

Die Sielhafenorte in der oldenburgisch-ostfriesischen Küstenmarsch zwischen Weser und Ems

Barmeyer, Heide

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Barmeyer, H. (1975). Die Sielhafenorte in der oldenburgisch-ostfriesischen Küstenmarsch zwischen Weser und Ems. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 1, 11-23. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49576-7>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DIE SIELHAFENORTE IN DER OLDENBURGISCH-OSTFRIESISCHEN KÜSTENMARSCH ZWISCHEN WESER UND EMS

VON HEIDE BARMMEYER

Der Sielhafenort als Siedlungstypus von Bedeutung ist insofern ein idealer Forschungsgegenstand, als er sich räumlich und zeitlich relativ eng und genau definieren läßt. Dennoch wirft er eine Fülle von Problemen auf, die die verschiedensten Wissenschaften angehen. Der Wirtschafts- und Technikhistoriker, der Rechtshistoriker und der Geograph sind angesprochen und sachlich und methodisch auf interdisziplinäre Zusammenarbeit verwiesen.

Unter Sielhafenort soll hier eine Siedlungsform sui generis verstanden werden, die in vorindustrieller Neuzeit in der ostfriesisch-oldenburgischen Küstenmarsch auftritt – als Typusphase gilt also etwa der Zeitabschnitt 1500 – 1870/80 – und als nicht-agrarische Kleinsiedlung durch ihre Lage an einem Siel und in ihrer Struktur durch die Dominanz der Hafenfunktion gekennzeichnet wird.

I. Forschungsstand und Quellenlage:

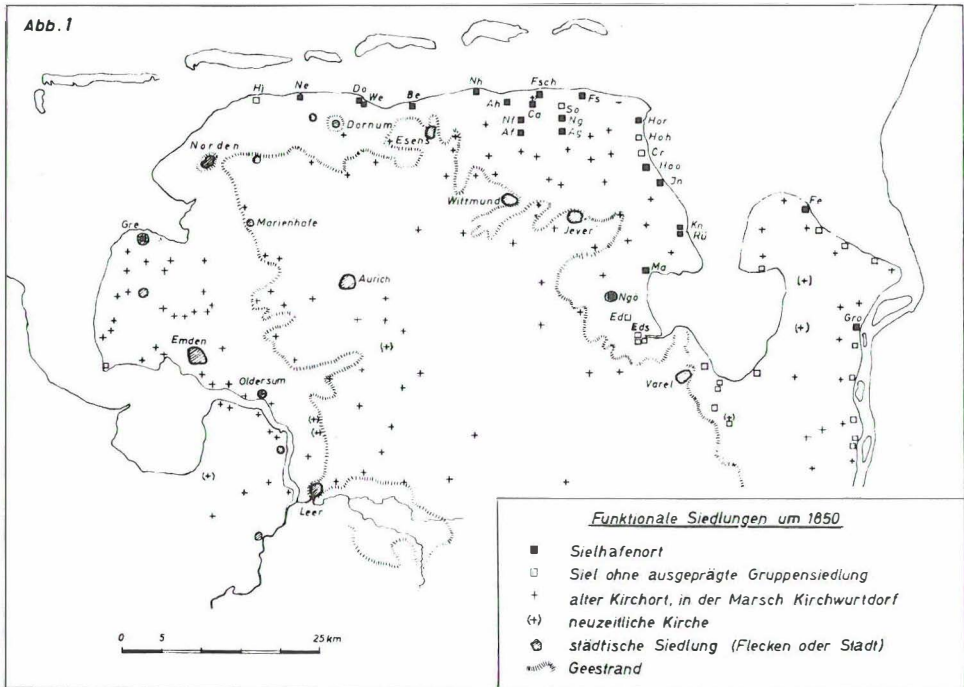
Die Forschung hat sich der Sielhafenorte bisher kaum angenommen.

Abgesehen von einer 1962 in den Göttinger Geographischen Abhandlungen veröffentlichten Dissertationen von Arnold Schultze,¹ auf die ich mich teilweise stütze, hat die erwähnte Eignung des Themas für interdisziplinäre Zusammenarbeit dazu geführt, daß keine der betroffenen Wissenschaften sich ganz zuständig fühlte.

Grundlage für Untersuchungen sind die seit dem 16. Jahrhundert reichen archivalischen Quellen und Karten. Angesichts der kleinen Siedlungen ist die Fülle des Materials erstaunlich. Die militärisch und zollpolitisch wichtige Grenzlage und der Zusammenhang mit dem Landesschutz durch Deiche und Siele wie überhaupt der Küsten- und Deichentwicklung erklärt jedoch die sich hier niederschlagende notwendige Verwaltungsarbeit. Leider fehlen allerdings Zahlen über Bevölkerung, Hafenverkehr und Schiffsbestand.

II. Der Siedlungstypus Sielhafenort und seine Stellung im Siedlungsgefüge.

Die geballt an der Küste des ostfriesischen Harlinger- und des oldenburgischen Jeverlandes auftretende Gruppe der Sielhafenorte umfaßt Orte, die durch das gemeinsame Grundwort „– siel“ herausgehoben werden.



Das heutige Siel oder Schleuse geht auf das altfriesische und altsächsische „siel“ zurück. Ursprünglich den ganzen Wasserlauf mit dem Ausfluß bezeichnend, wurde der Terminus erst infolge einer Bedeutungsverengung auf den heutigen Wortgebrauch, nämlich auf das Verschlußstück, eingeschränkt². Heute versteht man unter der (oder das) Siel lediglich das Auslaßbauwerk im Deich zur Entwässerung eingedeicherter Niederungsgebiete bei niedrigen Außenwasserständen. „Der (oder das) Siel hat Verschlußvorrichtungen (Tore), die sich durch den Druck des Wassers selbsttätig schließen, wenn das Außenwasser (bei Flut) höher ansteigt, als der Binnenwasserstand ist, und die sich selbsttätig wieder öffnen, wenn das Außenwasser (bei Ebbe) tiefer sinkt, als der Binnenwasserstand ist“³.

Von ihrem Grundwort her können die Sielhafenorte einem Lagetypus zugeordnet werden. Gerade hier nun zeigt sich, daß es sich um einen historischen Typus handelt, denn die Lage an einem Siel, d.h. an der Kreuzungsstelle von ausmündendem Gewässer und Deich, ist für die genannten Orte heute nicht mehr gegeben. Die ehemalige namengebende Lage kann infolge von Küstenänderung, etappenmäßigem Vorrücken, Verlagerungen und aus anderen Gründen verlorengegangen sein. Während der Typusphase jedoch waren mit der gemeinsamen Siellage weitere Gemeinsamkeiten verknüpft. Aus der Dominanz der Sielhafenfunktion resultierten allgemeine Züge, die in eine idealtypische Charakterisierung des Sielhafenortes eingehen müssen.

Nur die wichtigsten Merkmale können hier stichwortartig aufgeführt

werden: städtische Wirtschafts- und Sozialstruktur, hohe Bevölkerungsdichte und um den Hafen zentrierter Handel. Während Fischerei und Landwirtschaft keine Rolle spielen, bestimmt der Hafen den Handel und auf ihn ausgerichtete Gewerbe. Der Sielhafenort ist eng mit dem agrarischen Hinterland, der Marsch, verknüpft. Diese ist infolge ihrer Einseitigkeit – hohe agrarische Überschüsse der Viehwirtschaft und des Ackerbaus bei empfindlichem Mangel an Bau- und Brennstoffen – auf Handel und Geldverkehr angewiesen. Bis etwa 1500 vorwiegend Viehwirtschaftsgebiet, setzt zu Beginn der Neuzeit eine erste Getreidekonjunktur ein, die die wirtschaftliche Struktur des Marschenlandes ändert. Dieser Situation dient nun der Sielhafenort, indem er den Export von Getreide und Viehzuchtprodukten und den Import von Holz sowie feineren Nahrungs- und Genußmitteln übernimmt.

Die Schifffahrt mit kleinsten Seeschiffahrtstypen bevorzugt die Küsten- und Wattenfahrt, vor allem die Westroute hinter der ost- und westfriesischen Inselkette. Der Binnenverkehr mit dem Hinterland geschieht durch Pferdewerke und flache Boote und Flöße auf den Binnengewässern.

Die wirtschaftliche Existenz des Sielhafenortes ist zu sehen auf dem Hintergrund einer funktionalen Aufgabenteilung mit dem Geestrandort. Parallel, auf gleichem Niveau stehend und nicht in Konkurrenz zueinander, teilen sich beide die in der Marsch produzierten Güter. Dient der Sielhafenort als Ausfuhrplatz für die toten Massengüter der Marsch, vor allem Getreide, so übernimmt der Geestrandort den Verkauf des Viehs. Nimmt man weiter hinzu, daß der Geestrandort die übergeordnete Zentrale der Verwaltung für den Sielhafenort ist, dieser aber selbständig den Seehandel und die Einfuhr für das Küstengebiet bestimmt, dazu noch als Einkaufs- und Arbeiterwohnort Mittelpunkt für seine enge – etwa 15 km² im Durchschnitt betragende – agrarische Umgebung ist, so erkennt man, wie ausgewogen und fein aufeinander abgestimmt die Funktionen sind – wie leicht dies ausbalancierte Funktionsgefüge jedoch auch durch Veränderung eines Faktors zerstört werden kann.

III. Die Entwicklung des Deichwesens.

Einer der wichtigsten bedingenden Faktoren für die Sielhafenorte ist der Zusammenhang mit der Küsten- und Deichentwicklung.

Die Geschichte Ostfrieslands ist weitgehend bestimmt durch die fortwährende Auseinandersetzung mit dem Meer. Nach der etwa für 200 v. Chr. – 1000 n. Chr. anzusetzenden Warfen- oder Wurtenzeit greift man seit kurz vor 1000 n. Chr. auf den allmählich sich entwickelnden Deich als Mittel zum Schutz des Landes vor der andrängenden Flut. Damit ist die Jahrtausendwende eine wichtige Zäsur in der Küstenentwicklung. Die Geschichte des Deichwesens, die einen wesentlichen Teil der Geschichte Ostfrieslands ausmacht, umfaßt so wichtige Teilbereiche wie den Komplex des mit der Verwaltung und Organisation der Deiche verbundenen Deichrechts und den

gesamten Problemkreis des Deichbaus. Darin eingebettet ist die Geschichte der Siele.

Eine Geschichte der Deichentwicklung Ostfrieslands kann infolge der Quellenlage erst ab Mitte des 16. Jahrhunderts gegeben werden, fällt also mit dem Beginn der hier interessierenden Typusphase der Sielhafenorte zusammen⁴.

Ergänzt durch Geländespuren, die dank moderner technischer Forschungsmethoden Aufschlüsse über Deichveränderungen vergangener Zeiten zulassen, kann man als Zusammenfassung der Forschungsergebnisse folgende skizzenhafte Darstellung der Entwicklung der ostfriesischen Küste und des Deiches geben:

Die erste Ausbauperiode, an deren Ende der Deich bereits eine erstaunlich geschlossene Linienführung aufwies, wurde im 14. Jahrhundert durch schwere Sturmflutkatastrophen beendet. Die einheitliche Deichlinie wurde durch tiefe Meereseinbrüche – Entstehen des Dollarts und der Jade – zerstört. Nach 1500 wandte sich die bloße Landsicherung in eine aktive Landgewinnung. Seitdem überwogen stets die Landgewinne, wenn auch die absolute Größe der Landzunahme bis ins 19. Jahrhundert abnahm und erst im 20. Jahrhundert aufgrund moderner Deich- und Landgewinnungstechnik wieder anstieg. Die Landabnahme im 14. Jahrhundert wurde erst in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts wieder ausgeglichen.

Deichordnungen und Deichrecht.

Deichbau und Deichunterhaltung konnten nicht von einem Einzelnen, sondern nur von einer genossenschaftlichen Vereinigung, den Deichverbänden oder Deichachten⁵ getragen werden und mußten zur Vermeidung von Streitigkeiten in Fragen der Deichlasten und -pflichten in rechtliche Ordnungen – die ihren Niederschlag in der Herausbildung eines besonderen Deich- und Sielrechts fanden – gefaßt werden.

Wie immer das Entstehen der Deichgenossenschaften (-verbände, -achten) erklärt werden mag⁶, notwendig war es seit Beginn des Deichbaus, die Pflichten des Individuums im Rahmen des Ganzen abzugrenzen. Das geschah in den Deichordnungen, die einen wesentlichen Teil des ostfriesischen Rechtes ausmachen.

Seinen Niederschlag gefunden hat das Deichrecht nachweislich bis in Rechtsquellen des 13. Jahrhunderts:

1. Die allgemein friesischen 17 Küren⁷ und 24 Landrechte, überliefert in der berühmten Rüstringer Handschrift,
2. der Brookmerbrief (13. Jahrhundert),
3. das Emsiger Pfennigschuldbuch (13. Jahrhundert),
4. das Landrecht Edzards I. und
5. das alte ostfriesische Deich- und Sielrecht (15. Jahrhundert).

Trotz wiederholter Vorstöße seitens der entstehenden Landesherrschaft, den Deich- und Sielverbänden ihre Autonomie zu nehmen, gelang es diesen

über den Wechsel der politischen Herrschaften hinaus, selbst in die staatliche Verwaltung eingegliedert, ihre charakteristische genossenschaftliche Selbständigkeit zu wahren.

Deich- und Sielachten

Die Deichverbände oder Deichachten waren ursprünglich wohl identisch mit der politischen Gemeinde. Infolge von Spezialisierung lösten sich erst allmählich eigenständige Genossenschaften heraus, aus denen wiederum die Sielachten entstanden⁸. Unter ihnen versteht man „Selbstverwaltungskörperschaften mit der Aufgabe, durch Bau und Instandhaltung der Deiche das niedrig gelegene Land ihres Verbandsgebietes vor Hochwasser und Sturmfluten zu schützen⁹“. Die Organisation dieser Körperschaft sieht folgendermaßen aus: Mitglieder der Deichverbände sind die Landbesitzer, deren Land vom Schutz durch den Deich unmittelbar profitiert, wofür als Maßstab eine bestimmte Höhe über dem mittleren Tidehochwasser festgelegt ist. Die Anrainer tragen gemeinsam die Lasten des Deichbaus und aller mit seiner Unterhaltung verbundenen Kosten. Das Stimmrecht innerhalb des Deichverbandes ist jeweils nach dem Landbesitz und den damit zu tragenden unabdingbaren Lasten abgestuft. Die stimmberechtigten Deichgenossen wählen Geschworene, die den Vorstand als Organ der Deichacht bilden. An der Spitze steht der Deichvorsteher, auch Deichrichter, -hauptmann, -graf oder -gräfe genannt¹⁰.



Abb. 2 „Sitzung des Deichrichters und seiner Mitarbeiter“. Anfang des 18. Jhs. Aus: *Ostfriesland im Schutze des Deiches II*, S. 186.

Die Herauslösung von gesonderten Sielverbänden, wie die Deichachten eine genossenschaftliche Selbstverwaltungskörperschaft, diente der Wahrnehmung von Entwässerungsaufgaben¹¹. Was von den Deichverbänden gesagt wurde, gilt entsprechend auch für die speziellen Sielachten und ihre Organisation. Gemeinsam ist beiden die soziale Zusammensetzung aus durchweg begüterten Mitgliedern. Vor allem die (Siel- und Deich-) Richter gehörten jeweils den angesehensten Großbauernfamilien ihres Distrikts an.

... „Die Rechnungsführung übernahmen die Rendanten, entweder gewählte Sielrichter, wenn eine Sielacht deren mehrere bestellte, oder hauptamtlich berufene Rendanten. Auch sie gehörten den wohlhabenden Kreisen an, denn man verlangte bis ins 20. Jahrhundert hinein eine Kautions, die sich der zu verwaltenden Sielschoßsumme anpaßte. . . . Der Rentmeister stand gleichberechtigt neben dem Sielrichter; er wurde nicht zum „Offizianten“ (wir würden sagen zum „Funktionär“) der Deich- und Sielachten. Den Sielachten für die Verwaltung der anvertrauten Gelder verantwortlich, legte er jährlich Rechnung ab und erhielt nach eingehender Prüfung die Entlastung. Seine nichtbegüterten Hilfskräfte blieben „Schrieversknecht“¹²“.

Deich- und Sielbau

Deich- und Sielbau waren nicht nur eine verantwortungsvolle, sondern auch eine kunstvolle Tätigkeit, die nur von wenigen hoch bezahlten Fachleuten beherrscht wurde. Sie sind die Vorläufer des modernen Wasserbauingenieurs.

Aus den Deichordnungen aller Jahrhunderte – bis in die Kuren hinein finden sich Hinweise auf den Deichbau – läßt sich die hohe Wertschätzung ablesen, die man den Deichbaumeistern entgegenbrachte¹³.

Im 18. Jahrhundert begann man sich intensiver der wissenschaftlichen Begründung der Ausbildung im Deich- und Wasserbau anzunehmen. So entstanden wichtige Lehrbücher vom Deichbau. Genannt seien nur vier:

- Erstens: Der perfecte Deichgräfe, eine undatierte Handschrift, dem Drost von Esens und fürstlichen Geheimrat Anton Günter von Münnich zugeschrieben und danach aus den beiden ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts stammend;
- zweitens: Albert Brahms, Anfangsgründe der Deich- und Wasserbaukunst, Aurich 1754 und 1757;
- drittens: 1770 und 71 veröffentlichte der Deichgraf der Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst, der Wirkliche Justizrat J.W.A. Heinrichs zwei umfangreiche Bände unter dem Titel: Praktische Anleitung zum Deich-, Siel- und Schlengenbau;
- viertens: 1799 erschien ein Kompendium: Allgemeine auf Geschichte und Erfahrung gegründete theoretisch-praktische Wasserbaukunst von dem Steuerrat und Oberrheinbauinspektor Wiebeking¹⁴.

Im 19. Jahrhundert wurde das Wissen vom Wasserbau systematisch vertieft. Der Gedanke setzte sich durch, daß für erfolgreichen Wasserbau eine geregelte Ausbildung notwendig sei. Allmählich wurde aus dem Deichbau-

meister alten Stils ein vollakademischer Beruf, der moderne Ingenieur, dessen Ausbildung immer mehr die Technischen Hochschulen übernahmen¹⁵.

Die Geschichte der Deiche umfaßt die der Siele. Denn mit der Abdeichung eines Grodens stellte sich selbstverständlich sofort das Problem des Sielbaus.

Im Laufe mehrerer Jahrhunderte entwickelte sich der Siel zu einem Meisterwerk der Baukunst. Die Entwicklung ging dabei von einfachsten Anfängen (um 1000) in Form von wenige Dezimeter weiten Stollen oder Röhren (Pumpen) aus Brettern und Balken über die sog. Klappsiele, die als Verschlußmechanismus eine am oberen äußeren Querbalken aufgehängte Klappe hatten und so noch bis in die Neuzeit verwendet wurden, zu den in der oldenburgisch-ostfriesischen Küstenmarsch seit etwa 1500 auftretenden Torsielen¹⁶.

Mit dem Auftreten der großen Torsiele um 1500 ist eine Stufe in der Entwicklung der Sielbautechnik erreicht, die eine neue Epoche im Siel- und Deichbau sowie in der Küstenentwicklung überhaupt herbeiführt. Die Siele selbst werden nun größer; dafür nimmt ihre Zahl ab.

Die größeren Siele bilden an der in höchstem Maße schiffahrts- und hafenfeindlichen Marschenküste Ansatzpunkte für die Entstehung eines Hafens und einer angeschlossenen Siedlung. Die Sielhäfen sind durch ganz bestimmte, auch negative, Merkmale gekennzeichnet und nur für eine ganz bestimmte Art von Schiffen und damit auch Warenbeförderung geeignet.

Die Sielhäfen, durchschnittlich 30 m breit und 50 m lang, sind nichts anderes als ein mit Kajen befestigter Abschnitt des Außentiefs. Als Tidehafen den Schwankungen des Wasserstandes unterworfen, ist der Schiffsverkehr auf die Stunden mit hohem Wasserstand beschränkt. Außerdem ist der Sielhafen starker Verschlammung ausgesetzt und nur mangelhaft gegen Sturmfluten und Eisgang geschützt. Die Ausbaufähigkeit, die steigenden Ansprüchen entgegenkommen würde, ist jedoch aus mehreren Gründen begrenzt. Denn einmal muß zwecks Vermeidung schneller Verschlammung ein annäherndes Gleichgewicht im Kräfteverhältnis zwischen der Schlicklieferung des Meeres und der Spülung durch das abfließende Binnenwasser gewährleistet sein, was eine beliebige Verbreiterung und Vertiefung des Hafenbeckens und des Außentiefs verbietet¹⁷, zum anderen steht dem Ausbau zugunsten des Schiffsverkehrs die Interessenlage der Marschbauern, von der Sielacht vertreten, gegenüber. Diese wachen aufmerksam darüber, daß die primäre Aufgabe des Siels, die Entwässerung, vorrangig erfüllt wird. Erst danach können auch die Interessen der Sielleute, also der Schifffahrt, Nutznießer der Entwässerungseinrichtungen, berücksichtigt werden. Immer aber achtet die Sielacht als Vertreterin der die Hauptkosten und -arbeiten am Siel tragenden Marschbauern darauf, daß das Prinzip des Vorrangs der Entwässerung gewahrt bleibt. Die Deich- und Sielordnungen nehmen sich des Verhältnisses von Entwässerung und Schifffahrt jeweils ausführlich an. Der Interessengegensatz und der ausschlaggebende Einfluß der Sielachten verhindert den Bau der teuren offenen Siele, die nur der Schifffahrt zugute kommen würden.

Die Sielhäfen eignen sich nach allem Gesagten nur für die Kleinschiffahrt mit Wattseglern, kleinsten Schiffstypen, die für die sogenannte Wattenfahrt zwischen der Inselkette und dem Festland eingesetzt werden.

IV. Ortsgestaltung.

Mit den Sielhafenorten tritt um 1500 plötzlich nach einer siedlungsgeographisch unergiebigem Periode von 1000 bis 1500 etwas völlig Neues auf, durch das das Wurdorf-Einzelhof-Schema durchbrochen und erweitert wird. Die Sielhafenorte sind in dem behandelten Gebiet die ersten Gruppensiedlungen seit der Wurtzeit. Die Frage nach besonderen geschichtlichen, individuellen, typusfremden Anstößen hat bisher in der Forschung nur zu mageren Ergebnissen geführt.

Neben der vermuteten Beziehung einiger Sielhafenorte zu älteren Wurt-Siel-Orten ist das Vorbild mittelalterlicher Sielorte in den nordöstlichen Niederlanden wahrscheinlich. Anstöße durch die auf 1200 bis 1400 zu datierenden Sielorte lassen sich gut einfügen in das kulturelle West-Ost-Gefälle, das auch die zeitliche Differenz erklärt. Eine derartige Kulturgutwanderung wird dadurch begünstigt, daß die Sielbautechnik nur von wenigen Fachleuten, einer kleinen Gruppe ausgesuchter Zimmerleute, beherrscht, die Übertragung erleichtert. Das ist besonders leicht möglich infolge der Bedeutung, die Klöster und Orden im 13. und 14. Jahrhundert als Träger und Verbreiter der Sielbautechnik spielen. Unterstützt wird diese Annahme von der Beobachtung, „daß der mit Abstand älteste ostfriesische Sielhafenort Greetsiel in unmittelbarer Nachbarschaft der Provinz Groningen und kaum 25 km vor Delfzijl liegt“¹⁸.

Geht man der Entwicklung des Grundrisses der Sielhafenorte nach, so gilt es zwei Gesichtspunkte zu unterscheiden, gleichzeitig aber auch in ihrer Beziehung zueinander zu verfolgen: die Gliederung in das Grundliniensystem aus Tief und Deich und den eigentlichen Baukörper. Für beide Aspekte läßt sich bis zu einer gewissen Hochform im 18. Jahrhundert eine Entwicklung von einer einfachen zu einer komplizierten, architektonisch durchgeplanten Idealanlage feststellen. Die beiden Entwicklungslinien verlaufen nicht völlig parallel, zeigen aber weitgehende, im folgenden vereinfacht dargestellte Entsprechungen.

Auf der frühesten, einfachsten Entwicklungsstufe im 16. Jahrhundert stehen sich im Grundliniensystem Geradenkreuz von Tief und Deich (Abb. 3) und Bebauung als küstenparallele Zeile gegenüber. (Abb. 4). Beides gilt für den ältesten Sielhafenort Greetsiel (Beginn des 15. Jahrhunderts).

Wahrscheinlich war es die ungeschützte Siellage am Schnittpunkt von Tief und Deich, die zu verschiedenen Ausprägungen der geschützteren Hafenlage in einer Deichnische führte.

Diese konnte „natürlich“, als Hafenbucht in einer Deichnische wie im Falle von Bensorsiel sein, wobei der Deich der natürlichen Trichterform

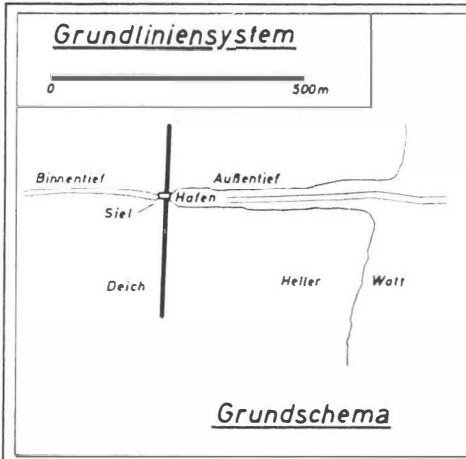


Abb. 3

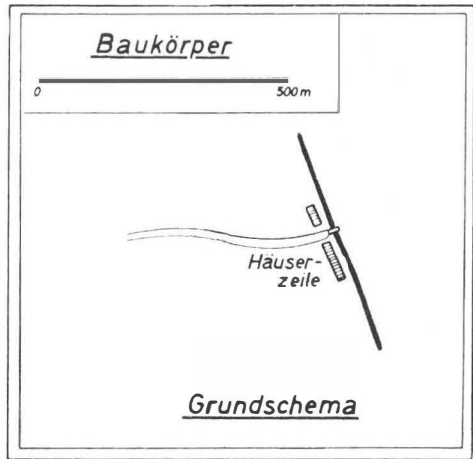


Abb. 4

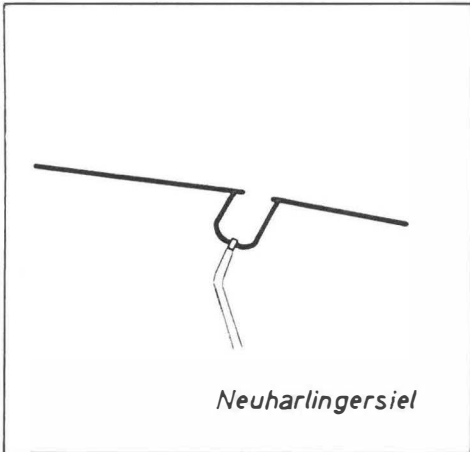


Abb. 5

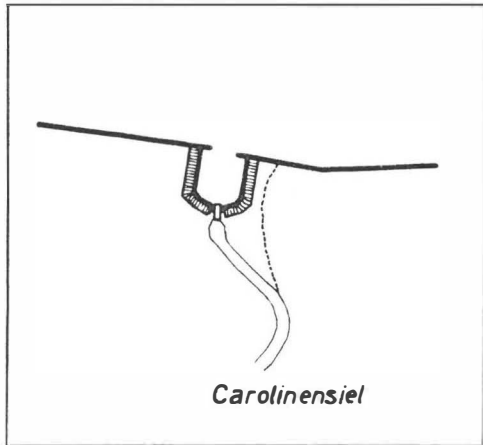


Abb. 6

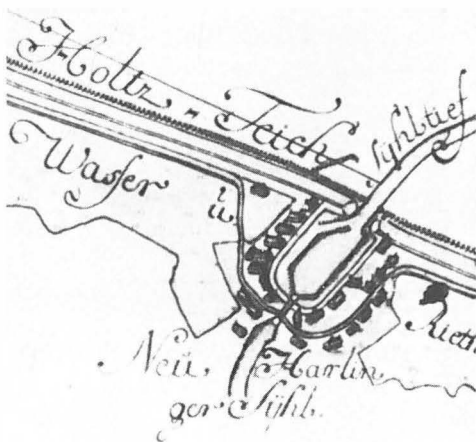


Abb. 7

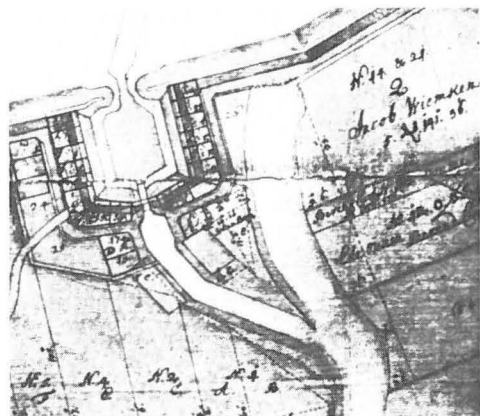


Abb. 8

folgte, oder künstlich durch Vordeichung oder Rückverlegung des Siels sekundär entstanden sein oder schließlich im 18. Jahrhundert von Anfang an als primäre schematische Deichnische geplant werden. Die korrespondierende Entwicklung des Baukörpers führte über die Ergänzung der frühesten küstenparallelen Zeile durch senkrechte Zeilen (16./17. Jahrhundert) zur Häuserreihe am Tief, die schon starke planerische Elemente unter dem Einfluß des auf Peuplierung ausgerichteten Merkantilismus aufwies und sodann zur Hochform, der schematischen Deichnischensiedlung. Das Überwiegen architektonisch-ästhetischer Gesichtspunkte führte unter Zurückdrängung bloßen Zweckdenkens zu einer scheinbaren Idealgestalt, wie sie von Carolinensiel am eindrucksvollsten verwirklicht wurde.

Zur symmetrisch-schematischen Durchgliederung des gesamten Ortsbildes, das zwei miteinander völlig identische Seiten wie ein Spiegelbild zeigen sollte, kam eine neue eigene Häuserbauweise auf den aktiven Seedeichen. Auf der Deichkappe, zur Seeseite einstöckig, rückwärtig zum Hafen hin am Deichfuß jedoch zweistöckig, waren diese Häuser mit einem geräumigen Untergeschoß ausgestattet, das Raum für Wohnung, Werkstatt oder Stall bot.

Diese teure Bauweise entsprach der übrigen Anlage des Ortes und sollte ebenfalls dem Wunsch des Landesherrn dienen, einen repräsentativen Gesamteindruck hervorzurufen.

Diese Hochform barg jedoch durch die Koppelung verschiedener Funktionen, nämlich von Landesschutz und Siedlung einen Widerstreit der Zwecke in sich, der zur Ablösung von der Deichnischensiedlung führte. Die Gefährdung der ungeschützt auf dem Deich errichteten Häuser machte jüngere, sekundäre Maßnahmen, z.B. das Errichten von Schutzmauern notwendig, wodurch die planvoll angelegte formale Einheit von Hafen und Siedlung zerstört wurde.

V. Auflösung des Typus in der Spätphase¹⁸.

Während die bauliche Entwicklung noch bis auf den Höhepunkt der schematischen Deichnischensiedlung im 18. Jahrhundert führte, ging für einzelne Sielhafenorte mit dem Verlust der Seehafenfunktion schon seit dem 17. Jahrhundert die Grundlage ihrer Existenz verloren. Das Ende der Typusphase um 1870/80 jedoch resultiert nicht aus einer Summe disparater äußerer Einzeleingriffe, sondern aus einem allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Strukturwandel, der das oben geschilderte bedingende Funktionsgefüge, dem die Sielhafenorte ihre Existenz verdankten, vollständig änderte.

Zwei Komplexe vor allem ändern sich radikal mit dem endgültigen Durchbruch der industriellen Revolution, begünstigt durch die politische Neuordnung: die Verkehrssituation und die wirtschaftliche Struktur des Marschen- und Küstengebietes.

Im ersten Bereich schaffen der Wandel in der Schifffahrt und im Schiffbau, im Straßenbau und im Eisenbahnbau eine völlig gewandelte Situation.

Schon in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts ändert sich die internationale

Seeschiffahrt durch Steigen der Durchschnittsgröße der Schiffe. Die sich hier anbahnende Entwicklung berührt die kleinen Hafenerorte der Wattenküste noch nicht direkt. Die vorerst nur regionale Differenzierung zwischen den mit den größeren, leistungsfähigeren Seglern korrespondierenden aufblühenden Flußmündungshäfen (z.B. Gründung Bremerhavens 1827) und den in jeder Weise eng begrenzten kleinen Sielhafenorten der Küstenmarsch zeigt jedoch deutlich, wo die Zukunft liegt.

An der Konjunktur im Anschluß an den Krimkrieg profitieren selbst Einwohner von Sielhafenorten. Die allgemeine Aufblähung der Schiffahrt und des Schiffbaus in den sechziger Jahren beschleunigt jedoch den Umbruch, der durch das Dampfschiff herbeigeführt wird. Der nun einsetzenden scharfen Konkurrenz ist die Segelschiffahrt nicht gewachsen. Sie wird auf unbedeutende Strecken abgedrängt. Aus der scharfen Auslese gehen nur einige wenige Flußmündungshäfen unbelastet hervor, während die vielen kleinen Hafenerorte an der Wattenküste zur Bedeutungslosigkeit herabsinken. Die von eisernen Dampfern getragene Seeschiffahrt berührt die Wattenküste nicht.

Straßen- und Eisenbahnbau tragen gemeinsam dazu bei, daß ein wesentlicher bedingender Faktor für den Sielhafenort, die extreme Ungunst des Verkehrs in den Marschen, beseitigt wird. Der Bau von Straßen und Eisenbahnen bringt zwar für den binnenländischen Handelsverkehr einen ungeheuren Aufschwung, strukturiert diesen aber gleichzeitig um und führt zu einer Richtungsänderung von den Sielhafenorten weg. Von den betroffenen Zeitgenossen in seinen Auswirkungen auf die Sielhafenorte verkannt und teilweise von deren Bewohnern begrüßt, bringt der Straßenbau – in seiner 2. Phase 1850-80 noch auf die blühenden Sielhafenorte ausgerichtet – den „Umbruch der bis dahin ziemlich stabilen Hinterlandsverhältnisse“²⁰.

Verstärkt wird diese Entwicklung dann durch den Eisenbahnbau. Was durch die Straßen z.T. noch unter Berücksichtigung der Sielhafenorte eingeleitet worden war, vollenden die Eisenbahnen unter deren radikaler Ausschaltung. Zwar hatten die Straßen mit dem Stückgutverkehr der Pferdefuhrwerke schon deutlich spürbar die Funktion der Sielhafenorte innerhalb des labil ausbalancierten Handelsgefüges in Frage gestellt, diese jedoch noch einbezogen. Anders die Eisenbahnen. Diese berücksichtigen die kleinen Hafenerorte überhaupt nicht, – in keinem Fall werden Bahnlinien auf einen Sielhafenort ausgerichtet –, nehmen diesen vielmehr zusammen mit der Straße den Massentransport und damit die Existenzgrundlage.

Zu diesen Änderungen auf dem Verkehrssektor kommt die wirtschaftliche und politische Neuordnung. Durch die politische Neuordnung werden die Kleinstaaten im Deutschen Reich von 1871 integriert. Es entsteht ein deutscher Binnenmarkt, der Randgebiete wie den Küstenraum, die relativ eigenständig „bis dahin in territorialer Vereinzelung für sich nach eigenen Bedürfnissen und Möglichkeiten über das Meer mit der Welt kommuniziert hatten“²¹, zur Wirtschaftsgrenze degradiert. Damit wird ein Richtungswechsel des Getreidehandels von England und den Niederlanden weg und auf

das deutsche Binnenland hin begünstigt. Hinzu kommt eine Einschränkung des extrem ausgeweiteten Ackerbaus und eine neue Bevorzugung der Vieh- und Grünlandwirtschaft. Die Ausfuhr von lebendem Mastvieh nach England geht mit Dampfschiffen gerade nicht mehr über die Sielhäfen der Wattenküste, sondern über die größeren Häfen an den Flußmündungen. Die schnell wachsenden Großstädte und Industrieballungsgebiete werden zunehmend durch die Eisenbahn beliefert.

Das Ergebnis des geschilderten Prozesses ist nach Schultze: „Der Küstenmarsch, dem ehemaligen Hinterland der Sielhafenorte, gelingt die Umstellung ohne Schwierigkeiten. Die Sielhafenorte selber aber verlieren bei der Neustrukturierung funktionaler Räume ihre Mittlerposition zwischen Produzent und Konsument und geraten in das Notstandsgebiet der äußeren Peripherie“²².

Damit ist die Typusphase der Sielhafenorte beendet. Einzelne Orte erhalten sich Rest- und Sekundärfunktionen. Eine allgemeine Schilderung ihres Schicksals jedoch läßt sich nicht zeichnen, da nun das Individuelle in den Vordergrund tritt, das nur monographisch zu erfassen wäre.

Anmerkungen:

- 1 Schultze, Arnold: Die Sielhafenorte und das Problem des regionalen Typus im Bauplan der Kulturlandschaft. Göttinger Geographische Abhandlungen, Göttingen 1962.
- 2 Vgl.: Die Acht und ihre sieben Siel. Kulturelle, wasser- und landwirtschaftliche Entwicklung einer ostfriesischen Küstenlandschaft, Emden 1963, S. 30. "Neben „Siel“ (u. a.) für die Benennung eines Verschlusses war früher eine Zeitlang noch ein anderes Wort in Gebrauch, das Fremdwort Sluis, „Schleuse“. Dieses Wort (im älteren Sinne bei uns gleichbedeutend mit unserem Sieltor, noch nicht mit der heutigen „Schleuse“ zum jederzeitigen Durchlassen von Schiffen) hat sich im lebenden Sprachgebrauch nur in Ortsbezeichnungen halten können. . . . Das eingedeutschte, zum Lehnwort gewordene „Sluis“ – als französisch *écluse* (mittellateinisch *exclusa*) – das im Mittelalter in die deutsche Sprache eindrang, hat sich anscheinend vor dem einheimischen „Siel“ nicht halten können, obwohl „Schleuse“ das technisch eindeutigeres Wort war . . ." (Die Acht, S. 32).
- 3 Lüders, Karl: Kleines Küstenlexikon. (Schriften der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens, N.F. Bd. 68, S. 113). Bremen-Horn 1958.
- 4 Zur Quellenlage:
"Seit Mitte des 16. Jahrhunderts gibt es umfangreiche Quellen in Form von Akten und zeitgenössischen Nachrichten. Die Quellen „über neue Eindeichungen und über Ausdeichungen (fließen) immer reichlicher. Seit der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts sind auch Regierungsakten über Deichsachen erhalten. Teilweise werden bereits die Größe der Groden und die Länge der Deiche angegeben oder können aus den Deich- und Sielregistern berechnet werden. (vgl. zu x und xx: Niedersächsisches Staatsarchiv Aurich Rep. 4 B II und IV). Anfang des 17. Jahrhunderts kommen dann Deichkarten hinzu, erst skizzenhaft wie bei Musculus 1625, dann genauer wie bei Georg Faber 1650 oder Regemortes 1672 und Honart 1687.
Diese Entwicklung erreicht einen ersten Höhepunkt in den exakten Deichaufnahmen in den Jahren von 1735 bis 1750, in denen im Auftrag der Ostfriesischen Landschaft erstmals alle ostfriesischen Deiche lagemäßig vermessen und zusammen mit dem Vorland für die ganze Küste im gleichen Maßstab im Kartenbild festgehalten wurden". Ohling, Jannes (Hrsg.): Ostfriesland im Schutze des Deiches. Beiträge zur Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des ostfriesischen Küstenlandes. Bd. II, Leer 1969. S. 8.
- 5 Acht = Gerichtsversammlung; Deichacht = Deichgericht; vgl. In Acht und Bann tun !
- 6 Noosten, Dieke Volkmar: Die Entwicklung des Deichrechts in Ostfriesland und im Harlingerland von den Anfängen bis zur Gegenwart. (Diss. jur.) Göttingen 1930. S. 18 ff.; vgl. auch: Gierke, Otto von: Das deutsche Genossenschaftsrecht, 4 Bde. Berlin 1868, 1873, 1881, 1913; Gierke, Julius von: Die Geschichte des deutschen Deichrechts, 2 Bde. Breslau 1917.
- 7 Kürre = schlichte Aufzeichnung friesischen Rechts, aus älteren Satzungen oder aus einfachem Gewohnheitsrecht bestehend.
- 8 Vgl. Ostfriesland, S. 86; Noosten, S. 17 ff.; Die Acht, S. 294 ff.
- 9 Lüders, S. 24, Artikel „Deichacht“.

- 10 Vgl. Lüders, S. 27, Artikel „Deichvorstand“.
- 11 Drei mögliche Ursachen werden von Fegter, Georg: Vom materiellen ostfriesischen Sielrecht. Wasserrecht der durch Deiche geschützten Gebiete. Norden, o.J.(~ 1930) S. 11-17 angenommen:
 - a) besondere Abrechnung bei Neubedeichung,
 - b) Anlegung von Sielen, ohne daß Deiche neu gebaut wären, insbesondere zur Verbesserung der Entwässerung,
 - c) Unterteilung großer Deichverbände oder sonstiger Bodengemeinschaften zugunsten der Entwässerung oder auch die Zusammenlegung kleiner Gebiete zu einem Gesamtgebiet. (Vgl. auch: Die Acht, S. 294).
- 12 Die Acht, S. 295/96; vgl. Noosten, S. 74.
- 13 Vgl. Ostfriesland S. 203 ff.
- 14 Nach: Ostfriesland, S. 205 ff. Dort weitere Erläuterungen.
- 15 „Als die 1831 in Hannover gegründete Höhere Gewerbeschule 1847 Polytechnikum geworden war, wurde auch ein Lehrstuhl für Wasserstraßen und Brückenbau eingerichtet. 1874 erteilte man einen gesonderten Lehrauftrag für Wasserbau. 1884 wurden die Lehrgebiete Siedlungswasserwirtschaft und Landwirtschaftlicher Wasserbau abgetrennt und zu einem eigenen Lehrstuhl zusammengefaßt.“ (Ostfriesland S. 212).
- 16 Ausführlicher bei Schultze, S. 35-39.
- 17 Schultze, S. 49.
- 18 Schultze, S. 80.
- 19 Vgl. zum folgenden Schultze, S. 120 ff.
- 20 Schultze, S. 124.
- 21 Schultze, S. 127.
- 22 *ibid.*

Literaturverzeichnis:

- Buß, Onko: Die geschichtliche Entwicklung und Bedeutung des ostfriesischen Deichwesens. (Diss. phil.) Leipzig 1932
- Fegter, Georg: Vom materiellen ostfriesischen Sielrecht. Wasserrecht der durch Deiche geschützten Gebiete. Norden o.J. (~ 1930)
- Gierke, Julius von: Die Geschichte des deutschen Deichrechts. 2 Bde., Breslau 1917
- Gierke, Otto von: Das deutsche Genossenschaftsrecht. 4 Bände, Berlin 1868, 1873, 1881, 1913
- Lüders, Karl: Kleines Küstenlexikon. (Schriften der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens E.V., N.F. Bd. 68) Bremen-Horn 1958
- Noosten, Dieke Volmar: Die Entwicklung des Deichrechts in Ostfriesland und im Harlingerland von den Anfängen bis zur Gegenwart. (Diss. jur.) Göttingen 1930
- Ohling, Jannes: (Hrsg.) Die Acht und ihre sieben Sielen. Kulturelle, wasser- und landwirtschaftliche Entwicklung einer ostfriesischen Küstenlandschaft. Emden 1963 (zitiert als: Die Acht, S.)
- Ohling, Jannes (Hrsg.): Ostfriesland im Schutze des Deiches. Beiträge zur Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des ostfriesischen Küstenlandes Bd. II, Leer 1969 (zitiert als: Ostfriesland, S.)
- Schultze, Arnold: Die Sielhafenorte und das Problem des regionalen Typus im Bauplan der Kulturlandschaft. Göttinger Geographische Abhandlungen, Göttingen 1962.