



Grosser Garten.

Landschaft S

Flachblumen-Strasse.

Caneel-Strasse.

Schmiede Strasse.

Westerlilien-Strasse.

Osterlilien-Strasse.

Holmer Thor.

Holmerthor-Str.

Mittel

Burggraben.

Markplatz

Westermarkt-Strasse.

Ostermarkt-Str.

Westerhafen-Strasse.

Kirchen-Strasse.

Neue-Strasse

Mittelgraben Str.

Ostergraben Str.

Eilana

Fürsten-Schleuse

Burggraben.

Barackenfenne

H a f e n .

Malz-Mühle.

Mühle

Territoriu

La

Mitteilungsblatt der
**Gesellschaft
für Friedrichstädter
Stadtgeschichte**

Juli 1971

Das Umschlagbild stellt eine Karte von Friedrichstadt aus dem Jahre 1851 dar; die punktierten Gebäude sind Ruinen nach dem Bombardement.

Auf der Klappe ist der Kopf der Friedrichstädter Zeitung aus dem Jahre 1910 abgebildet.

Auf der Rückseite zeigen wir die Kopie der ersten Seite der Konzessionsurkunde für die Graupenmühle.

Druck: Druckerei J. G. Jebens Nachf.
Inhaber Uwe S. Koehnsen
Husum-Rosendahl

Gesellschaft für Friedrichstädter Stadtgeschichte

Dr. Maaßen, 2254 Friedrichstadt, Schleswiger Straße 18



Sehr verehrte Mitglieder!

Vorsitzender Dr. Wilhelm Maaßen

Friedrichstadt, den 1. 7. 1971
Schleswiger Straße 18

Wenn wir von dem Rundschreiben absehen, das wir kurze Zeit nach der Gründungsversammlung zur Versendung bringen konnten, ist dies das erste Mitteilungsblatt unserer Gesellschaft für die Mitglieder. Wir kommen damit dem uns selbst gesteckten Ziel ein kleines Stück näher, nämlich Veröffentlichungen über Begebenheiten aus der Geschichte unserer Stadt herauszugeben.

In dieser vorliegenden Form handelt es sich bei dem Mitteilungsblatt nur um einen Versuch. Es hat seine endgültige Form noch nicht erhalten. Das liegt ganz gewiß nicht daran, daß es dem Vorstand etwa an Stoff zur Veröffentlichung mangelt. Es sind vielmehr die etwas knappen finanziellen Mittel, die eine Beschränkung in Form und Umfang gebieten.

Unsere Gesellschaft ist noch nicht einmal ein Jahr alt. In dieser kurzen Zeit haben 175 Mitglieder ihren Beitritt erklärt: eine beachtliche Zahl, die von dem großen Interesse Zeugnis ablegt, das unserer Arbeit entgegengebracht wird. Der Vorstand dankt allen, die in den vergangenen Monaten aktiv mitgearbeitet haben, die durch Beitrag und Spenden uns die finanzielle Grundlage für die praktische Arbeit geschaffen haben oder uns Unterlagen zur Verfügung stellten.

Bitte, arbeiten Sie auch an der Gestaltung der Mitteilungsblätter mit; sagen Sie uns offen Ihre Meinung und sparen Sie nicht mit Kritik.

Dr. Maaßen

INHALT

- | | | |
|----|---|--|
| 1 | Die Dampfschiffahrt auf der Treene im Jahre 1872 | Eine Berichterstattung nach Zeitungsanzeigen |
| 12 | Quellen zur Stadtgeschichte | Wir versuchen, in jeder Mitteilung eine Originalseite aus alten Dokumenten zu zeigen |
| 13 | Eine unbekannte Fahne mit dem FRIEDRICHSTADTER Wappen | Können Sie das Geheimnis dieser Fahne lüften? |
| 14 | "Bilder ohne Namen" | Ein trauriges Kapitel |
| 15 | ANZEIGEN ... von vorgestern | Bitte, vergleichen Sie mit dem Angebot in der heutigen Tageszeitung |
| 16 | Unbekanntes aus alten Zeitungen und Akten | Wir sind auch auf IHRE Mitarbeit angewiesen. Können Sie weiterhelfen? |
| 17 | Alte und neue Hausnummern | In welchem Quartier und in welcher Hausnummer wohnen Sie? |
| 19 | Unser Sorgenkind: die ALTE MÜNZE | Unsere Groß- und Urgroßeltern standen offenbar vor den gleichen Problemen wie wir. Bitte, vergleichen Sie! |
| 22 | Stöpen oder Stuppen in Friedrichstadt | Ein Bild von unseren Bürgersteigen in früherer Zeit |
| 28 | Wußten Sie schon ... | Sicher wissen Sie es; aber wissen es auch Ihre Kinder? |

- Beilagen:
1. Die unvermeidliche Beitragsrechnung
 2. Eine Beitrittserklärung z. B. für Ihren Nachbarn

DIE DAMPFSCHIFFFAHRT AUF DER TREENE
im Jahre 1872

Seit der Gründung Friedrichstadts war die Treene schon immer ein wichtiger, möglicherweise der bedeutendste Verkehrsweg von und nach Schwabstedt gewesen. Die Landwege durch Stapelholm - der Fahrweg über den Schlickdeich und von Seeth durch die Hemme nach Schwabstedt und auch der Fußweg am "Ziegelwerker Deich" entlang - müssen sich bis in die Siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hinein in einem katastrophalen Zustand befunden haben, so daß die Bewohner Schwabstedts es vorzogen, über den "Hallig-Deich" zur Stadt zu kommen. Auf der Treene dagegen herrschte ein lebhafter Ruder- und Segelbootverkehr mit Personen und Gütern. Zur Schwabstedter Fährgerechtsame gehörte nicht nur der Verkehr über den Fluß, sondern auch der Verkehr den Fluß entlang nach Friedrichstadt war damit verbunden.

Der Fortschritt der Technik brachte auch für diesen Verkehr auf der Treene Neuerungen. Erstmals im Jahre 1872 befuhr ein Dampfschiff die Treene. Natürlich wurden dadurch die wirtschaftlichen Interessen Schwabstedts berührt, und ein Streit zwischen Friedrichstadt und Schwabstedt zog seine Kreise bis Berlin ins Abgeordnetenhaus.

Nach den Anzeigen und der - allerdings nur spärlichen - Berichterstattung in dem in Friedrichstadt im Verlag von F. C. C. Bade's Witwe erscheinenden "Eiderstedter und Stapelholmer Wochenblatt" soll nachstehend das erste, nicht sehr glückliche Jahr der Treenedampfschiffahrt geschildert werden.

Mit Beginn des Frühjahres 1872 begannen auch die Gerüchte über das kaum Vorstellbare ihren Lauf zu nehmen. Man munkelte etwas über die kommende Dampfschiffahrt. In der Freitagsausgabe vom 8. März konnte dann der Redakteur M. Pfeiffer seinen Lesern mit den ersten handfesten Nachrichten aufwarten. Dem Vernehmen nach würde "unsere Treene" noch in diesem Jahre von einem Dampfer befahren werden. Mit 8000 bis 9000 Mark seien die Kosten der Anschaffung zu veranschlagen; mehrere Herren hätten aber schon die Summe von reichlich 5000 Mark gezeichnet, und den Rest beabsichtige man durch Aktien zu 100 Mark pro Stück aufzubringen. Das Schiff würde nach Fertig-

stellung sowohl Personen als auch Güter befördern, und es würde seine Fahrten die Treene hinauf bis nach Hollingstedt und weiter erstrecken. Der Redakteur setzte große Erwartungen in dieses Projekt: für Friedrichstadt könnte die Durchführung des Planes von Nutzen sein, denn der Verkehr der in der Nähe der Treene wohnenden Bürger nach der Stadt würde doch reger als bisher werden und der Austausch von Produkten sicher auch erleichtert. Und dann die Lustfahrten nach Schwabstedt usw. Zu diesen Zwecken würde das Schiff von Gesellschaften und Vereinen sehr oft benutzt werden, sobald das Projekt verwirklicht sein würde.

Aber gut Ding will Weile haben. Es dauerte länger als einen Monat bis man im Wochenblatt wieder etwas über die "Treene-Dampfschiffahrt-Angelegenheit" lesen konnte.²⁾ Es war kein passendes Schiff aufzutreiben gewesen. Doch am 25. April schien man dem Ziele wieder etwas näher gerückt zu sein. Ein kleines Schrauben-Dampfschiff, das bisher die Schlei befahren hatte, sollte in Schleswig zu kaufen sein. Es war nicht ganz neu, auch nicht ganz zweckentsprechend, aber für den Anfang schien es immerhin zu genügen. Es schien so, als wollte und mußte man nun unbedingt ein Schiff haben. Etwa 14.000,- Mark Aktien waren nun schon gezeichnet, was beweist, daß ein reges Interesse für die Dampfschiffahrt vorhanden gewesen ist. Das Schiff aus Schleswig konnte höchstens vielleicht 5000,- Mark kosten; die Aktien brauchten deshalb auch nur mit 50 % angezahlt zu werden. Einige Herren der Aktionäre waren nach Schleswig gefahren und hatten das Schiff besichtigt und den Motor probiert. Die Redaktion hoffe, so heißt es, daß die Inspektion befriedigend ausfallen möge und ein guter Handel abgeschlossen würde.

Natürlich ist damals in Friedrichstadt nicht in jedem Haus eitel Freude über die Planung einer Dampfschifflinie gewesen. Die Bürger, die zum Erwerb oder auch nur zum Vergnügen auf der Treene Fischfang trieben, hatten Sorgen.²⁾ Man befürchtete, daß ein Dampfschiff die Fische verjagen und den Fischfang stören würde. Die Redaktion des Wochenblattes teilte diese Befürchtung nicht. Die Treene sei breit genug, meinte sie, daß die Fische an den Seiten ungestört laichen könnten und

außerdem sei der Fluß ja von beiden Seiten aus bis dicht an das Fahrwasser derart mit Kraut bewachsen, daß das Schiff ohnehin nur in der Mitte fahren könne und somit die Laichungsstellen der Fische gar nicht berühre. Die Fische würden sich dann ebenso an ein Dampfschiff gewöhnen wie früher an Boote und Segelschiffe. Man weist auf den Rhein und auf die Schlei hin, die einen großen Fischreichtum hätten und die fortwährend von Dampfern befahren würden. Warum also sollten gerade die Fische der Treene so überaus ängstlich sein, daß sie das Geräusch eines Schraubendampfers nicht vertragen könnten?

Nun, die Fische haben sich daran gewöhnt, allerdings nicht an das Geräusch des Dampfers aus der Schlei. Dieses Schraubengeräusch haben sie nie zu hören bekommen: aus dem Ankauf ist nichts geworden. Noch ehe die Herren die Stadt ganz verlassen hatten, traf eine Depesche von Schleswig ein, welche das Schiff als nicht mehr käuflich bezeichnete. Die Reise wurde dadurch "unnöthig".³⁾

Aber am 4. Mai kam dann die frohe Botschaft:⁴⁾ "Endlich können wir die erfreuliche und für uns und die in der Nähere Treene Wohnenden so wichtige Nachricht bringen, daß es jetzt gelungen ist, ein Dampfschiff zum Befahren der Treene zu kaufen." Der Mechaniker und Maschinenbauer Deckmann in Itzehoe hatte ein Schiff zum Verkauf gestellt und einige der Aktionäre war daraufhin nach Itzehoe gefahren. Sachverständige waren mitgefahren, und der Handel wurde perfekt. Es war ein Schraubendampfer, 48 Fuß lang, 14 Fuß breit mit einem Tiefgang von 4 1/2 Fuß Hamburger Maß. Der Kaufpreis betrug 8.300,- Mark courant. Es wurde vereinbart, daß das Schiff spätestens am 12. Mai von Itzehoe abgehen sollte. Damit war wieder Hoffnung in Friedrichstadt aufgekommen, daß das Schiff schon zu Pfingsten, sicher aber gleich danach mit den regelmäßigen Fahrten beginnen werde. Wie weit es die Treene hinauffahren würde, ließ sich noch nicht mit Bestimmtheit vorhersagen. "Hoffen wir denn", schreibt Herr Pfeiffer, "daß die gehegten Erwartungen bezüglich Hebung des Verkehrs an der Treene und der dort liegenden Ortschaften mit unserer Stadt sich bewahrheiten und Stadt und Land Vortheil aus diesem Unternehmen haben."

Nicht nur in Friedrichstadt selbst stellte man hohe Erwartungen an die Treene-Dampfschiffahrt, auch aus Stapelholm hörte man Zustimmung und große Hoffnung.⁵⁾ Die Nachricht vom Beginn der Schiffahrt ist überall mit Befriedigung aufgenommen worden. Die Geschäftsleute schmiedeten schon Pläne, wie die sich bietende Gelegenheit am besten mit ihren Geschäftsinteressen verbunden werden konnte. Und überall in der Landschaft hörte man die Redensart: Wir werden doch 'mal mehr nach der Stadt kommen!

Herr Hamann auf der Holzkathe, als tüchtiger Baumeister und Lieferant von Straßenbaumaterial bekannt, beabsichtigte, an der Treene einen Waren-Lagerschuppen erbauen zu lassen. Darüber hinaus aber beabsichtigte er, in Gemeinschaft mit dem "die Landwirtschaft rationell betreibenden" Hof- und Ziegeleibesitzer Struve auf Brunsholm, dem Landmann und Holzhändler H. Frahm in Wohlde und anderen Geschäftsleuten ein Frachtboot vom Treenedampfer ins Schlepptau nehmen zu lassen. Aber vorläufig wird der Dampfer ohnehin nur bis Wohlde fahren können, erfahren wir, denn bald oberhalb des Fischerhauses Neu-Wohlde an der Treene, bei den sogenannten Bergfennen gegenüber von Rott, befand sich eine seichte Stelle, die einen Tiefgang von 4 1/2 Fuß nicht gestattete. Man hoffte jedoch, diese Schwierigkeit leicht zu überwinden. Zwar sei auch die Treene in unmittelbarer Nähe der Hollingstedter Brücke sehr seicht, wenn aber keine weiteren Schwierigkeiten auftreten würden, so läge es doch gewiß im Interesse sowohl der Aktionäre als auch der Stadt Friedrichstadt, wenn den Dörfern Bünge, Clowe, Hollingstedt und Dörpstedt auch Gelegenheit geboten würde, den Dampfer zu benutzen. Dabei wurde darauf hingewiesen, daß gerade in diesen Dörfern viele Beziehungen zu Eiderstedt beständen.

Nicht am 12., wie erwartet, sondern am 14. Mai, an einem Dienstag Nachmittag traf dann das Treene-Dampfboot in Friedrichstadt ein.⁶⁾ Große goldene Buchstaben zeigten den Namen "TREENE" und mancher Friedrichstädter mag stolz gewesen sein, als das Schiff endlich - des stürmischen Wetters wegen konnte es an den vorangegangenen Tagen nicht fahren - in der Stadt eintraf. Und man freute sich schon auf den Sonntag, an dem die ersten Fahrten für das Publikum beginnen sollten.

Am Pfingstsonntage 1872 war es dann so weit.⁷⁾ Das Dampfschiff "TREENE" hatte seine Fahrten aufgenommen. An beiden Pfingsttagen machte es fünf Fahrten nach Schwabstedt und war immer gut besetzt. Etwa 150 Personen konnten auf dem Schiff Platz finden. Ein erster Platz kostete 6 Schilling, ein zweiter die Hälfte. An beiden Pfingsttagen zusammen wurden etwa 214,- Mark eingenommen.

Die regelmäßigen Fahrten begannen am Dienstag, dem 21. Mai.⁸⁾ Und auch auf dieser Fahrt hatte das Schiff mehrere Passagiere. Am nächsten Tage fuhr das Schiff nach Wohlde und am Freitage nach Rott. Ab dann wickelte sich die regelmäßige Dampfschiffahrt nach einem im Wochenblatt veröffentlichten Fahrplan (Anlage) ab.

Nach Meyer, Schwabstedt, 5000 Jahre Schwabstedter Geschichte, S. 75, hat man in Schwabstedt selbst wohl weniger die goldenen Buchstaben TREENE gesehen, als vielmehr den scharzgeteerten Rumpf des alten abgedankten Zollkreuzers, des kleinen schwarzen Ungeheuers. Und unser Dampfschiff wurde auch nicht Treene, sondern dort "Rolf Krake" genannt.

In Friedrichstadt begann schon bald nach Aufnahme der regelmäßigen Fahrten die Kritik.⁹⁾ Und diese Kritik galt weniger den Fahrten selbst - von dem Nutzen dieser Fahrten war man wohl überzeugt - als vielmehr der Direktion der Gesellschaft. "Mehrere hiesige Bürger" machten ihrem Ärger durch ein "Eingesandt" im Wochenblatt am 4. Juni Luft. Die Tagesgespräche der Friedrichstädter Bürger über die Treeneschiffahrt gipfelten immer recht bald wieder in dem Unmut über die ganz und gar unzureichende Landungsbrücke in der Stadt. Bei aller Hochachtung für die Direktion der Gesellschaft erlaubten sich eben diese hiesigen Bürger, auf den geeigneten Landeplatz an der Vorderstadtseite an der Kuhbrücke hinzuweisen. Ein Wochenmarktstag, der vom 31. Mai, hatte den Beweis für den Unmut geliefert. Das Publikum hatte Opposition gegen das Dampfschiff gezeigt. Die Marktleute wünschten, mit ihren Waren möglichst dicht an den Markt heran befördert zu werden, um einem "beschwerlichen Transport der Effecten zu entgehen". Und wenn das nicht gehen würde, würde man vielleicht wieder mit dem gewöhnlichen Boote fahren.

Eine solche Eingabe konnte den Herren der Direktion nicht gleichgültig sein. Sie hat sich dann auch bemüht, den Fahr-
gästen entgegenzukommen. Am 10. Juni ließ sie im Wochenblatt
bekanntmachen,¹⁰⁾ daß vom 15. Juni ab über den Fahrplan hinaus
am Sonnabend, abends 6 Uhr ab Friedrichstadt nach Wohlde ge-
fahren würde, am Sonntag Morgen um 6 1/2 Uhr von Wohlde nach
Friedrichstadt und am Sonntag Nachmittag 3 Uhr^{man} dann wieder
nach Wohlde zurückfahren würde, natürlich an allen Zwischen-
stationen anlegend. Das war für das Wochen-ende wirklich ein
ausgezeichneter Dienst am Kunden. Auch an der Veröffentlichung
eines neuen Fahrplanes fehlte es nicht. Aber schon in der
nächsten Woche, am 22./23. Juni mußten die Fahrten nach Wohlde
einer Reparatur wegen ausfallen; die Lustfahrten nach Schwab-
stedt aber wurden dem Fahrplan gemäß ausgeführt.¹¹⁾

Die Maschine des Dampfers war nicht ganz in Ordnung.¹²⁾ Auf einer
Fahrt, mit Marktleuten unterwegs nach Schwabstedt, versagte
die Maschine schon in der Nähe des Ziegelhofes ihren Dienst.
Die Passiere mußten mit anderen Gelegenheiten befördert und
das Dampfschiff zurück nach Friedrichstadt bugsiert werden.
Die Reparatur dauerte länger: am Sonntag konnten auch die
Lustturen nicht ausgeführt werden, was nach Meinung des Wochen-
blattes zu einem "nicht unbedeutsamen Schaden" führte, zumal
auch eine größere Gesellschaft Husumer das Schiff zu benutzen
beabsichtigte.¹³⁾ Gewiß war der Motorschaden nicht groß, beklagt
wurde indessen doch der Zeitausfall. Und es bleibt die Frage,
ob der Schaden vermeidbar gewesen wäre.

Diese Frage wird wohl auch an die Direktion gestellt worden
sein; sie allein trug ja die Verantwortung für einen reibungs-
losen Ablauf. Jedenfalls war sie wendig genug, sich auf den
erhöhten Bedarf an den Pferdemarktstagen einzustellen. Für
diese Tage wurde der Fahrplan entsprechend geändert.¹⁴⁾

Der Juli verlief reibungslos, aber schon von Anfang August
an wurden die erst Mitte Juni geänderten Sonnabends/Sonntags-
Fahrten nach Wohlde wieder eingestellt.¹⁵⁾ Und vom 1. September
an hörten die Fahrten des Schiffes nach dem bisherigen Fahr-
plan auf. Am 2. September wurde das Schiff nur zu Lustfahrten
benutzt und ab 3. September galt wieder ein neuer Fahrplan.¹⁶⁾¹⁷⁾
Hinzu kamen Schwierigkeiten mit der Schwabstedter Brücke und
die Kassenlage der Gesellschaft war nicht gerade rosig. Für
den 18. September wurde dann eine Generalversammlung ein-
berufen.¹⁸⁾

Auf der Generalversammlung¹⁸⁾ selbst wurde zunächst die Schwabstedter Brückenangelegenheit behandelt. Die Anwesenden nahmen Kenntnis von dem Inhalt eines Schreibens der Regierung. Es gab keine endgültige Lösung. Die Rechnungslegung per 31. August ergab durchaus kein günstiges Bild:

Die Einnahmen beliefen sich der vielen kleinen Hindernisse wegen nur auf 556 RM 28 Sgr 4 Pf. Dagegen betragen die Ausgaben zusammen 842 RM, wovon allein auf die Anlagekosten der verschiedenen Brücken 230 Mark und auf Reparaturen an der Maschine, Baggerarbeiten und Anschaffung von Inventargegenständen 300 Mark entfielen. Man beschloß deshalb auch, das Schiff noch bis Ende Oktober fahren zu lassen, in der Hoffnung, das Defizit, das man auf die hohen Preise für die Kohlen zurückführte, abdecken zu können. Möglicherweise waren auch die Preise für die Fahrten zu niedrig kalkuliert, denn sowohl die Direktion als auch Mitglieder der Versammlung stellten den Antrag, die Preise um 50 bis 100 % (!) zu erhöhen. Man beschloß nach längerer Debatte endlich, die Preise für Personen und Sachen von und nach Papenhörn unverändert zu belassen, dagegen die Fahrten über Schwabstedt hinaus um 50 % zu erhöhen. Schliesslich ging es um die Frage, was mit dem Schiff über Winter zu machen sei. Es wurde vorgeschlagen, Verbesserungen an dem Schiff vorzunehmen, die Maschine instand zu setzen usw. Und im Laufe der Debatte hat man sicher den Kern der Dinge berührt, wenn aus der Mitte der Teilnehmer vorgeschlagen wurde, den Versuch zu unternehmen, das Schiff an einen Einzelnen zu verkaufen, um eine "mehr einheitliche Leitung" zu erzielen. Diesem Vorschlag wurde nach längerem Hin und Her endlich zugestimmt. Für den 16. Oktober sollte dann nach noch auszuarbeitenden Bedingungen ein Verkaufstermin angesetzt werden. Die Frage der vorgeschlagenen Verbesserungen wurden wegen der Möglichkeit des Verkaufes vorerst zurückgestellt.

Schon vom 22. September ab wurden die Fahrten über Schwabstedt hinaus eingestellt, täglich fanden nur noch 2 Fahrten nachmittags nach Schwabstedt statt.¹⁹⁾

Am Mittwoch, dem 16. Oktober, 10.00 Uhr wurde dann das Schiff mit vollem Inventar im Hause des Herrn H. Wickers zum Verkauf angeboten.²⁰⁾ Der Kaufmann J. J. Schütt wiederholte in diesem

Termin sein bereits früher gemachtes Angebot, das Schiff für 3.000,- Mark zu kaufen.²¹⁾ Bei dem Kaufpreis von 8.300,- Mark erscheint diese Angebotssumme wirklich zu niedrig zu sein, obwohl man schon damals verlauten liess, daß das Schiff zu teuer eingekauft worden sei. Aber der Kaufmann J. J. Schütt war ein besonnener Kaufmann - wie auch schon sein Vater - von dem man annehmen mußte, daß er vorsichtig kalkulieren würde.

Als zweiter Verkaufstermin wurde Mittwoch, der 23. Oktober vorgesehen, und in der Anzeige wurde schon jetzt darauf hingewiesen,²²⁾ daß das Schiff für das kommende Jahr auch zu mieten sei, wenn ein Verkauf nicht zustande kommen würde. Im Termin, wieder 10 Uhr morgens bei Herrn Wilckens, waren etwa 30 Herren erschienen.²³⁾ Kaufmann Schütt erhöhte sein Gebot von 3.000,- Mark nicht; er hatte offenbar kalkuliert. Senator Stuhr bot 3.750,- Mark und erhielt den Zuschlag. Er war jedoch nur Wortführer eines Konsortiums von drei Herren, Zimmermeister Gehl, Kaufmann Voß und Senator Stuhr. Das war schon am Tage der Gebotsabgabe bekannt. Man ließ auch durchblicken, daß man eine durchgreifende Änderung des Schiffes vornehmen lassen werde. Tatsächlich hat dann Zimmermeister Gehl das Schiff "comfortabel und zweckentsprechend" über Winter hergerichtet,²⁴⁾ und der tatkräftige Unternehmer Senator Stuhr hat gewiß Gewähr dafür geboten, daß eine "mehr einheitliche Leitung" im folgenden Jahre gegeben war.

In einer letzten Anzeige der Gesellschaft vom 24. Oktober²⁵⁾ werden die Gläubiger der Treene-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aufgefordert, ihre Ansprüche vor dem Rechnungsabschluß am 1. November bei dem Senator Ivers anzumelden. Und wenn die in der Generalversammlung gewählten Revisoren Consul Günthrat und Rathmann Großkreutz sicher auch eine einwandfreie Buchführung vorgefunden haben, so werden sie von dem Ergebnis dieses ersten Jahres einer Treene-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ebensowenig erbaut gewesen sein wie ihre Mitaktionäre, die einen großen Teil ihrer gezeichneten Aktien einbüßen mußten. Vielleicht haben die Aktionäre diese Einbuße als Lehrgeld für die immer mehr ihr Leben bestimmende Technisierung zahlen müssen.

Die Gedanken der Bevölkerung aber mag der Redakteur des Eiderstedter und Stapelholmer Wochenblattes, Herr M. Pfeiffer, ausgesprochen haben:

"Somit bleibt denn uns und den umliegenden Bewohnern längs der Treene der Verkehr per Dampfschiff auch ferner gesichert".

Fundstellennachweis:

Im Eiderstedter und Stapelholmer Wochenblatt 1872

Hinweis Nr. Spalte

1)	20	2
2)	33	1
3)	34	1
4)	36	1
5)	38	1, 2
6)	39	1
7)	40	1
8)	40	10, 11
9)	43	2, 3
10)	45	6
11)	46	12
12)	48	9
13)	49	1
14)	55	6
15)	62	9
16)	68	12
17)	70	12
18)	74	2
19)	74	9
20)	75	5
21)	82	2
22)	82	9
23)	84	1
24)	85	6
25)	36	1

des Jahrganges. 1873

F a h r p l a n

des Dampfschiffes "TREENE" bis weiter.

Sonntags	Lustfahrten zwischen Friedrichstadt und Schwabstedt nach einem bestimmten Fahrplan
Montags	Abfahrt von Friedrichstadt nach Wohlde morgens 6 Uhr dto. von Wohlde nach Friedrichstadt nachmittags 6 Uhr
Dienstag	Abfahrt von Friedrichstadt nach Wohlde morgens 6 Uhr dto. von Wohlde nach Friedrichstadt morgens 9 Uhr dto. von Friedrichstadt nach Rott nachmittags 2 Uhr
Mittwochs	Abfahrt von Rott nach Friedrichstadt morgens 4 1/2 Uhr dto. von Friedrichstadt nach Rott nachmittags 2 Uhr dto. von Rott nach Friedrichstadt nachmittags 6 Uhr
Bonnerstags	Abfahrt von Friedrichstadt nach Wohlde morgens 6 Uhr dto. von Wohlde nach Friedrichstadt morgens 9 Uhr dto. von Friedrichstadt nach Rott nachmittags 2 Uhr
Freitags	Abfahrt von Rott nach Friedrichstadt morgens 4 1/2 Uhr dto. von Friedrichstadt nach Rott nachmittags 2 Uhr
Sonnabends	Abfahrt von Rott nach Friedrichstadt morgens 4 1/2 Uhr
Friedrichstadt, den 21. Mai 1872 Die Direction	



F a h r p l a n

des Dampfschiffes "TREENE" bis weiter

Sonntags	
Abfahrt von Friedrichstadt nach Schwabstedt nachm.	1 Uhr
Schwabstedt nach Friedrichstadt	2 Uhr
Friedrichstadt nach Schwabstedt	3 Uhr
Schwabstedt nach Friedrichstadt	7 1/2 Uhr
Friedrichstadt nach Schwabstedt	8 1/2 Uhr
Schwabstedt nach Friedrichstadt	9 1/2 Uhr
Friedrichstadt, den 21. Mai 1872 Die Direction	

Ein Nachruf:

Wochenblatt Nr. 92 des Jahres 1885

: Friedrichstadt, 19. November

Dahin! Dahin! Verdorben! Gestorben!

Als er kommen sollte, war die Erwartung, die Hoffnung groß. Was sollte er alles möglich machen, was sollte er leisten! Ja, nicht allein sollen, er mußte es ja fertig bringen; es konnte ja nicht anders sein. Dahin fliegen wie der Vogel und rufen allen zu: Kommt mit, kommt mit! Es sollte großartig werden.

Er kam, erhielt prächtige Ausstattung und zog mit Segenswünschen aus und kam wieder. Weiter und weiter nahm er seinen Weg.

Aber der hinkende Bote kam nach. Lange Jahre sind es her, als ihm zugejubelt wurde. Der Jubel wurde schwächer und schwächer und verstummte endlich ganz. Die Luftschlösser zerflossen und die schönen Träume wurden zu Wasser.

Jahre sind es nun auch schon her, daß man seiner nicht anders gedachte, als in wenig schmeichelter Weise, weil er zu den verlorenen Söhnen gezählt werden mußte. Statt lustig dahin zu gleiten auf blanker Bahn lag er da und ließ sich bemitleiden; sein Element, das er beherrschen sollte, beherrschte ihn und treib mit ihm sein Spiel.

Nun ist er entschlafen. Man setzte ihm das Messer an die Kehle und ließ ihn den Weg alles Irdischen gehen. Möchte er, aber in verbesserter Auflage, wieder erstehen und dann das Glück an seine Versen heften.

Wer denn? Der Dampfer "TREENE".

Jacob David Freund Lützenß und Bremer
am 17ten Dec 1737 an der Logenstraße
aufgekauft ist in die st. Ordnung
auf 1500,-

1750 den 23 Januarius folgenden Generale
visite vermindert auf 1300,-

H. Bürger M^r Nicolaes Orens hat
sich Lutz gekauft und wird bald
hinzu

QUELLEN zur Stadtgeschichte:

Eine der ältesten und aufschluß-
reichsten Quellen für die Erfor-
schung der Friedrichstädter Stadt-
geschichte ist die
FEUERORDNUNG von 1698.
In dem "Brandkataster" wurden alle
Gebäude der Stadt mit den Eigentü-
mern und mit den Versicherungswert-
en aufgeführt.

Hinzu
von der
gen
hat sich
nach
Haupt
Straße

1300,-
1000,-

1737. Aug. der General Visite gekauft zu 1000,-

1751 J^r 4 Dec. auf Ingegnor Lustb. v. v. Peter Orens und
Herrn Nicolaes Orens - Kopier geschrieben

1753 J^r 12 July gekauft zu 000,-

1755 am 8 Oct. von Herrn Puff. v. v. Peter Orens eingekauft

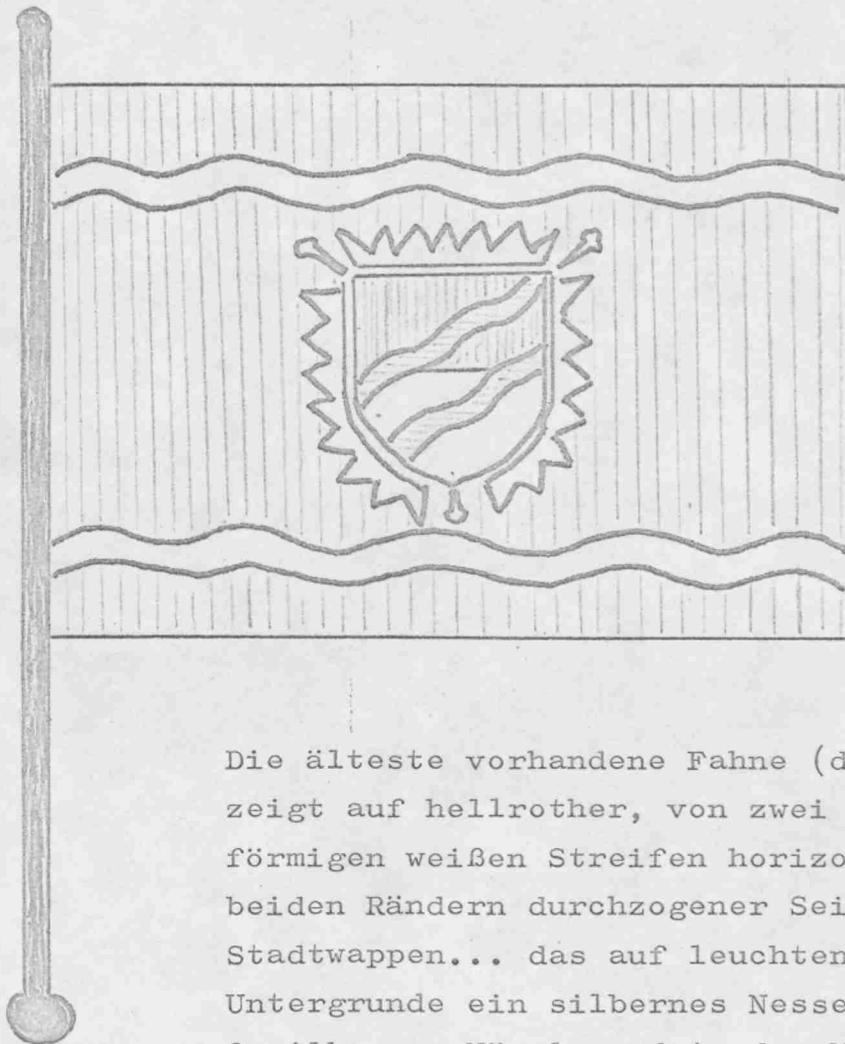
1756 am 29 März. taxiert bei der Gener. Visite zu 1000,-

1762 den 3 May Lucas Orens eingekauft

1764. ist das Haus Lützenß an der Mauerstraße der Logen,
das Haus an der Logenstraße gekauft worden aber
auf pag. 335 gebracht mit 400,-
bleibt zu 600,-

Eine unbekannte Fahne

Über die nachstehend zeichnerisch
wiedergegebene Fahne berichtete Bürger-
meister Wiese am 17. 9. 1900:



Die älteste vorhandene Fahne (der Stadt)
zeigt auf hellrother, von zwei wellen-
förmigen weißen Streifen horizontal an
beiden Rändern durchzogener Seide das ...
Stadtwappen... das auf leuchtend-rothem
Untergrunde ein silbernes Nesselblatt mit
3 silbernen Nägeln und in der Mitte des-
selben ein von zwei blauen Flüssen durch-
zogenes Wappenschild, dessen obere Hälfte
leuchtend roth ist, während die untere
Hälfte weiß ist.

Woher die Fahne stammt und wie alt sie ist,
darüber sind keine Nachrichten vorhanden.

WER KANN ÜBER DIESE FAHNE AUSKUNFT GEBEN?

WER WEISS ETWAS ÜBER DEN VERBLEIB DER FAHNE?

„BILDER OHNE NAMEN“

Unsere Gesellschaft besitzt zwei prall gefüllte Fotoalben mit vielen, vielen Bildern die aber alle nicht den geringsten Hinweis auf die Namen der abgebildeten Personen tragen. Auf der folgenden Seite dieser Mitteilungen wollten wir versuchen, drei dieser Fotos zu kopieren. Wir meinten, damit einen Versuch machen zu müssen, auch auf diesem Wege die Abgebildeten der Anonymität zu entreißen. Dieser Versuch mußte aber an unseren unzulänglichen Mitteln scheitern, leider! Dagegen zeigen wir in unserem Aushangkasten immer wieder alte Fotos und erbitten auf diesem Wege Ihre Hilfe bei der Identifizierung. Bitte, sehen Sie sich die Bilder an.

Wenn der Name einwandfrei festgestellt werden kann, erfolgt bei der Gesellschaft in unserem Archiv eine Registrierung. Gegen Erstattung der Selbstkosten kann jedes Mitglied eine Reproduktion anfordern. Wir meinen, zu dieser mühevollen Arbeit im Rahmen unseres Aufgabengebietes verpflichtet zu sein. Immer wieder erreichen uns Anfragen von Butenfriedrichstädtern, die Bilder und Nachrichten von Vorfahren und Verwandten haben möchten.

Sollten Sie zu Hause in der Schieblade Bilder haben, die keinen Hinweis tragen, so bedenken Sie, bitte, daß nachfolgende Generationen möglicherweise nicht überliefert erhalten, wenn die abgebildete Person darstellt. Bitte, bringen Sie doch geeignete Hinweise an.

Margarine

empfehle in den bekannten prima Qualitäten zu 60, 70 und 75 S per Pfund, von 3 Pfund an Preisermäßigung. ff. Schmalz und Talg billigst.

Matjes-Heringe

Stück 5 S , Dhd. 55 S , gefalzene Heringe Stück 5 Pfg., Dhd. 55 Pfg. saure Heringe Stück 10 Pfg., 3 Stück 25 S , Kollmops Stück 10 S , 3 St. 25 S , ff. Anchovis.

Käse

in allen Sorten. Große Auswahl von 18 S bis zu 1 M. per Pfund.

Aufschnitt

Rauchfleisch, geräucherte Mettwurst, gef. Mettwurst, Sardellenleberwurst, Mortodellawurst, Zungenwurst, Blut- und Leberwurst, Sülze.

Jeden Sonnabend:

frische Bier- und Knackwürste.

W. Möller.

Kirr. Peters, Wagenbauer Friedrichstadt,

empfehle sein reichhaltiges Lager in fertigen neuen

Luxus-Wagen

neuester Modelle, als Phaetons, vis à vis-Wagen, Seeländer, verbesserte amerikanische Gigs etc. Gleichzeitig empfiehlt sich derselbe mit der Anfertigung aller Arten von Wagen in natur- und dunkellackiert

Zu billigen Preisen

unter Garantie v. solider u. dauerhafter Arbeit.

Reparaturen an alten Wagen, Schmiede- und Stellmacherarbeiten werden prompt und preiswürdig ausgeführt. Hochachtungsvoll D. D.

Die obere Wohnung

meines Hauses in der Kirchenstraße ist zum 1. August in Miete zu haben. A. Voges.

Friedrichstädter

Pferde-, Vieh- u. Kram-Markt
Donnerstag, 27. Juli,

Krammarkt
auch Freitag, 28. Juli 1905.

Frische Biertreber (Seihe)

vorzügliches und billiges Futter für Jungschweine, hat abzugeben

Brauerei Friedrichstadt.

A. Koch.

Rechnungen

fertigt an W. Pfeiffer.

Am Sonntag ist mein Aufschnitt-Geschäft vom Mittags 1 Uhr ab geschlossen.
J. Eberhardt.

Gold

wert ist ein zartes reines Gesicht, rosiges jugendfrisches Aussehen, weiße sammetweiche Haut und blendend schöner Teint. Alles erzeugt die allein echte

Stedenpferd = Villenmilch = Seife

von Bergmann & Co. Radebeul mit Schutzmarke: Stedenpferd. a St. 50 Pf.

in Friedrichstadt: Adler-Apothek, in Süderstapel: Apotheker Forkert.

Die Eisengießerei

von

C. H. Rohwer

empfehle billigst: Gußeiserne Fenster, Regulier- und Dauerbrand-Ofen, Sparherde usw.

Schöne Frau-

en verraten, daß sie ihre Schönheit und Anmut der Dresdener

Lana-Seife

Marke
HMD

v. Hahn & Hasselbach, Dresden verbanen. Bestes Mittel zur Erzeugung eines schönen Teints. a St 50 S .

Johs. Eberhardt,
Friedrichstadt.

Meiner verehrlichen Kundschaft empfehle ich bestens

Maggi's Würze

in Fläschchen von 35 Pfg. an, nachgefüllt 25 Pfg.

Charles Hansen, Col.,
Osterlilienstr. 11.

Feinstes, frisches

Osterbrod

empfehle M. Behrend.

Central - Halle.

Sonntag, den 19. August:

Große

Tanz- Musik.

Anfang abends 8 Uhr.

Hierzu ladet freundlichst ein

D. Voss.

- Friedrichstadt, 8. Juli. (Wochenmarkt.)
Butter pr. Kopf 1.35—1.45 Mark. Eier pr. Stieg 1.30—1.40 Mark.

Erbisen per Doppelliter 20—15 Pfennig.
Wurzeln 3 Bund 10 Pfg. Junge Kartoffeln 30—25 Pfg. pr. Doppelliter.

UNBEKANNTES aus alten Zeitungen und Akten:

1. Der Königl. Landbaumeister im Herzogtum Schleswig Motz gibt am 7. Dezember 1800 bekannt, daß neben der Holmer-Tor-Brücke auch
"die über den dortigen Mittelburgwall führende sogenannte DREHBRÜCKE nun erbauet"
werden soll. Gemeint ist offenbar eine Reparatur. Um welche Brücke kann es sich dabei gehandelt haben?
2. Bei Jürgen Ipsen im NORDISCHEN LÖWEN wurden zu Beginn des vorigen Jahrhunderts "Liqueurs" verkauft:
Oschepa, die Kanne in Ankern 40 B1
Doppelt Danz. Kümmel
die Kanne in Ankern 32 32 B1
Um welche Menge (Liter) hat es sich dabei gehandelt?
3. In einem alten Bericht heißt es, daß
früher der Strom im Mittelburgwall von Osten nach Westen gelaufen sei.
Auf welchen Umstand ist es zurückzuführen, daß der Strom jetzt in die entgegengesetzte Richtung fließt?
4. Im Jahre 1892 wurden den Friedrichstädter Bürgern die städtischen Wasserstege überlassen. Die Bürger bildeten jeweils eine Wassersteg-Genossenschaft. Wer besitzt noch Bilder, auf denen solche Wasserstege deutlich zu erkennen sind.
5. Im Jahre 1640 besaß Ernst van Meerwyk vor dem Holmer Tore einen bedeutenden Garten, der Erdbeeren, Pfirsiche, Spargel, Aprikosen usw. nach Hamburg lieferte. Dabei handelt es sich n i c h t um den Großen Garten. Wer weiß mehr über die Lage des Meerwyk'schen Gartens?

Hinweise nimmt jedes Vorstandsmitglied gern entgegen.

ALTE UND NEUE HAUSNUMMERN

Die Einteilung der Stadt in fünf Quartiere geht zurück bis in die Zeit der Stadtgründung. Das Friedrichstädter Stadtrecht von 1633 beschreibt z. B. die Einteilung des ersten Quartiers wie folgt:

Das erste Quartier soll vom Eckhaus an der Ostseite der Prinzen-Gasse anfangen, und sich erstrecken durch dieselbe Gasse bis an das Eckhaus an derselben Seite an den Markt; von dannen wiederum nach der Ostermarkt-Gasse, bis an den Oster-Threen-Schlot (Graben); von dannen wieder hinaus bis an den Fürsten Burgwall, und längs demselben wieder hin bis an die vorgedachte Prinzen-Gasse.

Het eerste Quartier sal van't Hoeck-huys aen de Oost-zijde van de Prince-Straet beginnen ende strecken door de selve Straete tot aen't Hoeck-huys aen de selve Zijde, aen de Marckt, van daer wederom naer d'Ooster Marckt Straete, tot aan den Ooster Treen-Sloot, van daer wederom opwaert naer's Vorsten Burgh-wal, ende langhs den selben wederom tot aen de voornoemde Princen-Straete.

In der gleichen Weise werden auch die anderen Quartiere beschrieben.

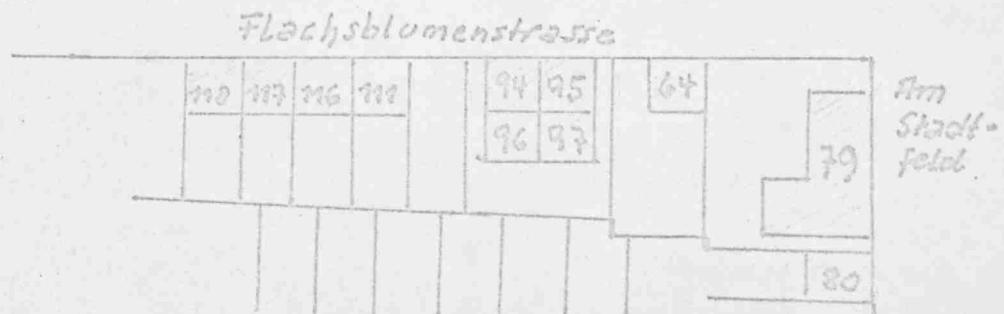
Innerhalb der einzelnen Quartiere wurden die Häuser durchnumeriert; diese Bezeichnung wurde durch die Jahrhunderte beibehalten, bis eine Polizeiverordnung vom 18. Dezember 1903 die heute noch gebräuchliche Bezeichnung einführte.

Unserer Gesellschaft liegt das Original des Hausnummerplanes vor. Einen kleinen Teil haben wir im Rahmen unserer bescheidenen Mittel nachzuzeichnen versucht. Der Ausschnitt mit den alten Quartiernummern wird dieser Mitteilung beigelegt. Zum besseren Verständnis sei hinzugefügt, daß die Häuser westlich der Prinzenstraße zum II. Quartier, und die Häuser nördlich der Wester- und Ostermarktstraße zum III. Quartier gehören. Das I. Quartier ist oben ausreichend beschrieben.

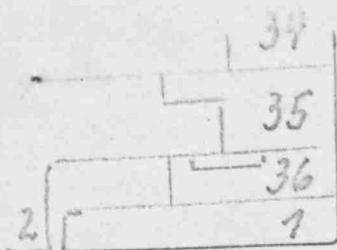
Jedes Mitglied - (und natürlich auch jeder andere Bürger unserer Stadt) - das ausserhalb dieses kleinen Ausschnittes wohnt, kann "seine" alte Quartier- und Hausbezeichnung auf Anfrage gern mitgeteilt bekommen.

Für unser Archiv suchen wir noch Abbildungen von den alten Quartierbezeichnungen, die gut lesbar an den Häuserfronten angebracht werden mußten. Die Bilder werden nach Anfertigung einer Kopie sofort zurückgegeben.

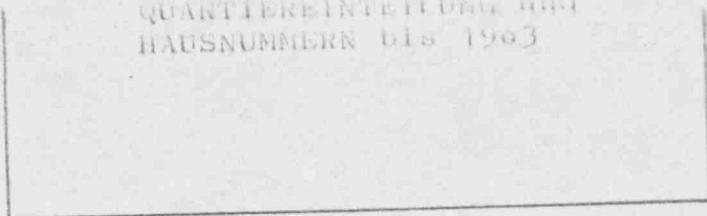
Wie schwer es übrigens ist, ohne Hilfsmittel die frühere Quartierbezeichnung in die heutige Hausnummerbezeichnung zu "übersetzen", mag die nachstehende Skizze von der Südseite der Flachsblumenstrasse/Ecke Stadtfeld zeigen, die kaum wiederzu erkennen ist:



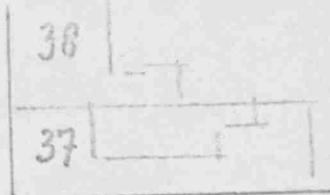
QUARTIEREINLEITUNG 1881
HAUSNUMMERN BIS 1903



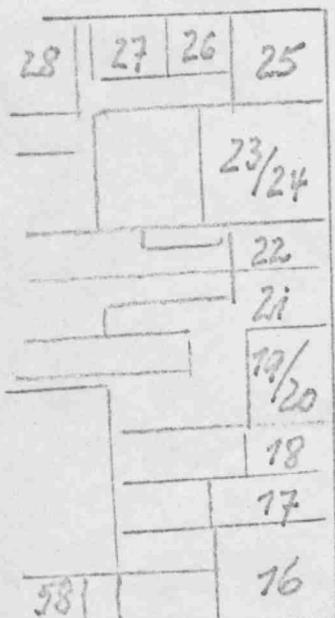
Wester-
marktstraße



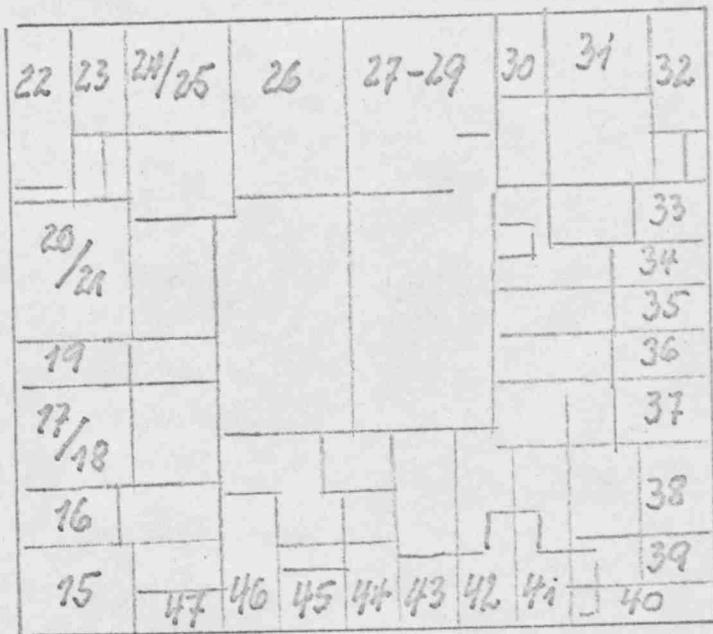
Am Marktplatz



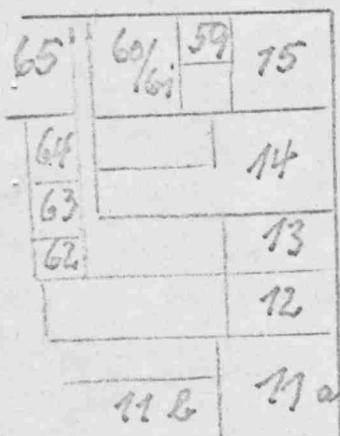
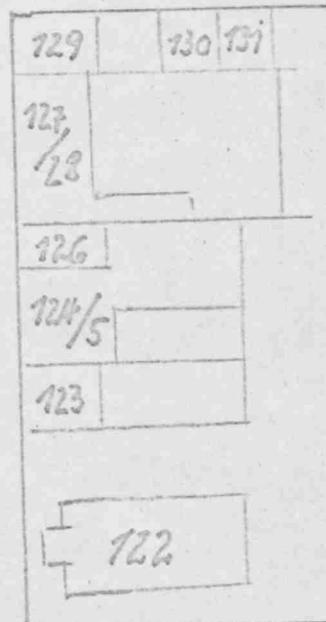
Oster-
marktstraße



Wester-
hafenstraße



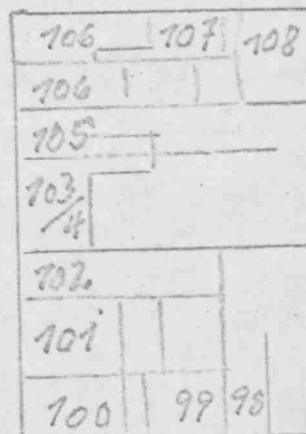
Kirchenstraße



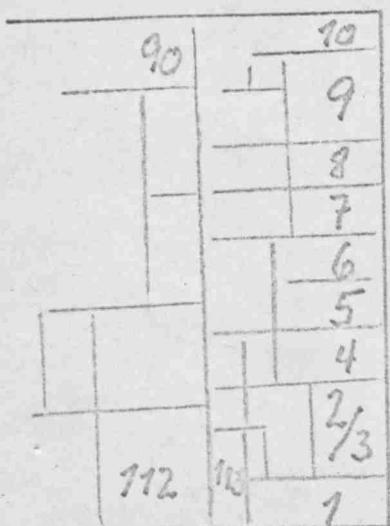
Neue Straße



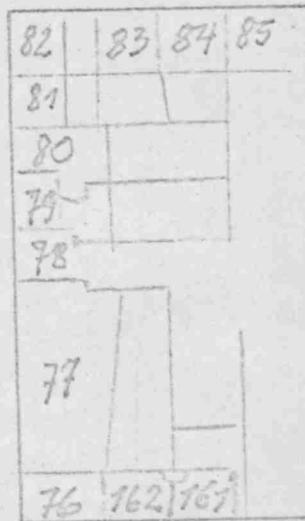
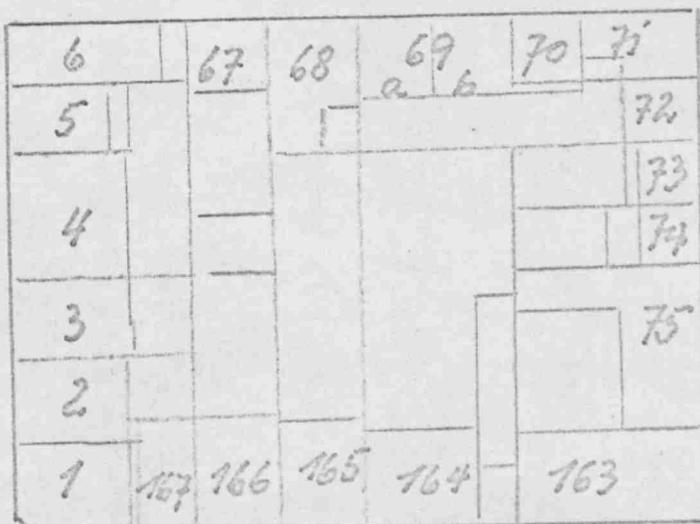
Mittelgrabenstraße

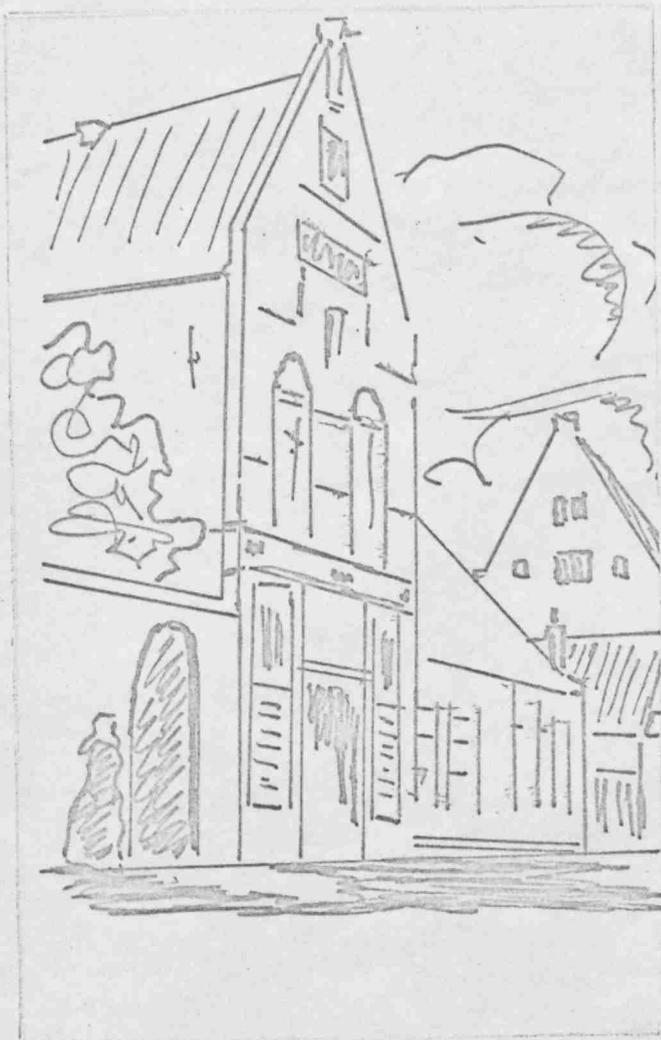


Ostergrabenstr



Am Fürstenburgwall





Kopie einer Künstler-Stein-Zeichnung aus dem Verlag Ernst Klinger, Friedrichstadt.

UNSER

SORGENKIND:

Die Alte Münze!

Unsere Gesellschaft ist eifrig bemüht, die ALTE MÜNZE vor dem endgültigen Verfall zu bewahren. Wie viele Schwierigkeiten dabei zu überwinden sind, soll hier nicht aufgezählt werden. Wir haben Hoffnung, daß noch in diesem Jahre mit den Arbeiten begonnen werden kann.

Jeden aber, dem die Erhaltung der ALTEN MÜNZE, dem

"Kleinod holländischer Renaissancebaukunst auf deutschem Boden, das neben den besten Bauten seiner Art in Holland mit Ehren bestehen könnte" (Werner Rehder 1923)

am Herzen liegt, bitten wir, uns in unseren Bemühungen zur Seite zu stehen und mitzuhelfen, die vielen kleinen und großen Hindernisse aus dem Wege zu schaffen. Und diese Bitte

gilt auch für alle, die kraft ihres Amtes mit der ALTEN MÜNZE zu schaffen haben oder mit dem Erhaltungsproblem befaßt sind.

Dieses Problem ist nicht neu; es ist aber dringender geworden. Am 6. November 1903 (!) erstattete der Provinzial-Conservator Professor Haupt ein Gutachten. Er wies dringend darauf hin, daß das große Steinkohlenlager, das sich damals in der ALTEN MÜNZE befand, entfernt werden müsse, und daß die ungeheure Masse der Kohlen drohte, die Wände unten hinauszudrücken. Schadhafte seien große Teile, u. a. die Schenkel der Giebel. Die Verwitterung sei besonders stark und ein starker Riß ginge in das Widerlager des großen scheidelrechten Bogens. Für die Erhaltung gibt er ganz konkrete Ratschläge.

Auf der Grundlage dieses Gutachtens hat der Maurermeister Conrad Wilhelm Eggers am 14. Dezember 1903 dann einen ausführlichen Kostenanschlag erstellt, der für 3.900,- Mark nicht nur den Verfall verhindert hätte, sondern darüber hinaus die ALTE MÜNZE zu einem Versammlungsraum oder Archiv mit den erforderlichen sanitären Einrichtungen (im Garten des angrenzenden Kirchendienerhauses) gemacht hätte. Allein dieser Plan wurde nicht ausgeführt.

Erst im April 1906 legte der Architekt Ernst Stoffers aus Kiel einen Kostenanschlag für eine "kleine Lösung" vor, der für 1500,-

Mark nur die dringendsten Erhaltungsarbeiten umfaßte. Seitdem sind Reparaturen vorgenommen worden, die nur notdürftig den Verfall verhinderten. Heute gilt es aber, durch eine Grundüberholung die ALTE MÜNZE nicht nur zu erhalten, sondern zu einem bewohnbaren Gebäude umzugestalten, wie es Professor Haupt schon 1903 gefordert hat.

Schlußseite des Gutachtens von
Professor Haupt vom 6. 11. 1903

Du wirst es werden soll, dafür
du ist für mich die Rede zu sein
bedeutet mir, daß ich immer ein
Wortung mit dem gewöhnlichen wird und
werden kann, wenn mich immer können
mit Ludwig's Aufsatz, daß ich werde
mit können für, unter die gewöhnlichen
Kunstwerke, welche für wird, wenn es für
die als Verbindung zu werden Ludwig,
sich können immer gewöhnlichen wird,
zu verfall, daß die Rede haben nicht
ist gewöhnlich sollen werden. Wenn können
haben zu mit Goldes, Aufsatz und
Lichtbildungspunkte, Buch, Aufsatz, können,
Licht können, Aufsatzpunkt, können für
Kunstwerke, Aufsatz, Aufsatzpunkt,
Lichtwerkeformulierung, Aufsatzpunkt für
Kunst und persönliche Aufsatzpunkte
und Aufsatzpunkte.

Rekapitulation

Titel I	Müherarbeiten	Mark	1680, 00
" II	Zimmerarbeiten	"	860, 00
" III	Lüftung	"	814, 00
" IV	Leinwandarbeiten & Gipsarbeiten	"	192, 00
" I	Malereien	"	84, 00
" II	Abgleich	"	208, 00
"	Aufführer	"	195, 00
			<u>Summe Mark 3953, 00</u>

Geht zu

Abzugsrechnung für altes Material:

Für alte Käufelgen sind Zinsk und der alte Pinnen 15, 00

" Lindlingen und dem Kupferblech im Fußboden 38, 00

Umlös für altes Material = 53, 00

Kaufsumme, 3900, 00

Daum die Abrechnungen auf dem Grundstück anlagert werden kann möglich ist die Kaufsumme im Mark 300, 00



Friedrichsbad, den 14 Dezember 1903

C. W. Eggert

Müherarbeiten

Winn Kellern gegen 1/2 in einem

STÖPEN oder STUPPEN in FRIEDRICHSTADT

Weil auch die Bürger gewohnt sind, vor und achter (an) ihrer Behausung einige kleine Gezimmer, als Stöpen oder Setzbänke, Pothäuslein, Treppen in die Keller und hohe Kammern und dergleichen zu setzen; so soll einem jeden solches zu thun frey und geur- laubtet seyn, jedoch, daß sothane ausgesetzte Gezim- mere nicht ferner von dem Hause ab als 4 1/2 Fuß, und nicht höher als 4 1/2 Fuß gemacht werden, damit den Nachbarn dadurch keinerley Präjudiz, Hinder oder Schade gegeben und verursacht werde; dafern aber jemand weiter oder höher, als vorbenannte Maasse zu- läßt, zu bauen sich unterfangen würde, sollen die verordnete Baumeistere dagegen gebührliche Vernehmung zu thun vermögen.

Diese Bestimmung im Friedrichstädter Stadtrecht von 1633 erlaubte es den Bürgern, vor ihren Häusern die Stöpen oder Stubben anzulegen. Die Straßen erhielten dadurch ein be- sonders reizvolles Gepräge; ein Teil des Lebens spielte sich vor dem Hause - auf den Stöpen - ab. Die Stöpen wur- den dann auch von den Hauseigentümern ganz individuell ge- staltet. Stets waren die Stöpen gegenüber Fußsteig und Fahr- straße erhöht. Auf einigen alten Photographien ist dies auch noch deutlich erkennbar.

Wenn auch die anfangs wiedergegebene Vorschrift des alten Stadtrechtes nicht ausdrücklich außer Kraft gesetzt wurde, so erfuhr das Stöpenrecht doch durch das Regulativ "zur Instandsetzung und künftigen Unterhaltung des Straßenpflasters in der Stadt Friedrichstadt vom 30. August 1839" und durch die allgemeinen baupolizeilichen Vorschriften vom 25. Mai 1851 gewisse Einschränkungen und Modifizierungen. Die Preußischen Baupolizeivorschriften von 1875 führten schließlich dazu, daß die Stadtverwaltung sich genötigt sah, im Jahre 1878 ein "REGULATIV für die Einrichtung, die Instandhaltung und die Benutzung der STUPPEN in der Stadt Friedrichstadt" zu erlassen. Diese Vorschriften geben uns einen interessanten Einblick in das Leben der Bürger jener Zeit und lassen uns ahnen, wie un- sere Vorfahren das kleine Stückchen Straße vor ihren Häusern gestaltet haben.

Den Hausbesitzern wurde es zunächst generell gestattet, den "Terrainstreifen" zwischen den Häusern und dem Trottoir zur Anlegung von Stuppen zu benutzen, jedoch galt das nicht für die Oster- und Westerlilienstraße und für einen Teil der Lohgerberstraße, weil dort offenbar die Bürgersteige zu schmal waren. Diese Stuppen blieben dem öffentlichen Verkehr entzogen. Die Stadt behielt sich aber das Recht vor, diesen Straßenteil ohne Anspruch auf Entschädigung zu nutzen, wenn die Erweiterung oder Anlegung öffentlicher Verkehrswege dies erforderlich machen sollte. Die städtische Baukommission führte auch über die Stuppen die Aufsicht. Ohne deren Genehmigung durften Veränderungen an den Stuppen nicht vorgenommen werden.

Übrigens sind die Stuppen niemals Privateigentum gewesen. Weder das Erdbuch von 1854 noch das Kataster rechneten die Stuppen den Häusern zu.

Gleiche Breite, gleiche Höhenlage zu dem anschließenden Trottoir und gleiches Gefälle wurde 1878 verlangt. Soweit bei Einführung des Regulativs Abweichungen hiervon vorhanden waren, sollte es zunächst hierbei auch verbleiben. Erst die Umpflasterung der Straßen um die Jahrhundertwende brachte in dieser Hinsicht Probleme mit sich.

Die Herstellung und Instandsetzung der Stuppen oblag den Hausbesitzern. Sie waren zu pflastern, und zwar grundsätzlich mit Fliesen, gelben oder grünen Klinkern. Die Baukommission durfte Ausnahmen gestatten. Das Pflaster war "fortwährend" in ordnungsmäßigem Zustand zu halten, und alljährlich hielt der Stadtwachtmeister seine Inspektion. Ein solcher Bericht über die Besichtigung des Pflasters ist uns erhalten geblieben; er soll im Original beigelegt werden.

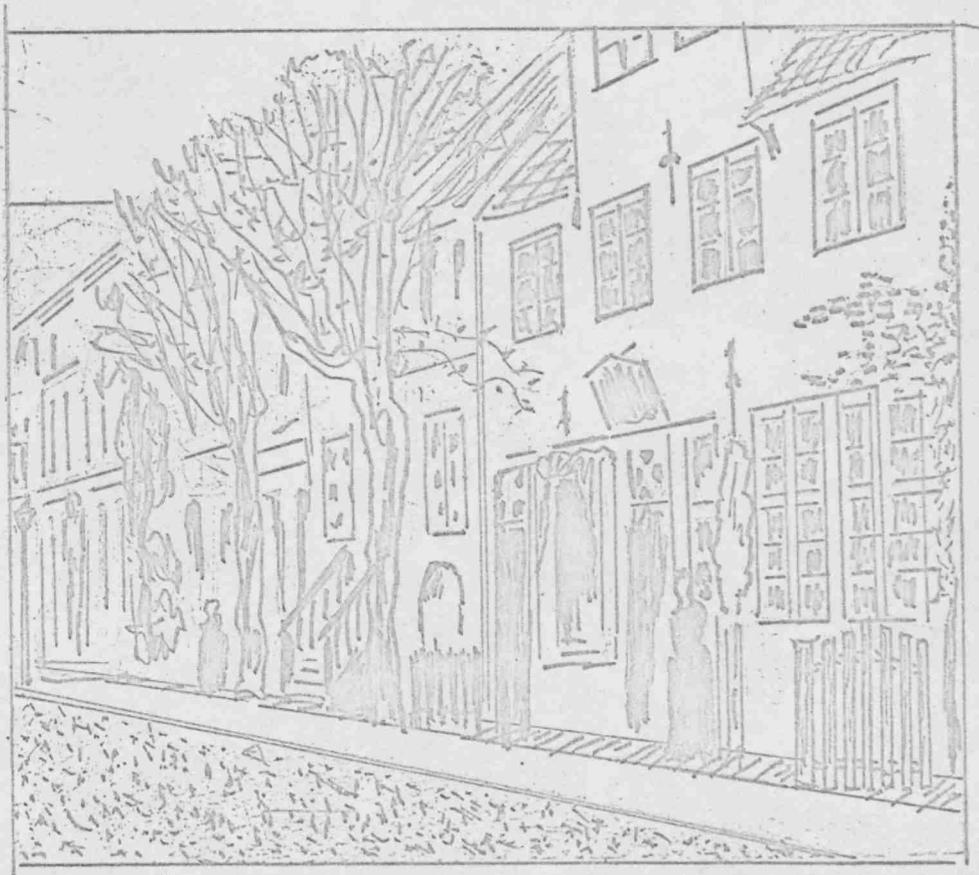
Die Stadt hatte sich das Recht vorbehalten, Laternenpfähle und Röhrenbrunnen an passenden Plätzen anbringen zu lassen. Im übrigen aber durften Fenster und Luken nach außen schlagen, jedoch nicht über die Breite der Stöpen hinaus und Gesimse und Dachrinnen durften nicht weiter als 0,5 m über die Baulinie herausragen. Haus- oder Kellertreppen durften bei behalten werden, aber nicht neu angelegt oder nur mit Genehmigung verändert werden.

Wir erfahren, daß außer Röhrenbrunnen andere Brunnen vor den Häusern vorhanden gewesen sind. Sie mußten verschwinden oder waren mit Einfriedigungen zu versehen. Auch Bäume standen auf den Stuppen. Sie mußten kurz gekappt werden, so daß die Zweige nicht über die Stuppen hinausragten. Neue Bäume aber durften nicht mehr angelegt werden; dagegen war das Pflanzen von Spalier und Rankengewächsen unmittelbar an der Hausmauer gestattet. Diese Gewächse durften auch "zur Beschattung" Verwendung finden, wenn das Gitterwerk, das die Ranken aufnehmen sollte, in mindestens 2,3 m Höhe angebracht würde. Pfähle, Verschläge, Stackets oder sonstige Abgrenzungen waren gestattet. Erst bei Umpflasterung der Straßen mußten sie entfernt werden. Die letzten Begrenzungen der Stöpen zu den Nachbargrundstücken sind offenbar die vor den Häusern am Mittelburgwall N 2 bis 10 stehenden gewesen. Der Amtsgerichtsrat Wriedt weigerte sich, den Anordnungen des Bürgermeisters Folge zu leisten. Es kam zum Prozeß, den Wriedt schließlich gewann. So blieben die Begrenzungspfähle ein paar Jahre länger stehen, bis auch sie verschwanden. Aber diesem Prozeß verdanken wir die Kenntnis von der früheren und der neuen Straßenpflasterung. Der Stadtbaumeister C. W. Eggers hielt für den Mittelburgwall und die Prinzenstraße die Querschnitte des Straßenpflasters fest. Nach seinen Unterlagen fügen wir eine Zeichnung bei.

Balkons, Erker und Marquisen, ferner vorspringende Aushängeschilder, Schlachterhaken und andere zur Schaustellung von Gegenständen bestimmte Einrichtungen über den Stuppen durften nur mit Genehmigung angebracht werden. Im übrigen durften die Stuppen zum Aufstellen oder Hinlegen solcher Gegenstände benutzt werden, die eine feste Lage und ein reinliches Aussehen hatten. Sie durften keine scharfen Kanten oder spitzen Ecken haben, keinen üblen Geruch, keinen Staub oder Dampf verbreiten, keine leicht brennbaren Stoffe enthalten, keine frischen Farben, Oel-, Theer- oder anderen Anstrich tragen und auf keinen Fall über die Stuppen herausragen. Nun verstehen wir auch besser, wenn in alten Anzeigen zu lesen ist, daß eine freiwillige Versteigerung von allerlei Hausrat usw. "vor meinem Hause" stattfinden soll. Wir wissen, daß die Ketten vor den Häusern keine Böswilligkeit gegenüber Passanten darstellen und daß die Bank vor dem Hause schon vor mehreren hundert Jahren dort seinen

Platz gehabt haben kann.

Es ist reizvoll, mit dieser Kenntnis durch die Straßen Friedrichstadts zu gehen. Die unterschiedliche Pflasterung des Bürgersteiges erscheint in einem neuen Licht. Die Platten oder Fliesen vor den Häusern sind ein Stück Alt-Friedrichstadt. Nur wenige Kellereingänge sind noch vorhanden (z. B. am Fürstenburgwall und in der Neuen Straße). Früher müssen viel mehr davon vorhanden gewesen sein. Und Bäume auf den Stuppen sind heute überhaupt nicht mehr vorhanden. Die Fleischerhaken und die Aushängeschilder der Barbierere sind verschwunden; nur an der Südseite des Mittelburgwalles träumt noch ein kunstvoll gefertigtes Gestänge von der Zeit, als noch die Stöpen gleich einem nach außen gekehrten Teil der Häuser das Leben in Friedrichstadts Straßen bunter und lebhafter machten.



Am Mittelburgwall N

Querschnitte
der Straßen am
Mittelburgwall
und der Prinzen-
straße nach den
Zeichnungen des
Stadtbaumeisters
C. W. Eggers
vom 24. 5. 1906

Am Mittelburgwall N.

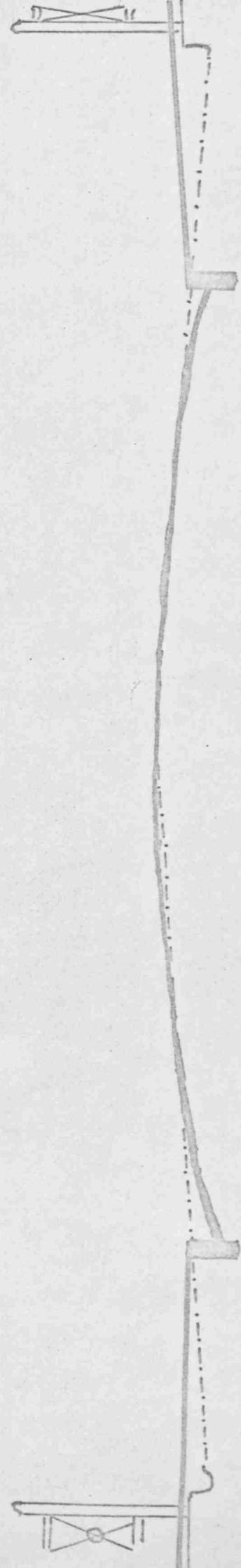
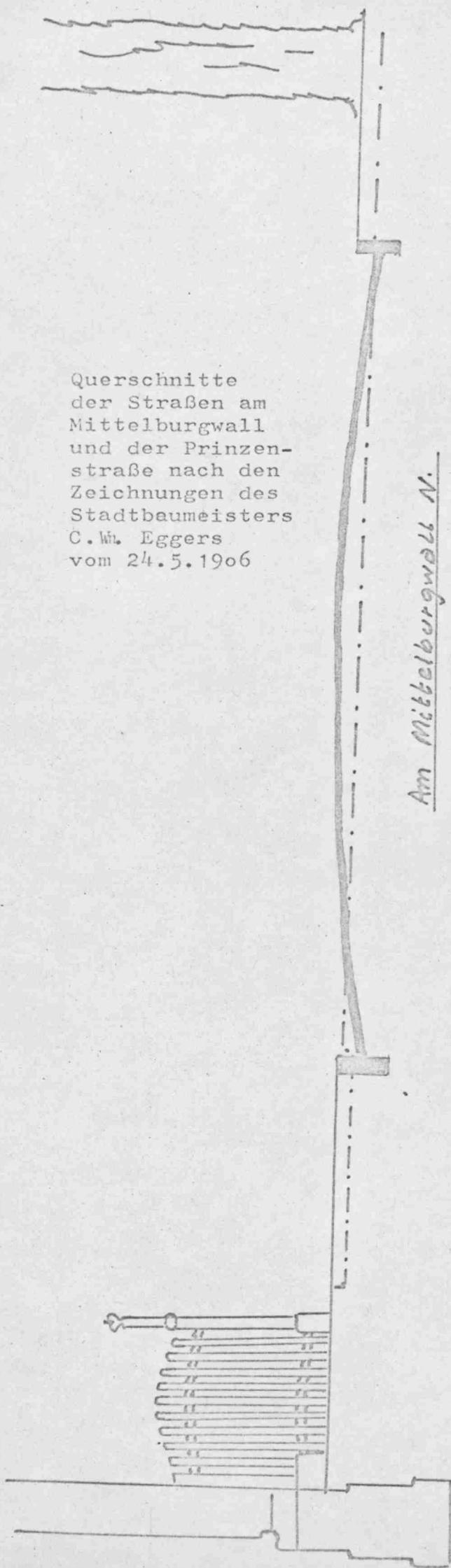
— = neues Straßenpflaster

- - - = altes und

nach der Umpflasterung um 1900

M. ca. 1:33 1/3

Prinzenstraße



WUSSTEN SIE SCHON.....

..... daß früher (1719) statt der Mauer ein Hagedornzaun den Kirchhof der ev.-luth. Kirche einfriedigte und daß Thomas Jacobs "vor die Hagedorn zu schneiden" 1 β erhielt?

..... daß der alte luth. Kirchhof zur westerlilienstraße hin durch einen Wassergraben abgeschlossen wurde?

..... daß auch der Kirchhof bei der Remonstrantenkirche von einem Wassergraben umgeben war?

..... daß 1857 im Armenhause Binsen verarbeitet wurden und daß 100 Bund Binsen 2 r 32 β kosteten und daß 200 Ellen Mattenflecht für 1 r 51 β verkauft wurden?

..... daß 1885 Dr. med. Georg Hermann Versmann und seine Ehefrau Sophie Marine Catharina geb. Heldt der Stadt ein Kapital von 7.500 Mark vermachten, dessen Zinsen an arme, an Lungen-Tbc leidende Gemeindemitglieder verteilt werden sollten?

..... daß vor 100 Jahren die Bevölkerung sich wie folgt auf die Religionsgemeinschaften verteilte?

1820 Lutheraner
82 Remonstrantisch-Reformierte
50 Mennoniten
79 Katholiken und
204 Israeliten.

..... daß 1871 die Zahl der Schenkwirtschaften 33 (!) in der Stadt betrug und daß darüber hinaus noch 2 Verkaufsstellen für geistige Getränke vorhanden waren?

..... daß noch 1878 in Friedrichstadt sieben Unterstützungskassen bestanden, nämlich
die Kasse der Schiffergilde,
die alte Sterbekasse,
die neue Sterbegilde,
die Gesellenkrankenkasse,
die Maurergesellenkrankenkasse,
die allgemeine Krankenkasse und
die allgemeine Krankenkasse für Fabrikarbeiter?

..... daß schon 1625 eine direkte Postverbindung zwischen Friedrichstadt und Hamburg eingerichtet wurde?

..... daß für die Herausgabe diese MITTEILUNGEN weder ein Redakteur noch sonstige Mitarbeiter vorhanden sind und daß jedes Mitglied, das für "besten Dank!" zu arbeiten bereit ist, mit offenen Armen empfangen wird?

Beitritts- erklärung	Indmeldelse	Aanmelding	Önjmädling
=====			
Hierdurch er- kläre ich mei- nen Beitritt zur	Jeg indmelder mig herved i	Hierbij geef ik mij op als lid voor	Heerma mäld ik me önj bai e

GESELLSCHAFT FÜR
FRIEDRICHSTÄDTER STADTGESCHICHTE

Name	Navn	Naam	noome
.....			

Beruf	stilling	beroep	staling
.....			

Anschrift	adresse	adres	adräs
.....			

Datum	dato	datum	dátum
.....			

Unterschrift	underskrift	ondertekening	unerschraft
.....			

Name des Ehegatten, wenn dieser auch Mitglied werden will	aegtefaellens navn, hvis denne agså vil blive medlem	Naam van de achtgenote (echtgenoot), wanneer die ook lid wil worden	noome foon e wüf/moon, wan jü/hi uk lasmoot wärde wal worden
.....			

Sehr geehrtes Mitglied!

Dürfen wir Sie noch in zwei kleinen Punkten um Ihre Aufmerksamkeit bitten?

1. Beiträge

Wenn Sie Ihren Beitrag schon für das ganze Jahr 1971 bezahlt haben, dann brauchen Sie erst bei Ziffer 2 weiterzulesen. Besten Dank!

Am 1. Juli 1971 wird der Beitrag für das III. Quartal mit 3,00 DM fällig. Bitte, überweisen Sie den Betrag auf eines unserer Konten. Sie wissen doch: die Gesellschaft unterhält ein Konto bei jedem Geldinstitut in Friedrichstadt, nämlich

3376	bei der Stadtparkasse
190586	bei der Volksbank
41/648600	bei der Westbank.

Und, bitte, prüfen Sie doch einmal, ob Sie zu den wenigen gehören, die den Beitrag für das I. und II. Quartal 1971 noch nicht entrichtet haben. Falls das zutreffen sollte, dann überweisen Sie doch den Rückstand gleich mit.

2. Neue Mitglieder

Wir fügen dieser Mitteilung noch eine Beitrittserklärung bei. Bitte, geben Sie ~~es~~ Ihren Bekannten und Verwandten. Wir denken dabei besonders an die Butenfriedrichstädter, die zum Stadtjubiläum nach Friedrichstadt kommen. Je größer unser Mitgliederkreis ist, umso mehr Mittel stehen uns für unsere Arbeit zur Verfügung.

Besten Dank!

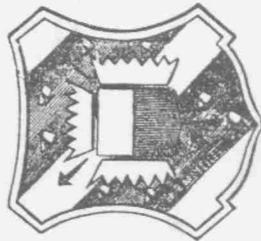
Freundliche Grüße!

Der Vorstand.

Friedrichshöfener Zeitung

Widerstedter und Stapelholmer Wochenblatt

Dieses Blatt erscheint Dienstags, Donnerstags und
Sonnabends und kostet vierteljährlich bei der Post
1,45 Mfr. (frei ins Haus), bei der Expedition 1,05 Mfr.



Anzeigen werden mit 20 Pfg. resp. 15 Pfg. pro
Korpuszeile berechnet. Stehende Annoncen genießen
Rabatt nach Abereinunft. Reklame 25 Pfg. pro Zeile.

Redaktion, Druck und Verlag von

M. Pfeiffer, Friedrichstadt a. G.

Copia.

[Large decorative initial 'S']

Sir von Gottes Gnaden Hedewig So-
 phia, der Könige Schweden Erb-Principin, Erb-
 in zu Dalsland, Wollstam, Norrman und der
 Widdmar Bau, Gräfin zu Eldenburg und
 Vallmungsost. Und von demselben Gnaden
 der Christian August, Erb zu Norwegen,
 Generaler Adjutor der Königl. Armee zu Nor-
 wagen, Bach zu dem respective Hochadelichen
 Herrn Johann und Hedern, des Durchlauchtigen
 Fürsten Herrn Carl Friedrichs, Erb zu
 Norwegen, Erb zu Schweden zu Dalsland, Woll-
 stam, Norrman und der Widdmar Bau, Graf-
 in zu Eldenburg und Vallmungsost,
 Uxorin und Mannsheim, dem,
 was bey Nicolas und Lucas Orens Ge-
 brüder in Friedriestadt Supplicando unter-
 thanigst zu Norwegen gegeben, das wegen
 der Lage geformt worden, nur zu dem
 Landesverordnungs Rathen und Commoci-
 talen gehörend und auf einer Arken Inven-
 tion zugehörte Grängen Maß- und Größ-
 Mäßen und Herrn Mikolu unter gewisse