



Niederdeutsches Heimatblatt

Nr. 18.

Beilage der „Nordwestdeutschen Zeitung“.

1922.

Burg Mellum.

„Hui ho! Astomannen, jezt sind wir am Ziel,
Es rauschet die Brandung, es knirscht unterm Kiel.
Die Segel herunter, die Fackeln zur Hand,
Hinein in die Dörfer den lodernden Brand!
Run weh euch, ihr Friesen! Run fliehet geschwind!
Verschont wird heut keiner, selbst Weib nicht und Kind.
Und all eure Habe wir schleppen an Bord
Und lassen zurück nur den brennenden Ort.“

„Ho ho! Ihr Normannen, heut nehmt euch in acht!
Wohl habt ihr uns oftmals Verderben gebracht.
Doch seht ihr am Ufer die ragende Burg?
Heran nur, ihr Räuber, heut halten wir durch!“ —
Bald klirrten die Schwerter, es sauste der Speer,
Und schwer ward geschlagen das Wikingerheer.
Nie lehrte es wieder zum friesischen Strand:
So schützte Burg Mellum das Rühringerland.

P. Andresen.

Der Norddeutsche Lloyd in Nordenham.

Von

Jr. Pleffe, Seestemünde.

Vor 25 Jahren, Mitte Oktober 1897, brachten die Zeitungen der Unterweserorte die Mitteilung, daß mit der Expedition der „Havel“ das Anlegen der Lloyd-Schnelldampfer in Nordenham sein Ende erreicht habe, eine wichtige Nachricht nicht allein für Bremerhaven, sondern auch für die beiden Nachbarstädte. Denn reichlich 7 Jahre hatten die Schnelldampfer des Lloyd fast ausschließlich in Nordenham angelegt; der wichtigste Teil des Passagierverkehrs war damit den Unterweserorten entzogen gewesen, ein Ausfall, der natürlich schwere Folgen geschäftlicher Art nach sich gezogen hatte. Wer denkt heute noch an diese sieben „mageren“ Jahre der Unterweserorte! Wir haben jezt sieben noch viel schwerere erlebt. Damals folgten sieben „fette“ Jahre; wird es auch jezt der Fall sein? —

Fragen wir zunächst nach den Gründen, die den Lloyd veranlaßten, seine Schnelldampfer Nordenham anlaufen zu lassen!

In Bremerhaven war 1890 außer dem Alten und dem Neuen Hafen erst der südliche Teil des jetzigen Kaiserhafens vorhanden. Diese drei Hafenbecken boten zusammen eine Wasseroberfläche von 27,7 Hektar. Der Alte Hafen hatte damals zwar eine nützliche Ufermauer von 1410 Meter, er kam aber nur für kleinere Dampfer und Segelschiffe in Frage. Die der europäischen Fahrt angehörigen Lloyd- und Hanfadamper, die früher hier regelmäßig verkehrten, gingen bereits infolge der Weserkorrektur nach Bremen und suchten den Alten Hafen nur noch ausnahmsweise auf. Der Neue Hafen, mit einer Ufermauer von zirka 1700 Mtr., wurde an seiner Westseite fast ausschließlich von Lloyd-Dampfern der nordamerikanischen, brasilianischen, ostasiatischen und australischen Fahrt benutzt, ebenso das Südennde der Ostseite, während die übrige Uferlänge dem Baumwoll- und sonstigen Güterverkehr diente. Auch im Kaiserhafen benutzte der Lloyd hauptsächlich die Westseite; die Ostseite blieb hier für die Baumwoll-, Getreide- und Petroleumdampfer reserviert. Für die Schnelldampfer kam nur der Kaiserhafen in Frage. Um ihnen das Einlaufen zu erleichtern, war 1880 ein Teil der Ostseite bogenförmig von 115 Meter

auf 142 Meter verbreitert worden. Die Kammererschleufe ist 17,5 Meter breit; ihre Sohle liegt —4,3 Meter unter Niedrigwasser.

Der Schnelldampferverkehr mit Nordamerika, 1881 durch die „Elbe“ (4510 Brutto-Registertons) eingeleitet, wurde in der New Yorker Fahrt bald zur Regel und hatte dank den Bau neuer und größerer Schnelldampfer zur Folge (1882: „Werra“, 1883: „Fulda“, 1884: „Eider“ und „Ems“, 1886: „Aller“, „Trave“ und „Saale“, 1887: „Lahn“, 1890: „Spree“ und „Havel“, jede von 6963 Brutto-Registertons).

Schon bei den ersten Schnelldampfern stellte sich heraus, daß die Kaiserhafeneinfahrt nicht tief genug sei, um bei jeder Tide den mit voller Ladung belasteten Schiffen das Ein- und Auslaufen zu gestatten. Da die Schleufe bei gewöhnlichem Hochwasser nur eine Tiefe von 7,6 Meter über dem Schlagballen hat, die Schnelldampfer aber einen Tiefgang von 7,8 Meter besaßen, war ihr Einlaufen in vollbeladenem Zustande nur noch bei Springfluten möglich, und selbst darauf war nicht einmal alle vierzehn Tage mit Sicherheit zu rechnen. Unter diesen Umständen konnten die Schnelldampfer ihre volle Ladung und Ausrüstung mit Kohlen und Wasser nicht im Hafen einnehmen, sondern mußten bei gewöhnlichen Flutverhältnissen schon einige Tage vor der Abfahrt auf die Reede legen und dort den Rest der Ladung einnehmen. Ließen sie dagegen mit voller Ladung in die Weser ein, so mußten sie erst auf der Reede leichtern, ehe sie in den Hafen gelangen konnten. Dieses umständliche Verfahren kostete natürlich viel Zeit und verursachte erhebliche Kosten. Trat noch dazu schlechtes Wetter ein, so konnten die Leichterfahrer oftmals überhaupt nicht bei den Schnelldampfern anlegen, und die Unzuträglichkeiten erreichten dadurch ihr höchstes Maß. Außerdem stand immer zu befürchten, daß die Schnelldampfer in der Schleufe, die sie mit sehr geringem Kielwasser passierten, einmal festgeraten und dadurch den ganzen übrigen Schiffsverkehr für längere oder längere Zeit hindern könnten. Für die zuletzt gebauten Schnelldampfer genügte auch die Breite der Kaiserhafenschleufe nicht mehr. Im Winter, wenn die Weser oberhalb Bremerhavens zugefroren war und infolgedessen auch die Schiffe, die sonst nach Bremen gingen, Bremerhaven anlaufen mußten, machte sich hier zeitweilig ein Mangel an genügender Uferlänge unangenehm fühlbar. Die Schiffe mußten oft mehrere Tage warten, ehe sie eine Liegestelle angewiesen erhielten, weshalb sie vielfach vorzogen, Seestemünde anzulassen.

Diese Notstände, die ganz besonders den Lloydverkehr beeinträchtigten, führten 1890 schließlich zu einem Vertrage zwischen dem Norddeutschen Lloyd und dem bremischen Staate, worin sich dieser verpflichtete, eine den Anforderungen des Lloydverkehrs entsprechende Hafenerweiterung herzustellen; am 11. bezw. 19. März wurde dieser Vertrag vorbehaltlich der definitiven Feststellung des Bauplanes und der dafür zu bewilligenden Kosten von Senat und Bürgerschaft genehmigt. In Aussicht genommen waren eine neue Hafeneinfahrt und die Verlängerung des Kaiserhafens. Nachdem am 14. März die Abtretung der Hoheitsrechte über das Baugelände seitens des preussischen Staates erfolgt war, wurden die Gesamtkosten im Juni 1892 von Senat und Bürgerschaft nachträglich in der veranschlagten Höhe von reichlich 16 Millionen Mark bewilligt. Bei den damaligen Verhältnissen handelte es sich um eine Summe, die wahrhaft imponieren mußte bei einer einzelnen freien Reichsstadt mit sehr beschränktem Landgebiet, zumal, wenn man in Erwägung zieht, daß nicht allein die Baukosten der früheren Hafenanlagen noch zu tilgen waren, sondern, daß sich dieselben auch nicht einmal verzinst hatten und die jährlichen Ausgaben für die hiesigen Hafen-

anstalten damals die Einnahmen noch um mehr als 100 000 M überstiegen, insolge dessen das Anlagekapital im Betrage von reichlich 27 Millionen unverzinst geblieben und ein jährlicher Zinsverlust von einer Million zu verzeichnen war.

Demnach müssen es hochbedeutsame Interessen gewesen sein, die durch den neuen Hafenbau befriedigt werden sollten. Daß es sich dabei in erster Linie um die Befriedigung des Norddeutschen Lloyd handelte, dürfte sich bereits aus der bisherigen Darstellung ergeben haben. Diese Tatsache spricht offenbar für die große Bedeutung, die der Lloyd schon damals für den Weserverkehr hatte. Als im Frühjahr 1890 die Verwirklichung des Projekts der Hafenerweiterung zuerst ernstlich ins Auge gefaßt wurde, zählte die Lloydflotte 50 transatlantische Dampfer mit einer Gesamttragfähigkeit von 182 405 Tons. Zehn Dampfer unterhielten die Linien London und Hull, während zehn kleinere und 72 Schleppfähnen dem Verkehr auf der Weser dienten. Das Unternehmen beschäftigte damals rund 10 000 Personen; der Verbrauch an Kohlen betrug 1889 etwa 12,5 Millionen Zentner, und entsprechend hoch war auch der Verbrauch an Proviant. Eine große Zahl von Geschäften war in ihrem Bestehen vom Lloyd abhängig, ganz besonders in Bremerhaven, wo bisher der größte Teil der Ladung gelöscht und eingenommen worden war, und wo sich das Ein- und Ausschiffen der Passagiere vollzog.

Nun war zwar die Hafenerweiterung beschlossen, konnte aber natürlich nicht im Handumdrehen fertig gestellt werden. So sah sich der Lloyd veranlaßt, 1890 mit der oldenburgischen Regierung einen Vertrag abzuschließen, nach dem sich diese verpflichtete, ihm in Nordenham Bösch- und Ladeplätze für seine Schnelldampfer zur Verfügung zu stellen und zu diesem Zwecke die nötigen Pieranlagen zu bauen. Diese Maßnahme des Lloyd war unter den damaligen Verhältnissen eine unumgängliche Notwendigkeit, und wenn sie, wie in Aussicht genommen war, wirklich nur ein Provisorium blieb, so mußte man sich hier damit abfinden, so schwer auch Bremerhaven davon betroffen wurde. Immerhin mußte man sich sagen, daß durch den Lloyd die Aufmerksamkeit der weitesten Handels- und Schiffsfahrtskreise auf Nordenham als einen nicht unwichtigen Punkt an der Unterweser hingelenkt werden dürfte, natürlich zum dauernden Schaden für Bremerhaven.

Als Anfang April 1890 plötzlich die erste Nachricht von der Absicht des Lloyd auslachte, erregte diese nicht allein hier, sondern auch in Bremen das größte Aufsehen. Man konnte damals ja noch nicht wissen, wie sich das hiesige Hafenbauprojekt weiter entwickeln werde, und ob es sich in Nordenham vielleicht doch nicht um mehr als ein Provisorium handle. In den ersten Tagen zweifelte man noch vielfach an der Wahrheit des Gerüchts, bis dann der Minister Jansen den außerordentlich einberufenen oldenburgischen Landtag mit einer Rede eröffnete, in der ausdrücklich auf eine Vorlage, betreffend die Verbesserung der Hafenanlagen in Nordenham, hingewiesen wurde.

Im Eingang dieser Vorlage wird über die Entstehung und Einrichtung der Hafenanlagen in Nordenham, sowie über die Zukunftspläne bezüglich derselben folgendes bemerkt: „Die seit Eröffnung der Eisenbahnverbindung in Nordenham allmählich hergestellten Schiffsfahrtsanlagen am offenen Strome bestehen aus sieben Piers, an denen Segelschiffe von bedeutendem Tiefgange regelmäßig anlegen und löschen können, und deren zweckmäßiger Einrichtung, verbunden mit den günstigen Tiefenverhältnissen des Stromes, der Aufschwung des Schiffsverkehrs in Nordenham in erster Linie zu verdanken ist. Seit einigen Jahren sind zwei dieser Piers zu einem Längspier verbunden, der eine größere gleichzeitige Ausnutzung für den Schiffsverkehr gestattet und als eine schätzbare Vervollständigung der Nordenhamer Anlagen allgemein anerkannt wird. Durch die Herstellung dieses Längspiers und dessen praktische Bewährung ist zugleich die Richtung bezeichnet, in der in Nordenham auch in Zukunft eine Vervollkommnung der Schiffsfahrtsanlagen am freien Strome zu erstreben sein wird, indem durch eine Verbindung der Köpfe auch anderer Piers zu Längspieranlagen die gleichen Vorteile in erweitertem Maße sich erzielen lassen. Bei Verfolgung dieses Weges würde allmählich in Nordenham eine zusammenhängende Schiffsfahrtsanlage von erheblicher Ausdehnung geschaffen werden, die für Handel und Schifffahrt der ganzen Unterweser eine wertvolle und zugleich die einfachste Ergänzung der Verkehrsanlagen in Bremerhaven und Geestemünde bilden würde.“

Die vom Lloyd in Oldenburg angeknüpften Verhandlungen fanden dort das größte Entgegenkommen und führten zu einem schnellen Abschluß. Der Lloyd hatte sich bereit erklärt, die Fertigstellung seiner Schnelldampfer der amerikanischen Fahrt nach dem linken Weserufer zu verlegen, wenn ihm in Nordenham ausreichende Einrichtungen für das Anlegen, Löschen und Abfertigen dieser Dampfer zur Verfügung gestellt werden könnten. Er hatte zu diesem Zwecke die Herstellung einer Längspieranlage von etwa 300 Meter Länge nebst den zugehörigen Wartehallen, Zollrevisionsräumen, Lagerschuppen, Kohlenplätzen und Gleisanlagen gefordert. Eine solche Anlage genügte für die gleichzeitige Abfertigung zweier neuerer Schnelldampfer, da Schiffe wie die „Lahn“ eine Länge von 136,5 Meter besaßen.

Die Baukosten wurden auf 515 000 M veranschlagt, wovon auf die Pieranlagen 386 400 M entfielen. Auf Wunsch des Lloyd sollte die Anlage noch vor dem Herbst fertig gestellt werden.

Der Norddeutsche Lloyd verpflichtete sich dagegen, die Anlagen auf fünf Jahre gegen eine jährliche Pachtsumme von

30 000 M zu übernehmen. Neben dieser Summe sollten für die Benutzung des Piers noch die tarifmäßigen Abgaben entrichtet werden. Der Vertrag wurde am 14. April vom oldenburgischen Landtage genehmigt.

Daß man es in Oldenburg nicht für ganz aussichtslos hielt, den Lloyd mit seinen Schnelldampfer-Expeditionen dauernd in Nordenham zu fesseln, ergibt sich aus der folgenden Stelle der Landtagsvorlage: „Zu näherer Begründung des getroffenen Abkommens ist zunächst hervorzuheben, daß, wenn durch dasselbe die Ueberfiedelung des Norddeutschen Lloyd mit einem Teil seiner Einrichtungen auf das linke Weserufer dauernd angebahnt sein sollte, damit nicht allein eine reichliche Verzinsung des auf die vertragsmäßig herzustellenden Anlagen verwendeten diesseitigen Kapitals endgültig gesichert sei, sondern auch, wie einer näheren Ausführung kaum bedarf, für die Verkehrsentwicklung der oldenburgischen Unterweserbahn eine wesentlich veränderte Grundlage gewonnen werden würde. Bei den großen natürlichen Vorzügen des Plazes Nordenham in Beziehung auf Wassertiefe und leichte Zugänglichkeit wird darauf umso eher gehofft werden dürfen, als nach Durchführung der Weserkorrektur die Schiffsfahrtsplätze auf beiden Seiten des Stromes noch mehr als bisher darauf angewiesen sein werden, im allgemeinen Interesse des Handels und Verkehrs sich gegenseitig mit ihren je durch besondere Vorzüge bedingten Einrichtungen zu ergänzen und zu unterstützen.“

Demgegenüber wurde in den meisten bedeutenderen Zeitungen, die Besprechungen des Projektes brachten, die Ansicht vertreten, daß es sich wohl nur um ein Provisorium handeln werde. Aber auch ohne Aussicht auf dauerndes Verbleiben des Lloyd in Nordenham hatte Oldenburg wichtige Vorteile erlangt. Durch das Projekt wurde die Aufmerksamkeit weitestverbreitet auf die Bedeutung des Plazes Nordenham hingeleitet. Die dortigen Hafenanlagen konnten ohne großes Risiko zu wirklicher Leistungsfähigkeit vervollständigt werden. Außerdem war, wenn vorläufig auch nur auf 5 Jahre, eine starke Benutzung des oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch die Kohlen-, Güter- und Passagierzüge des Lloyd gesichert.

Vom nationalen Standpunkte wurde damals mit Recht als erfreulich betont, daß der Ausbau der Nordenhamer Hafenanlagen nunmehr vom oldenburgischen Staate in die Hand genommen werde und nicht von einer Gesellschaft englischer Kapitalisten, wie vorher geplant worden war, ein Projekt, das allerdings schon in der Entwicklung verfrachte.

Die Stellung Bremens zu dem neuen Projekt kennzeichnete ein Artikel der „Hamburger Börsenhalle“, der dieser Zeitung aus Bremen zugegangen war: „Für Bremerhaven ist das ein schwerer Schlag, weil es den großen Passagierverkehr verlieren wird. Aber für den bremischen Handel ist die Sache nicht so nachteilig. Die Ausgestaltung Nordenhams zu einem wirklichen Seeplatz verschafft dem bremischen Handel manche Vorteile, zumal die Konkurrenz gegen die übrigen Weserhäfen die oldenburgische Regierung stets dazu treiben wird, niedrige Spesen zu erheben. Nach Verlauf von 5 Jahren wird alles wieder beim Alten sein, nur daß der bremische Handel neben dem erweiterten Kaiserhafen und der neuen Kammereschleuse auch noch die Schiffsfahrtsanstalten zu Nordenham gewonnen haben wird. Trotzdem ist die Erregung zur Zeit nicht gering. Mancher alte Groll gegen den Norddeutschen Lloyd kommt bei dieser Gelegenheit wieder zum Vorschein; Nordenham aber freut sich, daß es doch einen Ersatz für die gescheiterte englische Hafenbau-Unternehmung gefunden hat.“

Die Arbeiten wurden sofort in Angriff genommen. Da wegen der großen Wassertiefe die zu rammenenden Pierpfähle bis 20 Meter über der Sohle des Stromes hervorragten mußten, wozu noch eine Länge von 4 bis 5 Meter in dem Grund kam, wurden statt der sonst üblichen Holzpfähle alte, aneinander genietete Eisenbahnschienen verwendet, die sich erheblich billiger stellten und in ihrer Gesamtheit nichts an Haltbarkeit zu wünschen übrig ließen, obwohl jeder einzelne Pfahl für sich etwas schwankt und federt.

Am 22. September ging die „Spree“ als erster Lloydsschnelldampfer nach Nordenham und legte an dem mit Flaggen geschmückten und mit Zuschauern vollbesetzten neuen Pier an. Für die dabei sehr interessierten Einwohner Nordenhams war es, wie eine Oldenburger Zeitung meldete, „ein imposanter Anblick, als das herrliche Schiff majestätisch dem Pier sich näherte, und der bedeutungsvolle Moment, wo der erste Schnelldampfer einer der bedeutendsten Linien der Welt den oldenburgischen Pier berührte, wurde mit einem stürmischen Hurra begrüßt“. Definitiv in Benutzung genommen wurde die Pieranlage seitens des Lloyd erst von Mitte Oktober an.

In Nordenham war man von der Bedeutung des Plazes und von seiner glänzenden Zukunft fest überzeugt, und bald gingen die Preise für Bauplätze gewaltig in die Höhe. Als dann aber bei dem bald eintreffenden starken und dauernden Frostwetter die Eismassen vor dem Pier nur schwer in Bewegung gesetzt werden konnten, kühlte sich die anfängliche Begeisterung erheblich ab. Am 1. Januar 1891 berichtete die „Nordsee-Zeitung“ in Geestemünde: „Die Erfahrungen, die der Norddeutsche Lloyd mit dem Anlegen seiner Schnelldampfer zur jetzigen Winterszeit in Nordenham macht, sind keine sehr angenehmen. Bei jeder Ankunft und jedem Abgang eines Dampfers bedurfte es längerer Arbeit mehrerer Dampfer, um das Eis aufzubrechen, und seit

einigen Tagen ist bekanntlich jeder Schiffsverkehr mit Nordenham überhaupt aufgegeben. Auch die Schnelldampfer des Lloyd gehen bis auf weiteres von hier ab. So legte gestern nachmittag die „Eider“ aus dem Kaiserhafen nach Bremen herunter und wird von dort aus heute nach Ueberrahme der Güter und Passagiere ihre Fahrt antreten.“

Trotz dieser üblichen Erfahrungen bewilligte der oldenburgische Landtag am 23. Februar 1891 weitere 65 000 M., um zu dem 238 Meter langen Lloydpier noch einen solchen von 308 Meter für den sonstigen Verkehr, besonders denjenigen in Getreide, anzulegen, und seitens des Lloyd wurde die Pachtzeit auf 7 Jahre verlängert.

Während in den ersten 5 Monaten des Jahres 1891 der Verkehr in Nordenham von 16 223 Tons auf 155 171 Tons gestiegen war, hatte Bremerhaven als natürliche Folge des Ausbleibens der Lloyd-Schnelldampfer eine erhebliche Abnahme des Hafenverkehrs zu verzeichnen, die allerdings z. T. auch auf das Ausbleiben der Getreideschiffe zurückzuführen war. Dieser Ausfall fiel umso schwerer ins Gewicht, als sich sonst im allgemeinen eine erhebliche Verkehrszunahme geltend gemacht hätte. In Bremerhaven war deshalb die Stimmung damals eine peinlich gedrückte. Erst als das neue Schleusen- und Hafenerweiterungsprojekt eine bestimmtere Gestalt annahm und als gesichert angesehen werden durfte, legte sich hier allmählich die Aufregung und machte ruhigeren Erwägungen Platz, die zu der Ansicht führen mußten, daß der Lloyd die für Bremerhaven allerdings höchst nachteilige Verlegung der Schnelldampfer-Expedition nicht umgehen konnte, sondern diesen Schritt im Interesse der Selbsterhaltung tun mußte, daß er aber nach Fertigstellung der neuen Hafenerweiterung auf jeden Fall nach hier zurückkehren werde.

Um ein Provisorium hat es sich dann tatsächlich auch nur gehandelt, allerdings um ein siebenjähriges! Und wenn dabei auch nur die Verlegung eines Teils des Lloydgeschäfts nach Nordenham in Frage gekommen war, so war doch auch dieser Ausfall schon hinreichend, sich für Bremerhaven in empfindlicher Weise fühlbar zu machen und 1897 die Freude über die neue Hafenerweiterung und die Rückkehr des Lloyd vollauf berechtigt erscheinen zu lassen.

Ursprung und Ausbreitung der Angeln und Sachsen.

Von

Dr. Hugo Mötschke-Wernigerode.

Die siedlungsarchäologische Forschung.

Selbst die künftigen Historiker haben seit langem eingesehen, daß für ein Studium der Völkerbewegungen in der vorgeschichtlichen sowohl wie in der frühgeschichtlichen Zeit nicht nur die antiken Schriftstellernachrichten, Inschriften, Urkunden usw. heranzuziehen sind, sondern auch die Bodenfunde, und daß diese Bodenfunde uns in vielen Fällen weit bessere Aufschlüsse geben als die Schriftstellernachrichten, ja sogar auch dort, wo diese gänzlich verfallen.

Dieses Studium der Bodenfunde fällt als Aufgabe der Vorgeschichtsforschung zu, einer verhältnismäßig jungen Wissenschaft, deren erste Anfänge bis ins 19. Jahrhundert hinabreichen, deren eigentlicher Ausbau als Wissenschaft jedoch erst um die Wende des 19. Jahrhunderts erfolgte. Diese Wissenschaft baut aus den Bodenfunden heraus ein Gesamtbild der ganzen Kultur und ihrer allmählichen Entwicklung auf und versucht dann weiter, innerhalb der einzelnen von ihr ermittelten Kulturperioden auch zusammengehörige Kulturgruppen festzustellen.

Zur besonderen Pflege dieser letzteren Aufgabe hat sich innerhalb dieser Wissenschaft seit dem Jahre 1896 eine besondere Richtung mit dem Ziel abgelöst, mit Hilfe der Bodenfunde die Verbreitung, Abgrenzung und Anfänge der einzelnen Stämme, Kulturgruppen usw. aufzuspüren, die sog. Siedlungsarchäologie, die von dem Berliner Universitätsprofessor Dr. Gustav Haffner begründet wurde und in ihm und seiner Schule noch heute ihre Hauptvertreter hat. Siedlungsarchäologische Arbeiten sind außerordentlich schwierig; sie setzen nicht nur eine eingehende, exakte wissenschaftliche Schulung voraus, sondern verlangen auch eine tiefgründige Kenntnis aller Funde der einzelnen Gebiete, die heute nur sehr schwer zu erlangen ist, da diese Funde in zahllosen Museen und Privatsammlungen zerstreut liegen. In harter, zielbewusster Arbeit ist es trotzdem dieser Forschungsrichtung gelungen, immer weitere Erfolge zu erzielen *).

*) Die Hauptwerke dieser Richtung mögen hier dem Titel nach kurz zusammengestellt werden: G. Haffner, Die deutsche Vorgeschichte eine hervorragende nationale Wissenschaft. 3. Aufl. Leipzig, Rabitsch 1921. Derselbe, Die Herkunft der Germanen. Zur Methode der Siedlungsarchäologie. 2. Aufl. Ebendort 1920. Derselbe, Die Indogermanen. 1. Das indogermanische Urvolk. Ebendort 1921. Derselbe, Ueber verzierte Eisenlanzenspitzen als Kennzeichen der Ostgermanen. Zeitschrift für Ethnologie 1905. S. 369 bis 407. E. Blume, Die germanischen Stämme und die Kulturen zwischen Ober- und Pfalz zur römischen Kaiserzeit. Leipzig, Rabitsch 1912 bis 1915. J.

Aus dem Kreise dieser Haffner-Schule ist jetzt auch eine Arbeit hervorgegangen, die sich mit dem Ursprung und der Ausbreitung der Angeln und Sachsen befaßt, das Buch von Alfred Plettke, „Ursprung und Ausbreitung der Angeln und Sachsen. Beiträge zur Siedlungsarchäologie der Ingväonen.“ (Die Urnenfriedhöfe in Niedersachsen. Band 3, Heft 1. Hildesheim und Leipzig, A. Lag 1921. 110 S. 55 Taf. 1 Textabb. 3 Karten). Der Verfasser dieses Buches, ein noch vieles versprechender junger Gelehrter, der einzige Sohn des Herausgebers dieser Blätter, des Geestemünder Museumskonservators Friedr. Plettke, erlitt gleich am Anfange des Weltkrieges den Heldentod († 14. 11. 14). Ehe er aber hinausgezogen war, hatte er dieses Werk, das seine Doktorarbeit gebildet hatte, fertiggestellt; mit liebevoller Fürsorge hat nun sein Vater Friedr. Plettke die Veröffentlichung der posthumen Arbeit in die Wege geleitet und in mustergültiger Weise die Veröffentlichung des Werkes durchgesetzt.

Alfred Plettke hat in seinem Werke den Versuch gemacht, das archäologische Material aus den ersten fünf Jahrhunderten n. Chr. für das Stammesgebiet der Ingväonen in Norddeutschland zusammenzufassen und mit Hilfe der Siedlungsarchäologie in Anlehnung an die auf historischer und sprachwissenschaftlicher Grundlage gewonnenen Forschungsergebnisse ethnographisch zu verarbeiten. Zu diesem Zwecke hat er nicht weniger als 22 Museen und Privatsammlungen eingehend durchgearbeitet, dazu dann die ganze in Frage kommende Literatur, gewiß auch keine leichte Arbeit, da das Verzeichnis der benutzten Arbeiten 421 Zeitschriften, Bücher, Abhandlungen und Aufsätze aufzählt. Schon dieser Umfang der Vorstudien läßt wohl zur Genüge erkennen, daß es sich bei dem Buche um eine tiefgründige, gehaltvolle Untersuchung handelt, die bereits durch die in ihr verarbeiteten Materialsammlungen dauernden Wert besitzen wird. Und daß die Mühe, die der Verfasser in diese Vorarbeiten hinein gesteckt hat, nicht umsonst war, zeigen die Ergebnisse, die er mit Hilfe dieser Materialsammlung gewonnen hat, die gleichzeitig ohne Zweifel sein Buch zu der wichtigsten Erscheinung der archäologischen Literatur Nordwestdeutschlands stempeln. Ueber diese Ergebnisse mögen die folgenden Ausführungen berichten:

a) Die Verbreitung der einzelnen Stämme über Nordwestdeutschland während der ersten fünf Jahrhunderte.

Wenn wir die in Norddeutschland entdeckten Funde aus dem ersten und zweiten Jahrhundert n. Chr. auf eine Karte eintragen, so bekommen wir ein recht eigenartiges Bild: Schleswig-Holstein tritt uns hier mit einer ungeheuren Siedlungsdichte entgegen, während das ganze übrige Nordwestdeutschland, abgesehen von dem suebischen Elbgebiet (Lüneburg, Brandenburg, Thüringen), nur spärliche Funde aufzuweisen hat. Wir müssen deshalb bei einer Betrachtung der Verbreitung der germanischen Stämme über Nordwestdeutschland während des ersten und zweiten Jahrhunderts zunächst einmal von Schleswig-Holstein ausgehen.

Das reiche Material aus dieser Provinz läßt sich durch Unterschiede in dem Tongeschirr, in den sog. Urnen, in drei große Gruppen einteilen, die in der Stammesgruppierung ihre Begründung haben müssen.

In Ostholstein, vor allen Dingen in dem Gebiet nördlich von Hamburg, sondert sich ein Gebiet ab, dessen Hauptkennzeichen das Vorkommen von Mäanderurnen mit Verzierung in Rädchen- und Kettentechnik bilden, die im übrigen Schleswig-Holstein gänzlich fehlen. Aus Haffners Arbeiten wissen wir, daß das Mäanderornament in Rädchen- und Kettentechnik ein charakteristisches Kennzeichen der Elbgermanen ist; Gräberfelder mit ihnen finden sich im ganzen Elbgebiet von Hamburg bis nach Böhmen hinein. Aus Schriftstellernachrichten wissen wir, daß dieses Gebiet den Herminonen zuzuschreiben ist. So sieht auch Plettke Ostholstein als herminonischen Stammesbesitz an, und zwar weist er es der Gruppe der Sueben zu. Da dieses ostholsteinische Herminonengebiet in seiner Keramik viel Eigentümlichkeiten zeigt, die Plettke als Fuhlsbütteler Typus zusammenfaßt, werden wir diesem nördlichen Ausläufer wohl eine Sonderstellung einräumen müssen, die sich vorderhand jedoch noch nicht näher umschreiben läßt.

Das übrige Schleswig-Holstein erweist sich als von Ingväonen bewohnt. Innerhalb dieses ingvönischen Gebietes lassen sich weiter zwei Sondergruppen scharf unterscheiden: Zunächst einmal eine Westholstein und Südschleswig umfassende Gruppe, deren keramische Formen Plettke nach zwei hervorragenden Gräberfeldern unter dem Namen Bordesholm-Kottfelder Typus zusammenfaßt und den Reudignern, Molanen und Angeln zuweist. Eine dritte Gruppe findet sich in Nordschleswig, Sütlund und Fünen, in der Keramik charakterisiert durch den Ober-Jersdaler Typus; sie gehört den Warnen

Kostrzewski, Die ostgermanische Kultur der Spätlatènezeit. Ebendort 1919. M. Jahn, Die Bewaffnung der Germanen in der älteren Eisenzeit etwa von 700 v. Chr. bis 200 n. Chr. Ebendort 1916. Vergl. dazu auch H. Mötschke, Richtlinien und Ziele der Vorgeschichtsforschung der Gegenwart. In: 25 Jahre Siedlungsarchäologie. Arbeiten aus dem Kreise der Berliner Schule, besorgt von H. Haffner. Ebendort 1921. S. 158 bis 170.

und Jüten (Eudusii) an. Bemerkenswert ist für dieses letztere Gebiet ein starker ostgermanischer Einfluß, der nicht nur in der Keramik, sondern auch im Grabritus durch das Auftreten von Brandgruben und Skelettgräbern sich äußert.

Von der Chaulerz lassen sich zur frühen Kaiserzeit nur sehr spärliche Funde nachweisen. Von den antiken Schriftstellern werden übereinstimmend die Sige dieses großen Volkes erwähnt, und auch Tacitus bezeichnet sie als ein großes und zahlreiches Volk. Damit steht nun merkwürdigerweise der archäologische Befund im krassen Gegensatz. In dem Gebiet von der unteren Elbe bis zur unteren Ems sind Funde aus der Kaiserzeit auffallend wenig vorhanden, um so zahlreicher jedoch aus der Latenezeit. Nun haben wir aber Schriftstellernachrichten, die uns ein starkes Drängen der Chaulen in den ersten beiden Jahrhunderten n. Chr. nach Westen und Süden überliefern. Wir dürfen daher vielleicht annehmen, daß die antiken Schriftsteller, wenn sie von dem großen Chaulenreich sprechen, immer den Zustand in der Zeit kurz vor Chr. Geburt im Auge haben, daß jedoch in dem 1. und 2. Jahrh. n. Chr. die Chaulen selbst bereits zum großen Teil in westliche bzw. südliche Gebiete gezogen waren, wodurch dann die Fundarmut erklärlich wäre.

Im 3. bis 5. Jahrh. n. Chr. finden wir in Ostholstein und vielleicht im benachbarten Mecklenburg, und zwar im nördlichen Teile dieses Gebietes noch einen Teil des suebischen Stammes lebhaft. In Nordschleswig haben wir jedoch im 3. Jahrh. wieder einen Siedlungsabbruch. Ebenso in Jütland. Fast alle Friedhöfe der frühromischen Kaiserzeit scheinen in diesem Gebiet etwa um 200 n. Chr. ihr Ende zu erreichen. Funde der spätrömischen Kaiserzeit sind in Nordschleswig außerordentlich spärlich. Beide Gebiete müssen also nach dem 2. Jahrh. stark entvölkert sein. Ganz anders liegen die Verhältnisse in Jütten, das in seiner Keramik an Nordschleswig anzuschließen ist. Hier beginnt z. B. der Friedhof von Broholm in der frühromischen Kaiserzeit, d. h. von 200 n. Chr., und setzt sich bis in die jüngere Kaiserzeit, d. h. in das 3. und 4. Jahrh. n. Chr. fort. In dieser Gruppe möchte Plettke Warren und Jüten sehen.

In der jüngeren Kaiser- und Völkerwanderungszeit weist dagegen das Land zwischen Elbe- und Wesermündung jezt im Gegensatz zur frühromischen Zeit eine große Anzahl ausgedehnter Friedhöfe auf, die sich durch zwei besondere keramische Typen, einmal den Westermannaer Typus, daneben im nördlichen Westfalen den Veltheimer Typus, charakterisieren. Den Westermannaer Typus schreibt Plettke den Sachsen zu, während er im Veltheimer Typus Angrivarier zu erkennen meint. Diese Sachsen leitet Plettke dabei aus den Reudignern und Avionen ab, die sich nach ihm zuerst in Westholstein im 1. und 2. Jahrh. n. Chr. nachweisen lassen, bis sie dann als Sachsen um 200 n. Chr. in das Gebiet südlich der Elbe vorstießen. In der Herausarbeitung dieser letzteren Gruppe, deren archäologische Hinterlassenschaft einen Hauptbestandteil des Morgensterne-Museums in Geestemünde bildet, liegt die Hauptstärke des Buches.

b) Die Ausbreitung der Sachsen südlich der Elbe.

Sobald die Sachsen im Gebiete südlich der Elbe, dem früheren Lande der Chaulen, festen Fuß gefaßt haben, erfolgt hier eine Siedlungsdichte, wie wir sie kaum je zuvor und nachher wieder beobachten können. Konnte doch Plettke in dem verhältnismäßig kleinen Regierungsbezirk Stade allein 45 Friedhöfe nachweisen, darunter solche wie der von Westermanna mit 4000 sicheren Gräbern! Das Volk der Sachsen ist also wohl mit einer kleinen Schar in das neue Gebiet eingezogen, hat sich dann aber außerordentlich stark vermehrt, so daß im 5. Jahrh. wieder eine Auswanderung nötig wurde.

Die Grenzlinie der Verbreitung der sächsischen Friedhöfe erreicht bei Stolzenau an der Weser ihren südlichsten Punkt. Südlich der Porta Westfalica, im nördlichen Westfalen, etwa bis zum Südrande des Teutoburger Waldes, finden wir schon eine von der sächsischen Kultur stark abweichende Fundgruppe, deren Keramik Plettke mit dem Namen „Veltheimer Typus“ bezeichnet, und die er den Angrivariern zuschreiben möchte. Der südlichste Zipfel von Oldenburg, das Land östlich der Hase, die alte Heimat der von den Chaulen verdrängten Chasuarier, gehört ebenfalls nicht zum sächsischen Kulturgebiet, sondern zu dem der Angrivarier. Sächsische Friedhöfe fehlen auch in dem Gebiet der Cherusker, dem Lande östlich der Leine. Dagegen treten Friedhöfe von typisch-sächsischen Charakter wieder im Reg.-Bezirk Aurich auf. Auch im benachbarten Holland bis zur Zuider-See sind sächsische Gräberfelder recht zahlreich gefunden; das Eindringen der Sachsen ist ja hier auch historisch bezeugt.

Es ist nun äußerst interessant, daß sich diese von der Siedlungsarchäologie ermittelte Grenze der sächsischen Urnenfriedhöfe vollständig deckt mit einigen anderen von der Sprachforschung mit Hilfe der Verbreitung der sächsischen Dialekte und von der volkstümlichen Forschung mit Hilfe der Verbreitung der Hausformen ermittelten Grenzlinien.

Ueber die Dialekte liegen die maßgebenden Forschungen in dem bereits oben zitierten Buche von O. Bremer vor. Bremer unterscheidet folgende sächsische Mundarten: Nordniedersächsisch,

engrisch, ostfälisch und westfälisch. Von diesen Dialekten ist der nordniedersächsische am reinsten sächsisch. Die übrigen Mundarten sind unsächsisch gefärbt. Ostfalen, für dessen östliche Hälfte vor dem Eindringen der Sachsen sich mit Sicherheit eine thüringische Urbewölkerung nachweisen läßt, ist um 531 sächsisch geworden. In der jüngeren Kaiserzeit waren hier archäologisch keine sächsischen Spuren nachzuweisen. Der ostfälische Dialekt ist deshalb wohl als ein Mischdialekt zwischen Sachsen und Thüringern und vielleicht auch den letzten Resten der Cherusker anzusehen. Das Gebiet des engrischen Dialektes fällt mit dem als angrivarisch erkannten Gebiet des Veltheimer Typus zusammen. Auch die westfälische Mundart ist ein Mischdialekt, der auf eine fränkische Urbewölkerung schließen läßt. Das Gebiet der nordniedersächsischen Mundart in Nordhannover fällt nun ganz genau mit dem Verbreitungsgebiet der sächsischen Friedhöfe zusammen.

Für die Hausforschung sind die Studien von Pefler grundlegend*). Pefler unterscheidet zwei Haustypen, das Rübungs- und das Bierständerhaus als den spezifisch sächsischen Typus, während das Bierständerhaus aus dem Rübungs- und Bierständerhaus im sächsischen Mischgebiet entstanden ist. Das Bierständerhaus findet sich in Südwestfalen, im Lippe- und Weserbergland, umfaßt also dieselben Gebiete, die erst in späteren Jahrhunderten von den Sachsen erobert sind; es dürfte also wohl um 770 sich herausgebildet haben, während das Rübungs- und Bierständerhaus viel älter ist; dieses Rübungs- und Bierständerhaus hat sich auch in Holland in der Landschaft Drenthe und in dem Gebiet an der Vissel erhalten. Beim Rübungs- und Bierständerhaus selbst lassen sich mehrere Sonderformen unterscheiden, von denen Pefler die Form des Rübungs- und Bierständerhauses mit der Flettdiele als reinsten sächsischen Typus erklärt. Gerade diese Hausform findet sich nun auch auf dasselbe Gebiet begrenzt, das wir bereits weiter oben als das Gebiet der sächsischen Urnenfriedhöfe kennen gelernt haben.

c) Auswanderung der Angelsachsen nach England.

In dem Gebiet südlich der Elbe sind die Sachsen dann zu dem mächtigen Volksstamm herangewachsen, der im 5. Jahrh. zusammen mit den Angeln England eroberte. Auch für die Geschichte dieser Eroberung bringt Plettke neues archäologisches Material bei. Wenn wir das angelsächsische Material in England überblicken, so finden wir sofort zwei scharf voneinander zu trennende Gruppen. Altertümer, die den für Nordwestdeutschland erkannten angelsächsischen Typus zeigen, finden sich nur in dem Gebiet nördlich der Themse, während die Landschaften südlich davon eine völlig verschiedene, an das benachbarte Nordfrankreich sich anschließende Kultur zeigen. In dem nördlichen germanischen Gebiet treten die frühesten germanischen Funde etwa um die Mitte des 4. Jahrh. auf; häufiger werden sie um die Zeit um 400 und im 5. Jahrh. Alle diese Funde stimmen mit Typen überein, die wir in dem festländischen Angelsachsengebiet, aus Schleswig-Holstein und Nordhannover kennen. Nach dieser Zeit tritt in England eine Sonderentwicklung ein, während in Nordwestdeutschland Funde fehlen. Die Bewohner des südlich der Themse liegenden Gebietes, vor allem die der reich besiedelten Landschaft Kent, können nach allem vor ihrer Uebersiedelung nach England nur in Frankreich oder den Niederlanden gesessen haben. Nach dem alten Historiker Beda sind die germanischen Besiedler Kents Jüten gewesen. Nun sprechen aber die Bewohner dieser Landschaft einen angelsächsischen Dialekt, und es ist deshalb eine große Streitfrage, ob die Jüten Kents jemals in Jütland gesessen haben. Plettke sucht die Frage folgendermaßen zu lösen: Im Laufe des 2. Jahrhunderts ist ein großer Teil der westgermanischen Jüten aus Jütland ausgewandert und hat sich am Niederrhein niedergelassen. Hierbei nahm der Stamm sprachliche Elemente des Friesischen auf und geriet in kulturelle Abhängigkeit von den umwohnenden Franken; mit Beginn des 5. Jahrh. zog dann dieser Stamm nach England und besiedelte Kent.

Die vorliegenden siedlungsarchäologischen Untersuchungen lassen uns in den Fragen nach dem Ursprung und der Ausbreitung der Angeln und Sachsen ein gut Stück klarer sehen, als das die geschichtlichen Nachrichten allein vermochten. Sie zeigen damit wiederum, wie ganz allgemein die Siedlungsarchäologie die Geschichte zu ergänzen vermag. Mag dann aber auch diese Erkenntnis dazu beitragen, daß in Zukunft den alten „Pöten“, den Urnen- und Bodensunden mehr Beachtung geschenkt wird, als das bisher wenigstens auf dem Lande der Fall war. Möchten sich recht viele Kreise dessen bewußt werden, daß sie durch die Erhaltung einer alten Urne gleichzeitig ein Stück Geschichte ihres eigenen Stammes und Volkes der Nachwelt mit erhalten!

*) Pefler, Das sächsische Bauernhaus in seiner geographischen Verbreitung. Braunschweig 1906. Derselbe, Die Abarten des alt-sächsischen Haustypus. Archiv f. Anthropologie 1909. Derselbe, Ethnographische Wellen des Sachsentums. Wörter und Sachen 1, 1909. S. 49 ff.