

Hansische Geschichtsblätter



**Herausgegeben vom
Hansischen
Geschichtsverein**

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

129. JAHRGANG



2011

Porta Alba Verlag
Trier

REDAKTION

Aufsatzteil: Prof. Dr. Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck

Umschau: Dr. Volker Henn, Kordel

Für besondere Zuwendungen und erhöhte Jahresbeiträge, ohne die dieser Band nicht hätte erscheinen können, hat der Hansische Geschichtsverein folgenden Stiftungen, Verbänden und Städten zu danken:

POSSEHL-STIFTUNG ZU LÜBECK
FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
FREIE HANSESTADT BREMEN



HANSESTADT LÜBECK

Landschaftsverband
Westfalen-Lippe



DR. MARGARETE SCHINDLER, BUXTEHUDE

Umschlagabbildung nach: Hanseraum und Sächsischer Städtebund im Spätmittelalter, in: Hanse, Städte, Bünde. Die sächsischen Städte zwischen Elbe und Weser, Bd. 1, hg. v. Matthias Puhle, Magdeburg 1996, S. 3.

Zuschriften, die den Aufsatzteil betreffen, sind zu richten an Herrn Prof. Dr. Rolf HAMMEL-KIESOW, Archiv der Hansestadt Lübeck, Mühlendamm 1–3, 23552 Lübeck (rolf.hammel-kiesow@luebeck.de); Besprechungsexemplare und sonstige Zuschriften wegen der Hansischen Umschau an Herrn Dr. Volker HENN, Auf dem Pfahl 5, 54306 Kordel (v.henn@gmx.de).

<http://www.hansischergeschichtsverein.de>

Beiträge werden als Manuskript und auf Diskette erbeten. Die Verfasser erhalten von Aufsätzen und Miszellen 10, von Beiträgen zur Hansischen Umschau zwei Sonderdrucke unentgeltlich.

Die Lieferung der Hansischen Geschichtsblätter erfolgt auf Gefahr der Empfänger. Kostenlose Nachlieferung in Verlust geratener Sendungen erfolgt nicht.

Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.

Eintritt in den Hansischen Geschichtsverein ist jederzeit möglich. Der Jahresbeitrag beläuft sich z. Zt. auf € 30 (für in der Ausbildung Begriffene auf € 15). Er berechtigt zum kostenlosen Bezug der Hansischen Geschichtsblätter. – Weitere Informationen gibt die Geschäftsstelle im Archiv der Hansestadt Lübeck, Mühlendamm 1–3, 23552 Lübeck.

ISSN 0073–0327
ISBN 978–3–933701–43–5

RUGHENORDE,
EIN UMSCHLAGPLATZ DER HANSEZEIT IM HEUTIGEN
FRIEDRICHSKOOG¹

von Jörgen Bracker

Bei Durchsicht der Hamburger Kämmerei-Rechnungen der Jahre 1350 bis 1400 wird sechsmal ein merkwürdiger Orts- oder Flurname erwähnt, der sich offensichtlich auf einen bisher nicht näher lokalisierten Umschlagplatz im Bereich der Elbmündung bezieht. Mit geringfügigen Abweichungen wird er bald *Rughenord*, bald *Rughenorde* oder *Rugenort* genannt.

Was entnehmen wir der Bezeichnung *Rughenorde*? Im altsächsischen und mittelniederdeutschen Sprachgebrauch werden mit *Ort*, im niederländischen *Oort*, im mittellenglischen und altfriesischen mit *Ord* Grundbedeutungen wie Schneide und Spitze angesprochen und auch für die Bezeichnung von Ecke und Ende benutzt.¹

An unseren Küsten sind genau in diesem Sinne Wortzusammensetzungen bis heute zu verstehen – man denke an Störort, womit die Landspitze vor der Einfahrt von der Elbe in die Stör gemeint ist. Ähnliche Bezeichnungen finden sich bereits auf den ältesten Karten der Dithmarscher Watten, so *De blauwe oordt*, womit der spitz auslaufende Sand gemeint ist, der das betonnte Fahrwasser der Außeneider von dem der Norder-Piep trennt (Abb. 1). Wir finden dieses Detail auf einer geosteten Küstenkarte des von Lucas Janszoon Waghenaer (1533/34–1606) in Enkhuisen 1586 herausgegebenen *Spieghel der Zeevaert*. Was er zeichnete, kannte der lang befahrene Schiffsoffizier zumeist aus eigener Anschauung. Seine zeitgenössische Darstellung der an die Elbmündung angrenzenden Wattengebiete erscheint uns besonders vertrauenswürdig, weswegen wir uns ihrer Hilfe bedienen, um uns mit den örtlichen Fahrwasserverhältnissen im 16. Jahrhundert bekannt zu machen.

* Für freundliche Unterstützung mit Abbildungsvorlagen oder sachdienlichen Hinweisen sei Detlev Elmers, Rolf Hammel-Kiesow, Dirk Meier, Jutta Müller, Arne Voss, dem Dithmarscher Landesmuseum Meldorf und der Königlichen Bibliothek Kopenhagen vielmals gedankt.

¹ Jacob und Wilhelm GRIMM, Deutsches Wörterbuch, Bd. 13. 1889, Sp. 1350ff. s. v. *Ort*.

Die genauere Lage des Umschlagplatzes erhellt sich aber aus der zeitlich allerletzten Eintragung bei der Kostenstelle *cursoribus et nunciis* im Jahre 1382.² Ein auch sonst viel beschäftigter Bote des Hamburger Rates namens Elerus bekommt 3 Schilling und 4 Pfennig hamburgisch, weil er eine Nachricht *ad Rughenorde* und zwar einigen Englandfahrern überbringt, die sich anschicken *ad velificaturos in Angliam*. Man muss mit einem weiter elbabwärts gelegenen Platz rechnen.

Die früheste Erwähnung Rughenordes in den Hamburger Kämmererechnungen fällt in das Jahr 1355. Aus dem Topf für *cursores*, die vom Rat beschäftigten Läufer, werden einem gewissen Sclepezange, wohl diesmal einem Schiffer, 3 Schilling dafür ausgehändigt, dass er einen Mann namens Heinrich dorthin beförderte: *quod duxit Hinricum super Rughenort*.³

Im Jahre 1356 wird eine dritte Reise aus dem Etat für Dienstreisen, immer *ad reysas* getitelt, finanziert. Sieben Fischer bekommen zusammen 8 Schilling, weil sie sich nach *runhort* begeben.⁴ Sie werden sich in ihrem Beruf betätigen, und dafür sorgen, dass Hamburg vom Fang der riesigen Heringsschwärme im Mündungsbereich der Elbe partizipiert, von denen die Chronisten jener Tage wissen. Damit sich die Ausgabe lohnt, werden sie bestimmt für längere Zeit dort bleiben und ihre Fischerbuden dort aufschlagen.

Dann – 1362 – geht es schon um sehr viel mehr. Die Kostenstelle *ad diversa* wird benutzt, um daraus 24 Schilling, also zwei Pfund Silber plus vier Schillinge, für zwei Segelschuten zu bezahlen, *que duxerunt cerevisiam ad cogones*, und zwar wieder nach *rughenorde*.⁵ Da muss man schon an eine größere Anzahl Biertonnen denken, denn für eine Tonne mit 140,8 Liter in Hamburg gebrauten Bieres⁶ bezahlt man damals genau 1 Pfd. Silber Hamburgisch. Allein die Herstellung des geeigneten Transportgefäßes, der Biertonne, schlägt mit einem Schilling zu Buche. Die 24 Schilling entsprechen also, wie deutlich genug erkennbar, nur der Frachtgebühr für die Verschiffung einer auf zwei Cymben verteilten Schiffsladung. Man bezahlt also die Frachtkosten für eine Tonne genau mit einem Schilling.

Tiefer gehende Koggen können, wie wir nun wissen, diesen Stützpunkt anlaufen und solche Ladungen an Bord nehmen, weil sie offensichtlich die ausreichende Wassertiefe und daneben hochwasserfreies Gelände vorfin-

² Karl KOPPMANN (Bearb.), Kämmererechnungen der Stadt Hamburg, Bd. 1: 1350–1400, Hamburg 1869 (im Folgenden: HKR), S. 341, 17.

³ HKR Bd. 1, S. 46, 22.

⁴ HKR Bd. 1, S. 51, 6.

⁵ HKR Bd. 1, S. 82, 9.

⁶ Thomas WOLF, Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N.F. Bd. 31, Köln 1986, S. 49.

den. Amsterdam, Stavoren und englische Häfen zählen in jenen Jahren zu den bedeutendsten Abnehmern hamburgischen Bieres, das, wie man sieht, auch hier verladen wird.⁷

Im Bereich des Umschlagplatzes Rughenorde werden derartige Mengen des Gerstensaftes natürlich nicht vertilgt. Mannschaften dürfen ohnehin nicht daran nippen, weil ihnen allenfalls das Naaleckelse, das Leckbier, ein zweiter Aufguss der Maische, zusteht.

Noch etwas muss festgehalten werden: Die gerade erwähnte Reise nach Rughenorde findet nach dem 17. Januar 1362 statt, also erst nach der großen Mandrenke. Bierschiffe sind zwar stets die ersten im Jahr, die den Hamburger Hafen verlassen dürfen, aber auch sie müssen die Eröffnung der Schifffahrt an Petri Stuhlfeier, d. h. den 22. Februar abwarten. Offensichtlich überstehen dieser Stützpunkt und das dahin führende Fahrwasser, ein tief gehender, auch zur Ebbezeit Wasser führender sog. Wattstrom, die größte aller Sturmfluten unbeschadet. Werner Wrage unterscheidet in einer Abhandlung über das Wattenmeer zwischen Trischen und Friedrichskoog den *Priel, eine bachartige, rinnenförmige Hohlform des Watts, die bei Hohlebbe entweder ganz leer läuft oder doch so, dass man sie ohne größere Schwierigkeiten durchwaten kann, vom Wattstrom, der dagegen auch während der Hohlebbe noch so viel Wasser führt, dass auf ihm zu dieser Zeit noch Schifffahrt möglich ist. Der Wattstrom zeigt weiter oft einen seeartigen Charakter; Sandbänke und Wattinseln liegen häufig in seinem Lauf. Das sieht man vor allem am Friedrichskooger Strom.*⁸

Aber fahren wir fort mit den Hamburger Kämmereirechnungen: Elf Jahre später rechnet Heyno de Buren 1373 für eine Dienstreise nach Rughenorde eine größere Summe, immerhin ein Pfund Silber und 11 Schillinge, ab, die aus dem Topf *pro lignis ad structuram civitatis* erstattet wird.⁹ Er wird also dorthin geschickt, um ggf. größere Reparaturen oder Ausbauarbeiten an einem Bohlwerk, vielleicht am Anlegeplatz, auszuführen. Denkbar ist aber auch, dass mit geeigneten Planken und Bohlen Vorder- und Achterkastelle auf Koggen der Englandfahrer aufzuzimmern sind, um sie in Kriegsschiffe zu verwandeln, die nach vorn und achtern von Bogen- und Armbrustschützen zu sichern sind. Die Summe beinhaltet *cum expensis* sowohl persönliche Ausgaben als auch *et cum naulo et pro nave* die Kosten für einen Schiffsführer und das angemietete Schiff.

⁷ Zur Bedeutung des Hamburger Bierexports vgl. Christine von BLANCKENBURG, Die Hanse und ihr Bier. Brauwesen und Bierhandel im hansischen Verkehrsgebiet. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N.F. Bd. 75. Köln 2001, S. 33–63.

⁸ Werner WRAGE, Das Wattenmeer zwischen Trischen und Friedrichskoog. Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte. Bd. 48 Nr. 5. Hamburg 1930, S. 12.

⁹ HKR Bd. 1, S. 176, 10.

Da ist noch ein anderer Heyno, der im Unterschied zu H. de Buren, mit seiner Profession als *bomsluter* – zuständig für die allnächtliche Schließung des Niederbaums an der Einfahrt des Hamburger Hafens und Entrichtung von Zöllen – bezeichnet wird. Er bricht im gleichen Jahr zu einer reinen Inspektionsreise nach Rughenorde auf. Er bekommt diesmal nur 7 Schilling, die aus der Kostenstelle *ad reysas* bestritten werden.¹⁰

Mit der eingangs genannten Eintragung aus dem Jahre 1382 brechen die Nennungen Rughenordes ab. Nach allem dürfen wir uns einen während der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts stark frequentierten und günstig zur Norderelbe gelegenen Umschlagplatz vorstellen, denn seine Nutzung durch Hamburger Reeder und Befrachter dürfte die öffentliche Inanspruchnahme durch die Behörden der Stadt Hamburg um ein Vielfaches übertroffen haben. Als günstige Ankerplätze im Watt galten solche, die gegen die Wetterseite durch einen hohen Sand ähnlich geschützt waren, wie die entsprechend hinter dem Alten Scharhörn genutzte Einfahrt in die Hundebalje im Neuwerker Watt.¹¹

Begonnen hatte die Nutzung Rughenordes mit der Fischerei nach der sehr schweren Sturmflut von 1354. Die bald darauf folgende schwerste Sturmflut des Mittelalters, *de grote Mandrenke*, hat den Stützpunkt nicht zerstört, wahrscheinlich sogar den hier zuvor entstandenen Wattenstrom noch tiefer ausgewaschen und damit den Koggen der England- und Flandernfahrer die Möglichkeit eröffnet, bei Rughenorde anzulegen oder auf Reede zu ankern. Die Verfügbarkeit des Platzes für Löschen und Laden dürfte den Hamburgern besonders willkommen gewesen sein, weil die beginnende Konjunktur in der Biererzeugung nach einer Beschleunigung des Absatzes im Export verlangte. Eine solche war nur zu erreichen, wenn die schwerfälligen Koggen sich nicht jedes Mal erst bis nach Hamburg die Elbe hinauf quälen mussten.

Für die Festlegung eines Standortes für einen Umschlagplatz wie *Rughenorde* müssen von vorn herein Anschlüsse über naturgegebene brauchbare Zufahrtswege entscheidend gewesen sein. Und wenn der Ortsname in den Hamburger Kämmereirechnungen irgendwann keine Rolle mehr spielte, ist es sehr wohl denkbar, dass die von der Natur hergeschenkten Vorteile wieder verloren gingen. Man könnte sich vorstellen, dass die Koggen nicht mehr den Wattstrom herauf kamen, um Rughenorde zu erreichen, weil sich im Strom, wenn man Werner Wrage folgt, neue Sände bildeten und die Schifffahrt behinderten. Das war in diesem Fall gewiss nicht die entscheidende Ursache. Bereits Arend W. Lang hatte erkannt: *Ein Ver-*

¹⁰ HKR Bd. 1, S. 217, 27.

¹¹ Siehe hier Abb. 1: *De hontsbalch*.

gleich der ersten modernen Seekarten (1841/46) mit solchen der jüngsten Zeit ergibt, dass durch die Ablösung einiger mehr oder weniger parallel zur Küste verlaufender älterer Wasserzüge durch jüngere, von der See in gestreckter Verlaufsrichtung auf die Küste zustoßende, größere Rinnen, alle Platten und Sände ... grundlegende Umgestaltungen erfuhren.¹²

Dieser Vorgang hatte allerdings schon früher eingesetzt, als Lang annahm. Durch gewaltige Sturmfluten verschob sich von der Mitte des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts allmählich die Verlaufsrichtung der das Watt durchquerenden Priele und Wattströme und beraubte auch, wie zu vermuten, Rughenorde seiner Anschlüsse an das Hauptfahrwasser, den Flackstrom.

Die vertikale Ausrichtung des alten Stromsystems ging verloren und wurde durch horizontal wirkende Stromrichtungen ersetzt. Ursprünglich verlief der Flackstrom – von den Dithmarschern auch *Unser Strom* oder schlicht *Elve* genannt – parallel und in Sichtweite der Küste Süderdithmarschens von der Norderelbe bis zur Insel Büsum, östlich an dieser durch den *War(t)strom* vorbei und von dort weiter nach Norden bis zur Eider. Neocorus beschreibt die ursprüngliche Situation genauer: *Ehmals hefft de Elve beosten Busen her gegaen, da nemlich de Elve thor Hogeworder Schluse ingeflaten unnd dorch den nie Over Wennewische unnd Depen=Seh herdorch in die Eider geflaten. Nu aver geit se bewesten her.*¹³

Etwas Neues bietet die erst 1633 von dem Amsterdamer Henricus Hondius (1563–1612) herausgegebene Karte (Abb. 2). Sie berücksichtigt die seit 1585 durch den *Wardamm* geschaffene Vereinigung der Insel Busen/Büsum mit dem Festland und zeigt sogar die westlich davor liegende winzige Insel *Bull Hoofed*. Sie ist zur Orientierung der Großschifffahrt von Belang, weil die von der Eider nach Süden reisenden Segler sie an Steuerbordseite liegen lassen müssen, um den Hafen von Büsum zu erreichen oder die Durchfahrt zwischen Insel und Festland zu nutzen, die ihnen in der beigelegten Legende unter dem Buchstaben *f* als *Pijp na de Elve* angeboten wird. Sobald man dieses Nadelöhr überwunden hatte, segelte man im Schutze der westlich vorgelagerten Watten auf dem Flackstrom im Abstand von zwei- bis zweieinhalb Deutschen Meilen zur Süderdithmarscher Küste bis in den Elbmündungsbereich hinunter, wie der von Hondius beigelegte Maßstab abzuschätzen erlaubt. Damit gewinnen wir kaum mehr als eine einigermaßen verlässliche Vorstellung von den Fahrwasserverhältnissen nach 1585.

¹² Arend W. LANG, Untersuchungen zur morphologischen Entwicklung des Dithmarscher Watts von der Mitte des 16. Jahrhunderts bis zur Gegenwart. Hamburg 1975, S. 130.

¹³ Johann ADOLFI'S, genannt NEOCORUS, Chronik des Landes Dithmarschen, hg. von F. C. DAHLMANN, Kiel 1827. Bd. I, S. 216.

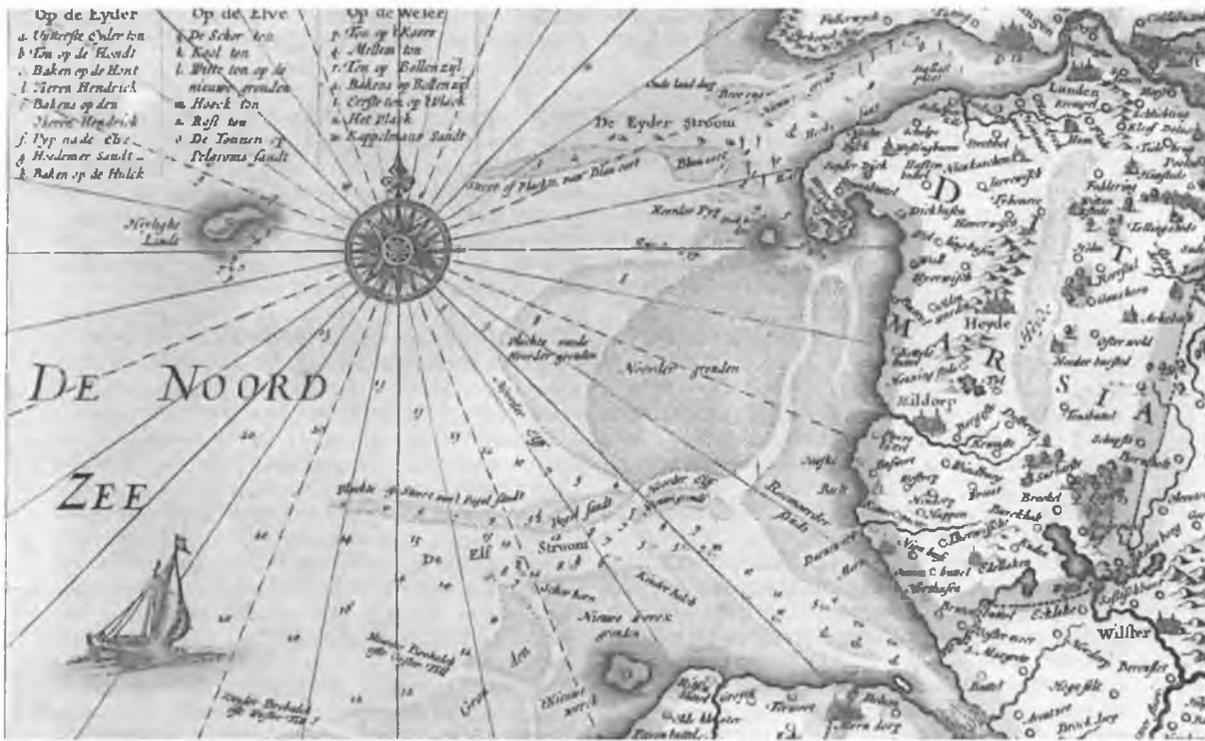


Abb. 2: Ausschnitt aus einer Karte des Henricus Hondius DUCATUS HOLSATIAE NOVA TABULA. Amsterdam 1633. Slg. d. Verf.

Der Husumer Mathematiker und Kartograph Johannes Meyer hingegen rekonstruiert 1651 bewusst ein Kartenbild, das eine Vorstellung von *dat Land tho Ditmerschen* geben soll, *wo it in dem Jahre 1500 na Christo gewesen*, tatsächlich aber in die Zeit vor 1585 zurückgreift, da Büsum noch eine Insel war und die Schifffahrt nach dem Süden noch östlich an ihr vorbei durch den *Wart Strom* verkehrte. Anders als Hondius führt er im gebotenen regionalen Interesse zusätzlich Einzelheiten wie Gewässer, Schanzen, Kirchen, Kapellen und *olde Borgen* auf. Die von Hondius westlich von Büsum ausgemachte Insel *Bull Hoofed* heißt bei ihm *Bielshoved*. Bei ihm taucht auch quer ab von Barlt erstmals die Insel *Sandfoert* auf, die er auf späteren Karten *Diecksand* nennt. Sie wird noch im Zuge unserer Bemühungen um die Lokalisierung von *Rughen Orde* unsere besondere Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen. Ein alter Wohnort *Flackeholm* auf *Sandfoert* sei ebenfalls hier schon aus gleichen Gründen hervorgehoben (Abb. 3).

Den Schiffsverkehr nach Süden sieht er westlich am *Tötel* und nördlich von *Sandfoert* in den *Flacke Stroom* einmünden. Der umgreift von Südwesten kommend das Nord-Ostkap von *Sandfoert* und führt östlich der Insel nach Süden weiter Richtung Elbmündung. Später wird Meijer das Nord-Ostkap der Insel *Sandfoert/Dieksand* zu einer Spitze verschlankt darstellen und die äußerste Spitze als *Anwachs* charakterisieren.

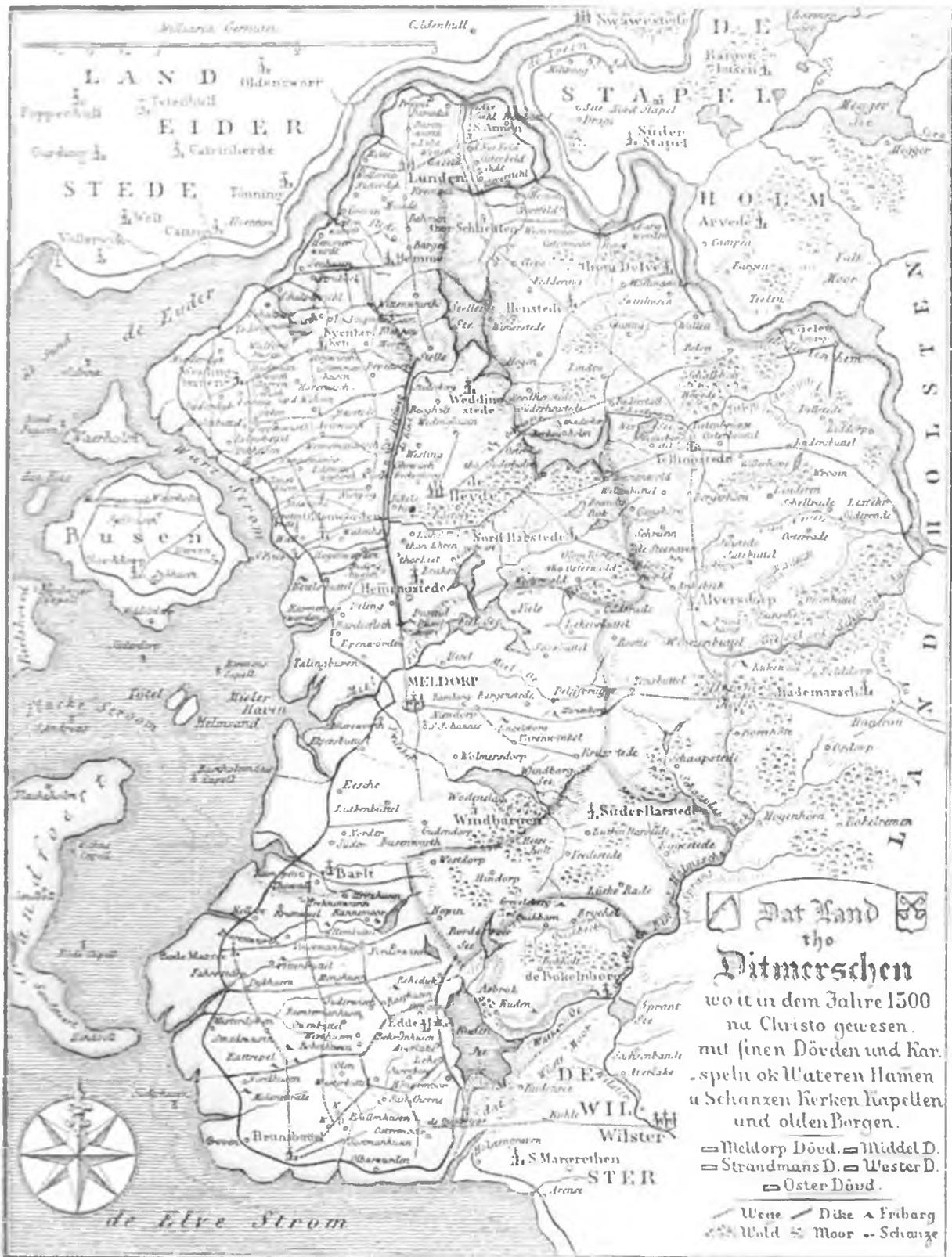


Abb. 3: Historisierende Karte von Johannes Meijer, *Dat Land tho Dithmarschen, wo ist in dem Jahre 1500 na Christo gewesen mit sinen Döften und haspeln, ok Wateren, Hammen u. Schanzen, Kerken, Kapellen und olden Burgen*. Gestochen von Wilhelm Jättnig, Berlin 1826 als Beilage für F. C. Dahlmann (Hg), *Neocorus*, Band I.

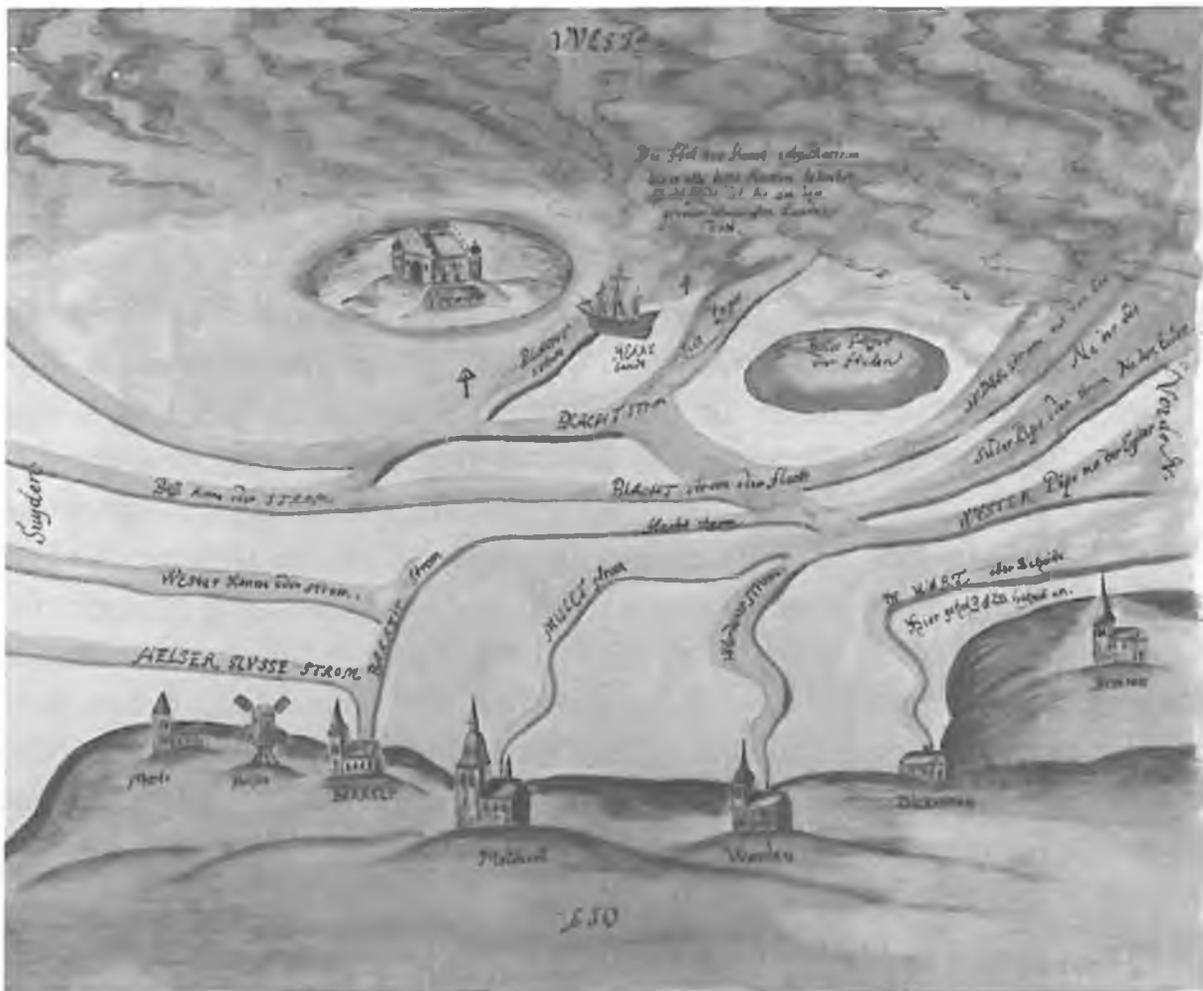


Abb. 4: Anonym: In Aquarell skizzierte Karte des Wattenmeeres an der Dithmarscher Küste mit Dieksand von 1613 – Kopie nach einem Original in Wien. Dithmarscher Landesmuseum Meldorf.

Wir haben einige Belege dafür herangezogen, dass es ein *Elve* oder auch *Flackstrom* genanntes, hervorragend nutzbares Fahrwasser nord-südlicher Ausrichtung gegeben hat, das in Sichtweite unter der Küste Süderdithmarschens und parallel zu dieser verlief. Ein Ansuchen des Meldorfer Kirchspiels an Hamburg im Jahre 1435 unterstreicht die Situation: In diesem Jahre brannte der Meldorfer Kirchturm nieder, der bis dahin eine unverzichtbare Orientierungshilfe *allen vromen Kopluden, de den Strom der Elve in und utsochten*¹⁴ gewesen war. Das Kirchspiel Meldorf bat den Bürgermeister und den Rat der Stadt Hamburg, es beim Wiederaufbau des Turmes zu unterstützen. Das hatte bereits F. C. Dahlmann so gesehen: *Man rechnete zur Elbe im weiteren Sinne auch den Flackenstrom ... Die Meldorper richteten dringende Bitten um thätigen Beistand zur Wiedererbauung desselben, weil dieses eine Sache aller Seefahrer war, nach Hamburg.*

¹⁴ NEOCORUS, Chronik, Bd. 1, Anhang XIII S. 635f.

Eine 1613 in Aquarell skizzierte, gewestete Darstellung der Süderdithmarscher Wattgebiete zeigt noch deutlich den Nord-Süd gerichteten, parallel zur Küste orientierten Verlauf der auch noch zur Ebbezeit mit Wasser gefüllten Wattstromrinnen. Büsum ist nicht mehr Insel, sondern bereits in die Küstenlinie einbezogen. Den zuvor zwischen der Insel Büsum und dem Festland hindurch fließenden Wattstrom sieht er jetzt Büsum westlich umrunden. Wie Hondius sieht er den von Norden herunter kommenden Schiffsverkehr zwischen der Insel *Billes Höffet oder Huden* und der Büsumer Festlandsküste durch die *WESTER PIPE* reisen. Er kennt auch den von der See aus einlaufenden und das Nordkap des Dieksandes umrundenden *Blackstrom* (= Flackstrom), der beim Dieksand eine Fantasieburg – ist *Flackeholm* gemeint? – passiert, um dann östlich des Dieksands nach Süden in Richtung Elbe abzubiegen (Abb. 4). Von Bedeutung ist auch die funktionsfähige dreimastige Kraweel – nicht etwa ein belangloses Wrack als schmückendes Beiwerk –, die gegenüber der Fantasieburg neben dem Flackestrom trocken gefallen ist. Dass sie wieder freikommen wird, geht aus der Beschriftung hervor, die besagt, dass der Flack- oder Blackstrom über die Rinnen steigen und zur Flutzeit das ganze Wattgebiet bis zur grünen Kante des Dithmarscher Landes mit Wasser bedecken wird. Um es vorwegzunehmen, an dieser Stelle werden wir unseren Umschlagplatz aus der Hansezeit finden. Ich nehme an, dass die Farbskizze nicht etwa von der Hand eines Kartographen stammt, sondern auf die Schnelle von einem mit hervorragenden Ortskenntnissen ausgestatteten Seemann als Hilfsmittel für den praktischen Navigationsunterricht entwickelt worden ist. Die nach Süden weisenden Ströme, die *Bässe Rönne* und die *Wester Rönne* werden wie das ganze Rinnensystem späteren Sturmfluten zum Opfer fallen.

Die Überprüfung des ganzen Systems der Überwattwege nördlich der Außenelbe anhand des verfügbaren Kartenmaterials wird uns an den gesuchten Ort führen. Karl Koppmann hatte in seinem Register zum ersten Band der Hamburger Kämmereirechnungen zur Lage Rughenordes bereits 1869 angemerkt: *Rugenort – Theil des Dieksander Koogs, Süderdithmarschen*.¹⁵ Er brauchte nur einen Blick auf das allgemein zugängliche See- und Landkartenmaterial seiner Zeit zu werfen, um den Ort sofort zu entdecken. Er begnügte sich allerdings mit dieser Feststellung, ohne die kontinuierliche Verwendung des Ortsnamens seit dem 14. Jahrhundert zu überprüfen oder aber nach einer durchgehenden Nutzung des Umschlagplatzes zu fragen. Die Regionalforschung hat von diesem Hinweis nie Gebrauch gemacht. Wäre der bisher beste Kenner aller deutschen

¹⁵ HKR Bd. 1, S. 13. Unverändert übernommen in dem von Nirnheim besorgten Bd. 8 der HKR Nachträge und Register, Hamburg 1939, S. 113.



Abb. 5: Meldorfer Bucht, Übersichtsplan 1974. – Nach der Abbildung bei Michelsen, Chronik Bd. II, Heide 2008, S. 105.

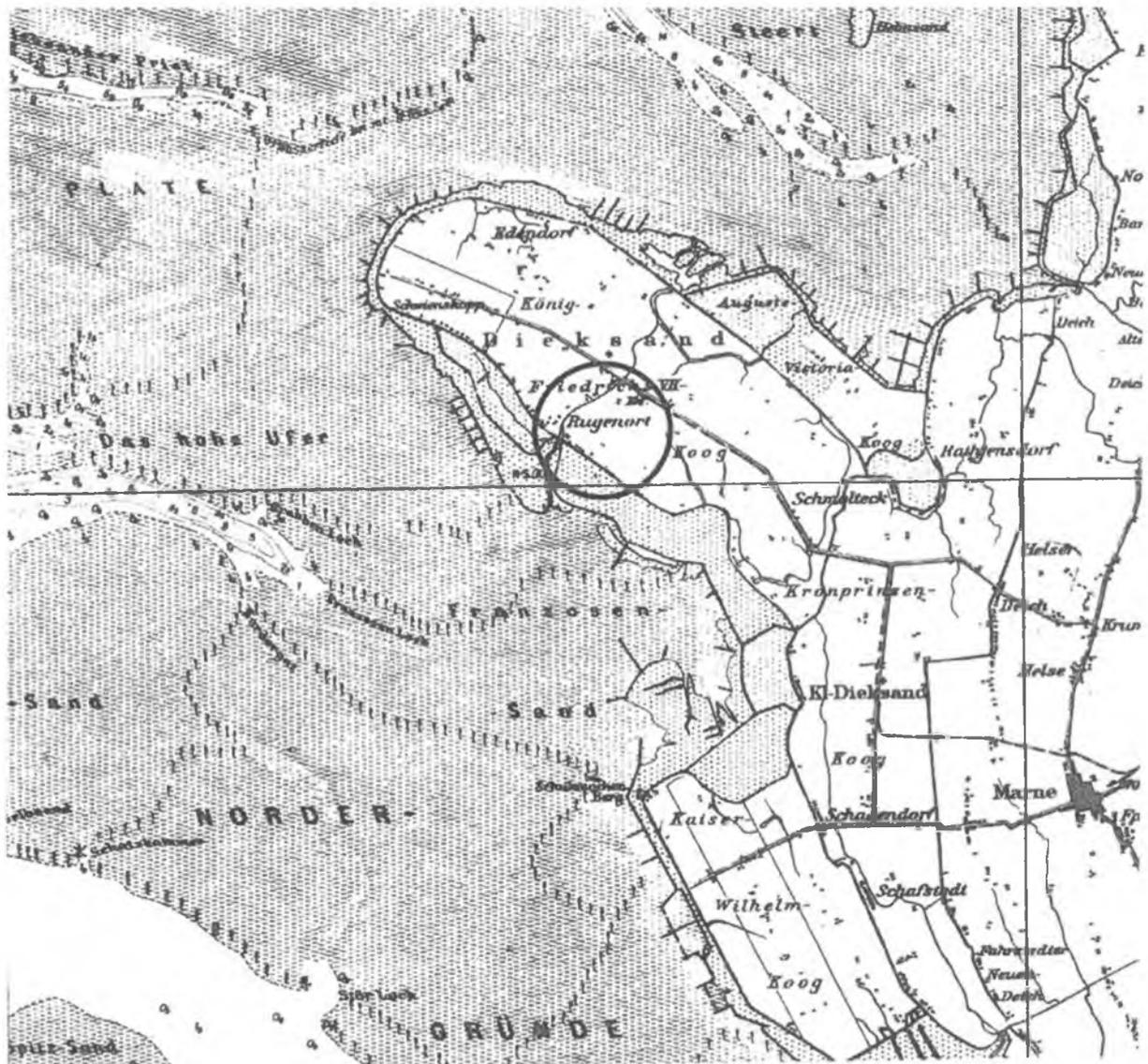


Abb. 6: Ausschnitt der Küstenkarte „Mündungen der Jade, Weser und Elbe“ des Reichsmarineamtes Berlin 1908. – Nach LANG, Untersuchungen Taf. XII.

Nordseewatten, Arend W. Lang, darauf gestoßen, hätte er ganz ohne Frage in seiner diesbezüglichen Arbeit die Brücke von den Rugenort-Nennungen auf seinem Kartenmaterial zu den Nachweisen in den Kämmereirechnungen geschlagen.¹⁶ Das verpflichtet uns, genau hier noch einmal anzuknüpfen:

Um unseren Kenntnisstand mit dem Karl Koppmanns im Jahre 1869 zu vergleichen, werfen wir zunächst einen Blick auf den uns vertrauten Übersichtsplan der Meldorfer Bucht (Abb. 5).¹⁷ Die weit nach Nordwesten in

¹⁶ Arend W. LANG, Untersuchungen zur morphologischen Entwicklung des Dithmarscher Watts von der Mitte des 16. Jahrhunderts bis zur Gegenwart. Hamburger Küstenforschung, H. 31, Hamburg 1975.

¹⁷ Nach H. MICHELSEN, Chronik des Deich- und Hauptsielverbandes Dithmarschen, 2. Aufl. Heide 2008. Bd. 2, S. 105.

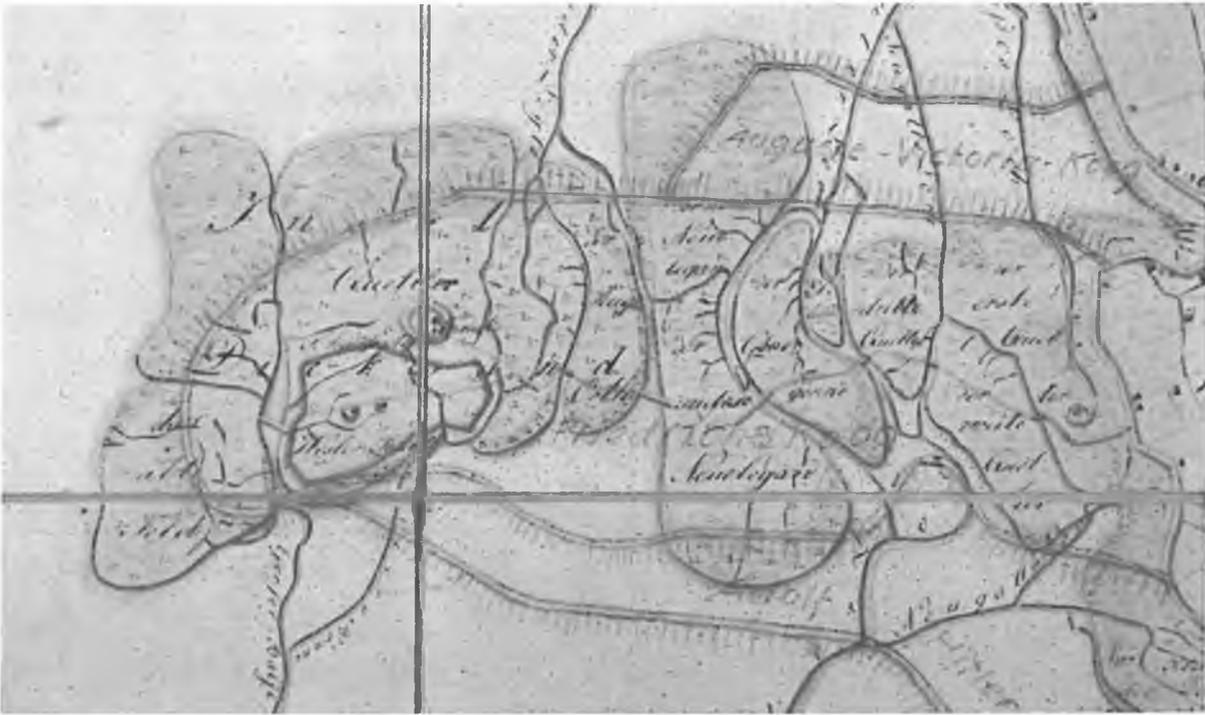


Abb. 7: Genordete Karte von F. C. Hansen, um 1820. Mit Bleistift nach 1935 ergänzte Deichlinien. – Dithmarscher Landesmuseum, Meldorf.

die See reichende Halbinsel nördlich der Elbmündung wird dort im Ganzen als *Friedrichskoog* bezeichnet. Weiter links steht in gleich großer Schrift *Dieksand*. Von Nord-Ost-zu-Ost nach Süd-West- zu-Süd schlängelt sich ein alter Wattstrom mit den typischen seeförmigen Ausweitungen quer durch den Friedrichs-Koog, der dort beschriftet ist mit *Rugenorter Loch*, wodurch er entsprechend traditioneller Terminologie schon vor Zeiten als Wattstrom charakterisiert wurde. Das Gewässer weitet sich nach Norden aus, bis es vom Außendeich abgeschnitten wird. Die Ausweitung wird fälschlicherweise oft als Wehle angesprochen, rührt aber nicht von einem Deichbruch her, sondern bedeutet nur die Eindeichung des ursprünglich von Norden her hier eindringenden Wattstroms. Genau nördlich vor dem Süddeich, der diesen Koog von dem früher zeitweise so genannten Adolf Hitler-Koog trennt, lesen wir den alten Ortsnamen *Rugenort*. Ein Friedrichsköger Kutter führt noch heute diesen Namen am Heck. Außerhalb der Schleuse verläuft der Hafenstrom schnurgerade ins Watt hinein.

Auf einer Küstenkarte von 1908 mit der seit 1871 kaum mehr veränderten Küstenlinie findet sich wiederum nördlich des Außendeiches vor der Schleuse die Ortsbezeichnung *Rugenort*.¹⁸ In den Jahren 1853–55 wurde

¹⁸ Ausschnitt der Küstenkarte *Mündungen der Jade, Weser und Elbe* des Reichmarineamtes von 1908. Nach LANG; Untersuchungen.

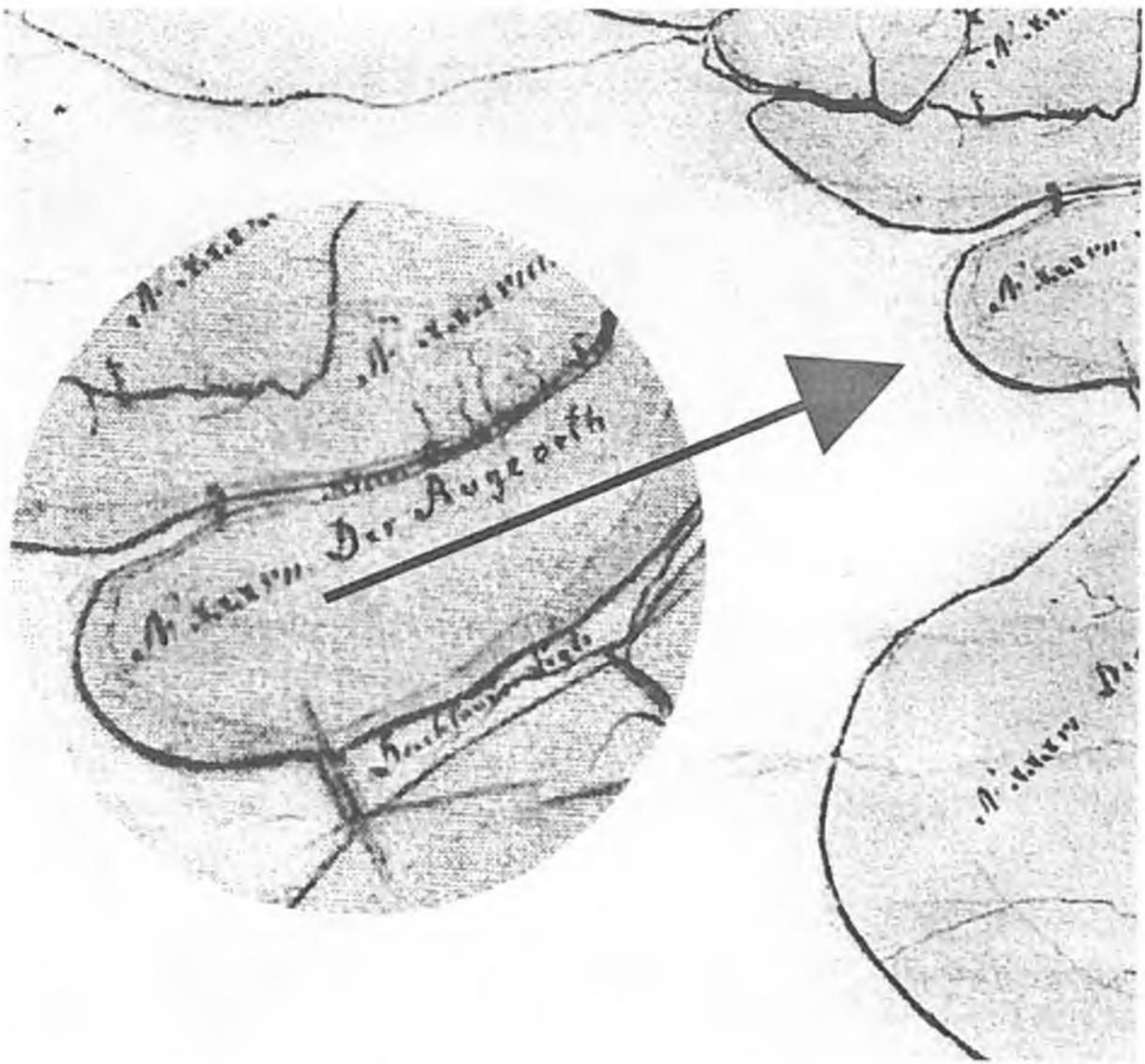


Abb. 8: Anonymus, Dieksand und die östlich angrenzenden Quellerinseln in Umrisszeichnungen 1797 – nach LANG, Untersuchungen Taf. XXIX.

der Dieksand mit der bis ans Festland heranreichenden Quellerinselgruppe zusammen eingedeicht und König Frederik VII.-Koog benannt, doch blieb, wie man sieht, die bestimmende Bezeichnung des neu geschaffenen Gebildes immer noch *Dieksand* (Abb. 6).

Wir gehen mit einer genordeten Skizze, die von F. C. Hansen um 1820 gefertigt wurde, einen großen Schritt in der Vorgeschichte des Friedrichskoogs zurück, indem wir die dort später mit grober Hand eingetragenen Deichlinien ganz beiseite lassen (Abb. 7). Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts hatte der aus mehreren kleinen Quellerinseln bestehende Anwachs zwischen dem kompakten Dieksand links und dem Festland rechts enorm zugenommen. Um die Wende zum 19. Jahrhundert wurde ernsthaft darüber nachgedacht, alle diese zu gutem Weideland sich entwickelnden, von

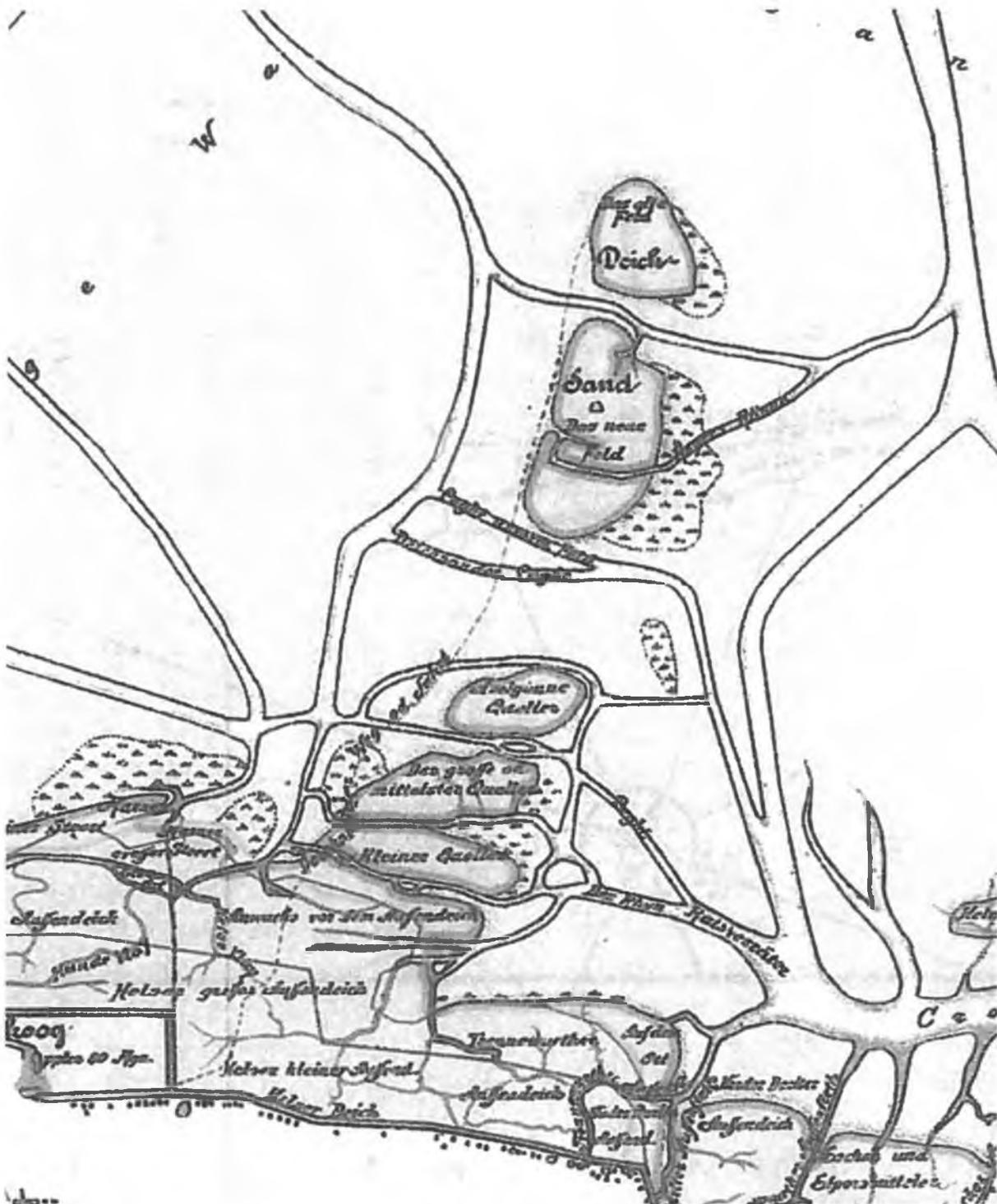


Abb. 9: Karte der „fiskalischen Küste an der Elbmündung“, vom „Kandidaten der Theologie Marxen aufgenommen und 1780 im Auftrage von Peter Offermann noch einmal umgezeichnet“ – Nach MICHELSEN, Chronik Bd. II, S. 251.

mehreren Prielen unterbrochenen Inseln mit dem Dieksand zusammen in einem Koog zusammenzudeichen. Um das Vieh unabhängig von jeder Witterung auf die Weide zu bringen, hatte man inzwischen mit schmalen Dämmen die zahlreichen Priele zwischen den Inseln überwunden. Wir

wenden unsere Aufmerksamkeit einem hier auch mit eigenem Namen – *Dieksander Legde* – hervorgehobenen Wattstrom zu, der von Norden her das Watt durchquert, sich dann teilt, um eine schmale Insel zu umarmen, die den Namen *Rugen Orth* trägt.

Es war dies keineswegs die erste Skizze, die zur Vorbereitung der Eindeichung entstand. Eine genordete Skizze von 1801 hebt wieder die *Dieksander Legde* hervor, die das östlichste Segment des Dieksands mit der Bezeichnung *Der Rugeorth* umströmt.

Der alte Wattenstrom *Dieksander Legde* wird allerdings aufgehalten durch einen kleinen Damm und dünnt entsprechend der starken Verlandung allmählich aus (Abb. 8).

Ein ganz ähnliches Blatt, das wir hier nicht zeigen, stammt von anonymer Hand und dürfte kurz vor 1780 entstanden sein. Es kennt die oben beschriebenen Dämme noch nicht, nennt aber die an den Dieksand östlich angrenzende Insel *Rugenort*.

Mit einer gewesteten Karte der *Fiskalischen Küste an der Elbmündung*, die von dem Kandidaten der Theologie Marxen aufgenommen und später, nämlich 1780 im Auftrage von Peter Offermann noch einmal durch Verkleinerung in die vorliegende Form gebracht wurde,¹⁹ findet der Versuch, diesen Ortsnamen auf dem Kartenmaterial rückwärts zu verfolgen, vorläufig eine Grenze. Wir müssen feststellen, dass diesmal der Ortsname *Rugenort* dort fehlt, wo wir ihn jetzt erwartet hätten, nämlich jenseits der Quellerinseln, westlich der *Dieksander Legde* (Abb. 9). Immerhin teilt sie sich wieder und umströmt diesen fraglichen Ort. Das Fehlen des Namens auf der Karte wird aber durch eine zeitgenössische Beschreibung ausgeglichen, die sich in J. Hanssens Chronik von 1833 findet.²⁰ Wir dürfen unterstellen, dass Karl Koppmann die in ihr enthaltene Textstelle kannte:

Die Queller liegen ohngefähr vor der Mitte des Kronprinzenkoogs, südlich vom Watt und nördlich von der (Insel) Oevergönne begrenzt. Als der Kronprinzenkoog eingedeicht wurde, versuchte man, die Quellerinseln zu grasen und grub 1786 eine 100 Ruthen vom Deich entfernte Tränke.

Noch war ein weiteres Hindernis da: Tiefe Wattströme trennten nämlich nicht nur die Quellerinseln unter sich, sondern auch die Köge. Die Regierung beschloß, die Ströme zu durchdämmen. ...

Von Oevergönne bis zum eigentlichen Dieksand war nur Watt, etwa eine halbe Meile breit. ... Von Neulegan (neu benannte Quellerinsel) geht man nach Dieksand über Rugenort, eine kleine Insel, die durch einen

¹⁹ Karte der *fiskalischen Küste an der Elbmündung* nach MICHELSEN, Chronik Bd. 2. S. 251.

²⁰ J. HANSSSEN u. H. WOLF, Chronik des Landes Dithmarschen, Hamburg 1833, S. 127.



Abb. 10: Landkarte Von dem Sudertheill Dithmarschen. Anno 1648. Author Johannes Mejer, Husum, Mathematicus (Ausschnitt). Kopie nach einem Blatt im Kunsthandel.

70 Ruthen langen Damm mit Dieksand verbunden ist. Vor Legung der Dämme bestand sie nur aus einzelnen über das Watt hervorragenden Hügeln.

Die Beschreibung dieser landschaftlichen Besonderheit, die mit dem Ortsnamen *Rugenort* bezeichnet wird, lässt uns aufhorchen. Dieser unmittelbar neben dem alten Wattstrom gelegene hochwasserfreie, mit *den aus dem Watt hervorragenden Hügeln* charakterisierte Ort ist die unverzichtbare Voraussetzung für die Einrichtung eines Umschlagplatzes im Watt gewesen. Vermutlich ist er mit dem *Flackeholm* auf älteren Karten zu identifizieren.

Wie immer – alle bisher herangezogenen Quellen zeigen, dass wir das alte *Rughenorde* am östlichen Rand des *Dieksandes* neben einem ehemals bedeutenden Wattstrom, dem *Flackestrom*, zu suchen haben. Dieser nahm seinen Weg zwischen dem Dieksand und den Quellerinseln hindurch, östlich am *Ruge Orth* vorbei nach Süden. Seit wann aber weiß man überhaupt von der Existenz des Dieksandes? Auf Seekarten des beginnenden siebzehnten Jahrhunderts erkennt man ihn als eine Insel, die sich mit *Anwachs* in Richtung Festland weiterentwickelt. Darüber konnte, gestützt durch schriftliche Überlieferung, Doktor Nikolaus Junge, Büsumer Teilnehmer einer Besichtigung des Dieksandes am 26. Mai 1598 durch *Königliche uund Fürstliche Rede*, Auskunft geben. Der Dieksand sei kein zugewachsenes Land, sondern *waere vor 100 Jaren unde daraver ein Hochsand gewesen*, und hätte auch damals schon diesen und keinen anderen Namen gehabt. Die Büsumer hätten hier von Alters her ein wichtiges Fahrwasser mit Pricken gesichert. Früher sei man östlich vom Dieksand durch den *langen Haken* gesegelt.

Johannes Mejer verdanken wir die ersten genauer vermessenen Karten des Wattgebiets vor Dithmarschen. Mehrfach hat er die Veränderungen am Dieksand aufgenommen und kartiert, der bei ihm die Gestalt einer Sensenschneide annimmt. Die deutlich abgesetzte nordöstliche Spitze bezeichnet er als *Anwachs*. Auf den Absatz zwischen *Anwachs* und dem Dieksand steuert von Norden ein Priel zu, der vermutlich in alter Zeit genau auf dieser Linie den *Anwachs* vom Dieksand trennte. Die Vermutung liegt schon deswegen sehr nahe, weil südlich der Begrenzung ein Prielrest weiter nach Süden führt (Abb. 10).

Wir dürfen also die *Dieksander Legde* mit dem *Langen Haken* identifizieren. Das hatte bereits der Meldorfer Franz Geertz herausgefunden und durch Einfügung des ursprünglichen Namens in eine historische Karte verdeutlicht (Abb. 11). Im südlichen Teil des Priels hatte er das Wort *Langer* und im nördlichen Teil den Begriff *Haken* eingetragen.

Mit dem *langen Haken* – alias *Dieksander Legde* – haben wir jenes Nadelöhr beim Dieksand zu fassen, das, wie Nikolaus Junge erinnerte, von den Büsumern sorgsam beprickt worden sei.²¹ Vor allem aber handelt es

²¹ DAHLMANN, Neocorus, Bd. II, S.347ff.



Abb. 11: Historisierende Umgestaltung der hier in Abb. 10 abgebildeten Karte des Johannes Meijer mit der Landschaft Süderdithmarschens im Jahr 1829 durch Franz Geertz, Major der Infanterie, Deichkondukteur und königl. Landvermesser. Dithmarscher Landesmuseum, Meldorf.

sich um einen durch den Dieksand von Westen her gegen Sturm und Wind geschützten Bereich des hier passierenden Hauptfahrwassers, der mehrfach von den Hamburger Kämmereirechnungen des 14. Jahrhunderts als zentraler Umschlagplatz für den Überseehandel unter dem Namen *Rughen Orde* erwähnt wird. Damit wird der *lange Haken* mit dem Ankerplatz *Rughen Orde* zum wichtigsten Abschnitt einer alten Fahrwasserstrecke, von den Dithmarschern bald als *Flackstrom*, bald als *Elbe* oder auch als *unser Strom* apostrophiert. Noch mehr erfahren wir bei Neocorus, wo es heißt *ehrmals hefft de Elve beosten Busen her gegaen* – d. h. östlich an der Insel Busen (Büsum) vorbei, und von dort *in de Eider* – in die Außeneider – *geflaten*.²²

Die schweren Sturmfluten am Ende des sechzehnten Jahrhunderts haben den alten Verlauf des Flackstroms zerstört. Wenn wir ihn, von Norden her kommend, betrachten, nahm er nicht mehr den Weg durch das Rughenor-der Loch, sondern wich nach Südwesten aus.²³ Er führte westlich am

²² DAHLMANN, Neocorus, Bd. 1, S. 216.

²³ DAHLMANN, Neocorus, Bd. 1, S. 216. ... *Nu averst geit se bewesten her.*

Dieksand vorbei, wie alle nach dem Jahre 1600 entstandenen Kartendarstellungen erweisen.²⁴ Damit war Rughenorde von den alten Zufahrtswegen abgeschnitten und blieb als historisches Relikt zwischen dem Dieksand und den Quellerinseln an der Stelle erhalten, wo heute der Hafen von Friedrichskoog den Rest eines Wattenstroms als Sielzug nutzt. Der alte Umschlags- und Ankerplatz schlickte allmählich so weit zu, dass schon zu Neocorus' Zeiten höchst selten einmal ein Ewer den Weg durch den *langen Haken* als Abkürzung riskierte.²⁵

Am Ende bleibt festzuhalten, dass Orts- und Flurnamen sich zur Identifizierung bestimmter Merkmale über Jahrhunderte in der Landschaft halten können, auch wenn sie immer wieder durch neue Namen und Bezeichnungen überlagert wurden und ihre ursprüngliche Bedeutung verloren ging.

²⁴ Siehe auch die Elbkarte von C. M. WOHLERS & SOHN 1774.

²⁵ DAHLMANN, Neocorus Bd. 2, S. 350.