

Während die Entwicklung der industriell-gewerblichen Arbeit in Deutschland während des 19. und 20. Jahrhunderts als Gegenstand von der sozial- und wirtschaftshistorischen Forschung der siebziger und achtziger Jahre ausführlich beleuchtet worden ist, fand die landwirtschaftliche Arbeit im Zeitalter der Industrialisierung als Thema lange weit weniger Beachtung.<sup>1</sup> Jens Flemming, der schon Ende der siebziger Jahre einen bemerkenswerten „Posten an Defiziten bei der Analyse ländlicher Lebens- und Wirtschaftsräume“ konstatiert hatte<sup>2</sup>, wies 1986 in einem Aufsatz über die in Deutschland weitgehend „vergessene Klasse“ der Landarbeiter abermals auf Lücken besonders in der Landarbeitsforschung hin. Es gäbe ein Informationsgefälle von Ost nach West, von den Güterdistrikten hin zu den Bauerndörfern; der Kenntnisstand über einzelne Perioden des 19. Jahrhunderts sei nicht erschöpfend, der über das 20. Jahrhundert dürftig.<sup>3</sup> Tatsächlich dürfen im Vergleich zu den altpreußischen Provinzen, der Magdeburger Börde, Westfalen oder Südwestdeutschland weite Teile der Geschichte von ländlicher Gesellschaft und Agrarwirtschaft in Schleswig-Holstein wohl auch heute noch als relativ wenig untersucht gelten.<sup>4</sup>

Entsprechende, umfassende Untersuchungen mit den Maßstäben und Methoden moderner Geschichtswissenschaft stehen bislang auch für die Insel Fehmarn aus. In diesem Sinne versuchen die folgenden Ausführungen einige Grundzüge und Entwicklungen der fehmarnschen Landwirtschaft im 19. Jahrhundert zu skizzieren. Nach einer kurzen Beschreibung von Kommunal- und Agrarverfassung<sup>5</sup> werden die Besonderheiten in Ackerbau und Viehzucht sowie die nicht zuletzt die für eine Insel entscheidende Frage der Verkehrsanbindungen dargelegt. Eingegangen werden soll schließlich auch auf die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzende Mechanisierung ländlicher Arbeit samt ihren Auswirkungen für die Bevölkerung der Insel, die aufgrund der herrschenden Voraussetzungen gravierend waren.

Zentrale Quellen der Untersuchung sind die Fehmarn-Beschreibungen Friedrich Wilhelm Ottes und Georg Hanssens aus den Jahren 1796 bzw. 1832<sup>6</sup> im Zusammenspiel mit späteren Werken. Die historische Literatur zur fehmarnschen Landwirtschaft besteht zu einem Teil aus mehr oder weniger umfangreichen Aufsätzen aus dem Bereich der sogenannten Heimatforschung. In den zahlreichen Aufsätzen Peter Wieperts beispielsweise finden sich eine Reihe wertvoller Hinweise und Anregungen. Insgesamt sind jedoch diese Schriften nur mit Einschränkungen zu nutzen, vor allem weil die je-

## Jan Wieske: Landwirtschaft auf der Insel Fehmarn im 19. Jahrhundert Grundzüge und Entwicklungen

**1** Flemming, Jens: „Die vergessene Klasse. Literatur zur Geschichte der Landarbeiter in Deutschland“, in: Tenfelde, Klaus (Hg.): Arbeiter und Arbeiterbewegung im Vergleich. Berichte zur internationalen historischen Forschung. München 1986 (Historische Zeitschrift, Sonderheft 15), S. 389f. Scheffler, Jürgen: „Landarbeiter in Dithmarschen 1870-1914“, in: Nissen, Nis Rudolf (Hg.): Menschen - Monarchen - Maschinen. Landarbeiter in Dithmarschen. Heide 1988 (Dithmarscher Schriftenreihe zur Landeskunde), S. 85. Schildt, Gerhard: „Die Landarbeiter im 19. Jahrhundert - eine unvollendete Klasse“, in: Archiv für Sozialgeschichte 36 (1996), S. 1f.

**2** Flemming, Jens: Landwirtschaftliche Interessen und Demokratie. Ländliche Gesellschaft, Agrarverbände und Staat 1890-1925. Bonn 1978 (Reihe Politik und Gesellschaftsgeschichte), S. 1.

**3** Flemming: Klasse, S. 397.

**4** Vgl. Zimmermann, Clemens: „Ländliche Gesellschaft und Agrarwirtschaft im 19. und 20. Jahrhundert. Transformationsprozesse als Thema der Agrargeschichte“, in: Traßbach, Werner/Zimmermann, Clemens (Hg.): Agrargeschichte. Positionen und Perspektiven. Stuttgart 1998 (Quellen und Forschungen zur Agrargeschichte, Bd. 44), S. 162. Lorenzen-Schmidt, Klaus-Joachim: „Agrargeschichte in Schleswig-Holstein. Ein Überblick“, in: Rundbrief des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Nr. 73 (August 1998), S. 20f.

**5** Die Ausführungen zu Kommunal- und Agrarverfassung bleiben hier auf das Nötigste beschränkt, da sie bereits an anderer Stelle ausführlicher beschrieben und erläutert wurden. Vgl. Wieske, Jan: „Wilhelm Adam, Kaptein Kroß & Co. - Die Insel Fehmarn zur Zeit von Klaus Groths Aufenthalt in Landkirchen 1847-1853“, in: Jahressgabe der Klaus-Groth-Gesellschaft 43 (2001), S. 17-27.

**6** Otte, Friedrich Wilhelm: Oekonomisch-statistische Beschreibung der Insel Fehmarn. Schleswig 1796. Hanssen, Georg: Historisch-statistische Darstellung der Insel Fehmarn. Ein Beitrag zur genauern Kunde des Herzogthums Schleswig. Altona 1832.

**7** Dies hat schon Thomsen bemerkt, was ihn nicht daran hinderte, seine mehrseitigen Ausführungen zu fremden Ernte- und Drescharbeitern auf Fehmarn fast ausschließlich auf einen Wiepert-Aufsatz zum Thema zu stützen. Thomsen, Ernst: *Landwirtschaftliche Wanderarbeiter und Gesinde in Schleswig-Holstein 1880-1914*. Diss. Kiel 1982, S. 221, Anm. 375; 219-226. Vgl. Wiepert, Peter: „Die ‚Monarchen‘ auf der Insel Fehmarn“, in: *Beiträge zur deutschen Volks- und Altertumskunde* 5 (1960/61), S. 43-56.

**8** Höpner, Ewald: *Die Organisation der landwirtschaftlichen Arbeit auf der Insel Fehmarn*. Diss. Kiel 1927.

**9** Rüdels, Holger: *Landarbeiter und Sozialdemokratie in Ostholstein 1872 bis 1878. Erfolg und Niederlage der sozialistischen Arbeiterbewegung in einem großagrarisches Wahlkreis zwischen Reichsgründung und Sozialistengesetz*. Neumünster 1986 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 9). Scheffler, Jürgen: „Dampfdöcher, ‚Dagglöhner‘ und ‚Monarchen‘. Technischer Wandel, Arbeitsmarkt und Arbeiterschaft in der Landwirtschaft Schleswig-Holsteins 1870-1914“, in: Paetau, Rainer/Rüdels, Holger (Hg.): *Arbeiter und Arbeiterbewegung in Schleswig-Holstein im 19. und 20. Jahrhundert*. Neumünster 1987 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 13), S. 179-215. Scheffler, Jürgen: „Landwirtschaftliche Gelegenheitsarbeiter und ländliche Gesellschaft in Dithmarschen“, in: *Dithmarschen* N. F. 1/1987, S. 1-6.

weiligen Verfasser ihre Ausführungen der Überprüfbarkeit entziehen, indem sie auf Quellenangaben weitgehend verzichten.<sup>7</sup> Bemerkenswert ist ferner die über siebenzig Jahre alte Dissertation Ewald Höpners zur Organisation der fehmarnschen Landwirtschaft.<sup>8</sup> Es handelt sich bei ihr keineswegs um eine bloße Zustandsbeschreibung der damals gegenwärtigen Situation; vielmehr herrscht eine historische Betrachtungsweise vor. In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre erschienen Holger Rüdels Arbeit über Landarbeiter und Sozialdemokratie in Ostholstein 1872-1878 sowie einige Aufsätze Jürgen Schefflers zur Landarbeit in verschiedenen Regionen Schleswig-Holsteins im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert.<sup>9</sup> Der Raum Fehmarn und die Verhältnisse in der dortigen Landwirtschaft erfuhren hierin erstmals eine Berücksichtigung im Rahmen moderner sozial- und wirtschaftsgeschichtlicher Forschung. Der Weg, den diese Arbeiten in dieser Richtung anlegten, soll hier gewissermaßen eine Fortsetzung finden.

**Kommunal- und Agrarverfassung.** Die (land)wirtschaftlichen, sozialen und politischen Strukturen auf der Insel Fehmarn unterschieden sich beim Eingang in das 19. Jahrhundert deutlich von denen des benachbarten ostholsteinischen Festlands. Das bereits im 15. Jahrhundert eingeführte Prinzip der freien Teilbar- und Veräußerlichkeit von Grund und Boden sowie die *confirmatio libertatis* von 1617, die Adligen jeden Erwerb fehmarnschen Bodens untersagte, sicherten dem freien Bauerntum die Vorherrschaft in Landwirtschaft und kommunaler Verwaltung.

Seit dem Mittelalter bestanden auf der Insel zwei Rechtsordnungen: Die Stadtverfassung der Stadt Burg und das Landrecht der Landschaft Fehmarn. Über Besitz und Ansehen konnten einige Bürger und Landleute einen Sitz in den jeweiligen Organen von Verwaltung und niederer Rechtsprechung – sprich Magistrat bzw. Kirchspielgericht – erlangen. Verschiedene königliche Beamte, allen voran Amtmann und Landschreiber, vertraten und wahrten vor Ort die Interessen des Landesherrn.

Die Landschaft Fehmarn gliederte sich in drei Kirchspiele, d.h. drei ländliche Pfarrsprengel, die auch Gerichts- und Verwaltungsdistrikte darstellten. Verwaltungsbehörde und niederes Gericht eines solchen Distrikts war das Kirchspielgericht, das sich aus je sieben lebenslang ernannten „Richtern“ – in der Regel Großbauern – zusammensetzte. Die Landschaft als ganzes vertraten die 21 Richter der drei fehmarnschen Kirchspiele zusammen mit den sogenannten „Haupt- und Gemeinleuten“ aus den Kirchspieldistrikten und Dörfern. Sie alle bildeten die „Landschaftliche Versammlung“; welche jedoch nach 1800 nur noch relativ geringe Entscheidungsbefugnisse besaß. Die „eigentliche Kommunalverwaltung“ wurde durch die Kirchspielgerichte ausgeübt.

Zudem verfügte jedes Dorf der Landschaft über eine eigene „Beilebung“ oder „Willkühr“ und eine eigene „Nachbarliche Versammlung“; aus deren Reihen ein oder mehrere Dorfgeschworene als Ortsvorstand bestimmt wurden. Die Eingessenen erhielten nur dann



ein Stimmrecht in der Versammlung, wenn sie eine – je nach Dorf unterschiedliche – Mindestfläche Land innerhalb der Dorfflur besaßen.

Während die Dorf-Beliebungen als „Nachbarbücher“ um 1800 weitgehend schriftlich fixiert waren, hieß es noch 1834, die „Fehmarnsche Verfassung“ habe sich nie an viele Formen gebunden, beruhe vielmehr größtenteils auf Treu und Glauben. Erst im Zuge dänischer Restauration wurde 1853 eine umfassende, schriftliche Kommunalordnung für die Landschaft erlassen. Nach der preußischen Annexion 1867 verlor Fehmarn die Eigenständigkeit als Landschaft und wurde Teil des Kreises Oldenburg in Holstein. Die alten kommunalpolitischen Institutionen bestanden zunächst fort, verloren aber durch neu geschaffene Einrichtungen – Amtsgericht und Kirchspielvogtei – wesentliche Kompetenzen. In den Dörfern wurden die nachbarschaftlichen Versammlungen samt Dorfgeschworenen durch Gemeindevertretungen und Gemeindevorsteher ersetzt. Gebäude-, Gewerbe- und Klassensteuer wurden anstelle des Landbesitzes zum ausschlaggebenden Kriterium für das Recht auf politische Mitsprache. Schließlich wurden 1890 anstelle der Kirchspielvogtei drei Amtsbezirke eingerichtet.<sup>10</sup>

Während die sogenannte „Grafenecke“ Wagriens von Gutswirtschaft und Großgrundbesitz geprägt war, herrschte auf Fehmarn der mittel- bis großbäuerliche Besitz vor – neben einer hohen Zahl kleiner Hofstellen und Kleinstparzellen. Ein weiterer Unterschied zum Festland bestand darin, daß nicht kontraktge-

Großbäuerliche Hofstellen prägten die Insel Fehmarn; Gehöft (Rückseite) in Badersdorf. (Foto: Theodor Möller, *Die Heimat*, Jan. 1929, Nr. 1, 29. Jg., S. 7)

**10** Zusammenfassende Darstellungen zur fehmarnschen Kommunalverfassung im 19. Jahrhundert finden sich bei: Hanssen, Georg: *Agrarhistorische Abhandlungen II*. Leipzig 1884, S. 547ff. sowie S. 327, Anm. 1. Wolgast, Günther: *Landesherrschaft und kommunale Selbstregierung auf der Insel Fehmarn*. Ein Beitrag zum Verhältnis landesherrlicher Administration und autonomer Rechtsgemeinden. Diss. Hamburg 1974, S. 152-174. Zu Veränderungen in der „preußischen Zeit“ siehe: Voss, Johannes/Jessel, K.: *Die Insel Fehmarn*. Ein Beitrag zur Heimatkunde für Schule und Haus. Burg a. F. 1898 [unveränderter Nachdruck Burg a. F. 1978], S. 31f. Rüdell: *Landarbeiter*, S. 69. Wolgast: *Landesherrschaft*, S. 173f. Vgl. Schultz Hansen, Hans: *„Demokratie oder Nationalismus – Politische Geschichte Schleswig Holsteins 1830-1918“*, in: Lange, Ulrich (Hg.): *Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*. Neumünster 1996, S. 460ff.



Eine bäuerliche Familie aus Fehmarn posiert nach eingebrachter Getreideernte für den Fotografen.

(Foto: Aug. Kück, Landkirchen, aus: Peter Wiepert, Führer durch die Stadt Burg und die Dörfer auf der Insel Fehmarn, Ahnenerbestiftung Verlag, Berlin Dahlem 1941, S. 87)

**11** Zusammenfassende Darstellungen der fehmarnschen Agrarverfassung finden sich bei: Düring, Kurt: Das Siedlungsbild der Insel Fehmarn. Stuttgart 1937 (Forschungen zur Deutschen Landes- und Volkskunde Bd. XX-XII, Heft 1), S. 44-48. Scheffler: Dampfölscher, S. 188-193. Vgl. Wieske: Wilhelm Adam, S. 23-27. Für das ausgehende 19. Jahrhundert siehe: Grunenberg, A(ndreas): Die Landarbeiter in den Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover östlich der Weser sowie in dem Gebiet des Fürstentums Lübeck und der freien Städte Lübeck, Hamburg und Bremen. Tübingen 1899 (Die Landarbeiter in den evangelischen Gebieten Norddeutschlands in Einzeldarstellungen nach den Erhebungen des evangelisch-sozialen Kongresses, Heft 2), S. 99f.; 102f.; 108f.

bundene Land- und Hausinsten, sondern Gesinde und bedarfsweise angestellte Freiarbeiter (Tagelöhner) die Arbeit auf den Höfen und Feldern verrichteten. Günstige Boden- und Klimabedingungen sowie die Lage an schiffbaren Wasserwegen ließen auf der Insel bereits im Zeitalter der Hanse eine einseitig auf den Export von Getreide ausgerichtete Produktion mit stark saisonalisierter Arbeit entstehen. Da das Reservoir an einheimischen Kräften in der Arbeitsspitze der Kornernte nicht ausreichte, war die Beschäftigung auswärtiger Wanderarbeiter (später „Monarchen“ genannt) bereits im ausgehenden 17. Jahrhundert üblich. Hieraus ergab sich vermutlich die verhältnismäßig frühe Monetarisierung der Ernte- und Drescherlöhne, die bereits vor 1800 als Akkord-Summe bzw. „Tonnengeld“ gezahlt wurden.

Paternalistische Sozialbeziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern ließen sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kaum noch finden, vielmehr eine deutliche Polarisierung der Sozialstruktur. Wohlhabenden und auf der lokalen Ebene politisch einflußreichen Landbesitzern stand eine umfangreiche Schicht eingesessener Tagelöhner gegenüber, die von ihrem Jahreseinkommen aufgrund geringer ganzjähriger Beschäftigungschancen und hoher Lebenshaltungskosten nur mühsam eine Familie ernähren konnten.<sup>11</sup>

Verschiedene Fehmarn-Beschreibungen aus dem 18. und 19. Jahrhundert belegen übereinstimmend die Dominanz des Agrarsektors im wirtschaftlichen Leben der Insel. Hier fand der Großteil der fehmarnschen Bevölkerung seine Beschäftigung. Al-





lenfalls noch Schifffahrt und Handel, sowie der Betrieb mehrerer Windmühlen waren von gewisser Bedeutung.<sup>12</sup>

Verzeichnisse über die Beschäftigtenzahlen in den größten Betrieben der Stadt Burg zeigen, daß auch zur Zeit des Kaiserreichs von einer bedeutenden Industrie keine Rede sein kann: In der 1875 gegründeten Dampfmühle arbeiteten höchstens sechs, in der ab 1896 bestehenden Dampfziegelei nie mehr als 30 Leute, wobei es sich bei letzteren vor allem um preußische, später ruthenische Saisonarbeiter handelte.<sup>13</sup> Als beide Unternehmen im Jahr 1898 als die herausragenden gewerblichen Betriebe der Insel genannt werden, beschäftigten sie zusammen 34 Personen.<sup>14</sup> Im ganzen behielt Burg – wie alle ostholsteinischen Kleinstädte – bis in das 20. Jahrhundert aufgrund eines „nur unbedeutenden merkantilen und gewerblichen Lebens“ einen ausgesprochen ländlichen Charakter. Die Bevölkerungszahlen stagnierten weitgehend oder waren gar rückläufig. Ein Urbanisierungsprozeß vollzog sich nicht.<sup>15</sup>

Insenziertes Foto von zwei fehmarischen Familien, das gleichwohl die ärmlichen Lebensverhältnisse dieser Landarbeiter nicht kaschieren kann. (Foto: Aug. Kück, Landkirchen, aus: Peter Wiepert, Führer durch die Stadt Burg und die Dörfer auf der Insel Fehmarn, Ahnenerbe-Stiftung Verlag, Berlin Dahlem 1941, S. 89)

**12** N.N.: Geographisch- und Staatistische Beschreibung des Herzogthums Holsteins, Bisthums Lübek, der Insel Femern, der Hauptstadt Dänemarks, und der freyen Reichsstädte Hamburg und Lübek. Ein nicht unwichtiger Beytrag zur Länder und Völkerkunde. Altona 1790, S. 229f. Otte: Beschreibung, S. 161; 301; 343f. Fehmarn-Beschreibung von 1835 zit. n. Trede, R(ichard): Steine, die reden können. Eine Zusammenstellung der Mittheilungsblätter „Ein Groß der Burger Kirche für Stadt und Land“. Burg a. F. 1983, 414f. Voss/Jessel: Insel, S. 26. Stadtarchiv Burg auf Fehmarn [im folgenden abgekürzt „StadtA Burg“], Manuskript Nr. 296: Lebenserinnerungen von Jürgen Anton Bundies, 1849-1923, S. 37 Laage, Georg: „Zur Geschichte fehmarischer Windmühlen. In: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg - Holstein 1 (1957), S. 68-79. Wieske: Wilhelm Adam, S. 33-36.

**13** StadtA Burg Abt. 11, Nr. 3 I-III: Akten des Bürgermeisteramts der Stadt Burg a. F. betreffend die Anlegung von Fabriken, die Aufstellung von Dampfkesseln pp.; vgl. Abt. 1, Nr. 3 II. Fehmarisches Wochenblatt [im folgenden abgekürzt „FW“] Jg. 45, Nr. 85 (27.10.1900).

**14** StadtA Burg Abt. 11, Nr. 3 III. Vgl. Voss/Jessel: Insel, S. 29.

**15** Rüdell: Landarbeiter, S. 54-58. Vgl. Oldekop, Henning: Topographie des Herzogthums Holstein einschließlich Kreis Herzogthums Lauenburg, Fürstentum Lübeck, Enklaven (8) der freien und Hansestadt Lübeck, Enklaven (4) der freien und Hansestadt Hamburg. 1. Band. Kiel 1908, Kap. VII, S. 26f.

**16** Otte. Beschreibung, S. 164ff.; 363. Hanssen: Darstellung, S. 122; 202-206. Hanssen: Abhandlungen II, S. 324-328. Voss, J(ohannes): Chronikartige Beschreibung der Insel Fehmarn. 2. Teil. Burg a. F. 1891 [unveränderter Nachdruck Burg a. F. 1978], S. 81. Höpner: Organisation, S. 29f. Düring: Siedlungsbild, S. 80. Wierpert, Peter: „Von Steinwällen und Knicks auf der Insel Fehmarn“, in: Die Heimat 72 (1965), S. 14-17. Wolgast: Landesherrschaft, S. 168-172. Höpner, Ewald: Fehmarn-Dörfer mit Geschlechter, Haus- und Hof-Folgen. Lübeck 1981, S. 225f. Vgl. Nissen, Nis Rudolf: Landwirtschaft im Wandel. Natur und Technik einst und jetzt. Heide 1989 (Kleine Schleswig-Holstein-Bücher, Bd. 39), S. 13-16.

**17** Otte: Beschreibung, S. 164; 223f. Höpner: Organisation, S. 28; 31; 34f. Wolgast: Landesherrschaft, S. 170.

**18** Otte: Beschreibung, S. 247f.; 279-282. Hanssen: Darstellung, S. 213; 224f.

**19** Reventlow-Farve, Ernst von/Warnstedt, H(ans) A(dolf) von: Festgabe der eilften Versammlung Deutscher Land- und Forstwirthe. Beiträge zur land- und forstwirtschaftlichen Statistik der Herzogthümer Schleswig und Holstein, gesammelt vom Vorstande der eilften Versammlung Deutscher Land- und Forstwirthe. Altona 1847, S. 128f.

**20** Otte: Beschreibung, S. 258f.; 292. Hanssen: Darstellung, S. 220. Höpner: Organisation, S. 35. Magnus, Emil: Fehmarn. Seine wirtschaftliche Entwicklung, seine Sitten und Gebräuche. Burg a. F. o. J. [ca. 1905], S. 6.

**21** Hanssen: Darstellung, S. 242. Höpner: Organisation, S. 32f; 35.

Auch in einem anderen Bereich zeigte sich auf Fehmarn im 19. Jahrhundert eine gewisse Rückständigkeit: Die in den Jahren 1766 und 1770 für die Herzogtümer ergangenen Einkoppelungsverordnungen fanden zunächst keine Umsetzung. Die Stadt Burg und die Landschaft Fehmarn waren 1771 auf eigene Bitte hin von ihnen ausgenommen worden. Während die Ziele der Verordnung – Aufteilung der Gemeindeweiden und Zusammenfassung zerstreut liegender Besitzungen durch Tausch sowie die Einfriedigung des zusammengefaßten Landes – andernorts längst Realität waren, verzeichnete Fehmarn ein halbes Jahrhundert später allenfalls bescheidene Fortschritte. Um 1830 hatten mehrere Dörfer noch nicht einmal mit der Aufteilung der Gemeindeweiden begonnen. Nur rund 10% der fehmarnschen Ackerfläche sollen im Jahr 1832 eingekoppelt gewesen sein. Schließlich wurde im Jahr 1842 von höherer Stelle eine besondere „Weide- und Einkoppelungs-Verordnung“ für die Insel erlassen. Streitigkeiten und Prozesse sorgten jedoch dafür, daß die gesetzte Sechs-Jahres-Frist nicht in allen Fällen eingehalten werden konnte. Die letzte Gemeindeweide der Insel im Dorf Puttgarden wurde erst 1875 aufgeteilt.<sup>16</sup>

**Ackerbau.** Bedingt durch Klima- und Bodenverhältnisse überwog auf Fehmarn traditionell ein Getreideanbau, bei dem Weizen und Gerste die größte Rolle spielten. Der eindeutige Vorzug, der allgemein dem Ackerbau vor der Viehzucht eingeräumt wurde, verstärkte sich noch mit der nach 1800 verstärkt betriebenen Aufhebung der Gemeindeweiden.<sup>17</sup>

Als am weitesten verbreitete Fruchtfolge wird 1796 und 1832 eine sechsschlägige angegeben: Brache-Gerste-Erbsen-Weizen-Dreesch-Dreesch. Als „Dreesch“ wurde die im frühen 18. Jahrhundert eingeführte Aussaat von Klee bezeichnet, der als Grünfutter wie als Heu der Viehfütterung diente. Mehrjährige Ackerweiden sollen auf Fehmarn nur vorübergehend bestanden haben, entsprechend dem geringen Stellenwert, den die Viehzucht zu dieser Zeit auf der Insel besaß.<sup>18</sup>

Einige aus dem Jahr 1847 überlieferte Fruchtfolgen beziehen auch den Anbau von Roggen und Hafer ein.<sup>19</sup> Im Gegensatz zu Weizen und Gerste wurde Roggen jedoch relativ wenig und in erster Linie zur Deckung des eigenen Bedarfs angebaut. Dem Hafer wurde von vielen Landwirten eine den Boden „aussaugende“ Wirkung zugeschrieben. Er fand erst weitere Verbreitung, als man sich in der Lage sah, diese durch Kunstdünger zu kompensieren.<sup>20</sup> In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts fand der Ölfuchtbau, vor allem Rübsen, Eingang in die praktizierten Fruchtfolgen. Er ersetzte vielerorts die Aussaat von Erbsen, die zu jener Zeit als nicht mehr lohnend angesehen wurde. Infolge sinkender Preise verlor der Anbau von Ölfrüchten jedoch um 1870 an Bedeutung, und Erbsen erlebten in der Fruchtfolge eine kleine Renaissance.<sup>21</sup>

Der Anbau von Hackfrüchten konnte auf Fehmarn vor 1914 kaum in nennenswertem Maße Fuß fassen. Kartoffeln wurden hauptsächlich zum Hausgebrauch angebaut, und der Export von

Kohl wurde erst im ersten Weltkrieg von vielen Bauern als lohnend erkannt.<sup>22</sup> Die Zuckerrübe fand ebensowenig Verbreitung. Pläne zur Errichtung einer fehmarnschen Zuckerfabrik wurden zwar zu Beginn der achtziger Jahre und noch einmal um 1910 diskutiert, gelangten aber beide Male nicht zur Ausführung.<sup>23</sup> Zwar warb die Zuckerfabrik Neustadt im Jahr 1888 einige Lieferanten auf der Insel, und die erste Rübenenernte 1889 erregte das Interesse vieler Landleute, doch der Konkurs der Fabrik, ihr Zurücktreten von abgeschlossenen Lieferverträgen, wird – wenngleich die Fabrik in Ahrensböck als Abnehmer einsprang – abschreckend gewirkt haben. Eine Statistik für das Jahr 1900 jedenfalls verzeichnet keine mit Zuckerrüben bestellte Fläche, lediglich Runkelrüben, die auf einigen Höfen als Viehfutter Verwendung fanden, auf insgesamt 82,5 ha.<sup>24</sup>

Die Angaben von 1900 belegen ferner das Ausmaß des nach 1870 bedeutend ausgedehnten Gerstenanbaus. Die große Nachfrage nach Braugerste im Deutschen Reich hatte dazu geführt, daß auf fast der Hälfte der mit Getreide bestellten Fläche Gerste stand (47,5%). Dies war ungleich mehr als im übrigen Kreis Oldenburg (21,8%), wo sich Gerste und Hafer die Waage hielten (Tabelle 1).<sup>25</sup>

Thies Engelbrecht stellte bei der Auswertung entsprechender Daten für die ganze Provinz Schleswig-Holstein fest, daß die Gerstenkultur auf Fehmarn den größten Umfang erreichte.<sup>26</sup> Die damals auf der Insel herrschende Fruchtfolge war nach seinen Angaben: Brache-Weizen-Gerste-Gerste-Hafer-Klee-Dreesch.<sup>27</sup> Angesichts dieser einseitigen Ausrichtung des Getreidebaus scheinen selbst die auf der Insel günstigen Boden- und Klimabedingungen bald ausgereizt gewesen zu sein, so daß in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg bereits von einer „Gerstenmüdigkeit“ des fehmarnschen Bodens gesprochen wurde (Tabelle 2).<sup>28</sup>

Insgesamt war auch auf Fehmarn das 19. Jahrhundert ein Zeitraum vielfacher Meliorationsbemühungen und Neuerungen im Ackerbau. Das Mergeln wurde zu Beginn des 19. Jahrhunderts eingeführt; die Drainage und die Verwendung künstlichen Düngers fanden nach 1850 zunehmend Verbreitung.<sup>29</sup> Nachdem eine Sturmflut im November 1872 viel landwirtschaftlich genutzte

**22** Höpner: Organisation, S. 36f. Landratsamt Oldenburg/Amtliche Stellen Fehmarns (Hg.): Die Notwendigkeit einer Brückenverbindung zwischen der Insel Fehmarn und dem Festlande. Burg a. F. o. J. [1922], S. 3.

**23** Höpner: Organisation, S. 36ff. FW Jg. 54, Nr. 107 (16.9.1909); Jg. 54, Nr. 124 (26.10.1909). **24** FW Jg. 33, Nr. 77 (29.9.1888); Jg. 34, Nr. 76 (25.9.1889); Jg. 35, Nr. 18 (1.3.1890). Engelbrecht, T(hies) H(inrich): Bodenbau und Viehstand in Schleswig-Holstein nach den Ergebnissen der amtlichen Statistik. Im Auftrage des Vorstandes der Landwirtschaftskammer für die Provinz Schleswig-Holstein. 2. Teil. Kiel 1907, S. 26; 30.

**25** Höpner: Organisation, S. 33; 35. Engelbrecht: Bodenbau II, S. 26; 30. Düring: Siedlungsbild, S. 117f.

**26** Engelbrecht, T(hies) H(inrich): Bodenbau und Viehstand in Schleswig-Holstein nach den Ergebnissen der amtlichen Statistik. Im Auftrage des Vorstandes der Landwirtschaftskammer für die Provinz Schleswig-Holstein. 1. Teil. Kiel 1905, S. 64; 266.

**27** Engelbrecht: Bodenbau I, S. 266.

**28** FW Jg. 54, Nr. 124 (26.10.1909).

**29** Hanssen: Darstellung, S. 219. Magnus: Fehmarn, S. 3-7. Höpner: Organisation, S. 32f. Vgl. Höpner, Ewald: Fehmarn. Ein freies Bauerntum in wechselvoller Geschichte. Lübeck 1975, S. 76f. Lorenzen-Schmidt, Klaus-Joachim: „Zwischen Krise und Boom - Wirtschaftliche Entwicklung 1830-1864“, in: Lange, Ulrich (Hg.): Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Neumünster 1996, S. 372.

**Tabelle 1: Getreideanbauflächen auf Fehmarn und im Kreis Oldenburg i. H. im Jahr 1900 in Hektar**

	Stadt Burg	Amtsbezirk Bannedorf	Amtsbezirk Landkirchen	Amtsbezirk Petersdorf	Fehmarn	Kreis Oldenburg i. H.
<b>Weizen</b>	138	798,2	663,8	606,3	2206,3	8663,6
<b>Roggen</b>	30	127,3	141,5	66,6	365,4	3735,4
<b>Gerste</b>	210	1153,4	1091,4	1170,8	3625,6	8358,5
<b>Hafer</b>	130	731,6	617,4	611	2090	8517
<b>Getreide insg.</b>	508	2841,5	2538,1	2454,7	8342,3	30033,4

Quelle: Engelbrecht: Bodenbau und Viehstand II, S. 26; 30

**Tabelle 2: Nutzung der Acker- und Gartenländereien im Jahr 1900 in Hektar**

	Fehmarn	Kreis Oldenburg i. H.	Kreis Oldenburg i. H. ohne Fehmarn
<b>Getreide</b>	<b>8342,3</b>	<b>30033,4</b>	<b>21691,1</b>
<b>Hülsenfrüchte und Buchweizen</b>	<b>451</b>	<b>2879,5</b>	<b>2428,5</b>
<b>Hackfrüchte und Gemüse</b>	<b>253,6</b>	<b>1433,7</b>	<b>1180,1</b>
<b>Handelsgewächse</b>	<b>8,8</b>	<b>1525,7</b>	<b>1516,9</b>
<b>Futterpflanzen</b>	<b>2845,7</b>	<b>8860,6</b>	<b>6014,9</b>
<b>Sonstige Bodennutzung</b>	<b>3255,6</b>	<b>18080,1</b>	<b>14824,5</b>
<b>Als Acker- und Gartenland genutzte Fläche insgesamt</b>	<b>15157</b>	<b>62813</b>	<b>47656</b>

Quelle: Engelbrecht: *Bodenanbau und Viehstand II*, S. 26; 30.

**30** Voss: *Beschreibung II*, S. 139f. Magnus: *Fehmarn*, S. 8. Düring: *Siedlungsbild*, S. 104f. Vgl. *FW Jg.* 17, Nr. 92 (16.11.1872); *Jg.* 17, Nr. 92 (27.11.1872); *Jg.* 19, Nr. 93 (25.11.1874).

**31** *FW Jg.* 53, Nr. 20 (15.2.1908). StadtA Burg, Manuskript Nr. 296, S. 34, 37f. Vgl. Landratsamt: *Notwendigkeit*, S. 5.

**32** Vgl. Thomsen: *Wanderarbeiter*, S. 29. Scheffler: *Dampfdöschler*, S. 185.

**33** Otte: *Beschreibung*, S. 194-203. Hanssen: *Darstellung*, S. 217; 223f. Höpner: *Organisation*, S. 38ff. Reventlow/Warnstedt: *Festgabe*, S. 129.

**34** Otte: *Beschreibung*, S. 206; 208. Hanssen: *Darstellung*, S. 217f. Höpner: *Organisation*, S. 38.

**35** Hanssen: *Darstellung*, S. 228; 235. Vgl. Otte: *Beschreibung*, S. 305: „Der Regel nach, hält nemlich der Femersche Landwirt eine größere Anzahl von Pferden, als von Kühen [...]“

**36** Hanssen: *Darstellung*, S. 224. Otte: *Beschreibung*, S. 306; 315-318.

Fläche unter Wasser gesetzt hatte, wurden in den folgenden Jahren an zahlreichen Küstenabschnitten Eindeichungen vorgenommen.<sup>30</sup> Schließlich erschloß die fortschreitende Technisierung den Landwirten neben den eigentlichen Feldfrüchten eine weitere Einnahmequelle. Die Strohpresse ermöglichte eine Vermarktung von Stroh, dessen Ausfuhr von der Insel, einer Zeitungsmeldung von 1908 zufolge, jährlich größere Dimensionen annahm.<sup>31</sup>

Alles in allem war und blieb damit die Getreideernte die Arbeitsspitze der fehmarnschen Landwirtschaft im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert. In dieser Zeit herrschte der mit Abstand größte Bedarf an Kräften, während zur Bestellung und Düngung der Felder sowie zu Meliorationsarbeiten in Herbst und Frühjahr nur wenige Leute benötigt wurden. Arbeitsintensivere Kulturen wie der Anbau von Hackfrüchten, insbesondere Kohl, die von Frühjahr bis Herbst durchgängig den Einsatz einer gewissen Anzahl von Kräften erforderten<sup>32</sup>, konnten sich auf der Insel vor 1914 nicht durchsetzen.

**Viehhaltung und -zucht.** Wie im vorangegangenen Abschnitt dargelegt, galt auch im 19. Jahrhundert das Hauptaugenmerk der fehmarnschen Landwirte dem Getreidebau. Vor 1880 wurden größere Anstrengungen in Viehhaltung und -zucht allenfalls beim Arbeitsvieh, das heißt dem Pferd als ausschließlichem Zugtier Fehmarns, unternommen.<sup>33</sup> Aufgrund des schweren Bodens war es auf vielen Stellen üblich, mit sechs Pferden zu pflügen. Da in der Regel zwei Gespanne benötigt wurden, bedeutete dies die Haltung von mindestens zwölf Pferden.<sup>34</sup>

Die Bedeutung, die im Vergleich hierzu der Nutztviehhaltung beigemessen wurde, mögen die Viehbestände fehmarnscher Höfe zu Beginn der dreißiger Jahre verdeutlichen: Auf einer Stelle von rund 50 ha wurden neben 12 Pferden 13 bis 15 Milchkühe, 16 Stück Jungvieh, 13-15 Schafe und 4 Schweine gehalten. Auf einer anderen Stelle von rund 28 ha fanden sich 6 bis 7 Pferde und 10 bis 11 Kühe, früher 6 Kühe und 8 bis 9 Pferde.<sup>35</sup> Dabei beschreibt Hanssen das Rindvieh auf Fehmarn – wie vor ihm bereits Otte – als „verkrüppelt“; weder an Milch noch an Fleisch ergiebig.<sup>36</sup>



Regelrecht bestürzt über die unrationelle Rindviehhaltung auf der Insel zeigte sich 1848 ein auswärtiger, in Dingen der Landwirtschaft nicht unkundiger Soldat, der im Rahmen der schleswig-holsteinischen Erhebung auf einem Hof in Gahlendorf stationiert war:

„Übrigens interessieren sich die hiesigen Bauern weniger für ihre innere Wirtschaft, da unser Herr Gott den Boden so gesegnet hat, daß sie nicht nötig [zu] haben glauben, sich um Verbesserungen oder um die feinere Wirtschaft zu bekümmern. So weiß mein Bauer und seine Haushälterin nicht, wieviel Milch die Kühe geben, wieviel Kannen zu einem Pfund Butter sie haben müssen, was ihnen die Kühe außer dem Hausstandsgebrauch jährlich einbringen.“<sup>37</sup>

Die Schafhaltung ging mit zunehmender Aufteilung der Gemeindeweiden immer mehr zurück. Schweine wurden vor 1850 vor allem für den Hausbedarf gezüchtet, teilweise aber auch mit Blick auf eine in Burg sowie in holsteinischen Meiereien bestehende Nachfrage.<sup>38</sup>

Einen tiefgreifenden Wandel erfuhren die Verhältnisse, besonders der Rindviehhaltung, in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts. Mit der Erfindung der Dampfzentrifuge war eine fabrikmäßige Milchverarbeitung möglich geworden, und zwischen 1882 und 1888 entstanden auf Fehmarn dreizehn Meiereien mit Dampftrieb, größtenteils Genossenschaftsanlagen.<sup>39</sup> Die so verstärkte Produktion und Vermarktung von Butter und Käse ließen unter den Landbesitzern das Interesse an verbesserter Zucht und rationellerer Haltung wachsen. Neue Vereine mit eben dieser Zielsetzung wurden gegründet. Mit der Entstehung von Meiereien verband sich auf der Insel außerdem eine massive Ausdehnung der Schweinehaltung, da die bei der Milchverarbeitung anfallenden Abfallstoffe meist gleich als Futterstoffe in einer direkt angeschlossenen Zucht Verwendung fanden.<sup>40</sup>

Der fehmarnsche Schweinebestand wuchs zwischen 1883 und 1900 um 221% an, ein Satz, der den im festländischen Teil des Kreises Oldenburg (163%) deutlich übertraf.<sup>41</sup> Demgegenüber nahm sich der Zuwachs an Rindern um 16,5% relativ bescheiden aus. Die Haltung von Schafen war mit einem Rückgang um 60% weiterhin stark rückläufig. Um 1900 gab es bereits weniger Schafe als Ziegen auf der Insel. Das Ansteigen des Pferdebestandes zwischen 1883 und 1900 kann als Beleg dafür gesehen werden, daß vor der Jahrhundertwende ein umfassender Ersatz von tierischer Zugkraft durch motorische Kräfte auf Fehmarn unterblieb, die Bedeutung von Gespannen sich aufgrund der jetzt täglich anfallenden Milchtransporte zu den Meiereien vielmehr erhöhte.<sup>42</sup>

Alles in allem zeigten sich Entwicklungen, wie sie in jenen Jahren auch die Provinz Schleswig-Holstein im Ganzen aufwies: generelle Zunahme der Viehzucht, vor allem bedingt durch größere Rinder- und Schweinebestände.<sup>43</sup> Dies konnte nicht spurlos am ländlichen Arbeitsmarkt vorübergehen. Da die Viehpflege eine Arbeit war, die das ganze Jahr über anfiel, zählte sie zum Aufgabenbereich des Gesindes. Die Aufstockung des Viehbestandes nach 1880 schlug sich somit wenigstens teilweise in einer höheren Nachfrage nach

**37** Zit. n. FW Jg. 54, Nr. 13 (2.2.1909). Vgl. Hanssen: Darstellung, S. 247f. Reventlow/Warnstedt: Festgabe, S. 129f.

**38** Hanssen: Darstellung, S. 226. Höpner: Organisation, S. 42.

**39** FW Jg. 33, Nr. 38 (16.5.1888). Höpner: Organisation, S. 40. StadtA Burg, Manuskript Nr. 296, S. 31; 39. Vgl. Höpner: Bauerntum, S. 76f. Lorenzen-Schmidt, Klaus-Joachim: „Neuorientierung auf den deutschen Wirtschaftsraum - Wirtschaftliche Entwicklung 1864-1918“, in: Lange, Ulrich (Hg.): Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Neumünster 1996, S. 389f. Nissen: Landwirtschaft, S. 60-66.

**40** Magnus: Fehmarn, S. 19f. Düring: Siedlungsbild, S. 102. Wiepert, Peter: „Die geschichtliche Entwicklung der Milchwirtschaft auf Fehmarn“, in: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg-Holstein 12 (1968), S. 100f.

**41** Höpner: Organisation, S. 42. Vgl. Engelbrecht: Bodenbau und Viehstand II, S. 168-171; 192-195. Lorenzen-Schmidt: Neuorientierung, S. 386.

**42** Engelbrecht: Bodenbau und Viehstand II, S. 168-171; 192-195. Vgl. Ebd. I, S. 267. Höpner: Organisation, S. 39.

**43** Lorenzen-Schmidt: Neuorientierung, S. 389f.

**44** StadtA Burg, Manuskript Nr. 296, S. 37.

**45** Magnus: Fehmarn, S. 21. Ähnlich Voss/Jessel: Insel, S. 26: „Der landwirtschaftliche Betrieb auf Fehmarn steht voll und ganz auf der Höhe der Zeit.“

**46** Asmus, Walter: „Die verkehrs- und wirtschaftsräumliche Entwicklung Schleswig-Holsteins 1840-1914. Ein Beitrag zur Industrialisierung agrarischer Räume“, in: Momsen, Ingwer Ernst (Hg.): Schleswig-Holsteins Weg in die Moderne. Zehn Jahre Arbeitskreis für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins. Neumünster 1988 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 15), S. 50f.

**47** Siehe z. B. FW Jg. 38, Nr. 3 (11.1.1893); Jg. 46, Nr. 13 (13.2.1901).

**48** Otte: Beschreibung, S. 2; 347. Hanssen: Darstellung, S. 1. Voss, J(ohannes): Chronikartige Beschreibung der Insel Fehmarn. 1. Teil. Burg a. F. 1889 [unveränderter Nachdruck Burg a. F. 1978], S. 2. Voss/Jessel: Insel, S. 36. Kannenberg, E. G.: „Die Entwicklung der Häfen der Insel Fehmarn bis zu ihrem neuzeitlichen Ausbau im 19. Jahrhundert“, in: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg-Holstein 4 (1960), S. 84; 89f.; 93f. Wolgast: Landesherrschaft, S. 2.

**49** Fehmarn-Beschreibung von 1835 bei Trede: Steine, S. 414f. Hanssen: Darstellung, S. 258-261. Vgl. Otte: Beschreibung, S. 346ff.

**50** Vgl. Asmus: Entwicklung, S. 54; 63.

Dienstboten nieder, und das in Zeiten, in denen gerade junge Leute verstärkt aus- und abwanderten (siehe unten).

Der Schwerpunkt der fehmarnschen Landwirtschaft lag jedoch weiterhin auf dem Anbau von Gerste und Weizen, mochte das Ungleichgewicht auch nicht mehr ganz so kraß sein wie noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Im Gegensatz zu den Marschgebieten verlegten sich nur wenige Betriebe auf Viehgräsung.<sup>44</sup> Daß Zeitgenossen nicht ohne Stolz den Eindruck von „Fortschritten auf allen Gebieten und in jeder Weise“<sup>45</sup> hatten, kann angesichts der zahlreichen landwirtschaftlichen Neuerungen, die das 19. Jahrhundert auch für Fehmarn mit sich brachte, nicht erstaunen. Allerdings zeigt ein Blick auf die Verkehrs- und Marktbindung, daß der Insel im Gegensatz zu anderen Regionen Schleswig-Holsteins eine Reihe von Chancen der neuen Zeit versagt blieben.

**Verkehrsverbindungen.** Als Insel war für Fehmarn bis ins 20. Jahrhundert hinein der Schiffsverkehr von zentraler Bedeutung, sei es für den Frachttransport von und nach größeren Märkten wie Lübeck, Kiel oder Flensburg, sei es für die Post- und Reiseverbindung mit Ostholstein über die Fähre am Fehmarnsund. Der Export des auf der Insel produzierten Getreides lief zwar mit dem Schiff über das bis 1840 in Schleswig-Holstein konkurrenzlose Massentransportmittel<sup>46</sup>, zwei Aspekte erwiesen sich jedoch mehr und mehr als problematisch: Zum einen bedeutete die ausschließliche Abhängigkeit der Insel von der Schifffahrt in letzter Konsequenz eine Abhängigkeit von der Witterung. Häufig war man im Winter durch Treibeis im Sund von jeder Verbindung nach außerhalb abgeschnitten.<sup>47</sup> Zum anderen verfügte Fehmarn über keinen natürlichen Hafen. Bis nach 1867 behalf man sich mit bestimmten Anker- und Landeplätzen vor der Küste, die oft versandeten und verlegt werden mußten.<sup>48</sup>

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts stellte sich die Verkehrssituation folgendermaßen dar: Seit 1780 verkehrte zweimal wöchentlich eine Post zwischen Burg und Heiligenhafen. Eine noch im 18. Jahrhundert bestehende Fährverbindung nach Lolland war eingegangen. Schiffsbe- und -entladungen wurden auf Reede vor der Burger Tiefe, das heißt gut einen Kilometer von der Stadt entfernt, bei Orth, Lemkenhafen und Gold abgewickelt. Das fehmarnsche Getreide ging von hier vornehmlich nach Lübeck, Flensburg und Kopenhagen, zum Teil auch nach Norwegen, Schweden, England und in die Niederlande. Brennmaterial wurde überwiegend aus den Herzogtümern, Kohlen direkt aus England bezogen. Bauholz und Kalk kamen aus Schweden und Norwegen.<sup>49</sup>

Bis ca. 1840 besaß Fehmarn mit seinem Absatz landwirtschaftlicher Produkte durch regionale und überregionale Schifffahrt eine günstige Ausnahmestellung im vorwiegend von geschlossenen Wirtschaftsräumen gekennzeichneten Schleswig-Holstein. Bodenqualität, Verkehrslage an schiffbaren Wasserwegen und frühe Exportorientierung ermöglichten der Insel einen in der sogenannten vorindustriellen Phase der Herzogtümer beachtlichen Stand wirtschaftlicher Entwicklung.<sup>50</sup> In der frühindustriellen Entwicklungsphase Schleswig-Hol-

steins, 1830 bis 1870, in der auch andere landwirtschaftlich geprägte Regionen marktorientiert zu produzieren begannen und die Eisenbahn den Transport in neue Absatzgebiete erleichterte, so daß schon bald Stationsorte neben großen Städten und Häfen zu den wichtigen Verkehrszentren zählten<sup>51</sup>, relativierte sich dieser Abstand. Fehmarn lag gegen 1870 fernab jeder Bahnverbindung. So bedeutsam die Schifffahrt zunächst blieb – entwickelte sich doch stärkere Industrie an der Ostküste Schleswig-Holsteins in erster Linie in Fördestädten wie Kiel, Flensburg und Hadersleben, die sowohl Stations- als auch Hafenstandorte waren –, im Zeitalter der Eisenbahn mußten die fehmarnschen Verkehrsverhältnisse, wie sie der Burger Kaufmann J. A. Bundies in seinen Erinnerungen für das Jahr 1869 beschreibt und wie sie sich bis zur Jahrhundertwende entwickelten, zunehmend rückständig wirken.

Die einzig regelmäßigen Reiseverbindungen mit dem Festland waren 1869 ein Dampfer, der von Burg einmal wöchentlich unter Anlaufen von Neustadt nach Lübeck und einmal unter Anlaufen von Heiligenhafen nach Kiel fuhr, sowie die täglich zwischen Burg und Neustadt via den Sund verkehrende Post. Regelmäßige Frachttransporte wurden zudem von vier kleinen Segelschiffen übernommen, von denen zwei Lübeck, eines Kiel und eines Flensburg anliefen. Eine Reise mit der Post zählte nach Bundies' Worten zu den größten Martern. Meist sehr beengt startete man abends um sieben oder acht Uhr in Burg, reiste also zur Nachtzeit, und die Sundpassage per Fährprahm konnte je nach Wetter mal kurze, mal sehr lange Zeit in Anspruch nehmen. Der Dampfer lief die Küste nur vor der Burger Tiefe an, so daß man sich entweder das Stück zwischen Land und Schiff tragen lassen mußte oder nasse Füße holte.<sup>52</sup>

Zu dieser Zeit stand der Bau des Hafens Burgstaaken allerdings kurz vor seiner Fertigstellung. Im Jahr 1866 war mit den umfangreichen Arbeiten – nicht nur das Hafenbassin, sondern auch eine fast zwei Kilometer lange Fahrtrinne mußten ausgehoben werden – begonnen worden; 1870 wurde die Anlage dem Verkehr übergeben. Vierzehn Jahre später wurde nach dreijähriger Bauzeit der Orth Hafen eröffnet.<sup>53</sup> Spätestens mit der Fertigstellung der Häfen verloren die übrigen Lösch- und Ladeplätze jegliche Bedeutung. In Orth und Burgstaaken dagegen erhöhten sich beständig die Umschlagzahlen. Außerdem kam es zu einer merklichen Ausweitung der Linienschifffahrt. Nicht nur zwischen Orth und Heiligenhafen entwickelte sich eine regelmäßige Dampferverbindung, auch von Burgstaaken verkehrten am Ende des 19. Jahrhunderts mehrmals wöchentlich Dampfschiffe nach Lübeck, Neustadt, und via Orth nach Kiel. Die Strecke Burg-Orth-Heiligenhafen und zurück wurde sechsmal täglich gefahren.<sup>54</sup> Nicht zuletzt verbesserte sich durch das Bestehen beider Häfen und die von ihnen ausgehenden regelmäßigen Verbindungen nach außerhalb der Landverkehr auf der Insel. Die Strecke der Personenpost zwischen den Hauptorten Burg, Landkirchen und Petersdorf wurde noch vor 1900 zusätzlich von einem „Omnibus“ Burg-Orth mehrmals täglich befahren.<sup>55</sup>

**51** Vgl. Asmus: Entwicklung, S. 55; 63.

**52** StadtA Burg, Manuskript 296, S. 12f. Eine in den fünfziger Jahren bestehende Linie nach Kopenhagen dürfte spätestens mit dem deutsch-dänischen Krieg 1864 eingestellt worden sein. Vgl. Höpner: Bauernum, S. 173.

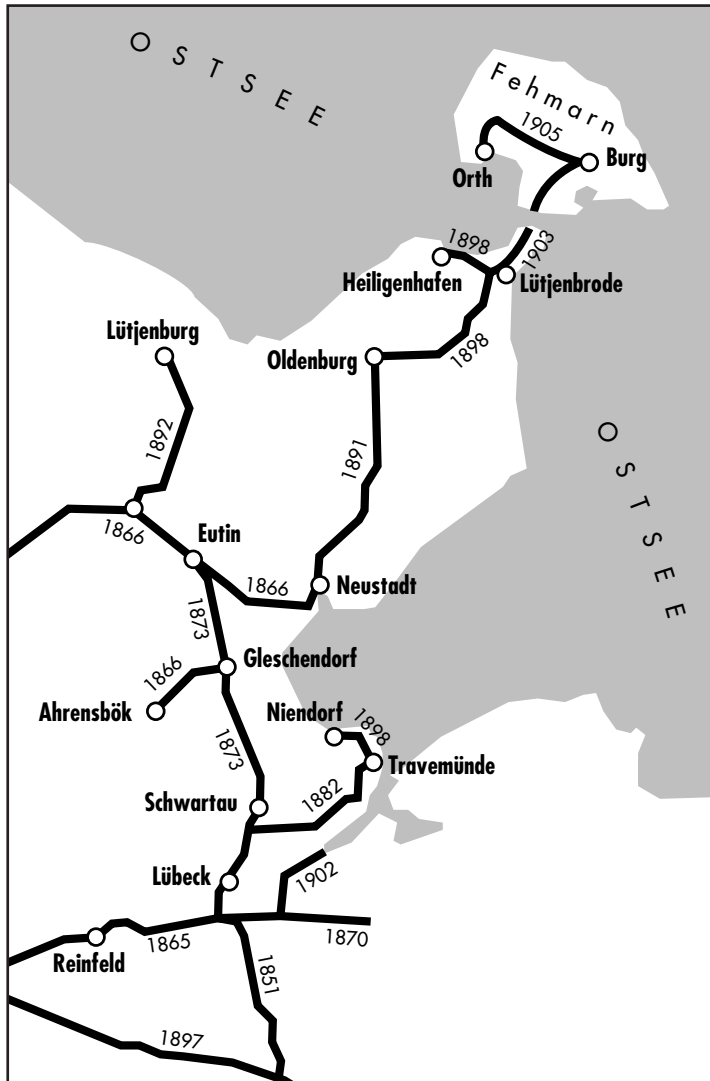
**53** Voss: Beschreibung II, S. 127f. Voss/Jessel: Insel, S. 36f. Kannenberg: Entwicklung, S. 91f.; 94f.

**54** Voss/Jessel: Insel, S. 36f. StadtA Burg, Manuskript 296, S. 23. Laage, Georg: „Ein altes Rathaus erzählt Geschichte“, in: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg-Holstein 6 (1962), S. 218. Vgl. Asmus: Entwicklung, S. 44; 46; 51.

**55** Voss/Jessel: Insel, S. 35. StadtA Burg, Manuskript 296, S. 23.

Entwicklung des Eisenbahnstreckennetzes in Ostholstein; Fehmarns Landwirtschaft profitierte erst ab 1905 von der Eisenbahn.

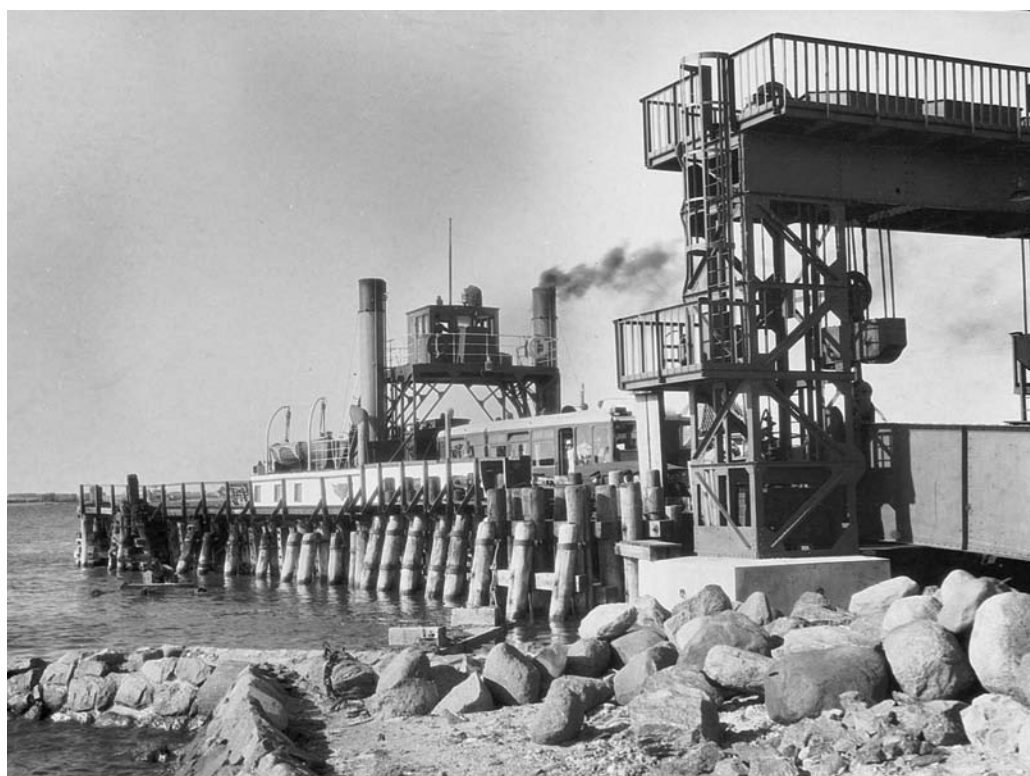
(Karte: M. Plata)



Wenngleich die Versorgung mit Saatgut, Dünger etc. sowie der Getreideexport weiterhin allein durch Schiffe gewährleistet werden konnten, ohne offensichtlich die Konkurrenzfähigkeit der fehmarnschen Landwirtschaft zu bedrohen, so erkannte man auf der Insel doch die Bedeutung eines Anschlusses an das Bahnnetz. Bereits 1865 existierte ein Plan zu einer Zugverbindung Hamburg-Kopenhagen via Oldenburg und Fehmarn, der jedoch nicht zur Ausführung gelangte. Die Bahn endete daher in Ostholstein bis in die neunziger Jahre an den Stationen Neustadt (seit 1866) bzw. Oldenburg i. H. (seit 1881). Erst das preußische Kleinbahngesetz von 1892 brachte einen weiteren Ausbau der Strecke, zunächst im Jahr 1898 nach Heiligenhafen. Weitere sieben Jahre dauerte es, bis auch Schienenverkehr bis zum Sund und darüber hinaus möglich war.<sup>56</sup> 1905 wurde die alte Sundfähre durch ein Trajekt ersetzt und die sogenannte In-

<sup>56</sup> Voss: Beschreibung II, S. 128f.





selbahn in Betrieb genommen. Diese verlief von der Fährstelle Fehmarnsund über Burgstaaken, Burg, Landkirchen, Petersdorf bis nach Orth.<sup>57</sup>

Da der Prozeß industrieller Ansiedlungen in Schleswig-Holstein zu dieser Zeit so gut wie abgeschlossen war, konnte von dem Bahnanschluß eine Initialzündung wirtschaftlicher Entwicklung kaum mehr ausgehen. Die fehmarnsche Landwirtschaft aber kam, wenn auch spät, noch in den Genuß eines kostengünstigeren Bezugs von Kunstdünger oder Importfuttermitteln sowie eines schnelleren Transports ihrer Produkte in deutsche Großstädte und Industriegebiete.<sup>58</sup> Neue Absatzmöglichkeiten und damit größere Rentabilität ergaben sich durch die Eisenbahn auch für die auf Fehmarn zuvor kaum im größeren Umfange betriebene Fischerei. Bereits 1883 war im Fehmarnschen Wochenblatt darauf hingewiesen worden, daß diese bei einer Transportzeit von 24 Stunden zum Hamburger Markt nicht konkurrenzfähig sei.<sup>59</sup>

Der Güterverkehr per Bahn wurde so sehr in Anspruch genommen, daß nicht nur die Umschlagszahlen im Hafen Burgstaaken leicht zurückgingen, sondern sich die Trajektverbindung über den Sund schon bald als Nadelöhr entpuppte. Da die Tragfähigkeit des Trajekts bei zwei Waggonen lag, konnten derer täglich höchstens 40 bis 50 übergesetzt werden. Frühere Hoffnungen auf eine größere Unabhängigkeit der Sundpassage von Wind und Wetter<sup>60</sup> erfüllten sich ebenfalls nicht.

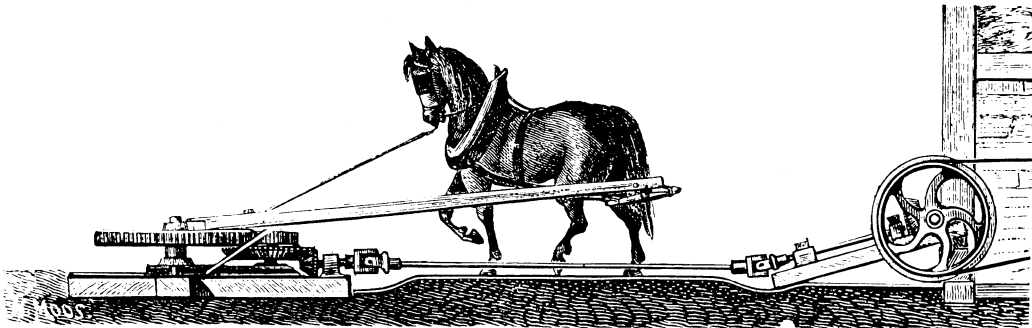
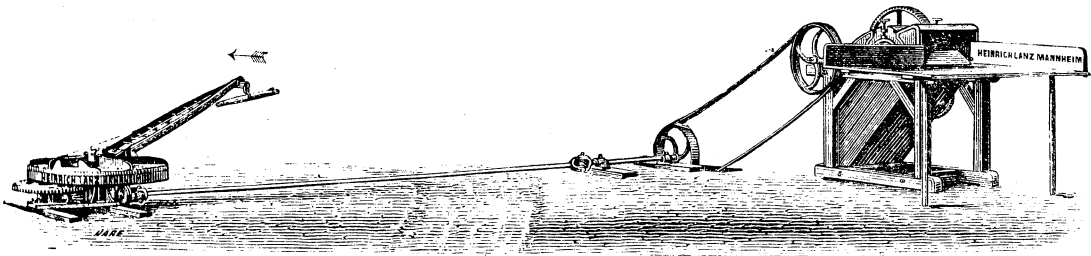
Das Nadelöhr Fährpassage hemmte die Entwicklung der Wirtschaft auf der Insel trotz des Eisenbahnanschlusses. Hier die Fähre in Großenbrode um 1930.

**57** FW Jg. 48, Nr. 41 (4.4.1903); Jg. 48, Nr. 46 (18.4.1903); Jg. 50, Nr. 105 (7.9.1905).

**58** Vgl. Asmus: Entwicklung, S. 60-63.

**59** FW Jg. 28, Nr. 65 (18.8.1883). Voss: Beschreibung I, S. 6f. Voss/Jessel: Insel, S. 28f. Zur auf Fehmarn nur wenig betriebenen Fischerei im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert siehe: Otte Beschreibung, S. 10ff. Hanssen: Darstellung, S. 6.

**60** Vgl. FW Jg. 33, Nr. 38 (16.5.1888).



Pferde-Göpel zum Antrieb landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte. Ein bis fünf Pferde liefen im Kreis und trieben über eine Mechanik aus Wellen und Zahnrädern Dreschkästen, Windfegen oder Zentrifugen an.

**61** FW Jg. 56, Nr. 110 (19.9.1911). Oldekop: Topographie I, Kap. VII, S. 25. StadtA Burg, Manuskript 296, S. 23. Landratsamt: Notwendigkeit, S. 3ff. Düring: Siedlungsbild, S. 99f. Vgl. Wolgast: Landesherrschaft, S. 1f.

**62** Nissen: Landwirtschaft, S. 19-22.

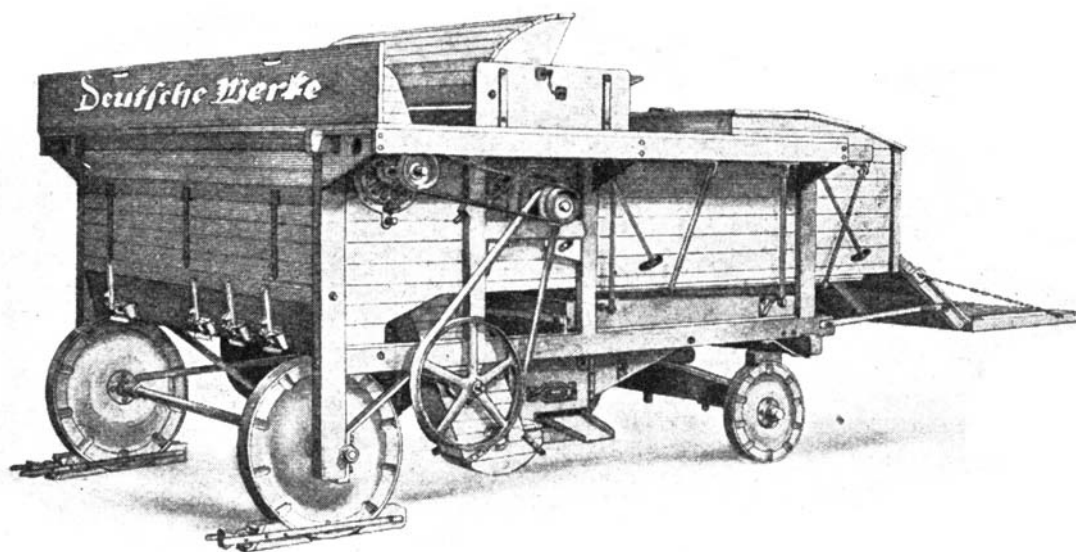
**63** StadtA Burg, Protokollbuch des Fehmarnschen Vereins für Landwirtschaft und Industrie, 8.2.1874. FW Jg. 51, Nr. 84 (21.7.1906); Jg. 56, Nr. 92 (8.8.1911).

**64** Magnus: Fehmarn, S. 17. Engelbrecht: Bodenbau I, S. 171. Höpner: Organisation, S. 45f. Ob - wie in anderen Gegenden Schleswig-Holsteins - der Glaube, durch die Sense tiefer schneiden und so mehr Stroh gewinnen zu können, der Verwendung von Mähmaschinen entgegen gewirkt hat, läßt sich nicht belegen. Vgl. Jahresbericht der ausführenden Direktion des Schleswig-Holsteinischen Landwirtschaftlichen Generalvereins [im folgenden abgekürzt „Jahresbericht“] 1876, S. 1881.

Mußte das Trajekt gedockt werden, kam der Waggonverkehr völlig zum Erliegen, da kein Ersatz vorhanden war. Angesichts der unter diesen Umständen weiterhin schwierigen Sundpassage wurde nach dem ersten Weltkrieg die Forderung nach einer Brückenverbindung zwischen der Insel und dem Festland laut. Vor allem Landwirte wünschten Absatzsicherheit, anstelle einer bloßen Absatzmöglichkeit.<sup>61</sup>

**Zunehmende Mechanisierung und Saisonalisierung landwirtschaftlicher Arbeit.** Die sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verstärkende Mechanisierung und Technisierung von Arbeitsgängen bedeutete für die fehmarnsche wie für die schleswig-holsteinische Landwirtschaft einen weiteren Wandel. Bereits vor 1850 waren erste Maschinen zur Kornreinigung, zum Buttern, Häckselschneiden, Mähen sowie Dreschen entwickelt worden. Sie alle ersetzten Hand- durch mechanisierte Drehbewegungen, ein Prinzip, das in einem weiteren Schritt durch den mechanischen Antrieb über Pferde-Göpel und später Dampfmaschinen erweitert wurde. Brauchbare und finanzierbare Modelle kamen allerdings erst in größerer Zahl auf den Markt, nachdem um 1850 neue Fabrikationsverfahren entwickelt worden waren.<sup>62</sup>

Für Fehmarn hatte vor allem die Technisierung des Dreschvorgangs beträchtliche Folgen. Zwar waren nachweislich auch Mähmaschinen auf Fehmarn im Gebrauch<sup>63</sup>, doch im Unterschied zur Heuernte wurde bei der Getreideernte noch nach 1900 sehr häufig mit der Sense gearbeitet.<sup>64</sup> Die Technisierung des Mähens erreichte demnach vor dem ersten Weltkrieg nicht die Ausmaße und hatte entsprechend geringere Auswirkungen auf



den Arbeitsmarkt wie die Fortentwicklung der Dreschmaschinen.

Durch Pferdekraft getriebene Dreschmaschinen verbreiteten sich auf Fehmarn in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre und verdrängten die Arbeit mit dem Dreschflegel.<sup>65</sup> Die maschinelle Reinigung von Korn wurde zu dieser Zeit ebenfalls ein Geschäft, so daß u. a. Zimmerleute entsprechende Apparaturen anboten.<sup>66</sup>

Obgleich noch zu Beginn der siebziger Jahre Hand- und Pferdedreschmaschinen verkauft und vermietet wurden, war der Übergang zum Antrieb durch Dampf bereits absehbar.<sup>67</sup> Schon 1869 war im Westerkirchspiel eine Dampfdreschmaschine im Betrieb, wenngleich der Text eines Inserats verriet, daß dieser noch nicht pannenfrei verlief.<sup>68</sup> In Burg wurden drei Jahre später Interessenten für den genossenschaftlichen Betrieb einer Dampfdreschmaschine zu einer Versammlung geladen.<sup>69</sup> Offensichtlich fand sich eine ausreichende Anzahl; denn der Bürger Kaufmann J. A. Bundies erinnert sich, daß er in jenem Jahr die Vertretung einer entsprechenden Genossenschaft übernahm.<sup>70</sup> Doch schreibt er auch, daß die Erfolge dieser ersten Maschinen noch recht unbedeutend gewesen seien, da Reinigung und Sortierung des gedroschenen Getreides nach wie vor durch andere Hilfsmittel besorgt werden mußten. Erst als 1878 die ersten englischen Maschinen eingeführt wurden, die mit Reinigungs- und Sortierungsapparaten versehen waren, sei man fast allgemein zur Benutzung derselben übergegangen.<sup>71</sup> Die zeitlichen Angaben Bundies' werden im wesentlichen bestätigt durch einen Bericht über die landwirtschaftlichen Verhältnisse auf der Insel Fehmarn aus dem Jahr 1880:

„An landwirtschaftlichen Maschinen sind in diesem Jahr 4 Dampfdreschmaschinen neben den in Arbeit befindlichen 2 Maschinen in Betrieb gesetzt, und haben einzelne Landleute ihren Weizen sofort nach dem Mähen auf dem Felde abgedroschen, und holen jetzt das daselbst zusammengesetzte Stroh nach den Scheunen,

Dreschkasten um 1920 mit Vollreinigung (aus: Th. Wölfer, Schlipf's Handbuch der Landwirtschaft, 24. Aufl., Berlin 1922)

**65** Der Bürger Magistrat reagierte im November 1866 auf diese Entwicklung mit dem Erlaß von Sicherheitsbestimmungen für Göpelmaschinen: FW Jg. 12, Nr. 74 (14.9.1867). Vgl. StadtA Burg, Manuskript Nr. 296, S. 38. Magnus: Fehmarn, S. 15f.

**66** Siehe entsprechende Annoncen in: FW Jg. 13, Nr. 102 (19.12.1868); Jg. 17, Nr. 13 (14.2.1872); Jg. 17, Nr. 79 (2.10.1872).

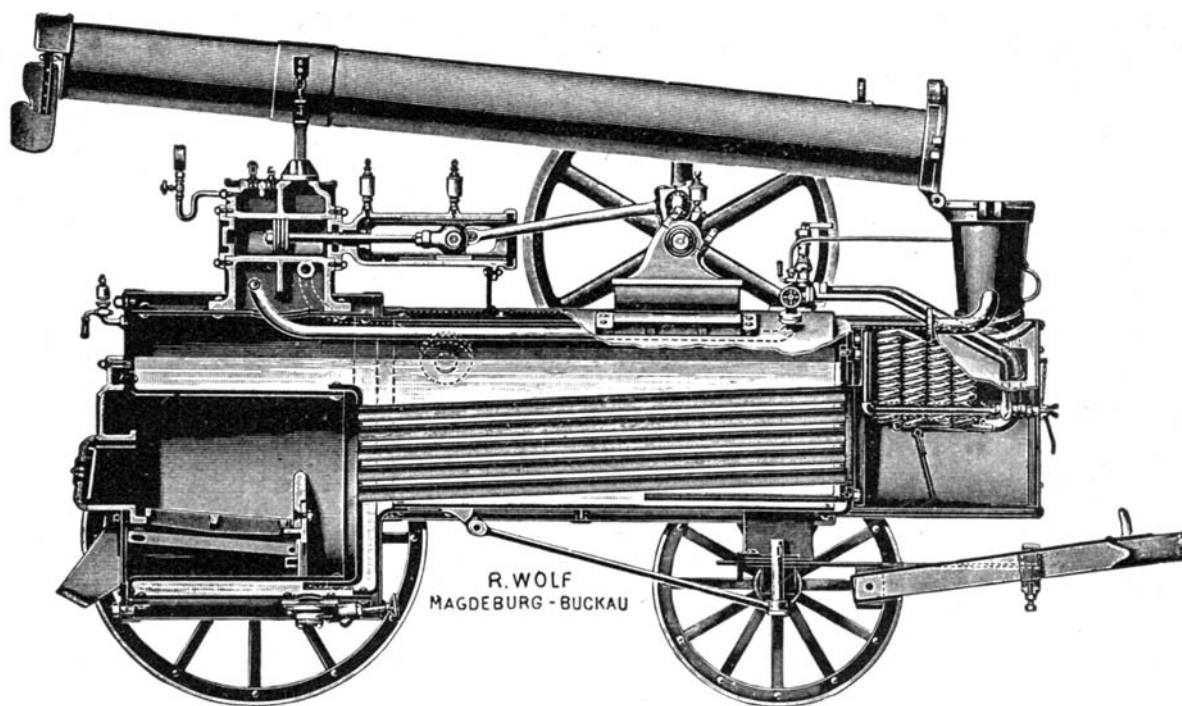
**67** FW Jg. 16, Nr. 24 (25.3.1871); Jg. 16, Nr. 24 (25.3.1871); Jg. 17, Nr. 76 (21.9.1872); vgl. Jg. 19, Nr. 71 (9.9.1874). Vgl. Höpner: Organisation, S. 46.

**68** Es wurde betont, daß die Maschine „gründlich nachgesehen und jetzt im besten Stande“ sei: FW Jg. 14, Nr. 71 (4.9.1869).

**69** FW Jg. 17, Nr. 59 (24.7.1872).

**70** StadtA Burg, Manuskript Nr. 296, S. 38. Vgl. FW Jg. 20, Nr. 78 (29.9.1875).

**71** StadtA Burg, Manuskript Nr. 296, S. 38.



Schnittzeichnung einer Dampflokobile, wie sie um die Jahrhundertwende zum Antrieb von Dreschkästen und anderen landwirtschaftlichen Maschinen in Gebrauch war. (aus: Th. Wölfer, Schlipf's Handbuch der Landwirtschaft, 24. Aufl., Berlin 1922)

**72** FW Jg. 25, Nr. 93 (24.11.1880). Als Vergleich: Für eine Pferdedreschmaschine wird in einer Annonce des Fehmarnschen Wochenblatts eine Tagesleistung von fünf Fudern genannt: FW Jg. 34, Nr. 68 (28.8.1889).

**73** Vgl. Höpner: Organisation, S. 46.

**74** Man sprach vom „Aus-den-Hocken-Dreschen“: FW Jg. 38, Nr. 63 (12.8.1893).

**75** Vgl. zu dieser Entwicklung: Jahresbericht 1875, S. 25. Jahresbericht 1876, S. 29f. Rehbein, Franz: Das Leben eines Landarbeiters. Hg. u. mit e. Nachwort von Urs J. Diederichs u. Holger Rüdell. Unveränd. Nachdr. d. 1911 von Paul Göhre bearb. Ausg. 6. Aufl. Hamburg 1997, S. 260f. Nissen: Landwirtschaft, S. 25.

während der Weizen von dort sofort an den Markt gebracht worden ist. Die Maschinen haben bis Eintritt schlechten kalten Wetters bei den verschiedenen Landleuten Beschäftigung, und werden reichlich dreißig Fuder Getreide täglich, für den Preis von dreißig Mark für die Maschine abgedroschen; außerdem sind für Kohlen, Öl und Arbeiter zu bezahlen; aber trotz der großen Kosten wird es billiger als mit den Maschinen durch Pferde-Göpel betrieben, welche vielfach zurückgesetzt werden.“<sup>72</sup>

Maßgeblich für die hohe Nachfrage nach maschinellem Drusch war offenbar das schon von Otte festgestellte Interesse fehmarnscher Bauern, ihre Ernte möglichst schnell auf den Markt zu bringen.<sup>73</sup> Diesem Bedürfnis kam besonders die Entwicklung sogenannter Lokobile, d. h. transportabler Dampfmaschinen, entgegen. Die Tatsache, daß sich so Dreschsätze von Hof zu Hof fahren ließen, ja sogar schon auf den Feldern mit dem Dreschen begonnen werden konnte<sup>74</sup>, führte auf Fehmarn wie andernorts nicht nur zur Entstehung von Genossenschaften, sondern auch spezieller Lohnunternehmen im Dreschgeschäft.<sup>75</sup>

Wie schnell die profitablen Chancen der neuen Technik auch von fehmarnschen Kaufleuten erkannt wurden, zeigen überlieferte Verzeichnisse für Dampfkesselanlagen in der Stadt Burg: Während im Jahr 1879 nur eine Lokobile erwähnt wird, waren es 1882 bereits sechs. Zwei Kaufleute hatten sich jeweils zwei Maschinen angeschafft, für die ausdrücklich vermerkt wird, daß mit ihnen Gewerbe „im Umherziehen“ betrieben wird. Es darf davon ausgegangen wer-





den, daß sie vor allem zum Dreschen verwandt wurden, ebenso wie es das Verzeichnis von den übrigen beiden Lokomobilen sagt.<sup>76</sup>

Inwieweit die Zahl der Dreschsätze in den achtziger Jahren weiter zunahm, läßt sich im einzelnen leider weder für Burg noch für die Landschaft rekonstruieren. Daß ihre Zahl in dieser Zeit erheblich anwuchs, unterliegt keinem Zweifel; denn 1892 ist mit Bezug auf Fehmarn von 24 Dampfdreschmaschinen die Rede.<sup>77</sup> Diese Angabe wird von einer Flugschrift aus dem 20. Jahrhundert bestätigt, in der es allgemeiner heißt, vor dem ersten Weltkrieg wären 25 Maschinen auf der Insel in Betrieb gewesen, mehr als dreimal so viel wie im übrigen Kreis Oldenburg.<sup>78</sup> Angesichts dieser beachtlichen Dichte für ein Gebiet von weniger als 20.000 ha, wird es kein Zufall gewesen sein, daß teilweise Besitzer ihre Maschinen „billigst“ oder „zum billigsten Konkurrenzpreis“ anboten.<sup>79</sup>

Eine weitere Verfeinerung erfuhr das Dampfdreschen am Anfang der neunziger Jahre durch die Strohpresse. Im Jahr 1893 wurde sie auf Fehmarn eingeführt und setzte sich schnell durch, weil sie eine Vermarktung der Ernte buchstäblich bis zum letzten Halm ermöglichte.<sup>80</sup> „Als das [die möglichen Vorteile der Strohpresse] bekannt wurde, war es interessant zu beobachten, mit welcher Spannung man dem ersten Versuch entgegensah. Dieser erfolgte bei einem Landmann in Landkirchen und zwar nach dem allseitigen Urteil mit bestem Erfolg. Schon im nächsten Jahr kamen mehrere Pressen verschiedener Bauart nach hier, und etwa 3 Jahre später fanden Dreschmaschinen ohne Presse keine Beachtung mehr.“<sup>81</sup>

Dreschformation aus Lokomobile (links) und Dreschkasten 1903 auf einem Hof in Ostholstein

**76** StadtA Burg, Abt. 11, Nr. 3 I.

**77** Großmann, Friedrich: Die ländlichen Arbeiterverhältnisse in der Provinz Schleswig-Holstein (exkl. Kreis Herzogtum Lauenburg), den Provinzen Sachsen (exkl. der Kreise Schleusingen und Ziegenrück) und Hannover (südl. Teil), sowie den Herzogtümern Braunschweig und Anhalt. Leipzig 1892 (Schriften des Vereins für Socialpolitik 54: Die Verhältnisse der Landarbeiter in Deutschland, Bd. 2), S. 435.

**78** Landratsamt: Notwendigkeit, S. 6.

**79** Vgl. FW Jg. 31, Nr. 82 (9.10.1886); Jg. 47, Nr. 124 (18.10.1902).

**80** StadtA Burg, Manuskript Nr. 296, S. 34; 38. Vgl. Magnus: Fehmarn, S. 17.

**81** StadtA Burg, Manuskript Nr. 296, S. 38.

**Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung Fehmarns insgesamt und Verhältnis Stadt Burg – Landschaft 1803-1910**

Jahr	Fehmarn	Burg	Landschaft
1803	7624	1463	6161
1835	7762	1673	6089
1840	8026	1746	6280
1845	8590	1811	6779
1855	9738	2297	7441
1860	9588	2314	7274
1864	9682	2346	7344
1867	9787	2400	7387
1871	9794	2443	7351
1875	10076	2661	7415
1880	10458	2962	7496
1885	9992	2849	7143
1890	9824	2760	7064
1895	9994	2881	7113
1900	10169	2911	7258
1905	9859	2879	6980
1910	9691	2925	6766

Quellen bis 1864: Gemeindecronik Burg a.F., zit. n. Ein Gruß der Bürger Kirche für Stadt und Land. Mitteilungsblatt der Kirchengemeinde Burg a.F. Jg. 1 (1927), Nr. 1; Jg. 2 (1928), Nr. 3; Jg. 3 (1929), Nr. 8; Jg. 3 (1929), Nr. 11. Düring: Siedlungsbild, S. 121.

Quelle ab 1867: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (Hg.): Die Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein 1867-1970 (Historisches Gemeindeverzeichnis). Kiel 1972, S.106-109; 114-117.

**82** Vgl. das Aufsehen, das im Jahr 1889 das auf der Insel bislang unbekannte Aufnehmen von Zuckerrüben erregt und der anschließende Hinweis, daß sich im kommenden Jahr voraussichtlich viele Landleute mit dem Rübenanbau beschäftigen würden: FW Jg. 34, Nr. 76 (25.9.1889). Siehe außerdem für Dithmarschen: Rehbein: Leben, S. 214 („Das Experimentieren überließ mein Bauer vorsichtig anderen Landwirten, aber deren Erfahrung wußte er sich immer zunutze zu machen [...]“).

**83** FW Jg. 56, Nr. 94 (12.8.1911). StadtA Burg, Manuskript Nr. 296, S. 34; 38. Vgl. Höpner: Organisation, S. 46f.

**84** Lorenzen-Schmidt: Neuorientierung, S. 389.

Das hier geschilderte Verhaltensmuster der meisten Landwirte – Abwarten, Begutachtung mit eigenen Augen und schnelle Übernahme nach überzeugender Vorführung – wurde so auch bei anderen landwirtschaftlichen Neuerungen des 19. Jahrhunderts angewandt, wie in anderen Gegenden Schleswig-Holsteins.<sup>82</sup> Ein ähnliches Schema ist später auch bei der Einführung der Dreschmaschine mit elektrischem Antrieb zu erkennen: Interessierten Landwirten wird 1911 per Zeitungsmeldung versichert, daß die Besichtigung eines bestimmten Betriebes, der mit Elektromotor zu dreschen beabsichtigt, gern gestattet sei.<sup>83</sup> Mit der allgemeinen Durchsetzung elektrisch angetriebener Maschinen war freilich die Zeit der „Dampfdrescher“ vorüber, dies allerdings erst nach 1914.

Zwar sollte der heutige Betrachter nicht dem Eindruck verfallen, daß beim Eintritt in das 20. Jahrhundert das Dreschen mit Dampfmaschinen auf Fehmarn wie in Schleswig-Holstein auf allen Stellen die Regel war – immerhin standen im Jahr 1907 in der Provinz 377 Dampfdreschsätzen 11.648 Göpelmäschinen gegenüber<sup>84</sup> –, doch selbst wenn sich das Mieten eines dampfgetriebenen Dreschsatzes vor allem für größere Betriebe rechnete, blieben massive Verände-

**Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Burg sowie in den einzelnen Kirchspielen bzw. Amtsbezirken 1867-1910**

Jahr	Stadt Burg	Kombiniertes Kirchspiel (1890: Amtsbezirk Bannesdorf)	Mittelstes Kirchspiel (1890: Amtsbezirk Landkirchen)	Westerkirchspiel (1890: Amtsbezirk Petersdorf)
1867	2400	2297	2428	2662
1871	2443	2167	2489	2695
1875	2661	2183	2485	2747
1880	2962	2238	2522	2736
1885	2849	2078	2508	2557
1890	2760	2074	2493	2497
1895	2881	1966	2568	2579
1900	2911	2091	2537	2607
1905	2879	2040	2509	2407
1910	2925	1934	2500	2315

Quelle: Statistisches Landesamt: Bevölkerung, S.106-109; 114-117.

rungen für den landwirtschaftlichen Arbeitsmarkt nicht aus. So fährt der bereits zitierte Bericht aus dem Jahr 1880 fort:

„Die Arbeiter sind in dieser Jahreszeit, wo jeder rasch sein Korn aus dem Stroh wünscht, immer knapp und bei den Dampfdreschmaschinen arbeiten viele Auswärtige; dagegen sind die Aussichten für den Winter für hiesige Arbeiter leider nicht gut und können die gewöhnlichen Arbeiten in Landhaushaltungen von dem Gesinde leicht bewältigt werden.“<sup>85</sup>

Bei der einseitigen Ausrichtung auf den Getreidebau war, wie festgestellt wurde, der Arbeitskräftebedarf der fehmarnschen Landwirtschaft bereits beim Eintritt in das 19. Jahrhundert stark saisonalisiert. Für die einheimischen Freiarbeiter stellte in diesem System die Drescharbeit praktisch die einzige Beschäftigungs- und Verdienstmöglichkeit während des Winters dar. Selbst diese Möglichkeit war nicht sonderlich groß: Die Beschleunigung des Drusches war vielen Landwirten bereits vor 1850 ein besonderes Anliegen. Man experimentierte mit neuen, schnelleren Dreschmethoden oder stellte bevorzugt die im „Rufe rascherer Arbeiter“ stehenden holsteinischen Erntehelfer ein.<sup>86</sup> Ein Beobachter der fehmarnschen Ernte im Sommer 1848 schreibt:

„Gleich nach der Ernte wird mit allen Kräften beim Dreschen des Kornes angefangen und ununterbrochen damit bis Oktobermonat fortgefahren, bis alles Korn aus dem Stroh ist. Dadurch erhalten hier die kleinen Leute im Winter, da für sie alsdann gar keine Arbeit vorhanden ist, eine sehr gedrückte Lage.“<sup>87</sup>

Mit der steigenden Zahl und der schließlich hohen Dichte von Dampfdreschmaschinen auf der Insel wurde die landwirtschaftliche Arbeit auf Fehmarn vollends zur Saisonarbeit. Die schon in den Jahrzehnten zuvor mangelhaften Aussichten einheimischer Tagelöh-

**85** FW Jg. 25, Nr. 93 (24.11.1880). Als Vergleich: Für eine Pferdedreschmaschine wird in einer Annonce des fehmarnschen Wochenblatts eine Tagesleistung von fünf Fudern genannt: FW Jg. 34, Nr. 68 (28.8.1889).

**86** Otte: Beschreibung, S. 365. Hanssen: Darstellung, S. 243; 269. Scheffler: Dampfdörscher, S. 187ff.

**87** Zit. n. FW Jg. 54, Nr. 13 (2.2.1909).

**88** Höpner: Organisation, S. 46. Grunenberg: Landarbeiter, S. 96f. Vgl. Wiepert, Peter: „Ein Dreschtag auf Fehmarn um 1850“, in: Die Heimat 75 (1968), S. 61-65. Scheffler: Dampfdöschler, S. 185-188.

**89** Landesarchiv Schleswig-Holstein, Schleswig [im folgenden abgekürzt „LAS“], Abt. 18, Nr. 51a. Berichte aus der Propstei Fehmarn für die Visitationen 1869, 1873, 1875, 1878, 1881, 1884

**90** Jahresbericht 1877, S. 7. Jahresbericht 1878, S. 7.

**91** LAS Abt. 18, Nr. 51a.

**92** LAS Abt. 18, Nr. 51a.

**93** LAS Abt. 18, Nr. 51a. Statistisches Landesamt: Bevölkerung, S.106-109; 114-117.

ner auf Arbeit im Winter sanken auf nahezu null. Die „Dampfdöschler“ erledigten auf den einzelnen Stellen die Arbeit, die zuvor Wochen und Monaten im Anspruch genommen hatte, innerhalb weniger Tage. Zwar wurde zur Bedienung eines Dreschsatzes eine nicht unbeträchtliche Zahl an Kräften benötigt, doch bestand dieser hohe Bedarf nur begrenzt, nämlich während eines auf wenige Wochen nach der Ernte verkürzten Zeitraums, der „Dreschkampagne“.<sup>88</sup>

Das auf Fehmarn schon bekannte Phänomen winterlicher Beschäftigungslosigkeit freier Arbeiter erreichte mit der Einführung der Dampfdreschmaschine eine neue Dimension: Der Tagelöhner könne in bestimmten Perioden beim besten Willen nichts verdienen, heißt es in einem Visitationsbericht von 1881, weil eben keine Arbeit vorhanden sei.<sup>89</sup> Verschärfend wirkte, daß die Löhne der fehmarnschen Landarbeiter nach 1877 stark eingebrochen waren. Wie der Landwirtschaftliche Generalverein der Provinz 1878 feststellte, hatte „die Geschäftslosigkeit, die in den meisten Beziehungen herrscht, [...] die Arbeiter, welche jahrelang vorzugsweise den Städten zuströmten, wieder mehr der Landwirtschaft zugeführt“, so daß sich derselben mehr als genug Kräfte anboten.<sup>90</sup> Für die fehmarnschen Tagelöhner wurde es in dieser Zeit noch schwerer, ein hinreichendes Jahreseinkommen zu erzielen. Der Landkirchener Pastor nannte 1881 die Zustände in seinem Kirchspiel teilweise beklagenswert. Die traurige Lage der freien Arbeiter bewirkte nach seinen Angaben die Auswanderung ganzer Scharen von Familien nach Amerika. Auch sein Amtsbruder in Petersdorf führte es auf „die schlechte Zeit“ und den „Mangel an Arbeit während der Wintermonate, der noch gesteigert worden ist, nachdem in den letzten beiden Jahren die Dampfdreschmaschine auch hier im Kirchspiel Eingang gefunden“, zurück, daß die Zahl der Auswanderungen, insbesondere jüngerer Kräfte, das bis dahin gekannte Maß weit überstieg.<sup>91</sup>

„Daß die Zahl der Auswanderer nicht noch größer ist, liegt nur daran, daß z.T. die Geldmittel fehlen, z.T. die Leute ihre Wohnungen usw. nicht verkaufen können, weil es an Kaufliebhabern fehlt. So habe ich in diesem Frühjahr gehört, daß z.B. der dritte Teil aller Einwohner aus Lemkendorf auswandern würde, wenn sie nur ihren Besitz hier nach Wunsch verwerten könnten.“<sup>92</sup>

Von starker Auswanderung nach Amerika war auch 1884, in den nächsten Berichten der Pastoren, die Rede. Und tatsächlich sanken die absoluten Bevölkerungszahlen der Kirchspiele im Zeitraum 1880-1885 teilweise beträchtlich. Am größten fiel der Rückgang im Kombinierten Kirchspiel mit über 7% aus, gefolgt vom Westerkirchspiel mit einem Minus von 6,5%. Dagegen blieb die Bevölkerung im Mittelsten Kirchspiel, oberflächlich betrachtet, annähernd gleich, was allerdings nur die Angaben des Landkirchener Pastors bestätigt, der 1884 neben einer starken Auswanderung eine Einwanderung vieler Arbeiter aus Schweden, Schlesien und Ostpreußen feststellt. Da aus Petersdorf ebenfalls ein Auffangen des Bevölkerungsverlustes durch Zuzug von Außen gemeldet wird, lag auch im Westerkirchspiel die reale Auswanderung höher, als es die Bevölkerungsbilanz zeigt.<sup>93</sup>



**Fazit.** Der hier gegebene Blick auf die Landwirtschaft der Ostseeinsel Fehmarn im 19. Jahrhundert, der freilich durch weitere Untersuchungen zu ergänzen ist, zeigt vielfältige Wandlungsprozesse, wie sie sich auch für das agrarische Schleswig-Holstein insgesamt feststellen lassen. Auffällig ist jedoch das frühe Einsetzen bzw. der schnelle Vollzug bestimmter Entwicklungen.

Da es auf Fehmarn keine neuzeitliche Leibeigenschaft gab, bedurfte es keiner Agrarreformen, um die Masse der dort ansässigen Bevölkerung aus feudalen Bindungen zu befreien und landwirtschaftliche Arbeitskräfte im Sinne freier Lohnarbeit massenhaft zu mobilisieren. Bereits um 1800 bestand auf der Insel ein weitgehend „freier“ Arbeitsmarkt.

Frühe Kommerzialisierung und mit der Spezialisierung auf den Getreidebau einhergehende Saisonalisierung von Feldarbeit führten bereits zu dieser Zeit zum umfangreichen Einsatz von Wanderarbeitern im Sommer und zu Beschäftigungslosigkeit und Not unter einheimischen Tagelöhnern im Winter. Da paternalistische Verpflichtungen nicht bestanden, konnten sich die landwirtschaftliche Arbeit industrialisierende Techniken wie Dampfzentrifuge und Dampf Dreschmaschinen in einem enormen Tempo durchsetzen.<sup>94</sup> Im Gegensatz zu anderen Regionen markierte die Mechanisierung im Agrarsektor auf Fehmarn jedoch nicht den Beginn eines Saisonalisierungsprozesses, sondern vielmehr dessen Vollendung.

Ähnlichkeiten mit den Verhältnissen in den Landschaften der schleswig-holsteinischen Westküste, insbesondere Dithmarschens<sup>95</sup>, sind unverkennbar. Doch während die Nähe großer Märkte das Spektrum der Landwirtschaft in den Marschgebieten erweiterte – etwa durch vermehrte Aufzucht von Schlachtvieh oder den Anbau von Zuckerrüben oder Kohl –,<sup>96</sup> blieb auf dem von modernen Verkehrsverbindungen weitgehend abgeschnittenen Eiland der freilich intensivierten, gleichwohl nach wie vor einseitige Getreideanbau vorherrschend.

**94** Vgl. Grunenberg: Landarbeiter, 96f. Scheffler: Dampfdörscher, S. 186.

**95** Scheffler: Dampfdörscher, S. 182-188; 196-204. Scheffler: Landarbeiter, S. 85-96. Vgl. Engelbrecht: Bodenbau I, S. 266f. Sering, Max: Erbrecht und Agrarverfassung in Schleswig-Holstein auf geschichtlicher Grundlage. Berlin 1908, S. 528.

**96** Vgl. Lorenzen-Schmidt: Krise, S. 375f. Lorenzen-Schmidt: Neuorientierung, S. 388f.

