wahren Identität Sara Kleinmanns war eine weitere Schwierigkeit die Beschaffung von Nahrungsmitteln für sie. Denn damals gab es fast alles nur auf bzw. gegen Lebensmittelkarten, die man von staatlicher Seite erhielt. „Die Rationierung der Lebensmittel verschärfte auch die Situation von Personen, die untergetaucht waren, um der Verhaftung oder Deportation zu entgehen: Ohne Karten war ihnen die Beschaffung von Lebensmitteln kaum möglich; eventuell vorhandene Helfer konnten ihnen so gut wie nichts abgeben, da die Rationen zu knapp bemessen waren, um versteckte Personen mitzuversorgen.“⁸⁾

Deshalb ging Sara Kleinmann zur Polizei,

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

um sich einen Ausweis ausstellen zu lassen, den sie brauchte, um Lebensmittelkarten zu bekommen. Dort meldete sie sich natürlich nicht unter ihrem wahren Namen. Trotzdem war dieser Gang nicht ungefährlich, aber die Polizei schöpfte wohl keinen Verdacht, denn Sara Kleinmann konnte bis zum Kriegsende bei Gertrud Dunker bleiben, d.h. bis zum Einmarsch der Engländer in Brunsbüttel am 7./8. Mai 1945. Bei der Versorgung mit Lebensmitteln könnte es aber trotzdem Probleme gegeben haben, wie eine Information von Johannes Wöllfert vermuten lässt. Dieser berichtete dem Verfasser von einer viele Jahre zurückliegenden Mitteilung des Zeitzeugen Gerd Ahrens, Frau Dunker habe in dem Lebensmittelladen Gruber, den es damals in der Reichenstraße gab, ab und zu gefragt, ob es auch Waren gebe, für die man keine Lebensmittelkarten benötige. Nachdem die Engländer Brunsbüttel eingenommen hatten, konnte Sara Kleinmann ihre wahre Identität zu erkennen geben und holte ihren echten Ausweis hervor, den sie in einer Geheimitasche ihres Portemonnaies eingenäht hatte. Inwieweit ihr als Opfer des NS-Regimes von der englischen Besatzungsmacht Vergünstigungen eingeräumt wurden, ist nicht bekannt. Auf jeden Fall konnten die Engländer an Hand ihres Ausweises erkennen, dass sie Jüdin war und damit zu den Verfolgten des NS-Staates gehörte. Denn im Juli 1938 waren besondere Personalausweise für Juden eingeführt worden.⁹⁾

Dank der Hilfsbereitschaft von Gertrud Dunker war Sara Kleinmann nun eine von wenigen Tausend deutschen Jüdinnen und Juden, die die „Endlösung“ überlebt hatten.¹⁰⁾ Man kann Pastor Ingo Pohl, der von 2012 bis 2016 an der Jakobuskirche tätig war, nur vorbehaltlos zustimmen, dass Gertrud Dunker „ein heller Stern im Kriegswinter“ war, wie er in einem Artikel der Brunsbütteler Zeitung im Dezember 2017 sagte.



Abb. 2: Familie Dunker 1943

Ende Mai 1945, als die Beschränkung der Bewegungsfreiheit von der englischen Besatzungsmacht etwas gelockert worden war, machte sich Sara Kleinmann auf den Weg in ihre Heimat, um nach ihrem Mann zu suchen. An der Kanalfähre im damaligen Brunsbüttelkoog nahmen die beiden Frauen voneinander Abschied. „Es war schmerzlich“, zitiert J.U. Kannieß Gertrud Dunker in seinem Zeitungsartikel. In Halle fand Sara Kleinmann ihren Mann wieder. Beide zogen dann später nach Berlin, wo sie sich als Ärzte niederließen. Eine Anfrage an das Stadtarchiv in Halle/Saale wegen weiterer Informationen über das Ehepaar Kleinmann blieb leider unbeantwortet.

Sara Kleinmann muss in den folgenden Jahren Kontakt zu Gertrud Dunker und ihrer Familie gehalten haben, denn 1955 machte sie ihnen anlässlich der Geburt der Tochter ein Geldgeschenk als Dank für die Zeit im Brunsbütteler Pastorat. Diese Information hat der Verfasser von Gerhard Dunker, dem dritten Sohn der Familie, erhalten.

Ein Wort zur Entstehung der Hauptquelle dieses Aufsatzes, des Zeitungsartikels von Jens-U. Kannieß: Herr Kannieß hatte 1995 zusammen mit Birgit Mahn, der damaligen Pastorin an der Jakobuskirche

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

und also einer späten Nachfolgerin von Gertrud Dunkers Mann, Frau Dunker in einem Hamburger Altenheim besucht und zu den Ereignissen damals befragt. Pastorin Mahn wiederum war von Frau Heinrich auf Gertrud Dunker aufmerksam gemacht worden. Frau Heinrich war die Frau von Pastor Heinrich, der der direkte Nachfolger von Pastor Dunker war, als dieser Ende Oktober 1947 die Jakobusgemeinde verließ und mit seiner Familie nach Schenefeld wechselte.

Anmerkungen:

¹⁾Jens- U. Kannieß: Keine Angst – nur Gottvertrauen, Brunsbütteler Rundschau 7.6.1995.

²⁾[https://de.wikipedia.org/wiki/Mischehe_\(Nationalsozialismus\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Mischehe_(Nationalsozialismus)).

³⁾A. Herzig: Jüdische Geschichte in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn 2007, S. 257.

⁴⁾A. Herzig, S. 259.

⁵⁾A. Herzig, S. 258. Der spätere Fernseh-Quizmaster Hans Rosenthal ist jemand, der so der Verschleppung in ein KZ entging und deshalb die Nazi Herrschaft überlebte.

⁶⁾Zur Ordnungspolizei im 3. Reich siehe: <https://de.wikipedia.org/wiki/Ordnungspolizei>.

⁷⁾Zu Höß siehe:

https://de.wikipedia.org/wiki/Rudolf_H%C3%B6%C3%9F#Flucht_und_Gefangenschaft.

⁸⁾<https://de.wikipedia.org/wiki/Lebensmittelmarke>.

⁹⁾Wolfgang Benz: Geschichte der Dritten Reichs, München 2000, S. 138.

¹⁰⁾Die Angaben dazu schwanken. Benz, S. 228 schreibt, „ungefähr 15 000 Juden überlebten als Partner in ‚Mischehen‘, weniger als 6000 überstanden die Lager im Osten..., einige überlebten in der Illegalität, vor allem im Untergrund in Berlin und Wien. Ihre Zahl, meist mit 5000 vermutet, ist noch weniger genau zu be-

stimmen als die der Ermordeten.“ Laut Herzig, S. 261, überlebten „in Verstecken untergetaucht oder als Partner privilegierter Ehen ... ungefähr 5000-7000 deutsche Juden die Shoa. Von den etwa 134 000 in die Vernichtungslager deportierten deutschen Juden erlebten nur ungefähr 8000 die Befreiung aus den Konzentrationslagern.“

Andreas Jacob, April 2025

Abb. 1 und 2:

Beide Fotos wurden freundlicher Weise von Gerhard Dunker, dem dritten Sohn der Familie D. zur Verfügung gestellt

Pieter van de Vreugt – ein Vorfall in den letzten Tagen des 2. Weltkrieges

Haben Sie, liebe Leserin, lieber Leser, schon mal etwas von einem Soldatenfriedhof in Brunsbüttel gehört?

Ich jedenfalls nicht, als ich vor einigen Jahren danach gefragt wurde. Es waren zwei Herren aus Holland, Vater und Sohn, die mich im Heimatmuseum auf Englisch darauf ansprachen. Sie suchten das Grab des Onkels vom älteren der beiden Herren. Er sei im 2. Weltkrieg ums Leben gekommen und hier in Brunsbüttel begraben worden. Als ich ihnen sagte, dass ich noch nie von einem Soldatenfriedhof hier gehört hätte, zeigten sie mir folgendes Schreiben des Volksbundes Deutsch Kriegsgräberfürsorge: Die Übersetzung der gelb markierten Absätze lautet:

Piet van de Vreugt ruht auf dem Soldatenfriedhof in Brunsbüttelkoog.

Die persönlichen Daten der oben genannten Person sind im Gedenkbuch für vermisste und verstorbene Personen in Deutschland eingetragen. Einen Auszug können Sie bei uns bestellen. Bitte beachten Sie, dass auf einigen Friedhöfen nicht die aktuelle Version zur Einsichtnahme zur Verfügung steht, so dass der Name

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

Ihres Angehörigen möglicherweise noch nicht enthalten ist.

Da ich, wie gesagt, noch nie von einem Soldatenfriedhof in Brunsbüttel gehört hatte, konnte ich den beiden Herren nicht weiterhelfen. Ich versprach ihnen aber, mich zu erkundigen und sie dann zu informieren. Nachdem sie mir ihre Postanschrift und ihre E-Mail-Adresse gegeben hatten, mussten sie unverrich-

teter Dinge die Rückreise nach Holland antreten.

In den folgenden Tagen erkundigte ich mich bei der Verwalterin des Paulus-Friedhofes, und sie klärte mich auf, dass es dort eine Abteilung mit Soldatengräbern gibt. Ich machte einen Termin mit ihr aus, und anhand der genauen Positionsangabe des Grabs in der Mitteilung des Volksbundes konnte sie mich dann



Volksbund

Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V.

QR-Code zum Formular
Sachstandsänderungen



Pieter van de Vreugt

Pieter van de Vreugt rust op de militaire begraafplaats in Brunsbüttelkoog.

Endgrablage: Block 4 Reihe 10 Grab 21

De persoonlijke gegevens van de bovengenoemde persoon staan opgetekend in het gedenkboek voor vermiste en overleden personen in Duitsland. U kunt bij ons een uittreksel bestellen.

Details zur Person:

Achternaam:

van de Vreugt

Voornaam:

Pieter

Dienstgraad:

Leichtmatrose

Geboortedatum:

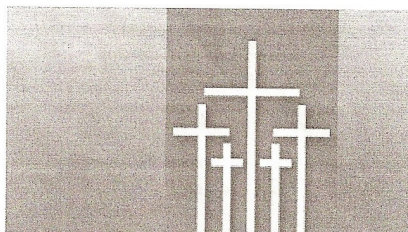
24.12.1926

Sterf-/vermissingsdatum:

25.04.1945

Sterf-/vermissingsplaats:

nicht verzeichnet



Brunsbüttelkoog (Bundesrepublik Deutschland) - leider noch kein Bild vorhanden

Aanwijzing voor begraafplaatsbezoekers

Op enkele oorlogsgraven, die door de Volksbond in Oost-Europa zijn aangelegd, heeft de naammarkering gedeeltelijk nog niet plaatsgevonden! Daarom verzoeken wij verwanten dringend vóór een geplande reis contact met ons op te nemen via het e-mailadres gn@volksbund.de of via het telefoonnummer +49 (0) 561-7009-0. Zo kunnen wij ook waarborgen, dat het betreffende oorlogsgraf op de geplande bezoekdatum geopend is.

Pieter van de Vreugt

Pieter van de Vreugt rust op de militaire begraafplaats in Brunsbüttelkoog.

Endgrablage: Block 4 Reihe 10 Grab 21

Meer informatie over dit kerkhof krijgt u hier.

De naam en de persoonlijke gegevens van bovengenoemde zijn ook in het gedenkboek van de militaire begraafplaats vermeld. U kunt een uittreksel daarvan bij ons bestellen.

Houd er rekening mee dat op sommige kerkhoven niet de actuele versie ter inzage ligt, zodoende kan de naam van uw familielid daarin eventueel nog niet zijn opgenomen.

Spendenkonto



Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V.
Spendentelefon: 0561 700 90

IBAN DE23 5204 0021 0322 2999 00

BIC COBADEFFXXX

Commerzbank Kassel

Oder:

Kontonummer 3 222 999 00

Bankleitzahl 520 400 21

Commerzbank Kassel

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

<i>Piel von der Troied</i>		Beerdigt:	Amtshandlung:
<i>Leichtmatrose auf</i>		am <i>27. April 1945</i>	
Beruf:	<i>Seeschlepper Ursus</i>	in	
102 Geboren am		Gestorben:	
in		am <i>25. April 1945</i>	Bezeichnung des Grabes:
Alter:		in	<i>II RDD 9. Grabreih</i>
Wohnung:		Standesamt	<i>Durch Feindeinwirkung in der Elbmündung verunglückt.</i>
		Register Nr.	

Abb. 1: Sterbeeintrag „Piel von der Troied“

zu dem Grab führen. Außerdem gewährte sie mir anschließend Einblick in das Sterbecbuch, in dem sie folgenden Eintrag fand:

Der handschriftliche Eintrag lautet:
Piet van der Troied, Leichtmatrose auf Seeschlepper Ursus, Beerdigt am 27. April 1945, Gestorben am 25. April 1945. Durch Feindeinwirkung in der Elbmündung verunglückt.

Zu diesem Eintrag passt folgender Auszug aus dem Tagebuch des Lotsenältermannes Willi Hosse: „25. April 1945: Angriff von fünf englischen Fliegern im Sturzflug auf den von Wilhelmshaven kommenden Geleitzug, vor der Schleusen Insel. Das Schiff wurde so getroffen, dass es mit dem Schlepper vor der Einfahrt unterging.“¹⁾

Das Seekriegstagebuch meldete für diesen Tag: *Jabo-Angr. mit Bomben auf Schleppzug Werkstattschiff "Eisen" auf Brunsbüttel-Reede. "Eisen" gesunken, 2 Schlepper brennend auf Strand gesetzt.*²⁾

Demnach gab es am 25. April 1945 einen Angriff englischer Jagdbomber auf einen Schleppzug, der aus Wilhelmshaven kam und in der Einfahrt zu den Schleusen lag. Bei diesem Angriff kam wohl auch der Brunsbütteler Lotse Heinrich Dierking ums Leben, von dem Max Tiedemann schreibt, er fiel „am 26.4.1945 durch Tieffliegerbeschuss beim Einlaufen von der Elbe in die Schleuse.“³⁾

In jenen Tagen war es wohl immer häufiger zu Fliegerangriffen gekommen, wie John Jacobsen später berichtete: „Ab 20. April wurde die Fliegertätigkeit so stark, daß ein ordnungsmäßiger Unterricht nicht mehr stattfinden konnte (...) Immer häufiger brausten Tiefflieger über den Ort. Ab 24. April ruhte der Unterricht ganz.“⁴⁾

Nachdem ich diese Informationen nach Holland übermittelt hatte, kamen Piets Neffe und dessen Sohn erneut nach Brunsbüttel. Ich fuhr dann mit ihnen zum Paulusfriedhof, wo ich sie zum Grab ihres Onkels bzw. Großonkels führte.

Die Inschrift auf der Grabplatte, die auf dem Foto nicht sehr klar zu erkennen ist, lautet: L.MATR / PIET V.D.FROID / 1945 Die Abkürzung in der ersten Zeile bedeutet „Leichtmatrose“. Einen solchen Dienstgrad gab es in der Kriegsmarine des 3. Reiches nicht.⁵⁾ In der Handelsmarine wurde damit eine Matrose in Ausbildung bezeichnet.⁶⁾ Also muss es sich beim Schlepper Ursus wohl um ein Schiff der Handelsmarine gehandelt haben. Nach dem Gang zum Grab sind wir noch in die Schillerstraße gefahren und dort auf den Deich gegangen. Von dort konnte ich den beiden Holländern zeigen, wo ungefähr der Schlepper gelegen haben musste, als er von englischen Fliegern angegriffen und der Onkel getötet wurde.

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren



Abb. 2: Grabplatte Piet von der Vroigts.



Abb. 3: Gräberreihen



Abb. 4: Hinweis im Eingangsbereich

viel über seinen Bruder Piet, also Dirks Onkel erzählt habe. Nachdem sein Vater gestorben war, wandte sich Dirk, der Neffe des getöteten Matrosen, dann an das holländische Rote Kreuz mit der Bitte um Auskunft über das Schicksal von Pieter van de Vreugt. Das Rote Kreuz reichte diese Bitte dann wohl an den Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge weiter, von dem die de Vreugds dann die Information erhielten, dass Pieter in Brunsbüttel begraben liegt. Bis dahin hatten also anscheinend weder die Eltern noch der Bruder des verstorbenen Holländers versucht, das Schicksal ihres Angehörigen aufzuklären. Das deutet darauf hin, dass sie sich für ihn wegen seiner Kollaboration mit den Deutschen schämten.

Dirk und sein Sohn Jan-Willem konnten nicht sagen, wie bzw. weshalb Pieter 1945 auf einen deutschen Schlepper kam. Pieters Bruder, der Vater von Dirk, konnte oder wollte seinem Sohn nichts dazu sagen. Das könnte eventuell ein Zeichen dafür sein, dass es ihm bzw. den Angehörigen von Pieter unangenehm war, dass dieser während des Krieges und der Besetzung Hollands durch deutsche Truppen auf einem deutschen Schiff gearbeitet hatte. Das wiederum könnte darauf hindeuten, dass er nicht wie viele andere Holländer zur Arbeit in Deutschland zwangsverpflichtet worden war, sondern sich freiwillige bereit erklärt hatte, für die Deutschen zu arbeiten. Es hat ja im 2. Weltkrieg auch Holländer gegeben, die nach der deutschen Besetzung Hollands in die Waffen-SS bzw. die SS eingetreten sind.⁷⁾

Um auf die eingangs gestellte Frage zurückzukommen: Es gibt einen Bereich auf dem Paulus-Friedhof, in dem Opfer des 2. Weltkrieges bestattet sind.

In diesem Bereich erinnern mehrere Reihen mit Grabplatten an die im Krieg Umgekommenen.

Im Gespräch mit den beiden sagte mir Dirk de Vreugt, dass sein Vater ihm nicht

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

Anmerkungen:

¹⁾ Zitiert in: Brunsbütteler Spuren Bd. 5, hg. vom Verein für Brunsbütteler Geschichte 1990, S. 75

²⁾ Kriegstagebuch der Seekriegsleitung Band 68, Seite 388-A

³⁾ Brunsbütteler Spuren, Band X: Die Elbe, der Nord-Ostsee-Kanal und das Lotsenwesen, Brunsbüttel 2005, S. 57. Wahrscheinlich ist M. Tiedemann bei der Datumsangabe ein Fehler unterlaufen.

⁴⁾ Geschichte der Schleusenstadt Brunsbüttel. 63 Folge: Die Flak schoß stundenlang; in: Brunsbütteler Zeitung vom 21.10.1974

⁵⁾ [https://de.wikipedia.org/wiki/Matrose_\(Dienstgrad\)#Kriegsmarine_bis_1945](https://de.wikipedia.org/wiki/Matrose_(Dienstgrad)#Kriegsmarine_bis_1945)

⁶⁾ <https://de.wikipedia.org/wiki/Seemann#Matrose>

⁷⁾ <https://www.welt.de/kultur/history/article106243176/Die-Niederlande-zwischen-Kollaboration-und-Hunger.html>

Andreas Jacob, April 2025

Abb. 1-4: Andreas Jacob

Die Volksschule Nord im 2. Weltkrieg, Erinnerungen von J. Jacobsen.

1939. Während des Winters wurden Knochen und Altmaterial gesammelt. Bei Ausbruch des Krieges wurde - wie im ganzen Reich - die Schule Nord zunächst ganz geschlossen.

1. September 1939. Drei Lehrer wurden sofort zur Warnzentrale nach Zweidorf eingezogen.¹⁾ Weil Brunsbüttelkoog Luftschutzort I. Klasse war, konnte der Unterricht erst wieder aufgenommen werden, als die Luftschutzräume bei den Schulen fertiggestellt waren.²⁾ Von den Schulräumen wurden belegt: - Schulstraße 38 für einen Sanitätstrupp, Schulstraße 1 ein Raum für die Leuchtturmflugwache, ein weiterer Raum für die Krankentransportabteilung. Im Werkraum lager-



Abb.1: Der ehemalige Rektor der Volksschule John Jacobsen.

ten Schulmöbel der geräumten Mittelschule.³⁾⁴⁾ Rektor Kahlke wurde als Schulleiter nach Heide versetzt, Lehrer Nagel vertretungsweise mit der Schulleitung beauftragt.

1940. Der erste Kriegswinter war besonders hart. Die Schule Nord musste ihren geringen Kohlevorrat an das Krankenhaus und das Rathaus abgeben. Der Unterricht wurde in den Räumen der Mittelschule abgehalten, soweit sie nicht beschlagnahmt waren. Am 7. Juni schossen die Marineflakbatterien des hiesigen Festungsbereichs erstmalig über drei Stunden, von Mitternacht bis drei Uhr. Deswegen wurde angeordnet, dass die Schüler in ähnlichen Fällen zwei Stunden später in der Schule zu erscheinen hätten. Im Juni forderte das Arbeitsamt Schüler als Hilfskräfte beim Kohlpflanzen an. -Die Sommerferien wurden aus Luftschutzgründen verlängert. Der planmäßige Unterricht konnte erst am 22. Sep-

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

tember wieder aufgenommen werden.

1941. In der Nacht vom 12. auf den 13. März gab es sieben, in der folgenden Nacht sechs Stunden Fliegeralarm. Am 12. Mai wurde erstmals die Kinderlandverschickung durchgeführt. 40 Knaben und 38 Mädchen traten die Reise nach Misdroy an.⁵⁾ Die Kinder kamen im Oktober zurück. In diesem Jahre wurden Kohlpflanzerferien vom 9. bis 26. Juni gegeben. Die Hauptschule wurde eingeführt. Schüler sammelten während des ganzen Sommers Heilkräuter.

1942. Die Altmaterialiensammlung, stark von der Regierung gefördert, ergab: 5020 kg Eisen, 1463 kg Papier, 765 kg Knochen, 466 kg Buntmetall, 452 kg Lumpen.

1943. Als Ernteeinsatz wurden von der Schule Nord 625 Tagewerke geleistet. Eine Diphtherie-Schutzimpfung wurde von Medizinalrat Dr. Rehling durchgeführt. Wirksame Hilfe leistete hierbei das DRK. Seit Anfang Juni arbeitete der Sicherheits- und Hilfsdienst an zwei Splittergräben hinter der Schule.⁶⁾ 78 Halbtage wurden im Ernteeinsatz verbracht.

Nach einer neuen Verordnung sind möglichst alle Kinder bei "Luftgefahr 15" nach Hause zu schicken. Die Schüler sollten bei Angriffen im ganzen Ort verteilt sein, um Verluste gering zu halten. Diese Weisung bedeutete eine erhebliche Störung des Unterrichts.

1944. Zu Beginn des Schuljahres machte sich ein Mangel an Schulbüchern stark bemerkbar. Tafeln für die Kleinen fehlten.⁷⁾ Am 5. Oktober wurde die Schule Nord geschlossen und zur Unterbringung von Schanzarbeitern ausgeräumt. Erst im November konnte der Unterricht in nur zwei Räumen wieder aufgenommen werden.

1945. Im Januar traf die Weisung ein, dass keine Schule mehr geheizt werden dürfte. Die Kinder erhielten in der ungeheizten Schule Schularbeiten, die am



Abb. 2, 3: Schüler der Volksschule Nord am Strand von Misdroy.

nächsten Tage nachgesehen wurden, soweit es die Kälte erlaubte. Der Kurzunterricht lief bis Ostern weiter.



Abb. 4, Durch Bombardierung zerstörte Anlagen der MAWAG 1944.

Anfang Februar trafen die ersten Ostflüchtlinge in Brunsbüttelkoog ein. Am 8. Februar erfolgte die Einschulung der Flüchtlingskinder. Im Laufe der nächsten Wochen wurden 150 Schüler



Abb. 5, Bombardierung der Schleusen am 18.04.1944 mit Einschlägen im Stadtgebiet

aus den Ostgebieten aufgenommen. Am 28. März hatte die Schule Nord 410 Schüler.

Ab 20. April wurde die Fliebertätigkeit so stark, dass ein ordnungsmäßiger Unterricht nicht mehr stattfinden konnte. In mehreren Schulräumen lagen Fremdarbeiter, OT und Firmenarbeiter.⁸⁾ Freigegebene Räume waren so verschmutzt, dass sie zunächst nicht benutzt werden konnten. Als einige Räume nach vieler Mühe in Ordnung gebracht waren, mussten die Schulen wieder geschlossen werden, weil sie als Unterkunftsräume für Soldaten gebraucht wurden.⁹⁾ Immer häufiger brausten Tiefflieger über

den Ort.

Ab 24. April ruhte der Unterricht ganz. Die Ereignisse begannen sich zu überstürzen.— Hitler war tot.

Am 7. Mai mittags rückten die ersten englischen Besatzungstruppen ein. Es wurde sofort ein Ausgehverbot für alle Personen verhängt. Ab 9. Mai durften alle Einwohner von 9 bis 18 Uhr die Straße betreten, ab 4. Juni von 5 bis 22 Uhr. Am 9. Mai wurde die Abgabe sämtlicher Waffen und Fotoapparate verfügt. Die Benutzung der Fähre war nur von 10 bis 12 Uhr gestattet. Am 15. Mai zogen englische Truppen in Schulstraße 4 und 38 ein. Ab 1. Juni durfte die Fähre nur mit

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

Ausweis betreten werden. Am 7. Juni war der Lehrmittelraum vollständig "ausgeräumt".

Erläuterungen:

¹⁾ Die Warnzentrale Zweidorf (Abb. 2) gehörte zur Flakbatterie der Luftabwehr im Bereich des heutigen Anlegers der Elbefähre.



Abb. 6, Teil der Batterie Zweidorf.

²⁾ Luftschutzort 1. Klasse oder 1. Ordnung, Einstufung der militärischen Wichtigkeit von Orten. Dazu gehörten in Brunsbüttelkoog der NOK mit den Schleusen und die MAWAG zur Versorgung der Marine mit Treibstoff. Der Kanal war für die Marine außerdem von besonderer Bedeutung, weil verschiedene Schiffsbewegungen stattfanden, sei es durch die Verlegung von einzelnen Schlachtschiffen oder Fahrten für Reparaturzwecke in die Werften der Ostseehäfen und zurück. Zum Beispiel ist das Schlachtschiff „Bismarck“ am 07.03.1941 von Brunsbüttel-Reede nach Kiel überführt worden. (aus dem Kriegstagebuch der Seekriegsleitung)

³⁾ Die Schulgebäude Schulstraße 1, 3 und 34 bestehen bzw. bestanden aus zwei Gebäuden der heutigen Boy-Lornsen Grundschule und aus dem Gebäude der Galerie Rusch, Schulstraße 34.



Abb. 7, Angehörige unterschiedlicher Organisationen des Sicherheits- und Hilfsdienstes vor dem Postamt Brunsbüttelkoog-Süd.

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

⁴⁾ Bei der Mittelschule handelt es sich um die Boje-Realschule in der Bojestraße.

⁵⁾ Misdroy, Ostseebad auf der Insel Wollin, heute Polen. Die Kinderlandverschickung wurde im 2. Weltkrieg zum Schutz der Kinder vor den vielen Bombenangriffen durchgeführt.

⁶⁾ Sicherheits- und Hilfsdienst (SHD) Der SHD bestand dem Ursprung nach zwar aus einer Reihe unterschiedlicher Hilfsorganisationen und Einrichtungen. Im einzelnen gehörten zum SHD folgende Diensten und Trägerorganisationen:

- Sicherheitsdienst: Polizei
- Feuerlöschdienst: Berufs- und Freiwillige Feuerwehren.
- LS-Instandsetzungsdienst: Technische Nothilfe
- LS-Sanitätsdienst: Deutsches Rotes Kreuz und öffentlicher Gesundheitsdienst
- LS-Entgiftungsdienst: Straßen- und sonstige Reinigungsbetriebe
- LS-Veterinärdienst: öffentliche und private tierärztliche Einrichtungen
- Fachtrupps: Störungsdienste der Versorgungsbetriebe.
- Havarietrupps/Hafen-LS: Schifffahrts- und Hafenbetriebe/ Wasserbauämter.

⁷⁾ Der Mangel an Schulbüchern entstand durch die herrschende Papierknappheit, durch die Kriegseinwirkungen sind viele Druckereien und Papierfabriken zerstört worden..

⁸⁾ Fremdarbeiter war die Bezeichnung für Männer und Frauen, die während des 2. Weltkrieges aus den von den deutschen Truppen besetzten Gebieten—freiwillig oder zwangsweise— als ausländische Zivilarbeiter in das deutsche Reich gebracht wurden. Es waren vor allem Polen, Russen, Franzosen, Belgier und Niederländer. Sie mussten vorwiegend in Betrieben der Landwirtschaft und der Rüstungsindustrie arbeiten.

(H. Kammer, E. Bartsch: Nationalsozialis-

mus. Begriffe aus der Zeit der Gewalt-herrschaft 1933-1945, Hamburg 1992, S.67)

Die Zahl deportierter Fremdarbeiter und Kriegsgefangener stieg von 1,2 Millionen im Jahr 1941 auf 7,8 Millionen im Jahr 1944. (Wikipedia; Zwangsarbeit in der Zeit des Nationalsozialismus)

⁹⁾ Die Organisation Todt (OT) entstand 1938, als Adolf Hitler den durch den Autobahnbau bewährten Fritz Todt mit den Arbeiten für den bis dahin von der Wehrmacht geleiteten Bau des Westwalls beauftragte. Mit dem Beginn des 2. Weltkrieges bildete sich die OT in eine militärisch gegliederte Bauorganisation um. Ab 1943 mussten auch Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene unter schwersten Bedingungen auf den OT-Baustellen arbeiten. Ende 1944 verfügte die OT über rund 1.360.000 Arbeitskräfte, von denen nur 60.000 Deutsche waren.

(Internetseite „LEMO-Lebendiges-Museum-Online- NS-Regime-NS-Organisationen“; Robert Thoms)



Abb.8: Koogstr. 35, damaliger Sitz der OT

Die OT mit Sitz in Brunsbüttelkoog war für den Bau der hiesigen zu errichtenden Flakbatterien und Luftschutzbunker zuständig. Die Arbeiten zu den Überbunkern der Torkammern der Neuen Schleuse wurden nicht mehr abgeschlossen werden, denn der Krieg war zu Ende.

¹⁰⁾ Im April 1945 zogen sich zahlreiche



Abb.9: Neue Schleuse, Überbunkerung Torwagenhaus Nr. 2.

militärische Verwaltungen, Kommandostellen und Truppenteile nach Schleswig-Holstein zurück. Ostholstein und Dithmarschen waren stark überdurchschnittlich mit Einquartierungen belegt. (Aus „Westküste 1945“, S. 66 von Holger Pie-ning, erschienen im Boyens-Verlag).

Es kamen stetig mehr Soldaten an. Gem. Lagebericht der Seekriegsleitung vom 19. und 21. Mai 1945 trafen an jenen Tagen hier noch mehrere hundert Soldaten der 5. Sicherungsdivision Balje ein und wurden auf das Regiment Brunsbüttel Süd verteilt.

Quelle:

John Jacobsen, 21.10.1974, Geschichte der Schleusenstadt Brunsbüttel Folge 63, erschienen in der Brunsbütteler Zeitung, Stadtarchiv Brunsbüttel.

Fotos

Abb. 1: Brunsbüttel Wiki, Seiten Uwe Möller

Abb. 2, 3,: Familie Schlichting

Abb. 4: <https://alt-ostermoor.de>, Boy Feil

Abb. 5: Archiv WSA Brunsbüttel

Abb. 6: Stadtarchiv Brunsbüttel.

Abb. 7: Verein für Brunsbütteler Geschichte

Abb. 8,9: Klaus Schlichting

Englische Pläne für den Nord-Ostsee-Kanal während des Zweiten Weltkrieges und unmittelbar danach

Der folgende Text ist die Übersetzung und Zusammenfassung einiger Passagen aus dem Aufsatz von Kaspar Herrmann: An Anglo-German success story: British management of the Kiel Canal after World War II, erschienen in: Mitteilungen des Canal-Vereins Nr. 31, Rendsburg 2018, S. 11 – 41. Es handelt sich dabei um die Masterarbeit des Verfassers an der London School of Economics and Political Science (LSE).

Übersetzung und Anmerkungen von Andreas Jacob.

Während des 2. Weltkrieges gab es auf britischer Seite Überlegungen, den Kanal zu zerstören, da er es der deutschen Flotte ermöglichte, die Ostsee zu beherrschen, und sie damit praktisch zu einem deutschen Meer machte, was die Kontakte mit den Verbündeten Polen und Russland erheblich behinderte. (Anmerkung: Polen als Verbündeter Großbritanniens existierte seit Ende September 1939 eigentlich nicht mehr, da es von Deutschland und der Sowjetunion besetzt war.)

Gegen Ende des Krieges setzte sich jedoch die Auffassung durch, dass andere Optionen eher in Betracht kämen. Gründe für diesen Sinneswandel:

Die Zerstörung des Kanals würde einen erheblichen Planungsaufwand erfordern sowie den Einsatz von sehr viel Material und Arbeitskräften, woran es in beiden Fällen im Nachkriegsdeutschland mangelte. Der Vorschlag, den Kanal von deutschen Kriegsgefangenen zuschütten zu lassen, wurde als zu teuer und zu zeitaufwändig abgelehnt und weil es dringendere Angelegenheiten zu regeln galt. Ein weiterer Vorschlag, die Schleusen in Kiel und Brunsbüttel mit Zement zu verfüllen, um sie dadurch unbrauchbar zu machen, wurde wegen des Mangels an

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

Zement in den Nachkriegsjahren abgelehnt. Man kam auf britischer Seite zu dem Schluss, dass es nahezu unmöglich war, den Kanal mit geringem finanziellem Aufwand unbrauchbar zu machen. Und da Großbritannien höchstwahrscheinlich die Kosten selbst zu tragen hätte, ging man daran, sich andere Maßnahmen zur Neutralisierung des Kanals zu überlegen.



Abb.1: Rückseite Wurtleutetweute 8, Schäden am Gebäude und am Schutzbunker durch Bombenabwurf am 18.04.1944.

Um das militärische Potenzial des Kanals zu beseitigen, dachte man an die Schaffung einer neutralen internationalen Zone auf beiden Seiten. Dabei sollte die Souveränität über den Kanal und die beidseitige Zone in internationale Hände gelegt werden. Außerdem sollte der deutsche Teil des ehemaligen Herzogtums Schleswig und der westliche Teil von Holstein an Dänemark zurückgegeben werden. (Anmerkung: Der Begriff „zurückgeben“, im englischen Text „restore“, ist in Bezug auf Holstein nicht ganz korrekt, da dieses immer Teil des Heiligen Römischen Reiches und später des Deutschen Bundes war, die beide Vorläufer des Deutschen Kaiserreiches von 1871ff. waren.) Schließlich sollten die Vereinten Nationen in Holtenau und Brunsbüttel Stützpunkte erhalten.

Da der Anschluss Schlesiens und des westlichen Holsteins an Dänemark die

Umsiedlung von etwa 500.000 Deutschen erfordert hätte, erwog man eine Änderung des Verlaufs des Kanals durch Schaffung einer direkteren Route von Rendsburg zur Nordsee. Dadurch würde die Zahl der umzusiedelnden Deutschen um etwa 100.000 gesenkt und der Kanal um ungefähr 20 Meilen (ca. 32 km) verkürzt werden. Schätzungen besagten, dass der Bau des neuen Kanalabschnitts und die Verfüllung des alten Teilstücks in zwei bis drei Jahren durchgeführt werden könnten. Bis zum Kriegsende blieb diese Option die wahrscheinlichste.

Mit der Abkühlung der britisch-russischen Beziehungen seit Kriegsende erschien weder die Internationalisierung noch die Zerstörung des Kanals weiterhin wünschenswert, da die Sowjetunion jetzt als mögliche Gefahr angesehen wurde und man befürchtete, die Zerstörung des Kanals könne Nordwestdeutschland in sowjetische Arme treiben. Außerdem war eine Kommission der Meinung, dass der Kanal wirtschaftlich wichtig werden könnte für Westdeutschlands Genesung, indem er es mit dringend benötigten Devisen versorgt. Die Internationalisierung des Kanals wurde abgelehnt, weil sie der Sowjetunion die Ausbreitung ihres Einflusses nach Westen ermöglichen würde.

Ein weiterer Grund für den Erhalt des Kanals ergab sich aus einem Gutachten der Alliierten Kontrollkommission für Deutschland vom Mai 1946, wonach der Kanal in Zukunft nicht nur für Deutschland wirtschaftlich interessant sein würde, sondern auch für andere europäische Staaten und deshalb wichtig sei für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas nach dem Krieg.

Während des Krieges stellten die Schleusen in Brunsbüttel und Holtenau ein wichtiges Ziel für die britische Luftwaffe in Norddeutschland dar, um den Kanal für die deutsche Flotte unbrauchbar zu machen. Dies erwies sich jedoch als schwieriger als von der militärischen

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

Führung erwartet, da es nie gelang, alle acht Schleusen des Kanals vollständig zu zerstören. Das hatte vor allem drei Gründe: Die zahlreichen Luftabwehrgeschütze rund um die Schleusen machten es den britischen Piloten unmöglich, genau auf die Schleusen zu zielen.



Abb. 2: Bombenschaden an der südlichen kanalseitigen Torkammer.



Abb. 3: Bombenschäden im Bereich der südlichen kanalseitigen Torkammer.

Zweitens patrouillierte das zweite deutsche Jagdflieger-Geschwader (im englischen Text „fighter division“) aus Stade ständig den gesamten Kanal entlang und ließ dadurch den britischen Piloten wenig Zeit, ihre Bomben genau zu platzieren, und schließlich waren die Schleusentore so robust, dass nur ein direkter Treffer oder ein Einschlag in unmittelbarer Nähe sie unbrauchbar machen konnten. Bis zum 15.9.1944 gelang das nur in vier Fällen.

Dass die Briten bei Kriegsende den Kanal

weitgehend unbeschädigt in Besitz nehmen konnten, lag auch daran, dass die Besetzung Brunsbüttels und Kiel-Holtenaus recht schnell erfolgte, sodass keine Zeit für deutsche Sabotageakte blieb. Außerdem hatten die Briten im Januar 1945 eine Liste all jener Punkte am Kanal erstellt, die sich für Sabotageakte eigneten und die deshalb nach der Einnahme durch britische Truppen besonders scharf bewacht wurden. Hierbei handelte es sich vor allem um Treibstofftanks mit einem Fassungsvermögen von mehr als 1 Mio. Tonnen. Die Alliierten befürchteten, dass der Inhalt dieser Tanks in den Kanal entleert und dann entzündet werden könnte, wodurch der Kanal unpassierbar würde. Um den Kanal zu bewachen, dessen Sicherung in den Worten des britischen Oberkommandierenden von größter Wichtigkeit war, wurden in Kiel drei Bataillone stationiert und jeweils eins in Rendsburg, Itzehoe und Albersdorf.



Abb. 4: Bombenschaden an der alten Schleuse, im Hintergrund kaum erkennbar, die Fesselballone zur Flugabwehr.

Einem Bericht des in Holtenau stationierten britischen Konteradmirals zufolge, der drei Wochen nach der Einnahme des Kanals geschrieben wurde, war der Kanal im Prinzip betriebsbereit, auch wenn 75 Prozent der Uferbefestigung beschädigt war und die Beleuchtung entlang des Kanals nur teilweise funktionierte. Die Briten unternahmen zunächst wenig, um

Beiträge: Zum Ende des 2. Weltkrieges vor 80 Jahren

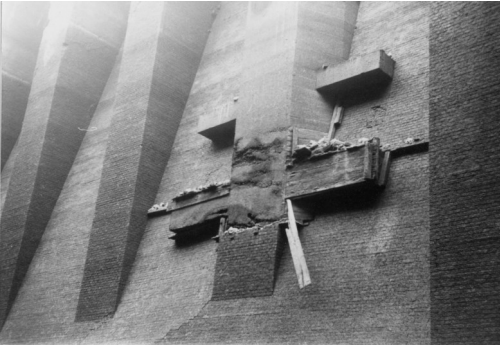


Abb. 5: Repariert Bombenschaden in der südlichen kanalseitigen Torkammer.

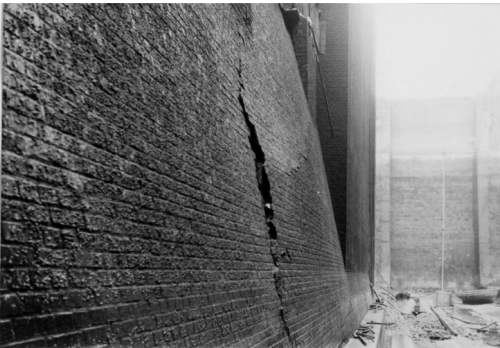


Abb. 6: Bombenschaden in der südlichen kanalseitigen Torkammer.

die Schäden zu beheben, da ja noch nicht entschieden war, ob der Kanal nun zerstört oder erhalten werden sollte.

Erst nachdem im April 1946 beschlossen worden war, den Kanal offen zu halten, begannen ab August 1946 Reparaturarbeiten.

Im Winter 1946/47 fror der gesamte Kanal wegen des extremen Frosts zu. Im Dezember konnten noch 22 Schiffe den Kanal passieren, aber im Januar keines mehr. Daraufhin erhielt Anfang Februar ein britischer Zerstörer Order, das Eis aufzubrechen und damit den Kanal wieder für die Handelsschifffahrt zu öffnen.

Mit Wirkung vom 1.5.1946 wurde die Kontrolle und Verwaltung des Kanals der United Baltic Corporation (UBC) übertra-

gen, einer 1919 auf Geheiß des britischen Königs gegründeten Schifffahrtslinie, die einen regelmäßigen Dienst zwischen London, Polen und den baltischen Staaten betrieb. Die UBC wurde nun zuständig für die Erhebung der Kanalgebühren, den Betrieb der Schleusen und die sichere Passage durch den Kanal. Außerdem wurde sie als Schiffsausrüster tätig.



Abb. 7: Bombenschaden an der südlichen Schleusenkammer.

Während der kontinuierlichen Zunahme des Schiffsverkehrs ermöglichten die Briten es deutschen Unternehmen, am wirtschaftlichen Erfolg des Kanals zu partizipieren. So durften Schiffsmakler wie z.B. Zerssen & Co., Karl Grammersdorf oder Sartori & Berger ihre Arbeit ab dem 1. Januar 1948 wieder aufnehmen. Das britische Vorhaben, die Kontrolle des Kanals zumindest teilweise wieder in deutsche Hände zu legen, wird daran deutlich, dass die UBC in Holtenau am 18. November 1952 nach deutschem Recht als GmbH registriert wurde statt als Zweitniederlassung (so der im englischen Text verwendete deutsche Ausdruck) der Londoner UBC.

Textbearbeitung Andreas Jacob

Abbildungen 1—7: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel.

Beiträge: Josenburg, ein Dithmarscher Großhof

Zur Geschichte des ehemaligen Bauernhofes Josenburg

Veranlassung

Im März 2025 erreichte uns eine Anfrage von Wolfgang Mohr vom Verein für Dithmarscher Landeskunde (VDL) zum ehemaligen Bauernhof Josenburg. Wolfgang Mohr ist im VDL mit der Herstellung der überall im Kreis aufgestellten Schilder der "Dithmarscher Histour" tätig. Die dem Verein für Brunsbütteler Geschichte vorliegenden wenigen Daten wurden ihm daher zügig übermittelt. Er forschte zu diesem Thema weiter und erhielt von Johannes Willer, der in Josenburg wohnt, Fotos dieser Hofstelle.

Das Brunsbütteler Stadtarchiv konnte ihm eine Abhandlung des Eddelaker Heimatforschers Wilhelm Johnsen zur Verfügung stellen. Sämtliche Unterlagen und Erkenntnisse hat Wolfgang Mohr in Kopie dem Verein für Brunsbütteler Geschichte überlassen.

Vorgeschichte

Eddelak hatte bis 1972 fünf Bauerschaften, Behmhusen, Warfen, Dingen, Westerbüttel und Averlak. Blangenmoor war ursprünglich ein Teil Averlaks, und wurde erst 1893 eine eigene Bauerschaft. Die Gebietsreform von 1970 führte zur Zusammenlegung der Stadt Brunsbüttelkoog und der Kirchspielslandgemeinde Brunsbüttel zur heutigen Stadt Brunsbüttel. Die Eddelaker Bauerschaften Westerbüttel und Blangenmoor schlossen sich zwei Jahre später, 1972, der Stadt Brunsbüttel an. Daher ist es an der Zeit, sich auch einmal mit diesen Bauerschaften zu beschäftigen.

Josenburg

Das Alter Josenburgs kann nicht genau bestimmt werden. In der Chronik des Landes Dithmarschen von J. Hansen, Hauptpastor in Meldorf, und H. Wolf, Pastor in Hemmingstedt, aus dem Jahr 1833 steht dazu:

"Josenburg ist ein großer Hof am Eddelaker und Brunsbütteler Koog, worauf seit Jahrhunderten schon reiche Familien, namentlich die Bojen, gewohnt haben. Die Sage will, "dass in der Freiheitszeit (vor 1559) hier ein gewaltiger Boje mit seinen 5 oder 6 Söhnen gehaust, und seinen Hof zu einer Feste wider die Holsten gemacht habe. Nicht immer freilich war es ein Besitztum der Bojen, aber auch im vorigen Jahrhundert wohnten Bojen hier."¹⁾

Nach den Lehrern Eesch und Haack aus Westerbüttel hieß der Ort früher Gosenburg. Der Legende nach soll dort in alter Zeit eine morastige Gegend gewesen sein, wo sich viele Gänse aufhielten. Der Gründer Josenburgs ließ die Stelle, wo der Hof lag, zu einer Wurt aufhöhen und errichtete ein Wohnhaus, das von einem Graben umgeben war.

Wilhelm Johnsen schrieb, dass dies nur eine Vermutung sein konnte. Josenburg klingt verhältnismäßig jung. Eine von einem Graben umgebene Hauswurt pflegte man "Burg" zu nennen, was auf einen Einzelhof hinweist und das Wort "Joos" auf den Gründer. Die erste Siedlung wird im späten Mittelalter erfolgt sein. Der Hof wird nicht allein bestanden haben, sondern es werden sich hier wohl auch bescheidene Leute angesiedelt haben, sodass ein kleiner Ortsteil entstand.

Johnsen nahm nicht an, dass vor dem 18. Jahrhundert dort ein einzelner Großhof bestand. Josenburg war von jeher ein Teil der Bauerschaft Westerbüttel im Kirchspiel Eddelak.

Im Dithmarscher Landregister des Süderdrittenteils von 1561 sind unter Westerbüttel ein Frentzen Boie mit 7 Morgen 10 Scheffel Land und ein Vacken Boie mit 10 1/2 Morgen Land eingetragen. Ob sich diese Angaben auf Josenburg beziehen, lässt sich nicht nachweisen.

Im südlichen Teil Dithmarschens war 1 Morgen = 15 Scheffel zu je 4 Quadratruten (1 Morgen = 1,3475 ha).

Beiträge: Josenburg, ein Dithmarscher Großhof

Der Kartograph Johannes Meyer hat den Ort in seinen Kartenwerken von 1559 und 1648 nachgewiesen. Dort ist Josenburg als Ort oder Dorf eingetragen und kann damals nicht unbedeutend gewesen sein. Dies ist der älteste bekannte Nachweis Josenburgs und zeigt, dass Josenburg zur Dithmarscher Freiheit, also vor dem Jahr 1559, bereits besiedelt war.

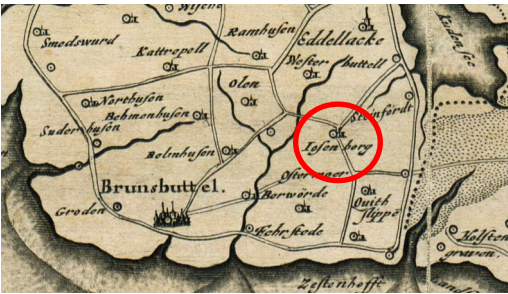


Abb. 1: Josenburg 1559.



Abb. 2: Josenburg 1651.

In den Karten Vahrendorfs wird tatsächlich der Ortsname Gosenburg genannt. Johnsen nahm an, dass der Familienna- me Joos oder Goos nichts mit Gänsen zu tun hat.

Josenburger Höfe um 1700

Johnsens Forschungen besagen, dass um 1700 in Josenburg auch sog. "Kleine Leute" siedelten und drei Höfe vorhanden waren.

a) Gegen Ende des 17. Jh. (nach 1678) wohnte auf der Josenburg ein Klaus

Bielenberg mit seiner Frau Wiebke. Beide waren Holsten und stammten aus Heiligenstedten, wo der Mann vordem als Haus- und Ackermann gewohnt hat. Am 5. August 1713 verpachteten seine Söhne Johann und Paul ihr auf der Josenburg gelegenes Hofland, 24 Morgen groß, auf 6 Jahre an Paul Hueß, Müller der Dingener Mühle. Johann Bielenberg wohnte 1728 verheiratet in Warfen.

b) Gleichzeitig mit den Bielenbergs wohnte auf der Josenburg der alte Tewes Ties, † 04. Dez. 1717, 62 Jahre, 4 Monate alt. Seine Frau, Göel genannt, starb drei Tage nach ihm am 7. Dez. 1717, 70 Jahre alt.

Am 18. November 1715 verkauften Tewes Ties und sein Schwiegersohn, der in Warfen wohnte, ihr "Hofland" von 10 Morgen Größe für 1.800 Mark und andere Leistungen an seinen Bruder Tewes Tewes in Ostermoor. Der Kauf scheint nicht zustande gekommen sein, es sei denn, Tewes Ties besaß zwei Höfe.

Am 27. Febr. 1717 verkaufte Tewes Ties an Peter Boje auf der Josenburg sein auf der Josenburg gelegenes Hofland mit dem Wohnhaus, Inventar mit der Hofstelle und den dazugehörenden 12 Morgen Pflugland nebst der Meente (Gemeindeland) für 1.000 Mark Lübsch. Die Josenburger Meente war 6 Scheffel groß.

c) Hofnachbar von Tewes Ties war als dritter Hofbesitzer auf der Josenburg Peter Boie. Er verheiratete sich am 12. Oktober 1713 mit der Jungfer Antje, Tochter von Marten Tewes auf der Josenburg.

Die Boien auf Josenburg

Die Boien waren im Brunsbütteler Kirchspiel in zwei Geschlechtern vertreten, dies waren die Ostermoorer Linie und die berühmtere Brunsbütteler Linie.

Als ersten Ahn der Ostermoorer Linie hat Johnsen Klaus Boie quellenmäßig nachgewiesen, verheiratet mit Cilje (Cäcilia).

Beiträge: Josenburg, ein Dithmarscher Großhof

Sein Sohn war Johann Boie (*1666, †1734) in Ostermoor, getraut mit Telsche, Tochter des Peter Peters und seiner Frau Antje. Johann Boie besaß in Ostermoor einen Hof mit 21 Morgen und 13 Scheffel Land. Johann und Telsche hatten drei Söhne, Klaus, Johann und Wilken, und drei verheiratete Töchter.

Der erstgenannte Sohn Klaus war der Stammvater der Josenburger Linie, verheiratet mit Anna Katharina Gude, Tochter des Pastors Petrus Gude in Eddelak. Die beiden anderen Söhne wohnten zunächst auf dem Ostermoor, wo sie 1698 von den Geschwistern den elterlichen Besitz erwarben und teilten. (Bei der Erbteilung von 1698 war Klaus Boje bereits verstorben.) Sie wurden aber durch die furchtbare Weihnachtsflut von 1717 von dort vertrieben; ihre Ländereien wurden wie das ganze Gebiet des späteren Brunsbüttel-Eddelaker Kooges für mehrere Jahrzehnte Außendeichgelände.

Sie siedelten in das Eddelaker Kirchspiel über.

Der mit Antje Tewes verheiratete Sohn Peter Boje (s. oben unter "c") ist der einzige bekannte Nachkomme des Paares, er wurde am 05. Febr. 1692 geboren und starb am 30. Okt. 1750. Als das Paar 1713 heiratete war er 21 und sie 16 Jahre alt. Johnsen vermutete, dass sie den 10 Morgen großen Hof mit in die Ehe brachte, Peter heiratete also auf Josenburg ein.

Peter ließ sich unter dem 30. Dez. 1714 vom Eddelaker Kirchspielvogt 300 Mark und am 17. Febr. 1717 kaufte er von Tewes Ties einen zweiten Hof mit 12 Morgen Pflugland. Im gleichen Jahr nahm das Unglück seinen Lauf, es kam zur Weihnachtsflut mit der anschließenden Eisflut im Februar 1718 mit Deichbruch und Überschwemmungen bis zum Geestrand, bis zu 2 Meter hoch. Eine weitere Überschwemmung, höher noch als die von



Abb. 3: Varendorf– Karte um 1790 „Gosenburg“ am Soldatendeich.

Beiträge: Josenburg, ein Dithmarscher Großhof

1717/18, fand durch die Neujahrsflut 1720/21 statt. Der 1722 gebaute "Soldatendeich" machte Josenburg bis zum Jahr 1762, als der Brunsbüttel-Eddelaker Koog eingedeicht wurde, zur Deichrandsiedlung.

Peter Boje selbst hatte 1722 fast nichts mehr, dazu starb seine Frau Antje am 6. Mai 1722 im Alter von 24 Jahren "und alle Kinder, die ihm der gütige Gott von ihr gab, nahm der Herr vor ihm weg".

Er trat dann am 10. Mai 1723 in eine zweite Ehe mit der Witwe Magdalena Jakobsen, die vordem mit Jakob Jakobsen im alten Burwörden verheiratet war. Sie starb schon am 26. Febr. 1724 im Kindbett 35 Jahre, 22 Wochen und 3 Tage alt und ihr Söhnchen Johann folgte ihr bald nach.

Peter Boje führte nun acht Jahre lang ein Dasein als Witwer und schloss am 31. Januar 1732 eine dritte Ehe mit Trinke, Witwe des Hausmannes Johann Boje in der Lehe. Sie war eine Tochter des Klaus Peters in der Lehe (*Lehe: Örtlichkeit im Siedenfeld, s. Abb. 3*) und der Magdalena Jakobsen. Geschickt gewann Peter Boje Reichtum und Ansehen, sodass er nicht nur an Vermögen zu den Besten des Landes zählte. Als Peter Boje 1750 starb, war sein Hof 30 Morgen und 10 Scheffel groß und blieb bis zur Hochblüte um 1800 auf diesem Stand. Seine Frau Trinke führte den Hof weiter, bis der erstgeborene Sohn sie darin ablösen konnte.

Aus dieser Ehe gingen 4 Kinder hervor, 2 Söhne und 2 Töchter. Die ältere Tochter Anna Katharina starb bereits 1741. Magdalena, genannt Marlena, (*1738, †1792) heiratete zweimal, am 05. Mai 1778 den Hausmann Klaus Boie in Behmhusen, Sohn des Boie Boie (*1705, †1777) und bewirtschaftete nach dem Tod ihres Mannes 12 Jahre lang dessen Hof. Am 11. Mai 1792 ließ sie sich dann in ihrem eigenen Haus mit Johann Dohrn (*1774, †1810) trauen, der in Dingen

einen Hof besaß.

Der Sohn Johann Boje (*1741, †19. Juli 1784) war der Erbauer des schönen Bauernhauses in der Lehe, des schönsten Bauernhauses in Dithmarschen. Heute steht der Schmielau-Hof im Freilichtmuseum Molfsee. Auf dem Sturz der großen Tür in Richtung Osten steht: "DIESES HAUS IST ERBAUET VON JOHANN BOIE IM JAHR 1781". Die Maueranker an der Westseite erinnern an "17" "J.BOJE" "FMB" und "81", wobei das Kürzel "FMB" für "Frau Margaretha Boje" steht. Margaretha wurde 1756 als Tochter des Hausmannes Franz Dunker in Behmhusen geboren. Das Paar ist in Eddelak am 03. Oktober 1777 getraut worden. Bei Johann Boje sprachen seine geistigen Fähigkeiten für sich, denn bereits 1780 war er Landesgevollmächtigter. Die Ehe blieb kinderlos und nachdem er 1784 starb, heiratete die Witwe am 24. Oktober 1786 Eggert Schmielau, sodass der Hof in der Lehe ein Schmielau-Hof wurde.

Klaus Boie auf Josenburg stiftete zum Gedächtnis an seinen Bruder Johann am 28. Juli 1784 ein Kapital von 6.000 Mark, dessen Zinsen jährlich an Kirchspielsarme (Alte, Kranke und Kinderreiche) verteilt werden sollten.

Klaus Boje (*1735, †1792) war der eigentlich Berühmte des Geschlechts. Nachdem die Mutter 1776 starb, 1777 der Bruder Johann heiratete und die Schwester 1778 den Hof verließ, stand Klaus allein da und war genötigt, sich eine Haushälterin zu nehmen. Den Hof hat er nicht vergrößert. Wilhelm Johnsen bezog sich auf die Aufzeichnungen des Schwagers von Klaus Boje, woraus hervorgeht, dass er ein guter Geschäftsmann und ein umsichtiger Agrarkapitalist gewesen ist, der überall seinen Gewinn zog und sein Geld stecken hatte.

Mittlerweile war Klaus 50 Jahre alt und seine Haushälterin Margarethe Holm

Beiträge: Josenburg, ein Dithmarscher Großhof



Abb.4 und 5: Der Schmielau– Hof aus der Lehe im Freilichtmuseum Molfsee.

beabsichtigte, den jungen Eggert Schmielau zu heiraten. Nun soll sich folgende Geschichte zugetragen haben: Klaus Boje machte sich um seine und die Zukunft des Hofes Gedanken, und fasste einen Entschluss. Er ließ anspannen, fuhr zum Pastor Huesmann in Eddelak und besprach alles mit ihm. Dann jagte er zurück nach Josenburg, wo Margarethe den Fußboden wischte, und sagte: "So, nun zieh dich man an! Wir fahren zur Kirche! Zur Hochzeit!" Klaus Boje heiratete laut Kirchenbuch am 10. Oktober 1786 Margarethe Holm aus Nindorf (*1753, †19. August 1825), Tochter des Hausmannes Jürgen Holm und seiner Frau Telsche, geb. Schröders "nachdem sie einige Jahre Haushälterin auf der Josenburg gewesen war". Die Hoffnung auf eine Nachkommenschaft erfüllte sich nicht, weil der Sohn während der Geburt verstarb.

Klaus erwarb in Eddelak das höchste Eh-

renamt der Kirchspielsvogtei, nachdem er 1761 Einnehmer und später Bauerschaftsgevollmächtigter wurde. Er gewann noch die Wahl zum Kirchspielsvogt, die Ernennung erfolgte am 16. Juli 1790. Zu der Zeit fing er an zu kränkeln und nachdem Pastor Schmidt ihm am 17. Dezember 1791 sein Testament aufsetzen musste, starb er am 05. Januar 1792 nach kurzer, schwerer Krankheit.

Die Beerdigung war für die ganze Umgebung ein großes Ereignis. Der Leichenzug zur Kirche bestand aus 30 Wagen, die meisten Begleiter liefen zu Fuß. Die Trauerfeier dauerte von 14:00 Uhr bis 17:30 Uhr, das ganze Dorf war illuminiert. Die Menge der neugierigen Zuschauer und Zuhörer war unbeschreiblich groß. Neben weiteren Vorkommnissen wurde eine Frau in das offene Grab hineingestoßen.²⁾



Abb. 6: Gemälde „Am Josenburger Weg“, links hinter den Bäumen der Hof.

Aus anderer Quelle geht u.a. hervor, dass Klaus allgemein "Boie von Josenburg" genannt wurde. Josenburg liegt in einer Krümmung des Deiches und ist mit lauter Püttenland, das zur Fertigung des Deiches pottweise abgegraben wurde, mit Sümpfen und mit Schilf umgeben. Es grenzt unmittelbar an Ostermoor. Von einem gewöhnlichen Marschhof unterschied sich Josenburg nur etwa durch die Größe, indem an die sechzig Morgen

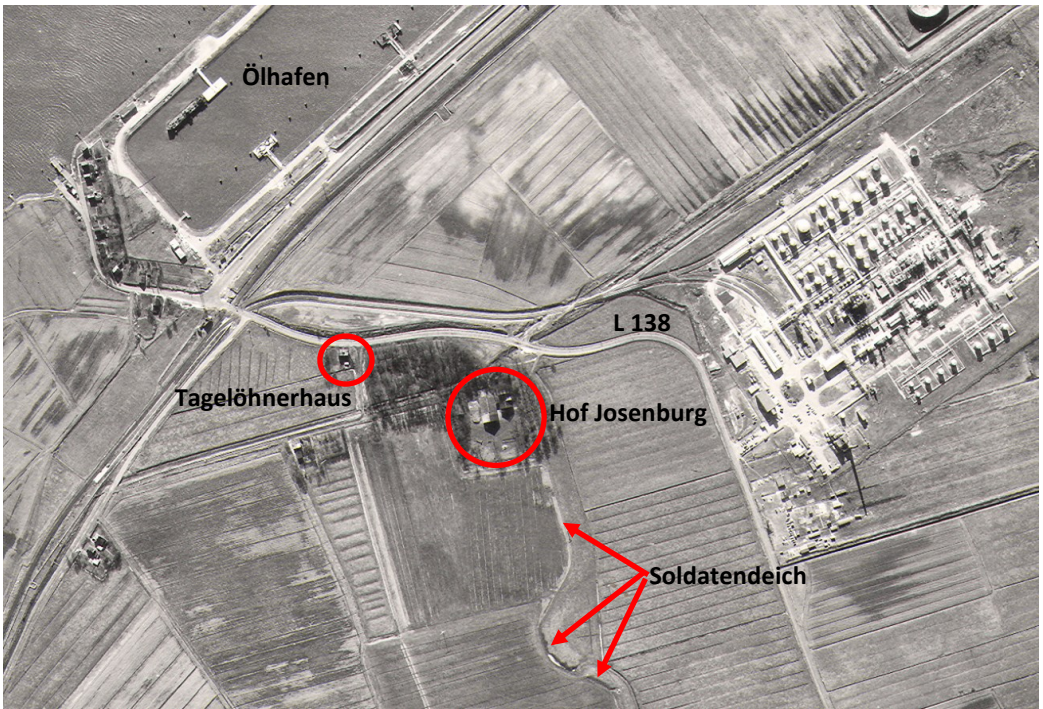


Abb. 7: Der Hof Josenburg bei der Fährstelle Ostermoor, Luftbild um 1970.

Land dazu gehörten. Der selige Klaus Boie soll seine guten Tage dem Haferanbau zu verdanken haben, weil diese Kornart außerordentlich stark in neu eingedeichten Ländereien gedieh. Demnach muss Klaus Boie im 1762 eingedeichten Brunsbüttel-Eddelaker Koog Land hinzugekauft oder gepachtet haben.

Zu seinen Eigenschaften gehörten Fleiß, Genügsamkeit und Sparsamkeit. Faulheit, Unmäßigkeit und Üppigkeit gehörten nicht dazu. Vereinzelt unterstützte er Arme, ohne dass dies öffentlich bekannt wurde. Im Umgang war er gesprächig und gesellig. Großen Wert legte er auf Ehrlichkeit und Rechtschaffenheit. Seine

frauen

Frischemarkt

Koogstraße 75 25541 Brunsbüttel

E-Center

Kaufhausstraße 1, 25541 Brunsbüttel



Abb. 8: Die aktuelle Situation des Ortes Josenburg.

Meinung sagte er ohne Ansehen der Person oft ziemlich derb und ließ sich von angenommenen Grundsätzen nicht leicht abbringen. Erst nach langen Überlegungen ließ er sich von den Meinungen Anderer überzeugen.³⁾

Das Barvermögen aus der Erbschaft betrug gegen 400.000 Mark. Das Testament war rechtsgültig, war aber auf ungestempeltem Papier aufgesetzt, was man gegen eine Gebühr von 1.200 Mark in Itzehoe nachholte. Vom Kapital erhielten die Witwe Margaretha und seine Schwester Marlena jeweils 171.000 Mark. 25.000 Mark gingen zu wohltätigen Zwecken an das Kirchspiel Eddelak, je 6.000 Mark erhielten die Kirche und die Armenkasse, je 4.000 Mark das Pastorat und Diakonät und zusammen 5.000 Mark die Schulen Eddelak, Sandhayen, Westerbüttel und Averlak. 1.800 Mark erhielt die Behmhusener Sonderschule.

Die Zinsen dieser Legate (Legat, aus dem Erbrecht = Vermächtnis) sollten jährlich für die Kirche und das Armenwesen sowie zur Aufbesserung der Gehälter ausgezahlt werden. Durch die Inflation sind die Stiftungsgelder, die über 100 Jahre Gutes bewirkten, verloren gegangen. Auch die Liegenschaften wurden zu gleichen Teilen vererbt. Die Witwe Margaretha erhielt den Josenburger Hof mit der gesamten Equipage, Marlena die Anrechte auf den Josenburger Hof und unter Bedingungen den von Peter Kröger im Brunsbütteler Koog bewohnten Hof. In gemeinschaftlichem Besitz blieben die Mühle auf dem Deich bei Westerbüttel und ein Haus bei der Eddelaker Kirche, das vom Kirchspielsgevollmächtigten, der gleichzeitig Hausmann, Gewürzkrämer, Gastwirt und Schreibgehilfe des Kirchspielsvogts Johann Ohlues war, bewohnt wurde.

Beiträge: ein Dithmarscher Großhof

Die Witwe Margaretha verblieb ein Jahr lang allein auf dem Josenburger Hof. Johnsen vermutete, dass ihr neben dem Schwager Eggert Schmielau der rechtskundige Brunsbütteler Kirchspielsvogt Johann Friedrich Piehl bei den Erbauseinandersetzungen zur Seite stand. Pastor Schmidt schrieb dazu:

"1793 den 1. März, morgens 5 1/2 Uhr erhielt ich durch einen Expressen einen Brief von der verwitweten Frau Kirchspielsvögtin Boie auf der Josenburg, worin sie mich dringend ersuchte, des Mittags um 1 Uhr in ihrem Hause zu erscheinen. Wie ich also dort angekommen war, traf ich sie in vollem Putze an der Seite des königlichen Herrn Kirchspielsvogts Johann Friedrich Piehl aus Brunsbüttel auf Stühlen sitzend an. Der Herr Kirchspielsvogt bat mich, ihm die Witwe anzuvertrauen und nach Vorzeigung aller erforderlichen Dokumente verrichtete ich die Kopulation (Eheschließung). Was mein Herz dabei empfand, ist unbeschreiblich, um so mehr, da ich an den Herrn Kirchspielsvogt nicht denken konnte, obgleich ein dunkles Gerücht vorhergegangen war. Ich wünsche nichts mehr, als dass diese Ehe recht glücklich möge geführt werden."

So kam Josenburg in den Besitz einer "Josenburger Linie" des Brunsbütteler Geschlechts Piehl.

Die Josenburger Piehlen

Johann Friedrich Piehl wurde am 25. Juni 1743 in Brunsbüttel als Sohn des Hausmannes Hinrich Piehl und seiner Frau Maria Margaretha Boien aus Nordhusen geboren. Sein Vater Hinrich Piehl (1707 - 1785) hatte seit 1740 den 30 Morgen großen väterlichen Hof westlich der Jakobuskirche inne. 1768 erwarb er nach dem Tod seines Schwagers Detlef Paulsen dessen Norderhof (Löwenhof) in Nordhusen mit fast 32 Morgen hinzu.

Ab 1757 war er Brunsbütteler Kirchspielsvogt. Er hatte drei Söhne, Johann Fried-

rich (*1743, †1828), Hinrich Christian (*1751, †1814) und Jakob Gottlieb (*1754, †1805).

Als Johann Friedrich Piehl die Witwe Margaretha Boie 1793 heiratete, waren Eggert Schmielau und der Westerbütteler Schulmeister Detlef Kröger Trauzeugen. Kröger verließ danach den Schuldienst und trat auf Josenburg die Stelle als Verwalter an. Piehl gab sein Amt in der Brunsbütteler Kirchspielsvogtei auf und siedelte nach Josenburg über. 1796 schenkte seine Frau ihm als einziges Kind einen Sohn, der den Namen Johann Klaus Boie Friedrich erhielt.



Abb. 9: Pastor Schmidt, Eddelak.

Johann Friedrich Piehl ließ 1794 das berühmte Josenburger Schloss mit den vielen Fenstern bauen. Pastor Schmidt beschrieb es mit folgenden Worten: "Der Herr Kirchspielsvogt auf der Josenburg lässt neben dem eigentlichen Wohnhaus, der Scheune, dem Kornspeicher und dem Kuhhaus jetzt ein ganz neues, modernes und in der Tat kostbares, wiewohl nicht großes Wohnhaus aufführen,



Abb. 10: Hinter den Bäumen der Hof Josenburg, vorn die Bahngleise zur Sasol mit der L138, heute „Fritz-Staiger-Straße“ und der Brücke über das Josenburger Fleth.

welches der Josenburg das Ansehen eines adeligen oder herrschaftlichen Gutes geben wird. Es wird über 4.000 Reichstaler kosten und außer der Keller-Etage noch drei Etagen hoch werden. Von der Aussicht nach dem Koog und nach der Elbe hin lässt sich für unsere Gegend hin viel erwarten, da sie sehr frei ist und wegen der Höhe eine ansehnliche Weite beherrschen würde."

Dieses erste "Herrenhaus" in Dithmarschen muss ein interessanter klassizistischer Bau gewesen sein. Dem Text Johnsens nach soll das "Schloss" aber nur zwei Etagen hoch gewesen sein. Dies ist als richtig anzunehmen, denn die Worte Pastor Schmidts sind in die Zukunft gerichtet. Das Haus stand ganz für sich im Kohlgarten und soll laut Sterberegister von dem fürchterlichen Brand, der die übrigen, älteren Gebäude vernichtete, verschont geblieben sein. Alles wurde

dann von dem Besitzer "herrlich" wieder aufgebaut.

Es heißt, dass Johann Friedrich sieben Jahre, teils in Hamburg, teils in Kopenhagen, abwesend gewesen sein soll. Zwei Jahre vor seinem Tod litt er an einer Krankheit und starb am 24. März 1828. Seine Frau war ihm am 19. August 1825 vorangegangen.

Als Besitzer folgte ihm das einzige Kind Johann Claus Boie Friedrich Piehl (*25. Nov. 1793, † um 1870 in Brunsbüttel), er wurde Friedrich oder Fritz gerufen. Im "Schloss" befand sich eine "wichtige" Bibliothek, die er nach dem Tode seines Vaters zum großen Teil an die "Hohe Schule" in Meldorf verschenkte.

Er war dreimal verheiratet. Seine erste Frau war Susanna Benedicta Benta (*1788, †1819), die Tochter des Archidia-konus Jakob Friedrich Hedde in Wesselburen (*1743, †1796). Die Kopulation

Beiträge: Josenburg, ein Dithmarscher Großhof

geschah 1815 durch Pastor Nissen in Brunsbüttel.

Am 03. April 1821 trat Fritz Piehl in eine zweite Ehe mit der Hausmannstochter Wiebke Pohlmann (*1801, †1849) aus Büttel ein. Die Trauung wurde durch Pastor Schmidt in der Nordoststube des großen Hauses auf der Josenburg vollzogen. Aus dieser Ehe gingen sieben Kinder hervor. 1828 lebten zwei Töchter und ein Sohn Johann Friedrich (Fritz), der eben in diesem Jahr geboren wurde. Er hat im Brunsbütteler Altenkoog einen Hof besessen, der an Hermann Siemen überging. Später geboren sind die beiden Söhne Wilhelm und Hermann, die Nachfolger auf Josenburg wurden.

Am 20. Februar 1850 schloss er eine dritte Ehe mit Luise Augusta, einer Tochter des Eddelaker Pastors Schmidt aus dessen zweiter Ehe mit der Pastorentochter Dorothea Margaretha Mau. Johann Claus Boie Friedrich Piehl war ein

angesehener und öffentlich tätiger Mann, war in den 40er Lebensjahren Landesgevollmächtigter und gehörte zu den vier Kirchspielsgevollmächtigten, die am 03. September 1842 vor Barteld Schomakers Haus in Eddelak den dänischen König Christian VIII begrüßten. An ihn als Stifter erinnern die Buchstaben JCBFP in der 1841 angebrachten neuen Wetterfahne der Eddelaker Kirche. (In der Wetterfahne ist das Jahr 1829 angegeben. Es ist möglich, dass dieses Datum im Zusammenhang mit dem Geburts- oder Taufdatum eines der beiden Söhne steht).

Gemeinsam stiftete er mit Eggert Schmielau in der Lehe 1842 das neue Orgelwerk, das während des Königsbesuchs gerade im Aufbau begriffen war. (Die alte Orgel stammte aus dem Jahr 1703). Das barocke Gehäuse des kleinen Werkes blieb erhalten und wurde über dem breiten Unterbau des neuen Wer-



Abb 11: Wohn- und Wirtschaftsgebäude um 1970.

Beiträge: Josenburg, ein Dithmarscher Großhof



Abb. 13: Eddelaker Kirche, Wetterfahne.

kes angebracht. Die Inschrift auf der Kartusche erneuerte man unter Hinzufügung der Namen der Stifter. Die neue Orgel ist mit 2.400 Mark in bar bezahlt und am 25. Sonntag nach Trinitatis eingeweiht worden. F. Piehl erscheint außerdem 1847 unter den Gründern der Eddelaker Kirchspielskasse.

Im Alter teilte J.C.B.F. Piehl den Josenburger Hof, den er erheblich vergrößert hatte, unter die beiden Söhne Wilhelm und Hermann auf und zog nach Brunsbüttel. Der jüngere Sohn Hermann wohnte im "Schloss", verkaufte seinen Besitz aber nach wenigen Jahren für insgesamt 75.000 Mark an Bartold Christian Schmielau in Westerbüttel und Johann Jakob Schmielau in der Lehe.

Der ältere Bruder blieb auf Josenburg. Jakob Wilhelm Piehl, genannt Wilhelm, ließ im Jahr 1865 das marode Schloss, das als Putzbau wahrscheinlich baufällig geworden war, abbrechen und nach einem Brand neue Gebäude errichten. Die Holzteile des Schlosses gelangten an die Mühlen in Averlak und Westerbüttel und an das 1865 errichtete Bauernhaus von Friedrich Waterhölter auf der späteren Südseite des Brunsbütteler Kooges. Das Bauernhaus hat noch ein Herr Hinck bewohnt, es wurde aber nach 1972 im Zuge der Maßnahmen zu den Industrieansiedlungen abgerissen.

Jakob Wilhelm Piehl hatte neben drei

Töchtern fünf Söhne. Nachfolger auf dem Hof wurde Fritz Piehl, geboren am 21. März 1865.²⁾

Hier endet Wilhelm Johnsens Beitrag zur Hofgeschichte Josenburgs.



Abb. 12: Blick aus dem „Park“ auf den Soldatendeich.

Aus der Kanalzeitung ist über Josenburg folgender Bericht aus dem Jahr 1890 vorhanden:

„Am 31. März 1890 ertönte abends um 21:30 Uhr wieder einmal ein leider nur zu bekanntes, unheilverkündendes Signal der Feuerwehr. Die Richtung der Brandstätte zeigte sich deutlich genug, trügerischer war aber die Entfernung. Der Hof des Herrn Fr. Piehl zu Josenburg war es, welcher in Flammen stand. Das Feuer ist,

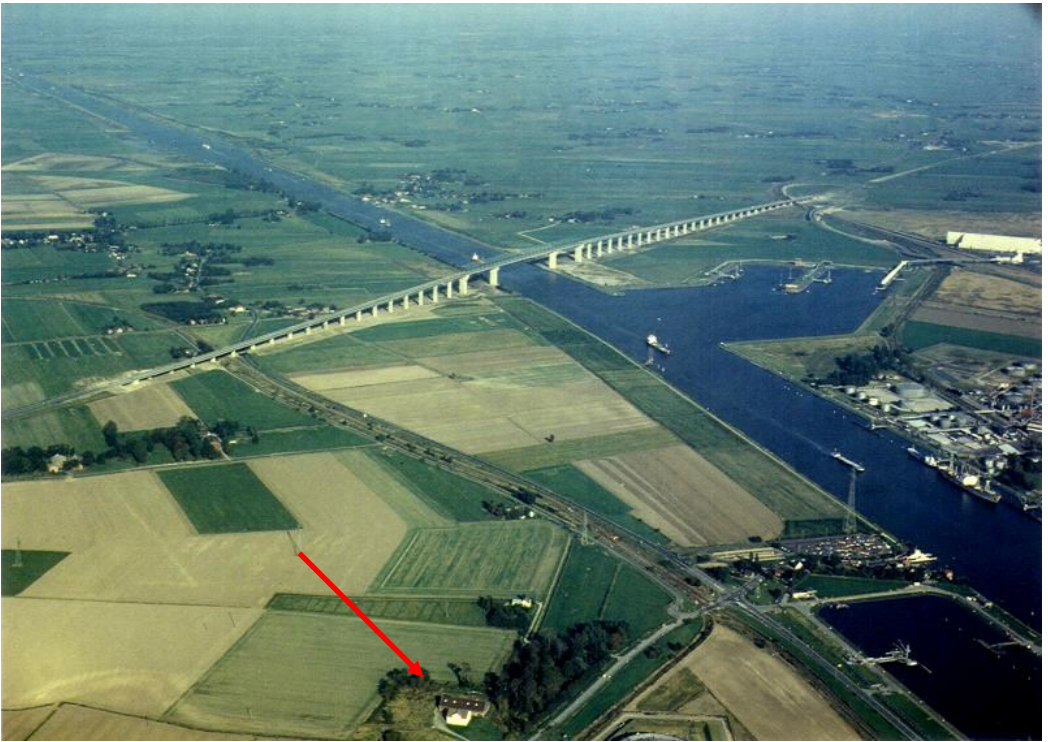


Abb. 14: Luftaufnahme nach 1986, am unteren Bildrand der Hof Josenburg.

wir uns mitgeteilt wird, in der Scheune zum Ausbruch gekommen und war, als es bemerkt wurde, nicht mehr zu dämpfen. Die Betroffenen hatten noch ahnungslos im Zimmer gesessen. Sowohl die Scheune wie auch das Wohnhaus wurden in Asche gelegt. Doch damit des Unglücks noch nicht genug, es sind ferner verbrannt: 22 Stück Hornvieh, 4 Schafe, 2 Schweine sowie sämtliches Mobiliar. Gerettet ist nur die Geldkiste und die Betten. Die hiesige freiw. Feuerwehr war ausgerückt, kehrte aber, da die Entfernung zu groß, um rechtzeitig eingzugreifen zu können, bald zurück. Die Brunsbüttelhafener Spritze war anwesend. Als Entstehungsursache wird Brandstiftung vermutet.⁴⁾

Wie Wolfgang Mohr vom Verein für Dithmarscher Landeskunde von Johannes

Willer, der neben Josenburg wohnt, erfuhr, soll Fritz Piehl noch in den 1920er bzw. 1930er Jahren "herrschaftlich" mit einem Zweispanner unterwegs gewesen sein. Für die Töchter des Hauses hatte er sogar einen Hauslehrer angestellt.

Nach Fritz Piehls Tod geriet der Hof in den Besitz der Familie Carstens. Nach 1986 erwarb die Sasol Chemie den Hof und ließ die Gebäude abbrechen. Der erhaltene verwilderte Park diente aber den Ostermoorer Jungs noch lange als Abenteuerspielplatz.

Johannes Willer, der zu beiden Familien ein freundschaftliches Verhältnis hatte, erhielt von der Familie Carstens eine fast mannshohe Sandsteinfligur geschenkt, die ursprünglich vor dem ehemaligen "Josenburger Schloss" gestanden hatte.

Dieses letzte Überbleibsel aus der rei-

Beiträge: Josenburg, ein Dithmarscher Großhof

chen Zeitepoche Josenburgs zielt seitdem den romantischen Garten der Familie Willer am Josenburger Weg.



Abb. 15: Das letzte Relikt des Hofes, eine Sandsteinfigur

Johannes Willer erinnerte sich, dass sich die Ländereien des Josenburger Hofes in östlicher Richtung, also nach Lehe hin ausdehnten. An der Hauptstraße (heute L138) standen 3 Häuser. Eines davon war ein Tagelöhnerhaus mit einem seitlich angebauten Schuppen, in dem sich eine Schmiede befand. Wie J. Willers Cousine ihm berichtete, befand sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite sogar eine Gaststätte, deren Name heute nicht mehr bekannt ist.⁵⁾

Der nachstehend abgebildete Ausschnitt aus einer Situationskarte zeigt Josenburg kurz nach dem 1762 hergestellten Soldatendeiche mit der Ausdehnung der Josenburger Sprante.



Abb. 16 bis 18: Besiedlung Josenburgs von 1762 bis 1870.

Die beiden Kartenausschnitte darunter zeigen die Siedlungsdichte in der Zeit um 1790 und um 1870.

Quellen:

¹⁾ Chronik des Landes Dithmarschen von J. Hansen und H. Wolf, 1833

²⁾ Bericht von Wilhelm Johnsen aus dem Stadtarchiv Brunsbüttel.

³⁾ Erster Band des siebenten Jahrgangs der Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichte von 1793.

⁴⁾ Chronik 100 Jahre Freiwillige Feuerwehr Stadt Brunsbüttel

⁵⁾ Verein für Brunsbütteler Geschichte, Johannes Willer.

Abbildungen, Fotos:

Abb. 1,2,16: Königliches Archiv Kopenhagen.

Abb. 3, 17,18: Landesvermessungsamt Schleswig-Holstein.

Abb.4, 5, 6: Klaus Schlichting

Abb. 7, 9, 10, 11, 13: Johannes Willer

Abb. 8: Stadtarchiv Brunsbüttel

Abb. 9: Internetseite „Mapcarta“

Text- und Fotobearbeitung: Klaus Schlichting, Andreas Jacob

Zwei Fahrräder im Heimatmuseum

Die ersten Fahrräder in Brunsbüttel

Unsere Beisitzerin Kristin Liffers unterbreitete den Vorschlag, zu Ausstellungsstücken im Brunsbütteler Heimatmuseum Artikel zu verfassen. In das Blickfeld gerieten dazu zwei alte Fahrräder im Obergeschoss des Museums. Das Herrenfahrrad trägt den Markennamen Anker-Sichelrad und stammt aus dem Jahr 1936, die Marke und das Alter des Damenfahrrades sind unbekannt, weil es komplett übermalt wurde.

Das Herrenrad wirkt, wie der Name schon besagt, durch die sichelförmige Gabel recht auffällig. Hergestellt wurde es ab Anfang der 1930er Jahre bei den Ankerwerken in Bielefeld. Die sichelförmige Gabel sollte als Federung dienen. Die Konstruktion setzte sich nicht durch, so dass dieses Fahrrad nach dem 2. Weltkrieg nicht mehr hergestellt wurde.¹⁾

Beide Fahrräder haben noch das Gestänge der Handbremse, deren Bremsbeläge direkt auf den Mantel des Vorderrades drücken. Gepäckträger sind hinter dem Sattel nicht vorhanden, nur das Herrenrad weist eine dynamobetriebene Beleuchtung auf.

Das moderne Niederrad

Gut bekannt sind noch die alten, für Stürze anfälligen Hochräder, die in ihrer Verwendung nicht ungefährlich waren.

Das moderne Niederrad wurde durch die Anbringung des Kettenantriebs zum Hinterrad ermöglicht. In Deutschland soll als



Sparkasse
Westholstein

Gut für Dithmarschen und Steinburg.

Röntgenstraße 6, 25541 Brunsbüttel



Abb. 1: Anker-Sichelrad für Herren.



Abb. 2: Damenrad.

erstes die Firma Meyer & Compagnie ein Niederrad nach Entwürfen des Uhrmachers Andre Guilmet gebaut haben. Mit dem erstmals um 1885 aufkommenden Diamantrahmen existierte um 1890 die heute noch gebräuchliche Fahrradkonstruktion. Das erste Radrennen mit Fahrrädern mit Luftreifen fand am 18. Mai 1889 in Belfast statt.²⁾

Die Bezeichnung „Diamantrahmen“ hat nichts mit dem Material des Rahmens oder möglichen Verzierungen zu tun, sondern bezieht sich auf die Form des Rahmens eines Herrenrads, die einer Raute ähnelt, gebildet aus Oberrohr, Unterrohr, Sitzstrebe und Kettenstrebe. Die englische Bezeichnung lautet *diamond frame*, da im Englischen *diamond* nicht nur Diamant, sondern auch Raute bedeutet. Die korrekte Übersetzung wäre also eigentlich „rautenförmiger Rah-



Abb.3: Der Diamantrahmen.

men“³⁾

In Deutschland erzeugte z.B. ab 1871 die Firma Brennabor der Gebrüder Reichstein aus Brandenburg Fahrräder. Sieben Jahre später stellte die Firma sechs unterschiedliche Modelle her. In ihrem Katalog von 1898 veröffentlichte die Firma nicht nur Rennbahn- und Straßenrekorde, sondern auch Kundenbewertungen und prominente Käufer wie Prinz Max Hohenlohe, Graf Henckel von Donnersmark, Freiherr von Richthofen und viele andere mehr. Der Straßenrekord vom 27.09.1896 über die 343 km lange Strecke von Berlin nach Hamburg lag bei 12 Stunden.

Noch vor der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wurde das Niederrad auch in Brunsbüttel immer beliebter, weil dies ein gewaltiger verkehrstechnischer Fortschritt war. Es ermöglichte den Einwohnern, ohne auf jemand anderen angewiesen zu sein, sich jederzeit auch über größere Strecken schnell und zu einem erschwinglichen Preis fortzubewegen.

Brunsbüttels erste Fahrradhändler

Aus den Anzeigen der Brunsbütteler Kanalzeitung sind aus der Zeit von 1894 bis 1914 für Brunsbüttelhafen und Brunsbüttelkoog sieben Fahrradhändler bekannt.

Im Dezember 1894 erschien eine Anzeige des Kaufmannes N. Heuer, der um eine

Beiträge: Aus dem Heimatmuseum

Preis-anfrage bat, bevor sich jemand ein Fahrrad von außerhalb anschafft, denn die 1895er Saison brachte neben Verbesserungen auch eine wesentliche Preiser-mäßigung mit sich.

Dies ist ein Hinweis, dass in Brunsbüttel



Abb. 4: Links im Bild, das Geschäft von Heuer an der Einmündung von der Koogstraße in die Eddelaker Straße.



**Brennabor-
Fahrräder.**
Alleinverkauf dieser berühmten, best-
bewährtesten Marke bei
N. Heuer, Brunsbüttelhafen.
Auf Wunsch liefere auch jedes andere deutsche
Fabrikat und billige amerikanische Räder.
Sämtliche Fahrradutensilien sind vorrätig.
Reparaturen werden schnell
und billigst besorgt.
Neu: Acetylen-Laterne.
Großartiger Lichteffer und absolut sturm-
und stoßsicher.
N. Heuer.

Abb. 5: Anzeige v. Heuer im März 1895.

und Brunsbüttelhafen schon vor 1894 Fahrräder in Gebrauch waren.

Der Kaufmann wies im März 1895 in einer weiteren Anzeige darauf hin, dass er die Brennabor-Fahrräder (Opel) als bestes deutsches und die Allright-Fahrräder als bestes englisches Fabrikat im Sortiment führte. Auf Verlangen standen nicht nur Kataloge zur Verfügung, sondern er lieferte auch jedes andere Fabrikat. Heuer hatte sich in Brunsbüttelhafen, so ein Inserat vom März 1898, die Rechte am Alleinverkauf der Marke "Brennabor" gesichert. Er verkaufte auch billige amerikanische Fahrräder und besorgte Fahrradrepaturen schnell und billig. Sämtliche Fahrradutensilien waren vorrätig. 1898 verkaufte Heuer für Fahrräder neuartige sturm- und stoßsichere Acetylen-Laternen mit "großartigem Lichteffer".

In der Brunsbütteler Straße bot 1896 der



1896!
Adler-Fahrräder
Vulkan-Fahrräder
Gazellen-Fahrräder
Deutschland-Fahrräder
am billigsten bei
H. KOCH.
Man verlange Preisliste.

Abb. 6: Inserat des Händlers Koch..

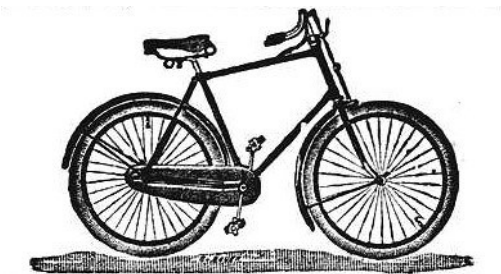
Händler H. Koch Fahrräder der Marken "Adler", "Vulkan", "Gazelle" und

"Deutschland" an. "Man verlange die Preisliste." Zwei Jahre darauf empfahl Koch als elegant, haltbar und billig Fahrräder der Marke "Deutschland"

An der Kanalmündung war von 1891 bis 1900 der Kaufmann Johannes Lahrssen in der Koogstraße 104 tätig. Er verkaufte in seinem Spezialgeschäft Herrenoberbe-



Abb.7: Das Geschäft von Lahrssen in der Koogstraße 104.



Fahrräder

**beste deutsche Marken
als Stoewers Greif, Courier,
Gritzner, Welt-Räder
zu enorm billigen Preisen.**

Johs. Lahrssen,
Brunsbüttelkoog (Kanalmündung).

Abb.8: Lahrssens Anzeige v. 04.02.1899.

kleidung und Zigarren.

Das hinderte ihn aber nicht, auch mit Fahrrädern und Fahrrad-Utensilien zu enorm billigen Preisen zu handeln. Lahrssen hatte 1899 die Fahrradmarken Stoewers "Greif", Courier-, Gritzner- und Welt-Räder im Angebot. Die Fahrräder der Marke "Greif" hatten ein Gewicht von 10,5 bis etwa 12 kg, es waren Touren- und Damenfahrräder sowie sog. "Halbrenner". (Halbrenner = eine entschärfte Version des Rennrades, eigentlich Touren- Alltags- oder Trainingsrad. Sie haben eine weniger rennmäßige Geometrie und sind mit Ösen für Schutzbleche und Gepäckträger ausgestattet).⁴⁾ Johannes Lahrssen musste 1899 Konkurs anmelden und zog von der Koogstraße Nr. 104 in die Koogstraße 86 um. Welt-Fahrräder hatte er nicht mehr im Angebot, dafür kamen aber die Marken "Bismarck", und "Möve" hinzu.

In Brunsbüttelkoog, auf der Südseite, betrieb H. Rietsch eine Bau- und Maschinenschlosserei und hat die Fahrradmarken "Opel" und "Brennabor" verkauft. Er warb 1899 nicht nur mit billigsten Preisen und günstiger Abzahlung, sondern auch als beste Reparatur-Werkstatt am Platz.

Die "Opel" Fahrräder verkaufte auch die Eisenwaren-Handlung G. Wilckens in Brunsbüttelhafen.

Sogar Otto F. Söhl, eigentlich Schiffshändler, ritt auf der Welle mit und verkaufte "Prima Gummimäntel und Schläuche". Herr A. Hinz verkaufte 1910 "Panzer"-Fahrräder aus Hamburg mit doppelt federndem Sitz.

In der Schulstraße 43 hatte Carl Neiss im Jahr 1912 seinen Fahrradhandel mit Reparaturwerkstatt.

Auf der Südseite eröffnete im April 1914 gegenüber der Zementfabrik in der Frischstraße 3 das Fahrradhaus Reif. Ein Damenfahrrad hatte dort einen Preis von 69,--Mark. Fahrräder konnten mit einer



Stets nur vom Guten das Beste!

Die bekannten

Opel-Fahrräder

haben auf Rennbahn und Landstraße die Probe längst bestanden, es sind bereits tausende, größtenteils erste Preise darauf errungen.

Modell 1900 großart. schneid. Maschine.

Gilligste Preise.

Niederlage in Brunsbüttelkoog:

H. Rietsch,

San- und Maschinenschlifferei,

Brunsbüttelhafen:

G. Wilckens,

Eisenwaren-Handlung.

Abb. 9: Gemeinschaftswerbung von H. Rietsch und G. Wilckens v. 22.05.1900.



Abb. 10: Links im Bild, das Geschäft von Carl Neiss in der Schulstraße 43.

Anzahlung von 40,-- Mark auf Raten abbezahlt werden. Im Vergleich dazu kostete eine Garnitur, bestehend aus 2 Mänteln und 2 Schläuchen, je nach Qualität

zwischen 12,00 bis 25,00 Mark.

In Eddelak handelte H. Herrmann 1899 mit Fahrrädern der Marken Adler und Dürkopp, die angeblich das Prädikat als die anerkannt stärksten und am leichtesten laufenden Maschinen aufwiesen. Auch andere Fabrikate konnte er zu billigsten Preisen mit Pneumatik-Reifen zum Preis von 170 Mark liefern.



Abb. 11: Kogstr. 106, das Geschäft von Otto F. Söhl, heute Eisdiele Dolomiti.



Abb. 12: Anzeige von Söhl für Gummimäntel und Fahrradschläuche.



Abb. 13: A. Hinz wirbt für Fa. Panzer.



Abb. 14: Das Fahrradhaus Reif lädt zur Besichtigung ohne Kaufzwang ein.

Brunsbüttels Radfahrervereine

Ab 1899 bildeten sich in Brunsbüttelkoog mindestens fünf Radfahrervereine, die Straßenrennen sowie Saal- und Kunstfahren auf den Sälen der Hotels und Gastwirtschaften durchführten. Aus dem Bericht der Brunsbüttelkooger Kanalzeitung vom 07. September 1909 lässt sich ableiten, dass diese Vereine schon damals von der Ortsebene über die Landkreise, den Gau Schleswig-Holstein bis auf die nationale Ebene hinauf durchorganisiert waren und Radrennen austrugen.

Die Radfahrervereine führten in der Re-

gel Monatsversammlungen und einmal jährlich eine Generalversammlung durch. Geübt wurde abends, einmal wöchentlich.

Es ist anzunehmen, dass die Aktivitäten dieser Vereine mit dem Beginn oder während des ersten Weltkrieges aufhörten, weil viele Männer zum Kriegsdienst eingezogen wurden. Außerdem ist während dieses Krieges im Jahr 1917 die Benutzung von Fahrrädern für Vergnügungsfahrten untersagt worden, eine anderweitige Nutzung unterlag einer besonderen Genehmigung. Die Gummibereifungen von Fahrzeugen mussten abgegeben werden. Nicht gewerblich weiterverkaufte Fahrradbereifung wurde beschlagnahmt. Das für Brunsbüttel zuständige Amtsgericht Eddeklak verurteilte im Oktober 1917 einen Mann wegen unbefugter Benutzung von Gummireifen zu einer Geldstrafe von 10 Mark.

Diese Beschlagnahmen wurden aus zwei Gründen durchgeführt. Erstens verhängten die Engländer unmittelbar nach Kriegsbeginn die Seeblockade, was dazu führte, dass sich der Rohstoffmangel, wie z.B. an Kautschuk, in Deutschland dramatisch verschärfte.⁵⁾ Zweitens war das Automobil noch kein Massenprodukt sondern ein Luxusgut. Die Anzahl der Pkw betrug 1910 in ganz Deutschland gerade einmal 61.000 Stück.⁶⁾

Man versuchte den Rohstoffmangel für die Rüstungsindustrie mit Ersatzstoffen und gebrauchtem Material zu decken. Während des ersten Weltkrieges spielten Kraftfahrzeuge als Transportmittel für Truppen und Ausrüstung eine Schlüsselrolle. Gummi wurde damit zu einem Rohstoff von strategischer Bedeutung.⁷⁾

Der Radfahrerverein "Vorwärts"

In Brunsbüttelhafen und Brunsbüttelkoog (Südseite) hatten sich mehrere Radfahrer zusammengetan und baten alle Interessenten, sich zur näheren Besprechung zu einer Versammlung am Freitag,

den 21. April 1899 im Gasthaus "Saturn" einzufinden. Dabei gründete sich der "Radfahrerverein für den Brunsbüttel-Eddelaker Koog", dem 17 aktive und 2 passive Mitglieder beitraten. Im August gleichen Jahres zählte der Radfahrerverein 40 Mitglieder.

Am 11. Mai 1899, es war Himmelfahrts-tag, traf man sich im Gasthaus "Saturn" zur Versammlung und unternahm eine Ausfahrt nach Wilster. Nachdem man sich am 28. Mai 1899 in P. Schmidts Gasthof (Zur Fernsicht) versammelte, fand eine Ausfahrt nach St. Michaelisdonn statt,.

Am 6. Juni des gleichen Jahres veranstaltete der Verein im Gasthof "Saturn" abends um 08:00 Uhr ein Saalfahren. Einen Tag später berief der Verein die ordentliche Monatsversammlung zur Gewinnung neuer Mitglieder ein und beriet über die im Monat Juni zu fahrenden gemeinschaftlichen Touren.



Abb. 15: Ehemalige Gaststätte Saturn an der Ecke Annastraße / Frischstraße.

In der Monatsversammlung vom Juli 1899 beschlossen die Mitglieder, am 20. August im Gasthof "Saturn" ein großes Radfahrerfest stattfinden zu lassen. Hierzu sollten einige Kunstfahrer engagiert werden. Außerdem sollten der Radfahrerverein Eddelak und der Radfahrerverein von 1895 Wilster, der sich durch seine besonders tüchtigen Leistungen in Eddelak ausgezeichnet hatte, ein-

geladen werden. Man hoffte, dass dem Publikum, das den Sommer durch mit "Vergnügungen" förmlich übersättigt wurde, zum Schluss der Saison noch etwas ganz Besonderes geboten wird.

Heraus kam unter der Mitwirkung der Kunstfahrer Gebrüder Thielcke aus Flensburg und Teilnahme der Radfahrervereine aus Itzehoe (Verein Pfeil), Wilster und Eddelak ein großes Saalfest, das mit einer vorausgegangenen Korsofahrt durch den Ort verbunden war.

Am Sonntag, den 24. September 1899 veranstaltete der Verein eine Wettfahrt über Eddelak, St. Michaelisdonn, Süderwisch und Brunsbüttel. Start und Ziel war die Gaststätte "Zur Kanalmündung". Zur Siegerehrung waren fünf Preise ausgesetzt.

Die Vereinsmitglieder führten aber auch andere Vergnügungen durch, so lud der Vorstand am 17. Februar 1900 um 20:30 Uhr zu einem Tanzkränzchen in das Hotel "Zur Kanalmündung" ein. Vor dem Tanz wurde eine humoristische, musikalische Abendunterhaltung des Zitherklubs Itzehoe geboten. Der Eintritt kostete 30 Pfennig pro Person, eine Tanzschleife 75 Pfennig.⁶⁾

Am 24. Juni 1900 führte der Radfahrerverein "Vorwärts" im Gasthof "Saturn" unter Beteiligung der Radfahrervereine Eddelak und "Pfeil" Itzehoe seine Bannerweihe durch. Um 14:00 Uhr empfing man die Vereine, begann am Hotel "Zur Kanalmündung" eine Korsofahrt, um danach ab 16:30 Uhr das Saalfest zu begehen.

Man eröffnete das Fest mit dem Radfahrer-Marsch "All Heil" und einer Overtüre, um dann die Bannerweihe, gefolgt von einer Festrede, durchzuführen.

Nach einem Konzert-Walzer von Johann Strauß folgte das Eröffnungsfahren durch den Verein Vorwärts. Anschließend führten alle drei Vereine abwechselnd einen Achterreigen "Die Post", drei Sechser-Reigen, eine komische Szene und den

Schlussreigen durch. Einen der Sechser-Reigen haben drei Damen und drei Herren des Brunsbütteler Radfahrervereins "Vorwärts" ausgeführt.

Die Zuschauer der ersten Stuhlreihe hatten 0,75 Mark Eintritt zu zahlen, die zweite Stuhlreihe kostete 0,50 Mark. Am Abend fand der Festball statt, für die Tanzschleifen waren 1,50 Mark zu zahlen.

Die Bedeutung von Tanzschleifen konnte kulturhistorisch nicht einwandfrei geklärt werden. Tanzschleifen, die aus Stoff bestehen, können heute noch gekauft werden. Die Tänzer oder Tänzerinnen stecken sie sich an ihre Kleidung. Der einzige Hinweis auf deren ursprüngliche Bedeutung findet sich in einem Bericht von einer Tanzveranstaltung in Lüben (heute Lubin in Polen), wo geschildert wird, dass jemand herumging und für eine Tanzserie - 3 Tänze wie heute üblich - 10 oder 20 Pfennig kassierte und sich besonders fleißige Tänzer eine Tanzschleife kauften. Mit diesem Geld wurde die Musikkapelle bezahlt.⁸⁾

Daraus lässt sich schließen, dass mit dem Eintrittsgeld nur der Zutritt zur Veranstaltung gewährt wurde, oder damit nur die Teilnahme an einer bestimmten Anzahl von Tänzen abgegolten war. Wer an einem Abend häufiger tanzen wollte, musste eben eine Tanzschleife erwerben.

Im Jahr 1909 führte der Verein im Hotel "Zur Post" einen Ball, verbunden mit Reigen- und Kunstfahren, durch. Vom letzten bekannten Fest dieser Art, das der Verein "Vorwärts" ausrichtete, berichtete die Kanalzeitung in ihrer Ausgabe vom 22.08.1911.

Weitere Radfahrervereine

Auch anderenorts gründeten sich Radfahrervereine. Die hiesigen Einwohner konnten am 11. September 1899 ein Straßenrennen des Meldorfer Radfahrervereins "Dithmarsia" erleben. Die dabei zurückgelegte Strecke betrug 51,5 km

und führte über Marne, Brunsbüttel, Brunsbüttelhafen, Eddelak und St. Michaelisdonn.

Radfahrerverein "Glück auf"

Dieser Radfahrerverein hatte sein Vereinslokal in der Gaststätte "Zur Fernsicht", sein Gründungsdatum ist nicht bekannt. Im Juli 1904 gehörten dem Verein 63 aktive Mitglieder an. Er richtete am 31. Juli 1904 ein Fest aus, zu dem mehrere Vereine Brunsbüttelhafens eingeladen waren. Außer Wettfahren, Rad-Ringfahren, Preisschießen, Aufführungen und Reigen fand auch ein Kunstfahren statt.



Abb. 17: Gaststätte „Zur Fernsicht“ auf dem Deiche, heute Wohnhaus..

Radfahrerverein "Freie Bahn"

Im Hotel "Zur Post" gründete sich am 18. März 1906 der Radfahrerverein "Freie Bahn", dem gleich mehrere Herren beitraten. Am 1. April fand die erste Generalversammlung statt, die Übungsabende führte der Verein zweimal wöchentlich durch.

Im Juli 1906 veranstaltete der Radfahrerverein im Hotel "Zur Post" sein erstes öffentliches Gartenkonzert mit Belustigungen für jung und alt. Es gelangten großartige Gewinne zur Verteilung, davon 15 allein beim Rad-Ringfahren. Für die Kinder kamen über 60 teilweise sehr schöne und wertvolle Gewinne zur Verteilung. Am 2. Weihnachtstag 1907 richtete der Rad-



Abb. 16: Hotel „Zur Post“ in der Hafenstraße, heute „Kleiner Yachthafen“.

fahrrerverein "Freie Bahn" ein geschlossenes Vereinsvergnügen mit Theater und nachfolgendem Ball aus.

Seine Bannerweihe hat der Verein am 21. Juni 1908 vorgenommen. Obwohl mehrere Vereine eingeladen waren, nahm an dessen großen Radfahrerfest im Juni 1909 nur der Arbeiter-Radfahrerverein aus Burg in Dithm. teil. Für das Radrennen und das Ringstechen gab es jeweils drei erste Preise zu gewinnen. Der am Abend angesetzte Ball hielt die Festteilnehmer lange in gemütlicher Stimmung beisammen. (Das Ringstechen ist mit dem Ringreiten gleichzusetzen. Eigentlich müsste es "Ringfahren" heißen, aber dieser Ausdruck würde bedeuten, dass sich die Radfahrer im Kreis drehen).

Am 12. September 1909 richtete der Verein ein großes Sportfest aus. Von 12:30 Uhr bis 13:45 Uhr fand der Empfang der auswärtigen Vereine im Gasthof "Zur Fernsicht" statt. Anschließend marschierte man zum Festplatz, wo die Volksbelustigungen und die Rennen begannen. Die Strecke für das Erstfahren ging über 8,2 km. Das Hauptrennen über 33 km führte die Teilnehmer über Quickborn, St. Michaelisdonn und Kuden zurück nach Brunsbüttelhafen. Dieses Rennen von 1909 war für die Straßenfahrer mit der Dithmarscher Meisterschaft ver-

bunden. Nach den Wettfahrten fanden noch Wettlaufen für Erwachsene, Ringwerfen, Scheibenschießen usw. statt, bevor der Tag mit einem Saalfahren und Festball in der "Fernsicht" seinen Abschluss fand.

Aus dem Jahr 1913 ist noch bekannt, dass der Radfahrerverein "Freie Bahn" am 26. Januar in Wagners Hotel sein geschlossenes Vereinsvergnügen mit einem Preisschießen und einer Tombola durchführte.

Radfahrerverein "Solidarität"

Vom Radfahrerverein "Solidarität" liegt noch ein Inserat mit einer Einladung zu einem großen Ball im Gasthaus "Saturn" aus dem Jahr 1929 vor. Dieser Verein war eine Abteilung des Brunsbütteler Arbeiterbundes "Solidarität". Von ihm ist sonst nur noch bekannt, dass er am 02. Mai 1908 im Lokal des Herrn Parey (Hotel "Zur Kanalmündung") eine Versammlung abhielt. Auf der Tagesordnung stand die Aufnahme neuer Mitglieder, die Abrechnung, der Bericht von der Gau-Konferenz (Berichterstatte Wunderlich) und die Wahlen zum Bundestag. Wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung wurde um zahlreiches Erscheinen gebeten, dazu waren die Bundes-Abzeichen anzulegen. Ein Foto der Saalfahrer ist erhalten geblieben.



Abb. 18: Die Saalfahrer des Radfahrervereins „Solidarität“.

Radfahrerverein "Schwalbe"

Von diesem Verein ist nur bekannt, dass

er seine Versammlung am 30.05.1908 im Vereinslokal von einem Herrn Fritz Christoph bekannt gegeben hat.

Polizeiverordnung zum Fahrradverkehr

Kurios mutet heute die am 1. April 1901 in Kraft getretene Polizeiverordnung, betreffend den Verkehr mit Fahrrädern auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen an, deren Text die Brunsbütteler Kanalzeitung auszugsweise veröffentlichte.

Jeder Radfahrer ist zur gehörigen Vorsicht bei der Leitung seines Fahrrades verpflichtet.

Innerhalb geschlossener Ortschaften und überall da, wo ein lebhafter Verkehr stattfindet, sowie beim Bergabfahren, ist es verboten, beide Hände gleichzeitig von der Lenkstange oder die Füße von den Pedalen zu nehmen.

Während der Dunkelheit sowie bei starkem Nebel ist jedes Fahrrad mit einer hell brennenden Laterne zu versehen. Ihr Licht muss nach vorne fallen, ihre Gläser dürfen nicht farbig sein.

Jedes Fahrrad muss mit einer sicher wirkenden Hemmvorrichtung und einer hell tönenden Glocke versehen sein. Zweckloses oder belästigendes Läuten ist zu unterlassen. Auf den Haltruf eines Exekutiv-Beamten ist jeder Radfahrer verpflichtet, sofort anzuhalten und abzusteigen.

Es müssen bei sich führen und dem Aufsichtsbeamten auf Verlangen vorzeigen:

a. Radfahrer, welche in Preußen ihren Wohnsitz haben, eine auf ihren Namen lautende, von der zuständigen Behörde des Wohnortes ausgestellte, für die Dauer des Kalenderjahres gültige Radfahrkarte. (Die Radfahrkarte wird durch die Ortspolizeibehörde ausgestellt. Für Personen unter 14 Jahren erfolgt die Ausstellung auf Antrag des Vaters, Vormundes oder sonstigen Gewalthabers.)

b. Radfahrer, die ihren Wohnsitz außerhalb Preußens in einem Staat haben, in dem Radfahrkarten gleicher oder ähnlicher Art vorgeschrieben sind, eine nach

dortigen Bestimmungen gültige Radfahrkarte.

c. Radfahrer, welche werde in Preußen noch in einem unter b genannten Staat ihren Wohnsitz haben, einen anderen genügenden Ausweis ihrer Person.


Auch sonstige für Radfahrer wichtige Bestimmungen sind noch in der sehr umfangreichen Verordnung enthalten.

Die Kanalzeitung erinnerte am 18. März 1901 daran, dass alle Radfahrer vom 1. April an auf allen Radtouren eine Radfahrkarte mit sich zu führen haben.

Erhalten geblieben ist eine Radfahrkarte des Brunsbütteler Geschäftsmannes Carl Schröder, der seine Geschäfte eine Zeitlang in Pahlhude betrieb. Eine Rechnung über einen Fahrradkauf ist auch noch vorhanden, wobei interessant ist, dass man die Fahrräder damals als Maschinen bezeichnete.

Am 22. Mai 1901 erschien in der Kanalzeitung die Nachricht, das wieder Fahrrad-Diebstähle an der Tagesordnung sind. "Radler, die namentlich in den Pfingsttagen größere Touren unternehmen, mögen vorsichtig genug sein, damit ihnen schwerer Verlust erspart bleibt."

Im März 1901 fällte der Bezirksausschuss in Schleswig für Radfahrer eine wichtige Entscheidung. Demnach war es den einzelnen Gemeindebehörden nicht gestattet, für die von allen Radfahrern am 1. April zu lösende Legimitationskarte eine Gebühr zu erheben. "Die durch die betreffende Landespolizei-Verordnung entstehenden Kosten müssen von der Allgemeinheit getragen werden und dürfen nicht von den einzelnen Radfahrern als Steuern zur Erhebung kommen. Nach allen von den Ortspolizeibehörden in Schleswig-Holstein erlassenen Bekanntmachungen wäre für die Ausfertigung der Karten eine Gebühr von 5 Pfennig zu entrichten. Letzteres ist also jetzt ungesetzlich."



Grosser illust. Prachtkatalog jederz. gern u. gratis zu Diensten

J. Fries, Beseler Nfl.
Alemannia-Fahrrad-Werke

Flensburg, den 16/8 1913

RECHNUNG

für Herrn Carl Schröder
Pahlhuse

Verband nur gegen Nachnahme oder Voreinsendung!

	No.	Ich danke Ihnen für den mir gütigst erteilten Auftrag und sende Ihnen anbei in <u>Paket</u> .	Anzahl	Preis	Betrag	
					M.	Pf.
Zur Sendung	No. <u>1414</u>	<u>394 Pumpen-Schlaucht</u>	<u>33</u>		<u>10</u>	
Ausgestellt von:	<u>338</u>	<u>Leertitgummi</u>	<u>1</u>		<u>10</u>	
<u>Schulke</u>	<u>511</u>	<u>Schlaucht</u>	<u>1</u>	<u>3</u>	<u>40</u>	
Nachgerechnet	<u>491</u>	<u>Schuttblack</u>	<u>1</u>		<u>55</u>	
von:	<u>961</u>	<u>Del</u>	<u>200</u>		<u>35</u>	
Gebucht von:	<u>134</u>	<u>Pumpen-Schlaucht</u>	<u>1</u>		<u>30</u>	
	<u>1252</u>	<u>Handhänger</u>	<u>1</u>		<u>45</u>	
	<u>1001</u>	<u>Fußpumpe</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>90</u>	
Zusammengestellt	<u>1959</u>	<u>Katzenhalter</u>	<u>1</u>		<u>00</u>	
von:	<u>2122</u>	<u>Schmierkanne</u>	<u>1</u>		<u>00</u>	
Kontrolliert von:	<u>2201</u>	<u>Spiralfedern</u>	<u>2</u>	<u>12</u>	<u>24</u>	
		<u>Porto</u>		<u>9</u>	<u>35</u>	
					<u>25</u>	
Gepackt von:					<u>60</u>	
Merkmale						
Merkmale für den Packer:						

Bei etwaigen Reklamationen muß diese Rechnung unbedingt mit eingesandt werden.

Abb. 19: Rechnung über Fahrradteile an Carl Schröder, um 1913 tätig in Pahlhuse.



Abb. 20: Die in Tellingstedt ausgestellte Radfahrkarte von Carl Schröder.

Radfahren für Kinder

Noch kurioser liest sich ein Artikel aus der Kanalzeitung vom 02. Mai 1912, der ungekürzt wiedergegeben wird:

"Das Radfahren für Kinder. Erfahrene Gesundheitslehrer warnen vor dem frühen Radfahren der Kinder, und zwar auf Grund der sich mehrenden Herzkrankheiten, die besonders bei jungen Leuten einen großen Umfang angenommen haben. Die frühzeitige Ausübung des Radfahrsports hat eine Schädigung des Herzens zur Folge, weil dem Herzen zu große Aufgaben gestellt werden. Es entsteht eine Schwächung der Herzmuskulatur. Es sollte deshalb nicht gestattet werden, dass Kinder unter 14 Jahren das sportmäßige Fahren mit zu großen Anforderungen an den jugendlichen Körper vornehmen. Für größere, stundenlange Touren ist jedes Kind, auch das kräftigste, zu schwach, d.h. das Herz ist nicht imstande, ohne Schädigung die Überanstrengung zu leisten. Das richtige Alter ist das 17. oder 18. Jahr, nach Ablauf der Entwicklungsjahre. Es wird deshalb auch gewarnt, das Radfahren in das Programm der Jugendspiele aufzunehmen."

Unfall

Dass durch das Fahrradfahren auch Unfälle, sogar mit Fahrerflucht passierten, zeigt z.B. das Geschehen vom 11. Oktober 1908. An diesem Sonntag Abend stieß der Sohn des Mühlenbesitzers Peter Söhl in Westerbüttel auf der Chaussee Westerbüttel-Eddelak mit seinem Fahrrad mit zwei ihm entgegenkommenen Radfahrern zusammen. S. kam derart zu Fall, dass er das Bewusstsein verlor, außerdem erlitt er mehrere Verletzungen im Gesicht. Die beiden unerkannten Radfahrer ließen den Verletzten rücksichtslos liegen und riefen ihm zu, dass sie gegen ihn Anzeige erstatten würden und fuhren davon.

Der des Weges kommende Zimmerer Hennings aus Westerbüttel fand S. auf der Straße liegend vor und transportierte ihn nach Hause.

Quellen:

- ¹⁾ www.rennrad-News-Forum.de
- ²⁾ www.fahrradmoteur.de
- ³⁾ <https://de.wikipedia.org/wiki/diamantrahmen>
- ⁴⁾ <https://fahrrad.fandom.com/de/wiki/Fahrradtypen>
- ⁵⁾ <https://www.dhm.de/lemo/kapitel/erster-weltkrieg/industrie-und->

Beiträge: Jubiläum im Brunsbütteler Sportverein

wirtschaft/ersatzstoffe.

⁶⁾ <https://de.statista.com>.

⁷⁾ <https://www.google.com/search?q=warum+gummimangel+im+1.+weltkrieg>

⁸⁾ www.lueben-damals.de/kreis/kotzenau_kronstein.html

Abbildungen:

Abb. 1,2,3: Klaus Schlichting

Abb. 5,6,8,9,12,13,14: Brunsbüttel-Wiki, Seiten Uwe Möller

Abb. 4,7,10,11,15,16,17: Stadtarchiv Brunsbüttel

Abb. 18: Fotoband „Archivbilder“ von Heinz Lewerenz

Abb. 19, 20: Fam. Schröder, Brunsbüttel

75 Jahre Brunsbütteler Sportverein BSV

Die Vertretung der Kirchspielsgemeinde Brunsbüttel ließ im Jahr 1949 gegenüber der alten Meierei an der Süderstraße für die Schule einen Sportplatz herrichten. Nachdem zu Beginn des Februars 1950 die Fußballtore aufgestellt wurden fand am Sonntag, den 19. Februar, noch vor der Gründung des BSV ein erstes Trainingsspiel seiner späteren Mitglieder statt.

Am Donnerstag, den 23. Februar trafen sich im Hotel "Zur Traube" etwa 40 Interessenten, um diesen Sportverein ins Leben zu rufen. *Siehe unten*. Lehrer Klein teilte mit, dass aus Kreisen der Jugendlichen immer wieder der Wunsch an ihn herangetragen wurde, im Ort einen Sportverein zu gründen. Nachdem die Gemeinde ihre weitestgehende Unterstützung zusagte, setzte er sich mit dem Kreissportverband in Heide in Verbindung und fand auch von dort Unterstützung. Entscheidend für die Vereinsgründung war die Tatsache, dass der Sport-

platz mit Fußballtoren vorhanden war und bereits ein Ball angeschafft wurde.

Die Versammelten sprachen sich einstimmig für eine Vereinsgründung aus und wählten Lehrer Klein zum ersten und Bürgermeister Willi Fett zum zweiten Vorsitzenden. Erster Schriftführer wurde Fritz Boje, zweiter Horst Bowling. Die Aufgaben des Kassierers teilten sich Hermann Müller und Egon Bock.

Vorerst richtete man die Sparten Tischtennis (Spartenleiter Kubiak), Turnen (Plötz), Tischtennis und Schach (Wittmann) sowie Leichtathletik (der Spartenleiter wurde später gewählt) ein. Als Monatsbeitrag wurde 1,00 DM festgesetzt, Lehrlinge, Jugendliche und Arbeitslose hatten monatlich 50 Pfennig zu zahlen. In Einzelfällen war der Vorstand befugt eine Beitragsermäßigung bis auf 30 Pfennig zu reduzieren. Das Hotel "Zur Traube" wurde Vereinslokal.

Um Sportgeräte und Trikots anschaffen zu können, schlug Spartenleiter Wittmann vor Bausteine für eine spätere Verrechnung auszugeben, was der erste Vorsitzende ablehnte, weil eine derartige Maßnahme zu sehr an das "Dritte Reich" erinnerte.

Willi Fett war der Meinung, dass die Gemeinde einen Zuschuss zahlen würde und der Versuch unternommen werden müsste, auch vom Kreis einen Zuschuss zu erhalten. In erster Linie müssten die Mittel vor allen Dingen von den aktiven und passiven Mitgliedern aufgebracht werden. Er glaubte fest daran, dass man sich im Ort dem Sportgedanken nicht verschließen würde.

Bereits zu diesem Zeitpunkt waren in der Fußballsparte eine Herren-, zwei Jungmann- und zwei Jugendmannschaften vorhanden. Zum ersten Freundschafts-

Brunsbütteler Sportverein gegründet

Die zweite Vereinsgründung innerhalb einer Woche

spiel konnten die Jungmannen den AFC Averlak begrüßen. Als Vereinsfarben wurden Orange und Schwarz ausgewählt.

Ein Jahr später konnte der BSV bereits 92 Mitglieder verzeichnen. Weil die Wirtin des Hotels "Zur Traube" sich nicht mehr in der Lage sah, dem Verein den Saal für die Turnstunden weiterhin zur Verfügung zu stellen, musste in den Saal der Gaststätte "Weißer Schwan" in der Reichenstraße gewechselt werden.

1955 wurde eine Vereinssatzung und die Eintragung in das Vereinsregister beschlossen.

Die Kegelsparte, die über viele Jahre sehr aktiv und erfolgreich war, entstand 1961. Außerdem war an der Süderstraße nun eine Sporthalle vorhanden und die Mitgliederzahl stieg auf 210 an, von denen 173 Personen aktiv Sport betrieben.

Mittlerweile war im BSV auch eine Handballsparte aktiv, die 1965 aber wieder aufgegeben werden musste.

BSV besiegte „MTV Heide“ II

Abb. 2: Meldung vom Fußball, 8.11.1966.

Jürgen Peters zum BSV-Vorsitzenden gewählt

BSV-Hauptversammlung — Günter Paschke zehn Jahre Hauptkassierer

Abb. 3: Von der Mitgliederversammlung im März 1967.

Mit der Gründung des BSC beschlossen alle Sportvereine im Jahr 1967 den Fußballsport in einem Verein zusammenzuführen.

Als 1990 das 40-jährige Vereinsjubiläum gefeiert wurde, fand ein Treffen der ehemaligen Fußballspieler des BSV statt, an dem auch deren ehemaliger Trainer Walter Mahs teilnahm, der zu diesem Zeitpunkt als Geschäftsführer bei Borussia

Dortmund tätig war.

Im darauf folgenden Jahr stieg die Mitgliederzahl auf über 250 an, nun war auch eine Gymnastiksparte vorhanden.

Eine neue Satzung wurde 1995 verfasst bzw. beschlossen, deren amtliche Genehmigung und die Eintragung in das Vereinsregister erst im Jahr 1998 erfolgte.

Neben den über die Jahre üblichen sportlichen Aktivitäten nahm der Verein 2004 mit einem Bobbycar-Rennen am Altstadtfest teil. Der BSV war 2006 Ausrichter der Delegiertenversammlung des Kreissportverbandes, die im Hotel "Zur Traube" stattfand. Das Heimatmuseum wurde 2010 zum 60-jährigen Jubiläum zu einem Empfang mit einer Sonderausstellung genutzt, an dem Bernhard Klein und der Stellvertretende Vorsitzende des Landessportverbandes Wolfgang Beer teilnahmen.



Abb. 4: Versammlung zum Vereinsjubiläum im Hotel „Zur Traube“.

Im Jubiläumsjahr 2025 führt der Verein die 4 Sparten Tischtennis (Spartenleiter Rolf Egge), Freizeitsport (Wolfgang Michael), Fitness (Wiebke Wiebe) und Gymnastik / Fit in jedem Alter (Hanne Micha-

Beiträge: 75 Jahre Brunsbütteler Sportverein

el). Sämtliche Sparten nutzen die Sporthalle an der Süderstraße. Die Vorsitzende Claudia Grimm konnte feststellen, dass die Mitgliederzahl genau wie ein Jahr nach Vereinsgründung 92 Personen beträgt.

Sämtliche Sparten nutzten bis zum Sommer 2025 die Sporthalle an der Süderstraße, die demnächst abgerissen werden soll.



Abb. 7: Gratulation vom Kreissportverband.



Abb. 5: Ehrung langjähriger Mitglieder.

Text: Claudia Grimm

Textbearbeitung: Klaus Schlichting

Abb. 1 bis 3: Brunsbüttelkooger Zeitung, Stadtarchiv Brunsbüttel

Abb. 4 bis 7: Brunsbütteler Sportverein.



Abb. 6: Gratulation von der Sparkasse.

Aus dem Verein: Nachruf

Nachruf auf den ehemaligen Vereinsvorsitzenden Heinrich Voß



Heinrich Voß ist 1943 in Dieksanderkoog geboren und dort auch auf dem elterlichen Voßhof aufgewachsen. Nach seinem Schulbesuch und der beruflichen Ausbildung studierte er in Lübeck Elektro-

technik. Nach dem Studium startete er seine berufliche Laufbahn als leitender Projektingenieur in den Kernkraftwerken Brunsbüttel, Krümmel, Würgassen und Brokdorf.

1989 machte Heinrich Voß sich selbstständig und leitete einen Elektrobetrieb in Hamburg, der überwiegend für die Kernkraftwerke tätig war, aber auch internationale Projekte ausführte.

So wurden unter anderem für das thailändische Königshaus die Elektroarbeiten eines Hochhauses erstellt und für die europäische Weltraumbehörde (ESA) in Kourou, Französisch-Guyana, die Notstromversorgung der Satellitenüberwachung gebaut.

Nach seiner aktiven beruflichen Zeit war Heinrich Voß noch als öffentlich bestellter und vereidigter Gerichtsgutachter für Rechtsstreitigkeiten im Bereich der Elektrotechnik tätig. Seit 2014 stellte Heinrich Voß sein Berufswissen auch als Seniorexperte in den Entwicklungsländern zur Verfügung und beriet dort die Firmen bei der Entwicklung ihrer Projekte.

Neben seinen beruflichen Interessen beschäftigte er sich auch mit der Familiengeschichte und konnte den Stammbaum der Familie hier in Dithmarschen bis in das Jahr 1486 zurückverfolgen. Seit 2008 lebte Heinrich Voß in Bruns-

büttel und wurde sogleich Mitglied im Verein für Brunsbütteler Geschichte.

In der Mitgliederversammlung vom 22.03.2018 wurde Heinrich Voß zum neuen ersten Vorsitzenden gewählt. Er nahm den Vereinsvorsitz gerne an, obwohl er noch als 1. Vorsitzender des Bürgervereins Brunsbüttel-Ort tätig war. Seine Hauptaufgabe sah er in der Fortführung der vielfältigen Aktivitäten unseres Vereins. Dazu gehörten die monatlichen Gesprächsrunden, jährliche Exkursionen, öffentliche Vorträge, sowie die Erstellung der Schriftenreihe „Brunsbütteler Spuren“ in Zusammenarbeit mit Ute Hansen vom Brunsbütteler Stadtarchiv. Gemeinsame Projekte mit der Volkshochschule und dem Heimatmuseum wie z.B. die Wiederinbetriebnahme einer alten Kaffeeröstmaschine waren sein besonderes Anliegen. Er sorgte 2018 für die Durchführung des 70. Vereinsjubiläums, wozu er die Vereinschronik aktualisierte und neu herausgeben ließ.

Nach vier Jahren intensiver Vereinsarbeit spürte er die Doppelbelastung als Vorsitzender zweier Vereine und übergab den Vorsitz im Jahr 2022 an seinen Nachfolger. Den Vorsitz im Bürgerverein Brunsbüttel-Ort behielt er weiterhin bei.

Heinrich Voß verstarb am 13.02.2025.



Aus dem Verein: Exkursion nach Wewelsfleth 2024

Die die letztjährige Exkursion des Vereins für Brunsbütteler Geschichte führte die 16 Teilnehmer am 14. September 2024 in die Gemeinde Wewelsfleth, wo ihnen Gerhard Wehling, der dort aufgewachsen ist, als ortskundiger Führer zur Seite stand.



Abb. 1: Start in Brunsbüttel-Ort.

Nachdem die Gruppe gegen 10:00 Uhr vormittags dort eintraf, unternahm sie einen Spaziergang durch die Straße "Deichreihe". Wewelsfleth ist ein Dorf, dessen dicht an dicht stehende Häuser auf dem Deich bis in die 1950er Jahre gleichzeitig einen Schutz bei Überflutungen bildeten. Viele Gebäude weisen vor den etwas zurückliegenden Hauseingängen noch Schlitz für Verschlussbalken auf, die bei Sturmflut eingesetzt wurden. Anhand mitgebrachter Fotografien unterstrich Gerhard Wehling eindrucksvoll, wie in der Vergangenheit an einigen Örtlichkeiten das Gelände gegenüber der Deichreihe bei hohen Wasserständen überflutet war und die wenigen dort stehenden Häuser sich wie auf einer Hallig präsentierten.



Abb. 2: Haus in der „Deichreihe“.

Bei diesem Rundgang erfuhren die Teilnehmer, dass im Ort einmal 22 Gastwirtschaften vorhanden waren, denn Wewelsfleth war in der Vergangenheit ein beliebter Ausflugsort, der von den Hamburger Einwohnern mit Ausflugsdampfern angelaufen wurde. Wie ein Bild aus vergangenen Tagen gab sich die Szenerie, als man sich dem Schuster näherte, der mit seiner Arbeitsschürze bekleidet vor seinem Haus mit der Werkstatt saß.



Abb. 3: Vor der Schusterwerkstatt.

Auch die Bäume vor den Häusern boten ein idyllisches Bild. Immer wieder ließ sich die Verbundenheit der Bewohner mit dem Schiffbau und der Seefahrt an den Gebäuden ablesen, sei es durch Schrifttafeln, Schiffsmodelle in den Fenstern und einiges mehr. Zu jedem Haus gab es Informationen zu den jeweiligen Bewohnern zu hören.

Bedauerlicherweise konnte die ehemalige Kirchspielsvogtei, in dem Günter Grass eine Zeit lang lebte und arbeitete, wegen notwendiger Instandsetzungsarbeiten nicht besichtigt werden. Ein Abstecker zu dem kleinen Yachthafen mit dem Wohnmobilstellplatz, in dessen Nähe sich die ehemalige Fährstelle über die Stör befand, durfte nicht fehlen.

Das anschließende Mittagessen fand im Glückstädter Restaurant "Kleiner Heinrich" statt.

Aus dem Verein: Exkursion nach Wewelsfleth 2024



Abb. 4: Am Wewelsflether Fährhaus..



Abb. 5: Das älteste Haus Wewelsfleths.

Danach besichtigte man den Wewelsflether Friedhof mit einigen schönen, alten Grabsteinen und die in der Mitte des Gottesackers stehende Kirche.



Abb. 6: Kirche mit Friedhof.

Diese stammt aus dem Jahr 1503 und hieß bis zur Reformation "Willihardus-Kirche" nach dem Friesen-Missionar und späteren Bischof Willehard. Danach wurde sie der Dreieinigkeit geweiht und Trinitatis-Kirche genannt. 1592 ist sie durch einen Anbau erweitert worden, wodurch sie ihre Winkelform erhielt. Die Kirche wurde 1883 zum 400. Geburtstag Martin Luthers restauriert; eine umfassende Erneuerung fand 1964 unter der Leitung des Kirchen- und Kunstmalers Hermann Wehrmann aus Glückstadt statt. Die letzte Restauration hat man anlässlich ihres 500. Geburtstages im Jahr 2003 vorgenommen. Der achteckige hölzerne Glockenturm stammt aus dem Jahre 1817 und ist 29 m hoch.

Der erste Glockenturm wurde zum 100. Jubiläum der Kirche errichtet und war fast 60 m hoch. Im Jahr 1648 fiel er einem Sturm zum Opfer.

Der Altar ist gegen Ende des 17. Jahrhunderts von der Tischler-, Schnitzer- und Steinmetzfamilie Holtmeier in Wewelsfleth angefertigt worden. Reiche spätbarocke Verzierungen, Blätter, Ranken und Blumen umrahmen drei Bilder: Golgatha, Abendmahl und Gethsemane. Auf vier



Abb. 7: Kanzel, Altar, Knechtechor.

seitlichen Sockeln stehen die vier Evangelisten. An der Spitze ist Jesus Christus mit der Siegesfahne dargestellt. Hinter dem Altar befindet sich eine Empore, der sogenannte "Knechtechor", den der Kirchspielvogt Peter Hellmann 1725 stiftete. Das war der Platz für die Knechte und Mägde, die sich keine eigene Bank im Kirchenschiff leisten konnten. In der Balustrade befinden sich vier schwarze Säulen, wovon drei mit einem goldenen Engel versehen sind. Dies ist der Hinweis des Stifters auf seine vier Töchter, von denen zu der Zeit drei verstorben waren.

Eine Besonderheit ist das auf Holz gemalte Epitaph für den Marschhauptmann Henning Wulf (auch "Hennike Wulf") aus dem 15. Jahrhundert.



Abb. 8: Darstellung von Hennike Wulf.

Wulf führte 1472 einen Aufstand gegen den dänischen König, musste fliehen und ist in Dithmarschen erschlagen worden. Das Volk feierte ihn als Helden. Eine alte Überlieferung berichtet, dass Christian I. von Dänemark ihn gezwungen habe, seinem Sohn einen Apfel vom Kopf zu schießen. Diese Szene ist dargestellt, weshalb das Gemälde auch "Wewelsflether Tell" genannt wird.

Die gusseiserne Taufe stammt aus der Mitte des vergangenen Jahrhunderts,



Abb. 9: Das gusseiserne Taufbecken .

ebenso wie die Orgel, die Marcussen in Apenrade gebaut hat. Die Generalüberholung mit der technischen Verbesserung führte 1996 die Hamburger Firma Hoffmann durch, die Kosten übernahm die Peterswerft Wewelsfleth zu 100% anlässlich ihres 125-jährigen Firmenjubiläums.

Den Abschluss bildete eine Kaffeetafel, die im Garten von Gerhard Wehling stattfand, ein Angebot, das dankbar angenommen wurde. Der Dank richtete sich auch an die Organisatorin Petra Hahnkamm und an die Lebensgefährtin des 1. Vorsitzenden, die am Vortag den mitgebrachten Kuchen gebacken hatte.

Text: Klaus Schlichting, Andreas Jacob

Fotos:

Abb. 1, 7:

Frank Mootz

Abb. 2,3,4,5,6,8,9:

Klaus Schlichting

Neuer Archivleiter

Seit Jahresanfang ist Michael Will neuer Ansprechpartner im Stadtarchiv Brunsbüttel in der Jahnstraße 3. Der gebürtige Hamburger ist Historiker und Germanist. Nach beruflichen Stationen im Archiv des Hamburger Christians-Verlages und des Verbands Deutscher Reeder in Hamburg hat er sich den Kommunalarchiven Schleswig-Holsteins zugewendet; zunächst dem Kreisarchiv Rendsburg dann dem Stadtarchiv Kiel. Von August bis Dezember letzten Jahres wurde Will von Ute Hansen in die komplexe Materie der Überlieferungslage des hiesigen Stadtarchivs eingearbeitet. Mit Frau und Sohn lebt er in der Kreisstadt Pinneberg.



Michael Will an seinem Arbeitsplatz.

Kontakt



Stadtarchiv
 Jahnstraße 3, 25541 Brunsbüttel
 Ansprechpartner: Michael Will
 04852 391 158

Bürozeiten:

Montag bis Freitag 8.00-14.00 Uhr

Besuchszeiten nur nach vorheriger Vereinbarung!

Korrekturen zu Heft 25:

Leider haben sich bei Drucklegung des Heftes Nr. 25 einige Fehler eingeschlichen.

1. Korrektur zur Entsorgung Brunsbüttels.

Auf Seite 23 ist die Abbildung 35 seitenverkehrt eingestellt worden, die hier noch einmal erscheint.



Von l.n.r.: die Unterzeichner des Vertrages für Ersatzbrennstoff: Dirk Sopha, AWD; der damalige Dithmarscher Landrat Jörg Klimant; Hans-Jürgen Spree und Jan Geier, Geschäftsführer der EBS und Torsten Wendt, Landrat des Kreises Steinburg.

2. Korrekturen zum Beitrag über Peter Umland

- Auf Seite 26 wird die USPD fälschlich als Unabhängige sozialistische Partei Deutschlands bezeichnet. Der korrekte Parteiname lautet „Unabhängige Sozialdemokratische Partei Deutschlands“.
- Auf derselben Seite ist von *Wilhelmshafen* die Rede. Die korrekte Schreibweise ist *Wilhelmshaven* (ähnlich wie Cuxhaven und Bremerhaven).
- Auf Seite 27 wird für das Jahr 1924 noch die Ortsbezeichnung *Brunsbüttel-Eddelaker-Koog* benutzt. Seit 1907 hieß der Ort aber nur noch *Brunsbüttelkoog*.
- Auf Seite 31 ist das Datum zum Auftritt des Gauleiters Lohse falsch, das Ereignis fand im Jahr 1928 statt.

Die Redaktion bittet, diese Fehler zu entschuldigen.

Impressum:

Grafik Titelseite: aus: „Die Landkarten von Johannes Mejer, Husum, aus der neuen Landbeschreibung der zwei Herzogtümer Schleswig und Holstein von Caspar Danckwerth D. 1652, Neuausgabe: Verlag Heinvetter, Hamburg, 1963.

Auflage: 600 Exemplare.

Herausgeber: Verein für Brunsbütteler Geschichte

Vorsitzender: Klaus Schlichting, 25541 Brunsbüttel, Gerhart-Hauptmann-Straße 20, Tel. 04852/ 6710.

E-Mail: info@verein-fuer-brunsbuetteler.geschichte

Internetauftritt: <http://www.verein-fuer-brunsbuetteler-geschichte.de>

Druck: crossmedia-werbung-de GmbH, Küferstraße 9, 25541 Brunsbüttel.

Redaktion: Verein für Brunsbütteler Geschichte.

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keinerlei Haftung für die Inhalte und urheberrechtlichen Nutzungs- und Verwertungsrechte der Beiträge fremder Autoren. Wir behalten uns alle Rechte an den hier veröffentlichten Beiträgen vor; eine Weiterverwendung bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung der Redaktion. Abbildungen aus dem Dritten Reich dienen dem Zweck der staatsbürgerlichen Aufklärung, der Wissenschaft, der Forschung oder der Lehre, der Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens oder der Geschichte oder ähnlichen Zwecken (§§86,86a Strafgesetzbuch).





Verein für Brunsbütteler Geschichte e.V., 25541 Brunsbüttel,
Gläubiger-Identifikationsnummer DE02ZZZ0000021129

Beitrittserklärung

Der / die Unterzeichnende erklärt hiermit seinen / ihren Eintritt in den Verein für Brunsbütteler Geschichte e.V.

Name/Firma: _____

Vorname: _____

Geburtsdatum: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Unterschrift

☐ Das Merkblatt zur Datenschutzerklärung habe ich erhalten.

Der Jahresbeitrag beträgt z.Z. mindestens 15,00 € pro Person und wird mittels Lastschrift eingezogen. Ich möchte einen Jahresbeitrag von _____ € zahlen.

Erteilung eines SEPA-Lastschriftmandats

Mandatsreferenz:

--	--	--	--

Hiermit ermächtige ich den Verein für Brunsbütteler Geschichte e.V. Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Verein für Brunsbütteler Geschichte e.V. gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungstag, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber (falls abweichend): _____

Kreditinstitut: _____

IBAN:

D	E																
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



Mit dem QR-Code zur Website des Vereins für Brunsbütteler Geschichte



Stadtarchiv

Jahnstraße 3, 25541 Brunsbüttel

☎ 0 48 52 – 391 158 ✉ stadtarchiv@stadt-brunsbuettel.de

Öffnungszeiten: nach Absprache Mo. – Fr. 8.30 – 12.30 Uhr

Archive verbinden Generationen!