

Thomas Steensen

Das „dänische Holland“

Nordfriesland und die Niederlande



Mit freundlicher Erlaubnis des
Nordfriisk Instituut, Süderstraße 30, 25821 Bräist/Bredstedt, NF
aus: „Nordfriesland“, Nr. 162, S. 17-26

Thomas Steensen:

Das „dänische Holland“

Nordfriesland und die Niederlande

Die Niederlande waren im 17. und frühen 18. Jahrhundert das Kraftzentrum der westeuropäischen Wirtschaft. Das hatte auch weitreichende Auswirkungen auf die kulturelle Entwicklung. Während dieser Zeit, aber auch lange vorher und letztlich bis in die Gegenwart haben lebendige Verbindungen zwischen der Westküste Schleswig-Holsteins und den Niederlanden Nordfriesland mit geprägt. Der Text beruht vor allem auf einem Vortrag, gehalten zum Leeghwater-Tag in Fahretoft. In bearbeiteter Form gedruckt wird er zum 375. Jahrestag des Bottschlotter Werks, das am 2. Juli 1633 zu einem Ende kam.

Die Verbindung zwischen Nordfriesland und den Niederlanden ist so alt wie Nordfriesland selbst. Denn von „Nordfriesland“ konnte erst die Rede sein, als die Friesen von der südlichen Nordseeküste her ins Land kamen. Dies geschah im 8. Jahrhundert nach Christus, in einer zweiten Welle dann rund 300 Jahre später.

Die Nordseeküste zwischen Dänemark und den Niederlanden ist wie kaum eine andere Landschaft der Welt geprägt von einem jahrhundertelangen Wechselspiel zwischen dem Menschen und der Natur. Aus Watt wurde Marsch, aus Marsch wieder Watt, aus Watt entstanden Vorland und ein neuer Koog, aus einem Koog konnte eine Hallig werden, Halligen verschwanden wieder, andere wuchsen neu auf dem Watt, Warften, andernorts Wurten oder Terpen genannt, wurden aufgeworfen und wieder überspült, ganze Siedlungen und Dörfer gingen verloren und wurden manchmal andernorts wieder begründet, Kirchen versanken und wurden an anderer Stelle neu erbaut. Gewinn und Verlust - das ist die Grundmelodie.

Seit dem 11. Jahrhundert schützte man in Nordfriesland das Land durch Deiche. Der steigende Meeresspiegel und immer härtere Sturmfluten zwangen dazu. Mit ausgeklügelten Grabensystemen sorgten die Friesen für die Entwässerung und schufen damit eine wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche agrarische Nutzung. Aus mächtigen Torfagern wurde das im Mittelalter begehrte Salz gewonnen. Es bot die Grundlage für einen erheblichen Wohlstand in den „Utlanden“.

Auch die Besiedlung und Kultivierung der Elbmarschen ist übrigens eng mit Einfüssen aus den

Niederlanden verbunden. Bereits zu Anfang des 12. Jahrhunderts wurde die Haseldorfer Marsch durch die Eindeichung von Kögen nutzbar gemacht. Bald darauf folgten die Wilstermarsch, die Seestermüher und die Kremper Marsch.

Ein wesentliches Element der Beziehungen war der mittelalterliche friesische Handel, der zeitweise so gewichtig war, dass die Nordsee als *Mare Frisicum* bezeichnet wurde, als „Friesisches Meer“. Auch in der Blütezeit der Hanse, die im Seehandel an die Stelle der Friesen trat, betrieben diese einen ausgedehnten Warenverkehr zwischen der Westküste Schleswig-Holsteins und der südlichen Nordseeküste. Für diese Zeit gilt: Das Meer trennt nicht nur, es verbindet auch.

Kraftzentrum Niederlande

Im ausgehenden 16. und vor allem im 17. Jahrhundert, ihrem „Goldenen Zeitalter“, übernahmen die Niederlande zeitweise die Führung in Seefahrt und Handel in Europa. Das relativ kleine Land im Nordwesten des europäischen Festlandes wirkte als ökonomisches und kulturelles Leitbild. Bemerkenswerterweise handelte es sich bei den Niederlanden damals nicht um einen zentral organisierten Staat. Mit der Unabhängigkeitserklärung von 1581 war die Republik der Vereinigten Niederlande geboren. Sie bestand aus sieben Einzelprovinzen, die auf ihre Autonomie pochten. Der Seehandel hatte den ungeheuren Aufstieg der Niederlande mit verursacht. Amsterdam wurde zum führenden Handels- und Finanzplatz. Ein Herzstück des Handels war die Vermarktung von Getreide und Ochsen. Die Niederlande bildeten



Haubarg bei Westerhever. Die Hausform stammt aus dem niederländisch-ostfriesischen Raum.

ein wichtiges Bindeglied zwischen den Wirtschaftsräumen der Ostsee einerseits und Westeuropas sowie der Mittelmeerländer andererseits.

Die Niederlande wurden aber zugleich von schweren Konflikten geschüttelt: Reformation und katholische Gegenreformation, letztlich bis 1648 andauernder Unabhängigkeitskampf gegen Spanien, religiöser Zwist auch unter den protestantischen Niederländern selbst.

Viele Menschen kehrten in dieser Zeit ihrer Heimat den Rücken. Ein großer Teil folgte den bereits in den Jahrzehnten und Jahrhunderten zuvor durch den Handel geöffneten Wegen. Die Westküste Schleswig-Holsteins lag nahe und wies eine den Niederlanden ganz ähnliche Landschaft auf. Die dortigen fruchtbaren Marschböden versprachen zudem satte Gewinne. Denn die Niederländer verfügten über Kulturtechniken zur Profitmaximierung. Auf der Halbinsel Eiderstedt etwa hatte man bis dahin die fetten Weiden vor allem zur Aufzucht von Ochsen genutzt. Nun widmeten sich die Bauern unter dem Einfluss der zahlreichen eingewanderten Niederländer auch der Milchwirtschaft. In manchen Jahren des 17. Jahrhunderts wurden drei Millionen Pfund Käse exportiert, vor allem von Tönning, aber auch von Husum aus. Über die Landschaft Eiderstedt hieß es damals, dort gebe es mehr Silber als Eisen. Man stand in Verbindung zum Beispiel mit Amsterdam, Rotterdam, Hoorn, Enkhuizen, Harlingen. Es herrschte ein reger Handelsverkehr

entlang der Nordseeküste. Das 13 Meter lange Wrack eines typischen einmastigen Küstenseglers, wie sie damals im Wattenmeer verkehrten, kam vor einigen Jahren bei Deicharbeiten in der Nähe von Uelvesbüll zutage. Es wurde in Zuckerlösung konserviert und im Husumer Schiffahrtsmuseum ausgestellt. Beim Bau der „Booffahrten“ 1612 bis 1615, künstlichen Vorfutern und Wasserstraßen in Eiderstedt, halfen ebenfalls Niederländer.

Auf der Halbinsel Eiderstedt siedelten sich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts viele Mennoniten an. Diese Glaubensgemeinschaft hatte der Westfrieser Menno Simons (1496-1561) gegründet, der im Alter bei Oldesloe Zufucht fand. Die Mennoniten vollziehen die Erwachsenentaufe. Sie verweigern den Eid sowie den Kriegsdienst. Für Aufsehen sorgten seit etwa 1536 die Davidjoriten in Oldenburg, Ostfriesland und den Niederlanden, aber auch in Eiderstedt. Sie folgten David Joris (1501/02-1556), der aus Brügge stammte und aus Delft, wo er als Glasmaler lebte, verbannt wurde. Er hatte Visionen und erklärte, er sei der wiedergekehrte Messias.

An die Verbindung mit der südlichen Nordseeküste erinnern in Eiderstedt die Haubarge. Mit ihren hohen Reetdächern über niedrigen Außenmauern ragen sie in der fachen Landschaft fast wie Pyramiden auf. Zuwanderer aus den Gebieten westlich und östlich der Ems brachten das Konstruktionsprinzip spätestens zu Anfang des 17. Jahrhunderts mit nach Eiderstedt.

Deichbau und Leeghwater

Die schleswig-holsteinischen Landesherren - die dänischen Könige und Schleswiger Herzöge - hielten ihre Untertanen ab dem 15. Jahrhundert verstärkt zu Landgewinnungsarbeiten an. Es ging vor allem um die Erweiterung der Marschen-Landwirtschaft, die erkleckliche Steuereinnahmen erbrachte. Schon vom 16. Jahrhundert an bediente sich die landesherrliche Verwaltung dabei auch der Tatkraft und Sachkenntnis von Deichbauexperten aus den Niederlanden, die auf diesem Gebiet führend waren. Der Holländer Arent Cornelis leitete bereits 1553/54 den Bau der ersten Wiedau-Schleuse vor Tondern. Der von 1544 bis 1586 regierende Gottorfer Herzog Adolf, der selbst die Niederlande recht genau kennenlernte, holte Fachleute von dort, um die äußerst problematische Überdeichung des Bottschlotter Tiefs bei Fahretoft zu bewerkstelligen, was allerdings zunächst fehlgeschlug. Sein Sohn Johann Adolf betrieb die Eindeichungen mit Energie weiter und ernannte im Jahre 1609 als erster einen Generaldeichgrafen zur Leitung der Deicharbeiten in Nordfriesland.

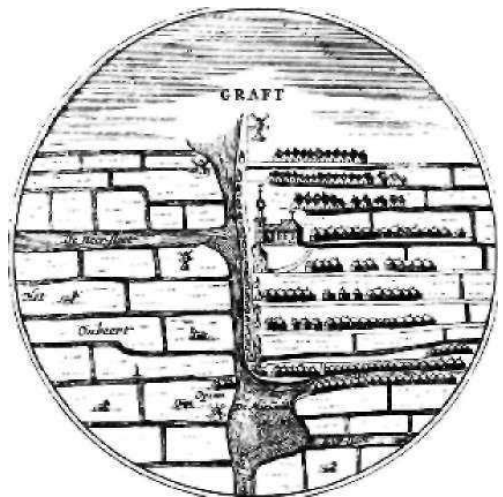
Es war - selbstverständlich - ein Niederländer, nämlich Johann Claussen Rollwagen (1563/64 - 1623/24). Dieser führte wichtige Neuerungen ein. Er gab den Deichen ein facheres Profil und ließ das Bodenmaterial mit Schubkarren transportieren, und nicht mit den bis dahin üblichen Sturzkarren. Vor allem aber übertrug er die in den Niederlanden schon länger übliche „kapitalistische“ Organisation des Deichbaus nach Schleswig-Holstein. Sie löste weitgehend die einst bäuerlich-genossenschaftliche Form ab, was bei vielen auf scharfe Ablehnung stieß. Sein Familienname galt übrigens lange Zeit fälschlich als Beiname, der mit der Einführung der Schubkarre in Verbindung gebracht wurde. In dieser Legende spiegelt sich die von den Menschen hinter den nordfriesischen Deichen wohl gewürdigte Tatsache, dass es die Niederländer waren, die den Deichbau und seine Technik auch in Nordfriesland in besonderem Maße vorantrieben.

Ein bedeutender Deichbauer aus den Niederlanden war Jan Adriaanszoon Leeghwater (1575-1650). In dem nordholländischen Dorf De Rijp wurde er als Sohn des Zimmermanns Adriaan Simonsz geboren. Sein Name wurde also, wie das auch in Nordfriesland üblich war, nach dem Vor-

namen des Vaters gebildet. Erst später erhielt er im Hinblick auf seine Leistungen den Beinamen Leeghwater, der auf Deutsch soviel wie „Niedrig-“ oder „Leer-Wasser“ bedeutet. Leeghwater war Mennonit, was ihn später aber nicht daran hinderte, in der Dagebüller Bucht im Auftrag von streng katholischen Jesuiten zu arbeiten.

Leeghwater verfügte über eine außerordentliche technische Begabung. Er erfand zum Beispiel eine Art Tauchglocke, mit der man besonders lang unter Wasser bleiben konnte, konstruierte aber auch Rathäuser, Türme, Brücken, Uhrwerke und Glockenspiele. 1604 baute er eine erste achteckige Ölwindmühle mit drehbarer Kappe. Die „Holländer-Mühlen“ lösten in der Folge die kleineren und störanfälligen viereckigen Bockwindmühlen ab. Die neuen Mühlen spielten für die Niederlande eine entscheidende Rolle, nicht nur für das Mahlen des Getreides, sondern auch für die Entwässerung und überdies als Antriebskraft für die verschiedensten Zwecke wie die Bearbeitung von Holz oder das Pressen von Rapsöl.

Führend beteiligt war Leeghwater 1608-12 an der Trockenlegung des Beemster-Gebiets in seiner Heimat. Man gewann eine landwirtschaftliche Nutzfläche von fast 7 000 Hektar, 26 Wassermühlen wurden unter seiner Regie in bestimmten Abständen aufgestellt, um das Wasser für den 38 Kilometer langen Ringdeich abzupumpen. Als



Grabensystem in der niederländischen Marsch, Leeghwaters Heimat

einzigartiges Denkmal der Landschaftsgestaltung in der frühen Neuzeit wurde der Beemster 1999 von der UNESCO als Weltkulturerbe anerkannt und hat damit einen Platz neben den ägyptischen Pyramiden und der chinesischen Mauer. Leeghwater besorgte die Entwässerung von mehr als 30 Meeresarmen, Seen und Sümpfen in mehreren europäischen Ländern. Er wollte auch den beständig wachsenden Haarlemer See entwässern, wozu er nach seinen Berechnungen nicht weniger als 160 von Windmühlen getriebene Wasserpumpen benötigt hätte. Dieses Projekt konnte dann aber erst mit den Dampfpumpstationen des 19. Jahrhunderts verwirklicht werden. Eines der großen Schöpfwerke wurde nach Leeghwater benannt. In Schleswig-Holstein arbeitete er zuerst wohl 1626 in Stapelholm bei der Trockenlegung des Megger- und des Börmersees.

In der Dagebüllener Bucht ging es nicht um die Trockenlegung von Binnenmarschen, sondern - eine besondere Herausforderung - um den Bau langer Deiche durch das offene Wattenmeer. Seit der Mandränke von 1362 erstreckte sich hier eine große Bucht, an deren Meerseite Fahretoft, Dagebüll und Galmsbüll als Insel bzw. Hallig lagen. Immer wieder war versucht worden, die Bucht zu schließen. Im Jahre 1631 erteilte der Gortorfer Herzog Friedrich III. niederländischen Kapitalisten, 23 „Partizipanten“, einen „Oktrooi“; einen ähnlichen, allerdings folgenlosen hatte bereits sein Vorgänger Johann Adolf 1615 unterzeichnet. Diese Form fürstlichen Freibriefes spielte bis weit ins 19. Jahrhundert bei der Gewinnung und Verwaltung von Kögen in Nordfriesland eine bedeutende Rolle. In dem Privileg wurden den neuen Herren jeweils umfangreiche Rechte zugesichert, nicht zuletzt - für viele Niederländer besonders wichtig - die freie Religionsausübung.

Als leitender Ingenieur der niederländischen Partizipanten - viele von ihnen waren vornehme Kaufleute in Amsterdam - trat bald Leeghwater in Erscheinung. Nicht weniger als 16 000 Deemat, also rund 8 000 Hektar, sollten gewonnen werden. Am 9. April 1632 begann mit gewaltigen Mitteln das Werk. 5 500 Arbeiter und eine Unmenge Wagen und Schiffe wurden eingesetzt. Die Bewohner der angrenzenden Gebiete hatten die Materialien herbeizuschaffen. Nicht die Nordfriesen, die Niederländer gaben im Zusammenwirken mit der Obrigkeit den Ton an.

Die letzte Lücke im Bottsclotter Tief konnte am 2. Juli 1633 geschlossen werden, das Datum jährt sich 2008 zum 375. Male. Pfähle und enorme Mengen Buschwerk wurden verbaut, man versenkte ein mit Erde beladenes Schiff, und in einer Ebbezeit luden 350 Pferdewagen Erdreich in die Lücke. Vom Tag seiner Vollendung wird der Name „Mariendiek“ hergeleitet, später bürgerte sich die Benennung „Holländerdeich“ ein. Im Folgejahr richtete man alle Anstrengung auf die Abdämmung des Kleiseer Tiefs. Der Herzog höchstselbst besichtigte die Arbeiten. Aber schon eine unerwartete Sturmflut im August brachte einen Rückschlag. Und die große Katastrophe vom 10./11. Oktober 1634 zerstörte das Werk. Zusammen mit seinem Sohn entkam Leeghwater mit knapper Not; er verfasste einen eindrucksvollen Bericht. Der Mariendeich mit dem Bottsclotter Damm blieb unversehrt. Aber Leeghwater beteiligte sich nicht mehr an neuen Versuchen in der Dagebüllener Bucht. Die Einheimischen waren aufgebracht gegen die Niederländer. Leeghwater foh nach Husum und Gottorf und kehrte schließlich in seine Heimat zurück. - Erst 1727 sollte mit der Gewinnung des Kleiseerkoogs die Dagebüllener Bucht geschlossen werden.



Jan Adriaanszoon Leeghwater

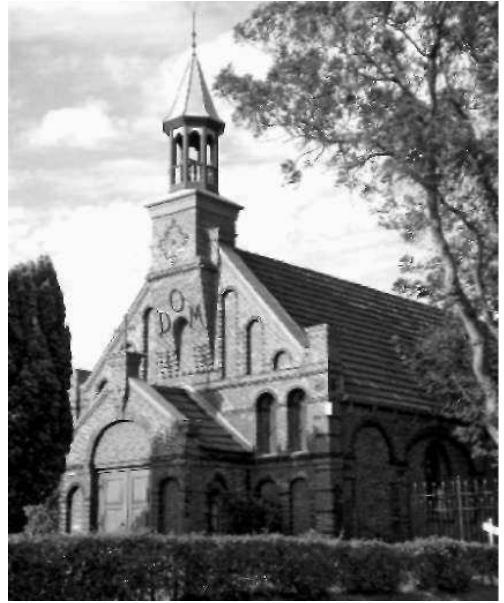
Niederländer auf Nordstrand

Eine kaum vorstellbare Katastrophe bedeutete die zweite „Mandränke“ für die Insel Altnordstrand. In der Sturmflutnacht ertranken hier mehr als 6 000 Menschen, etwa zwei Drittel der Bevölkerung. Im Gebiet der Pellwormharde konnten immerhin ab 1635/37 große Strecken mit neuen Deichen versehen werden. Die Insel Pellworm bildete sich. Cornelius Jansen Allers aus Nord-Holland hatte dazu die Initiative ergriffen.

Die Einheimischen des übrigen Nordstrand waren zur Wiederherstellung der Deiche nicht in der Lage. Das Deichgesetz „De nich will dieken, mutt wieken“ hatte für sie grausame Folgen. Sie mussten Land, Haus und Besitz aufgeben. Gleich im Jahr nach der Sturmflut hatte der Gottorfer Herzog Friedrich III. Verhandlungen mit niederländischen Deichingenieuren und kapitalkräftigen Unternehmern aufgenommen, zeitweise sogar mit den Generalstaaten selbst. Das Land wurde 1652 schließlich vier Kapitalisten aus den Niederlanden, den *Hoofdpaticipanten*, zum Eigentum übergeben. Die *Heeren* regelten also fortan alle öffentlichen und wirtschaftlichen Angelegenheiten der entstehenden Insel, selbstständig und selbstherrlich. Sie dankten dem Herzog mit 100 Ohm Rheinwein, nicht weniger als 1 500 Liter.

Im Jahre 1654 - seit der großen Flut waren zwei Jahrzehnte vergangen! - war der erste Koog bedeckt, der Friedrichskoog oder Alte Koog. Wenige Jahre später folgten der Osterkoog und der Trendermarschkoog, bis zum Ende des 17. Jahrhunderts noch der Neukoog. Damit war der Kern der heutigen (Halb-)Insel Nordstrand gesichert. Nordstrand wurde seither geradezu als „*een nederlandse Colonie*“ angesehen, wie ein Gelehrter später mit der 1870 entstandenen altkatholischen Kirche zusammen, die vor allem die Unfehlbarkeit des Papstes und dessen Befehlsgewalt über alle Christen ablehnte. 1920 ging die Gemeinde St. Theresia vom niederländischen in das deutsche alt-katholische Bistum über. Holländische Inschriften auf Grabsteinen in St. Theresia erinnern an die historische Verbindung.

Für Wirbel sorgte die „Schwärmerin“ Antoinette Bourignon (1616-1680). Der aus Brabant stammende „Inseldirektor“ Christian de Cort hatte sie als seine Universalerbin eingesetzt, doch sie konnte ihre Ansprüche nicht durchsetzen. Auf Nordstrand wollte sie eine geistliche Republik, eine „Insel der Seligen“ errichten. Sie behauptete, die „neue Eva“ und als „Braut des Heiligen Geistes“ Trägerin von Offenbarungen zu sein.



St. Theresia, die altkatholische Kirche auf Nordstrand

Die Nordstrander katholische Gemeinde spaltete sich im Zusammenhang mit der jansenistischen Bewegung. Der Jansenismus, benannt nach dem niederländischen Theologen Cornelius Jansen (1585-1638), war auf starke Innerlichkeit ausgerichtet, das Bistum Utrecht wurde zu seinem Zentrum. Der Bischof von Utrecht war es nun gerade, der die Priester auf Nordstrand ordinierte. Anfang des 18. Jahrhunderts wurde er vom Papst in den Kirchenbann getan. Die Nordstrander Kirche Sankt Theresia - gebaut an dem Punkt, an dem die drei ältesten Köge zusammenstoßen - blieb in der Hand der Jansenisten. Sie schlossen sich

später mit der 1870 entstandenen altkatholischen Kirche zusammen, die vor allem die Unfehlbarkeit des Papstes und dessen Befehlsgewalt über alle Christen ablehnte. 1920 ging die Gemeinde St. Theresia vom niederländischen in das deutsche alt-katholische Bistum über. Holländische Inschriften auf Grabsteinen in St. Theresia erinnern an die historische Verbindung.

Friedrichstadt

König Christian IV. von Dänemark und Herzog Friedrich III. von Schleswig-Holstein-Gottorf gründeten Anfang des 17. Jahrhunderts jeder eine Stadt. Dabei spielten Niederländer eine entscheidende Rolle. Mit Glückstadt, dessen Grundriss

Christian IV. 1615 eigenhändig absteckte, wollte er dem Hamburger Hafen Konkurrenz machen. Seine Pläne gelangen aber kaum besser als die von Herzog Friedrich. Dieser regierte nur ein kleines Fürstentum, doch er hatte große Ideen. Durch eine 1621 gegründete Stadt am Zusammenfluss von Eider und Treene, der er seinen eigenen Namen gab - Friedrichstadt -, wollte der junge Landesherr, der 1616 mit nur 18 Jahren Herzog wurde, seinen Staat am forierenden Welthandel teilhaben lassen.

In der Republik der Vereinigten Niederlande tobte ein heftiger Streit um den „richtigen“ protestantischen Glauben. Die Calvinisten vertraten die Lehre, dass das Schicksal jedes Menschen durch einen unabänderlichen Ratschluss Gottes vorherbestimmt sei. Die freiheitlicher eingestellten Remonstranten lehnten dieses Dogma entschieden ab. Als die Calvinisten die Oberhand behielten, verließen viele Remonstranten das Land. Manche von ihnen siedelten sich in Friedrichstadt - und Glückstadt - an und bestimmten hier das Geschehen im ganzen 17. Jahrhundert. Hinzu kamen niederländische Handelsleute, die allein aus wirtschaftlichen Interessen nach neuem



Friedrichstadt wirbt mit der Bezeichnung „Holländersdättchen“.

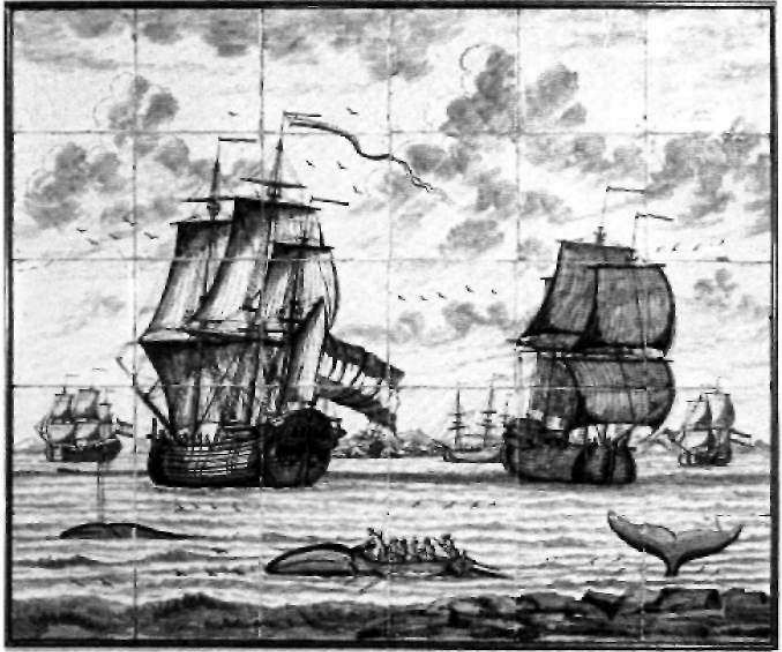
Terrain suchten. Als „Seele des Projekts“ galt der Antwerpener Kaufmann Wilhelm van Hoven. Die Niederländer planten Friedrichstadt auf dem Reißbrett und bauten es auch weitgehend auf. Holländisch war die Amtssprache. Die Verfassung orientierte sich wesentlich an den Vorbildern Amsterdam und Leiden. „Neptun begünstigt die Stadt durch die Wogen der Eider, auf deren Rücken vom ganzen Erdkreis die Waren herangeführt und die reichen Früchte des Landes verschifft werden.“ Mit solchen Luftschlössern wurde in den Niederlanden um neue Siedler geworben. Aber aus den Plänen wurde nichts. Als Wilhelm van Hoven 1634 völlig verarmt in die Niederlande zurückkehrte, war sein Ruin gleichbedeutend mit dem Scheitern der an die Neugründung geknüpften großen Ideen.

Um vermögende niederländische Kaufleute zu gewinnen, hatte Friedrich III. unter anderem „*vrijheit haerder Religie*“ zugesagt. Der Herzog war indes keineswegs ein Vorkämpfer religiöser Toleranz, diese diente ihm allein als Mittel zur Belebung des „*commercii*“. Als somit unbeabsichtigtes Ergebnis entstand mit Friedrichstadt im unduldsamen 17. Jahrhundert - wenige Jahre nach Beginn des Dreißigjährigen Krieges - eine religiöse Freistadt, ein Asyl für viele, die ihres Glaubens wegen flüchten mussten. Neben den Remonstranten erhielten bereits 1623 auch die Mennoniten volle Religionsfreiheit. Sie konnten sich vom Kriegsdienst freistellen lassen - eine Bestimmung, wie sie in Deutschland erst das Grundgesetz der Bundesrepublik vorsah. Remonstranten und Mennoniten bilden heute nur noch sehr kleine Gemeinschaften. Gerade noch jeden Monat hält ein niederländischer Pastor in der Remonstranten-Kirche Gottesdienst, seit Mitte des 19. Jahrhunderts in deutscher Sprache. Aber das Vaterunser wird weiterhin auf Niederländisch gebetet.

Seefahrer

Einfüsse aus den Niederlanden spielten an der Westküste Schleswig-Holsteins also eine wichtige Rolle. Andererseits suchten auch Menschen von hier ihr Glück in den Niederlanden. Besonders die Seefahrt der führenden Handelsmacht Europas bot ihnen ein reiches Betätigungsfeld, vor allem im 17. und 18. Jahrhundert. Eine wichtige Rolle spielte die Jagd auf den Wal, das

Fliesentableau: Walfänger im Eismeer



wohl größte Jagdunternehmen der Menschheit. Männer aus vielen Festlandsorten Nordfrieslands, Dithmarschens und der Elbmarschen gingen auf Walfang, vor allem aber die von den Inseln Föhr, Amrum, Sylt, Röm und von den Halligen. Die Möglichkeit, auf niederländischen und Hamburger Walfangschiffen anzuheuern, kam für viele Familien zur rechten Zeit, denn die spärlichen Möglichkeiten in der Landwirtschaft reichten bei der wachsenden Bevölkerung als Lebensgrundlage nicht mehr aus.

Bis ins späte 18. Jahrhundert prägte die Seefahrt nun das Leben auf den Inseln. Der Walfang führte bald zu beträchtlichem Wohlstand, denn viele Matrosen stiegen zu Bootsleuten, Steuerleuten, Harpunieren, Speckschneidern, Schiffszimmerleuten oder gar Kommandeuren auf. Berühmtheit erlangte der von der Insel Föhr stammende Matthias Petersen (1632-1706), genannt „der glückliche Matthias“. Auf Amsterdamer und Hamburger Schiffen erbeutete er 373 Wale. Im Durchschnitt kam ein Kommandeur über 60 bis 80 Wale nicht hinaus. Viele inselfriesische Seeleute blieben ihr Leben lang „holländische Matrosen“ und erlernten schon von Jugend an das Niederländische, das auch Kommandosprache war. „Der Mittelpunkt des Lebens der Schleswigschen Westküste

ist Amsterdam“, schreibt der aus Langenhorn stammende Gelehrte Friedrich Paulsen, als er die Lebenserinnerungen des Grönlandfahrers Paul Frercksen, eines Vorfahren, herausgibt.

Allein die Föhrer stellten im 18. Jahrhundert zeitweise ein Drittel, ja sogar die Hälfte der von den Niederlanden ausfahrenden Kommandeure. Auf ihren Schiffen bestand häufig auch die überrige Besatzung weitgehend aus Nordfriesen. Wie im Handel, so wirkten sich auch in der Seefahrt familiäre, lokale und regionale Netzwerke aus. Im Jahre 1769 fuhren nicht weniger als 1 600 Föhrer auf niederländischen Schiffen aus.

Die Fangsaison begann im Februar oder im März mit der Anreise auf Schmackschiffen in die großen Häfen. Schon dabei ereigneten sich schlimme Unglücke. So kenterte 1711 das Schmackschiff der Sylter Friesen Peter und Lütje Haycken auf der Fahrt nach Amsterdam, 88 Männer ertranken. Viele andere blieben im Eismeer. Föhr wurde zeitweise als „Insel der Witwen und Waisen“ bezeichnet.

Dass Nordfriesen so schnell und in großer Zahl eine führende Stellung einnahmen, ist nicht zuletzt auf ihre seemännische Ausbildung zurückzuführen. Auf den Inseln bestanden private Navigationsschulen. Die Lehrbücher stammten

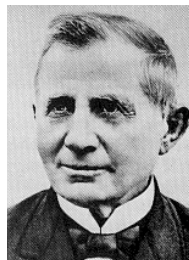
überwiegend aus den Niederlanden. Niederländisch wurde zur wichtigsten Fremdsprache für die Inselriesen. Viele von ihnen nahmen in niederländischen Diensten auch holländische Namen an. Ein Navigationslehrer von der Insel Föhr brachte es in Amsterdam gegen Ende des 17. Jahrhunderts zu hohem Ansehen: Ocke Tückis, der sich holländisch Arian Teunis nannte. Der bekannte Föhrer Kommandeur Jens Jacob Eschels (1757-1842), der als elfjähriger Junge von Amsterdam aus auf seine erste Fahrt ging, legte sich in den Niederlanden den Namen Jan Jacobs zu und schrieb dazu in seinen Erinnerungen: „Da ich aber ans Seefahren, von Holland aus, kam, mußte ich auch, so wie alle Föhringer derzeit, einen holländischen Namen haben, denn unsere Föhringer Namen klangen den Holländern nicht gut und sie spotteten darüber.“

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts verringerten sich infolge des übermäßigen Bejagens die Erträge. Die Zahl der Schiffe auf Arktisfahrt nahm ab, und viele Seeleute wechselten in die Handelsschiffahrt. Im Jahre 1602 war in den Niederlanden die *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) gegründet worden. Sie wurde weltweit zum erfolgreichsten Unternehmen in der frühen Neuzeit. Auch auf ihren Schiffen fanden sich bald Nordfriesen, obwohl der Dienst angesichts niedriger Heuern als wenig attraktiv galt. Von den langen Reisen kam, statistisch gesehen, einer von drei Seeleuten nicht zurück. Zu hohen Ämtern in der VOC brachte es zum Beispiel der Sylter Friese Nickels Petersen (1726/27-1780). Mit etwa elf Jahren fuhr er erstmals aus. Mit 50 kommandierte Cornelis Pietersz, wie er sich in niederländischen Seedensten nannte, die Flotte der aus Ostindien zurückkehrenden Kauffahrteischiffe.

Sein Glück in den Niederlanden suchte auch Sönke Ingwersen aus Langenhorn. Auf einem VOC-Schiff fuhr er, jetzt mit dem Namen Seneca Inggersen, als Schiffsarzt. Als Kaufmann erwarb er ein Vermögen, stieg zum Oberhaupt von Cheribon auf Java auf und gelangte durch eine gute Heirat in die höchsten ostindischen Kreise. Mit großen Ehren kehrte er als 43-Jähriger nach Europa zurück. Der dänische König erhob den einstigen Waisenknaben aus Nordfriesland in den Adelsstand. Der Baron erwarb das Gut Gelting an der Ostsee. Seinem Heimatdorf schenkte er eine prächtige Orgel, die heute noch an ihn erinnert.

1786 starb er bei Den Haag, wo eine Straße nach ihm benannt wurde.

Ebenfalls in den niederländischen Gebieten in Ostindien wirkte Ingwer Ludwig Nommensen (1834-1918) von der Insel Nordstrand. Die Rheinische Missionsgesellschaft in Wuppertal-Barmen sandte ihn 1862 zu den Batak in Nord-Sumatra.



Ingwer Ludwig Nommensen

Er legte einen Grundstein für die Entwicklung der mit drei Millionen Mitgliedern größten evangelischen Volkskirche in Asien. Einer ihrer Bischöfe nannte Nommensen, der in Indonesien weit bekannter ist als in seiner nordfriesischen Heimat, „den geistigen Ahnherrn unseres Volkes“. Eine der bedeutendsten Hochschulen Indonesiens erhielt den Namen „Nommensen - Universität“. 1905 empfing die niederländische Königin Wilhelmina ihn in Audienz, und auch das niederländische Parlament zollte Nommensen Anerkennung. Er war ein Meister der Batak-Sprache, in die er unter anderem das Neue Testament und zahlreiche Kirchenlieder übersetzte.

Aber auch nach „Westindien“ zog es Männer von der Westküste Schleswig-Holsteins. Vieles deutet darauf hin, dass die ersten Nordfriesen bereits 1612, mit Sicherheit dann seit 1636 im Gebiet von Neu-Amsterdam ansässig waren. Sie stammten aus der Gegend von Bredstedt, Eiderstedt, Friedrichstadt, Husum und von der 1634 zerstörten Insel Nordstrand. Als das Gebiet 1664 von niederländischen in britische Hände kam, dürfte annähernd ein Viertel der Bevölkerung der in New York umgetauften Siedlung aus Nord-, Ost- und Westfriesland bestanden haben.

Fliesen, Künstler und Friesen

Die Verbindungen mit den Niederlanden zeigen sich noch heute in vielen Häusern der Westküste. Importe aus den Niederlanden werden so sehr als prägend für einzelne Regionen angesehen, dass sie regionale Identität stiften halfen. „Friesenstuben“ zum Beispiel sind Fliesenstuben. Mehrere Millionen der etwa 13 mal 13 Zentimeter großen Fayence-Platten fanden seit dem Anfang des 17. Jahrhunderts ihren Weg von den Niederlanden an die Westküste Schleswig-Holsteins.

Manche Geschenke für Frau und Kinder erstanden die Seeleute in den niederländischen Hafenstädten, zum Beispiel Tassen, Teller, Vasen, die großenteils aus den Manufakturen in Delft, Harlingen und Makkum stammten. Man nutzte sie als prunkvolle Dekoration auf Borden und Schränken, wie es auf vielen Gemälden Carl Ludwig Jessens vom ausgehenden 19. Jahrhundert zu sehen ist. Über die Ostindische Kompanie gelangte auch chinesisches Porzellan nach Nordfriesland. Mitbringsel waren Tonpfeifen, Wanduhren, Messinggut wie Betwärmer oder Stövchen, Gold- und Silberschmuck. Aber auch Schränke, Tische und Stühle gelangten nach Nordfriesland. Diese niederländischen Vorbilder beeinflussten zugleich das heimische Kunsthandwerk. Die im 17. und 18. Jahrhundert blühende Tondernsche Spitzenklöppelei soll ebenfalls von den Niederlanden hierher gekommen sein.

Kunsthandwerker aus den Niederlanden siedelten sich aber auch in großer Zahl hier an. So wird in den 1560er Jahren in Husum ein Johann van Groningen als Schnitker genannt. Er lieferte für verschiedene Kirchen geschnitzte Kanzeln, Orgelverzierungen oder Epitaphe. Auch Maler wurden seit der Mitte des 16. Jahrhunderts angezogen, das kunstfreudige Gottorfer Herzogshaus spielte dabei eine wesentliche Rolle. In Husum treffen wir am Ende des 16. Jahrhunderts auf den „Conterfeier“ Jacob von Voordt, der für das dort neu erbaute Schloss arbeitete, in Tönning und Eiderstedt Marten und Gowert van Achten und etwas später Lorens und Abraham de Keister. Mehrere einheimische Maler erhielten ihre Ausbildung in den Niederlanden, so der Husumer Broder Matthiessen.

Am berühmtesten wurde der 1623 in Tönning geborene Jürgen Ovens, der insgesamt 16 Jahre in den Niederlanden verbrachte. Er gilt als Schüler Rembrandts und als Barockmaler von europäischem Rang. Der lutherischen Kirche in Friedrichstadt widmete er das Altarbild von der Grablegung Christi. In der Kirche zu Tönning hängt ein Epitaph, das auch den Maler und seine Frau zeigt. Die Gottorfer Herzöge beschäftigten ihn bis zu seinem Tod 1678 vielfach als Hofmaler. Nach Jürgen Ovens hat Theodor Storm die Malergestalt Johannes in seiner Novelle „*Aquis submersus*“ entworfen, er war, wie Ovens, „ein tüchtiger Schüler altholländischer Meister“.



Das Wirken von Jürgen Ovens bildet gewissermaßen einen Inbegriff der Beziehungen zwischen Nordfriesland und den Niederlanden. Das Gemälde im Amsterdamer Rijksmuseum zeigt Maria Ovens mit vier Kindern.

Nicht nur in Glückstadt oder Friedrichstadt entstanden zudem Bürgerhäuser im Stil der niederländischen Renaissance, vielfach durch Sandsteinportale verziert. Die Schlösser in Husum, Tönning, Tondern und Glückstadt wie auch der Herrensitz Hoyersworth bei Tönning wurden mehr oder weniger stark von der holländischen Renaissance beeinflusst. Die älteste Holländermühle in Schleswig-Holstein soll vor 1744 in Alkersum auf Föhr errichtet worden sein. Schnell verbreitete der Typus sich an der Westküste. Ebenfalls aus den Niederlanden stammen die Vogelkojen. Seit etwa 1730 fng man auf den nordfriesischen Inseln in diesen Anlagen mit von Bäumen und Büschen umstandenen Teichen Zigtausende der durchziehenden Wildenten.

In manchen Museen sind noch „Hommeln“ zu besichtigen, ein an eine Laute oder Zither erinnerndes Musikinstrument aus den Niederlanden. Auch das Boßeln, das Werfen einer mit Blei ausgegossenen Holzkugel im Winter, ist vermutlich von Niederländern an der Westküste Schleswig-Holsteins eingeführt worden, wahrscheinlich im 17. Jahrhundert. Es wird in Eiderstedt, Teilen Nordfrieslands, Dithmarschen, in der Wilstermarsch und der Glückstädter Marsch betrieben. Der Sport hat sich sogar zu einer internationalen Disziplin entwickelt: Werfer vor allem aus

Schleswig-Holstein, Oldenburg, Ostfriesland, den Niederlanden und Irland tragen regelmäßig Europa-Meisterschaften aus.

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts war die große Zeit der Niederlande und der Beziehungen mit Schleswig-Holstein vorüber. Gerade jetzt aber setzte unter den Vorzeichen der Romantik eine neue Verbindung zwischen den Friesen ein. Man besann sich auf die ursprünglich gemeinsame Herkunft und auf den Wert der friesischen Sprache, wenn deren Zweige in Nord-, Ost- und Westfriesland sich auch weit voneinander entfernt hatten. In den 1920er Jahren bildeten sich die inter-friesischen Veranstaltungen und Gremien heraus, die auch heute noch im Mittelpunkt stehen. 1925 wurde in Jever ein erster Friesenkongress abgehalten, 1930 in Husum ein Friesenrat mit Delegierten aus den Frieslanden ins Leben gerufen. Er war vielleicht das erste grenzüberschreitende Gremium dieser Art in Europa.

Nationalsozialismus und Zweiter Weltkrieg bedeuteten jedoch auch für die friesische Arbeit einen jähen Einschnitt. Zu den NS-Verbrechen gehört die Einrichtung der Außenlager des KZ Neuengamme, die im Herbst 1944 für einige

Wochen in Ladelund und Schwesing in Nordfriesland bestanden. Hier starben auch mehr als 400 niederländische Häftlinge, vor allem aus Putten im Gelderland, das deutsche Besatzer als Vergeltung für eine Widerstandsaktion großenteils niederbrannten. Die Männer wurden deportiert. Das war ein furchtbarer Kontrast zu der fruchtbaren friedlichen Verbindung in vielen Jahrhunderten zuvor.

Schon kurz nach dem Krieg aber wurden die friesischen Verbindungen erneut aufgenommen. Die Westfriesen zeigten sich zur Versöhnung bereit und ermöglichten damit einen Brückenschlag über die tiefe Kluft zwischen Niederländern und Deutschen. 1955 beschloss man in Aurich ein gemeinsames Friesisches Manifest, 1956 wurde in Leer der Friesenrat dauerhaft neu gegründet, der seit 1999 als Interfriesischer Rat firmiert.

Noch 1846, als die Kontakte entlang der Küste im Wesentlichen der historischen Erinnerung angehörten, wurde der Reise-Schriftsteller Johann Georg Kohl in Nordfriesland, das damals von Kopenhagen aus regiert wurde, auf zahlreiche niederländische Einfüsse aufmerksam. Er kam zu dem Ergebnis: „Kurz, man kann mit Fug und Recht dieses Friesland auch das dänische Holland oder die schleswigschen Niederlande nennen.“

Die Niederlande büßten ihre überragende europäische Geltung ein. Die Schifffahrt trat hinter den Straßen- und Eisenbahnverkehr zurück. Der wirtschaftliche und kulturelle Austausch an der Nordseeküste im 17. und 18. Jahrhundert hatte im Übrigen wenig nach Nationalitäten gefragt. Die entstandenen Nationalstaaten dagegen neigten zur strengen Betonung der Unterschiede.

Der Weg von der Westküste Schleswig-Holsteins in die Welt hinaus führt also seit Langem nicht mehr über die Niederlande. Und doch wurden von dort im Jahre 2007 mehr Waren nach Schleswig-Holstein eingeführt als aus jedem anderen Land: Bei den Zielländern schleswig-holsteinischer Exporte lagen die Niederlande nur knapp hinter Großbritannien an zweiter Stelle. Immer wieder wird die Stärkung der althergebrachten Beziehungen entlang der Nordseeküste auch von politischer Seite zum Thema gemacht. Darum mag es gut und nützlich sein, sich an die Intensität und die Vielfalt früherer Verbindungen am *Mare Frisicum* zu erinnern.

Literaturhinweise

Ernst Joachim Fürsen und Reimer Witt (Hrsg.): Schleswig-Holstein und die Niederlande. Aspekte einer historischen Verbundenheit, Schleswig 2003. - August Geerkens: Die Eiderstedter Kanalbauten des 17. Jahrhunderts. In: Nordfriesisches Jahrbuch 1 (1965), S. 65-70. - Ernst George: Die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen der Westküste Schleswig-Holsteins zu den Niederlanden. In: Nordelbingen 1 (1923), S. 220-289. - Dirk de Herder, Joep Monnikendam, Hans Woestenburg: Leeghwater, Hoorn 1975 - Rolf Kuschert: Nordfriesland in der frühen Neuzeit. Neu bearbeitet von Martin Rheinheimer, Fieta Pingel und Thomas Steensen. Geschichte Nordfrieslands. Teil 3. Neuausgabe, Bräist/Bredstedt 2007. - M. Lensch: Jan Adriaansz Leeghwater und seine Beschreibung der großen Sturmfluth vom 11. Oktober 1634. In: Mitteilungen des Nordfriesischen Vereins für Heimatkunde und Heimatliebe 3 (1905/06), S. 1-19. - Dieter Lohmeier: Rollwagen - Claußen - Coott. Personalhistorische Anmerkungen zur Geschichte des Deichwesens in Nordfriesland im frühen 17. Jahrhundert. In: Nordfriesisches Jahrbuch 16 (1980), S. 75-90. - Albert Panten: 350 Jahre. Das Bottschlotter Werk, Dagebüll 1983. - Fieta Pingel und Thomas Steensen (Hrsg.): Friesischer Handel im Friesischen Meer. Beiträge vom 6. Historiker-Treffen des Nordfriisk Instituut, Bräist/Bredstedt. Im Erscheinen. - Spuren der Niederländer in Norddeutschland. Ein Wegweiser. Hrsg. von der Deutsch-Niederländischen Gesellschaft e. V., Berlin 2001. - Thomas Steensen: Im Zeichen einer neuen Zeit. Nordfriesland 1800 bis 1918. Geschichte Nordfrieslands. Teil 4, Bräist/Bredstedt 2005. - Thomas Steensen (Hrsg.): Die Frieslande. Mit Beiträgen von Piet Hemminga, Hajo van Lengen und Thomas Steensen. Herausgegeben im Auftrag des Interfriesischen Rates, Bräist/Bredstedt 2006. - Am 21. Juli 2007 kamen zahlreiche Gäste zum „Leeghwater-Tag“ nach Fahretoft.