

375 Jahre Tönninger Hafen
(Vortrag am 15. Juli 1988, Tönning)

Dr. Rolf Kuschert

"Nachdem nunmehr mittels göttlicher Hilfe der neue Schiffshafen bei Tönning so weit gebracht und vollführet, daß sich die Schiffer mit ihren Schiffen, deren nütz- und sicherlich gebrauchen können, haben Wir es für ratsam und hochnötig erachtet, eine gewiße Schiffsordnung, nach welcher sich die Schiffer mit ihren Schiffen zu verhalten haben, verfassen und publizieren zu lassen ..."

Mit diesen Worten beginnt Herzog Johann Adolf von Schleswig-Holstein-Gottorf seine Hafenordnung für den neuen Hafen zu Tönning vom 18. September 1613.

Zu diesem Zeitpunkt also war der Bau des Hafens endgültig abgeschlossen, Schiffer und Kaufleute konnten ihn mit Leben erfüllen.

375 Jahre sind seither ins Land gegangen, 375 Jahre lang hat der Hafen seinen Zwecken gedient, 375 Jahre lang sind Schiffe ein- und ausgelaufen, 375 Jahre lang haben hier Menschen ihr Brot verdient, 375 Jahre lang haben Glück und Unglück, Wohlfahrt und Not einander abgelöst.

Es ist sicher berechtigt, daß wir uns des 375. Geburtstages unseres Hafens erinnern und in Gedanken seine Geschichte an uns vorüberziehen lassen.

Fragen wir zunächst, was den Landesherrn bewogen hat, ein so kostspieliges Bauwerk wie einen Hafen für Seeschiffe in Angriff zu nehmen.

Schon bei der Verleihung des Stadtrechts an den vormaligen Flecken Tönning im Jahre 1590 hatte der Herzog betont, es sei ihm daran gelegen, "die angefangene Kaufmannschaft und das Gewerbe" zu fördern. Der Hintergrund ist uns bekannt: In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts erlebte die ganze Landschaft Eiderstedt einen bedeutenden wirtschaftlichen Aufschwung. In großer Zahl wanderten damals Niederländer in das Land ein, die ihre Heimat wegen der dort tobenden Glaubenskämpfe verlassen hatten. Sie brachten ihren Unternehmungsgeist genauso mit wie mancherlei Kenntnisse. Niederländer verstanden sich auf Deichbau, Landgewinnung und Wasserwirtschaft ebenso wie auf Seefahrt und Handel - und auf die Landwirtschaft. Unter ihrem Einfluß entstand in der Landschaft Eiderstedt

eine Milchwirtschaft, die bald große Exporte erlaubte. In wenigen Jahren wuchs z. B. die Menge des jährlich über Tönning ausgeführten Käses auf über 3 Mill. Pfund. Das waren nach Ausweis der Tönninger Waageregister fast 90 % der gesamten Ausfuhr.

Es liegt auf der Hand, daß die kleinen Sielhäfen an der Küste solch einen wachsenden Umschlag nicht bewältigen konnten, auch wenn sie in größerer Zahl vorhanden waren. Solch einen Sielhafen hatte auch die Stadt Tönning gehabt. Er hatte nur wenig eideraufwärts von der neuen Hafeneinfahrt gelegen, dort, wo der große Sielzug durch den Eiderdeich stieß. Doch angesichts des wachsenden Verkehrs war er einfach zu klein und zu eng. Kaufleute aus Hamburg, Bremen, Emden und Amsterdam, die bei Tönning anlegten und Waren übernahmen, mögen die Unzulänglichkeiten besonders empfunden haben.

In einer Beziehung war man den Bedürfnissen der Schifffahrt allerdings schon entgegengekommen. Im Stadtrecht von 1590 wurde Tönning das Recht zugestanden, ein Tonnen- und Bakengeld zu erheben. Dem entsprach die Pflicht, Seezeichen auszubringen und zu unterhalten. Damit wurde die Navigation erleichtert, wenngleich es gegen die finanzielle Belastung manchen Einspruch der Schiffer gegeben hatte. Daß nun aber die Initiative zum Hafenbau vom Landesherrn und nicht von der Stadt ausging, erklärt sich leicht: Herzog Johann Adolf war - genau wie seine Vorgänger und seine Nachfolger - bestrebt, Handel und Wandel in seinen Landen in jeder Weise zu fördern, denn wirtschaftliche Wohlfahrt seiner Untertanen bedeutete, daß er sich auf dem Wege über Steuern und Abgaben an deren Gewinnen beteiligen konnte. Das war wiederum notwendig, weil der Gottorfer Staat für seine ehrgeizige Politik immer größere Finanzmittel benötigte. Und: Eiderstedt - so können wir aus den Gottorfer Hofrechnungen ablesen - war stets die hervorragende Quelle für den Zufluß in die fürstliche Schatzkammer. Die Eiderstedter waren die besten Steuerzahler!

So versprach ein neuer, im Sinne der Zeit moderner Hafen also beiden Seiten, den Bauern und Bürgern einerseits und dem Herzog andererseits, Vorteil und Gewinn.

Schon 1611 richtete Johann Adolf einen Befehl an seinen Staller Hermann Hoyer, er solle sich mit den führenden Persönlichkeiten der Stadt in Verbindung setzen und die Möglichkeiten für einen Hafenbau prüfen. Zwei Jahre später war das Werk vollendet. Allem Anschein nach sind die eigent-

lichen Bauarbeiten innerhalb weniger Monate im Laufe des Jahres 1613 ausgeführt worden. Diese erstaunliche Tatsache verrät einen ungewöhnlich tüchtigen und erfahrenen Bauleiter. Dieser stand dem Fürsten in der Person von Johann Clausen Koth, einem Holländer, zur Verfügung, den er 1608 schon zum "General-Teichgrafen" für alle seine Küstenländer ernannt hatte.

Der Herzog war mit dem Werk seines Baumeisters so zufrieden, daß er ein Landgeschenk, das er ihm versprochen hatte, von sich aus verdoppelte.

Doch noch einmal zurück zur Hafenordnung. Sie regelte den Betrieb im gesamten Hafengebiet und bestimmte u. a.:

1. Kein einkommendes Schiff durfte in der ersten "Bucht" festmachen. Es mußte vielmehr gegenüber der Neustadt anlegen und sich binnen einer Stunde einen Liegeplatz vom Hafenmeister anweisen lassen.
2. Schiffe mit Ladungen von Kohle, Kalk oder anderen Schüttgütern hatten ihren Platz an der Nordseite des Hafens.
3. Schiffe mit Holz und Torf gehörten an die Südseite des Hafens.
4. Die kleinen "Apfelschiffe" sowie Holz- und Torfkähne, die ihre Masten umlegen konnten, sollten durch die neue Entwässerungsschleuse am Hafenende fahren, damit die Schiffsführer ihre Waren unmittelbar am Markt verkaufen konnten.
5. Jede Verunreinigung des Hafens wurde bei Strafe verboten, und
6. schließlich wurde streng verboten, während der Nacht auf einem Schiff ein offenes Feuer zu unterhalten.

Dem Hafenmeister und seinen beiden Hafenkikern oblag die strenge Aufsicht über den Verkehr im ganzen Hafengebiet und die Einhaltung aller Vorschriften der Hafenordnung.

Unser Bild von dem neuen Tönninger Hafen wäre nicht vollständig, wenn wir nicht ein weiteres großes Tiefbauprojekt dieser Jahre bedenken würden. Gemeint sind die Bootfahrten, die weit in das Innere der Landschaft führten.

Alle diejenigen, die sich die Entwicklung des Handels angelegen sein ließen, mußten sehr schnell erfahren, wie unzulänglich die Transportwege in Eiderstedt waren. Gänzlich unbefestigt, mochten sie in trockenen Zeiten hinreichen, sobald aber längerer Regen einsetzte, wurden sie schnell grundlos und unpassierbar für alle größeren Fahrzeuge. Daher lag es nahe, über bessere und zuverlässigere Wege nachzudenken, und so entwickelte man den Plan, Binnenkanäle auszuheben und auf diese Weise

möglichst viele Kirchspiele des Landes enger mit dem Hafen zu verbinden. Gleichzeitig sollten die Kanäle der besseren Entwässerung und schließlich auch der Spülung des Hafens dienen. Die Süderbootfahrt verband zunächst Garding mit dem kleinen Hafen Katingsiel. Um aber den Verkehr auf Tönning zu lenken, wurde ein weiterer Kanal "de neye Gruft" von Kating bis Tönning geführt. Die Norderbootfahrt ermöglichte vornehmlich den Tetenbüllern und den Kotzenbüllern den Warenaustausch mit dem neuen Hafen.

Der Bau und die Unterhaltung der Bootfahrten haben im Laufe der Jahre mancherlei Schwierigkeiten bereitet, die Kosten für die Unterhaltung haben manchen Streit um ihre Verteilung zur Folge gehabt. Das Ergebnis bleibt aber auf jeden Fall: Leistungsfähige Binnen-Wasserwege sicherten dem Hafen von Tönning ein großes Hinterland als Einzugsgebiet für die Warenströme, die ein- und ausgingen.

Wie stark diese Ströme waren, welche Bedeutung damit der Tönninger Hafen erlangte, das ließe sich mit allerlei statistischen Zahlen belegen. Uns mag hier ein Vergleich genügen, der uns zeigt, wie Tönning's Umschlag einzuschätzen ist: Im Jahre 1625 liefen aus dem Hamburger Hafen 1 770 Schiffe mit einer Fracht von 31 000 Lasten aus, aus dem Tönninger 402 Schiffe mit 5 800 Lasten. Also verzeichnete der Tönninger Hafen etwa 1/5 von der Umschlagmenge des Hamburger Hafens.

Befragen wir die Aufzeichnungen des Hafenmeisters nach Herkunftsorten und Zielhäfen der Schiffe, dann erfahren wir, daß - abgesehen von den zahlreichen kleinen Häfen an der schleswig-holsteinischen Westküste - auch Hamburg, Bremen und Emden, aber auch mehrere Häfen in Westfriesland im regen Austausch mit Tönning standen. Weitere Ziele finden sich in Jütland (Ripen), Norwegen, England und auch an der Ostsee (Danzig).

Andere Ausfuhrsgüter, neben dem schon erwähnten Käse, waren Getreide (Weizen, Roggen, Hafer, Gerste), Fleisch, Speck, Talg, Häute und Felle, Federn und Wolle.

Eingeführt wurden dagegen alle Waren, die in der Landschaft begehrt, aber rar waren. Beispiele sind: Bau- und Brennholz, Torf, Steine, Kohlen, Metalle, Salz, Hopfen, Lebensmittel, Bier und Wein, dazu gewerbliche Waren aus Glas, Zinn, Messing, Kupfer oder Ton.

An dem Warenaustausch beteiligten sich aber nicht nur fremde Schiffer. Im 17. Jahrhundert nahm die Zahl der Schiffseigner, die Bürger der Stadt Tönning waren, zu. 1624 schenkte Herzog Friedrich III. der Schiffergilde

ein Grundstück am Hafen und gestattete ihr, ein eigenes Haus zu bauen und sich eine eigene Gilde-Ordnung zu geben. Sinn der Gilde war es in erster Linie, daß sich die Gildebrüder gegenseitig zur Hilfe in Notfällen verpflichteten und diese Hilfe auch auf ihre Witwen und Waisen ausdehnten. Daneben konnte die Vereinigung ihre gemeinsamen Interessen, wenn erforderlich, mit größerem Nachdruck vertreten als jeder einzelne Schiffer.

Nun darf uns die eben geschilderte glückliche Entwicklung des Lebens im Hafen von Tönning nicht darüber hinwegtäuschen, daß es auch ganz andere Ereignisse gab: Seit 1618 tobte in Mitteleuropa der 30jährige Krieg, der das wirtschaftliche Leben zunehmend belastete. Als König Christian IV. 1630 bei Lutter am Barenberge eine Schlacht verloren hatte, war für den kaiserlichen General Tilly der Weg nach Schleswig-Holstein frei. Im Oktober dieses Jahres bekamen die Bürger der Stadt unmittelbar zu spüren, was ein Krieg bedeuten konnte. Oberst Cerboni nahm hier mit seiner Soldateska Quartier. Als er abzog, standen nach der Schilderung eines Zeitgenossen 128 Häuser wüst.

Vier Jahre später erlebte die Nordseeküste eine der schwersten Sturmflutkatastrophen ihrer Geschichte. In der Nacht vom 11. zum 12. Oktober 1634 verwüsteten Sturm und Wasser weite Teile Nordfrieslands. Auch in der Stadt Tönning wurden zahlreiche Menschen Opfer der Flut.

Wiederum zehn Jahre später begann für Stadt und Hafen ein ganz neues Kapitel ihrer Geschichte. In den Jahren 1644 bis 1648 ließ Herzog Friedrich III. aus Tönning eine - nach den Vorstellungen der Zeit - hochmoderne Festung machen. Nach seinem Willen sollte hier an der Eidermündung das Kerngebiet für alle Verteidigung des Gottorfer Staates liegen. Das aber bedeutete, daß jeder künftige Krieg sich hier abspielen oder doch mindestens die Menschen um und in der Festung unmittelbar berühren mußte. Solche Aussichten konnten sicher auch nicht versüßt werden, wenn im Augenblick Handel und Handwerk durch die Bautätigkeit profitierten.

Doch bevor kriegerische Ereignisse in der zweiten Hälfte des 17. und zu Beginn des 18. Jahrhunderts die Stadt in Mitleidenschaft zogen, erlebte der Hafen Jahre des Aufschwungs und Jahre regen Handels. Somit zeigte sich, daß Herzog Johann Adolf die wirtschaftliche Entwicklung seiner Lande an der Eidermündung richtig eingeschätzt hatte, als er den Befehl zum Hafenbau gab.

Dagegen erwiesen sich Pläne seines Nachfolgers, Friedrichs III., als überspannt und undurchführbar. Friedrich, der sein Schloß Gottorf zu einem der bedeutendsten und interessantesten Fürstenhöfe in ganz Nordeuropa gemacht hatte, der Kunst und Wissenschaft zu fördern wußte, hatte nichts Geringeres im Sinn als sein kleines Land am Welthandel (im wahren Sinne des Wortes) zu beteiligen. Um sein Werk gründlich vorzubereiten, entsandte er eine Delegation über Moskau nach Isfahan, um Handelsbeziehungen mit dem Schah von Persien anzuknüpfen. Die Warenströme, die bisher vom Orient in die Mittelmeerländer gelaufen waren, hoffte er nach Schleswig-Holstein umzuleiten. Am Alten Markt in Kiel ließ er neben der Nicolai-Kirche Lagerhäuser bauen - "Persianische Häuser" genannt -, die bis zur Zerstörung im 2. Weltkrieg an den Herzog und seine Planungen erinnert, die jedoch nie persische Produkte gesehen haben. Friedrichs Wünsche und Hoffnungen erfüllten sich also nicht, und damit gab es auch nicht die wirtschaftlichen Anstöße, die durch den Transithandel zwischen Nord- und Ostsee Tönning erreichen sollten. Gleiches gilt natürlich auch für Friedrichstadt, das der Herzog eigens im Zusammenhang mit seinen großen Planungen gründete und von Niederländern erbauen ließ.

Daß die Herzöge aber trotzdem alle Möglichkeiten auszuschöpfen suchten, um die Wirtschaftskraft ihres Staates zu fördern, dafür zeugt eine andere Begebenheit aus der Geschichte des Tönninger Hafens. Gemeint ist die Gründung einer Walfang-Compagnie.

Nordfriesen von den Inseln und Halligen hatten sich einem Erwerbszweig zugewandt, der Lohn und Brot und einen gewissen Wohlstand versprach. Sie hatten sich auf holländischen Schiffen verdungen, die auf Grönland fuhren und vom Walfang und Robbenschlag reiche Beute einbrachten. Da lag der Gedanke nahe, auch in den Häfen an der schleswig-holsteinischen Westküste eigene Schiffe auszurüsten und Gewinne zu erzielen. Allerdings erforderten Bau und Ausrüstung der Walfangschiffe einen hohen Kapitaleinsatz, und außerdem waren die Unternehmungen im Eismeer sehr risikoreich.

Trotzdem baten im Jahre 1674 einige Tönninger Bürger den Herzog um die Erlaubnis, eine Walfang-Compagnie zu gründen und ihr Glück zu versuchen. Der Landesherr - es war mittlerweile Christian Albrecht - nahm den Gedanken auf und erteilte den 40 Antragstellern die gewünschten Rechte. Zugleich versprach er, ihnen 20 Jahre lang allein das Recht auf Walfang im Herzogtum einzuräumen, um unsinnige Konkurrenz zu vermeiden.

Tatsächlich gelang es, drei Schiffe auszurüsten und in Fahrt zu bringen.

Doch die Teilhaber an diesem vielversprechenden Unternehmen sollten bald erfahren, wieviel Mut und Geschick, aber auch einfach Glück, dazu gehörte, im Walfang-Geschäft wirklich Erfolg zu haben. Acht Jahre nach dem hoffnungsfrohen Beginn klagten die Unternehmer beim Herzog, es habe "bis anhero mit der Grönländischen Companie nicht recht fort gewolt", der Fang sei schlecht gewesen, und ein Schiff sei sogar verlorengegangen. Außerdem fehle es am nötigen Kapital. Von 1682 an schweigen die Akten über die Companie, und so darf man annehmen, daß der Walfang für Tönning nur eine kurze Episode geblieben ist - übrigens genau wie in Husum oder in Friedrichstadt oder in Wyk auf Föhr.

Dabei wären gerade in dieser Zeit - im ausgehenden 17. und dann im beginnenden 18. Jahrhundert - neue wirtschaftliche Impulse für das Land dringend nötig gewesen. Aber ein Blick auf die politische Lage macht schnell klar, daß diese alles andere als günstig für die wirtschaftliche Entwicklung war.

Zwischen den beiden Landesherren in den Herzogtümern, dem dänischen König und dem Gottorfer Herzog, war es zu einem schweren Zerwürfnis gekommen. Die Gottorfer suchten ihre Selbständigkeit zu festigen und begannen eine Außenpolitik, die sie an die Seite der schwedischen Könige führte. Diese standen wiederum im scharfen Gegensatz zu den dänischen Königen im Ringen um das "dominium maris Baltici", die Vorherrschaft im Ostseeraum. Kriegerische Auseinandersetzungen waren die Folge. Im Jahre 1675 rückte König Christian V. vor die Festung Tönning, zwang die Besatzung zur Kapitulation und ließ alle militärischen Anlagen schleifen. 15 Jahre später hatte Herzog Christian Albrecht die Festungswerke neu errichten lassen. Damit nicht genug: Der Große Nordische Krieg (1700 - 1713) brachte neuerliche Belastungen. Zweimal wurde Tönning belagert, und die Menschen in der Stadt wurden in schwere Not gestürzt, bis die Festung endgültig dem Erdboden gleichgemacht wurde. Der Herzog von Gottorf verlor seine Anteile am Herzogtum Schleswig, und der dänische König wurde Landesherr.

Es begann danach eine lange Zeit des Friedens für das Land, aber ein schneller wirtschaftlicher Aufschwung war ihm nicht beschieden. Kein Wunder, daß alles Leben im Hafen stagnierte und daß sich der Magistrat der Stadt wiederholt klagend an den König in Kopenhagen wandte.

Erst ein technisches Großprojekt, das ein Zeitgenosse unter die Weltwunder zählte und mit den ägyptischen Pyramiden verglich, versprach für Stadt und Hafen Tönning neuen Aufschwung.

Seit 1777 ließ der König an einem Kanal bauen, der den Unterlauf der Eider mit der Kieler Förde verbinden sollte. Er verwirklichte damit einen Gedanken, der in den vorausgegangenen Jahrhunderten immer wieder die Phantasie beflügelt hatte, nämlich die Cimbrische Halbinsel zu durchstechen, um so der Schifffahrt einen kurzen Weg zwischen Nord- und Ostsee zu bahnen, der zudem viel sicherer war als die gefährvolle Reise um Skagen. Verschiedene Pläne waren entwickelt und wieder verworfen worden. Wir können sie hier im einzelnen nicht nachzeichnen. Jetzt endlich wurden die Träume wahr. Gegen Ende des Jahres 1784, nach mehr als 7jähriger Bauzeit, war das Werk - der Schleswig-Holsteinische Kanal - vollendet, das mit seinen sechs Schleusen zwischen Rendsburg und Holtenau zu den modernsten Wasserbauten in Europa zählte. In Holtenau, Rendsburg und Tönning waren die Packhäuser errichtet, die dem Umschlag der erwarteten Warenströme dienen sollten. Das fast 200 Jahre alte Tonnen- und Bakenrecht wurde der Stadt Tönning gegen eine Entschädigung von 10 000 Rtl. genommen und auf die Regierung übertragen.

Der Sicherheit in dem jetzt viel befahrenen Revier diente ferner die Entwicklung eines Lotswesens, das eine eigens zu diesem Zweck gegründete Lotsen-Brüderschaft übernahm. Sie hat bis in die 20er Jahre unseres Jahrhunderts bestanden. 1799 entstand sogar unter der Leitung des Lotsen-Inspektors Hinrich Braren eine Navigationsschule, die im Schifferhause ihre Bleibe fand und im Laufe der weiteren Jahrzehnte viele Seeleute ausbilden konnte.

Für den Hafen von Tönning durften die Erwartungen jedoch nicht zu hoch gespannt werden. Auf der Eider entwickelte sich ein reger Verkehr. Englische, holländische, Bremer, Hamburger, Danziger, russische und schwedische Flaggen waren zu sehen, aber nur wenige Schiffe hatten Tönning als Zielhafen. Die Zahlen ein- und auslaufender, ladender und löschender Schiffe, wie sie das 17. Jahrhundert gesehen hatte, wurden nicht wieder erreicht. Ein wichtiger Grund dafür ist sicher der, daß es der Landschaft Eiderstedt an größeren agrarischen Überschüssen, damit also an Exportgut, mangelte.

Mittelbar allerdings profitierten Stadt und Hafen von dem Schiffsverkehr auf der Eider. Tönning war für aus See kommende Schiffe der erste und für in See gehende Schiffe der letzte Hafen, in dem man sich versorgen konnte. So erfahren wir, daß Kaufleute, Bäcker, Schlachter und manch andere mehr ihre Geschäfte machen konnten, andererseits auch Handwerker

und natürlich auch die Lotsen, gefragt waren. Der Anteil Tönninger Unternehmer an der Seefahrt selbst blieb jedoch gering; nur wenige Schiffe waren hier beheimatet. Trotz des neuen Kanals also blieb die wirtschaftliche Rolle des Hafens eher bescheiden, auch wenn er manchem einzelnen sein und seiner Familie Brot sichern half.

Das alles sollte sich radikal ändern, als wieder einmal die politische Großwetterlage in Europa auch an der Eidermündung ihren Einfluß spürbar werden ließ.

Im Sommer des Jahres 1803 bemächtigte sich Napoleon der Elbmündung, besetzte u. a. Cuxhaven und schuf sich so die Möglichkeit, die Elbe zu kontrollieren. Die Engländer antworteten darauf mit einer Blockade der Elbe und der Weser, und damit schlug "Tönning's große Stunde". Die Stadt verfügte über den nächstgelegenen Hafen auf neutralem Boden und bot sich so als Ausweichhafen für Hamburg an. Unter den gegebenen Umständen war es verhältnismäßig leicht, eingeführte Waren entweder auf dem Weg an der Dithmarscher Küste entlang mit kleinen Schiffen oder aber über den Landweg nach Hamburg zu transportieren.

Nicht weniger als 30 Spediteure wurden in kürzester Zeit in Tönning ansässig, darunter Firmen aus Friedrichstadt, Heide, Hamburg und Lüneburg, und beteiligten sich an dem plötzlich entstehenden gewinnträchtigen Transportgeschäft. Hochwertige Waren, wie Kaffee, Tee, Tabak, Kakao und Zucker, aber auch Steinkohle, Eisenwaren und Salz stapelten sich in dem immer knapper und teurer werdenden Lagerraum in der Stadt. Bald reichte der Platz im Hafen nicht mehr aus, die Schiffe aufzunehmen, so daß man dazu übergehen mußte, die größeren Schiffe auf Reede zu legen und von hier zu entladen.

Wo solch ein reges wirtschaftliches Leben herrschte, da wuchs natürlich auch die Nachfrage nach Arbeitskräften. Die Zahl der Einwohner, die bei Beginn der Blockade noch knapp unter 2 000 lag, soll sich fast verdreifacht haben. Allerdings kam mit den Fremden auch mancher "Neubürger" männlichen und weiblichen Geschlechts, der sich hier einen "schnellen Taler" versprach. Zeitgenossen, die Beobachter des Lebens und Treibens dieser Jahre wurden, haben uns ausführlich Bericht gegeben. Lassen wir sie mit einigen Sätzen zu Wort kommen:

"Am Hafen wurden große, hölzerne Buden, zum Theil auf Pfählen, damit die hohe Flut sie nicht über den Haufen werfen könne, errichtet und darauf in

solchen Getränke und manche andere Kleinigkeiten Matrosen und dergleichen Leuten feilgeboten. In dieser Vorstadt, welche der Volksmund "Stelzen-dorf" benannt hatte, wurden aber die größten Ausschweifungen betrieben, viele verworfene Menschen beherbergt, gestohlene Sachen dem Schiffsvolk verkauft..."

"Es war ein Vergnügen, längs allen Schiffen am Strande zu lustwandeln. Nur mußte man diese Promenade nicht in Gesellschaft anständig gekleideter Frauenzimmer vornehmen, denn gleich erscholl vom 1. Schiffe ein Pfeifen und Flöten, welches nur bei dem letzten verstummte."

"Es wurde ein Schauspielhaus von Holz erbauet, ein vorzügliches Orchester gebildet, und die Vorstellungen begannen."

"Würfel- und Hasardspiele waren die beliebtesten und gebräuchlichsten Amusements."

Doch zurück zum Hafen. - Während der Blockadezeit kam Tönning auch noch einmal in Berührung mit der Grönlandfahrt, die der Stadt früher keinen Gewinn gebracht hatte. Wiederholt liefen Hamburger und Glückstädter Schiffe ein, die hier ihre Beute anlandeten und überwinterten, um im folgenden Frühjahr wieder auf Fangreise zu gehen.

Im Jahre 1807 veränderten politisch-militärische Ereignisse erneut die Lage. Die Engländer erschienen vor dem neutralen Kopenhagen und beschossen die Stadt. Sie meinten, damit einen möglichen weiteren Verbündeten Napoleons zu treffen, und sie trieben den dänischen König durch ihren Angriff tatsächlich auf dessen Seite. Um seine Feinde - die Engländer - zu treffen, verfügte Napoleon die Sperrung aller europäischer Küsten, soweit er oder seine Verbündeten sie kontrollierten, für alle englischen Schiffe. Die britische Regierung ihrerseits ordnete eine völlige Blockade der Festlandsküsten durch die eigene Flotte an. Damit kam jeglicher legale Handel zum Erliegen. Wo aber legaler Handel unterbunden wird, da entwickelt sich der illegale - der Schmuggel. So war es auch hier. Mit Schmuggelware ließ sich schnell Geld verdienen, doch der Einsatz war hoch. Wurde ein Schiffer der illegalen Einfuhr überführt, so verlor er nicht nur die Waren, sondern auch sein Schiff. In dieser Lage haben zeitweise noch einmal neutrale amerikanische Schiffe den legalen Handel aufgenommen, aber seit 1810 blieben sie aus, und damit schloß die kurze Periode Tönning als Welthafen. Es kehrte wieder Ruhe ein, das große Geschäft war so schnell zu Ende wie es begonnen hatte.

Mitten in der Blockade-Zeit hatte man sich wieder einmal damit beschäftigt, die Sicherheit der Navigation im Eidermündungsgebiet zu verbessern.

Im Jahre 1815 konnte mit der Lotsen-Galliotte zum ersten Male ein Feuerschiff auf Station gelegt werden. Ihm folgte ein halbes Jahrhundert später das Feuerschiff "Außeneider", das allerdings keine Lotsen mehr an Bord hatte, sondern allein als Seezeichen diente.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts eröffneten sich erneut Aussichten für einen größeren Aufschwung im Hafenbetrieb. Zu dieser Zeit ließ die königliche Regierung umfangreiche Untersuchungen durchführen, die klären sollten, ob es an der schleswig-holsteinischen Westküste einen Platz für einen größeren, leistungsfähigen Seehafen gebe. Man suchte den besseren Zugang zur Nordsee, um einerseits den Warenverkehr aus dem ganzen Königreich mit Hilfe der jetzt verfügbaren Eisenbahn dorthin zu lenken, und damit auch den Weg durch das Skagerrak zu vermeiden. Gleichzeitig mit der Eider wurde auch das Fahrwasser der Hever auf Husum untersucht, und da man starke Versandungen in der Eider feststellte, die Hever jedoch auch bei Ebbe passierbar war, gab die Regierung dem Ausbau des Husumer Hafens den Vorzug. Doch auch hier - das sei am Rande vermerkt - reiften die Blütenträume nicht. Einen wirklichen leistungsfähigen Westseehafen erhielt das Königreich erst mit Esbjerg.

Und dennoch sollte Tönning noch einmal zum bedeutenden Exporthafen werden. Im Jahre 1845 nämlich öffnete die Regierung in London die Häfen des Landes für die Einfuhr von Agrarprodukten, die man zur Versorgung der wachsenden Industriezentren auf der britischen Insel dringend benötigte. An der schleswig-holsteinischen Westküste stand dagegen ein Überschuß an Vieh zur Verfügung. Mit den modernen Dampfschiffen hatte man das geeignete Transportmittel. Binnen weniger Tage konnte das Mastvieh ohne großen Gewichtsverlust über die Nordsee transportiert und auf dem Markt in London angeboten werden. Bis zur Mitte der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts stiegen die Ausfuhrzahlen stetig an, um dann mit 43 - 46 000 Stück Hornvieh und etwa 50 000 Schafen jährlich ihren Höhepunkt zu erreichen.

Während anfangs das Transportgeschäft allein in der Hand englischer Reeder lag, gründeten 1871 einheimische Unternehmer die "Tönninger Dampfschiffahrts-Gesellschaft". Ein erstes Schiff wurde in England gekauft und unter dem Namen "Eiderstedt" in Fahrt gebracht. Weitere Schiffe folgten. Da die Einrichtungen im Hafen für die Abfertigung der größeren Schiffe nicht ausreichten, legte man am Ufer der Eider neue Verladebrücken an. In deren Nähe entstanden große, massive Viehställe, so daß es

möglich wurde, in der Haupt-Verladezeit, im Spätsommer und Frühherbst, wöchentlich 4 - 6 Schiffe mit 3 000 Rindern und 5 000 Schafen abzufertigen.

Über vier Jahrzehnte sollte der rege Viehexport nach England dauern, der den Gräsern in der Marsch ebenso wie den Verladern in den Häfen und den Reedern gute Geschäfte bescherte. Dann setzte im Jahre 1889 ein plötzliches Einfuhrverbot der britischen Regierung für deutsches Vieh das Ende. Begründet wurde das Verbot mit der Tatsache, daß in den Rinderbeständen in Deutschland die Maul- und Klauenseuche grassierte. Alle Versuche, die Engländer zur Lockerung des Verbots zu bewegen, schlugen fehl. Die "Tönninger Dampfschiffahrts-Gesellschaft" verlor mehr und mehr, bis sie schließlich zu Beginn unseres Jahrhunderts in Liquidation gehen mußte.

Wieder einmal hatte eine Epoche des Aufschwungs und des Gedeihens für den Tönninger Hafen und die Wirtschaft in der Stadt ihr Ende gefunden.

Da fügte es sich, daß im gleichen Jahr, in dem der Viehhandel stagnierte, zwei Tönninger Unternehmer, die Herren Schömer und Jensen, eine Firma gründeten, die wiederum für einige Jahrzehnte das Wirtschaftsleben in der Stadt beflügeln sollte: die "Schömer, Jensen und Co. Maschinenfabrik, Eisengießerei und Schiffswerft". Eiderabwärts der Verladeeinrichtungen für das Vieh errichteten sie ihren Betrieb, der schon im ersten Jahr seines Bestehens zwei Schiffe bauen und abliefern konnte.

Wir müssen uns versagen, hier die Geschichte der Eisenschiffswerft im einzelnen nachzuzeichnen, die bis 1924 unter verschiedenen Namen unter wechselnden Eigentumsverhältnissen gearbeitet hat. Doch sollen einige Zahlen belegen, welche wirtschaftliche Bedeutung sie für Tönning gehabt hat. Die Liste der Neubauten umfaßt für die gut drei Jahrzehnte des Bestehens der Werft 114 Einheiten, darunter 41 Frachtdampfer, 19 Hochseefischdampfer, 15 Leichter und Prähme, 12 Hochseesegler, 6 Schlepper, 4 Fahrgastschiffe, Minensuchboote, Spezialfahrzeuge und ein Feuerschiff. Die Zahl der Beschäftigten wuchs von 40 im Jahre 1893 auf 1 200 im Jahre 1905 an. Tönning verfügte also mehr als drei Jahrzehnte lang über einen Industriebetrieb, der die Wirtschaft der ganzen Stadt nachhaltig beeinflussen mußte.

Dagegen nahm sich die alte Tönninger Werft am Binnenhafen allzeit recht bescheiden aus.

Bereits die eingangs erwähnte Hafenordnung von 1613 spricht von einer "Zimmerstette". Sie lag zunächst auf der Südseite des Hafens und wurde, als man den Plan für den Bau des Packhauses entwickelte, weiter hafeneinwärts verlegt, und zwar auf den Platz, den sie auch heute noch einnimmt. Was nun aber den Betrieb auf der Werft anlangt, so vermelden die Überlieferungen für die ersten zwei Jahrhunderte wenig Bemerkenswertes. Die Nachfrage nach Reparaturen oder gar Neubauten ist offenbar nie so groß gewesen, daß ein Schiffbauer einen wirklich florierenden Betrieb entwickeln konnte.

Erst seit den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts besserte sich die Lage. Mehrere Eiderschniggen und Fährprähme, aber auch Zollfahrzeuge, und später dann Fischkutten verließen die Hellingen. Rund einhundert Jahre lang gehörte dann der Schiffbau an dieser Stelle zum Bild des Tönninger Hafens.

Wir erinnern uns, daß auf den Hellingen der Werft Fischkutten in größerer Zahl gebaut und repariert wurden und erinnern uns damit an die Rolle der Fischerei für die Geschichte des Hafens.

Schon im Stadtrecht wird die Fischerei erwähnt und den Tönningern das Recht eingeräumt, auf den Wattgründen in der Eidermündung zu fischen. Doch hat dieser Fischfang nach allem, was wir wissen, durch die Jahrhunderte nie eine besondere Bedeutung erlangt. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts konnte sich die Krabbenfischerei zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig entwickeln. Hatten anfangs die Fischer selber auch für den Absatz ihres Fanges sorgen müssen, so entstanden jetzt Firmen, die ihnen ihre ganzen Fänge abkauften und für Verarbeitung und Vermarktung sorgten. Amtliche Feststellungen gegen Ende des Jahrhunderts besagen, daß Fangmengen und Qualität der angelandeten Krabben gut waren. Die eingesetzten Kutten wurden größer, die Fanggeschirre technisch verbessert und die Schiffe schließlich zusätzlich zur Besegelung mit Motoren ausgerüstet. So konnte die Fischerei ihren Beitrag zu einem wirtschaftlichen Leben leisten, das auch in unserem Jahrhundert vom Auf und Ab, von Krisen und Konjunkturen geprägt war und blieb.

Es ist ja guter Brauch, daß wir einem Geburtstagskind unsere guten Wünsche mit auf den weiteren Weg geben. Das soll auch hier geschehen: Möge der Tönninger Hafen in näheren und ferneren Zeiten nicht nur als ein bedeutendes Denkmal erhalten bleiben, in dem sich in vielfacher Weise die reiche Geschichte dieser Stadt und dieser Landschaft dokumentiert. Möge

er vielmehr auch immer einen Beitrag zum wirtschaftlichen Leben, zur Wohlfahrt der Menschen leisten.

In diesem Sinne - sagen wir es maritim:

Dem Tönninger Hafen zum 375. Geburtstag Mast- und Schootbruch!

- - - - -

- Benutzte Literatur: Andresen, Gerd
Ein Beitrag zur Geschichte des Tönninger Hafens, 1965
(Maschinenschrift)
- Hintze, Otto
Geschichte der Schiffswerft zu Tönning, Garding o. J.
- Fischer, Otto, Eiderstedt
Das Wasserwesen an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste. Das Festland, Band 3, Berlin 1956
- Petersen, J. A.
Wanderungen durch die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, Kiel 1839
- Stoltenberg, Detlev
Die Stadtwerdung Tönning
Hamburger Dissertation 1958 (Maschinenschrift)
- Wolfhagen, Friedrich
Beschreibung der Stadt Tönning nebst Erinnerungen ..., Friedrichstadt 1838