Timm Heinrich Sievers

Erinnerungen aus sieben Jahrzehnten

AK digital

herausgegeben
von Kai Detlev Sievers

Titelbild:
Der Autor Timm Heinrich Sievers (m.) mit seinem Sohn Hans Markus (r.) und Enkel Timm Heinrich (l.) 1956.

AK*digital*
Band 1, Kiel 2015

Die digitale Veröffentlichungsreihe des
Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins
(arbeitskreis-geschichte.de)
© Arbeitskreis für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins.
Alle Rechte vorbehalten.

Timm Heinrich Sievers

Erinnerungen aus sieben Jahrzehnten

herausgegeben von Kai Detlev Sievers

Inhalt

Vorbemerkung 7
Einführung 9
Brief an den Sohn Markus 23
Familiengeschichte 25
Frühe Jugend 29
Arbeit in der Landwirtschaft auf dem Gut Birkensee 52
Hoferbe 69
Vom Landwirt zum Automobilhändler und Umzug nach Rendsburg 76
Erster Weltkrieg und Revolution 100
Weimarer Republik und Automobilbranche 119
Übernahme des Rendsburger Busverkehrs 154
Mitglied im Stahlhelm 158
Parteiherrschaft und Bürokratie in Rensburg im Dritten Reich 160
Kriegswirtschaft in Rendsburg während des Zweiten Weltkriegs 187
Judenfrage und NS-Herrschaft 197
Zusammenbruch des Dritten Reiches in Rendsburg 209
Englische Besetzung 215

Literatur 247
Anmerkungen 251
Personenregister 260
Ortsregister 264

Vorbemerkung

Es muss Anfang der 1980er Jahre gewesen sein, dass mich Hans Markus Sievers aus Rendsburg zu Hause aufsuchte, um zu klären, ob zwischen unseren Familien eine, wenn auch weitläufige Verwandtschaft, bestehe. Wie sich aus den familiengeschichtlichen Forschungen meines Vaters jedoch ergab, ließ sich ein sippenmäßiger Zusammenhang zwischen den in Embühren im Amt Rendsburg und den in Brügge im Kloster und späteren Amt Bordesholm ansässigen Sievers bislang nicht nachweisen[1].

Nach unserem Gespräch überreichte mir Hans Markus Sievers einen maschinenschriftlich verfassten, gebundenen Band, der im ersten Teil eine umfangreiche Genealogie seiner Familie väterlicher- und mütterlicherseits sowie der Familie seiner Frau enthält. Da ich an genealogischen Arbeiten weniger interessiert war, legte ich den Band nach einer flüchtigen Durchsicht fort. Deshalb entging mir, dass der weitaus umfangreichere zweite Teil der Schrift die Lebenserinnerungen von Timm Heinrich Sievers, dem Vater von Hans Markus enthielt. Sie umfassen die Jahre von seiner Geburt 1877 bis Dezember 1946.

Der Text ist nach einem handschriftlichen Manuskript von einem Bekannten des Autors in Maschinenschrift nahezu fehlerlos übertragen worden[2]. Seine formale Gestaltung ist nach dem vorliegenden Druck beibehalten worden, auch dann, wenn ein Absatz nur aus wenigen Zeilen besteht. Vom Manuskript ließ Timm Heinrich Sievers 100 Exemplare mit festem Einband herstellen. Einige befinden sich noch heute im Familienbesitz[3].

Der familiengeschichtliche erste Teil der Aufzeichnungen wurde weggelassen, um die Lebenserinnerungen in den Vordergrund zu stellen und deren Lesefluss zu erleichtern, da die Veröffentlichung einem breiteren Publikum zugänglich gemacht werden soll. Nur einige Passagen, die für die Zusammenhänge der engeren Familiengeschichte von Bedeutung sind, wurden übernommen. Der

von T. H. Sievers in seinem „Inhaltsverzeichnis“ angegebene Text stellt eher Stichwörter dar als Angaben zu einzelnen Kapiteln. Deshalb wurden diese mit neuen Überschriften versehen.

In seinem an den Sohn Hans Markus gerichteten einleitenden Brief zu der Familiengeschichte und seinen Erinnerungen gibt Timm Heinrich Sievers den 12. August 1944 als Datum an. Doch hat er danach seinen Lebensbericht ähnlich wie Tagebucheintragungen mit Angabe von Daten fortgesetzt. So heißt es, man schreibe „Anfang März 1945“[4]. Die folgenden Aufzeichnungen berichten über die inzwischen eingetretenen Ereignisse bis zum 12. Dezember 1946[5]. Die letzte Eintragung stammt offenbar aus dem Dezember 1947. Darin schreibt er, dass im Monat Januar 1947 für den Kreis Rendsburg 2 294 Tonnen Steinkohle fehlten[6].

Timm Heinrich Sievers, Rendsburg, Enkel des Autors, stellte mir freundlicherweise die im Text enthaltenen Fotos zur Verfügung.
Am Schluss des Textes sind Personen-, Orts- und Sachregister hinzugefügt worden. Das Sachregister bezieht sich aber nur auf wesentliche Begriffe.

Kai Detlev Sievers

Kiel im August 2013

Anmerkungen

[1] Wilhelm Sievers: Versuch einer Geschichte der Familie Sievers (Syverdes, Syverd, Syuerd, Syertes, Syeverß, Sieverts, Syfert) im Bereich des ehemaligen Klosters und späteren Amtes Bordesholm. Kiel 1963.

[2] Gespräch des Herausgebers mit dem Enkel Timm Heinrich vom 28.11.2010. Dieser berichtete, dass er die Entstehung des Manuskripts als Kind miterlebte, weil zahllose Zettel auf dem Fußboden lagen um in eine systematische Ordnung gebracht zu werden, die er als Kind nicht durcheinander bringen durfte.

[3] Nach Angaben seines Enkels Timm Heinrich Sievers, s. Anmerkung 2.

[4] Lebenserinnerungen, S. 205.

[5] Lebenserinnerungen, S. 237.

[6] Lebenserinnerungen, S. 238.

Einführung

Autobiographien beschreiben die eigene Lebensgeschichte aus subjektiver Sicht. Sie können niemals objektiv erzählt werden, sondern stets nur aus der Perspektive eigener Wahrnehmung. Sie enthalten somit Aussagen über Einstellungen und Verhaltensweisen, die ein Zeitgenosse als Beteiligter und Miterlebender in der Rückschau darstellt. Dadurch werden individuelles Handeln in spezifischen Situationen, aber auch historische Prozesse in größeren Zusammenhängen sichtbar.

Wer seine Autobiographie verfasst, muss ein hohes Maß an Erinnerungsenergie aufwenden, um ihm bedeutungsvoll Erscheinendes von Banalem während seines Lebensverlaufes zu unterscheiden und läuft doch häufig Gefahr, Gegenwart und Vergangenheit, Aktuelles und Erinnertes mit einander zu vermischen und sein Selbstbild dadurch zu verändern. Trotzdem sind erzählte Lebensgeschichten für den Historiker eindrucksvolle und unverzichtbare Quellen, die Zeugnis von der Vielschichtigkeit früherer Zeiten ablegen.

Was die Lebenserinnerungen von Timm Heinrich Sievers in besonderem Maß spannend macht, ist die Tatsache, dass sie von einem Pionier des Automobilwesens in Schleswig-Holstein von den frühesten Anfängen bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs verfasst wurden[1]. Aber nicht nur die beispiellose technische Entwicklung des Autos und seiner Vermarktung werden sichtbar, sondern auch der Kontext politischer, wirtschaftlicher sowie sozialer Rahmenbedingungen, und es tritt die Eingebundenheit in Region und lokale Identität während dieser an Brüchen und Katastrophen so reichen ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts deutlich in Erscheinung.

Was T. H. Sievers über sein Leben zu Papier gebracht hat, enthält keinen kennzeichnenden Titel. Aus dem an seinen Sohn Hans Markus gerichteten einleitenden Brief werden aber die Motive deutlich, die ihn dazu bewogen haben, seine Erlebnisse niederzuschreiben: sein Alter von damals 68 Jahren, die bisher fehlende Familiengeschichte der Embührener Sievers und sein Bedürf-

nis, den Nachfahren etwas über das Zeitgeschehen und die Begegnungen mit Menschen während 40 Jahren zu berichten.

Timm Heinrich Sievers wurde als Bauernsohn 1877 in dem Dorf Embühren im Kreis Rendsburg geboren. Der landwirtschaftliche Familienbetrieb war eine seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts nachweisbare Halbhufe[2] , die bis 1905 ununterbrochen im Familienbesitz blieb[3] .

Es war eine glückliche Kindheit und Jugend, die T. H. Sievers als einziges Kind seiner Eltern in Embühren verlebte und die er sehr genoss. Erst später bedauerte er, keine Geschwister gehabt zu haben. Unter seinen Vettern übernahm er bei gemeinsamen Unternehmungen die Führerrolle. Sein Elternhaus war von christlichem Glauben und bürgerlichen Tugenden geprägt. Bis ins Alter blieb ihm unvergessen, wie ihm einmal bei einem Verstoß die Sündhaftigkeit seines Tuns vorgehalten wurde.

Timm Heinrich lernte in seiner Kindheit und Jugend noch eine Landwirtschaft kennen, in der mit dem Flegel gedroschen wurde, bevor sich allmählich Maschinen durchzusetzen begannen. Die Schulzeit durchlief er ohne Schwierigkeiten unter der Ägide eines tüchtigen Lehrers. Musisch nicht unbegabt, erlernte er das Geigenspiel. Mit der Konfirmation musste auch die Berufsentscheidung fallen. Obgleich sein Großvater ihm ein theologisches Studium bezahlen wollte, hing Timm Heinrich zu sehr an seinem Elternhaus, als dass er eine weiterführende Schule und später eine Universität hätte besuchen wollen. Die mangelnde Bereitschaft zur Mobilität, nicht die Neigung veranlasste ihn, den Beruf eines Landwirts zu ergreifen. Zunächst war er auf dem väterlichen Betrieb tätig. Zwei Semester lang besuchte er die Landwirtschaftliche Schule in Hohenwestedt. Der Unterricht brachte ihm, wie er beklagte, wegen zu geringer Vorbildung kaum Wissenszuwachs. Doch anerkannte er das Bemühen seiner Lehrer, anspruchsvollen Stoff zu vermitteln. Im Vordergrund dieser Zeit standen jedoch eher vergnügte Stunden in einem dem Vorbild des studentischen Verbindungswesens folgenden Verein mit Komment, Vorträgen, Gesang und Alkohol.

Nach dem Schulbesuch absolvierte er als Eleve eine landwirtschaftliche Lehre auf dem Meierhof Birkensee des adeligen Gutes Rögen im Kreis Eckernförde und kehrte anschließend auf den väterlichen Hof zurück. Die Arbeit auf dem Gut hatte ihn mit unterschiedlichen Angehörigen der ländlichen Unterschicht zusammen gebracht. Als Eleve war er ihr sozial übergeordnet, Hofpächter und adeliger Eigentümer des Gutes standen jedoch gesellschaftlich über ihm. Während seiner Lehrjahre kam er mit allen Sparten eines großen landwirtschaftlichen Betriebes in Berührung, wusste sich dabei gut zu behaupten und stellte Können und Geschick unter Beweis.

1902 übernahm T. H. Sievers mit seiner jungen Frau Maria, geb. Claussen, den elterlichen Betrieb. Er umfasste 114,24 Hektar und stellte damit einen ansehnlichen landwirtschaftlichen Betrieb dar, zumal das Ackerland aus gutem anmoorigen Boden bestand. Doch bereits 1905 unternahm er den für sein weiteres Leben entscheidenden Schritt und verkaufte mit dem Einverständnis seines Vaters den Hof, weil sich beide darüber einig gewesen seien, dass die landwirtschaftlichen Erträgnisse ein gedeihliches Fortkommen kaum ermöglichen würden. Die von seinem späteren landwirtschaftlichen Lehrer Carl Petri 6 Jahre zuvor angestellten Ertragsberechnungen für mittlere Betriebe im Kreis Rendsburg hatten jedoch ergeben, dass ein größerer Bauernhof im Kreis Rendsburg von 70, 5 ha jährlich etwa 2 596 Mark erwirtschaftete und bei Abzug der Haushaltskosten für eine dreiköpfige Familie immerhin 1.117 Mark übrig blieben[4]. Der Reinertrag für eine Halbhufe mit 114 ha, wie sie H. T. Sievers bewirtschaftete, dürfte demnach um mehr als die Hälfte höher gelegen haben. Auch wenn er seinen Vater als Altenteiler mitversorgte, leuchtet nicht ein, warum er seinen Hof aus Rentabilitätsgründen aufgab, zumal er ihn nur zwei Jahre lang führte. Die kurze Zeit, in der er als selbständiger Landwirt tätig war, beurteilte Timm Heinrich Sievers später selbstkritisch: Er habe seine bäuerlichen Pflichten zwar redlich, aber doch mehr recht und schlecht erfüllt. Dass er seine Knechte häufig wechselte, habe aber weniger an ihm gelegen. Die Beurteilung des Embührener Chronisten dürfte zutreffend gewesen sein: „Ein Bauer war er nicht“[5].

Im Jahr 1907 tat er den spektakulären Schritt in eine noch ungewisse Zukunft: Er kaufte sich ein Automobil. Inzwischen hatte 1889 bereits die 2. Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung in München stattgefunden. Aber es dauerte danach noch 16 Jahre, bis z. B. der berühmte Rudolf Diesel[6], der Erfinder des Dieselmotors, sich einen Wagen der Neuen Automobil-Gesellschaft[7] zulegte. An der immer umfangreicheren Motorisierung des Straßenverkehrs waren im Folgenden nicht nur die Autohersteller beteiligt, sondern ebenso Rennveranstalter, Transportunternehmer, Journalisten, vor allem die Autofahrer selbst und Autohändler. Kapital benötigten die Produzenten für technische Anlagen und für Konstrukteure, ebenso die Eigener von Brennstofflagern zum Tanken, die Reparaturwerkstätten. Um das Wegenetz an die Bedürfnisse des Autoverkehrs anzupassen bedurfte es Straßenbauer, und schließlich musste das Publikum lernen, mit dem Lärm der Explosionsmotoren umzugehen und sich anzupassen. Gerade in dieser Hinsicht wurde ihm Einiges an Gewöhnung abverlangt. T. H. Sievers hat das eindrucksvoll mit der Schilderung seiner Autofahrt von Embühren zum Husumer Viehmarkt beschrieben.

Mit dem Erwerb des ersten eigenen PKWs hatte T. H. Sievers die Weichen

Im Opel Darraque um 1907: vorn T. H. Sievers mit Frau, hinten sein Vater und sein Schwager.

gestellt, die sein künftiges Leben bestimmen sollten. Er kaufte sich nämlich nicht nur einen Wagen zum eigenen Gebrauch, sondern begann schon bald, Autos für große Firmen zu verkaufen. Ein gewisses technisches Wissen hatte er sich mit seinem frühen Interesse an Maschinen im Lauf der Zeit schon angeeignet, vor allem bei der Vorbereitung zum Führerschein, den er unter damals durchaus üblichen abenteuerlichen Umständen ablegte. Denn der für diesen Zweck benutzte PKW war nur zeitweilig fahrtüchtig. Wie anfällig PKWs zu dieser Zeit noch waren, berichtet er an Beispielen von Vergaserstörungen, fehlerhaften Benzinzuleitungen, Verschleiß von Zylindern, Kolben, Ventilen usw. Die Fahrt mit dem Auto auf staubigen Straßen bei der geringen Geschwindigkeit von 30 bis 40 km pro Stunde und dem Höllenlärm bei häufiger Öffnung der Auspuffklappe, verglich er mit der Himmelfahrt des Propheten Elias in einem in Wolken gehüllten Feuerwagen! Dabei konnte er von Glück sagen, nicht behelligt worden zu sein. Denn Automobilfeindlichkeit gehörte als Reaktion auf die enorme Lärmbelästigung für die an beschauliche Ruhe gewohnte ländliche Bevölkerung zu den Erscheinungsformen des technischen Zeitalters. Kinder und Jugendliche griffen an Landstraßen z. T. in gewaltsamen Protestaktionen zu über die Straße gespannten Drahtseilen, Barrikaden und Steinwürfen oder gar körperlichen Angriffen auf Autofahrer[8]. In Norddeutschland waren diese Übergriffe allerdings seltener als in den übrigen Teilen des Reiches[9].

Im Opel Darraque um 1907: vorn T. H. Sievers mit Frau, hinten sein Vater und sein Schwager.

Schon früh nahm Timm Heinrich Sievers an motorsportlichen Veranstaltungen teil, die ihn bald mit den Norddeutschen Automobilwerk in Hameln an der Weser[10] in Kontakt brachten. 1910 übernahm er dessen Vertretung für die Provinz Schleswig-Holstein. Damit trat er in den Kreis der wenigen hier ansässigen Automobilhändler. Von 1919 bis 1925 vertrat er die Stettiner Stoewerwerke[11] und seit 1926 bis zu seinem Lebensende die Firma Opel[12].

In den Vorkriegsjahren hatte er längere private Autofahrten unternommen, die ihn bald über Hamburg hinausführten und für die damalige Zeit noch recht abenteuerlich waren. 1912 gelangte er erstmals über Hamburg hinaus in den Harz und nach Magdeburg. 1913 nahm er mit seiner Frau an einer Zuverlässigkeitsfahrt des ADAC[13] über 1 000 km teil, die in nur wenigen Etappen nach München und über die Kitzbühler Alpen nach Salzburg und nach München zurück führte. Als einem von zehn unter 78 Teilnehmern gelang ihm die beachtliche Leistung, die Fahrt ohne Strafpunkte bewältigt zu haben.

Timm Heinrich Sievers (am Steuer) mit seinem Vater, hinten (v.l.) seine Frau, sein Sohn Timm Heinrich und seine Mutter im „Kolibri".

Inzwischen hatte Timm Heinrich Sievers einen weiteren wichtigen Schritt unternommen, der eine entscheidende Weiche für sein künftiges Leben stellte. Er verließ sein Heimatdorf Embühren und ließ sich in Westerrönfeldt-Steinsiel unmittelbar vor den Toren Rendsburg nieder, um sich von dort aus ein Geschäftsfeld für den Autohandel zu erschließen. Er erwarb ein Grundstück und baute darauf 1912 ein Haus, das er im folgenden Jahr bezog. Etwa 10 Jahre später eröffnete er dann in Rendsburg ein Ladengeschäft für Automobile[14].

Nach dem Ersten Weltkrieg war der PKW-Bestand in Deutschland auf 37% des Vorkriegsbestandes gesunken. Erst als 1924 die verheerende Inflation durch die Einführung der Rentenmark überwunden worden war, erlebte die Automobilindustrie wieder einen Aufschwung[15]. Damit ging es auch für T. H. Sievers wirtschaftlich voran. Der Motorisierungsschub zog erheblich wegen der gesunkenen Preise an. Gründe dafür waren die Verbilligung der Rohstoffe, verbesserte und beschleunigte Herstellungsmethoden, vor allem mit der Einführung des Fließbandes, und organisierte Arbeitsmärkte[16]. Es war jedoch nur eine vorübergehende Blütezeit. Denn in den Jahren von 1928 bis 1933 erfolgte erneut ein dramatischer Einbruch: Die dritte Weltwirtschaftskrise brach in-

folge des New Yorker Börsensturzes von 1929 aus und riss Deutschland wie keinen anderen Staat in die Tiefe des wirtschaftlichen Struktureinbruchs, der zur Massenarbeitslosigkeit führte[17]. Davon wurde auch das Automobilgeschäft empfindlich betroffen und für T. H. Sievers der Schuldenstand beträchtlich höher als seine Außenstände waren. Nun war in den Krisenzeiten der späten Weimarer Republik Zahlungsunfähigkeit keine Schande. Es gelang ihm aber trotz seiner äußerst angespannten wirtschaftlichen Lage, die Firma über die Zeiten zu retten. Dabei blieb seine Maxime, lieber sein ganzes Vermögen einschließlich des Grundbesitzes hinzugeben, als Insolvenz anzumelden und seine Gläubiger leer ausgehen zu lassen. Um alles in der Welt lag ihm daran, seinen guten Ruf zu bewahren und als „anständiger Kaufmann" zu gelten. Seiner redlichen Haltung und seiner soliden kaufmännischen Einstellung verdankte er es, dass die Banken ihm vertrauten und weiterhin Kredit gewährten. Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten änderten sich allmählich die wirtschaftlichen Verhältnisse im Deutschen Reich, und das Autogeschäft begann zu florieren. 1934 übernahm T. H. Sievers neben der Opelvertretung den städtischen Busverkehr in Rendsburg. Dabei geriet er wegen Tarifstreitigkeiten in einen Konflikt mit der mächtigen Parteiorganisation der Deutschen Arbeitsfront[18] und wurde in einen längeren Arbeitsprozess verwickelt. Diesen Vorfall schilderte er in aller Ausführlichkeit, weil er sich in seinem Empfinden gegen ungerechte Entscheidungen von Einrichtungen der Partei und Gerichten bestätigt fühlte.

In seinen Lebenserinnerungen hat T. H. Sievers auch immer wieder Kritik an der öffentlichen Verwaltung geübt. Ihre Schwerfälligkeit, die Häufigkeit überflüssigen Papierkrieges und einander widersprechender Verwaltungsanordnungen behinderten seiner Auffassung nach die freie Entfaltung unternehmerischer Initiativen. Namentlich während der Zeit des Nationalsozialismus beobachtete er einen „Wust von Listen, Fragebogen, Bestimmungen und Ausführungsbestimmungen … noch dazu in einem Juristen- und Verwaltungs-Deutsch, daß ein Nichtstudierter überhaupt nicht in der Lage war, hindurchzufinden"[19]. Seine Kritik zielte nicht nur auf die bürokratische Handhabung der Gesellenprüfung, des Führerscheinerwerbs, der Verkehrszeichen, sondern vor allem auf die „Betreuung" durch zahlreiche Instanzen, die am Autogeschäft beteiligt waren und deren er nicht weniger als 26 zählte: von der Generalkommission für Erfassung von Fahrzeugen bis zu den Fachschaften für Einzelhandel, gewerbliche Fahrzeughaltung, Fahrlehrer, Garagen, Tankstellen und Omnibusverkehr[20]. Der „grüne Tisch", an dem alle diese Instanzen und ihre Zuständigkeiten ersonnen worden seien, war ihm ein Gräuel.

In seiner Berichterstattung scheute der Chronist aber auch nicht davor zu-

rück, eigene Verfehlungen offenzulegen. So war 1939 ein Steuerstrafverfahren gegen ihn anhängig gemacht worden, in dem ihm fehlerhafte Verbuchungen vorgeworfen wurden. Daraufhin erhielt er eine Geldstrafe, musste eine erhebliche Summe an das Finanzamt nachzahlen und verlor seine Eignung als Betriebsführer. Einerseits stritt er seine Verfehlungen nicht ab, vermochte aber auf der anderen Seite die Härte des Urteils und seine Folgen nicht einzusehen. Er war in erster Linie Geschäftsmann, und es lag ihm an der freien Entfaltung seiner unternehmerischen Tätigkeit. Jede Einengung durch Staat und Parteiorganisationen empfand er als unzumutbare Behinderung. Hinsichtlich der allumfassenden Präsenz der nationalsozialistischen Partei hatte er damit zweifellos Recht. Die Verfilzung von Staat und Partei tat ein Übriges. Aber es gab ohne Zweifel rechtliche Normen, denen auch er sich, unabhängig von der Staatsform, zu beugen hatte.

Ungeachtet seiner kritischen Haltung gegenüber bürokratischen Auswüchsen des NS-Staates fiel das Urteil über den Nationalsozialismus selbst in der Rückschau des Jahres 1944 im Ganzen recht positiv aus. Die Weimarer Republik hatte T. H. Sievers als desaströs empfunden. Die Auswüchse des parlamentarischen Systems mit Parteiengerangel und wechselnden Mehrheiten bezeichnete er als „Käsehandel“[21]. Die Beamtenschaft erschien ihm von „faulem und ungesunden Blut“[22] durchsetzt gewesen zu sein. Dem Kaiserreich seien die „Annern“ gefolgt, jedoch zuvor seien die Juden als Drahtzieher in Erscheinung getreten. Die nach der Besetzung des Ruhrgebiets praktizierten Arbeitsniederlegungen als passiven Widerstand[23] nannte T. H. Sievers staatlich konzessionierte Faulheit. In einem kurzen plattdeutschen Essay persiflierte er die Jahre von 1918 bis 1933[24] und bekannte sich als Rechtsgerichteten, der die Machthaber im Reich nach 1918 schon deshalb ablehnte, weil annähernd die Hälfte von ihnen linksgerichtet gewesen sei.

Ende 1944 reflektierte T. H. Sievers noch einmal über die Judenfrage. Weiterhin hielt er an seiner antisemitischen Haltung fest und prangerte die Teilhabe der Juden im Bereich von Banken, Presse, Theater und Verwaltung vor 1933 an, befürwortete auch, dass man am Anfang des Dritten Reiches begonnen habe, ihnen den Boden unter den Füßen wegzuziehen. Daraufhin hätten die „gerisseneren Rassengenossen“ das Land verlassen. Die „Harmlosen“ jedoch, die blieben, hätten schwer bezahlen müssen. Über Einzelheiten mochte er sich nicht aussprechen. Das Kapitel sei für eine Niederschrift nicht geeignet[25]. Interessant ist, dass T. H. Sievers nach Aussagen seines Sohnes zum engen Kreis derjenigen gehört hatte, die den jüdischen Arzt Dr. Ernst Bamberger nach der nationalsozialistischen Machtübernahme weiter besuchten[26]. Demnach kannte er Bamberger bereits vor 1933, und hielt ihm nun weiterhin die Treue. 1941

nahm Dr. Bamberger sich das Leben[27]. Am Ende des Krieges waren Sievers offenbar Einzelheiten über die Judenverfolgungen bekannt geworden. Es gebe Menschen, die befürchteten, dass sich die Sache noch einmal rächen würde. Aber der Chronist hielt es Ende 1944 nicht für opportun, darüber zu schreiben. Offenbar befürchtete er eine eventuelle Durchsuchung, wie sie z. B. aufgrund von Denunziation möglich war, und dass er dann in Schwierigkeiten geraten könne.

Das Thema Juden beschäftigte ihn aber weiterhin, und er war der festen Überzeugung, dass der Krieg ein „Judenkrieg" sei und dass die Juden in der Endphase mitentscheiden würden. Es bestand für ihn kein Zweifel darüber, dass dann das Bibelwort „Auge um Auge, Zahn um Zahn" gelten und sich die Behandlung der Juden rächen werde. Kenntnis von der Judenvernichtung hatte er durch eine zynische Äußerung auf einer Innungsversammlung erhalten, nach der „viele Leute aus dem gelobten Land" sich bereits bei ihren Vätern versammelt hätten und weitere ihnen folgen würden[28].

Auch von Konzentrationslagern zur Sicherungsverwahrung politischer Gegner wusste T. H. Sievers und dass selbst geringe Anlässe genügten, dorthin eingeliefert zu werden. Aber wie es in den Lagern im Einzelnen zuging, sei ihm nicht bekannt geworden, weil entlassenen Häftlingen ein Schweigegebot auferlegt wurde. Den Hauptzweck der KZs sah er darin, Kriminelle abzuschrecken, was indessen nicht gelungen sei.

H. T. Sievers hat sich in seinen Erinnerungen wiederholt mit dem Nationalsozialismus auseinandergesetzt. Dies tat er zu einer Zeit, als dessen Herrschaft unübersehbar dem Ende zuging. Seine Reflektionen über die vergangenen elf Jahre stellen eine Art von Selbstrechtfertigung dar, wie sie allerdings viele seiner Zeitgenossen erst nach dem Ende des Krieges betrieben. Zwar war er kein Nationalist, stand aber immer als Rechtsgerichteter allen linken Parteien kritisch gegenüber. Dabei berief er sich auf die Missstände während der Weimarer Republik, die auch ihn einstimmen ließen in den Ruf nach einem starken Mann. Bis 1933 habe er bis dahin wenig über die Nationalsozialisten gewusst, obgleich sie auch in Schleswig-Holstein für ihre rüden Methoden längst bekannt waren[29]. Als Mitglied des Stahlhelms[30] folgte er dem Aufruf seines Vorsitzenden Franz Seldte[31], sich hinter Hitler zu stellen.

Als der Machtwechsel vollzogen war, begrüßte er, dass sogleich ein anderer Wind geweht habe, übersah aber nicht, dass sich in der NSDAP viele verkrachte Existenzen angesammelt hatten. Dennoch sei er davon überzeugt gewesen, dass es in ihr viele Idealisten gegeben habe und hoffte wohl, dass sie der Partei den richtigen Weg weisen würden. Als Adolf Hitlers einmaliges Verdienst

sah er an, dass es ihm gelungen sei, erstmals alle Deutschen innerhalb eines Reichsganzen zu vereinigen. Gemeint waren die Rückkehr des Saarlandes nach der Volksabstimmung 1935, der Anschluss Österreichs und die Besetzung des Sudetenlandes nach der Zerschlagung der Tschechoslowakei 1938[32].

Beeindruckend ist, wie er im Sommer 1945, unmittelbar nach dem Ende des Krieges, mit seiner persönlichen Schuld umging. Dazu wurde er durch einen öffentlichen Vortrag veranlasst, den er einige Wochen nach der Kapitulation hörte und der ihn dazu bewegte, sich mit der eigenen Verantwortung an den Geschehnissen im Dritten Reich auseinanderzusetzen. Dabei kam er zu dem Ergebnis, dass das deutsche Volk eine Mitschuld am „Naziregiment" trage, weil es niemanden gegeben haben könne, der in den letzten drei bis vier Jahren nichts davon gewusst habe, „daß es hinter der Hitlerfassade gestunken hat"[33]. Er warf die Frage auf, ob nicht Jeder, der irgendeine Position in Parteiorganisationen eingenommen, jeder, der diese trotz besserer Einsicht nicht sofort verlassen habe, Mitverantwortung trage. Dabei nahm er sich selbst wegen seiner Beiträge für die NSV[34] und das Winterhilfswerk[35] nicht aus und fragte sich, ob er nicht zu feige gewesen sei, sich dem zu verweigern. Immerhin ließ er die Propaganda der Partei mit ihren Versprechungen und den vielfach ausgeübten Gestapoterror als Entschuldigungsgründe gelten.

Aus seinen Ausführungen geht allerdings hervor, dass er schon bald nach der Machtübernahme Übelstände entdeckt hatte, die ihn nachdenklich werden ließen. Dazu gehörte der aufgeblähte Partei- und Verwaltungsapparat, der zu unsäglichen Kompetenzstreitigkeiten und überflüssigem Papierkrieg führte. Davon fühlte er sich als Unternehmer abgestoßen, der sich einen Staat wünschte, der möglichst wenig in den Gang der Wirtschaft eingriff. Ganz persönlich aber traf ihn die Verunglimpfung der Freimaurer, denen er angehörte. Bemerkenswert ist, wie unerschrocken er öffentlich dagegen Front bezog, und sich auch in einem Gespräch mit dem Kreisgeschäftsführer der Rendsburger NSDAP, der ihn dazu befragte, uneingeschränkt zum Freimaurertum bekannte. Belästigt wurde er daraufhin zwar nicht. Aber er empfand, dass sich seine Haltung negativ auf das Geschäft auswirkte und man ihn das auch in der Öffentlichkeit spüren ließ. Zweifellos zeigte H. T. Sievers Mut und Unerschrockenheit, wenn es darum ging, humanes Gedankengut zu verteidigen. Denn gerade das war den Nationalsozialisten ein besonderer Dorn im Auge. Noch einmal erfuhr er den Bannstrahl gegen Freimaurer, als er aus Geschäftsrücksichten seine Aufnahme in die NSDAP beantragte und abgelehnt wurde. Er bekannte aber auch, dass er von den führenden Nationalsozialisten in Rendsburg wegen seines Freimaurertums niemals drangsaliert worden sei.

Der letzte Teil seiner Lebenserinnerungen ist von den Monaten geprägt,

die das Ende des Krieges und die englische Besatzung brachten. Der Erzählstil folgt deshalb nicht mehr den Erlebnissen der Vergangenheit, sondern dem aktuellen, dramatischen Geschehen. Die Zuspitzung der militärischen Lage veranlasste T. H. Sievers zu der Frage, ob der bevorstehende Zusammenbruch damit zusammenhänge, dass die Heimat dem kämpfenden Heer in den Rükken gefallen sei und benutzte dabei den nach dem Ersten Weltkrieg in der politischen Propaganda der deutschnationalen und völkischen Gruppen benutzten Begriff des „Dolchstoßes“[36]. Er kam jedoch zu dem Ergebnis, dass der Zusammenbruch ohnehin früher oder später gekommen sei. In einem Resümee über den Nationalsozialismus und die Erwartungen an die Zukunft beurteilte er Hitler positiv und schob die Schuld am Parteiterror seiner Umgebung zu. Seine Schuld bestehe allein darin, solche Scharlatane nicht an der verhängnisvollen Judenpolitik gehindert zu haben. So sei er das geworden, als was man ihn in den letzten Jahren erlebt habe: ein brutaler Gewaltmensch. Die Auffassung, der „Führer“ habe das Beste gewollt, sei aber von seiner Entourage ins Verderben getrieben worden, entsprach einer allgemeinen Auffassung in der Bevölkerung. Dass der Mann, dem man mit unbedingter Hingabe gefolgt war, so viel Leid über das deutsche Volk gebracht hatte, durfte nicht sein. Infolgedessen konnten Verbrechen, die im Dritten Reich geschehen waren, nur von seiner Umgebung angezettelt worden sein. Immerhin gelangte der Chronist, wenigstens in der Endphase des Krieges, zu der kritischen Einsicht, dass Hitler ein unbarmherziger Diktator war.

Mehr als die Frage historischer Schuld bewegte ihn die bange Frage, wie ein künftiger Friede aussehen werde, welche Diktate von den Siegern zu erwarten seien, und ganz konkrete Probleme der künftigen Versorgung der Bevölkerung, der Geldwährung, des Schicksals der Evakuierten und Flüchtlinge, der Behandlung der Renten- und Pensionsempfänger, aber auch wie es um die künftige Behandlung der vielen Nutznießer der nationalsozialistischen Herrschaft in Zukunft bestellt sein würde. Das waren viele Fragen, die über das eigene Schicksal hinausreichten und die bevorstehenden politischen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme des ganzen deutschen Volkes betrafen.

Wie die letzten turbulenten Wochen vor der Kapitulation in Rendsburg verliefen, mit Tieffliegerangriffen Gerüchten, Übergriffen, ängstlichen Erwartungen, das berichtet T. H. Sievers eindrucksvoll und entspricht dem, was viele Deutsche damals durchmachen mussten.

Dass er am Ende von der englischen Besatzungsmacht in der Funktion eines „Reparaturoffiziers“ für Kraftwagen eingesetzt wurde, sich zum Obermeister der Kraftfahrzeuginnung wählen ließ, später auch dem Entnazifizierungsausschuss und anderen Gremien angehört[37], verdankte er der Tatsache, nicht

Parteimitglied gewesen zu sein. Er hat sich diesen Aufgaben nicht entzogen, in einem Augenblick, als die Mitarbeit jedes Unbelasteten unentbehrlich war. 1946 trat er der im Kreis Rendsburg vom ehemaligen Landrat Steltzer gegründeten CDU als einer der Ersten bei. Der englischen Militärregierung gegenüber blieb er freilich skeptisch und stellte ihr kein gutes Zeugnis aus. Aus der Sicht des Betroffenen mag das verständlich sein. Auch hat man den Eindruck, dass er zu hohe Erwartungen an die Besatzungsmacht stellte und enttäuscht war, dass sie die ungeheure Fülle an Problemen nicht bewältigen konnte. Als seine Lebenserinnerungen Ende 1945[38] endeten, standen der deutschen Bevölkerung noch einige schwere Jahre voller Entbehrungen bevor. Den Neubeginn mit der Gründung der Bundesrepublik Deutschland erlebte T. H. Sievers zwar noch, hat aber darüber nichts mehr verlauten lassen.

T. H. Sievers hat seinen Text in einem sprachlich und vom Ausdrucksvermögen her flüssigen Hochdeutsch verfasst. Dass er sich eines in der Schreibweise oft eigenwilligen Plattdeutschen zu bedienen wusste, zeigen in dieser Sprachform gelegentlich eingeschobenen Formulierungen, die sich auf bestimmte Reflexionen über bedeutungsvolle politische oder soziale Zusammenhänge beziehen. Vermutlich hat er im Alltag sogar überwiegend plattdeutsch gesprochen.

Bei der Durchsicht des Textes fällt auf, dass kulturelle Geschehnisse so gut wie nicht beschrieben werden. Außer über den Besuch der Dorf- und der landwirtschaftlichen Schule und die Einweisung in technische Entwicklungen des Autobaues, wies T. H. Sievers später nur auf die Bedeutung von Volkshochschulen hin. Dagegen scheinen weder die in seine Lebenszeit fallende spannende Entfaltung des Kinofilms, noch irgendwelche kulturellen Veranstaltungen in Rendsburg und auch keinerlei Buchlektüre tieferes Interesse bei ihm gefunden zu haben. Offenbar stand in erster Linie das Automobilgeschäft und dessen Wandlungen in den Jahrzehnten zwischen 1900 und 1939 im Fokus seiner Erinnerungen. Insofern war er durch und durch Kaufmann. Bemerkenswert aber bleibt, wie er die turbulenten Zeitgeschehnisse wachen Auges erlebte und wie er darüber seinem Sohn Markus und seinen Enkeln in seiner klaren und ehrlichen Niederschrift berichtet.

Last, but not least sei bemerkt, dass Timm Heinrich Sievers seine Frau mehrfach in den Erinnerungen erwähnt, sei es als tüchtige Bäuerin, sei es als treue Begleiterin auf Konkurrenzfahrten und Urlaubsreisen, sei es, dass ihr einmal die immense steuerliche Nachveranlagung und die Kosten, die ihm daraus zu entstehen drohten, sehr nahe gingen. Nicht in allem mochte sie ihm folgen. So war sie nicht mit der harschen Kritik einverstanden, die er in einem Schreiben an den Magistrat Rendsburg übte, weil sich dieser bei der Führung des Omnibusverkehrs als unfähig erwiesen habe.

Timm Heinrich Sievers verzog im Jahr 1940 von Westerrönfeld nach Rendsburg in die Hindenburgstraße 36. Dort lag die „Schweizerhalle“, ein Vergnügungslokal, das er sich zu einem Wohnhaus umbauen ließ. Das Gebäude wich später einer Grünanlage[39]. Die Jahre des Wiederaufbaues in der Bundesrepublik und des sog. Wirtschaftswunders hat er noch miterlebt, bis er im Alter von 79 Jahren am 13. September 1958 an Herzversagen und Altersschwäche in Rendsburg starb und auf dem Friedhof in Jevenstedt beerdigt wurde. Das Grab ist inzwischen aufgehoben worden.

Brief an den Sohn Markus

Mein lieber Sohn Hans Markus !

Nach dem so plötzlichen Ableben Deines einzigen Bruders, meines ältesten Sohnes Timm, kommen mir doch allerlei ernste Gedanken. Gedanken namentlich derart, daß ich mich meiner Pflichten als Familien-Oberhaupt bewußt werde. Auch werde ich daran erinnert, daß ich mich dem biblischen Alter nähere.

Ich will mich daher so einrichten, daß ich, wenn der Tag meines Abscheidens gekommen sein wird, es nicht bedauern brauche, etwas Notwendiges hinausgeschoben oder gar unterlassen zu haben. Zu solchen Notwendigkeiten zähle ich das Erhalten von Erinnerungen, namentlich von Familien-Erinnerungen und das Hochhalten des Andenkens an Eltern und Voreltern.

Ich habe es immer bedauert, daß wir Familien-Akten über die Familie Timm Sievers, genannt Lüders, Embühren, die mehr enthalten als Geburtsdaten, als Hochzeits- und Sterbetage, nicht haben. Irgendetwas Persönliches über unsere Vorfahren, außer dem was Deine Mutter und ich noch in Erinnerung haben, wissen wir nicht.

Nun bist Du, mein lieber nunmehr einziger Sohn, nach dem Ableben Deines Bruders, der einzige, erwachsene männliche Sproß unserer Familie. Außer auf Dir steht unser Stamm nur auf den Augen Deiner Brudersöhne Timm Heinrich, Hans Christian und Karlheinz. Ich selber werde es menschlichem Ermessen nach nicht mehr erleben, zu den Dreien, wenn sie erwachsen und das nötige Verständnis haben, noch sprechen zu können.

Du bist als Vaters Bruder deshalb schon dazu berufen, auf die Heranwachsenden Dein Auge zu haben und zu versuchen, sie in gute Bahnen zu leiten.

Einmal um Dir diese Deine Aufgabe erleichtern zu helfen, zum anderen aber auch, um das, was mir von unseren Vorfahren in Erinnerung geblieben ist, für Kind und Kindeskinder zu erhalten, gebe ich Dir nachstehende Blätter.

In diesen Blättern ist etwas von dem, was die letzten sechs Jahrzehnte brachten, von den Menschen, die diese Zeit gestalteten, also wohl sehr viel enthalten, was über den Rahmen einer Familien-Niederschrift hinausgeht. Da jede

Familie aber in dem Zeitgeschehen mitten drin steckt, so war es nicht zu umgehen, wenn ich hier oder da abschweife. Die Zeiten waren bewegt, brachten ungeahnte Erfindungen und vielleicht als deren Folge zwei Weltkriege mit Auf und Nieder. Als ein Gebilde dieser Zeiten lernte man dann auch verschiedene Menschentypen kennen.

Ich hege fast die Befürchtung, daß meine Niederschrift als ein buntes Bild in bunter Umrahmung sich ergeben wird.

Sei es drum.

Rendsburg, den 12. August 1944

Familiengeschichte

Der Rektor a.D. Hinrich Sievers aus Altona, ein Embührener Kind, hat sich in dankenswerter Weise der mühevollen Arbeit unterzogen, über sein Heimatdorf und seine alteingesessenen Familien, eine Chronik zu schreiben.

Es ist sehr wohl möglich und er gibt dieses auch selber zu, daß seine Chronik Lücken aufweist, vielleicht auch kleine Irrtümer enthalten mag. Dieses ändert aber nichts an der Tatsache, daß die Einwohnerschaft der Gemeinde Embühren ihm zu ganz außerordentlichem Danke verpflichtet ist.

Über unseren früheren Besitz und über unseren Familienstamm, den Stamm Timm Sievers, genannt Lüders (Lüers oder Löhrs) schreibt er: Die Halbhufe ist zwischen den Jahre 1541 und 1589 gegründet.

Hans Sievers erhielt 1876 die Stelle und verheiratete sich mit Grethchen Claussen aus Wennbüttel. Durch diese Verwandtschaft bezog er mehrfach Shorthorntiere aus Dithmarschen, die sich in seiner Rinderherde zwar gut vererbten, aber nur nach der Fleischseite. Die Nachzucht ging im Milchertrag zurück (?) Er hielt auch gute Pferde aus Holsteiner Zucht und hatte mehrere Jahre einen guten Deckhengst aus eigener Zucht.

Er hatte nur einen einzigen Sohn, Timm Heinrich Sievers der 1902 (1903!) Bauer wurde. Er heiratete Maria Sievers Tochter von Markus Sievers in Embühren. Timm Heinrich Sievers war ein begabter Mensch, war Violinspieler und bestand seine Prüfung als Lehrer der Stenographie Stolze, nur ein Bauer war er nicht.

Mit Zustimmung seines Vaters verkaufte er 1905 die Halbhufe an Parzellanten für 115 000.- M, wobei die halbe vorderste Lohkoppel und die mit Tannen bepflanzte Derlohe vom Verkauf ausgeschlossen waren. Er hat diese später auch verkauft. Die Parzellanten haben ein gutes Geschäft gemacht, es blieb nicht einmal eine Stammstelle in Erbhofgröße übrig. Wohnhaus, Verlehnshaus und Backhaus wurden mit einigen Ländereien in Katenstellen umgewandelt[1]. So ging ein mehr als dreihundertjähriger Familienbesitz in viele Bruchteile. Die Stelle gehörte zu den besten im Dorfe. Die Äcker, vorzüglich guter anmooriger Boden, lagen zur Hauptsache in zwei Gruppen geschlossen; das Verhältnis von von Wiesen- und Ackerland war günstig.

Timm Heinrich Sievers hat sich in Rendsburg als Autohändler niedergelassen und beweist auch hier, als nichtgelernter Fachmann, seine große Anpassungsfähigkeit.

(Soweit der Chronist, Rektor Sievers, über unseren Stamm.)

Der zuletzt erwähnte, Fahrzeughändler gewordene Verkäufer der väterlichen Stammstelle bin ich, der Schreiber nachstehender Blätter. Für meine Nachfahren wird die Frage nahe liegen, wie konnte der damalige Träger unseres Stammes zu einer Handlung kommen, die dem Worte: „Was Du ererbst von Deinen Vätern, erwirb es, um es zu besitzen", so ganz entgegensteht. Ich will mich hierzu äußern.

Weil ich selber nicht das Gefühl habe, mich diesetwegen entschuldigen zu müssen, möchte ich meine Äußerungen auch nicht als den Versuch einer Entschuldigung angesehen wissen. Ich habe es nicht nötig, meinen Berufswechsel zu rechtfertigen, ich will ihn nur klarstellen.

Nach Auffindung neuen wertvollen Materials, hat der Chronist seine Forscherarbeiten aber noch wesentlich ergänzen und vervollkommnen können. Er schrieb mir hierüber. Auszugsweise bringe ich nachstehend das, was unsere Familie angeht.

„Lieber Timm Heinrich! Aus mehr als einem Grunde kannst Du Dich rühmen, ein männlicher Sproß des Gründers von Embühren zu sein. Timm Siuers hieß er und wie vorstehend schrieb er sich. In Dir setzt sich die Tradition insofern fort, als in Deinem Namen des ältesten Ahnen Name wieder auftaucht.

Embühren ist etwas vor 1500 gegründet, vielleicht zwischen 1475 und 1500. Es ist meine Entdeckung, daß wir in der Höhe des Hoveschats ein Altersmerkmal der einzelnen Hufen haben.

Alle Vollhufen, die kurz vor 1500 bis etwa 1550 gegründet wurden, mußten 4 M Hoveschat zahlen, dazu gehörte auch, neben den beiden Embührener Hufen, die Hufe Hennstedt, die auch einem Timm Siuers gehörte.

Timm Siuers aus Embühren wird 1500 dem Bauernaufgebot gegen Dithmarschen angehört und von demselben die Ritterkette zurückgebracht haben.

Was bisher vorgetragen wurde, könnte wohl als gut begründete Meinung gelten, für die urkundliche Beweise fehlen. Aber ganz fehlen sie auch nicht.

In den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts wurde das Amt Rendsburg von dem Justizrat Langenheim verwaltet. Dieser verdienstvolle Mann begann 1809 niederzuschreiben, was damals die mündliche Überlieferung in den einzelnen Amtsdörfern noch aufbewahrt hatte. Es ist ein sehr starker Band geworden, der im Staatsarchiv Kiel als Manuskript aufbewahrt wird.

Die Embühren betreffenden Teile sind anscheinend 1813 niedergeschrieben, denn er bemerkt, daß man vor 200 Jahren, 1713, Embühren von ferne nirgends sehen konnte, weil es von Hölzungen dicht umgeben war.

Er berichtet nun auch von mündlichen Überlieferungen und sagt: Der Gründer der ersten Hufe hieß Timm Siuers, der war ein Hopfenfahrer aus Oberdeutschland. Darum hatte er sein Haus in oberdeutscher Art gebaut. Als er 1539 abbrannte, baute er es nach hiesiger Art wieder auf, d.h. mit Tafelwand. In dem Türbalken ist eingekerbt: Jasper Siuers 1539. Dieser Balken ist leider 1802 verbrannt, er stellte unsere älteste Urkunde dar.

Die mündliche Überlieferung ist wie üblich eine Mischung von Wahrheit und Dichtung. Timm Siuers war bestimmt kein Oberdeutscher. Vor- und Familienname weist ihn aus als echten Holstodator.

Der im Balken 1539 genannte Jasper Siuers könnte der Sohn des Gründers gewesen sein. Ich nehme aber an, daß er dessen Enkel war und daß zwischen beiden Marq Siuers steht, denn die beiden Brüder Jasper und Eggert Siuers haben beide ihren ältesten Sohn Marq genannt, offenbar nach dem Großvater.

Der Amtsschreiber unterschied sie dadurch, daß er den Marq Siuers auf der späteren Harb'schen Stelle Marq Jasperson, den Namensvetter, auf der späteren Katharina Kühl'schen Stelle Marq Eggertson benannte.

So saßen auf sämtlichen Embührener Voll- und Halbhufen im Jahre 1589 die Nachkommen vierter Folge von Timm Siuers, des Dorfgründers von 1475.

Wenn man nun rückschauend sich die Ausbreitung der Embührener Timm-Siuers-Sippe im 15. und 16. Jahrhundert über das ganze Dorf vergegenwärtigt und dabei das im Laufe der Zeit erfolgte Verschwinden des Mannesstammes auf sämtlichen Besitzen feststellen muß, wenn man ferner beim Studium der einzelnen Familien-Stammbäume die sehr zahlreichen Eheschließungen innerhalb des Familien-und Sippenverbandes betrachtet, so wirft sich unwillkürlich die Frage auf, ob ein übersteigertes Zusammengehörigkeitsgefühl einer Sippe auch seine Nachteile haben kann.

Ich mag in den einzelnen Zweigen der Sippe suchen so viel ich will, ich komme zu keiner anderen Feststellung, als daß mein ältester Enkel Timm Heinrich Sievers und seine beiden Brüder Hans Christian und Karlheinz die letzten direkten Träger des Mannesstammes vom alten Timm Siuers-Embühren sind.

Nach Ablauf weiterer 30 Jahre, 1975, werden fünf Jahrhunderte abgerollt sein, seit den Tagen, in denen unser ältester Vorfahr, von dem wir wissen, Timm Siuers, lebte.

Mein Freund, Heinrich Kortum, widmete seinen Kindern folgende Zeilen:

Gut ist das Wissen von der Art der Ahnen, Vom Blut und Boden, dem der Stamm entsproß; Hört Ihr daraus doch stets das leise Mahnen Des Blutes, daß durch unsre Adern floß.

Es ruft Euch zu: Vergesset nie das Eine, Nicht der ist was, der auf die Ahnen stolz.

Du mußt was sein. Erst tue Du recht das Deine und zeig‘ damit, daß Du aus gutem Holz.

Diesen Worten habe ich nichts hinzuzusetzen.

Von meinem Urgroßvater Timm Sievers erzählte seine Schwiegertochter, meine Großmutter Silja Kröger, daß er in seinen jüngeren Jahren in einem gewissen Militärverhältnis gestanden habe. Er wäre einige Male zu militärischen Übungen beim Glückstädter Battl. einberufen, hätte auch das Treffen bei Sehestedt mitgemacht. Er scheint so etwas gewesen zu sein, was man heute als einen zur Reserve entlassenen Unteroffizier bezeichnet. Seine Frau war Anna Vollert aus der Familie Sievers-Trede, Embühren.

Frühe Jugend

Von meinem Großvater Timm Sievers habe ich nur ganz schwache Erinnerungen. Er war ein kaum mittelgroßer Mann, schmächtig, war flink in seinen Hantierungen und hatte schlohweißes Haar. Sein steter Begleiter war Ami, ein kleiner schwarzer, struppiger Hund. Wenn Ami um die Ecke kam, war Großvater nicht weit.

So lange Großvater lebte, hielten die Großeltern auf dem Verlehn vier Kühe. Mit diesen beschäftigte er sich. Auch war er den Frauen beim Haspeln und Aufspulen des selbstgemachten Garnes behilflich und da diese Tätigkeit sich mit drehenden Rädern abspielte, war ich hierbei sein Zuschauer. Großvater knackte für mich Nüsse, indem er sie unter den Daumen der linken Hand auf den Tisch als Unterlage legte und mit der rechten geballten Faust auf den linken Daumen schlug. Auf diese Weise knackte er die härteste Nuß. Ich hab's natürlich auch versucht, hab' es später sogar als Erwachsener versucht, lediglich des Probierens wegen, leider jedes Mal ohne Erfolg. Alles was dabei herausgekommen, ist ein schmerzender Daumen gewesen. Großvater hat bei meinen kindlichen Versuchen gelacht und hat mich damit getröstet, daß er mir sagte, ich sollte demnächst auch mit zum Pulser Schweinewaschen[1] oder zum Kreienmarkt.[2] Großvater fing an zu kränkeln und starb nach ungefähr einvierteljähriger Krankheit. Mein Vater hat mir später gesagt, die Ursache führe er darauf zurück, daß ein Knecht vom obersten Boden, dem Häckselboden, einen gefüllten Häckselsack durch die Luke auf die Diele geworfen in demselben Augenblick, als der Großvater unter der Lukenöffnung durchging. Der Sack hätte unglücklicherweise ihn getroffen. Großvater sei zwar nicht verletzt gewesen, aber der plötzliche Schreck habe doch wohl auf sein körperliches Wohlbefinden nachgewirkt, denn von der Zeit an hätte er gekränkelt.

Nach seinem Ableben schaffte meine Großmutter die Viehhaltung ab. Sie war eine kleine rundliche Frau. Die wenigen weiblichen Glieder unserer Familie, ihre Tochter, meine Tante Katharina Pahl aus Nortorf und ihre beiden Enkelinnen in Schülp, glichen ihr im Wuchs ganz außerordentlich und sogar in meiner kleinen Enkelin Annemarie, glaube ich meine Großmutter wiederzusehen. Während meiner Jungkerlsjahre[3] habe ich bei ihr, damit sie im Hause

nicht ganz allein sei, gewohnt. Wenn sie des Abends mit ihrem Strickstrumpf und ich mit einem Buch oder mit irgendeiner Hantierung bei ihr saß, denn habe ich bei unserer Unterhaltung erkennen müssen, daß sie über einen großen Reichtum stillen Humors verfügte. Wir schliefen damals auf Strohunterlagen und über die Art und Weise, wie diese Unterlage des Morgens auf- und zurechtgeschüttelt und -gerüttelt wurde, waren wir verschiedener Meinung. Sie war für ordentliches Auflockern und hohen Neubau, ich dagegen für Beibehaltung der einmal hineingelegenen Form. Wenn auch lange Zeit erfolglos, so drang ich zuletzt doch mit meinem Vorschlag durch und von da ab schlief ich in Form, in einer Art von Futteral, wenigstens soweit die untere Hälfte in Frage kam. Die ins Auge fallenden Bettpartien verrieten von der Neueinrichtung nichts. Ihrer Schwester, Trinamesch Sierk, wurde aber die neumodische Lagerstatt gezeigt und die beiden alten Frauen wunnerwarkten[4] und lachten und Großmutter pflegte dann zu sagen: De oll Jung well datt jo so hemm un denn lot em. Ihren Ausdruck "oll" habe ich dann immer als eine gewisse Liebkosung empfunden, auch wenn andere Leute etwas anderes heraushörten. Unter ihren drei Kindern war der nach Schülp verheiratete Claus ihr ganz besonderer Liebling. Dort konnte kein Geburtstag begangen werden, ohne daß wir Embührener dabei waren.

Sie führte eine außerordentlich gute Küche. Ihre frische Suppe und die von ihr gebackenen Klöße waren gewissermaßen ein Gedicht. Es mag vielleicht einige Selbsttäuschung vorliegen, aber mir kommen die derzeitigen Genüsse heute einmalig vor.

83 Jahre alt geworden, erlitt sie einen Schlaganfall. Sie hat, ohne das Bewußtsein wieder erlangt zu haben, noch acht Tage gelebt. Während einer Nachtwache, die Tante Pahl aus Nortorf und ich bei ihr hatten, ist sie still und schmerzlos eingeschlafen.

Die Großeltern mütterlicherseits, die Claussen aus Wennbüttel.

Großvater Claus Claussen[5] war ein ungewöhnlich arbeitsamer und streng kirchlicher Mann. Hierbei scheute er sich gar nicht, zuweilen mit einem recht unchristlichen Fluch dazwischen zu fahren. So zum Beispiel, wenn er sich über den nachlassenden Kirchenbesuch aufregte. Dann konnte es vorkommen, daß er sagte: Sowatt kann nick gut gahn, gottsverdoori, de jungen Lüd gaht jo garnimol mehr to Kark. Seine Arbeit unterbrach er nur an Sonntag-Vormittagen, da er es niemals unterließ, die Kirche zu besuchen. Am Sonntagnachmittag war er bereits wieder, entweder in den Wiesen oder in den Hölzungen zugange oder er wirkte im alten Hause in der Klüterkammer. Auch in unseren Embührener Hölzungen hat er viel gepflanzt oder durchgeforstet. Bei seiner Arbeit bewegte er sich im blauen Linnenkittel und in großen Holzstiefeln. Abends

machte meine Mutter ihm einen Grog; den trank er gern und wenn er den zu sich genommen und noch einiges in der Hauspostille gelesen, ging er geruhsam und glücklich schlafen. Er war ein vorausschauender und vorbauender Mann. Wie mein Vater in seinen ersten Bauernjahren eine Holzauktion abhielt, hat Großvater sieben gute Eichen gekauft mit dem Vorbehalt, diese Bäume sollten stehen bleiben, bis ich soweit wäre, die Bauernstelle zu übernehmen. Dann hätte ich gleich beim Anfang einen gewissen Wert in Händen.

In seinen letzten Jahren wurde er recht nörgelig und sein Nachfolger, Onkel Christian Claussen und Tante Antje, hatten allerlei mit ihm auszuhalten. Er mag es in seinem Sinne wohl gut gemeint haben, aber es gab doch recht eigenartige Scenen mit ihm. So hatte es eines Tages ein von ihm selbst gepflanzter Rotdorn, eine Zierde des Gartens, ihm angetan. Er hatte das Sonntags-Evangelium von dem Baum, der keine Frucht brachte und deshalb in‘s Feuer geworfen gehöre, als Grund angegeben, daß der Rotdorn verschwinden müsse. Er stand natürlich mit seiner Ansicht allein und so wollte er sich schon selbst daran machen, den Baum zu roden. Hier hörte aber die Gemütlichkeit seines sonst so friedfertigen Sohnes auf und ihm wurde nahegelegt, zunächst doch die Ansicht von Pastor Schacht zu hören. Erst dessen Zureden hat dem Rotdorn das Leben gerettet.

Mein Vater. Vor mir steht sein Bild aus dem Jahre 1905. Die Aufnahme ist ohne irgendwelche sonst üblichen Vorbereitungen gemacht. Opa machte damals den Zuschauer wie sein Enkel, unser kleiner Timm, als Zweijähriger in der Sportkarre fotografiert wurde.

Dieses Bild stellt meinen Vater eigentlich besser dar, als ich ihn hier beschreiben kann, es sagt eigentlich alles. Mein Vater war in dem damaligen Alter von etwa 60 Jahren die in‘s Persönliche übersetzte Gutmütigkeit.

In seinen jüngeren Jahren wird er ein sehr tätiger Mann gewesen sein. In seinen ersten Bauernjahren hat er die Lohkoppel, den Krützkamp, den vordersten Hörtsen und die vorderste Lage, sowie einen Teil der hintersten Lage drainiert. Auch hat er einen großen Teil der Stelle nachgemergelt und den Zuckerhut kultiviert. Das Haus hat er, da es Fachwerkbau war rundherum mit einer 1 m hohen Brandmauer unterzogen, Vordiele, Küche und Frontspieß[6] gebaut und die Stuben renoviert und Kachelöfen setzen lassen. Später konnte er nicht viel Hand mit anlegen, denn er hatte einen schweren Bruch und war dadurch behindert. Höchstens einen Pflug faßte er dann noch an. Ich habe aber festgestellt, daß er jede Arbeit, manche sogar mit großem Geschick, beherrschte. Das merkte man schon, wenn er einen Spaten oder eine Sense anfaßte oder wenn er einen Säesack umhing. Er wußte, wie ein neuer Graben auszusehen hätte, wie ein Wall ausgebessert wurde, wie ein Soden gestochen, wie ein Knick geschla-

gen und wie eine Schwade[7] auszusehen hatte. Er brauchte sich von Niemanden etwas vormachen zu lassen. In kleinen Handfertigkeiten, wie Spanressen[8] oder dergleichen, war er sogar ein Meister und mit angewärmten Ruten und Gerten wußte er umzugehen wie selten einer. Hierauf mag auch seine Liebhaberei für das Anfertigen von Handstöcken zurückzuführen sein. Wenn beim Brotbacken die garen Brote den Ofen kaum verlassen hatten, dann rückte der Vater schon mit einigen Dutzend Stöcken an, um Handstöcke zu ziehen und zu biegen. Seine Lüders-Hans-Handstöcke waren fast ebenso berühmt, wie die vom alten Hansohm Mattiesen in Osterstedt.

Mein Vater erzählte gern von seiner Schulzeit beim alten Jörn Vollert, dem ersten Freudenberger Lehrer[9], einem Großonkel von ihm aus der Vollert-Stelle. Dasselbe galt von seinen Jugendzeiten und aus seinem Soldatenleben. Als Jungen hat er mich oft mitgenommen, wenn er nach Rendsburg fuhr. Dann bog er jedes Mal bei Helenenhof rechts ab und fuhr am Kamp hoch, um mir zu zeigen, wie die Soldaten dort übten. Für alles Militärische hatte er ein großes Interesse. Er kannte fast alle Militärmärsche und eine große Reihe von Soldatenliedern. Diese sang oder pfiff er bei seinen Verrichtungen. Er war sangesfreudig und gehörte keineswegs zu den Leuten, die in vergnügter Gesellschaft in‘s Glas spuckten. Wie in so vielem, so sind wir auch auf diesem Gebiete eines Sinnes gewesen.

Er war ein großer Kinderfreund und wie er älter wurde, war er immer noch ein großer Freund der Nachbarkinder. Irgendwelche Kleinigkeiten, wie einige Nüsse oder einen Apfel, pflegte er dann für irgendeinen kleinen Günstling bei sich zu führen.

Er war früher ein großer Raucher. Den Tabak trug er lose in der Tasche oder vielmehr in den Taschen. Bei den Fahrten nach Wennbüttel steckte er bei der Mühle in Lütjenwestedt die vierte Zigarre nach der Abfahrt von Embühren an und bei dieser Gelegenheit wurde dann jedes Mal festgestellt, daß wir genau eine Stunde unterwegs waren. Wie er schon die Stelle an mich abgegeben hatte, saßen wir eines Abends mit mehreren Nachbarn zusammen und waren sehr vergnügt, fast ausgelassen, weil gerade ein richtiges Thema behandelt wurde. Alles lachte.

Da trat Dr. Borchers aus Hohenwestedt, den Vater wegen öfterer Schwindelanfälle konsultiert hatte, in‘s Zimmer, um Krankenbesuch bei ihm zu machen. Mit der Krankenuntersuchung war es natürlich nichts und der Kranke brachte den Doktor wieder an seinen Wagen. Wie er wieder zurückkam, wurde er mit Hallo empfangen. Opa selbst aber war ganz ernst und sagte: De Doktor hett mi datt Smöken verbaden, dütt is min Letzte. Damit steckte er eine Zigarre an.

Er hat nachher wohl noch an die 20 Jahre gelebt, aber die an dem Abend gerauchte Zigarre ist seine letzte gewesen. Er hat nie wieder geraucht. Ich habe ihm nachgetan. Wie ich die Fünfziger erreicht hatte, habe ich ebenfalls, wenn auch nicht auf ärztliche Anordnung, die Qualmerei an den Hut gesteckt.

Bei abendlichen Nachbarbesuchen wurde das Kartenspiel stark betrieben. Wenn dann in Ermangelung eines vierten Mannes mein Vater mit heran mußte, dann war er unglücklich und nach seiner eigenen Äußerung, so gut wie bar Geld. Als Zuschauer dagegen wurde ihm beim Kartenspiel die Zeit nicht lang.

Wenn unser Opa auch keineswegs ein Verächter guter Kost war, so war er doch, wenn die Verhältnisse es mit sich brachten, ein sehr genügsamer Mann. Dies haben wir namentlich in den Rübenwintern 1917 und 1918, den Jahren, wie wir doch mehr oder weniger alle, wie man zu sagen pflegt: „ut de Plünn“[10] fielen, erfahren. Unser Opa wurde aus einem behäbigen Männchen ein 119 pfündiger. Meine Frau sagt heute noch, sie hätte nie einen zufriedeneren und genügsameren Tischgenossen gehabt wie ihn.

In seinen letzten Jahren verlor er sein Augenlicht. Drei Monate vor seinem Ende erlitt er dazu noch einen leichten Schlaganfall und mit seiner Gutmütigkeit war es aus. Wir haben dann schwere Zeiten durchlebt und haben ihn nie mehr allein lassen können. Freunde und Nachbarn haben uns bestens geholfen, nachdem wir aber auf diese Weise uns acht Wochen durchgearbeitet hatten, sagte mir Medizinalrat Stölting, wenn wir nunmehr keine Änderung träfen, so würde ich ganz binnen Kurzem statt des einen, zwei Kranke zu betreuen haben. Trotz aller nachbarlichen Hilfe, ein anderes war nicht mehr möglich, mußte unser guter Vater, in den Kropper Anstalten, bei Dr. Krause untergebracht werden. Wir sind täglich, zuweilen mehrere Male, bei ihm gewesen. Dort ist er nach vierwöchentlichem Aufenthalt in meinem Beisein sanft eingeschlafen.

16 Jahre lang hat er nach unserem Fortzug aus Embühren noch mit uns zusammen in Westerrönfeld gewohnt. Ich will noch nachholen. Er war sehr reisefreudig und diese Lust am Reisen schien mit zunehmendem Alter noch zu wachsen. Zu Fuß begab er sich auf Reisen, um Verwandte in Brunsbüttel und in der Albersdorfer Gegend zu besuchen. An Zwischenstationen, wo er freundliche Aufnahme fand, mangelte es ihm nie und da er über unbeschränkte Zeit verfügte, stand seinen Reiseunternehmungen ja auch nichts im Wege. Wenn er zurückgekehrt von seinen Reiseerlebnissen berichtete, so stellte sich dann jedes Mal heraus, daß er den weitaus größten Teil seiner Reisestrecken mit Fuhrgelegenheiten hinter sich gebracht hatte. Verwandte, oder auch meine Autokunden, die er fast alle sehr gut kannte, hätten gemeint: nein, Onkel Sievers, wir

werden Dich da oder da hinfahren. Solche Anerbieten hätte er doch wohl nicht ablehnen können und so war es ihm dann sehr wohl möglich, Fußreisen nicht allein zu unternehmen, nein, sie auch mit Erfolg durchzuführen.

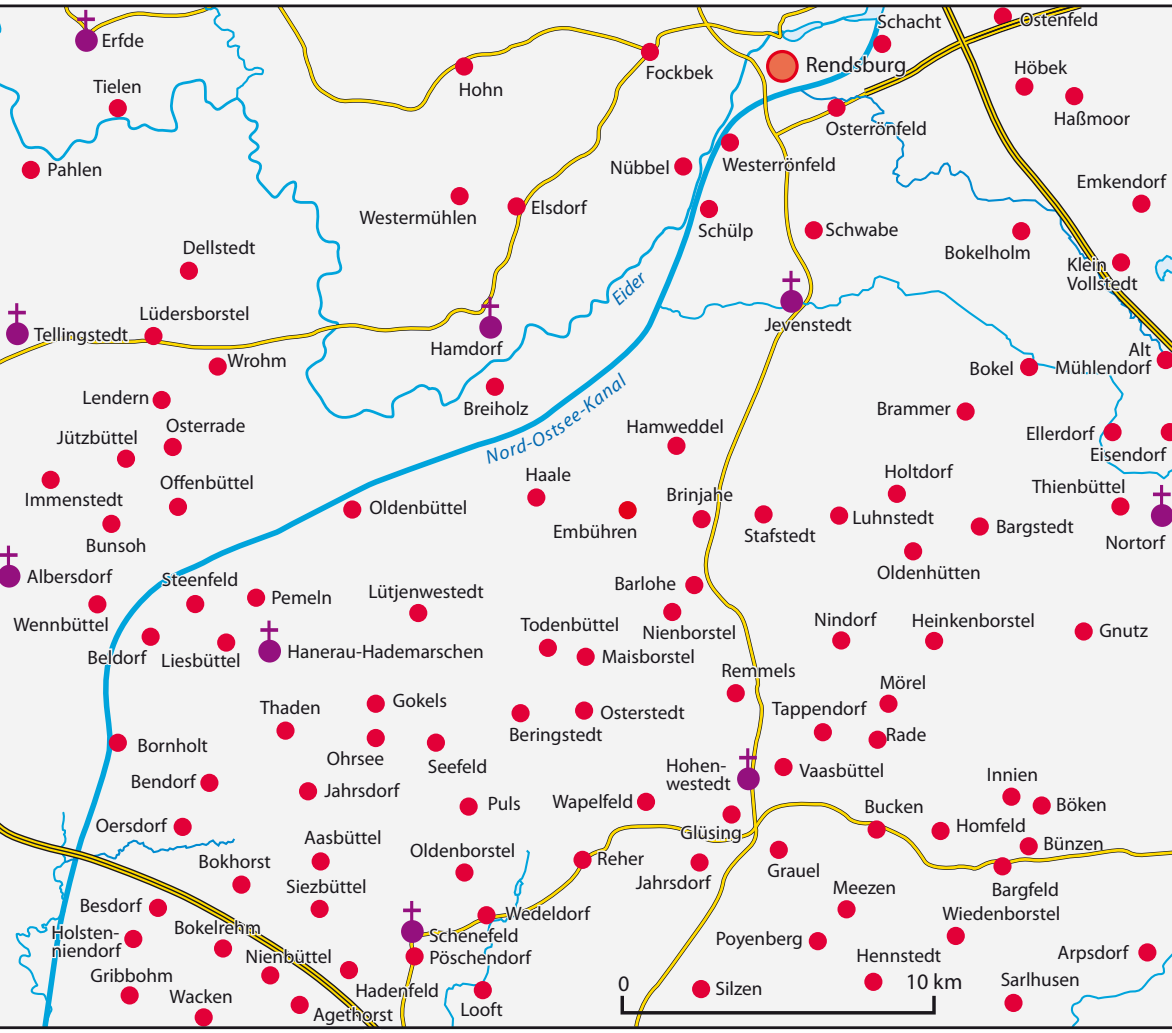
Er erzählte mit Humor, daß er einmal einen Mann bei Beringstedt gefragt, ob er auf dem richtigen Wege nach Brunsbüttel sei. Der hat‘s nicht gewußt, hat aber Marx Voss, Opa‘s Vetter, nachher gefragt, ob er den wunderlichen Kerl, der nach Brunsbüttel wollte, auch gesehen hätte und ob er wüßte, wer das sei. Marx hat ihn dann belehrt, der Mann sei nicht wunderlich, das sei Lüdershans gewesen.

Meine Mutter. Sie war eine stattliche Bauernfrau und eine fleißigere wie sie habe ich nicht kennengelernt. Unermüdlich vom frühen Morgen bis spät in den Abend hinein war sie in Küche und Keller, im Stall und im Garten tätig. Namentlich dem Viehstall galt ihre besondere Fürsorge und im Laufe der Jahre bestand fast der ganze Stapel[11] aus Abkömmlingen der Kuh, die sie als junge Frau von ihrem Vater aus Wennbüttel zur Aussteuer mitbekommen hatte. In unserem Viehstall mußten auch die Kühe gestriegelt sein und wenn diese Arbeit nicht ordentlich gemacht war, dann nahm sie gar nichts dafür, selber zum Striegel zu greifen.

Mit dem Aufhören der eigenen Leinenwirkerei und dem damit verbundenen Flachs- und Leinenanbau, mit dem nachfolgenden Brechen, Rösten, Schwingen, Spinnen, Spulen und Haspeln und mit der Einrichtung der Meiereien, hätte ihre Arbeit eigentlich etwas weniger werden dürfen, aber von einem Nachlassen habe ich auch dann gar nichts merken können.

Meine Mutter war eine vielbelesene Frau und da sie während des Tages für Schreiben und Lesen keine Zeit zu haben glaubte, so hat sie dieses dann noch während der Nachtstunden nachzuholen versucht. Ich persönlich halte so etwas heute genau so wie damals für Unsinn, habe aber leider vergeblich versucht, sie umzustimmen.

Mit großer Liebe hing sie an ihrer Dithmarscher Verwandtschaft und an ihrem Wennbütteler Heimathaus, sowie an ihrem alten Lehrer in Albersdorf. Von ihren Eltern, namentlich von ihrem Vater, hatte sie religiösen Sinn geerbt. Sie hielt darauf, daß ich als kleiner Junge, jeden Abend vor dem Schlafengehen, das Gebet: Christi Blut und Gerechtigkeit, das ist mein Schmuck und Ehrenkleid, damit will ich vor Gott besteh‘n, wenn ich zum Himmel werd‘ eingeh‘n, beten mußte. Es wurde oft in die Kirche gefahren und zweimal im Jahr wurde das heilige Abendmahl genommen. Sie hielt darauf, daß Knechte und Mägde dasselbe taten. Am Weihnachts- und Altjahrs-Abend wurde eine Predigt aus Paulsen[12] oder Harms[13] Hauspostille gelesen. Hierbei hatten sämtliche Haus-



Die weitere Umgebung von Embühren im heutigen Straßennetz.

genossen anwesend zu sein. Viele Gesangverse waren ihr bekannt, doch habe ich sie selbst, auch in der Kirche nicht, nie singen hören. Dafür hatte sie aber ein sehr feines Gehör, wenn bei Sängern etwas nicht stimmte.

Sie hielt eine homöopathische Hausapotheke recht wesentlichen Umfanges und dokterte gern damit herum. Auch für Pfarrer-Kneipp-Kuren hatte sie viel, nach meiner Ansicht viel zu viel, übrig. Es konnte vorkommen, daß sie im Oktober, nach beendigtem Melken die Strümpfe auszog und eine zeitlang in

mit Rauhreif beschlagenem Gras spazieren ging. Auf meinen Einwand, daß sie als halbwegs krank sein wollende Frau von über 50 Jahren, von einer solchen Maßnahme, die gesunde, junge Leute krank machen würde, doch kaum Gutes erwarten könne, bekam ich dann die Antwort, das verstände man nicht. Mein Vater nannte dies: den Claussenkopf, gegen den alles Reden vergeblich sei. Meine Mutter hat dann, 57 Jahre alt, einen Schlaganfall gehabt. Sie konnte mit Hilfe eines Handstockes wohl langsam herumgehen, aber von der früheren Beweglichkeit war nichts geblieben. Auch die Sprache hatte gelitten. Der Schlaganfall wiederholte sich nach sieben Jahren. Sie ist kurz nachdem, 64 Jahre alt, gestorben.

Sie erzählte mir, wie sie als junge Frau nach Embühren gekommen sei, sei von allen dortigen Frauen, die Frau Anna Sievers, meine spätere Schwiegermutter, die einzige gewesen, von der sie den Eindruck eines wirklich herzlichen Willkommens gehabt hatte. Leider sei diese Frau schon zwei Jahre später verstorben, sie, meine Mutter, habe ihr herzlich nachgetrauert.

Mein Vater war zweiter Sohn. Mit ihm wurde die Reihe der Timm unterbrochen. Sein älterer Bruder Timm ist 19 Jahre alt an einer plötzlich und heftig auftretenden Kolik erkrankt und nach zwei Tagen verschieden. Heute, nachdem mein Sohn Timm unter ganz ähnlichen Krankheitserscheinungen verstorben ist, möchte ich fast annehmen, daß bei beiden die gleiche Todesursache vorgelegen hat, nämlich Magendurchbruch in die Bauchhöhle..

Mein Schwiegervater, Markus Sievers, genannt Markusbur, war einziger Sohn. Er hat die väterliche Stelle 1865 übernommen. Er soll in seinen jungen Jahren ein straffer und energischer Mann gewesen sein und soweit ich mich seiner entsinnen kann, mag dieses schon stimmen. Er hat als Dragoner in Nestved auf Seeland gedient, ist nach Beendigung der regulären Dienstzeit, weil er ein tüchtiger Mann war, aber nicht zur Entlassung gekommen war, sondern hat noch zwei Jahre als Unterkorporal weiter dienen müssen. Er war ein gewandter Reiter und ich erinnere noch, wie er mich, gelegentlich eines Ringreitens zurecht setzte und mich darauf aufmerksam machte, ich hätte beim Stechen einzig und allein nach dem Loch im Ring, nicht nach dem Ring als Ganzes zu gucken.

Sein Rat war richtig und brachte Erfolg. Wenn er mit Fuhrwerk unterwegs war, so fuhr er reines Rad[14]. Sofern er in Rendsburg zu tun hatte, kam niemand so schnell wieder an‘s Haus wie er. Seine Liebhaberei war die Jagd und der Fischfang und auf beiden Gebieten war er ein Meister. In seinem Familienleben hat er viel Leid erfahren müssen, denn seine Frau, meine Schwiegermutter, Anna Sievers aus Hörsten, ist nach 13jähriger Ehe und nachdem sie ihm sechs Kinder geschenkt, verstorben. Auch von den Kindern starben die beiden

ältesten, Markus und Jürgen, sehr früh und zwei Töchter, Anna und Margaretha, ungefähr im Konfirmationsalter. Er hat dann noch bis zur Abgabe des Hofes an seine Tochter Katharina, also ungefähr 20 Jahre, als Witwer auf dem Hof gesessen. Von seinen beiden Schwestern hat in diesen langen Jahren die Älteste, die unverheiratet gebliebene Wiebke, ihm die Wirtschaft geführt.

Wiebke Rebecca Sievers hat in dem frauenlos gewordenen Haushalt ihres Bruders die früh verstorbene Schwägerin ersetzt und ist den beiden noch verbliebenen Kindern, meiner Schwägerin Katharina und meiner Frau, die zweite Mutter geworden. Wir sind der guten Tante Wiebke zu vielem, vielem Dank verpflichtet. Sie hat ein schweres und arbeitsreiches Leben hinter sich gelassen und ist hochbetagt auf dem Altenteil des Besitzes gestorben.

Sie hatte ein wunderbares Gedächtnis und wußte sehr unterhaltend aus früheren Zeiten zu erzählen. Namentlich in der Familien-Chronik der Embührener Familien wußte sie außerordentlich gut Bescheid. Ein Gleiches galt von der alten schleswig-holsteinischen Geschichte und von unserem Herzogs- resp. dem dänischen Königshaus.

Eine zweite Schwester, Cäcilie (Tante Silja) war mit dem Müller Friedrich Carstens in Schenefeld verheiratet. Die Ehe blieb kinderlos und der Ehemann ist in besten Mannesjahren gestorben. Tante Silja hat dann noch jahrelang den Betrieb allein fortgeführt. Sie sagte aber, es wäre ihr zuletzt über geworden, sich länger von den Knechten betrügen zu lassen und sie hat verkauft. Als alleinstehende alte Dame hat sie noch lange in Schenefeld gewohnt. Sie ist auch dort gestorben und begraben.

Die einzige Schwester meiner Frau, Katharina, hat den Bauernsohn Hinrich Kühl aus Nübbel, einen Vetter zweiten Grades, geheiratet und im Jahre 1900 den väterlichen Besitz übernommen.

Ich war das erste Kind meiner Eltern, bin am 8.10.1877 geboren, und da ich sehr schwächlich gewesen sein soll, bereits am 19.10., als der alte Pastor Gloyer aus Jevenstedt, zur Taufe eines anderen Kindes nach Embühren gekommen war, als halber Nottäufling, mitgetauft. Dieses andere Kind war Maria Sievers, als Kind meine Gespielin, dann meine Frau und damit Eure Mutter geworden.

Ich bin einziges Kind geblieben. Meine Mutter hat mir sehr viel später angedeutet, schon nach meiner Geburt sei ihr von ihrem Hausarzt, Dr. Krogh, Hohenwestedt, erklärt, sie müsse sich damit abfinden, daß der Kleine weitere Geschwister nicht bekommen werde. So bin ich denn ohne Geschwister geblieben. Bis in meine dreißiger Jahre hat mich dieses nie gestört, und bis dahin habe ich Geschwister nie entbehrt. Seitdem denke ich anders darüber. Älter

geworden verstehe ich erst den Bibelspruch: „Es ist lieblich, wenn Brüder einträchtiglich beieinander wohnen“ zu würdigen und richtig zu lesen.

Als einziges Kind mag ich verhätschelt worden sein, wenigstens haben meine Wennbütteler Tanten mir sehr viel später erzählt, ich könne mir nicht vorstellen, was für ein übermütiger und jugendlicher Ausbund ich gewesen sei. Jeder sucht ja gern Entschuldigungsgründe und deshalb will auch ich annehmen, daß ich von den Tanten doch ein wenig zu Unrecht beurteilt bin. Ich war nämlich der Älteste aller Claussenenkel. Zudem waren die mir im Alter am nächsten stehenden keine Vettern, sondern Kusinen; die Jungs kamen erst mit zwei und drei Jahren Abstand. Ich war in dieser recht zahlreichen Rasselbande also ohne weiteres zur Führerschaft der Geborene und Berufene. Was von uns angerichtet wurde, und es mag nicht wenig und zuweilen wohl nicht immer lobenswert gewesen sein, kam ohne viel Federlesens auf mein Konto als Rädelsführer. So gesehen, will ich den Ausbund der Tanten, auch nicht allein auf mir sitzen lassen.

Sei dem wie ihm sei, für mich waren die Tage, die ich als Kind bei den zahlreichen Besuchen der Eltern in Wennbüttel verleben durfte, wo ich mit der immer unternehmungslustigen Gefolgschaft der dortigen Kusinen- und Vetternschaft herumtollen durfte, ganz ganz große Festtage. Die Tage, an denen wir auf dem Knüll[15] in die Kirschen gingen oder durch Tenne, Pesel[16] und Küche herumjagten oder hinter den zahllosen Säwwern[17], herwaren, waren einmalig. Um bei den Maikäfern zu bleiben - sie waren in den letzten 80er Jahren in Wennbüttel derart zahlreich, daß wir für ihre Anlieferung Prämien von 5 Pfg. pro Pfund ausgelobt und auch bezahlt erhielten.

Auch wir sammelten und lieferten beim Bauernvogt, bei unserem Onkel Christian, ab. Gesammelt wurde in zwei Blechkannen, die eine wog zwei, die andere drei Pfund netto. Uns mag der Versucher geritten haben. Wie wir in der leichteren Flasche ablieferten, fragte der Onkel, ob das die leichte oder die schwere Dreipfundskanne sei. Ich dachte, der Onkel ist doch wirklich zu dumm, daß er nicht einmal die Kannen auseinanderkennt. Auf den Gedanken, daß mir eine Falle gestellt sein könnte, bin ich wirklich nicht gekommen. Also, ein Pfund Säwwern war plus zu machen und 5 Pfennige waren verdient, waren ohne sammeln zu brauchen verdient, wenn man künftig die schwere statt der leichteren Kanne, oder vielmehr umgekehrt, beim Wiegen unterschob. Onkel zahlte und wir jubelten. Das Geschäft florierte aber nur kurze Zeit; bei einer der nächsten Lieferungen hatte man uns zu fassen, ich verlor mein ganzes Renommee, bezog außerdem ungebrannte Äsche[18] und ging tagelang als räudiges Schaf. Mein bibelfester Großvater Claussen hielt mir eine große Epistel und was für mich das Allerschlimmste war, meine gute Großmutter,

die mir heimlich so manche Pfeffernuß zugesteckt hatte und die mir so oft einen Honigklütten extra auf's Korinthenbrot getan, sie weinte, weinte ob ihres sündhaften ältesten Enkelkindes. Heute bin ich dem Schicksal und meinem Onkel Christian dankbar, daß mir gleich beim ersten Versuch, von geraden Bahnen abzuweichen, eine so herbe Lehre erteilt wurde. Das damalige Erleben ist mir eine gute, wenn auch bittere Lehre, eine für's ganze Leben anhaltende, gute Lehre über den Wert der Ehrlichkeit, geworden. Seitdem gilt aber auch bei mir der Grundsatz, man soll bei Kindern und Jugendlichen nicht jede Entgleisung als Schlechtigkeit oder Verbrechen ansehen, man kann vieles auf Konto Dummheit buchen.

Um auf meine Kindheit im Elternhaus zurückzukommen, so lernte ich später einsehen, daß meine Mutter mich zärtlich lieb gehabt. Trotzdem gab es zu meinem lebhaften Kummer damals viele Meinungsverschiedenheiten zwischen uns. Als Beleg für meine kindliche Unvernunft will ich es nicht unterlassen, einige einschlägige Fälle zu erwähnen.

Meine Mutter mag ihre Gründe gehabt haben, daß ich als kleiner Junge beim Spielen eine Schürze vorgebunden bekam. Hierdurch fühlte ich mich in meiner Männerwürde getroffen, denn von unseren Deendeerns[19] und meinen Spielkameraden mußte ich mich foppen lassen, ich sei kein Junge, sondern eine Deern, nur Deern trügen Schürzen. Alle meine Vorstellungen bei meiner Mutter fruchteten nichts; trotz meiner inneren Erbosung blieb es bei der Schürze. Dasselbe hatte später die Kurze-oder-lange-Hosen-Frage im Gefolge. Alle gleichaltrigen Jungs gingen ab 6 Jahren in langer, ich ging bis fast 12 Jahren in kurzen Hosen. - In der Tanzschule, so etwas gab es 1883 auch schon, ihr Leiter war der alte Musikant Marx Sievers aus Osterstedt, mußten die Kleinsten, zu denen Eure Mutter und ich gehörten, einen Tirolertanz aufführen. Zum Tirolertanz gehörten natürlich Tirolerkostüme, also Hemdsärmel. Mutter hatte für mich ein Hemd mit besonders weiten Ärmeln vorgesehen und mir ein Sträußchen aus Gartenblumen angesteckt. Meine Kameraden waren aber insofern sehr viel tirolermäßiger angezogen, weil sie in enganliegenden Hemdsärmeln und mit einer künstlichen Blume, bestehend aus Glaskirschen und grünbemalten Blechbättern, antraten.

So hat meine Mutter mir damals manche Freude verderben müssen; erst sehr viel später lernte ich anders denken! Leider kommen solche Erkenntnisse immer reichlich spät.

Allgemein wurde ich Vizebuur[20]. Mein Vater, Lüders-Hans, war ein spaßig veranlagter Mann und trieb allerlei Jux mit mir. Unser Nachbar, der hinter der Spöck wohnende Schmied, August Sellmer, gewöhnlich Augustschmied genannt, ein von mir hochgeschätzter Mann, unterstützte ihn dabei nach besten

Kräften. Augustschmied trug einen gewaltigen, rasselnden Lederschurz, er war in der Feuerkasse, denn wenn er in meiner Gegenwart ein glühendes Eisen aus der Esse zog, dann schlug er sich zunächst mit dem glühenden Eisen in die Linke, spuckte dann, aber nicht zu knapp, auf den Ambos und mit einem großen Knall ging dann das Schmieden unter Funkengestiebe vor sich. Zudem war er unsterblich, denn wenn er stürbe, wäre sonst ja keiner da, der die Griffe für die Särge machen könnte. Auch war er, wie mein Vater, im großen Kriege Artillerist gewesen. Augustschmied war mein dickster Freund.

Als Vizebuur hielt ich zwei Pferde; einen Braunen und einen Schimmel. Der Braune war ein Haselstock; der Schimmel eine entrindete Weidengerte. Auf einem von beiden ritt ich des Morgens, wenn ich mein Stutenbutterbrot[21] und meine gesüßte Buttermilchgrütze mir zu Gemüte geführt hatte, zur Schmiede, oder vielmehr zu August. Fünf- bis sechsjährige Jungs sind im Allgemeinen wohl kaum Sauberkeitsfanatiker. Ich wenigstens entsinne mich, daß ich eine recht lebhafte Scheu vor dem Zuoftgewaschenwerden hatte.

So konnte es denn vorkommen, daß ich beim Eintreffen in der Schmiede zunächst von August zu seiner Frau, zu Annaschmädsch, geschickt wurde. Dort wurde ich dann mit den Worten empfangen: „Komm man erstmal her, Vize, Din Modder hett datt vergäten, Di to waschen. Du büst doch woll nich utrückt ?“ Dann ging es ohne viel Federlesens los.

Unter der Versicherung, ihr Wasser sei auch viel blanker als das von Mutter, fuhrwerkte sie dann mit sehr sehr harten Händen und mit viel Wasser, wie es mir vorkam, immer gegen den Strich was Nasen und Ohren betraf, in meinem Gesicht herum. Die Sache entwickelte sich jedenfalls so, daß ich trotz allen blanken Wassers einen gehörigen Grugel[22] vor ihrem Waschen hatte. Wenn alles überstanden war, wurde ich dann mit der Versicherung, ich sei nun aber wirklich ein ganz feiner Junge, zu August geschickt.

Hier waren die Themen unerschöpflich. Die Berufswahl stand vorne an. Natürlich wollte ich, Soldat, Artillerist, werden. August meinte, ich müsse doch wohl zu den Sandhasen[23]; für einen Artilleristen fehlte mir doch die richtige Artilleristen-Kurage, denn - ich hätte Angst. Das ließe sich nach dem, was er von meinem Vater gehört habe, nicht wegstreiten. Jedenfalls reiche mein Mut nicht bis zur Artillerie. Alle meine Versicherungen, ich sei nicht bange, sei selbst vor Dod und Deubel nicht bange, zeitigten nur ein bedauerndes Kopfschütteln. Nach langem hin und her kam es dann heraus, ich sei vor einer Gluckhenne weggelaufen. Der Erfolg war der, daß meine Mutter mir ernstlich und unter Strafandrohung verbieten mußte, die Hühner und namentlich die Gluckhennen in Ruhe zu lassen.

Solche Schnurren, die man mit mir trieb, ließen sich zu Dutzenden erzählen. Ich bin tatsächlich unter vielerlei eingebildeten Sorgen größer geworden.

Ich will noch einen Augenblick bei meinem Freund verweilen. Er hat bis hoch in den Achtzigern am Ambos gestanden, war immer fleißig, war immer vergnügt und war immer zufrieden und was damals für mich die Hauptsache war, er war ein Kinderfreund; er war ein von mir hochgeschätzter Geschichten-Erzähler. Mit diesen Geschichten ging er aber sehr sparsam um. Sie mußten ihm förmlich herausgelockt werden und auch dann erzählte er nur mit Einschaltung langer Pausen. Dadurch stieg die Spannung, die Wirkung war nachhaltiger - man hatte nachzudenken. Es ging dann ungefähr so zu:

„August, vertell mal ein beten von Krieg."

„Nee, min Viez, dar lott uns man leever vonaff blieben, datt weer schrecklich, freu Di, datt Du dar nicht mit to don hatt hess."

Pause. „Ja, August, watt stelln Ji denn op, wenn die Franzosen op Ju dal keem?"

„Ach, de keem nich so lich, vör uns, bi de Feldschmäd, harn se bannig Manschetten."

Pause. Das Schmieden ging mit außerordentlichem Eifer weiter.

„Un denn harn de Franzosen ok jo rode Büxen an, se weern jo wiet to sehn, un dorüm weer datt nich so schlimm."

„Ja, August, wenn se nu abers doch mol ankehm?"

„Nu, se sünd dar bi uns egentlich blots eenmal wess, un do hebbt se de Näs sodennig fullkregen, datt se datt Wellerkamen vergäten hebbt."

Damit war bei mir die Spannung keiner Steigerung mehr fähig und ich jankerte so lange bei August herum, bis die grausigste aller Kriegsgeschichten stieg:

„Wie weern mol ens bi to Peer beschlogen und Reimer Stieper de müss opholn. Wi beiden vertelln uns wat und dachten an niks Böses. Op eenmol reep Reimer: August, se kamt. Ik säd, Jung hol fass un kik nich ümmer in de Welt rüm. Reimer war awers ganz hiddelig un wild un schreeg: August, datt geit nich, dar kummt en ganze Kumpanie. Ik kik denn jo ok op, un wat schall ik Di vertelln, dar keem keen Kumpanie, nä, dar keem een ganzes Battaijon. De vörsten weern villig noch son föfti, sösti Schritt von uns aff un datt wor würkli de allerhöchste Isenbohn. Ik schreeg: Rüm mit de Feldschmäd und gau en Poket Hofnagels her, awers nich von de lütten un denn rin darmit. Nu, wi de Feldschmäd rümgeräten, en Poket Hofnagels rin un - rumms reeten wi aff.

Na, ik kann Di vertelln. Wenn ik mol welk lopen sehn heff, denn leepen düsse Franzosen. Mit Granoten un Kartätschen mög se jo all allerlei bilevt hatt hemm, abers düsse Hofnagels, de kettelten abers anners. Se leepen as de Bessenbinners un Reimer un ik noch gau en par Poket achterangeballert. Nu kreegen se dat abers nich mehr vun vörn, ne, nu kreegen se datt vun achtern. Alltohopen nahm se nu de Arsbacken in de Hann un reeten sik all int Loopen de Nagels weller rut. Du kanns glöben, de hebbt sik bi uns nich weller blicken laten."

Mir standen die Haare zu Berge.

Im sechsten Jahr sind Mutter und ich dann als ABC-Schützen zu unserem Lehrer Gribbohm auf Freudenberg in die Schule gekommen. Wegen seines großen, schwarzen Vollbartes war er zunächst von mir gefürchtet. Die Angst verlor sich aber bald. Er war nicht nur ein vortrefflicher Mann, er war auch ein Meister der Schule und wir haben ihm unendlich viel zu verdanken.

Gribbohm war ein sogenannter „Eigengemachter", ein Selfmademann, d.h., er hatte weder Präparandeum noch Seminar besucht. Deshalb pflegte er, wenn er besonders guter Laune war, zu sagen, an ihm hätten die Studierten kein Verbrechen begangen. Das hat ihn aber keineswegs gehindert, in der alten sowohl wie in der neuen Geschichte, namentlich auch in der schleswig-holsteinischen, zu Hause zu sein und im Sass[24], sowie im Meier Hirsch[25] Bescheid zu wissen. Ganz besonderen Wert legte er auf Sauberkeit der Hefte und kalligraphisch schöne Schrift.

In der Schule bewegte er sich ohne Rock und in Filzpantoffeln. Weiße Wäsche, in Form und Aufmachung, wie andere, „bessere Leute" sie trugen, lehnte er ein für allemal ab. Nur bei ganz besonderen Gelegenheiten wurde ein Vorhemd, aber immer ohne Quäder, benutzt. Er war nicht für Jück[26] und Klaben[27], wie er die Dinger nannte; die wollte er den Kühen und Kälbern überlassen.

An der Art der Bekleidung merkten wir Schüler bald, wenn eine Schulvisitation im Anzug war. Schulrevisor war während langer Jahre der Pastor aus Hohn, und dieser fuhr mit einem Pferdefuhrwerk von Schule zu Schule. Wenn er nach Freudenberg kam, pflegte er auf Springhirsch auszuspannen und sein Pferd füttern zu lassen. Er selber spazierte dann zu Fuß nach Freudenberg. Sofort nach seinem Eintreffen auf Springhirsch wurde nun von dem Wirt ein Bote in Eilmarsch gesetzt, der Gribbohm Bescheid vom Nahen des Pastors brachte.

Für uns wickelte sich dann die Sache wie folgt ab: Klopfen an der Schultür. Der Lehrer geht zur Tür und öffnet. Kurze, leise Unterhaltung. Aus. Grib-

bohm geht mit langem Schritte zum Pult, nimmt die Pfeife mit und geht zur anderen Tür hinaus und in die Wohnung. Nach einigen Minuten kehrt er, angetan mit Stiefeln und Vorhemd (Kloben) zurück. Kleider machen nicht nur Leute, sie wirken auf die ganze Herde. Wenigstens wirkten blanke Stiefel und Vorhemd derart, daß die Klasse schlagartig ein ganz anderes Gesicht bekam. Nun konnte der Schulrat kommen; der Unterricht fiel automatisch um eine Stunde zurück. Er kam auch wirklich, die Vorstellung stieg und verlief auch jedesmal zur allseitigen Zufriedenheit.

Wie ich später ein großer Junge geworden, bin ich oft mit meinem Lehrer allein gewesen. Wir machten größere Märsche zusammen und dann nahm er Gelegenheit zu erzählen. So kam er auch auf das Thema Schulinspektoren und Schulprüfungen. Hierzu führte er dann aus: Nach dem üblichen Frage- und Antwortspiel in der Klasse gab es dann bei meiner Frau noch eine Tasse Kaffee und bei dieser dann noch eine Unterhaltung über Schule und Unterricht. Eigentlich war es keine Unterhaltung, es war, da nur einer sprach, mehr ein Vortrag. So mußte ich denn immer wieder hören, daß die Art meines Unterrichts doch recht wenig in den von einer hohen Schulbehörde verlangten Rahmen hineinpasse und dringend einer Änderung bedürfe. Ich habe immer das einzig Vernünftige in solchen Fällen getan und ihn unbekümmert reden lassen. Mein Stillschweigen hatte dann wenigstens das eine Gute, daß er sich im eigenen Fett totlief. So war denn auch jedes Mal bald gesagt, was der Herr meinte sagen zu müssen und der Abschied kam. Ihm gingen dann gewöhnlich noch einige Bemerkungen über das Wetter und über Frau und Kinder voraus, und dann hieß es jedes Mal: „ja, und nun alles Gute, lieber Gribbohm und fahren Sie nur so fort. - Was lachst Du? T. H.?

Gribbohm liebte in guter Gesellschaft einen guten Grog und konnte dann zuweilen defftige Glossen reißen. Er machte in einer Hagelversicherung für die Embührener und Brinjaher Bauern die Abschlüsse, und bei dieser Gelegenheit wurde dann auch vielleicht ein Grog mehr getrunken, wie gerade nötig war. Im Dorfe hieß es dann: Gribbohm ist bei zu hageln. Daß die Bauern auch selber mit hagelten, wurde bescheidener Weise nicht mit erwähnt. Gribbohm nannte dann ein Grogglas ein Gemäß und einen Sack ein Gefäß.

Er gründete und leitete die Freudenberger Liedertafel. In diese wurde auch ich hineingesteckt, wie ich von der Hohenwestedter Schule zurückkam. Er steckte mich mit den heimlichen Worten in den ersten Baß: sieh zu, was Du mit ihnen machen kannst. Ich hab' mein Bestes versucht. Der erste Baß blieb aber dabei, um eine Lage tiefer neben dem ersten Tenor herzusingen. Trotz allem gab's gemütliche Sangesabende, sogar alljährlich ein Sängerfest mit Konzert, Theater und Ball, manchmal sogar mit Ehrenjungfrauen und Schärpen.

Der Kantor Dreesen aus Jevenstedt überreichte unserer Liedertafel derzeit einen Fahnennagel und begann seine Überreichungsrede mit den Worten: Ich habe einen großen Nagel. Ja, man hatte in damaligen Zeiten auch Sinn für Humor, vielleicht mehr, wie die heutigen Zeitgenossen.

Der heute hübsche Garten am Freudenberger Schulhaus, mit seinen herrlichen Obstsorten, ist zur Hauptsache eine Anlage meines alten Lehrers. Er war auch einer der Hauptanreger zur Gründung eines Hohenwestedter Obst-, Zucht- und Verwertungs-Vereins auf Sorheide. Damals wurde die Eckkoppel hinter dem Chausseehaus mit Obstbäumen angepflanzt und eine Mosterei gebaut. Leider haben Boden- und Klimaverhältnisse einen Erfolg verhindert.

Gribbohm war, wie gesagt, ein Freund von Gesang und Musik, er haßte aber nichts mehr wie „künstliche Musik"; das war die von Automaten gemachte Musik. Mir begegnete er einmal auf der Straße in Hohenwestedt mit der Frage: „Willst Du einmal wirklich schlechte Musik hören? Auf meine Entgegnung, daß meinerseits ein Verlangen kaum vorliegen dürfte, meinte er dann, sonst müßte ich dann einmal in's Bahnhofshotel von Claus Saggau gehen. Dort stände seit gestern auch so ein Radaukasten.

Ab und zu schrieb Gribbohm kleine Schnurren für die Landpost. Ich erinnere besonders eine unter dem Titel: „So wurde aus Morgen und Abend der erste Tag", in welcher er seinen ersten Schultag beschrieb und eine zweite, die die Sammlung für den Schenefelder Apotheker schilderte. In beiden glossierte er sich selbst, und zwar in einer so stillhumorvollen Art, die fast einzig war. - Eben, wer seinen Witz auf Kosten anderer leuchten lassen wollte, der war entschieden nicht sein Mann. Sein Wahlspruch war vielmehr (und diesen Satz ließ er uns alljährlich einmal in Schönschrift niederschreiben): Wer sich nicht selbst zum besten haben kann, der ist auch keiner von den Besten.

Zum Schluß noch ein Beispiel darüber, wie in den besten Lehrerkreisen über Gribbohm und seine Schule gedacht wurde. Im Winter 1893 kam ich auf die Landwirtschaftliche Schule nach Hohenwestedt. Als erste Arbeit mußten wir einen Lebenslauf schreiben. Bei Besprechung dieser Arbeit wurde ich als einziger gefragt, welche Schule ich besucht, ob ich aus der Schule von Gribbohm sei, wo die Stiepers, die Sierks, die Harbs und die Kühls auch her seien. Ich bejahte. Darauf der Lehrer Petri (für sich und im Selbstgespräch): „Ja, Gribbohm, da bedarfs keiner Worte, da genügen zwei Buchstaben: ff."

Obwohl ich damals für meine Arbeit eine Zensur nicht gesehen habe, habe ich mich doch zu keiner Zensur mehr gefreut, als zu der, die hier meinem alten Lehrer erteilt wurde.

Aus seiner Schule gingen eine ganze Reihe von Junglehrern hervor. In den

meisten Fällen gingen diese noch zwei Jahre zu dem Lehrer Claus Wittmack nach Breiholz, später nach Westerrönfeld, übersprangen dann das Präparandeum und wurden am Seminar aufgenommen.

Für gute und fleißige Schüler wurde unserem Gribbohm die Arbeit nie zu viel. Anders stand es mit denen, die nicht so recht voran wollten - den Unlustigen. Ihnen gegenüber hat er sich wohl die faustische Frage: „Was willst Du Dich das Stroh zu dreschen plagen?“ vorgelegt. Wenigstens lebte er diesem Worte nach. Ich habe nie feststellen können, daß er sich große Mühe gab, um Perlen vor die Säue zu werfen.

Gribbohm ist hochbetagt in Hademarschen gestorben und in Jevenstedt begraben.

Der weite Schulweg nach Freudenberg gab so manche Gelegenheit zu allerlei Jungsstreichen. Aus meinen ersten Schuljahren erinnere ich, daß die größeren Jungs alles andere als Musterknaben waren. Häufig mußte der Bakel[28]. geschwungen werden, aber der Erfolg blieb mäßig. Mir ist auch in den Jahren, da ich zu den Großen zählte, nie so recht klar geworden, warum bei einigen, all das Hasselfett[29] nicht angeschlagen. Es müssen doch die Galgenstricke gewesen sein. Trotz allem, auch diese haben von unserem Gribbohm später immer mit großer Anhänglichkeit gesprochen.

Heute weiß ich nicht, was die Ursache gewesen - eines guten Tages bekam ich, entweder als Geburtstags- oder als Weihnachtsgeschenk, eine Geige. Nachdem ich mit dem Instrument mich einige Zeit amüsiert hatte, wurde ich von meinem Vater mit nach Hohenwestedt zu dem Musiker Heinrich Heine genommen. Dieser stellte fest, daß etwas Geigenunterricht in meinem Falle kein weggeworfenes Geld sei. Jürgen Gribbohm, der tatsächlich Musiker werden wollte und auch geworden ist, und ich gingen drei Jahre lang zusammen nach Hohenwestedt zu Heine zum Geigenunterricht. Wie denken heute Eltern darüber, wenn 10 oder 11jährige Jungen einen Fußmarsch von über 10 km, hin und zurück also 20 km, machen sollen, um eine Stunde zu fiedeln? Wenn wir Glück hatten, fuhren wir mit unseren Geigen auf dem Rücken mit einem Butterwagen. Dort saßen wir hinten auf den Butterfässern.

Hinzu kam später noch das Flötenspiel. Wenn es Leute gab, die versicherten, ich wäre ein künftiger, großer Musiker, so führe ich dieses darauf zurück, daß deren musikalisches Verständnis auch nicht weit her gewesen sein mag. Tatsache ist jedenfalls, daß mein musikalischer Drang nachließ, als ich später bemerkte, andere Leute könnten mehr als ich. So als fünftes Rad am Wagen wollte ich aber auch keineswegs mitmachen, und so habe ich den Bogen an den Nagel gehangen. Das Bessere ist eben der Feind des Guten.

Anders erging es mir mit einer zweiten Sache, die ebenfalls als Spielerei angefangen hatte. Dies war die Stenographie.

Wie ich dazu gekommen, weiß ich heute nicht mehr. Es muß mir in meinen Schuljahren irgendwo einmal ein Lehrbuch in die Hände gefallen sein und ich begann, mich mit den neuen Schriftzeichen zu beschäftigen. In Breiholz war ein Junglehrer namens Gosch, ebenfalls ein selbstgemachter Schulmeister, der die Sache, wie mir gesagt wurde, beherrschen sollte. Zu dem bin ich sechs oder sieben Male hinübergeritten, wenn ich allein nicht so recht weiter konnte. Obwohl mir ein System, das keineswegs zu den einfachsten gehörte, Stolze[30], unter die Finger geraten war, will ich nicht behaupten, daß für mich viel Fleiß zur Erlernung gehört hat. Ich hatte Lust zur Sache, und ein Teil Veranlagung gerade zu dieser Kunst mag das ihrige dazu beigetragen haben, wenn ich die Kurzschrift, nicht wie so viele, nachdem man einmal dran geleckt, wieder wegwarf und beiseite liegen ließ. Ich blieb eisern und habe durchgehalten, und die Stenographie ist mir eine treue Freundin für's fernere Leben geblieben. Ich habe später die Systemstreitereien miterlebt, habe von dem Guten was sie hervorbrachten, an meinem Teil profitiert, habe umgelernt, wo mir's nötig erschien, kann allerdings, und hier stehe ich mit meinem Urteil nicht allein, der neuen Reichskurzschrift den Beifall, den ihre Schöpfer verlangen, nicht zollen.

Der Soz[ialdemokratische]. Reichstagsabgeordnete Südekum[31] hat sie gar ein Verbrechen am Volke genannt. Im Jahre 1897 habe ich bei der Prüfungskommission des Abgeordnetenhauses Berlin, meine Prüfung als Lehrer der Stenographie abgelegt und bestanden. Als Stenograph habe ich einige Verhandlungen, auch in polizeilichem Auftrag aufgenommen, sonst bin ich beruflich nicht hervorgetreten. Die Stenographie ist heute noch, wie sie es immer gewesen, meine eigenste und stille Helferin im Berufsleben.

Es ist selbstverständlich, daß ich schon als Junge in der Landwirtschaft mit angespannt wurde und helfen mußte. Im Sommer ging dieses sogar so weit, daß die Landwirtschaft der Schule vorging. Die Dienstjungen, von denen es auf jeder Stelle einen gab, besuchten sowieso während des Sommers nur am Mittwoch und Sonnabend die Schule. Auch diese spärlichen Schulstunden wurden nicht immer lückenlos eingehalten. Trotzdem sind aus diesen Koholerjungs vielfach tüchtige Männer geworden. Um nur einige zu nennen: Koholerjunge waren der Schreiber der Embührener Chronist, Rektor Hinrich Sievers, Altona und der Polizei-Inspektor Jürgen Kock, Berlin.

Das Zwischenfahren war selbstverständlich Jungsarbeit, ebenso Viehtreiben und Pferdeholen und -wegbringen. Hierüber ließ sich schon reden. Wenn man aber beim Einfahren auf dem Huck[32] zum Garbenzuwerfen oder beim Dreschen zum Kafftragen bestimmt wurde, wir nannten ihn den Kaffer, so

war das weniger schön, denn im ersten Fall gab es zuweilen vom Städer[33] eine Garbe um die Ohren, wenn man angeblich nicht ordentlich zuwarf und beim zweiten gab es manche Gersten-eilen[34] zwischen Haut und Hemd. Auf jeden Fall genügend Staub in Nase und Ohren. Auch das Hocken wollte im Sommer fast kein Ende nehmen.

In meiner frühesten Kindheit wurde bei uns noch mit der Flegel gedroschen. Dann kamen Göpel- und darauf Dampfdresch-Maschinen, mit denen im Umherziehen Lohndrescherei betrieben wurde. Mit der Flegel- und Göpeldrescherei war im Gefolge dann noch das schreckliche Kornreinigen mittels Staubmühle verbunden. An solchen Tagen lag dann der Staub noch etliche Male so dick.

Also - in diesen Beruf wollte und sollte ich hinein.

Mein Großvater mütterlicherseits, Claus Claussen aus Wennbüttel, ein sehr kirchlich gesonnener Mann, wollte mich eigentlich zum Pastor gemacht wissen, wollte auch, wie mein Vater mir später gesagt hat, das Studium bezahlen; aber ich wollte nicht. Der Hauptgrund, weswegen ich mich sträubte, war der Umstand, daß ich dann hätte von Haus weg müssen und - ich hing doch sehr an Mutters Schürze. Hauptsächlich aus diesem Grunde blieb es dabei. Bauer werden war Parole!

Ostern 1893 war für mich die Zeit der Konfirmation gekommen. Eure Mutter war ein Jahr früher in Schenefeld konfirmiert worden. Da sie etwas schwächlich war, wollte ihr Vater ihr den weiten Konfirmandenweg von Embühren nach Jevenstedt nicht zumuten und so kam sie zur Tante Cilja nach Schenefeld. Ich bestieg also im Frühjahr 1893 die unterste Stufe der landwirtschaftlichen Ruhmesleiter. Neben meinem Vater waren es der Großknecht Peter Rassmussen fra Als, der Kleinknecht Hinrich Kreiy von Spannen und als Tagelöhner, und daher als Alt- und Hauptperson, der alte Kock. Diesem Dreimännerkollegium lag es ob, zunächst die Grundlagen, die zu einem richtigen Knecht nun einmal gehören, zu legen und sie dann ausbauen zu helfen. Peter war ein Bauernsohn aus Broballig von der Insel Alsen, der, um besser deutsch sprechen zu lernen, einige Jahre auf holsteinischen Besitzen zubrachte. Nach ihm kam zu uns ein Nachbarssohn und als dessen Nachfolger noch ein dritter, der überhaupt kein Wort deutsch verstand. Alle drei waren prächtige junge Leute, fleißig und tüchtig im Beruf und vergnügten Wesens. Unser alter Hans Kock hatte seiner Militärpflicht in Helsingör genügt - og talte ogsa i danske Brocken[35] ..- unser Unterhaltung ging deshalb in einem Gemisch von Hoch- und Plattdeutsch und dänisch vor sich. Unsere Unterhaltung war immer mit Heiterkeit verbunden. Bei uns gab's keinen Wassereimer und Tierarzt und Pfannkuchen. Wir hatten nur Wannspann, Dyrläger og Pandekage. Wir

gingen nicht in's Dorf oder in's Bett; wir gingen til Byen ogsa til Seng. Mein späterer Schwiegervater, Markusbur, ein früherer Nesveder Dragoner und Hansohm Sierk, ein Kopenhagener Konstabler, radebrechten und talgten ogsa dansk, wenn sie zufällig bei uns vorbeikamen. Peter war sangesfreudig und behob jede Mißstimmung. Hinnerk war stiller und mähte Backtröge[36], die mein Vater bemängelte und der alte Hans Kock sagte in seiner besinnlichen Weise: Es ist alles ganz schön und gut, und es mag alles so sein wie es ist, aber ein richtiger Knecht wirst Du niemals, wenn - Du nicht einen hinter den Kusen hast. Tatsache war allerdings, daß alle tüchtigen Knechte damals priemten. Ich war meiner ganzen Veranlagung nach sehr geneigt, auch ein tüchtiger Knecht werden zu wollen. So nahm ich denn auch dieses Studium, und zwar nicht ohne Erfolg, in Angriff.

Zum Herbst sollte es auf die Landwirtschaftliche Lehranstalt und Winterschule nach Hohenwestedt gehen. Was ich bisher über diese Schule erfahren, ging sehr auseinander und die Ansichten der Bauern waren, was den Erfolg der Schule betraf, sehr geteilt. Viele Bauern hielten dafür, es könne den Jungs nur guttun, wenn sie noch zwei Winter, wo die Arbeiten doch weniger und keinesfalls dringend waren, in die Schule gingen, in eine Schule, die noch daneben ganz auf den landwirtschaftlichen Beruf zugeschnitten war. Andere dagegen ließen ihre Söhne von der Schule fernbleiben, da sie befürchteten, die jungen Leute lernten dort doch nichts anderes als das Kartenspiel und Biertrinken. Von dem wirklichen Zweck der Schule machten sich eigentlich die wenigsten den richtigen Begriff. Dies beweist allein schon der Umstand, daß fast alle Schüler kurz hinter der Konfirmation standen, also noch sehr jung waren; auf jeden Fall viel zu jung, um einem Unterricht in den rein landwirtschaftlichen Fächern überhaupt folgen zu können. Zudem war das Wissen der meisten meiner Mitschüler auch ein derartig bescheidenes, daß man der Schule und ihren Lehrern wirklich keinen Vorwurf machen konnte, wenn sie am Semesterschluß wissenschaftlich nicht wesentlich beleckter gingen, wie sie zum Beginn gekommen waren. Um den gebotenen Unterrichtsstoff überhaupt verdauen zu können und zu lernen, aus ihm seine Nutzanwendung zu ziehen, bedarf es doch wohl einiger Altersjahre mehr, als wir 16 und 17jährigen sie besaßen. In unserer Zeit sind wir damals aber mit mehr oder weniger Energie in die theoretische Ackerei hineingestiegen - was daneben durchtriebener Übermut anbelangte, so sind wir auch auf diesem Gebiete nicht zu kurz gekommen.

Wo sind all' die fröhlichen und guten Jungs abgeblieben? Wie viele haben gleich mir den Beruf gewechselt?

Ich war bei J. Schönwandt, dessen Frau eine entfernte Verwandte meiner Mutter war, untergebracht. Mit mir noch die Mitschüler Fritz Hardt aus Stor-

marn, Johann Münck aus Ütersen, Otto Rehder aus Kellinghusen und Karl Schütt aus Burg/D. Wir paßten gut zusammen. Geistige Größen waren nicht darunter, auch habe ich bei keinem irgend einen besonderen Wissensdrang bemerkt. Eine große Rolle spielten Tabakspfeife und Zigarre und was dazu gehört.

Der Direktor Conradi war ein sehr energischer Mann. Er selber unterrichtete in den Fächern Düngerlehre, Fütterungslehre und Nationalökonomie. Sein Unterricht war außerordentlich fesselnd und die Stunden flogen schnell dahin. Bei Klassenarbeiten liebte er den Telegrammstil. Es kam ihm nicht darauf an, daß man einen großen Sums, wie er es nannte, zu Papier brachte. Wer dieser seiner Ansicht Rechnung trug, der hatte bei ihm gewonnen. Wir schrieben einmal bei ihm eine Klassenarbeit über Kalisalze und hierbei war ich in dem Telegrammstil soweit gegangen, daß ich das Thema aufbaumäßig durch hatte und um keinen Ragout zu machen, mußte ich wohl oder übel schließen. Dabei war die gegebene Zeit noch nicht um. - Conradi, der immer und alles wahrnahm und der deshalb auch bemerkte, daß es bei mir nicht weiter voran ging, fragte, weshalb ich nicht weiter mache. Ich mußte bekennen, ich sei fertig. Zunächst bezog ich eine Belehrung dahingehend, an diesem Thema hätte ein Professor jahrelang zu schreiben und ich wollte mich vermessen, so etwas in knapp einer Stunde zu erledigen? Während dieses Sermons ging er, meine Arbeit in der Hand, auf's Pult und sah sie durch, las sie dann der Klasse vor, sagte sie wäre sehr gut und hielt im Anschluß daran dann wieder seine bekannte Verdammung des Sums. Trotzdem - und wenn ich offen sein soll - Dünger- und Fütterungs-Lehre ließen mich kalt, sehr kalt sogar, die Volkswirtschaftslehre hingegen fand mein größtes Interesse.

Lieb war mir auch der Unterricht bei Lehrer Petri. Er unterrichtete in Deutsch, Geschäftsbriefe, Buchführung und Gesetzeskunde. Er ist der Verfasser eines umfangreichen Werkes, betitelt: „Schriftverkehr des Landwirts“[37]. Dieses Buch ist für Nichtstudierte Landwirte im Briefverkehr, namentlich im Briefverkehr mit Behörden, ein Helfer, wie ich ihn besser nirgends gefunden. Petri war ein trefflicher Mann. Schade war, daß er sowohl wie seine Frau, mit Unterbrechungen von vierwöchentlicher Dauer, über Gebühr in die Kanne stiegen.

Ein verehrter Lehrer war auch der korrekte Herr Kutscher, trotz seiner trokkenen Fächer Geometrie, Feldmessen und Planzeichnen.

Die Chemie mit ihrem Formelkram wurde von Dr. Weber zur Kenntnis gegeben. Der Einblick, den wir Bauernjungen in diese Wissenschaft bekamen, reichte ungefähr so weit, um unsere Köpfe zu verwirren. Auf unserer Bude hatten, oder vielmehr nahmen wir dann aber doch Gelegenheit festzustellen, daß

es berechtigt war, wenn Dr. Weber dem Wasser eine andere Formel gab wie dem Alkohol. Mit viel Stimmaufwand sangen wir dann den Kantus: „Chemie, das heißt auf deutsch gemischt, sonst bringt's der Landwirt auch zu nischt," und der Wissenschaft ist er gar froh, gießt er in die Milch viel H2O." Wenn Dr. Weber später in der Klasse dabei war, zu wiederholen, so standen wir leider fast ausnahmslos mit unserer Wissenschaft wie der Ochse am Berge, dann haperte es mitunter ganz gewaltig.

Mit der Tierzucht ging es dann noch so la la; bei der Pflanzenzucht und ihrer Lehre war Zappen duster.

Allwöchentlich wurde ein Vereinsabend abgehalten, wo in Gegenwart des Lehrerkollegiums biertrinkend geraucht wurde. Anderes Biertrinken, d.h., der Besuch von Gastwirtschaften war verboten. Dieser Vereinsabend war ganz parlamentarisch aufgezogen. Carls Wels war Präses und Calsen und noch einer markierten Schriftführer und Kassierer.

Ganz parlamentarisch wurde um's Wort gebeten und ganz parlamentarisch wurde es erteilt. An jedem Vereinsabend stiegen 2 - 3 Vorträge über verschiedenste Themen. Wenn das Ganze auch eine halbe Spielerei war, so wurde uns doch ein wenig das Lampenfieber für künftige Fälle genommen. Böse Kameraden besaßen dann zuweilen die Gemeinheit, zum Schluß noch eine Debatte auszulösen, so daß mancher erstmalige Redner zum Schluß mit rotem Kopf vom Podium herunter kam.

Musikbeflissene, zu denen ich gehörte, mußten unweigerlich mit ihrer Kunst heran. Jeder, von dem das Gerücht umlief, er hätte etwas von musikalischer Ader, mußte sich hören lassen. So erging es mir mit meiner Flöte als Soloflötist.

Als Geiger waren wir schon zu Dreien, also besser dran. Außer mir mein Spezi Carl Schutt und ein gewisser Lüthje aus Fahrenkrug. Nach Dr. Weber, der Retter der Ehre von Fahrenkrug, weil er seinem Fahrenkruger Nachbarn Riecken, der durch Schweigsamkeit glänzte, gegenüber feststellen konnte, Stassfurt läge dort unten, irgendwo in der Gegend der Kalisalze.

Die beiden führten seitdem den amtlichen Titel „unsere Erzgeografen". Also dieser Lüthje, mein Spezi Karl und ich, mit dem Harmonikaspieler Emil Hardt als Leiter, gaben Stücke (anders kann man sie wohl nicht nennen) zum Besten, mußten sie vielmehr zum Besten geben. Da das Konzert in Ermangelung von Notenkenntnissen einzelner Künstler, aus freier Faust starten mußte, so waren wir schon gezwungen, uns auf allgemein bekannte Sachen zu werfen. Volkslieder und dergleichen fanden bei Emil keine Gnade; die mochte er nicht auftischen. Wir verstiegen uns deshalb zu Dingern, wie „Still ruht der See" oder mit

etwas mehr Schwung und Schmalz zu „Jetzt geht's nach Lindenau" oder gar zu „Von Hamburg geiht na Ritzebüttel". Wir ernteten stürmischen Beifall.

Bei festlichen Gelegenheiten, wie Weihnachten und Kaiser's Geburtstag[38], wurde gewaltig deklamiert; bei letzterem sogar ganz groß patriotisch. Zu Weihnachten dagegen mußten die Läuschen und Riemels von Fritz Reuter[39] herhalten. Einmal gab´s sogar einen Schülerball, bei dem wir in Glacehandschuhen antreten und die ersten Tänze behandschuht absolvieren mußten. Unsere Damen hatten ganz offizielle Tanzkarten, ganz wie bei großen Leuten. Wie die weißen Handschuhe auf unseren Bauernfäusten sich machten, darüber möchte ich schweigen.

Gemütliche Stunden waren die Abendstunden auf unserer Bude. Auch ich habe meine Opfer dem Tabak darbringen müssen. Karl und ich hatten sogar eine Wasserpfeife (türkisch), bei deren Gebrauch es einem nicht so heiß auf der Zunge wurde, so daß man mit weniger Unwohlsein das Zimmer vollqualmen konnte. Möglichst viel Tabaksqualm im Zimmer gehörte nun einmal zum guten Ton. Auch wurde auf der Bude mehr Bier getrunken, wie eigentlich nötig und gut war. Wir bezogen unseren Bedarf bei dem Verleger Delfs; es war Wilhelmstaler aus Rendsburg und kostete 25 Flaschen 18 Groschen. Dies zum Vergleich mit heutigen Preisen.

Ich habe von der Schule gute Abgangszeugnisse mitbekommen und mich immer gern an die Schule, an die Lehrer und die derzeitigen Schulkameraden erinnert. Daß die Schule mir als werdendem Landwirt viel gebracht hat, habe ich nie einsehen können. Um profitieren zu können, hätten wir doch wohl einige Jahre älter sein müssen.

Arbeit in der Landwirtschaft auf Gut Birkensee

Nachdem ich nunmehr meine zwei Semester grauer Theorie intus hatte, ging es wieder in die Praxis. Hier vertrat nun mein Vater den sehr vernünftigen Standpunkt, mich zu einem anderen Bauern zu geben um, wie es damals hieß, Unterschiede kennenzulernen. Obwohl mein Vater alles andere als ein strenger Herr war, hielt er es doch, ich weiß nicht aus welchen Gründen, für richtig, wenn ich zu einem recht energischen Mann käme. Er schrieb deshalb an einen Freund in der Eckernförder Gegend und bat ihn, eine entsprechende Lehrstelle für mich zu vermitteln.

So kam ich nach dem Hof Birkensee, Meierhof des adligen Gutes Rögen, zum Pächter und Gutsinspektor Fritz Dreesen. Auf diesem Hof verbrachte ich das Jahr 1897.

Birkensee war alles andere als ein Musterhof, hatte meist leichten Sandboden, bei einer Größe von etwa 150 ha und kostete an Pacht RM 8.- pro Tonne. Es fehlte trotz dieser geringen Pacht, die immerhin noch zu hoch war, an allen Ecken und Enden. Der Geräte- und Maschinenbestand war total heruntergekommen und was die Leute betraf, so langte es schon rein zahlenmäßig nicht hin. Von der Qualität gar nicht zu reden. Hierzu paßte der Viehbestand. Wir konnten drei, auf Krampf vier Gespanne auf die Beine bringen, hatten annähernd 50 Milchkühe aller Farben und einige Ferkelsäue.

Die Belegschaft bestand aus 2 Tagelöhnern, 2 Knechten, 1 Kuhknecht, resp. Melker, Wochenlöhnern je nach Lage des Falles, 3 Mägden und während der Ernte, aus den Tagelöhnerfrauen. Die Tagelöhner verdienten 80 Pf. bar, freie Wohnung, 3 Tonnen Roggen, 3 Tonnen Gerste, l0000 Soden Torf. Für Torfbacken und Wällebessern hatten sie einen recht guten Akkord. Der Großknecht erhielt 80 Taler; der zweite, ein abgebrochener Maler, 60 Taler. Die erste Magd 43 Taler, die letzte 23 Taler. Die Mägde hatten insofern keinen leichten Stand, als ihnen bei kleinstem Bruch an Tellern oder Tassen ein Donnerwetter blühte. Über den Lohn des Schweizers kann ich nichts mehr erinnern. Er war aus der Schreiberbranche und führte seine Kuh- und Melkregister in einer wie gestochen erscheinenden Kalligraphie. Alle vier Wochen war Ernst unter ganz großem Alkohol. Dann war's doll. Im übrigen war er zu gebrauchen.

Herr Dreesen selbst war ein Bauernsohn aus Kosel. Er war als junger Mann als Inspektor auf großen Gütern gewesen und wohl nicht untüchtig. Die miesen Verhältnisse waren ihm über den Kopf gewachsen, hatten ihn verbittert gemacht und es war zeitweilig nicht gut Kirschen essen mit ihm. Noch ungenießbarer wie gewöhnlich war er, wenn Schwiegermutter Derlien zu Besuch anwesend war, was zu meinem Leidwesen recht oft der Fall. Die besten Tage gab's, wenn sie wieder abgefahren.

Er war gedienter Artillerist, von der strammen 3. aus Rendsburg, der einstigen Batterie meines Vaters. Wenn er bei seiner Militärzeit zu spinnen war, dann lebte er auf und dann gab's kein Ende. Dann konnte es vorkommen, daß er sagte: Sievers, holen Sie die Fiedel runter und spielen Sie auf. Nicht lange dauerte es dann und es hieß: Mutter komm her, Max mit Marianne - und dann legten sie einen und auch mehrere auf die Bretter.

Vom Verpächter, dem Herrn von Buchwaldt, war eine bestimmte Fruchtfolge vorgeschrieben. Dreesen kümmerte sich um diese Fruchtfolge aber nicht viel und säete ruhig seine 36 Tonnen, statt vorgeschriebener 24, mit Buchweizen. Dies war nämlich die Frucht, die ihn bei Aufbringung der Pacht einigermaßen über Wasser halten mußte.

Das Jahr 1897 war ein derartig trockenes und dürres Jahr, wie ich es nie wieder erlebt. Unsere Gerste war so kurz geblieben, daß wir ganze neun Fuder in den Band bekommen haben. Alles andere war zu kurz geblieben, um gebunden werden zu können. Genau so sah es mit dem Hafer aus. Lediglich der Roggen war einigermaßen gut ausgefallen. Aber das ganze Sommerkorn war so mikkerig geblieben und das wenige Korn, das in den Halmen saß, saß derart fest, daß beim Dreschen mit der alten Stiftenmaschine das meiste ungedroschen auf dem anderen Ende wieder rausflog. Kurz, es war eine vollkommene Misternte, wenn man den Ausdruck für eine Mißernte gebrauchen darf.

Unter anderem hatten wir die Seekoppel, eine Fläche von 9 ha, mit 2 Tonnen Buchweizen und 2 Tonnen Lupinen im Gemenge als Gründünger besäet. Die Aussaat erfolgte mit sehr viel Verspätung, wie bei uns ungefähr alles, so um Pfingsten herum. Das Zeug fing dann an zu wachsen und ging derartig in's Kraut, daß wir die Schafe, die zeitweilig drin herumliefen, vom Acker fernhielten. Denn, da uns in diesem Jahr alles quergegangen, wurde beschlossen, das Gewachsene zu ernten und zu dreschen. Von den Lupinen war keine Spur vorhanden, vom Buchweizen desto mehr. Es hört sich unglaublich an: wir mähten in den ersten Oktobertagen, ernteten 43 Fuder und haben am 8. Oktober, meinem 20. Geburtstag, gedroschen.

Das Gedroschene - ich will es als Korn bezeichnen - bildete einen enormen Haufen. Es wurde zunächst ein Fuder eingesackt. Es kam zur Selker Mühle.

Vor dem Einsacken erhielt ich die Weisung, den Himpten[1] nicht abzustreichen und in jeden Sack noch drei Kornschaufeln voll extra zu geben. Also geschah es. Unser Knecht kam wieder und brachte den Bescheid mit: von dem Zeug wolle die Mühle nichts mehr haben. Wir haben aber doch noch ein Fuder hingeschippert, bekamen aber dann den kategorischen Bescheid, wenn wir noch einmal wiederkämen, dann könnten wir unseren Duff wieder mit nach Hause nehmen. Welchen Preis wir wohl bekommen haben mögen? Ich habe es nie erfahren.

Die einzig gute Ernte war die Klee- und Heuernte.

Die Arbeitstage waren für mich lang und die Sonntage noch länger. Mein Stuben-Genosse war ein lungenkranker Neffe. Herr Dr. hatte mir aber gesagt, ich solle mich vor Handtüchern und Wassergläsern des jungen Mannes vorsehen. Und ich hab's auch getan. War es wohl richtig, mich mit so einem Kranken auf eine Stube zu geben?

Lohn oder Gehalt habe ich nicht bekommen, gelernt habe ich manches; wenn auch nicht im positiven Sinne, so doch vielleicht in umgekehrter Richtung.

Heute, nachdem die Birkenseer Zeit annähernd 50 Jahre hinter mir liegt, bin ich mir darüber klar. Ich wurde dort weidlich ausgenutzt. Ich will es dem Herrn Dr. nicht nachtragen, denn ihm ging es damals entschieden schlechter wie mir. Es ist verständlich, daß er mir bezüglich dessen, was ich als bereits gelernt nach Birkensee mitbrachte, auf den Zahn fühlte. So ließ er mich beim Anpflügen die Pflüge der Knechte einstellen; überzeugte sich auch ganz persönlich, ob ich's verstand, eine Sense richtig an den Baum zu schlagen. Ich erinnere, wie wir mit unserer Garde bei der Roggenernte anfangen wollten, daß er die Mägde fragte, ob sie binden konnten. Nein, sie konnten's nicht. Sievers, zeigen Sie es ihnen - diese Aufforderung ließ natürlich nicht lange auf sich warten. Ich glaube, er selbst ist neugieriger gewesen wie die Mägde. Wenn er nun annahm, ich würde erklären müssen, auch mir sei diese lobenswerte Kunst, da es sich um Mägdearbeit handele, bisher unbekannt geblieben, so habe ich ihn doch sehr bald eines anderen belehrt. Ich zeigte den Mägden, zuerst ganz langsam, wie man das Band nimmt, wie man rafft und wie die einzelnen Handgriffe des Knotens einer dem anderen folgen. Auch er selbst sah zu. Wie ich nun vielleicht vier Probegarben langsam gebunden, zeigte ich ihnen dann im forschen Arbeitsgang, wie die Geschichte in der Praxis auszusehen hätte. Wie ich dann aufguckte, war Herr Dr. über alle Berge.

Da ihm die Leute überall fehlten, wußte er mich bei solchen Lücken, es mochte sich handeln um was es wollte, einzuspannen. So hieß es eines Tages:

Sievers, haben Sie schon Schweine geschlachtet? Hier mußte ich leider verneinen. Ja, dann müssen Sie es lernen. Ich wurde als Assistent dem ersten Tagelöhner, Heinrich Kröger, zugeteilt und mußte nun tatsächlich ein Schwein - sagen wir, vom Leben zum Tode befördern. Die Sache, das heißt, die Geschichte mit dem Stich, ging etwas schief. Das Tier hat jämmerlich geschrien und Heinrich gab ihm den Rest. Auch beim Zuschneiden der Leiche mußte ich helfen. Dies ging unter der Leitung von Madam und ohne Geschrei. Die Madam war gut und nett und bei ihr hieß es: Sievers, schneiden Sie hier mal längs und schneiden Sie da mal längs. Die damaligen Schweine habe ich alle entzwei geschnitten. Zu einer Verwertung der damals im Schlachten gewonnenen Kenntnisse ist es bei mir im ferneren Leben nicht gekommen.

Ähnlich erging es mit der Schafschur. Sievers, haben Sie schon Schafe geschoren? Auf meine Verneinung kam dann: Sievers, das müssen Sie lernen. Das Lernen begann und ich habe auch von so einem armen Tier einen ganzen Haufen Wolle heruntergekriegt; manche mag auch sitzen geblieben sein. Ich weiß heute noch so viel von der Schafscherkunst: die Tiere pusten und - stinken bei der Prozedur und was das Letztere anbelangt, ganz gewaltig und abscheulich. Seitdem habe ich nie wieder Schafe geschoren und mir wird schon übel, wenn ich eine Schafschere nur sehe.

Viel Kummer und Arbeit hat mir auch eine alte Breitsäe-Maschine gemacht. Sie war altersmüde und nicht mehr hinzubekommen, nicht mehr zu bewegen, gleichmäßige Striche durchzulassen. Auf Hof Birkensee blieb nichts anderes übrig, als Aussaat mit der Hand und so habe ich als Landwirtschafts-„eleve“ im Jahre des Heils 1897, 104 Tonnen Land mit der Hand besäet. Der Unterschied, den ich nach Ansicht meines Vaters kennenlernen sollte, bestand allein in der Anzahl der Säcke und Zentner, die ich auf diese Art und Weise, nach Onkel Bräsig - spazierengehender Weise - auseinander zu tragen hatte.

Da der Buchweizen entsprechend dünn gesäet wird, wurde ihm, um keine Arbeitskraft unvollausgenutzt zu lassen, Estremaduradünger[2] beigemischt. Wenn‘s zufällig regnete (und zufällig regnete es), so war‘s eine Schweinerei.

Der Besitzer des Hofes, Herr von Buchwaldt, pflegte öfter auf B. zu besuchen. Nach Angabe von Dreesen liebte er es, die jungen Wirtschafter durch plötzliche Fragen in‘s Bockshorn zu jagen. Ein Donnerwetter soll dann losgebrochen sein, wenn es hieß: ich weiß nicht, ich glaube -. Dann hat es jedes Mal geheißen: „Hören Sie mal, junger Manne ein Wirtschafter muß wissen und ein Christ muß glauben“. Ich habe mir den Hinweis des Herrn Dreesen dienen lassen und habe auf Befragen des Herrn von B. immer gewußt, nie geglaubt. Wenn die Frage lautete: junger Mann, wann soll die Kuh kalben, dann hieß es kurz und bündig: 3. März, Herr v. B. und - damit stimmte die Sache.

1897 waren am 15. April auf Hof Birkensee die Birken grün; es muß ein abnormes Frühjahr gewesen sein.

Am 1.11. ging es, nachdem ich Unterschied gelernt, wieder zu Vater und Mutter. Erst dann habe ich meinem Vater genauer und eingehender aus meinem Lehrbetrieb erzählt. Dann hat er doch runde Augen gemacht.

Ich war froh, wieder daheim zu sein und ging mit Lust und Liebe an die Arbeit. Es kamen die Jahre, in denen die Bauern daran gingen, einzelne Maschinen, zuerst Pferdeharken, anzuschaffen. Eiserne Doppelschaarpflüge folgten und die ersten Grasmähmaschinen kamen in‘s Dorf. Bis dahin war Hans Sierk der einzige Bauer gewesen, der einen Grasmäher besaß. Als Junge hatte ich äußern hören, mit der Grasmähmaschine mähe man das Gras zur Wiese hinaus. Das Gras wolle geschnitten und nicht mit der Maschine abgekniffen sein. Solcher Unsinn schien nunmehr also doch überholt.

Wenn ich noch an meine ersten Grasmäherzeiten und mit ihnen an die Heuernten zurückdenke, so kommt mir‘s beim Erzählen immer so vor, als wenn der Zuhörer denken müsse, nun, der spinnt aber gleich so, daß es zu hören ist. Der Mensch muß sich an vieles gewöhnen können, auch an‘s Frühaufstehen beim Spätschlafengehen, denn wir standen in der Heuernte früh um 2 Uhr auf, dann gab‘s eine Tasse Kaffee - und ab ging‘s in die Wiesen. Gemäht wurde bis ungefähr 7 Uhr, dann kam die Großmagd mit Pfannkuchen.

Wir waren vier Mäher, waren gute Mäher, waren aber auch gute Pfannkuchenesser. Meine Mutter verstand einen erstklassigen Buchweizenpfannkuchen zu bauen. Wir schätzten den griesen höher wie den weißen.

Der Stapel war 16 Pfannkuchen hoch, wurde gevierteilt und zuweilen restlos verdrückt. Ab und zu waren Äpfel oder Bickbeeren hineingebraten, oder es gab Siruptunke dazu. Wenn Tau lag, wurde dann noch weiter gemäht. Sonst wurde mit Heuwenden begonnen und mit Diemen[3] fortgefahren. Nachmittags wurde eingefahren. Mit dem Feierabendmachen wurde sich nie beeilt und wenn die Letzten von der Wiese an‘s Haus kamen, wenn‘s Tagewerk zu Ende und wenn gegessen war, dann war es neun, wenn nicht gar zehn Uhr geworden. Für gesunden Schlaf war also mehr wie gesorgt. Allerdings gab‘s jeden Mittag eine Stunde Ruhe im Heudiemen. Diese Mittagsruhe hörte mit Beendigung der Heuernte auf. Mit Beginn der Kornernte war‘s auch mit dem so Frühaufstehen vorbei und alles ging wieder mehr oder weniger normal.

Mit der Heuernte waren auch noch einige alte Sitten (oder waren es Unsitten?) verbunden. Sie sind von J. Fr. Meier im „Brauchtum der Jungmannschaften“ beschrieben und, was das Wieschenrecht[4] und dergleichen anbetrifft, keineswegs übertrieben.

Meine Altersgenossen waren ohne Ausnahme ordentliche Bauernjungs und wenn Zeit und Stunde es mit sich brachte, zu jedem Schelmenstück aufgelegt. Aufgespeicherter Tatendrang trat dann bei Gelegenheit, nicht immer gerade schön, in Erscheinung. Es war keine Seltenheit, wenn es bei Jahrmärkten und derart Festen, zu recht lebhaften Meinungsverschiedenheiten und Auseinandersetzungen kam, die, wenn das Unglück es wollte, zu deftigen Schlägereien ausarten konnten. Hierbei wurde aber unbedingt zum Dorfgenossen gehalten und da dasselbe bei der anderen Partei der Fall war, so gab es mitunter - sagen wir - gut zu tun. Fast zur Tradition gehörte es, daß die Lütjenwestedter und die Schafstedter sich auf dem Hademarscher Markt in die Wolle kriegten und auch auf dem Schenefelder Markt, den mein Onkel Timm Kröger so schön wegen der Karusselmusik und dem Spickaalduft beschreibt, gab es auch noch Sachen, die mit Europas übertünchter Höflichkeit herzlich wenig zu tun hatten. Das einzig Gute bei solchen Differenzen war, es kam niemand auf den Gedanken, ihretwegen Gerichte zu bemühen. Dies soll nun nicht etwa so ausgelegt werden, als wenn Händel suchen zur Tagesordnung und zum Programm gehörte. Aber andererseits war es auch so, daß, wenn der Zufall jemanden Händel in den Weg führte, man ihnen auch nicht gerade aus dem Wege ging.

Meistens herrschte aber Scherz und Frohsinn und da dieser sich bei dem einen so, bei dem anderen anders auswirkt und äußert, so hatte man Gelegenheit, unter den Freunden und Bekannten ganz eigenartige Leutchen, fast Originale, zu finden. Wie es bei uns Jungen, so war‘s auch bei den Älteren. Nur daß deren Eigenheiten sich im Laufe der Jahre mehr und mehr ausgeprägt hatten. In gehobener Stimmung hatte fast ein Jeder eine Vorliebe für bestimmte Lieder und gewisse Tänze und was die letzteren anbelangt, so trieben Zeit und Übermut tolle Blüten. Es gab in den frühesten Zeiten meiner Erinnerung in E. einen Dütjerdanz[5], später einen Lüttmannsdanz[6], einen Baarendanz[7], einen Hägerdanz[8], einen Heinkrusedanz[9] und einen Marsdanz[10]. Wie der erst- und zweitgenannte Tanz sich abspielten, besagen die Namen. Der dritte wurde als einziger Tanz den er beherrschte, von Claus Holling nach dem 12. Grog getanzt. Auch andere Tänzer haben diesen Tanz, leider immer erfolglos, versucht. Der Hägertanz ist erstmalig von H. T. aus Gl. gelegentlich eines Waldfestes auf Springhirsch getanzt und hat solchen Beifall gefunden, daß er seitdem offiziell einen der letzten Schlußtänze bei Tanzfestlichkeiten in E. gebildet hat. Der zuletzt genannte Tanz wurde nur von zwei Mannsleuten, also ohne Tänzerin, getanzt. Gemeinhin kam er auch nur auf‘s Tapet, wenn Frauen oder Mädchen nicht dabei waren, also in verlängerten „Buurn“-Versammlungen oder beim „blinden Kindsfoot“.

Nun könnte jemand auf den Gedanken kommen zu fragen, was ein „blinder

Kindsfoot“[11] denn eigentlich sei. Da ich den Ausdruck einmal gebraucht, kann ich wohl nicht umhin, ihn zu erklären. Kindsfoot war ein Essen und Trinken bei den Ereignissen, wo Hebammen die Haupttätigkeit ausüben. Ein „blinder Kindsfoot“ war also ein Essen, zur Hauptsache aber ein Trinken, wo es weder Kind noch Hebamme gab. Es war so eine gesuchte und gemachte Gelegenheit, um einmal über die Stränge zu schlagen; eine Art blinden Alarms. Das Weitere läßt sich denken.

Was die bei solchen Gelegenheiten gesungenen Lieder angeht, so ließ man es keineswegs bei Liedertafel-Liedern bewenden. Es wurden vielmehr Lieder gesungen, die man in Liederbüchern vergebens suchen würde. Speziallieder gebrauchen aber auch Spezialsänger und ich will gleich hinzusetzen - sie hatten sie auch. Zur „Gusste, die Bewußte“, gehörte unbedingt Jörn Schegg. Er hieß eigentlich anders und wurde so genannt wegen seiner großen Lauftouren und zu „Friedericke, komm, gib mir ein‘n Kuss“, gehörte Augustschmied. Versuchte ein anderer sich an solchen Liedern, so war‘s jedes Mal eine Pleite und da Ton sowohl wie Schmalz fehlten, mußten jedes Mal die Genannten einspringen.

Man sang auch gern die Spottlieder auf den Dänen, „0, Satans, Angst und Nöd“ und „0 Hannemann, o Hannemann“. Dann war mein Vater kräftig mit dabei, denn der hatte eine große Abneigung gegen alles Dänische wohl von Großvater Timm Sievers geerbt. Wenn dies Kapitel angeschnitten wurde, kam man natürlich in‘s Politische.

Da ich nun in meiner Niederschrift doch manches kraus und durcheinander zu Papier bringe, so will ich gleich ein wenig bei der Politik meiner Dorfgenossen verweilen.

In meiner Jugendzeit waren die Bauern, mit nur einer Ausnahme, (und das war mein Onkel Hans Sierk) freisinnig[12]; ebenso die Kätner und die Tagelöhner. Wenigstens nannten sie sich so und wählten dementsprechend. Genau genommen, waren alle stockkonservativ. Man schien es aber seinem Schleswig-Holsteinertum schuldig zu sein, den Musspreußen zu markieren. Und wie konnte man dies besser, als indem man sich freisinnig gebärdete? Jeder, der freien Sinnes zu sein wähnte, mußte, wenn er konsequent sein wollte, doch freisinnig wählen. Damit erleichterte man doch gewissermaßen sein Herz. Hans Sierk wurde, weil er sich mit den gegebenen Tatsachen abfand und nicht freisinnig war, Landratsfreund genannt, was alles andere als eine Schmeichelei war. Von den sieben schleswig-holsteinischen Reichstagswahlkreisen waren fünf durch den Freisinn vertreten. Uns vertrat Prof. Hänel[13] aus Kiel, ein von Großvater Lüders-Timm und seinem Vetter Henning Vollert, Hennohm, hochverehrter Mann. Wenn Hänel in Hohenwestedt erschien, um

in freisinniger Politik zu machen, dann war Grund, sich ebenfalls politisch zu regen und den bösen Konservativen und Sozis die Meinung zu geigen; dann mußte man hin.

Ich will gegen diese beiden ehrenwerten Leute gewiß nichts Ungehöriges sagen, aber ich will doch Gelegenheit nehmen, hier einen kurzen Auszug aus der Rektor Sievers'schen Chronik von Embühren, aus Heft V, betreffend: „Änderungen im Wegewesen" geben:

Nach 1850 sollte auch eine Chaussee nach Dithmarschen gebaut werden. Es lag nahe, dazu den Wegekörper der alten Landstraße zu benutzen. Aber der Weg hätte wohl wegen der vielen Krümmungen auf lange Strecken ganz neu ausgelegt werden müssen, wodurch wertvolles Ackerland und Wiesen zerschnitten wären. Darum verhielt Hamweddel sich ganz ablehnend. Dann plante man den Bau vom Franzosenberg über Wisbeck und Embühren nach Haale. Aber Luders-Timm und Henning Vollert meinten, eine Chaussee ziehe nur allerhand Gesindel in's Dorf. Darum verhielt sich Embühren auch ablehnend. Gebaut wurde die Chaussee dann von Barlohe über Todenbüttel und Beringstedt.

Überhaupt muß der parlamentarische Rummel den Schleswig-Holsteinern nach der Preußenwerdung ungewohnt vorgekommen sein. Mir will scheinen, wenn ein Volk 400 Jahre lang politisch wenig oder gar nicht gefragt worden ist, so ist der Sprung in's allgemeine, gleiche Wahlrecht, doch ein recht plötzlicher.

In meinen Kindheitstagen spielten neben den 70er Kampfgenossen, die alten 48er auch noch eine zahlenmäßig nicht ganz unbedeutende Rolle. In Embühren hatten wir noch Jochimschneider und Clasohm Ehlers, die mit dabei gewesen waren. In den Jahren zwischen 51 und 64 mußten unsere Ausgelosten oben in gammel Danmark dienen. Nicht wenige standen dort oben noch bei der Truppe. Als 64 der Krieg begann, mußten sie also, ob sie wollten oder nicht, gegen ihre Befreier in's Feld ziehen.

Wer es irgend einrichten konnte, desertierte, hielt sich in irgendeiner Scheune verborgen oder wurde von der Einwohnerschaft anderweitig versteckt, später mit Zivilkleidung versehen und ging heim zu Muttern. So Jürgen Bruhn aus Beringstedt, der spätere Schwiegersohn von Henning-Vollert, Embühren.

Aus diesen Zeiten wurde oft und gern erzählt. Mein Schwiegervater, Marcusbur, hatte aus seiner Dragonerzeit und Hansohm Sierck aus Kopenhagen, allerlei mitgebracht, was für uns Jungs hörenswert. Auch wußten beide sehr gut zu erzählen und mir will scheinen, sie nahmen auch nichts dafür, wenn sie ein ganz klein wenig aufschnitten.

Mein Vater ist 64 ein 17jähriger Junge gewesen und er erzählt: In der Neujahrsnacht 63/64 ist es bei ihnen hinterm Stubenfenster lebhaft geworden. Es haben Pferde getrappelt und es ist nach dem Schulzen gerufen. Mein Großvater, damals Gemeindevorsteher, ist hinaus und hat dort sächsische Reiter mit den Worten: „Willkommen, deutsche Brüder", begrüßt. Die Reiter sind in die Stube eingeladen worden und mit einer anständigen Nachtvesper bewirtet. Die Reiter hätten eine mächtige Klinge riskiert und den gereichten reichlichen Kümmel mehr wie gewöhnlich Ehre angetan. Es seien sächsische und hannoversche Exekutionstruppen gewesen. Sie hätten keineswegs einen sehr kriegslustigen Eindruck gemacht und hätten in den Dörfern südlich der Eider Quartier bezogen, als die Dänen die Eiderbrücken hochzogen und Miene zu Widerstand gezeigt hätten.

Anfang Februar sei es mit der Ruhe aber vorbei gewesen, denn dann seien Österreicher und Preußen gekommen und sofort wär der Vormarsch angetreten. Mein Vater sei selber mit nach Rendsburg gewesen, hätte hinten im Kalwerschott auf einem in der Nacht vorher geschossenen Hirsch gesessen.

In Rendsburg sei alles blau-weiss-rot beflaggt gewesen.

Claus Ehlers, aus Büdelsdorf stammend, erzählte, bei seinem Vater wäre der österreichische Feldmarschalleutnant Gondrcourt[14] einquartiert gewesen. Der hätte gewünscht, wie der Vormarsch angetreten sei und er sich von Vater Ehlers verabschiedet hätte: Hoffentlich laufen die Dänen nicht gar zu sehr, daß wir sie zu fassen bekommen.

Ich schalte hier ein, daß ausgerechnet dieser General es war, der zwei Jahre später, am 3. Juli 66, bei Königgrätz, in einer knappen Stunde von den Preußen, total in die Pfanne gehauen wurde. Er führte damals das letzte, bis dahin noch nicht im Kampf gewesene Armeekorps, zum Ersatz heran.

Bei dem nunmehr beginnenden Vormarsch nach dem Norden, sind aus Embühren drei Gespanne mit dabei gewesen. Zwei davon geführt von Hans Sierk und Markus Sievers, den früheren dänischen Soldaten, die, um etwas zu erleben, mit dabei sein wollten und eins geführt von einem Knecht. Den beiden Ersteren ist es aber nach einigen Tagen als besser erschienen, wenn sie wieder verdufteten. Sie haben in Flensburg des nachts in aller Stille angespannt, vom Hausknecht, als alles fertig, plötzlich das Tor aufreißen lassen und sind schappiert[15]. Der Dritte, der Knecht, ist erst nach Monaten wieder an's Haus gekommen.

In den Jahren vor 64 sind die Spannungen zwischen uns und den Dänen groß und größer geworden. Aus diesen Zeiten stammt auch wohl die Bezeichnung des Dänen als Erbfeind und damals sind auch wohl die verschiedenen

Spottlieder auf die Dänen entstanden. Mein Großvater ist in diesen Jahren Bauernvogt gewesen und er soll zu den strammsten Patrioten gehört haben. Wie seinerzeit im Jahre 63 die Sache zwischen dem Deutschen Bundestag und Dänemark anfing kritisch zu werden, sind seitens der dänischen Verwaltung im Kreise Rendsburg noch Pferde requiriert worden. Die Bauern aber, besonders unter Führung des Großvaters, haben die Anlieferung zu hintertreiben gewußt. Der älteste Bruder meines Vaters, der kurz nachdem verstorbene Timm Sievers, hat in die benachbarten Dörfer reiten und dorthin Verhaltungsmaßregeln bringen müssen. Aus Dithmarschen hat der Däne damals noch 300 Pferde mitgenommen. Ein Teil davon ist auf der alten Landstraße über Haale und Hamweddel abtransportiert worden. Wenn später in vergnügter Gesellschaft von diesen Zeiten gesprochen wurde, dann stimmte man an:

0 Hannemann, o Hannemann, was wolltest Du probieren,
1300 Pferde wolltest Du in Holstein requirieren.
Das aber ist Dir nicht geglückt,
bist mit 300 abgerückt. 0 Hannemann, o Hannemann usw.

Es saßen aber auch noch manche Leute im Lande, die das dänische Königshaus als das angestammte Fürstenhaus betrachteten. Man nannte sie kurz - dänisch gesonnen. So habe ich mir sagen lassen, daß die Opposition, die im Adel gegen Dänemark bestand, zur Hauptsache darauf zurückzuführen sei, daß in den letzten Jahren der Personalunion in Dänemark demokratisch regiert wurde, während es in den Herzogtümern, wenigstens auf dem Papier, doch noch wesentlich anders aussah. In früheren Jahren hatte der schleswig-holsteinische Adel fast immer die Minister gestellt. Das war nun anders geworden und hatte in den letzten Jahren ganz aufgehört. Andere Leute, man nannte sie Demagogen, führten das Wort und zuletzt auch das Staatsruder.

Immerhin, es gab auch bei uns noch Leute, die in der Person des Herzogs zum dänischen König hielten. Sie wollten nicht einsehen, daß wir ausgerechnet statt des Glücksburgers,[16], einen Augustenburger Vetter zum Herzog haben müßten. Sie wollten Ordnung im Lande unter ihrem Herzog, wenn der daneben noch König von Dänemark war, so war das Nebensache, hatte mit der Hauptsache nichts zu tun, so lange er deutsch und dänisch auseinander behielt, resp. nicht gar zu sehr durcheinander brachte.

Ein alter holsteinischer Bauer, Jürgen Rohwer aus Holtorf 1835-1836[17], bekannt als ein echt deutscher Mann (schleswig-holsteinischer Landtagsabgeordneter) sagte: Weg mit den Demagogen, Dreie haben zu sagen, und zwar der König in Kopenhagen, der Amtmann in Rendsburg und der Herrgott im Himmel. Alle anderen haben zu gehorchen. Ähnlich soll auch mein Urgroß-

vater mütterlicherseits, Hans Kröger in Haale, gedacht haben. Seine Tochter, meine Großtante Trina-mellersch, glaubte, ihr Vater sei auch dänisch gesinnt gewesen. Ich glaub‘s übrigens nicht.

Der Graf Reventlov-Criminil[18], ein von den Reventlov‘s adoptierter französischer Neffe, ließ nach 1900 noch seine Hecktore und die Wegweiser innerhalb seiner Begüterung rotweiß streichen. In dies Kapitel gehört auch wohl folgendes Ereignis.

Nach der Erstürmung von Düppel wurden die eroberten Geschütze nach Rendsburg gebracht. Hier sind sie nach etwa Jahresfrist versteigert. Sie werden Alteisenwert gehabt haben. Bei der Versteigerung erhielt der Müller Bock aus Nübbel den Zuschlag auf die erste Kanone. Ebenso bei der zweiten. Es waren ein ganzer Haufe Hamburger Juden zur Versteigerung gekommen, die nun an den Müller mit der Frage herantraten, was er denn blos mit den Kanonen wolle. Er hat gemeint, er wolle einige zum Andenken oder zur Zierde für seinen Garten haben. Bock hat dann eine Kanone nach der anderen gekauft und die Juden haben gehofft, er würde sich mit seinem Kauf derartig übernehmen, daß er froh sein würde, wenn sie ihn später von seinem Kauf erlösten. Sie haben also nicht mehr mitgeboten. Wie er alle Kanonen gekauft, hat Bock bezahlt; die Summe soll hoch in die Tausende gegangen sein und ist dann, wie die Hamburger wieder hinter ihm herwollten, verschwunden gewesen. Anderen Tages sind die sämtlichen Geschütze auf neun Eiderewern nach Kopenhagen verladen. Dänemark hatte seine bei Düppel verlorenen Kanonen wieder und Müller Bock hatte für alle Zeiten den Namen: „Kanonenbock“ weg. Daß er deutsche Gesinnung an den Tag gelegt, kann wohl niemand behaupten.

1868 mußten die ersten schleswig-holsteinischen Rekruten den preußischen Soldatenrock anziehen; unter ihnen mein Vater. Um einen Übergang zu schaffen, durften die ersten Jahrgänge, falls sie einigermaßen lesen und schreiben konnten, einjährig freiwillig[19] dienen. So haben mit meinem Vater nach seiner Angabe bei den vier Batterien der Rendsburger Art. Abteilung gleichzeitig 88 Einjährig-Freiwillige gedient. Das Stammpersonal dieser Batterien sei vom 8. Regiment aus Minden gekommen. Die Unteroffiziere seien fast ausnahmslos Westfalen gewesen. Die Behandlung illustriert er wie folgt: Auf die Frage nach den Haupteigenschaften eines schleswig-holsteinischen Einjährig-Freiwilligen, hätte die Antwort lauten müssen: dumm, faul, gefräßig! Auch ein Musterbeispiel einer Erziehung. Trotzdem sind die Schleswig-Holsteiner 70-71 gute Soldaten gewesen, haben Niederträchtigkeiten, wie oben, vergessen und immer gern von Soldatenzeiten, vom Feldzug, von Gravelotte und Le Mans[20] erzählt.

Für mich kam das 20. Jahr und damit die Militärmusterung heran. Leider hat es bei mir nicht zum Soldaten gereicht; ich sei zu schmächtig. Hierfür gab es manche Fopperei seitens meiner Altersgenossen. Solche Fopperei war für mich jedes Mal Ursache einer Herausforderung. Es freut mich heute noch, wie ich bei solchen Anlässen so manchen Tauglichen umlegen konnte. Auf diese Weise war dann Gleichwertigkeit bestens wieder hergestellt.

Zum dritten Absatz will ich noch einige Episoden aus der letzten dänischen und ersten preussischen Zeit nachtragen.

Mit der Eingliederung in Preussen kam natürlich auch eine anders aufgezogene Verwaltung. Es wird früher unter dänischem Regiment eine gewisse Bestechungswirtschaft am Platze gewesen sein. Mein Onkel, Hans Sierk, erzählt Beispiele, die wohl wert sind, erhalten zu bleiben, da sie die derzeitigen Zustände trefflich beleuchten. Ich lasse ihn selbst erzählen:

Der Weg von Embühren nach dem Franzosenberg führte über Wisbeck, hier kreuzte er den Mühlenbach. Die Gemeindegrenze Embühren-Brinjahe war ungefähr 100 Schritt westlich der Furt, denn eine Brücke zu bauen, hatte Brinjahe als der Unterhaltungspflichtige bis dahin nicht für nötig gehalten. Die Embührener waren also gezwungen, über die Wegestrecke zwischen den Wisbecker Wiesen durch einen Sumpf zu schippern. Hierüber entstand Streit zwischen den beiden befreundeten Gemeinden. Die Embührener verlangten einen wenigstens einigermaßen passierbaren Weg. Hierüber wurde nun prozessiert und von beiden Seiten wurden die Wegebehörden, bei denen die Entscheidung lag, gespickt. Zur Hauptsache soll das Spickmaterial aus Schinken bestanden haben. Zuletzt fiel die Entscheidung zu Embührens Gunsten. Brinjahe wurde angehalten, den Weg auszubauen. Damals ist die Redewendung aufgekommen, die Embührener Bauern hätten die größten Schinken. Diese Redewendung von den großen Schinken, ist dann auf die Embührener im Allgemeinen übertragen worden und sie hießen von da ab: die großen Embührener. Wie nun schließlich der Weg ausgelegt wurde, soll Peter Lembke von Springhirsch der Mann gewesen sein, der die Wegeführung festlegte. Und er soll bei dieser Gelegenheit gesagt haben: wenn wir den Embührenern nun doch einen Weg bauen müssen, so sollen sie wenigstens keinen geraden, nein, sie sollen einen krummen Weg haben. Nur aus diesem Grunde ist also der Wisbeckerweg krumm geworden.

Daß das Bestechungswesen unter'm Dänen geblüht hat, findet seinen besten Beweis darin, wenn einzelne sich beim Preußen auf diesem Gebiet auch noch versuchten. Onkel Sierk hat es nach seinen eigenen Worten selbst einmal probiert, hat aber eine Abfuhr einstecken müssen, die leicht schlimmere Folgen

für ihn hätte haben können. Schon der Umstand, daß er selber von seinem mißglückten Bestechungsversuch erzählt, zeigt, daß so etwas beim Dänen zu den Alltäglichkeiten gehört haben muß. Man scheint sich mehr über das Mißglücken einer Bestechung, als über die Bestechung selbst gewundert zu haben. Der Hergang ist folgender gewesen.

Sein Neffe, ein gewisser Engellandt von Loklint, war im Jahre 1868 zu den Ulanen ausgemustert und sollte einrücken. Er unterhielt sich hierüber mit seinem Onkel und erwähnte, wenn er seine drei Jahre herum hätte, so dächte er nach Amerika auszuwandern. Onkel hatte darauf gemeint, ob es dann nicht ebenso richtig wäre, wenn er schon morgen über den großen Teich ginge, anstatt noch vorher drei Jahre bei'm Preußen herumzutanzen. Ein Wort hat das andere gegeben und der Erfolg ist gewesen, der E. ging anstatt zu den Ulanen nach USA., war also fahnenflüchtig geworden. Er ist dann schnell in Amerika vorangekommen und hat es dort zu Wohlstand gebracht.

Nun hat ihn aber nach 10 Jahren doch wohl das Heimweh gepackt und er schrieb seinem Onkel, er möge sich doch einmal erkundigen, ob eine Möglichkeit für ihn bestände, zum Besuch nach Deutschland zu kommen, ohne sich der Gefahr einer Verhaftung auszusetzen. Der Onkel hat versucht, diese Auskunft zu erhalten und ihm ist sie auch dahingehend geworden, da mehr als 10 Jahre verflossen seien, dürfte die Angelegenheit verjährt sein. Nach allem dürfte dem Besuch nichts entgegenstehen. Darauf ist Engellandt nach Deutschland gereist. Hier ist er aber kurz nach seiner Ankunft von dem Chandarmen[21] Wendt aus Jevenstedt verhaftet, wegen Fahnenflucht verurteilt und sofort eingesperrt. Er hat monatelang in Hameln auf Festung gesessen und ist nach seiner Entlassung eiligst nach Amerika wieder abgedampft.

Onkel Sierk war damals Gemeindevorsteher und er ist bis in sein hohes Alter immer der Ansicht gewesen, der Schandarm hätte ihm einen Wink geben müssen, damit Engellandt vor seiner Verhaftung verschwinden könnte. Seinen Neffen so einfach mirnichts-dirnichts zu verhaften, das sei eine Schweinerei gewesen. Aus diesem Grunde sind er und der Schandarm auch zeitlebens erbitterte Feinde gewesen und geblieben. Der hier geschilderte Vorgang ist auch die Ursache gewesen zu dem späteren Streit, den der Schreiber der Embührener Chronik, Hinrich Sievers, schildert.

Wie nun der Neffe auf Festung gesessen, hat der Onkel alles mögliche versucht, um ihn aus der Haft frei zu bekommen. Alle Mühe ist aber vergeblich gewesen und da jeder Versuch, eine Entlassung herbeizuführen, scheiterte, hat er es dann zuletzt (nach seiner eigenen Aussage) mit Bestechung versuchen wollen. Nach üblichem dänischem Muster hat er sich die Taschen mit reich-

lichen Silbertalern gefüllt und ist, so ausgerüstet, zu einem Kriegsgerichtsrat nach Flensburg gefahren. Er ist, als er sich als Gemeindevorsteher und Onkel des E. vorstellte, ganz freundlich aufgenommen. Der Kriegsgerichtsrat hat aber, wie das Gespräch auf die Entlassung des E. gekommen ist, abgelehnt mit dem Bemerken, er könne an der Sache, da E. einmal verurteilt sei, auch nichts mehr ändern. Daraufhin ist Onkel mit den Talern angefangen zu klimpern und als dieses auch noch nicht fruchtete, hat er wohl geglaubt, deutlicher werden zu müssen und ist angefangen, auf der Tischdecke einen kleinen Stapel, den er allmählich erhöhen wollte, zu bilden. Onkel sagte später, das Gesicht des Kriegsgerichtsrates sei zunächst verdutzt gewesen. Wie er aber gemerkt hätte, worauf das Ganze hinaus sollte, da ist er hausbacken grob geworden. Er hat auf Schleswig-Holsteiner und Dänen im Allgemeinen und auf die hier üblich gewesene Bestechung im Besonderen geschimpft und hat dem Onkel noch extra versichert, er könne sich freuen, daß er ein älterer Mann sei. Sonst hätte er ihm gezeigt, was es hieße, einen preußischen Kriegsgerichtsrat bestechen zu wollen. Er solle machen, daß er raus käme und sich hier nicht wieder mit solchem Ansinnen sehen lassen. Was übrigens den vorhin erwähnten Prozeß wegen Beamtenbeleidigung Gemeindevorsteher H. Sierk und Gendarm Wendt angeht, so hat sich der Fall in unserem Hause gelegentlich eines Buurnfaslabends[22] zugetragen und nicht bei einem Eisbosseln[23] wie Rektor Sievers schreibt. Es ist dort viel rabiater hergegangen, wie Sievers schreibt und mein Vater erzählte, es sei ein förmliches Glück gewesen, daß die angeheiterten und durch das Dazwischentreten des Gendarmen erbosten Dorfbewohner, den Gendarm nicht noch verprügelt hätten. Redensarten, wie „Schiet den Kerl in Hot“, seien über die Diele geflogen.

Vor dem Landgericht hat aber der angeklagte Gemeindevorsteher einen derart glänzenden Verteidiger gehabt, daß der junge Gendarm eigentlich vor den Gerichtsschranken eine mehr als traurige Rolle gespielt hat. Der Verteidiger hat gemeint, es sei unerhört, wenn ein vom Vertrauen der ganzen Gemeinde getragener ehrwürdiger Bauernvogt sich hier als Angeklagter einem jungen Mann gegenübersähe, den man mit ruhigem Gewissen als grün bezeichnen könne.

Hans Kaltenbach ist, nachdem er zum Eide zugelassen, die Finger zum Schwur erheben mußte, ohnmächtig geworden. Wie man dann aber des Abends bei Jasper Rudolf in Hohenwestedt den Freispruch feierte, indem man die ganzen erhaltenen Zeugengebühren in Champagner umsetzte, hat er doch wieder seinen Mann gestanden und ist einer der Lustigsten gewesen.

Unsere Landstelle war reichlich 160 Tonnen[24] groß. Sie bestand aus 44 Tonnen Wiesen, 30 Tonnen Weiden, 60 Tonnen Ackerland und 6 Tonnen

Hölzung. Der Rest war Moor und Schlechtland. Unser Viehbestand waren 10 Pferde, davon 5 Arbeitspferde, 50 Stück Rindvieh, darunter 24 Milchkühe. Der Schweinebestand war 3 - 4 Ferkelsäue; alljährlich kamen wohl rund 30 Mastschweine zur Ablieferung.

Die Gebäude bestanden aus dem Haupthaus, dem sogenannten Großhaus, Wohnräume, Großdiele, Pferde- und Viehstall enthaltend. Der Viehstall war Anbau und massiv. Der Hauptbau war Fachwerkbau mit auf 1 m Höhe unterzogener Brandmauer. Auf der dem Haupthaus gegenüberliegenden Seite der Hofstelle lag die alte Scheune. Sie mag vor mehr als 100 Jahren einmal Haupthaus gewesen sein. In ihr waren Heu und Brennmaterial untergebracht. Nach dem Winterdreschen und nachdem durch Verfuttern Platz geschaffen war, diente sie als Strohschober. Ferner lag dort Schweinestall und Backhaus und dahinter der Gemüsegarten, der sogenannte Pulterhof. Großvater und Großmutter wohnten im Verlehnshaus. Auch hier war ein Viehstall vorhanden, der mit Jungtieren besetzt war, nachdem die Großeltern eigene Kuhhaltung aufgegeben hatten. Auch in der Scheune waren noch Jungtiere untergebracht. Das Viehfüttern war also mit reichlich viel Umständen verbunden, da es in beiden Nebenställen Selbsttränke nicht gab; das Viehtränken also auf allereinfachste Weise aus Eimern vorgenommen werden mußte. Die Gebäude waren in der Stafstedter Feuergilde gegen Feuer, die Pferde in der Jevenstedter Pferdegilde gegen krepieren versichert.

Haupthaus und Verlehnshaus waren aus weißen Ziegeln ausgeführt. Am Haupthaus war das Fachwerk grün gestrichen. Das Gehöft machte von der Straße gesehen und, da es hinter einem großen Ziergarten lag, einen wirklich hübschen Eindruck. Mir ist ein im Aussehen besseres Bauernhaus selten zu Gesicht gekommen. Allerdings entsprach die Güte des Baues keineswegs dem Aussehen; namentlich im Gebälk und in der Dachpartie war vieles mangelhaft und morsch. Im Anbau waren beispielsweise gelegentlich des großen Februarsturmes 1894, in welchem das Nachbarhaus von Sierk umwehte, fast das ganze Gebälk aus den Zapfen gerissen. Es war notdürftig durch Zug- und Haltestangen repariert und zusammengehalten worden. Der Dachstuhl saß sozusagen nur noch lose auf den Mauern und konnte bei jeder ersten und besten Gelegenheit heruntergeworfen werden.

Mein Vater hatte 1876 die Stelle übernommen und außer dem zu leistenden Altenteil an seine drei Geschwister je RM 5.600.- zahlen müssen. Obwohl mein Vater ein keineswegs untüchtiger Bauer und meine Mutter eine außergewöhnlich fleißige Bauernfrau gewesen und was die Letztere anging auch noch war, haben beide es während der annähernd 30 Jahre, die sie auf dem Besitze saßen, nicht zum bescheidensten Wohlstand bringen können. Sie sind vielmehr, weil

doch so manches quer ging, aus Geldsorgen eigentlich nie herausgekommen. Trotzdem glaubte man sich nach außen hin und weil es im Leben wohl vielfach so geht, keine Blößen geben zu dürfen - hier war man eben der Große Bauer.

Ich nehme an, es ist auf anderen Besitzen ähnlich gewesen. Der Anschein eines gediegenen, bäuerlichen Wohlstandes mußte gewahrt werden und wurde auch gewahrt. Die alljährlich fälligen Besuche bei näherer und fernerer Verwandtschaft und guter Bekanntschaft mit der unausbleiblichen Folge von Gegenbesuchen, gehörte einmal dazu. Dasselbe, allerdings in verkleinerter Aufmachung, spielte sich im Dorfe selber ab. Während des Winters wurde in jedem Haus des Dorfes, sei es Bauern-, Kätner- oder Tagelöhner-Haus, ein Abendbesuch abgestattet, wie man auch aus jedem Haus einen Gegenbesuch zu erwarten hatte. Bei solchen Abendbesuchen wurde gut aufgetischt und auch gut eingehauen. Allerdings gab es bei Dorfbesuchen nur Kaffee und kalte Küche, von dieser aber in reichlicher Aufmachung.

Außerdem gab‘s unter den Embührener Bauern bei jedem einmal im Winter eine Schlachterköst, bei welcher Schweine-und Rinderbraten und eine Pansenköst, bei welcher Pansen und Rinderbraten aufgetischt wurden. Der Zufall hat es vielleicht mit sich gebracht, daß alle Embührener grauhaarig waren, soweit sie Pansen aßen. Scherzhafter Weise wurde ihnen dann von den Nachbar-Dörflern, wo es diese Pansenkösten nicht gab, nachgesagt, grauer Kopf käme von Pansenessen. Nach dem Essen gab es jedes Mal den unausbleiblichen Solo, in meinen Kindstagen zu 2 - 4 - 6, später zu 5 -10 - 15, ein, was das Risiko betraf, sehr harmloses Kartenspiel. Es wurde trotzdem mit großem Eifer gespielt und die Gemüter konnten sich bei „Makadoren“ und „Touts“[25] gewaltig erhitzen.

Von solchen Gastlichkeiten abgesehen, war Geldausgeben verpönt und meine Eltern gingen sparsam mit dem Groschen um. Ich glaube aber wohl, daß für mich, sei es nun zum Geburtstag oder sei es zum Weihnachtsfest, Geld aufgewendet ist, welches die Eltern sich absparten. Jedenfalls war von einem finanziellen Vorankommen im Elternhaus keine Rede und mir ist auch vom Vater sowohl wie von Mutter, während ich bei Gribbohm auf der Schulbank saß, mehrfach und ernstlich nahegelegt worden, mich nicht auf das Bauerwerden zu versteifen. Damals war ich aber für einen anderen Beruf nicht zu haben. Ich traute mir schon zu, auf bäuerlichem Gebiete etwas zu können. Trotzdem saß ich als l0jähriger Junge lieber auf dem Kornboden und spielte mit den dort abgestellten alten Spinnrädern, aus denen ich Transmissionen zu bauen versuchte, als daß ich mich dazu drängte, unten in der Wirtschaft zu helfen.

Eure Mutter und ich, die wir seinerzeit zusammen getauft waren, dann zusammen die gleiche Schule besuchten und immer Gespielen gewesen waren,

wurden schon, kaum konfirmiert, darüber einig, daß wir dereinst Mann und Frau werden würden. Wir betrachteten uns, obwohl wir nicht verlobt, sozusagen als versprochen; unsere Verlobungsringe hatten wir uns schon seit langem zugesteckt.

Hoferbe

Am 22. Mai 1903, dem Geburtstag meines Vaters, haben wir dann, getraut von Pastor Gleiss aus Jevenstedt, geheiratet und den Besitz von unseren Eltern übergeben erhalten. Die vorhandenen Schulden konnten wir mit der Mitgift Eurer Mutter abdecken. Wir Jungen saßen somit schuldenfrei, gesund und unternehmungslustig auf dem angestammten Besitz.

Bevor ich nun weitersehreibe, will ich noch einen Abstecher in die ganz große Politik machen und da diese nun lehrt, daß in 90 von 100 Fällen die Thronfolger immer andere Ansichten über die Staatsführung, wie der Vorfahr hatten, so ist es wohl kaum zu verwundern, wenn auch ich mir einbildete, doch so einiges besser machen zu können, als der Vater. Das Sprichwort hat sich im Volksmund, und Poeten haben sich in Zitaten dieser Tatsache angenommen. Um bei den Poeten zu bleiben: Auch ich gehörte zu den Jünglingen, die mit stolzen Masten in den Ocean schifften. Wenn ich später auch nicht gerade auf rettendem Boot in den Hafen getrieben bin, so habe ich doch ein gut gemessen Teil von Erfahrungen sammeln müssen während der drei Jahre, in denen ich als Kommandierender den Pflugsterz führte.

Wie wir heirateten, wogen Mutter und ich, genau 200 Pfund; Mutter etwas unter, ich etwas über 100 Pfund. Bevor wir ein behäbiges Bauernehepaar vorstellen konnten, hatte es also noch gute Weile.

Die Eltern übergaben uns einen Pferde- und Viehbestand, der das Prädikat „gut“ wohl verdiente. Beide Stämme reichten auf Tiere zurück, die meine Mutter seiner Zeit als junge Braut aus Wennbüttel mitgebracht hatte. Mein Vater hatte für gute Tiere immer ein großes Interesse gehabt. Er gehörte als einer der allerersten Bauern unserer Gegend zu den wenigen, die ihre Bestände für die damals aufkommenden Herdbücher für geeignet hielten. Was das Milchvieh anlangte, so gab es damals noch keine Leistungsprüfungen über Milchleistung und Fettgehalt. Man wußte wohl, daß die eine oder die andere Kuh eine besonders gute Milchkuh sei. Was sie aber in einer Periode in Wirklichkeit leistete, das wußte man nicht. Auch wurden damals die Deckbuller einzig und allein nach Körperform beurteilt und gekauft. Mein Vater hatte die Bullen für un-

seren Stapel immer in Dithmarschen gekauft oder von Onkel Hans Rathjens kaufen lassen und wir hatten dadurch viel Shorthornblut im Bestand. Was der Einzelne an Milch herauswirtschaftete, das kam auch ja erst mit dem Auftauchen der Meiereien an's Licht. Erst damit begann nach und nach der Wettstreit in der Milchablieferung.

Aus einer guten Stute hatte mein Vater seiner Zeit einen Deckhengst gezogen; derselbe war angekört und auch mehrfach prämiiert worden. Man hatte meinem Vater Geld für das Tier geboten - es sollen RM 1.700.- gewesen sein - er aber hat das Jasagen vergessen und war seitdem Hengsthalter. Dieses Geschäft ging insofern nicht gut, um nicht zu sagen - verkehrt, als sich, wie die ersten Nachkommen zur Welt kamen, herausstellte, daß darunter besonders viele Hellbraune mit braunen Beinen, damals eine ganz verpönte Farbe, waren. Die Stuten blieben aus und das Hengstgeschäft wurde ein Verlustgeschäft, zumal das Tier schwer zu bändigen und daher für Zug ungeeignet war. Auch hat mein Vater, wie er immer zu sagen pflegte, im Pferdestall viel Malhör gehabt; ihm seien während seiner Bauernzeit 17 Pferde eingegangen.

Ich versprach mir damals etwas von der Schweinezucht und Schweinemast, namentlich auch vom Weidegang der Sauen und da ich unternehmungslustig war, ging ich daran, zunächst einen neuen Schweinestall zu bauen. Als Baumaterial verwendeten wir die derzeit neu aufkommenden Zementsteine und Zementpfannen. Ich weiß nicht ob ich mich irre, wenn ich heute der Ansicht bin, ein reiner Zementbau sei für Schweine und namentlich für Ferkel, nicht gerade das Richtige. Ich wenigstens habe an meinem Projekt wenig Freude und Erfolg gehabt, zumal wir in den Jahren 04 und 05 gar zu jämmerliche Preise für Schweine sowohl wie für Ferkel hatten. So habe ich während meiner Bauernzeit meine teuersten Schweine für RM 36.- pro Zentner Lebendgewicht verkaufen müssen; für kurze Zeit sind sie sogar auf RM 30.- herunter gewesen. - Es war die Caprivizeit. Soviel zunächst vom Schweinekapitel.

Was nun unser vorhandenes totes Inventar anlangt, so war wohl ein neuer Grasmäher vorhanden, aber an weiteren Maschinen mangelte es sehr. Kornmäher und Graswender fehlten, Häckselmaschinen und Staubmühlen waren vorsintflutlich. Pflüge, Eggen, Geschirre und mancher Kleinkram war verbesserungsbedürftig bzw. -würdig. Es waren allerlei Anschaffungen zu machen, und ich habe auch beschafft. Vielleicht etwas voreilig, aber trotzdem wohl kaum zu verurteilen. Ich baute einen neuen Widder. Die Gebäude selbst, von außen gesehen stattlich und wohl instand, hatten in Bedachung und namentlich im Gebälk ihre großen Mängel und wenn man ihre zerstreute Lage überdachte, so mußte sich die Gebäudefrage im Laufe der Zeit, wie Hitler sagen würde, zu einem Problem auswachsen. Mit Kleckerreparaturen glaubte ich nichts Er-

sprießliches schaffen zu können und für einen Neubau war alles viel zu gut - also nicht reif. Deshalb war die Hauptfrage, konnte ich es verantworten, dies von außen so stattliche Gebäude durch Neubau zu ersetzen oder auch nur eine Großreparatur vorzunehmen, oder sollte ich Behelfsmaßnahmen treffen? Das eine war nicht richtig und das andere verkehrt. Ich war schon gezwungen, zu vertagen und es einstweilen beim Alten zu belassen.

Meine Frau und ich haben unsere Bauernpflichten recht und schlecht erfüllt. Wir haben weder gefaulenzt, noch des Morgens lange im Bett gelegen und die Wirtschaft sich selbst überlassen. Mir sind die Arbeiten in Wiesen und Weiden lieber gewesen, wie das Arbeiten auf dem Acker. Es mag sein, daß ich in dieser Hinsicht etwas versäumte.

Ob ich es verstanden habe, mit meinen Knechten richtig umzugehen; diese Frage muß ich nach den gemachten Erfahrungen wohl offen lassen.

Wir hatten damals die Schleswig-Holsteinische-Gesindeordnung[1] und nach ihr waren Streitigkeiten zwischen Bauer und Knecht zu regeln. Nach ihr hatte der Dienstbote eigentlich so gut wie gar kein Recht. Wenn es auch gewiß nicht zu den Alltäglichkeiten gehörte, so konnte es doch vorkommen, daß der Bauer einem jungen Knecht, der zurecht gesetzt werden mußte und wenn es hierbei zu Wortwechsel kam, einige hinter die Löffel langte. Ich habe so etwas nicht nur gehört, ich hab‘ es gesehen. Mit solcher Münze ist damals manchmal die Redensart eines Knechtes: „Wenn es dem Bauern nicht paßt, dann kann er mir ja geben, was ich verdient habe.“ ausbezahlt worden. Ich dachte damals anders und denke heute noch genau wie einst. Wenn es einem Dienstboten einfiel, trotzdem er gut behandelt und nichts Unbilliges von ihm verlangt war, von Verlassen des Dienstes zu sprechen, so habe ich solchen Wünschen, ich sagte damals selbstverständlicherweise, ich sage heute dummerweise, immer entsprochen. Ich vertrat den sehr umstrittenen Standpunkt: reisende Leute soll man nicht aufhalten. Diese meine Einstellung war einfach und klar, aber keineswegs klug. Denn, wenn der abgehende Knecht auch nicht immer eine Zierde seines Standes sein mochte, es war schon so, wie das Sprichwort sagte: Man soll kein schmutziges Wasser wegtun, bevor man sauberes wieder hat. Ich habe jedenfalls bei solchem Wechsel mich nie verbessert.

Meine Frau, die wohl anders veranlagt sein mag, kam mit ihren Mägden gut zurecht.

Daß ich in den Ruf eines Bauern gekommen bin, von dem die Rede ging, er könne keine Leute halten, glaube ich nicht. Doch kann ich mir vorstellen, daß ältere Nachbarbauern meine Einstellung bei Lösung von Arbeits- und Dienstverhältnissen nicht gebilligt haben mögen.

Mir haben solche Geschichten dann nicht wenig Ärger bereitet.

Tags über saß ich, namentlich in der Zeit der Ernte, bei meinen Maschinen und abends bei meinen Büchern. So ging es wenigstens noch am wenigsten unangenehm und reibungslos ab

Um auch bei diesem, an sich recht unerfreulichem Kapitel, den Humor nicht ganz außen vor zu lassen, will ich noch eine Schnurre über einen Großknecht einschalten. Ich will ihn Hinnerk Groth nennen. Er hatte viele gute Eigenschaften, war aber auf dem Gebiete des Fabulierens eine Kapazität und die Ritte, die seine Fantasie mitunter unternahm, hatten ihm im Dorfe den Namen Hinnerk Münchhausen eingetragen. Der Einzige, abgesehen von geistig ganz Armen, der an die von ihm geschilderten Erlebnisse glaubte, schien er, meiner Ansicht nach, selber zu sein. Ich habe niemals jemanden mit solcher Überzeugungskraft unglaubliche Sachen auftischen hören, wie von Hinnerk. Er hatte sogar nach eigener Aussage einen Mord auf dem Gewissen, machte hieraus auch gar keinen Hehl. Trotzdem ist nie ein Staatsanwalt hinter ihm her gewesen.

Hinnerk hatte in einem ganz östlichen Regiment, mit einer dreistelligen Nummer, seine zwei Jahre abgedient, hatte sich aber selber, weil es ihm besser in den Kram paßte, zu einem Garde-Fusser befördert und seine Garnison nach Spandau verlegt. Wenn seine Erfindungsgabe ihn beim Erzählen auf einen Augenblick im Stich ließ, so pflegte er Kunstpausen einzulegen, die er mit den Worten: „ik dach, wat schall dat nu wull geben", ausfüllte. Wenn er über Essen und Trinken fabulierte, lautete die Einlage: „ik segg Di, dar geef datt watt fört Mess." Zu seinen Tugenden gehörte auch ein außerordentliches Verständnis für alles was gut schmeckte. Und nun soll Hinnerk selbst an's Wort:

Wi weern malens op den Kasernhof togang und mokten dor allerlei Männchen. Op eenmal keem de Hauptmann op den Brunen na dat Dor rinklabastert, den Buuk meis in de Eer, de Brune weer meist en Schimmel, so har he em in Sweet.

„Kanonier Groth schreeg he all vun wieden, un nochmal. Kanonier Groth." Ik dach, wat schall dat wull nu geben und schreeg: Hier, Herr Hauptmann, un sprung vör de Front." - "Marsch auf Kammer. Erste Garnitur empfangen, fünf Minuten fertig und am Tor melden." Ik sprütt jo aff un hör noch datt he to den Spieß segg: „Krümperwagen[2] raus, Radetzki und Zieten anspannen und beim Tor halten, aber etwas mit affenartiger Geschwindigkeit." Ik dach, as ik no de Kommer leep, Radetzki un Zieten, de beiden Ritzers[3]? De schlogen nie blots, ne, de beeten ok noch. Dätt kun en schöne Geschich warn.

Nu, ik rop no Kommer [Kammer] un rinn. „Her mit de erste Garnitur"

reep ik. De Mottenjäger wull noch wat seggn, ik säd awers blots: „Her damit, Befehl von Ohln“. Ik wüss, vor den har he Manschetten. Allns klapp, denn op de Kommer möt ji weeten, sünd ni blots de Kerls, dar sünd uk de Stäwels un den Büxen nummereert und datt hett datt Gude, datt de Kram passen deit, wenn de Mottenjäger weet, wo Du heets.

As ik ant Dor kehm, kehm jüst de Krümperkutscher mit de beiden Ritzers angesuust. De Ohl stünn uk dor und reep blots noch: „Rupp un los - Königliches Schloß, Berlin.“ Na, wi brummten ja aff, datt weer en Rupps, da weern wi in Berlin.

Vört Schloß stünn all so en Liefreeten[4], de frog blots: „Hinnerk Groth ?“ Ik säd: „Zu Befehl“. As he nur mark har, datt he denn Richtigen harr, de wor he ganz gemütlich un säd: „Mensch, hör to un denk Di blots, wir sitzen hier nämlich in einer aasigen Bredulje. Essem Willem, weer grad bei mir im Keller, um den Wein zu revidieren, da kommt da son Leibjäger rein und seggt: „Majestät, wir haben Besuch bekommen.“ „Datt Dich der Deubel“, säd Essemm, „Wer kommt denn ausgerechnet heute wieder angestunken“? „Um Himmelswillen, schweigen Sie blos still, Majestät“, säd abers de Leibjäger, „datt ist Kaiser Franz Josef aus Wien.“ Nu, datt weer en schönen Tass Tee, nu weer Holland in Not. Willem weer ganz un gor utn Hüschen un baller denn nu los: „Und wer soll nun im Augenblick all‘ die Flügeladjutanten und die Generalität einladen und zusammenkriegen und - hier füll em glüklicherwies de Hauptsak in - haben wir überhaupt Leute genug zum Kellnerieren?“ Nein, de harrn wi nich un so sakkerierten[5] uns ut den Keller rut.

As Willem noch so rüm mekkerte, kehm tofälligerwies Din Hauptmann dor vörbi gereden un Willem frog em, op he nich en düchtigen Kerl, de watt von Kellnerieren verstünn, in de Batterie har. Ja, den hätte er; er hätte einen Hinnerk Groth. Gut, dann her mit dem Groth - in einer Stunde müss he hier weesen. Der Hauptmann hätte seinem Braunen die Sporen gegeben und - weg wäre er gewesen.

Dat weer also de Geschich, worum de Hauptmann sinen Brunen so inseept har.

Nu, wat schall ik noch lang vertelln - dat Eeten güng los, mit Franz Josef un Willem an die Spitz. Jeder Opwarter[6] harr twee Mann to bedeenen. Ik har twee Generals. Bi dat Opwaren heet datt ümmer: de linke Hand op den Rügg un mit de rechte Hand hinholn. Du muss Di verdeubelt vorsehn, datt Du keen bekleckern deist, denn wenn Di sowat posseert, kummst Du ünner fief Dicke nich weg. Son kaiserlich-königliches Eeten, hett en gewaltigen langen Trekk. Toletzt war den Oln Franz Josef, he weer all bannig to Jahrn, un de

Reis hettn ok wull in de Knaaken seeten, doch woll de Tied lang un so säd he to Willem: "Mi schient, se sünd nu woll allemann satt un mi dünk, wie künnt de Tafel ophewen un anfangen de Regeerungsgeschäfte to beschnakken." Nu, dat meen Willem den ok un datt deen se den ok. Ik stünn jüst inn Dörlok, as de allerhöchsten Herrschaften rutgüngen un bi düsse Gelegenheit hett sik dat todragen, datt ik mit Kaiser Franz Josef schnakt heff. As he bi mi vorbi güng, do nückt he mi to, klopp sik op den Buk un säd: "Na, Hinnerich, datt wer mal en anstännige Maltied. Wi sünd jo satt, nu sett Ji siks man ran." Datt hebbt wi den uk dan un hebbt uns datt god schmecken laten. Ik well Ju seggn, dar geef datt watt fört Mess.

Nach dieser Abschweifung, die mir eigentlich ungewollt in die Finger rutschte, komme ich wieder zum Thema.

Auf der Hohenwestedter Schule hatten wir die theoretische, landwirtschaftliche Buchführung nach Strich und Faden studiert. Nach dieser theoretischen Art habe ich einige Jahre später auch versucht, bei meinem Vater die Bücher zu führen. Dieser Versuch ist ein Versager geworden, weil mit dieser Buchführung ein ganzer Haufen Ballast mitgeschleppt wurde. Ich machte mir deshalb später meine eigenen Tabellen und ließ diese automatisch in die Steuererklärung einmünden, derart, daß durch Sperren einzelner Felder bei Abgabe der Steuererklärung ein Irrtum eigentlich nicht mehr möglich war. Auf dem Steuerbüro hatte man mir gesagt, daß meine Tabellen für Bauernbetriebe eigentlich das Richtige seien, während bei anderen Buchführungen, alles andere als Klarheit herauskäme. Ich habe daraufhin meine Tabellen der Firma Heinrich Möller Söhne in Rendsburg zum Verlag angeboten und, da die Steuerbehörde die Drucklegung befürwortete, kam dann der Druck zustande. Eine erste und zwei Jahre später eine zweite Auflage sind erschienen. Nachdem aber die zweite Auflage verkauft war, hieß es: die Tabellen könnten keineswegs auf den Namen Buchführung Anspruch erheben, dafür hingen ihnen steuertechnisch zu viele Mängel an. So ist die Sache dann eingeschlafen. St. Bürokratius hatte einer guten Sache das Wasser abgegraben und sie damit zur Strecke gebracht.

Dem Staate, sowohl wie den Bauern, wäre besser gedient gewesen, wenn man die Tabellen gefördert hätte, statt sie zu behindern. Es gibt eben merkwürdige Heilige. Nun von der Buchführung zur Praxis zurück. Hier hatte ich allerlei Nebenarbeiten, nicht gerade Notwendiges, aber immerhin Wünschenswertes, vorangetrieben. Der breite Knick, westlich am obersten Ende war verschwunden; die Reste des Walles zwischen dem untersten Ende und Sierks waren eingeebnet, in der großen Wiese war der Harbeck[7] gerade gelegt und im Stakälen[8] der Knick neben Jürgen Oldenburg verschwunden und damit die Binsenecke für Graswuchs brauchbar gemacht. Dies waren alles Maßnahmen,

die für die Benutzung von Mähmaschinen eigentlich nicht aufgeschoben werden konnten. Meine Lieblingsarbeiten waren eben einmal die Arbeiten in den Wiesen. Ackerbetrieb und Viehwirtschaft liefen normal, brachten aber wenig Ertrag und von einem, wenn auch noch so kleinen Reingewinn, war keine Rede.

Vom Landwirt zum Automobilhändler und Umzug nach Rendsburg

Die Jahre nach 03 waren für die Landwirtschaft eben Jahre, von denen man sagen mußte: sie gefallen uns nicht. Wir kamen - und vielleicht ist es anderen Leuten nicht besser ergangen - aus den Bedrängnissen und kleinen Sorgen eigentlich niemals heraus. Unter den damaligen wirtschaftlichen Verhältnissen mehrten sich die Verkäufe von Bauernstellen. Die Geschäfte der Parzellanten blühten. Überall horchten sie herum, um Gelegenheiten für Geschäfte aufzustöbern. Es ist für mich nicht gegeben, festzustellen, ob solche Zustände zu begrüßen oder zu verurteilen sind. Ich habe lediglich die Tatsache festzustellen, daß es so war. Damals wurde fast in jedem Dorf parzelliert. Mein Vater und ich haben uns damals oft nach Feierabend über diese Verhältnisse unterhalten und sind über die Schwere der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Betriebe in damaligen Zeiten auch nie verschiedener Meinung gewesen. Ich muß lediglich feststellen, daß meine Ansicht sich der seinen immer mehr näherte. So begannen wir beide uns mit dem Gedanken des Verkaufs zu beschäftigen. Offen blieb zunächst die Frage, was unser Besitz wohl wert sein möge.

Diese Sache ist keineswegs flüchtig und wenig überlegt spruchreif geworden. Auch die beiden Wannbütteler Schwager meines Vaters, Onkel Peter und Onkel Christian, sind unterrichtet worden und ihre Meinung ist gehört. Zunächst hatte der Gedanke für sie eine nicht geringe Überraschung im Gefolge. Nachdem ich ihnen aber über das Für und Wider alles, aber auch alles ausgeführt, wollten auch sie von einer Verwerfung von vornherein nicht reden. Zum Schluß kam dann das Ganze auf die Formel heraus, wenn schon verkauft werden soll, dann aber nur zu einem Preis, den man als wirklich gut bezeichnen könnte. Diesen Preis glaubten wir in einem Gebot des Güterhändlers Naeve, Borgstedterfeld, zu finden und so kam der Verkauf für RM 115.000.- zustande.

Das Inventar wurde verkauft. Auch der sonstige Beschlag wurde zu Gelde gemacht. Das Land kam zum Aufgebot und da mein Vater und ich die Kaufgelder bei guten Käufern als Hypotheken eintragen ließen, die Käufer also kaum Bargeld gebrauchten, so wurde fast alles Land zu gut zu nennenden Preisen verkauft. Ich mußte damals die Wahrnehmung machen, daß Güterhändler

es sehr gut verstehen, die mit den Grundstückskäufen verbundenen, ganz und gar nicht unbedeutenden Kosten auf andere abzuwimmeln. So hatten Naeve und ich auf mein Betreiben einen Passus eingeführt, nach welchem er mir gegen Zahlung von RM 1 000.-, aber auch alle Kosten, sie möchten heißen wie sie wollten, vom Leibe hielte. Gegen Zahlung dieser RM 1 000.- hätte er, sollten jemals von irgendwem Kosten von mir verlangt werden, einzutreten. Hierbei hatte N. für‘s erste das dicke Ende zu fassen, denn er war schlau genug, die Verträge so zu fassen, daß die neuen Erwerber sämtliche Kosten zu tragen hätten. Die von mir eingeheimsten zehn Blauen schienen gut und leicht verdient. Ich hatte aber schon damals so meine eigenen Auffassungen über den Geldappetit von Vater Staat, hatte einmal gelesen, ein welfischer Abgeordneter hätte gesagt: Vater Staat sei ein Haifisch zu Lande. Deshalb hatte ich auch die RM 1 000.- vorbauender Weise, aber nur unter Einfügung der erwähnten vorbehaltlosen Klausel, geopfert. Es hat sich später, nach einer langen Reihe von Jahren herausgestellt, daß von mir noch eine Zahlung in dreifacher Höhe (ich erinnere nicht, wie diese Forderung benamset wurde), gefordert wurde. Für die hat dann N. eintreten müssen. Sein einstiger Verdienst an meiner Landstelle ist dabei drauf gegangen. Von 1907 - 1910 ab wurde es dann mit dem Parzellieren schlechter. Die Herren Güterschlachter blieben überall mit Resten hängen und ich habe keinen kennengelernt, der wohlhabend gestorben.

Auch in unserem Fall ging es mit restlichen knapp 10 ha nicht weiter. Naeve bat mich, sie zurückzukaufen resp. zu behalten. Ebenso ging es mit dem Wohngebäude. Ich habe diesen Vorschlag angenommen und wir blieben somit als nunmehrige Kleinbauern auf unserer verkleinerten Stelle sitzen. Inzwischen war 1904 unser ältester Sohn Timm geboren.

Es war nun keineswegs meine Absicht, als junger Faulenzer in Embühren sitzen zu bleiben und ich fühlte auch sehr wohl das Zeug in mir, unser Fortkommen zu sichern. Vorläufig lebten und strebten wir auf unserer kleinen Stelle weiter. Ich pflanzte die Derlohe, ein schlechtes Stück Ackerland, das diesen Namen eigentlich kaum verdiente, mit Tannen an, bebaute meine drei Tonnen Löhkoppel mit Korn oder Weißkohl und hatte auf der großen Wiese Jungvieh, das ich im Frühjahr kaufte und im Herbst wieder verkaufte, laufen. Der Leuteärger bereitete mir jedenfalls keine schlaflosen Nächte mehr und mit den Jahresabschlüssen sah es finanziell besser aus als früher. Wir waren zufrieden.

In den letzten Jahren waren im Kreise die ersten Kraftwagen aufgetaucht. Bei meiner Liebe zu allem was Maschine hieß, hatten sie mein größtes Interesse. So ein Ding‘s zu fahren war mein größter Wunsch. Hinzu kam, daß unser Thomas, ein junger Wallach, den wir hielten, für ein Ackerpferd auf unserer kleinen Stelle eigentlich zu wenig zu tun hatte und zu wenig angespannt wur-

de. Wenn es trotzdem geschah, so war er derart übermütig, daß außer mir eigentlich niemand mit ihm umgehen konnte. So war der Entschluß, den Thomas abzuschaffen und an seinerstatt ein Automobil zu kaufen bald gefaßt. Mit der dann folgenden Durchführung dieser Absicht begann für mich dann ein neuer Lebensabschnitt.

Soviel hatte ich im ersten Jahr nach unserem Verkauf schon lernen müssen, daß Zinsen erst nach Ablauf von 12 Monaten zu fließen beginnen und daß man im ersten Jahr zunächst vom Kapital nehmen muß. Es gehörte keine Rechenkunst dazu, um einsehen zu lernen, daß das Kapital dadurch nicht größer wurde.

Ein neues, wenn auch nur kleineres Auto, kostete damals immerhin seine RM 5 000.—. Um ein solches zu erwerben, hätte ich also einen recht spürbaren Griff in meinen Beutel tun müssen. Was lag daher näher, als einen guten gebrauchten Wagen zu suchen? Was Autokauf und alles was damit zusammenhängt angeht, so unterschieden sich die damaligen Zeiten in keiner Weise von den heutigen; nur die Zahl der Kaufobjekte war kleiner.

Es gab damals im Kreise Rendsburg drei oder vier Kraftwagen. Zeitweise funktionierten sie, zeitweise funktionierten sie nicht. Gründe hierfür mögen genau wie heute teils am Fahrzeug, teils beim Fahrer gelegen haben. Auch standen schon damals die Fachleute, wie sie sich nannten, weil ihr Fachwissen und ihre, für die geleisteten Arbeiten geforderten Preise zeitweilig nicht gerade im Einklang standen bzw. gestanden haben sollen, nicht immer im vertrauenswürdigsten Ruf. Um mich nun nicht ganz auf solche Leute verlassen zu müssen, glaubte ich richtig zu handeln, wenn ich vor dem beabsichtigten Kauf eines Automobils, zunächst einen Führerschein erwürbe. Ich bildete mir damals ein, wenn ich es amtlich und schriftlich hätte, ich könne fahren, daß das genüge. Merkwürdigerweise sind die heutigen Fahrschüler auch noch von denselben Gedankengängen besessen. Die Parole hieß also: Zunächst fahren lernen und dann kaufen. Mein Lehrmeister ist Ludwig Gorsky, Itzehoe, gewesen. Ausbildung und Prüfung waren 1907 derartig eigen, daß ich mit einigen Worten bei ihnen verweilen will. Meine spätere, langjährige eigene Fahrlehrer-Praxis gab mir dann noch des öfteren Gelegenheit, Vergleiche mit der „guten, alten Zeit“ zu ziehen.

Die Fahrschule kostete RM 100.-, bei Beginn zu zahlen. Sie sollte reichlich acht Tage dauern. Ich wohnte während der Zeit bei einem benachbarten Silberarbeiter, wo abends die Stunden damit verbracht wurden, silberne Löffel zu polieren. Schulwagen war ein Einzylinder OTAV[1], luftgekühlt, Riemenantrieb auf beide Hinterräder, also auf jeder Seite ein Riemen. Der Ausgleich wurde

durch Rutschen der Riemen geschaffen. Der luftgekühlte Block hatte keine Rippen, sondern einen Mantel. Durch diesen wurde die Luft mittels Ventilator hindurchgeblasen. Infolge der mangelhaften Kühlung war die Kerze nach etwa 5 km, der Block selbst nach 15-20 km verschmutzt, aber total verschmutzt. Dies bedingte dann Demontage.

Meine Ausbildung begann damit, daß ich zunächst Kerzen auseinanderschrauben, die Elektroden säubern und dann das Ding wieder zusammenschrauben mußte. Die Werkstatt war, wie alle damaligen Autowerkstätten, zur Hauptsache Fahrradwerkstatt. Die Leute reparierten an Fahrrädern herum und ich half auch ein wenig mit. Die Preise wurden, wenn Elgee [Ludwig Gorsky] durch die Werkstatt ging, mit gelber Kreide auf die Sättel geschrieben und zum zweiten Mal lernte ich hier das Wundern über Kalkulation und Preisgestaltung. Nach Feierabend starteten dann der älteste Lehrjunge und ich, er als Lehrer, ich als Schüler, mit unserem OTAV als Fahrschule. Um keinen Weg und keine Zeit unausgenutzt zu lassen, wurden uns große Reklamebilder mit der Aufschrift: Freude hat jeder Radler, benutzt er das beste Rad der Welt, - Görike‘s Westfalenrad, mitgegeben. Diese klebten wir dann an alle uns dafür geeignet erscheinenden Häuser; von Verschandelung der Gegend wußte unser Herz nichts.

Was nun unseren Otav anging, so war er bei hellem und klarem Wetter ganz lustig und butterte froh durch die Gegend. Je mehr aber der Abend - und mit ihm kältere und feuchte Luft - nahte, umsomehr bekam er seine Mucken. Wir kannten diese seine Eigenheiten und entfernten uns deshalb nie weit von Itzehoe. Namentlich wenn wir auf der Rendsburger oder Lokstedter Chaussee zugange waren, mußten wir in Angst leben, ob wir auf der Heimfahrt auch den Bullenberg bewältigen würden. Wenn sich beim Lauf des Motors dann die ersten Fehlzündungen bemerkbar machten, konnte man vom Sitz aus durch eine Drehvorrichtung den Kompressionshahn öffnen. Ob durch dieses Öffnen der Gang des Motors irgendwie zum Guten beeinflußt wurde, darüber bin ich mir nicht klar geworden. Es genüge, daß wir es taten. Unser Fahren war mit viel Lärm verbunden und der Gebrauch der Hupe hätte sich demnach erübrig. Trotzdem wurde ausgiebig Gebrauch von ihr gemacht, denn Signalgeben war Vorschrift. Dieser Vorschrift entsprechend machten wir Hunde wild und Hühner scheu und wenn das Publikum schimpfte, so hat uns das nicht gestört. Meistens kamen wir stotternd und abgekämpft wieder an‘s Haus und anderen Tages bestand dann meine Tätigkeit darin, den Zylinder auszubauen, auszukratzen, zu säubern und wieder zu montieren. Dann konnte des Abends ein neuer Start erfolgen. Einmal sind wir sogar bis nach Brockdorf, in der Gegend von Wilster, gekommen, und zwar nicht nur hin, nein, auch ohne wesentliche Behinderung wieder zurück.

Meine erste Fahrt unter persönlicher Leitung des Fahrlehrers, es kann sein, daß es auch die letzte gewesen ist, ging nach Wilster. Dort bin ich auf einem von Bäumen umstandenen Platz von etwa 100 m Länge herumgejagt. Ich habe Schweiß gelassen und noch oft, wenn ich später selber schulte, an diese meine erste Fahrt unter Fahrlehrerleitung denken müssen.

Nun wollte es der Zufall, daß der amtliche Sachverständige des Dampfkesselüberwachungsvereins (schöne Bezeichnung), ich glaube, der Mann hieß Schulze, in unsere Werkstatt kam. Er war der federführende Ingenieur für Führerprüfungen. Er unterhielt sich mit meinem Meister Gorsky und ich wurde, an dem alten Otav herumkratzend, Zeuge ihrer Unterhaltung. So erfuhr ich, daß ich, ein neuer Herrenfahrer, über ganz außerordentliche Kenntnisse im Motorwesen verfüge, und daß ich ein außerordentlicher Fahrer sei. Es beständen nicht die geringsten Bedenken, mich zur Führerprüfung zuzulassen. Für mich war das Gehörte allerdings etwas ganz Neues. Bislang hatte ich nur hören müssen, daß ich alles andere als eine Größe sei. Meine Stümperhaftigkeit war mir wirklich oft genug und in sehr verständlicher Weise vorgehalten worden.

Der Herr Schulze war liebenswürdig und entgegenkommend; also, die Prüfungsfahrt konnte vor sich gehen. Während die Vorbereitungen für die Prüfungsfahrt getroffen wurden, wurde ich, um auch meine maschinellen Kenntnisse zu belegen, gefragt, was das für ein Hebel sei. Es war der Gashebel. Und was das für ein Hebel sei. Das war der Zündhebel. Und der Dritte, das war der Lufthebel. Mehr Hebel waren nicht vorhanden und so hörte dieses Frage- und Antwortspiel auf. Die theoretische Prüfung war beendet und die praktische konnte in Angriff genommen werden. Nun wollte aber unser Otav nicht so wie wir. Er streikte. Er wollte nicht, trotz allen Kurbelns und Einspritzens. Unserem Herrn Schulze wurde die Zeit lang; er hätte wirklich keine Zeit mehr, er hätte Termin in Sude. Wenn wir zurechtkämen, möchten wir nachkommen; er wäre bei Maifort. - Nun, mit unserem Otav wußten wir, was Demontage anbelangte, Bescheid. Also Kopf herunter, ausgemistet, zusammengebaut und mein Lehrjungen-Fahrlehrer und ich mit dem Wagen ab nach Maifort-Sude.

Bei Maifort-Sude waren Straßen-Ausbesserungen in Arbeit. Zahlreiche Arbeiter wirkten auf der Straße herum, ich verlor mit meinem Otav den Schwung und vielleicht auch ein wenig den Kopf und kam gerade vor dem Maifort'schen Haus, das Herr Schulze zu verlassen im Begriff stand, zum Halten. Herr Schulze begrüßte mich mit den Worten: „Na, da sind Sie ja". Hiergegen ließ sich nichts sagen. Ich erklärte ihm, daß ich, wenn ich nun auch schon da sei, doch lebhafte Bedenken trüge, ob wir auch wieder wegkönnten. Diese meine Befürchtung bewahrheitete sich leider. Ingenieur Schulze bedauerte und zog zu

Fuß ab, sagte aber noch, wenn es uns glücken sollte, in Gang zu kommen, wir fänden ihn diesmal bei Gorsky.

Nach vergeblichen Versuchen, allein wieder flott zu werden, haben uns die Straßenarbeiter mit viel Hurrah angeschoben und wir schnatterten los. Wir haben Schulze dann überholt, ohne ihn gesehen zu haben und warteten schon auf ihn, wie er bei Gorsky eintraf. Gorsky selbst war mächtig um ihn herum. Er möge die praktische Prüfung noch dadurch ermöglichen, daß ich ihn zum Bahnhof führe. Wenn hierbei die Prüfungsstrecke auch reichlich kurz bemessen sei, so ließ Herr Schulze auch diesen Vorschlag noch gelten. Also dritter Anlauf und Start zur Prüfungsfahrt und abermals - ich will es kurz machen - wieder eine totale Pleite! Wie wir noch umschichtig kurbelten, wurde dem Ingenieur doch die Zeit zu kurz. Um seinen Zug nicht zu versäumen, mußte er zum Bahnhof. Er war also weg, wie es endlich gelang, den Otav an's Laufen zu bringen. Die Abwesenheit des Prüfers störte Gorsky aber ganz und gar nicht. Uns praktizierte er mit wenigen Nachhilfen auf den Führersitz. Er selbst schwang sich auf seine Vierzylinder-FN[2], welcher er den frechen Namen „Rennmaschine" beigelegt hätte und ab ging's nach dem Bahnhof. Wie wir beiden Wagenfahrer ankamen, hatte Gorsky bereits den Herrn Schulze geschnappt und redete kräftig auf ihn ein. Uns bedeutete er durch Zeichen, wir sollten vor dem Bahnhof rund und nochmals rund fahren. Also geschah es. Gorsky stand gestikulierend und redend; Schulze stand achselzuckend im Bahnhofseingang. Gleichzeitig lief der Zug ein und damit schien das Drama abgerollt. Zwei Tage später traf mein Führerschein ein und anschließend fuhr ich mit ihm, mit der Ermächtigung, Kraftwagen aller Stärken fahren zu dürfen, nach Hause. ?!

In die Zeit meiner Führerprüfung fiel auch die Durchfahrt der Prinz-Heinrich-Fahrt durch Schleswig-Holstein. Mit ihr verbunden war eine Schnelligkeitsprüfung von Nienjahn bis Blauen Lappen. Meine Tätigkeit bei diesem ersten Rennen bestand in Ölverkauf.

Die Fahrt selbst hatte internationalen Charakter. Wenn ich recht erinnere, waren Teilnehmer aus England, Frankreich, Italien und Österreich dabei. Von außen gesehen machte die Veranstaltung mehr den Eindruck einer gemeinschaftlichen Spazierfahrt reicher Leute, als den einer Konkurrenz. Was nun die eben von mir erwähnte Strecke Nienjahn - Blauer Lappen angeht, auf der das Rennen ausgefahren wurde, so war alles Mögliche getan, um die Bahn für ein Rennen geeignet zu machen. Sie war geteert und die Kurven waren überhöht. Daimler, Mercedes und Benz, die damals noch getrennt waren, ließen ihre Rennwagen - es waren starke Maschinen mit Kettenantrieb - schon Tage vorher auf der Strecke hin und her sausen. Sie fuhren Geschwindigkeiten, die

man bis dahin noch nicht gekannt. Die einzelnen Wagen wurden während des offiziellen Rennens in Abständen von zwei Minuten losgelassen, damit ein Überholen auf der Strecke nach Möglichkeit vermieden würde. Es soll aber doch vorgekommen sein, daß am Ziel drei Wagen gleichzeitig einliefen und dadurch recht bedrohliche Momente entstanden.

Um nun noch auf meine Führerprüfung, auf ihre Begleitumstände und weiter auf den Umfang der Fähigkeiten, die ich nach dem mir erteilten Führerschein zu beherrschen in der Lage sein sollte, zurückzukommen, so mußte man sich doch sagen, daß die Ausstellung eines solchen amtlichen Ausweises ein Stück war, für das eigentlich die Bezeichnung fehlt. Auf die kürzeste Formel gebracht, hieß es doch, einem Nichtkönner war bescheinigt, und zwar amtlich bescheinigt, er sei ein Alleskönner. Hätte man sich nicht wie ein taubstummer Prediger vorkommen müssen? - Nein. Denn es ist eine durch nichts zu erschütternde Tatsache, daß wir Deutschen das Geschriebene und Gedruckte gern für bewiesen und wenn es einen amtlichen Stempel trägt, für eine Art Evangelium halten. So ist es mir auch wohl kaum zu verübeln, wenn ich meinen Schein stolz betrachtete, bei passenden und vielleicht auch nicht passenden Gelegenheiten zeigte, mir in seinem Besitze wichtig vorkam und zuletzt mir selber einbildete, ich wüßte, wie man zu sagen pflegt, von Moses und den Propheten. Solche Leute gab es also 1907 und die gibt es heute in der so aufgeklärten Zeit, im Jahre des Herrn 1944, auch wohl noch; vielfach sogar mehr wie gut und wie für Volk und Vaterland dienlich. Nachdem die Sache nunmehr soweit gediehen, konnte es nicht ausbleiben, daß dem Projekt des Autokaufs näher getreten wurde. Die Hohenwestedter Herren Dr. med. und Dr. med. ved. benutzten schon kleine Adlerwagen und in Rendsburg gab‘s einen kleinen Pikolo. Das waren Kleinstwagen. Dann gab es noch die Franzosen Dion Bouton[3] und Darrac[q][4] in einigen Exemplaren.

Ein solcher Wagen wurde nun von der Rendsburger Bank zum Kauf angeboten. Er sollte von den Inhabern einer Werft verpfändet sein. Ich habe die Bankleute aufgesucht. Man war bereit, mit mir in Verhandlungen einzutreten. Man sagte, der Wagen stände auf dem Werftgelände in einem Schuppen; man händigte mir zwei Schlüssel, einen für den Schuppen und einen für den Wagen aus und sagte, nachdem ich Einblick in meinen Führerschein gewährt hatte, ich könnte den Wagen probieren. Wenn der Wagen mir zusage, woran man nicht zweifle, dann könne ich wiederkommen und dann könnten wir weiter verhandeln.

Ich fand das Gelände, fand den Schuppen und auch das Auto. Die Pleite der Werft schien im Stadium der Abwicklung zu liegen. Außer einem Manne, der mit einer Harke dort herum hantierte, war kein Mensch zu sehen.

Nachdem ich den Wagen aus dem Schuppen hervorgezogen, versuchte ich ihn anzukurbeln. Fast erschrak ich, als er bei der ersten Umdrehung ansprang. Ich hörte den Motor fachmännisch ab und umschritt den Wagen mit prüfenden Blicken. In dieser meiner Tätigkeit wurde ich von dem Manne mit der Harke gestört. Er gesellte sich mir zu und guckte ebenfalls, guckte umschichtig auf das Auto und auf mich. Nach einer Weile fragte er; „Sie wollen das Ding doch wohl nicht kaufen?" Ja, die Möglichkeit bestände allerdings. Darauf er väterlich und wohlwollend: „Mein lieber Mann, wenn ich Ihnen raten darf, dann lassen Sie das bleiben!" Na, ich sehe nicht ein, warum ich das bleiben lassen soll. Der Wagen machte doch den besten Eindruck und im übrigen – ich bin Fachmann. (Ich bitte nicht zu lachen. Siehe Führerscheinfimmel). Der Mann nahm von meiner Fachmannschaft Kenntnis, ließ sich dadurch aber keineswegs in seinen Bedenken gegen einen Kauf beirren. Denn er fuhr fort; „Ja, mein lieber Mann, es ist nur, daß ich es Ihnen sage, aber es ist so. Wenn sie, - mit dem Daumen zeigte er auf das frühere Wohnhaus des Werftbesitzers - mit dem Wagen loswollten, gewöhnlich kamen sie ja nicht weg, wenn sie aber weg waren, dann kamen sie aber ganz gewiß nicht wieder." Ich bin fest überzeugt, der Mann hat mein Bestes wollen. Ich bin ferner nach den Erfahrungen, die ich später sammeln konnte, überzeugt, daß er die lautere Wahrheit gesprochen. Aber wie es bei Fachmännern nun einmal ist, ich habe mich über seine Bedenken hinweggesetzt, bin zum Bankdirektor gegangen und habe nach einigem Hin und Her den Opel-Darrac für RM 1.350.- erworben. Sein Neuwert war vor zwei Jahren RM 5.600.- gewesen. Er hatte, da man gewöhnlich nicht mit ihm losgekommen war und wenn schon, nicht wieder kam, wenig gelaufen. Die Lust zum Laufen war ihm von einem recht raffinierten Mechaniker genommen. Sein Unterhaltungs- und Reparatur-Konto wird hoch, die Freude am Besitz wird, in entsprechender Gegenkurve verlaufend, niedrig gewesen sein. Nach der Redeweise von Onkel Johann-Christian wäre somit noch ein gutes Mittel herausgekommen. Er zog nämlich eigenartige Schlußfolgerungen. Etwa derart: „Gotts min Trina, Du verännerst Di jo rein gornich. Du wars jo woll garnich öller." Darauf die ältere, etwas zänkisch veranlagte Trina: „Meenst Du datt, Onkel?" und darauf der Onkel: „Ja, min Deern, watt Du an Schönheit auffnimmst, datt nimmst Du an Bosheit to."

Aber wir wollen beim gekauften Wagen bleiben. Ich fand nach Verlauf von 14 Tagen, in denen ich mit öfteren Vergaserstörungen zu tun gehabt, im Tank eine gaddlige[5] Handvoll Putzwollen. Diese Putzwolle verschob sich dann während der Fahrt im Laufe der Zeit immer wieder in die Gegend des Benzinausflusses und verursachte die Störung. So bot dieser Putzwollenballen die Ursache immer wiederkehrender Reparaturen. Auch ein Kniff, allerdings kein lobens-

werter und nicht dazu angetan, dem Geschäft Dauerkundschaft zu erwerben. Wenn der Herr Herrenfahrer mit seinem Wagen ohne Hilfe auf der Landstraße liegen blieb, der Fachmann wußte Bescheid, der kannte die Schwächen jeden Wagens, der brachte selbst den bockigsten Wagen an‘s Haus. Ein Stückchen Draht, ohne lästige Zuschauer sinngemäß angewandt und der Ballen war vom Benzinausfluß nach dem anderen Ende des Tanks gebracht. Von dort konnte er sich allmählich wieder für die nächste Reparatur in Bewegung setzen.

Von Haus aus neige ich wahrlich nicht zu Mißtrauen. Die hier gemachte Erfahrung war aber keineswegs dazu angetan, etwaige kleine Bedenken, die meinem Menschenvertrauen immerhin doch schon gekommen waren, zu zerstreuen. Kam der Autohandel, wie ich später hörte, tatsächlich gleich hinter den Pferdedieben?

Nach vollzogenem Kauf kam ich gut und ohne Panne mit meinem Wagen in Embühren an. Die Unruhen, die mit seinem Kauf in seinen Vorstadien verbunden sind, hatten damit ihr Ende gefunden. Am nächsten Tag ging es nochmals nach Rendsburg, um fehlendes Werkzeug und Reservereifen zu kaufen. Alles ging soweit glatt. Daß ich mit dem gekauften Reservereifen hineingelegt war, merkte ich erst, als ich ihn später montiert hatte und nach wenigen Kilometern mit ihm bereits liegen blieb. Ich schickte darauf diesen neuen Reifen mit einigen passenden Worten an die Herstellerfirma,die Continental-Coutcouc-Guttapercha-Compagni[6] in Hannover ein. Diese schien aber meinen Angaben noch keinen Glauben beimessen zu können und verlangte als Beleg für meine Bemängelung die quittierte Rechnung. Auch damit habe ich der Fabrik mit dem wunderbaren Namen gedient. Darauf erfuhr ich, daß man mir einen Reifen recht zweifelhafter Qualität verkauft, für die das Werk, da er nur das und das kosten dürfe, jede Ersatzleistung ablehnen müsste. Ich merkte, mir fehlten doch noch so einige Kenntnisse, bevor ich mich zu den „Fachmännern“ rechnen konnte!

Um dieses nun zu bewerkstelligen, steckte ich meine Nase in die einschlägige Fachpresse. Diese fand meiner Ansicht nach man am besten in den Automobil-Clubs und ihren Zeitschriften. Dort standen Fragekasten und derlei schöne Dinge den Wissensbeflissenen gratis zur Verfügung. Es bestand die Deutsche Motorfahrer-Vereinigung, ein Club, der seinen Namen später in Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) änderte und der Vorläufer des heutigen ADAC ist[7] .

Seinen Zeitungen entnahm ich dann so allerlei und verwertete es mit mehr oder weniger Verständnis und Erfolg bei der Modernisierung meines Opel-Darrac.

Was das Äußere anlangte, so mußten Tischler, Sattler und Maler mithelfen. Vor den eigentlichen Motorfachleuten hatte ich nach den gemachten Erfahrungen doch eine gewisse Scheu. Da holte ich mir das Nötigste doch lieber beim Briefkastenonkel. - Mein Motor war ein Einzylinder von 4 PS, hatte also ungefähr einen Liter Inhalt. Der Aufbau hatte Platz für fünf Erwachsene und da die Plätze gemeinhin auch alle besetzt wurden, so hatte das kleine Maschinchen wirklich seine Last.

Aber auch schon damals gab es Mittel, die die Leistung der Motoren bedeutend steigern sollten. Hierfür wurde in erster Linie das Anbringen einer Auspuffklappe gehalten. Sie mußte also eingebaut werden und da ich das Einfachste für das Beste hielt, übrigens eine Annahme, die auch heute noch bei mir stichhaltig ist, so baute ich sie in Form einer Schelle, die ich um ein Loch im Auspuffrohr legte. Schelle und Rohr hatten ein gleiches Loch und durch Zug und Federrückzug wurde die Klappe bedient. Was den durch das Öffnen der Klappe entstehenden Lärm anlangt, so war der Erfolg einfach großartig, denn dieses Loch saß dicht am Motor, etwa 20 cm über dem Erdboden und war, da mir jegliche Erfahrung fehlte, übergroß dimensioniert. Als weitere Nebenerscheinung wirbelten wir bei Öffnen der Klappe in des Wortes wahrster Bedeutung viel Staub auf.

Die Kultur (oder Technik?) war damals noch nicht so weit, daß sie uns Teerstraße beschert hatte. Im Winter führte der Matsch und im Sommer sein Halbbruder der Staub das große Wort. Eine Erinnerung, die zu gleichen Teilen auf Konto Staub und Auspuffklappe zu verbuchen wäre, ist, da sie sozusagen aus meinen Autokindertagen stammt, bei mir hängen geblieben.

Da das Auto nun einmal da war, so wurde auch förmlich nach Gelegenheiten gesucht, sich mit ihm sehen zu lassen. Diese Gelegenheiten fanden sich, wenn auch nicht immer bei mir selbst, so doch leicht bei guten Freunden, getreuen Nachbarn und dergleichen (nach Dr. Martinus). So mußte in Husum irgendein Ereignis mit Ochsen vor sich gehen, um bei meinem Vater, bei Onkel Jacob und bei Schwager Hinrich den Wunsch warm [werden]zu lassen, sich auch einmal einen Husumer Ochsenbetrieb anzusehen. Das ginge ja wunderschön, wir hatten ja unser Auto. So wurde aus dem Wunsch ein Plan und aus dem Plan ein Ereignis. Es ging los. Gott Pluvius[8] hatte uns seit langem verschont und der Staub war so richtig in seinem Element. Nun, der Staub würde uns schon ungestört lassen, mit dem konnten die Leute, die hinter uns herkamen, sich befassen. Es kam aber doch erstens anders und zweitens als man denkt, denn unser Reisetag fiel auf einen Tag, an welchem sich ein Südostwind mit vielleicht 30 - 40 Stundenkilometern ebenfalls aufgemacht hatte. Wir fuhren in gleicher Richtung, fuhren beide nach Nordwest. Im übrigen

war es wunderschönes Wetter. Wir waren in ochsenfreudiger Stimmung, unser Opel schipperte lustig und um ihm das Laufen zu erleichtern, ließ ich die Auspuffklappe knallen, daß es eine Art hatte. Nun saß, wie gesagt, die Klappe dicht über der Fahrbahn, die Explosionen schlugen direkt in den dick auf der Straße liegenden Staub und wirbelten ihn beiderseitig vom Wagen hoch. Der Südost nahm sich seiner an und als dritter Reisegenosse gesellte sich damit der Staub zu uns und dem Wind. Ich habe später denken müssen, so ungefähr müßte man sich die Himmelfahrt des Propheten Elias vorstellen, so richtig in einem in Wolken gehüllten Feuerwagen dahinfahrend.

Wie wir in Husum ausstiegen, beguckten wir uns gegenseitig. Onkel Jacob meinte zu Vater: „Mensch, Hans Sievers, wat sühst Du ut." Der meinte: „Bekik Di man sülm mal." Ich konnte nur feststellen: es war schlimm!

Mein Vater trug einen schwarzen Paletot, einen dicken braunen Wollschal um den Hals gewickelt, über diesem stand sein weißes Haar hinaus und ganz oben kam dann die nie fehlende schwarzseidene Schirmmütze. Jetzt war natürlich alles grau in grau, und zwar in einer derartigen Auflage, daß man den Staub sammeln oder zusammenfegen konnte. Wir stellten fest, eine Reinigung sei unumgänglich nötig und Onkel Jakob meinte kurz entschlossen, man müsse zum Putzbüddel und sich reinervieren lassen. Gesagt, getan - er und Vater verschwanden in einem Frisörladen. Sie kamen aber gleich wieder zurück und Onkel erzählte in seiner urfidelen Weise, der Barbier habe, als er sie gesehen, nicht ran wollen. Er hätte gesagt, auf ihnen wolle er sich und seine Scheren nicht stumpf schneiden.

Wenn später andere Leute über Autofahren sich unterhielten, so ist Onkel jedes Mal mit der staubigen Husumer Geschichte gekommen. Diese Fahrt war gewissermaßen eine Rekordfahrt geworden. Im übrigen ging sie glatt ab.

Nicht glatt abgehende Fahrten waren weitaus in der Mehrzahl. Das waren wir aber keineswegs allein. Anderen Autlern ging es nicht besser. Wenn man basteln mußte, siedelten sich zahlreiche Publikümer bei einem an, die es an boshaften Bemerkungen nicht fehlen ließen. So sah ich beim Näherkommen einst einen Autofahrer in Hohenwestedt beim Barmerteich liegen. Er stand neben der geöffneten Motorhaube und las in einem Buch. Der Mann war von einem Kranz von Neugierigen umgeben, die mehr oder weniger schadenfrohe Glossen rissen. Wie ich meine Hilfe anbieten will, werde ich daran gehindert. Sehen Sie denn nicht, daß der Mann die Heilige Schrift studiert? Und: schweigen Sie, gleich kommen die Kriegsartikel zur Verlesung! Ein Gaudi war es jedes Mal für die Zuschauer, wenn sie so einen Pannemann hochkriegen konnten. Ob's der Neid der Besitzlosen gewesen oder sonstige allgemeine Schlechtig-

keit, ich weiß es nicht. Ich weiß nur, daß wir Autler selten bereitwillige Hilfe fanden. Dafür stand man aber, wenigstens gilt dies von mir, mit Schmieden und Klempnern des näheren und weiteren Umkreises auf Du und Du. Jedenfalls waren Fahrten, die restlos störungsfrei verliefen, Seltenheiten. Gar oft fuhr man nach dem Schillerwort: „Spät kommt ihr - doch Ihr kommt."

Dieser alte Wagen ist mir ein vorzügliches Lernobjekt gewesen. Es gab keine Panne der verschiedensten Art, zu deren Erkenntnis und Behebung er keine Gelegenheit gab. So saß beispielsweise der Unterbrecher, er hieß damals Trempleur, in einer mangelhaft gegen Spritzer sichernden Dose in der Gegend der Andrehkurbel, genau dort, wohin die meisten Spritzer gingen. Um bei schlechtem Wetter den Schmutz von ihm fern und ihn lebensfähig zu halten, trug er dann einen Verband, in Notzeiten, zum Leidwesen meiner Frau, aus meinem Taschentuch bestehend. Seine Frischluft dagegen nahm er seitlich neben dem rechten Vorderrad, ungefähr dort, wo meine staubaufwirbelnde Klappe saß. Hierdurch war es unvermeidlich, daß der Maschine allerlei Staub, der sich dann als Schmirgel auswirkte, zugeführt wurde und als seine Folge ergab sich enormer Verschleiß im Zylinder, an Kolben, Kolbenbolzen, Kolbenringen und Ventilen, sowie an der Ventilsteuerung. Mir ist es trotzdem gelungen, ihn allein und zuweilen mit recht primitiven Mitteln, lauffähig zu halten. Mein alter, braver Opel Darrac stand in dem Ruf, ein immerhin recht zuverlässiger Wagen zu sein. Ein wenig färbte das auch auf mich ab und ich wurde vielfach dafür gehalten, ich verstände doch mehr, wie mancher andere von der Sache.

In diese Zeit fiel auch der erste Rundflug durch Schleswig-Holstein und bei dieser Gelegenheit kam das erste Flugzeug nach Rendsburg.

Für den Fall eines Falles waren auch alle vorhandenen Autos mobil gemacht und auch ich hielt mit meinem Wagen zur Verfügung von Bürgermeister Timm auf dem Kamp. Ein dichter Morgennebel behinderte die Flieger; nur ungefähr die Hälfte kam an. Die andere Hälfte verunglückte, blieb irgendwo in Bäumen hängen oder landete auf gut Glück im Felde. Ich mußte den Flieger Kaspar aus dem Wilden Moor holen. Dort lag sein Apparat zertrümmert im Feld. Ein anderer landete, allerdings noch glücklich, auf dem Kamp, fuhr aber im Ausrollen die Bude eines Spickaalhändlers über den Haufen. Die ganze Veranstaltung war in Form eines Volksfestes aufgezogen und viele Leute waren zusammengelaufen. Daß es ohne Tote abging, muß man als ein Glück bezeichnen.

Als eifriges Mitglied des Gau IIV der Deutschen Motorfahrer-Vereinigung, habe ich an verschiedenen motorsportlichen Veranstaltungen teilgenommen und dabei auch verhältnismäßig gut abschneiden können. Bald war ich bekannter Sportler geworden, habe zahlreiche neue Mitglieder geworben und auch des öfteren Beiträge für die Sportblätter gebracht. Als Anerkennung erhielt ich die

goldene Clubnadel. Es ist dieses eine Auszeichnung, die es damals im Gaugebiet nur zweimal gab. Der andere Träger war Max Eisenmann in Hamburg. Mir ist nicht bekannt, daß es heute noch weitere Besitzer dieser Nadel gibt. Die letzte, die vergeben wurde, erhielt der Mercedes-Fahrer Werner gelegentlich seines Rennsieges in Sizilien. Mitglied des Clubs bin ich seit 1908. Ich weiß nicht, ob der DDAC noch weitere Mitglieder solch‘ alter Jahrgänge hat.

Mittlerweile war unser Wagen älter und nicht besser geworden. Er wurde nachgerade etwas weich in den Knien und ich trug mich mit dem Gedanken, ihn durch einen neuen zu ersetzen.

In damaligen Zeiten wurden die Autos in Bilderbüchern, in Katalogen, gehandelt, Solche zu studieren war meine tägliche Lektüre. Diese Kataloge enthielten alle wirklichen und ein gut‘ Teil angenommener Vorzüge des offerierten Fabrikates; Schwächen waren schämig verschwiegen. Auf jeden Fall lag die Sache so, daß man für den angegebenen Preis ein nacktes Auto erwarb. Alles was noch daran herum hing, wie Hupen und Lampen, wurde extra in Rechnung gestellt und auf diese Weise kamen dem Katalog-Preis immer noch einige Hundert Mark nachgeklettert.

Es ist wohl der Zufall gewesen, der mich zu Herrn Ernst Dello in Hamburg geführt. Er war der Gründer der Firma Ernst Dello & Co., der derzeitigen Opelvertretung. Die Verhältnisse hatten es mit sich gebracht, daß er aus der Firma ausgetreten war. Sein Mitinhaber, der bekannte Hochradfahrer Paul Praesent[9], hatte an Dello‘s statt, seinen Bruder, August Praesent, in die Firma aufgenommen. Nach Ablauf einiger Jahre ist dann der Letztere alleiniger Inhaber geworden und hat die Firma zu hoher Blüte gebracht.

Ernst Dello selbst hatte nach seinem Austritt aus der von ihm gegründeten Firma die Vertretung einer neuen Fabrik, der Norddeutschen Automobilwerke in Hameln a. d. Weser, übernommen. Diese Leute bauten zunächst einen Kleinwagen, den sie Kolibri nannten. Um 1910 herum hatten sie sich aber schon an einen 6/18er Vierzylinder herangewagt. Auf diesen Wagen bin ich dann reingefallen.

Er kostete damals RM 3 600.-. Mein alter Wagen wurde mit RM 600.— in Zahlung gegeben, und zwar mit der Bedingung, daß er bis zum erfolgten Weiterverkauf in Embühren stehen bliebe. In der letzten Zeit war wenig mehr an ihm gemacht; er war eigentlich restlos mürbe. Er mag ungefähr drei Monate auf unserer großen Diele herumgestanden sein, als wir eines guten Tages beim Kaffee von einem Besucher gestört wurden. Der Mann war aus Malente und erklärte, er habe von Herrn Dello in Hamburg ein Auto gekauft. Das wolle er abholen.

Mir schien das Abholen aber lange nicht so einfach, wie diesem Mann aus Malente und ich mag wohl ein ziemlich verdutztes Gesicht gemacht haben. Ich hielt es für nötig, ihn nicht darüber im Unklaren zu lassen, daß es sich bei dem Wagen doch immerhin um ein schon ziemlich mitgenommenes Stück handele und ließ durchblicken, es würde mich interessieren, zu erfahren, wie sich sein Kauf eigentlich abgespielt und ob ihm Versprechungen hinsichtlich der Güte des Wagens gemacht seien. Nein, Versprechungen seien ihm nicht gemacht, ihm wäre nur gesagt, der Wagen wäre bis dato in Gebrauch gewesen.

Mir kam sein ganzer Kauf ziemlich unüberlegt vor und ich habe nichts unversucht gelassen, um diesem harmlosen Herrn die Sache auszureden. Es half aber alles nichts. Zum Schluß erbot ich mich dann noch, ihn auf seiner Überführungsfahrt zu begleiten, da er allein ganz bestimmt nicht nach Malente kommen werde. Dieses Anerbieten hat er dann angenommen. Wir sind dann abgefahren und auch ohne besondere Hemmnisse an‘s Ziel gekommen. Ich habe bei ihm übernachtet und den Abend haben wir damit zugebracht, ebenso wie im Gespräch bei der Überführung, daß ich ihm die Schwächen seines Neuerwerbs vorhielt, ihn immer wieder daran erinnerte, das Ölen nicht zu unterlassen - alle 10 km müsse eine Pumpe Öl extra gegeben werden und er hätte auf der Herfahrt ja auch gesehen, wie ich Öl nachgepumpt hätte. Ich habe den Eindruck gehabt, daß der Mann sich für bedeutend klüger wie mich hielt.

Was ich hatte kommen sehen, das kam. Tägliches Telefon von Malente mit der Bitte um Verhaltungsmaßregeln. Zuerst ging der Wagen nicht gut, dann ging er noch schlechter und dann ging er überhaupt nicht mehr. Das war dann der Schluß! Die Anfragen waren derart zahlreich geworden, daß ich tatsächlich in Versuchung geriet, auf seine Bemerkung, der Wagen ginge bergauf überhaupt nicht, zu antworten, dann möchte er bergab fahren.

Dello hat mir später erzählt, er hätte den Wagen zurückgenommen und dann nach Serbien verkauft; damit sei er über alle Berge. Im Herbst 1915 habe ich später den Vormarsch durch Serbien mitgemacht, habe dort viele kranke und gesunde Autos gesehen, habe auch immer eifrig nach meinem alten Darrac ausgeguckt, habe ihn aber nicht zu Gesicht bekommen. Ich habe im späteren Leben so manchen Wagen gefahren, mit manchem von ihnen bin ich durch dick und dünn gekommen, aber mein Erster, der alte Darrac, ist doch immer der geblieben, an den ich am liebsten zurückdenke. Wir beide haben eine durch mancherlei Freud‘ und Leid gefestigte dreijährige, glückliche Ehe geführt. Seine Nachfolger mögen moderner und schneller geworden sein wie er, aber so wirklich glückliche Stunden, wie er sie mir bescherte, hat mir doch kein anderer gebracht.

Nun war das Jahres-Autokonto für meinen Geldbeutel doch reichlich groß geworden und um unser Kapital nicht angreifen zu müssen, war ich schon gezwungen, dazu zu verdienen. So kam mir der Vorschlag des Herrn Dello, ich möchte mich in der Provinz für den Verkauf von Kolibri-Wagen interessieren, ganz gelegen. Er selber wird auch seinen Vorteil in einer solchen Verbindung gesehen haben und entlohnte mich gut und anständig. Sobald er Interessenten in der Provinz gefunden, hieß er mich die Leute besuchen und den Wagen vorführen. Er zahlte mir RM 100.- pro Monat, gab freie Spesen, 17 Pf. für den gefahrenen Kilometer und bei Verkäufen 3 % der Kaufsumme. Meinen ersten, auf dieser Basis verkauften Wagen, lieferte ich an Jürgen Huss in Hademarschen.

So hatte ich denn meinen Eintritt in die Riege der Automobilhändler genommen. Diese rekrutierte sich aus den verschiedensten Berufen. Damals war im Kreise Rendsburg der Adlerwagen der Firma Heinrich Kleyer in Frankfurt/M. eigentlich der Tonangebende. In Rendsburg nannte sich der Kupferschmied Friis: Adlervertreter. In Hohenwestedt markierte der Schustermeister Carl Behrens dasselbe. Mein Fahrlehrer, Gorsky, Itzehoe, war über den Umweg des Fahrradhändlers Automobilverkäufer geworden. In Elmshorn machte mein Freund, Otto Junge, ein Färber, in Automobilen. Ich stand durch meine Fahrten und Erlebnisse mit meinem Darrac mit fast allen Schmieden und Klempnern im Dutzverhältnis. über die Leute, die auf‘s Publikum losgelassen wurden, machten keine Fachschaften sich Sorgen und Bedenken. Freie Bahn, ob tüchtig oder untüchtig, bleibe dahingestellt, war die Parole.

Mein alter Otto Junge und ich haben durchgehalten. Wir sind Berufskameraden und gute Freunde geblieben, sind vorangekommen und nennen heute gesunde und angesehene Autofirmen unser Eigen. Für mich ist es ein durch spätere Kriegsereignisse, durch Niedergang, Wiederaufstieg, erneuter Niedergang, Inflation, Deflation mit zugehörigen Rückschlägen, Aufschwung nach der Machtübernahme und erneutem Kriegsgeschehen, abwechslungsreicher Lebensweg geworden.

Mein neuer Wagen wurde in Hameln im Werk von uns abgeholt. Das erste Mal, wie wir ihn als abholefertig gemeldet abholen wollten, klappte irgend etwas nicht und wir fuhren unverrichteter Weise wieder nach Hause. Für die zweite Abholetour waren Vetter Rathjens und Tiedemann mitgefahren. Diese Reisen waren die ersten, die über Hamburg hinausführten. Mir sind damals Deister und Wiehen höher als Gebirge vorgekommen. Was die Kolibri-Fabrik anlangte, so war sie damals für mich etwas Großes, eine wirkliche Fabrik. Später habe ich einsehen gelernt, daß Leute, die sie als Quetsche und Bruchbude bezeichneten, nicht ganz unrecht hatten. Bedenken dieser Art sind mir zum

ersten Mal gekommen, als ich sehen mußte, wie man Laufräder damit centrierte, daß man ihnen an den Stellen, die sich beim Drehen als gar zu sehr aus der Spur fallend bemerkbar machten, mit einem vielleicht zwei- bis dreipfündigen Vorschlaghammer, schon am Wagen montiert, die gewünschte Gerade beibrachte. Der Motor war ein ausgesprochener Langhuber und der Wagen war schnell. Schon nach kurzer Zeit wurden an ihm die ersten Veränderungen in der Pleuellagerung vorgenommen. Mit diesem 6/18er Modell hat das Werk keine Seide gesponnen. Da sollen sogar die kleinen 4 PS-Vorgänger noch besser gewesen sein. Schwache Stellen, waren wie schon gesagt, die Pleuellagerung, dann andauernd brechende Ventilfedern und dazu kam die Neigung der Hinterräder, einfach vom Wagen wegzulaufen. Ihr Sitz auf den Achsen war derart kurz und so stark konisch, daß das Rad nicht in sicheren, festen Sitz zu bringen und zu halten war. Sicherungen und Versplintungen schoren einfach ab und schon war‘s geschehen. Dazu hatten die Räder in der Nockensteuerung und im Getriebe die üble Eigenschaft, über Gebühr zu heulen. Selbst durch Überfüllen der Kasten mit Öl war dem Übelstand nicht abzuhelfen. Wir gebrauchten deshalb eine Doktor Eisenbartkur[10], indem wir eine Hand voll kleiner Korkschnitzel, wie sie zum Versand von Weintrauben benutzt werden, in‘s Getriebe und auch in‘s Differential warfen. Daß hierdurch Schäden angerichtet wurden, habe ich niemals feststellen können.

Die Wagen wurden ohne Ausnahme im Werk, also in Hameln, abgeholt. Die mit der Abnahme verbundene Probefahrt ging jedes Mal auf den Klütberg. Übergabebeamter war ein Herr Köster, den ich viele Jahre später in Detmold als Opelhändler wiedergefunden habe. Mein neuer Reklamewagen, mein Verkaufshandwerkszeug, war elfenbeinfarben lackiert und hatte grünes Leder. Er fiel also mehr als genug in die Augen; ihn zu übersehen war eine Unmöglichkeit.

Nachdem ich die Schwächen des Wagens kennengelernt, kam ich ganz gut mit ihm zurecht. Anders war es leider bei meinen Kunden, von denen ich immerhin schon einige gewonnen hatte. Bei diesen tat‘s an allen Ecken und Enden weh. Mir fehlte hierfür in den meisten Fällen das Verständnis, denn mir schien, bei einiger Achtsamkeit und bei einigem Sichhineinfühlen, müßte man doch zurechtkommen können. Meine Annahme wird schon richtig gewesen sein. Ihr stand aber die Tatsache entgegen, daß die Meister auch damals schon nicht vom Himmel fielen. Es mußte kommen, wie es kam: der weitaus größte Teil der Korrespondenz bestand aus Reklamationen, und daß diese nicht allein aus meinem Bezirk gekommen sind, ist wohl erklärlich. Als die Folge verschwand der 6/18 er Kolobri nach sehr kurzem Debut in der Versenkung. Mit ihm selbst verschwand auch sein Name.

Das Werk hatte meines Erachtens auch alle Ursache, durch Annahme einer neuen Bezeichnung den Kolibri zu vernebeln. Also geschah es. An Kolibri's Stelle wurde mit vieler Reklame und großen Worten von Hameln aus der 1912er „SPERBER" in die Welt gesetzt.

Es war dieses ebenfalls ein 6/18er, doch hatte er statt des Zahnradgetriebes ein englisches Kettengetriebe. Gegenüber seinem Vorgänger war er ein fast geräuschloses Fahrzeug. Auch hatten die Konstrukteure aus den Fehlern des Vorgängers manches andere gelernt. Kurz, dieser Wagen war für die damaligen Verhältnisse gar nicht übel. Unser Kolibri wurde abgegeben und das neue Modell eingestellt. Soviel hatte auch ich schon gelernt, daß ich es diesmal bei einem graulackierten Wagen bewenden ließ. Auf das Auffallen kam es mir schon weniger an, wie auf das Sauberhalten, resp. etwa vorhandenen Schmutz nicht gar zu sehr in die Augen fallen zu lassen!

Diesen Wagen haben meine Frau, Tante Trina und ich aus Hameln abgeholt. Wir wollten hiermit eine Frühjahrsausfahrt verbinden und fuhren deshalb durch den Harz und über Magdeburg, wo Gerboths besucht werden sollten. Diese Fahrt ist uns Dreien in langer Erinnerung geblieben, da sie infolge von Unüberlegtheiten mit allerlei Unannehmlichkeiten verbunden war.

Am ersten Ostersonntag fuhren wir in guter Reisestimmung in den Südharz hinein. Wir wunderten uns, schon in den ersten Harzpartien Schnee zu finden. Dieser Schnee wurde immer mehr. Er wurde so stark, daß wir plötzlich in einsamster Einsamkeit restlos festsaßen. Alle kleinen Mittel halfen nicht; es war aus mit uns. Wir zogen unsere Karten zu Rate und meinten feststellen zu können, daß nicht weit vor uns die Wirtschaft Sonnenberg liegen mußte. Man kommt zuweilen doch auf ganz merkwürdige und absonderliche Ideen. Ohne Beschönigung will ich jetzt nur feststellen, daß meine Frau sich zu Fuß auf den Weg machte, um zu versuchen, dort Stricke, zum Umlegen auf die Reifen zu bekommen. Wir anderen beiden wollten warten. Erst, nachdem dieses Warten lang, länger und noch länger gedauert hatte, wurden wir uns darüber klar, eine ausgerechnete Dummheit gemacht zu haben. In der hieraus entstehenden Ratlosigkeit, drehten wir dann, unterstützt von einem Förster, unseren Wagen um und fuhren talwärts, um dort Hilfe zu suchen.

Das erste Haus war ein Wirtshaus. Wir kehrten ein. Die Gaststube saß voller Steinschläger und Holzfäller und unsere Bitte, uns mit alten Stricken oder ähnlichem aushelfen zu wollen, fand keine Gegenliebe. Erst nachdem einige Runden geworfen, bequemte man sich dazu, uns einige alte Zeugleinen gegen schweres Geld zu überlassen. Diese legten wir an und kamen auch glücklich weiter damit, machten uns also an die Verfolgung meiner Frau. Die einzige

Fußspur im tiefen Schnee war die ihre. Diese verlor sich aber bald unter dem Neuschnee und als dann noch eine Wegegabelung dazu kam, kamen erneute Sorgen darüber, welchen Weg sie genommen. Wir beratschlagten noch, als ein kleiner Personenwagen, mit Schneeketten versehen, an uns vorbei fuhr. Ich hörte den Fahrer im Vorbeifahren mit Bezug auf uns noch sagen: Die scheinen den Andreasberg auch nicht zu kennen. Hiermit hatte er ja leider nur allzusehr Recht. Wir sind dann auf gut Glück weiter und kurz vor Sonnenberg kam uns dann die Gesuchte mit einem gewaltigen Schifferstrick entgegen. Er war so dick und steif, daß er für uns unbrauchbar war, aber die Leute, die ihn vorher überhaupt nicht entbehren konnten, hatten jetzt, da sie ihn bezahlt erhalten hatten, auch keine Verwendung mehr für ihn. Seligen Angedenkens hat er noch lange in Embühren herumgelegen.

Diese, meine erste Harzfahrt, war Veranlassung, daß ich jahrelang am Harz vorbeigefahren bin. Erst später habe ich mein ungerechtfertigtes Urteil gegen ihn fallen lassen und einsehen gelernt, daß es sich im Harz wunderschön reisen läßt. Vorbedingung ist natürlich, wie bei allen Reisen, auch hier: erstens, man soll zu reisen verstehen und zweitens, man soll sich nur gut ausgerüstet auf Reisen begeben.

Wir sind glücklich nach Magdeburg zu Gerboth's gekommen. Abends waren wir im dortigen Plattdeutschen-Verein. Hier wurde nur tatsächlich plattdeutsch gesprochen, zum Unterschied vom Rendsburger Plattdeutschen-Verein, in welchem sich die Mitglieder auf Hochdeutsch und Messingsch[11] unterhalten. Dies war ein Grund für mich, kurz nach meinem Eintritt um meine Entlassung zu bitten.

So verlief die erste Fahrt auf dem ersten „Sperber".

Er war übrigens ein kleiner brauchbarer Wagen und es ist heute noch meine Überzeugung: wenn das Werk an ihm festgehalten hätte, statt sich auf's Probieren mit immer neuen Modellen zu werfen, es könnte heute um die Norddeutschen Automobilwerke in Hameln anders aussehen. Mit diesem Wagen habe ich, wenn auch nicht gerade viele, so doch immerhin recht zufriedene Kunden gewinnen können. Ich selber bin mit dem Wagen ohne nennenswerte Betriebsstörungen fast täglich unterwegs gewesen.

Die Herren im Werk mögen anders gedacht haben, denn dieser 12er Wagen sollte im Herbst 1913 durch etwas ganz Enormes ersetzt werden. Mir als Reisevertreter war schon so allerhand angedeutet. Nun, wenn Herren, die dem 11er Kolibri einen so guten 12er Sperber folgen ließen, so etwas versprachen, so konnte man ihnen schon Glauben und Vertrauen entgegenbringen. Und ich habe ihnen geglaubt. Für früheste Lieferung bestellte ich bereits im Winter

meinen 13er Vorführwagen. Aller Erwartung voll, habe ich ihn im März 1913 abgeholt.

Köster und ich fuhren ihn bei der Abnahmefahrt auf den Klüt. Das Ganze wollte nicht so recht und Köster war schweigsam, ganz entgegen seiner sonstigen Gewohnheit. Nun, daß der Wagen nicht zog, das wußten wir ja beide und brauchten deswegen nicht erst Worte zu machen. Ich meinte großzügig, er solle sich nur keine grauen Haare ärgern, ich käme schon mit dem Wagen zurecht; wir wollten lieber auf dem Kleb zunächst einmal anständig frühstücken. Er war denn zufrieden, meinte aber, das Mitdemleichtzurechtkommen, das wäre doch so eine eigene Sache. Für einen großen Musikanten hielte er, Köster, den Neuen nicht. Er wünsche mir alles Gute und besten Erfolg. - Nun, dieser Wagen und das 13er Sperber-Modell, haben mir einen solchen Haufen von Arbeit, Kümmernissen, Sorgen, Reklamationen, Ärger und ich glaube sogar Wut gebracht und an meinen Nerven gezerrt, daß ich, wer weiß wen oder was, zu allen Teufeln wünschte! Der Motor war auf Kugeln zweimal gelagert, die Ventile saßen nicht einzeln, jedes Ventil unter einem Stopfen, nein, sie saßen beide unter einem. Dieser Stopfen war also ein überdimensionierter Stopfen, fast ein Deckel. Daß der Explosionsraum hierdurch unverstellbare Formen annehmen mußte, hat den Herrn Konstrukteur nicht gestört. Der Wagen hatte hinten Querfeder und der Kardan war nicht aufgehangen. Auch fehlte jegliche Schubversteifung und die Hinterbrücke, die den Wagen doch vorantreiben sollte, flatterte auf schlechter Straße von vorn nach hinten und umgekehrt, unter dem Wagen hin und her. Hierbei mußte das Wenige, was an Zugkraft auf die Hinterräder kam, noch weitere Einbuße erleiden.

Dann hatte man noch, wahrscheinlich aus Sparsamkeitsgründen, das Vierkettengetriebe des 12ers durch ein Dreikettengetriebe ersetzt. Dafür liefen diese drei Ketten aber über drei Wellen, während die vier Ketten des vorigen Modells, über zwei Wellen geführt waren. Dieses Zweiwellengetriebe konnte man mit verhältnismäßig schlapper Kette fahren, ohne ein Überspringen der Kettenglieder befürchten zu müssen. Das neue Getriebe hatte aber für ordnungsgemäße Funktion allzeit stramme Ketten nötig und auch hierdurch mußte nicht unwesentliche Kraft verloren gehen.

Wie ich den Wagen von Hameln nach Embühren gebracht, da war schon ein gut' Teil meiner Zuversicht in die Binsen. Hier ging es nun daran, den Wagen wenigstens soweit zu bringen, daß ich ihn, ohne mich lächerlich zu machen, vorführen konnte. Dies war leider ein vollkommen erfolgloser Versuch. Mir blieb trotzdem nichts anderes übrig, als mit ihm auf den Plan zu erscheinen. Dank der bisher angeknüpften guten Beziehungen und einigen Rufes, den ich als Automobilhändler schon erworben, gelang es auch, von diesem Wagen

einige Stücke an den Mann zu bringen. Jeden einzelnen übergab ich mit Sorgen, führte dabei jedes Mal aus, der Wagen sei zwar nicht der schnellste, habe aber, was seine Stabilität anbelange, auch seine Vorzüge. Kurz - nach mir waren innerhalb von vier Wochen nach Ablieferung, auch meine sämtlichen Kunden restlos enttäuscht und die Zeit der gefürchteten Reklamationen war da.

Mir persönlich hat man eigentlich, ich weiß heute noch nicht warum, kaum Vorwürfe gemacht; aber nach Hameln hin hat es gehagelt. Ein typischer Fall war eine Reklamation Jürgen Brandt. Auch der Wagen wollte nicht. Mit seinem Chauffeur habe ich auf der Strecke Audorf-Ostenfeld an dem Wagen herumgedoktert. Es war uns aber trotz Vergaser-, Zünd- und was weiß ich für Verstellungen, nicht möglich gewesen, den Wagen auf guter, trockener Straße und bei warmen, windstillem Wetter, über 57 km hinauszubringen. Eine von Brandt'schen Bosheiten nicht freie Korrespondenz entwickelte sich mit dem Ergebnis, der Wagen müßte in's Werk und - dann würden wir sehen. Mehr war von uns auch vorläufig nicht verlangt.

Der Wagen kam in die Fabrik, kam wieder - und wir haben gesehen. Der Tachometer zeigte tatsächlich 70 km. Merkwürdig war's allerdings, daß wir von Celle bis Hamburg, also auf einer Strecke von 120 km, bei einem Tachostand von 70, rund drei Stunden gebrauchten. Später stellte sich dann heraus; es war lediglich der Tachometer lebhafter übersetzt. Die Kiste selbst war genau so träge, wie sie immer gewesen. Nachdem ich auf diesem Wege ein gutes Vierteljahr herumgemurkst hatte, bestieg ich wieder meinen 1912er. Von dem Konstrukteur des 1913ers war ich kuriert!

Nun kam im Jahr 1913 eine große Zuverlässigkeitsfahrt des ADAC zum Austrag. Sie ging als Ohnehaltfahrt über 1000 km und führte in drei Etappen von Meiningen über Würzburg, Regensburg, Zwissel, Passau, Salzburg, über die Pässe Turn und Lueg nach München. Es war eine mehr oder weniger verkappte Fabrikfahrt und zu dieser Fahrt hatte auch Hameln sechs Fahrzeuge gemeldet; fahren sollten drei Meister und drei Reisende. Ich nehme an, daß man die drei Reisenden, die am wenigsten Bruch nach Hause gebracht, für die am Geeignetsten gehalten hat. So kam dann die Aufforderung an mich, mich zu beteiligen und zu melden.

Ich habe dies gern getan, weigerte mich aber, mit dem 13er Modell zu erscheinen, machte vielmehr die Bedingung, mit meinem alten 12er, der vorher im Werk gründlich instand-gesetzt werden müßte, zu nennen. Und so wurde es. Der Wagen ging acht Tage vorher an's Werk und ich fuhr einige Tage vor Beginn der Fahrt nach Hameln, um den überholten Wagen zu besteigen und Lorbeeren zu ernten. Als ich in Hameln ankam, war an dem Wagen überhaupt noch nichts gemacht. Ich muß meiner Verärgerung wohl recht deutlichen Aus-

druck gegeben haben, denn nun wurde er sofort in Arbeit genommen. Sogar die Nacht wurde durchgearbeitet. Ich selber bin mit dabei gewesen und habe mich der bekannten, schwachen Stellen ganz persönlich angenommen. So habe ich mir die einzubauenden neuen Ventilfedern einzeln vorgenommen und sie mit dem Hammer bearbeitet. Ich habe einige kaputt geschlagen und nur solche genommen, die meine Prügel aushielten. Ich glaube wohl, daß es dieser vorbauenden Maßnahme zuzuschreiben ist, wenn ich ohne Ventilfederbruch die Fahrt hinter mich brachte.

Nachdem ich den Marsch von Hameln nach Meiningen angetreten, habe ich dann ferner unterlassen, an dem Wagen herumzubasteln. Ich habe ihn lediglich, so wie er nun einmal war, beobachtet, um Schwächen an ihm zu entdecken. Solch‘ eine Schwäche war: nicht durchhaltende Zugkraft in längeren Bergen, anscheinend zurückzuführen auf zu sparsam eingestellten Vergaser. Der Wagen hatte den damals allgemein üblichen Zenithvergaser, mit der durch den Schwimmer gehenden Absperrnadel, gesteuert durch zwei Schwimmergewichte. Ich habe es abgelehnt, größere Düsen zu probieren oder am Schwimmer oder Gewichten zu löten oder zu feilen, sondern habe es vorgezogen, kurz vor der Abnahme des Wagens einen geraden gut sitzenden Hammerschlag auf die Schwimmernadel zu geben. Dieser Schlag hat richtig und gut gesessen und der Vergaser hat während der 1000 km auch auf den längsten Steigungen nicht gemuckst. Die alten Praktikerkniffe sind einfach und was wesentlich, noch lange nicht die schlechtesten. Hierbei soll es mir gleichgültig sein, wie Diplom-Ingenieure oder graue Theoretiker solche Handhabung beurteilen.

Die Fahrt wurde mit Kontrolleur und verplombter Haube gefahren. Ein Öffnen der Haube, ohne entsprechende Strafpunkte dafür zu erhalten, war unmöglich. Die erste Etappe endete in Regensburg. Hier war auf dem Parkplatz (Kasernenhof) mit weißer Farbe und Nummer der Platz bezeichnet, wo der Wagen abzustellen war. Dieselben Einrichtungen waren auch in Meiningen bei der Abnahme und in der Etappenstation Salzburg getroffen. Nach dem Anhalten mußte man den Wagen sofort verlassen.

Kurz vor dem neuen Start konnte der Fahrer sich im Beisein seines Kontrolleurs an den Wagen begeben. Dann wurden auf ein Trompetensignal die Hauben geöffnet; man konnte 10 Minuten lang am Wagen arbeiten, Tanken und Benzin auffüllen. Auf ein erneutes Signal wurden die Hauben geschlossen und vom Kontrolleur plombiert. Hiernach konnte man für die nächsten 333 km an den Motor nicht mehr heran. Während der Tagesetappe durfte der Motor nicht stillstehen; auf gewissen Bergstrecken war das Anhalten sogar verboten.

Wenn man den derzeitigen Bau der Motoren würdigt, so muß man die-

se Ausschreibung als außerordentlich schwer bezeichnen, denn damals gab es noch keine Umlaufschmierung. Die Ölung erfolgte durch Tropf- und Baggerölung, die Schmierung selbst durch Tauchschmierung. Bei längeren Berganfahrten war somit der vorderste, bei langen Bergabfahrten, der hinterste Zylinder benachteiligt. Gleichzeitig bestand dann aber die Gefahr des Verölens der Kerzen für die vordersten Zylinder. Die Ölkontrollanlagen waren alles andere als zuverlässig; sie hatten selbst fast eine Kontrolle nötig. Nach allem war ein Wagen nur mit außerordentlicher Überlegung und vorsichtiger Fahrweise über die Strecke zu bringen. Obwohl Änderungen am Wagen verboten waren, hatte ich mir unter dem Führersitz einen kleinen Öltank eingebaut, von welchem ich durch einen versteckt montierten kleinen Hahn und eine dünne Leitung, Öl in die Motorwanne laufen lassen konnte. Diesen „Dreh" hat niemand bemerkt und ich verfügte somit zusätzlich über einen Liter Öl pro Etappe.

Wir fuhren unter der Startnummer 55. Die Geschwindigkeit durfte, auf die Etappe umgerechnet, nicht unter 36 Stundenkilometern liegen; schnelleres Überkommen wurde nicht gewertet. Der Start erfolgte in Minutenabstand. Mein erster Unparteiischer war ein Leutnant Siller von den Magdeburger Pionieren. Ich habe die mir zur Verfügung stehende Zeit restlos ausgenutzt und habe Wettfahrten, die einzelne Konkurrenten anzustiften suchten, nicht mitgemacht. Meine „Sperber"-Genossen sausten alle mächtig los; abends in der ersten Etappe fehlten drei von ihnen. Wir hatten das Gros der Ausfälle gestellt und meine beiden verbliebenen Stallgenossen hatten Strafpunkte bekommen. Mein Wagen war abends genau so frisch wie morgens am Start.

Am Morgen des zweiten Tages meldete sich ein anderer Kontrolleur, ein Architekt aus Berlin. Wir überstanden auch den zweiten Tag ohne Strafpunkt. Von meinen Sperberleuten fehlte der vierte. Der außer mir noch in der Konkurrenz verbliebene Sperberfahrer hatte allerlei Defekte hinter sich und manche Strafpunkte im Fahrtenbuch. Nun war er aber augenscheinlich auch am Rande, denn er versuchte, während der 10 Minuten Vorbereitungszeit, mich davon in Kenntnis zu setzen, daß er keine Reservekerzen mehr hätte. Da ich nicht helfen durfte, flüsterte ich zurück, in meiner linken Wagentürtasche säßen welche, er möchte sich bedienen. Ob er‘s getan, ich weiß es nicht. Abends, nach der Ankunft in München, mußte ich dann bedauerlicher Weise feststellen, daß auch dieser letzte Kamerad auf der Strecke geblieben. Wir hatten es geschafft. Ohne Strafpunkt war ich mit einem kleinen 6 PS-Wagen von 1414 kg Gesamtgewicht, über die schwere und teilweise sehr bergige Strecke gekommen. Daß der Wagen hierbei aber auch, sozusagen ausgerungen hatte, darf wohl kaum wundernehmen. In den Bremsen jedenfalls war er total hinüber. Am anderen Tag triumphierten die glücklich an‘s Ziel gekommenen Teilneh-

mer an dem Prinzregenten Luitpold vorüber. Ich habe nicht mit triumphiert, denn eine Zugabe schien mir nach allem überflüssig. Der letzte Tag fand allerdings noch einen recht nackten Abschluß.

Die letzte Etappe Salzburg-München führte über die Kitzbühler Alpen. Zweckmäßig wurde das Gepäck auf Lastwagen und auf gerader Strecke befördert und diese Einrichtung hatte sich an den beiden Tagen gut bewährt. Nun war ausgerechnet der letzte Tag ein schlimmer Regentag. Da Verdecke wegen Ausübung der Kontrolle nicht hochgeschlagen werden durften, waren wir total durchnäßt, als wir am Ziel ankamen. Es ist verständlich, daß wir uns auf Kleiderwechsel und derlei schöne Sachen freuten. Leider war aber der Lastwagen, der unser Gepäck mit sich führte, mit Panne liegen geblieben und so blieb gar nichts anderes übrig, als nach einem Bad splitternackt in die Falle zu steigen. Am anderen Morgen hatten wir wohl unser Gepäck, aber zum Triumphieren fehlte mir doch die Lust.

Meine Frau hat diese Konkurrenz mitgefahren und Freud‘ und Leid mit mir geteilt. Von 78 Teilnehmern hatten knappe zehn die Fahrt ohne Strafpunkte beendet.

Die Preise waren recht gut. Zunächst war die Goldene ADAC-Plakette gewonnen, dann gab‘s von der Stadt München ein Zierstück, bestehend aus einem versilberten Kraftwagen, von Conti gab es vier neue Reifen und von dem Werk in Hameln, neben RM 500.- in bar, ein Eßbesteck, bestehend aus 98 Einzelstücken.

Wenn ich auf die vielen später von mir bestrittenen Konkurrenzen zurückblicke, so ist dieser erste Wettbewerb so recht eigentlich der schönste gewesen. In meinem späteren Autlerleben habe ich noch zufällig den einen oder den anderen Teilnehmer an dieser Fahrt wiedertreffen können. So den Abteilungsleiter Max Emil Kämpfe bei Stoewer, der die Fahrt für MAF (Markranstedter Automobilfabrik)auf einem kleinen Luftgekühlten mitgemacht hatte. Ich habe seiner Zeit wohl gesehen, daß einzelne Teilnehmer bei Bewältigung des Passes Lueg, sich durch Vorwerfen von Holzklötzen vor dem Rückwärtsabrollen zu schützen suchten und Kämpfe erzählte, zu diesen hätte er gehört. Um überhaupt über den Berg wegzukommen, hätte er zuletzt den Wagen umdrehen und den Paß mit dem kleiner übersetzten Rückwärtsgang nehmen müssen. Man sieht an solchen Beispielen, daß es doch eine böse Kraxelei für manchen gewesen.

Nachdem wir uns in München noch einige Tage aufgehalten, sind wir durch Schwaben, Taunus, Westerwald nach Hameln gefahren. Zwecks Gratis-Grundreparatur haben wir unseren Wagen dort gelassen. Er hatte es nötig.

Der derzeitige Direktor, ein Herr Drechsler, empfing mich wie einen Art

Wunderknaben und seine Liebenswürdigkeit kannte keine Grenzen. Er erzählte mir unter anderem, mit wie wenig Hoffnung er uns hätte in den Wettbewerb gehen sehen. Er hätte seine Männer im Geiste Revue passieren lassen und hätte sich gesagt, nun, wenn es überhaupt einer macht, dann wird es der Holsteiner machen und darin hat ihn seine Annahme auch ja nicht getäuscht.

Conti hatte damals Fotografen auf die Strecke geschickt, die versuchen sollten, Bilder von contibereiften Teilnehmern auf die Platte zu bekommen. So hatte man auch von unserem Fahrzeug irgendwo im Bayerischen Wald ein Bild geschnappt. Dieses Bild kam dann in großer Aufmachung in's Wartezimmer der N.A.W. zu hängen und im Werk galt ich von da ab als große Kanone. So können Menschen irren.

Hieran habe ich oft denken müssen, wenn später Kanonen auf allen möglichen Gebieten, namentlich auch in der Politik, angestaunt und bewundert wurden. So läuft mancher im Weltgeschehen als großer Dirigent herum und ist kaum ein mittelmäßiger Musikant. Mir kommt es mitunter so vor, als wenn Paukenschläger den Taktstock führen.

Dieses glückliche Abschneiden in der Reichsfahrt wirkte sich für meinen Autoverkauf sehr gut aus. Trotzdem änderte es vorläufig nichts an meinem Grundsatz, mein Vertragsverhältnis zu Hameln baldmöglichst aufzugeben, denn alles, was das Werk 1913 herausbrachte, war wirklich nicht danach angetan, meinen kaum gefestigten guten Ruf als Autohändler zu fördern. Auf gut deutsch gesagt: vom Sperber hatte ich die Nase voll.

Schon im Laufe des Herbstes ist mir dann aber in Hamburg ein Probewagen, einer der ersten für das Jahr 1914 vorgesehenen Modelle, vom Direktor Drechsler persönlich vorgeführt. Ich habe ihm gegenüber aus meinem Herzen keine Mördergrube gemacht und habe es keineswegs bei Andeutungen über den Schund der bisher vom Werk gebaut worden und leider von uns auch unter die Leute gebracht sei, bewenden lassen. Wenn je, so habe ich ihm reinen Wein eingeschenkt. Man hat mich angehört, mir sogar zugestimmt, ohne etwas beschönigen zu wollen und hat es vielleicht nur dadurch ermöglicht, daß ich mich bewegen ließ, den neuen Wagen überhaupt zu fahren. Dann bin ich aber doch erstaunt gewesen.

Der Motor war weich, ganz ruhig und arbeitsfreudig, das Fahrzeug war schnittig, hatte vorzügliche Fahreigenschaften und machte allerbesten Eindruck. Um kurz zu sein - ich blieb. Der 14er Sperber, inzwischen war sein Name in NAW umgetauft, hat sich gut gemacht und mit ihm habe ich sehr gute Verkaufserfolge erzielen können. Ich selber bin auch in jeder Beziehung mit dem Wagen zufrieden gewesen.

Erster Weltkrieg und Revolution

Im Sommer 1914 kam der Krieg.

Inzwischen hatte sich auch in unseren Verhältnissen doch so manches geändert. Rein wirtschaftlich gesehen ging es nicht an, von Embühren aus einen Automobilhandel betreiben zu wollen. Dann kam hinzu, daß unser kleiner Timm das schulpflichtige Alter erreichte. Aus beiden Gründen schien ein Ortswechsel erwünscht. Von dieser Erwägung ausgehend, hatte ich schon 1908 einen Bauplatz in Westerrönfeld-Steinsiel von dem Maurermeister Hans Wieben gekauft und Grundriß und Kostenanschlag für den Neubau eines Hauses lagen fertig. Da das Grundstück aber sehr schlechten Baugrund (Moor) hatte, hatten wir von Embühren aus die Ausschachtung der Baugruben schon gemacht. Wir fuhren vier Wochen lang täglich mit vier Mann nach Westerrönfeld, haben Moor ausgehoben und Sand eingeschlemmt. Wir waren am gleichen Tage mit unserer Arbeit fertig, an welchem bei der neuen Hochbrücke die letzte Verstrebung eingesetzt wurde.

Im Jahre 1912 ist sodann das Haus gebaut und im Frühjahr 1913 sind wir von Embühren nach Westerrönfeld umgezogen.

Den restlichen Besitz in Embühren verkauften wir an Chr. Baas, Johannes Röschmann und an Markus Bötel. Unser Neubau kostete rund RM 20.000.-. Wir haben dort gern gewohnt, haben dort, wenn zuweilen auch recht bunte, so doch auch glückliche Zeiten verlebt. Unser Vater ist mit uns gezogen, unsere Mutter war schon vorher verstorben.

Am 6. Juni 1913 wurde ich auf Vorschlag von Oberstleutnant Br. Fellinger in die Freimaurerloge „Nordstern“, angeschlossen bei der großen Landesloge der Freimaurer von Deutschland, aufgenommen.

Gelegentlich eines in Rendsburg abgehaltenen Sängerfestes, hierbei wurde sogar ein Ochse am Spieß gebraten und an Ort und Stelle verzehrt, traf die Nachricht ein, der Thronfolger von Österreich sei ermordet. Es war dieses das Fanal für den kommenden Krieg. Gleichzeitig, am 27. Juni 1914 wurde unser zweiter Sohn, Hans Markus, geboren. In derselben Nacht ging unsere Flotte

durch den Kanal nach der Nordsee. Einige Tage später erfolgten Mobilmachung und Kriegserklärung.

Es waren damals große Zeiten. Wir hatten über zwei Millionen Kriegsfreiwillige. Reservisten und Landwehrleute rückten ein; ich gehörte vorläufig nicht dazu.

Am Tage der Kriegserklärung verkaufte ich noch einen Wagen nach Hollingstedt. Dort schien man gar nicht zu wissen, daß Krieg war. Von meinem Werk bekam ich mit Kriegsbeginn meine Kündigung.

In den ersten Kriegsmonaten habe ich Dr. Holm, Hohenwestedt, gefahren.

Vertraglich war ich dem Kaufmann Piening aus Rendsburg während der ersten acht Tage nach der Mobilmachung mit meinem Wagen verpflichtet. Er hatte Militärlieferungen, zu deren vertraglichen Übertragung er den Nachweis erbringen mußte, daß er über ein Auto verfügen könne. Die Verpflichtung, ihm einen Wagen zu stellen, hatte ich übernommen. So fuhren denn sein Schwiegersohn Immenkamp und ich nach Hamburg und in der Nacht mit allerlei Klöterkram nach Rendsburg zurück. Auf der Rückfahrt gab es schon verschiedene Kontrollen. Wie wir in Rendsburg ankommen und abgeladen hatten, sind wir dann nochmals nach Hamburg gestartet. Nun fing es aber an, gefährlich zu werden, denn nun waren an vielen Stellen schon Zivilisten als Posten aufgestellt. Manchem von ihnen konnte man ansehen, daß er von der Handhabung eines Schießgewehrs keine Ahnung hatte. Es kam vor, daß aus irgendeinem Tor oder Nebenweg ganz plötzlich eine Pferdeharke auf die Fahrbahn geschoben wurde. So glaubte man am besten eine Flucht verhindern zu können. Die Welt schien total verrückt. Überall faselte man von Goldautos, die wer weiß woher kommen und wer weiß wohin unterwegs sein sollten. Ich habe es später abgelehnt, solche Touren weiter zu fahren und fuhr, wie gesagt, den Dr. Holm.

Im Herbst mußten auch die Ungedienten zur Musterung. Aus W. waren wir 38 Mann. Ich glaube, alle wurden angemustert. Nach und nach erfolgten auch die Einberufungen. Die meine erwartete ich vergebens bis zum Juni 1915. Ich war dann auf dem Bezirkskommando und fragte nach, wie es eigentlich mit meiner Einberufung sei. Man wußte es nicht, holte aber einen großen Folianten hervor, blätterte und suchte darin - mein Name war nicht dabei. Halb durch Zufall entdeckte man ihn dann auf der letzten, linken Buchseite, wo er einsam und allein die erste Zeile einnahm. Dort hätte er lange stehen können, sofern Oberflächliche am Suchen waren. Nachdem ich auf diese Weise neu entdeckt war, ließ das Weitere nicht lange auf sich warten. Mein Vater pflegte täglich auf's Wehrbezirkskommando zu gehen, um sich zu überzeugen, wer

von der näheren oder ferneren Bekanntschaft zum Preußen abgegangen sei. Eines mittags erzählte er, auch mein Name sei aufgerufen. Am Abend kam dann ein Telegramm, nach welchem ich mich am anderen Morgen zu stellen hatte. Br. Hering vom Postamt rief durch, ich solle meine Stiefel schmieren, ein Telegramm mit der Einberufung sei durchgegangen.

So war es denn.

Auf dem Hof des Bezirks-Kommandos standen am anderen Morgen unserer dreißig Mann herum, sechs Namen wurden aufgerufen, darunter der meine und man zog mit uns Sechsen ab nach dem Germania-Hotel. In einem Nebenzimmer stellte man uns ab, niemand war da, auf der Fensterbank lag eine Akte. Ich glaubte, mich nicht strafbar zu machen, wenn ich einen Blick hinein tat. Überschrift: Rekruten für‘s Garde-Korps. Es folgten sechs Namen - das waren also wir.

Es gab eine kurze Untersuchung: fertig - k.v. Mir als Rendsburger drückte man einen Brief an‘s Stellvertr. Generalkommando, Berlin, in die Hand, machte mich somit zum Transportführer und wir zogen ab nach dem Bahnhof. Hier traf ich Heinrich Glindemann aus Vollstedt, seines Zeichens Korporal beim Train, der einen Transport nach Galizien zu bringen hatte. Heinrich hat sich aber bei uns angeschlossen und seinen Transport sich mehr oder weniger selbst überlassen. Wir kamen noch im Laufe des Tages und vor Abend nach Berlin und da wir uns erst am anderen Morgen um 10 Uhr vor dem Giesshaus stellen sollten, beurlaubte ich meine fünf Gardisten, forderte sie nur auf, am anderen Tag pünktlich um 10 Uhr an Ort und Stelle zu sein und ich selber ging zu Jürgen Kock und seiner Mukki.

Hier wurde ich mit Humor aufgenommen. Jürgen lachte merkwürdig sonderbar und viel, als er hörte, ich solle Soldat werden. Wie er dann im Laufe des Gesprächs erfuhr, ich sei Transportführer und hätte meine Leute für den anderen Morgen nach dem Giesshaus bestellt, da machte er dann doch ein langes Gesicht. Ich mußte mir sagen lassen, daß ich unverschämtes Glück hätte, wenn die Leute sich einstellen würden. Er wenigstens rechne bestimmt damit, daß, wenn auch nicht alle, so doch bestimmt einer oder zwei schappieren würden. Was dann geschähe, nun, das wäre dann eine eigene Sache.

Die Befürchtungen von Jürgen haben sich gottseidank nicht bewahrheitet. Alle meine Herren waren pünktlich zur Stelle. Nachdem ich die Papiere abgegeben, schickte man uns auf eine Stubennummer. Die zur Nummer gehörige Stube war die Kantine. Hier saßen wir, frühstückten und warteten der Dinge, die da kommen sollten. Nach ungefähr einer Stunde kam ein Unteroffizier und holte zwei Mann von uns ab. Etwas später kam ein Gefreiter und holte Hannes

Sierk aus Lunden und mich. Er trug ein L auf der Achselklappe; wir waren also angehende Luftschiffer. Was das für Leute seien, dafür fehlte uns der Begriff.

Er zog zunächst weit mit uns nach Berlin hinaus, nach Tegel, dort über den schwarzen Berg, in die Gegend der Schießstände. Hier war unser künftiges Heim. Er brachte uns dem I. Battl. Hier hätte man Leute genug. Er brachte uns dem II. Battl. Dort wollte man uns nicht haben. Also zurück zum I. Wohl oder übel mußte man uns nehmen. Ein Schreiberspieß guckte in die Papiere, fragte, ob ich aus dem kleinen Dorf, da oben aus der Gegend am Haaler Gehege sei und lachte, als ich dieses bejahte. Ich habe den Mann nie wieder gesehen.

Zunächst bekamen wir sehr gut zu essen, wurden eingekleidet, erhielten unerwartet sauberes Zeug und dann wurde ich zur strammen zweiten Korporalschaft, zum Unteroffizier Orlamünder gebracht. Der nahm mich in seine Obhut.

Mein Vater, der mit Leib und Seele am Soldaten hing, hatte mir einige und wie ich bald einsehen lernte, sehr nützliche Verhaltungsmaßregeln gegeben. Dazu gehörten als Kleinigkeiten und daher besonders zu beherzigen: immer rasiert, immer blanke Stiefel, immer saubere Patten und Kragen. Was das Letztere anbetraf, so trugen wir weiße Litzen auf schwarzem Kragen und hier trug einige Gallseife, des Abends mit der Zahnbürste aufgetragen, kurz gebürstet und abgetupft, außerordentliche Früchte. Auch die Sache mit dem Rasieren und den blanken Stiefeln war, einmal gelernt, gelernt und nur halb so schlimm. Wenn man dann noch das Glück hatte, zwei Nebenmänner zu haben, die durch‘s Gegenteil auffielen, so war man sozusagen ein gemachter Mann. Der Dienst wickelte sich dementsprechend für mich ab. Er war wohl stramm, aber von mir hat niemand übermenschliches verlangt und über Kleinigkeiten sich zu erbosen - da hatte ich mir vorgenommen, das lohnte nicht. Nach 14 Tagen bis 3 Wochen war ich steif wie noch nie, nach 2 Monaten war ich geschmeidig mit derselben Zensur. In 10 Rekrutenwochen hatte sich mein Körpergewicht von 120 auf 140 Pfund verbessert. Unser Ersatz bestand aus Leuten in den Altersklassen von 19 bis 38 Jahren. Ich war einer der Ältesten. Trotzdem hat der Dienst mir nie Beschwerden gemacht. Ich hatte Freude und Spaß daran und der Luftschifferdienst brachte so viel Neues und Interessantes, daß die Zeit förmlich davonlief. Ich bekam als erster einen achttägigen Urlaub. Als ich zurückkam, war die Kaserne leer, alles war im letzten Heimaturlaub. Eine neue Abteilung war zusammengestellt, der waren wir zugeteilt. In den nächsten Tagen sollte es losgehen.

Unter anderem waren für die neue Abteilung (FLA 34) auch fünf Lastwagen vorgesehen. Von den angeforderten 10 Kraftfahrern waren aber nur drei angekommen. So wurden denn aus unserem Mannschaftsbestand sieben

Mann zu Kraftfahrern gemacht, darunter ich. Ich kam als Begleiter auf den ersten Wagen, zu einem gewissen Prengemann. Am 1.10. 1915 rückten wir aus. Es ging mit der glorreichen 11. Armee, unter dem alten Mackensen[1], gegen Serbien.

Unter den Kameraden gab es einige recht sonderbare Kruken. Eine Glanznummer für sich bildete der Luftschiffer Heinrich Krone aus Jüthorn bei Hamburg. Er nannte sich Berufsluftschiffer, weil er, gemeinsam mit seiner Frau, Freiballonflüge ausführte, sich ein gutes Eintrittsgeld zahlen ließ und nebenher den versammelten Schaulustigen in seinem Restaurant Kümmel und Bier und ähnlich lobenswerte Sachen, verkaufte. Er flog unter dem Künstlernamen Mister Gronau, seine Frau unter der Firmierung Miss Liane.

Das Künstlerzusammenleben der beiden hatte jedoch nicht verhindern können, daß Mister Gronau seine Augen auch auf seine Küchenfee geworfen, daß dieses Augenwerfen Formen angenommen hatte, die nicht ohne ernste Folgen geblieben waren. Da hatte Heinrich es mit der Angst bekommen. Er war seiner Liane entlaufen, war nach Berlin gefahren und hatte sich bei uns, bei den Luftschiffern, als Kriegsfreiwilliger gemeldet. Er war angenommen und da er den Wunsch äußerte, sofort eingestellt zu werden, auch eingestellt.

Dies alles trug sich einige Tage vor dem Ausrücken der FLA 34 in's Feld zu. Heinrich, als Hamburger, betrachtete mich als Holsteiner als engeren Landmann. Er zog mich deshalb in sein besonderes Vertrauen. Er meinte, auch in Berlin fühle er sich eigentlich vor Liane noch nicht sicher. Besser sei besser, er wolle sein Auskneifen weiter fortsetzen. Er wolle mit, wolle mit, selbst, wenn es in den Krieg ginge. Ein recht sonderbarer Kriegsfreiwilliger.

Nun herrschte damals in unserer Truppe, einige Tage vor dem Ausmarsch, eine gewisse Unruhestimmung. Die ganzen Mannschaften stammten aus unserem Rekrutendepot, waren also Zehnwochen-Soldaten. Offiziere und Unteroffiziere waren aus Feldformationen zugeteilt. Das Ganze machte einen ganz anderen als fertigen Eindruck. Es fehlte hier, es fehlte dort. Die Fragen: wer kann dies, wer kann das, hörten überhaupt nicht auf. Heinrich konnte alles. Wenigstens behauptete er, das, nach dem er gefragt wurde, zu können. Nachdem er zunächst als Mitzunehmender abgelehnt war, glückte es ihm dann doch mitzukommen, weil ein Motorradfahrer da sein mußte, aber keiner aufzutreiben war. Heinrich war einer!

Wir fuhren zum Empfang unserer Fahrzeuge nach Schöneberg. Der neue Motorradfahrer Krone, der sich ganz im Gegensatz zu seiner Gewohnheit ziemlich schweigsam verhielt, fragte mich, ob er sein Rad nicht mit auf meinen Wagen mit verladen könne. Auf meine Frage, weshalb er denn nicht darauf

nach Tegel fahren wolle, kam es dann heraus, daß er noch nie auf so einem Ding gesessen hatte. Wir beeilten uns mit dem Aufladen. Den Hinweis des Unteroffiziers Strohschneider, was der Unsinn denn solle und warum er nicht per Rad führe, wimmelte Heinrich ab mit dem Bemerken, daß das Rad ja nun einmal oben sei. In unserer Kaserne angekommen, wurde abgeladen und Strohschneider, übrigens ein sehr guter Fahrer, probierte die Maschine; sie ging tadellos. Der Einzige, der die Wanderer mit mißtrauischen Blicken ansah, war ihr Fahrer, war Motorradfahrer, Luftschiffer Krone. Strohschneider und er hantierten an dem Rad herum und ersterer meinte mir gegenüber, er glaube, der Kerl könne überhaupt nicht fahren. Inzwischen waren die beiden soweit gekommen, daß Heinrich einige Runden hingebaut hatte und damit war es nun für‘s Erste genug.

Am anderen Tag hieß es plötzlich: der Motorradfahrer in die Stadt und dies und jenes noch geholt. Nun war Holland in Not und Gefahr in Verzug. Wir Kraftfahrer folgten den Ereignissen natürlich mit gespanntestem Interesse. Heinrich bestieg die Wanderer und haute ab. Nach einigen Stunden lief das Gerücht um, Heinrich käme nicht wieder ran, er hätte telefoniert, er säße irgendwo in der Stadt, er hätte Panne, die Maschine wolle nicht. Da und da müsse er abgeholt werden. Prengemann und ich haben ihn per Lastwagen wiedergeholt. Nun stellte sich heraus: das Rad war in Ordnung und hatte alles gut überstanden. Aber Heinrich war böse mitgenommen. Zwei Paar Stiefelsohlen, nagelneue Stiefelsohlen, waren restlos, aber auch restlos hinüber. Heinrich ging auf Fußballen. Aus lauter Angst, umzukippen, hatte Heinrich die Stiefelsohlen aufgeschliffen. Seitdem führte Heinrich den Namen: „Der Wanderer“. Vom Motorrad ist er dann abgelöst. Seine Absicht aber, mitgenommen zu werden, hat er durchgesetzt. Er kam als Begleiter auf Wagen fünf. Draußen habe ich ihm und seiner frechen Schnauze dann noch einmal ein Strafexerzieren zu verdanken gehabt.

Ich erinnere, daß, nachdem unsere Abteilung ausmarschmäßig angetreten war, unser Hauptmann Stottmeister die Frage stellte, ob jemand lieber hier zu bleiben wünsche. Der Betreffende würde von ihm keine Vorwürfe hören; er wünsche nur Leute mitzuhaben, die unbeschwert hinausgingen. Es meldete sich ein gewisser Oppenheimer und es gab großes Gelächter. Der Oppenheimer aber ist vorläufig daheim geblieben. Übrigens hatten wir ohne ihn auch noch Juden genug. Da war zunächst der getaufte Neubronner, dann mein Spindnachbar Loew, ein durchaus anständiger Mann und guter Kamerad und dann noch Louis Lewy, ein Windhund, wie er im Buche steht und noch so‘n kleiner Schwarzer, dessen Namen ich vergessen.

Ende September ging es endlich los. Beim Abschied waren Jürgen Kock und Frau am Bahnhof. Auf dem Wege zum Bahnhof traf ich noch Hans Kaack aus Schevenbrügge.

Der Serbenfeldzug hat uns Kraftfahrern viel Beschwerden gebracht. Ich bin zuletzt mit Ischias zum Liegen gekommen und nachdem ich mich lange noch bei der Truppe herumgedrückt hatte, in‘s Lazarett gekommen. Im Lazarett habe ich zum ersten Mal Bekanntschaft mit Läusen gemacht. Ich bin dort für einen Simulanten gehalten und habe mich darauf hin gesund gemeldet, obwohl ich‘s nicht war. Ich war total verärgert. Der Spieß hat gelacht, als ich mich als Simulant zurückmeldete und er hat gesagt, er wähne mich längst in der Heimat. Er hat mir dann Druckposten als Büchsenmacher gegeben und da mein Gesundheitszustand sich immer noch nicht besserte, Anfang Januar 1916 mit dem Kraftfahrzeug nach Frankreich zur FLA 2 versetzt.

Nun muß ich zunächst noch einige Jahre zurückgreifen.

Ich weiß nicht, aus welcher Veranlassung, aber eines Tages erhielt ich ein Schreiben unseres Landrates, Geh. Reg.Rat Brütt, mit der Bitte, ich möchte ihm meine Ansichten über den anliegenden Entwurf eines Anerbengesetzes[2] vortragen.

Brütt war stellvertretender Vorsitzer der Freikonservativen im Landtag. Ungefähr ein Jahr später, schickte er mir den Entwurf eines Wasserstraßengesetzes mit dem gleichen Ansinnen. Meine Ausführungen zu beiden Gesetzesvorschlägen, namentlich zum letztgenannten, sind sehr umfangreich gewesen und ich habe von den mir vorgetragenen Ansichten, bei den späteren Verhandlungen im Landtag, auch Spuren finden können. Auf jeden Fall glaube ich Grund zu der Annahme zu haben, daß meine Ausführungen bei Brütt nicht unter den Tisch gefallen sind, denn ich bin von der Zeit stets zu seinen Jagden eingeladen und er hat auch von da ab des öfteren Gelegenheit genommen, mit mir Sachen zu besprechen, von denen ich annehmen mußte, daß er sie anderen Leuten gegenüber für sich behielt. Hierher gehörten auch seine Äußerungen über Sr. Majestät.

Brütt ist im Kreise vielfach angefeindet worden; ob immer mit Recht, möchte ich sehr bezweifeln, denn er war ein durchaus nüchtern denkender und weit voraus sehender Mann. Daß er hierbei in vielen Kreisen aneckte ist begreiflich, störte ihn aber nicht im geringsten. Er hatte die allerdings wenig lobenswerte Eigentümlichkeit, daß er gewisse Leute als Zuträger benutzte, denn über jeden Klatsch und Tratsch im Kreise, namentlich was Familienangelegenheiten betraf, war er unterrichtet. Auch viel Verdrehtes wird ihm zugetragen sein. Bei seinen Gegnern hatte er den Nökelnamen: Johann Nöt oder Johann von de

Eck. Er hatte den Fehler, daß, wenn ein Bauernvogt ihm nicht ganz nach der Mütze war, er diese seine Abneigung auf das ganze Dorf übertrug.

So waren die Einwohner von St. und von Sch., wahrscheinlich haben diese es selber nicht gewußt, nicht seine Lieblinge. Von den ersteren sagte er: ich habe immer das Gefühl, wenn einer von ihnen zu mir in's Zimmer kommt, daß er denkt: entschuldige vielmals, daß ich klüger bin wie du. Und seine Einstellung zu den letzteren, wie überhaupt sein ganzes Verwaltungssystem, illustriert am besten folgender Vorgang. Wie gewöhnlich, so hatten die Sch.e r über irgendeine Sache einmal wieder andere Ansichten als Brütt. So hatten sich verschiedene Dorfgrößen auf den Weg gemacht, um in persönlichem Vortrag die Sache zu bereinigen. Sie hatten es für nötig befunden, einen Rechtsanwalt als Sprecher und Wortführer mitzunehmen. Nachdem nun diese Abordnung bei Brütt eingetreten war, hat er sie alle der Reihe nach mit Handschlag auf das herzlichste begrüßt. Den Rechtsanwalt hatte er als Letzten gelassen und wie die Reihe nun an den kam, hat er gefragt, da er ihm unbekannt sei, wer er denn sei und was ihn herführe. Nun, er sei der Rechtsanwalt soundso und der Sprecher der Herren. Da hat der Alte gelacht und gemeint, die Sch.er seien alleine klug genug, einen Extrasprecher brauchten die ganz gewiß nicht. Er sei wohl so liebenswürdig und warte im Nebenzimmer, bis die Besprechung vorbei. - Tableau.

Im Kreise regierte er sehr selbstherrlich und eigenmächtig und es war schlecht Kirschen mit ihm essen, wenn man anders wollte wie er. Selbst seine ältesten Beamten hatten Angst vor ihm. Es ging das Gerücht, er sei ein Frauenliebhaber.

Wie ich ihn kennengelernt habe, ließ er statt aller gegenteiligen Behauptungen, sehr wohl auch andere Meinungen als seine eigene gelten. Nur durfte diese andere Meinung nicht unter mehr als vier Augen vorgetragen werden. Weil dies aber dummerweise von Vielen nicht beachtet wurde, so lebte er eben mit vielen auf gespanntem Fuß und galt als Gewaltmensch. Was mich anlangte, so bin ich immer sehr gut mit ihm ausgekommen, selbst dort, wo wir, wie man zu sagen pflegt, nicht auf einem Stück pflügten.

Er vertrat den ganz vernünftigen Standpunkt, daß man das, was man dem Einen geben wolle, dem anderen nehmen müsse. Als ich dieser Ansicht gegenüber doch gewisse Bedenken äußerte, erklärte er: Werden Sie nur erst ein wenig älter, dann werden Sie schon lernen müssen, mir beizupflichten. Heute weiß ich, daß der alte Geheimrat Brütt Recht hatte. Heute weiß auch ich, daß mit der Bewilligung die Begehrlichkeit steigt. Heute verstehe auch ich das Sprichwort von dem kleinen Finger und der Hand und dem Appetit, der mit dem Essen kommt, zu deuten.

Was nun die schon erwähnte Versetzung unserer Kraftwagen-Kolonne nach Frankreich anlangte, so war sie darauf zurückzuführen, daß wir mit unseren Kraftwagen in dem serbischen Dreck so gut wie gar nichts anfangen konnten. So kam eines Tages bei unserer Abteilung in Serbien ein ganzer Trupp Fahrer mit Bespannung an. Sie waren im Austausch mit uns Kraftfahrern, von FLA 2 aus Frankreich zur FLA 34 nach Serbien versetzt. Die angekommene Kolonne führte ein Leutnant, der zunächst scheinbar nichts Wichtigeres zu tun hatte, als für sich selber ein annehmbares Quartier zu beschaffen. Sein Auge fiel hierbei auf die ganz wohnlich eingerichtete Unterkunft der Kraftfahrer. Befehl: die Kraftfahrer ziehen aus. Bis zur Inmarschsetzung unseres Transportes, etwa acht Tage, haben die Schwarzen dann noch irgendwo anders hausen müssen. Ich persönlich saß bis zum Abmarsch noch als Büchsenmacher bei der strammen Neunten unter dem gemütlichen Kinne. Zur Neunten gehörten alle die, die aus irgendwelchen Gründen nicht für voll zählten oder meistens nicht da waren, wenn sie, was selten geschah, verlangt wurden. Aus diesem Grunde wußte ich auch nur wenig von dem Schicksal der Kraftfahrer, deren Kamerad ich morgen sein würde. Ich wußte nicht, wie sie den neuen Leutnant während der letzten acht Tage geärgert hatten, wußte auch nicht, daß sie ihm in der Nacht vor unserer Verladung noch eine Katzenmusik gebracht. Später, nachdem wir in Frankreich angekommen, erfuhren wir dann am eigenen Leib, daß hier schon Meldungen, was wir für Kerle seien, vorlagen. Der Kommandeur der FLA 2, Herr Hauptmann Ritter Edler von Zech, hat uns entsprechend warm in Empfang genommen.

Mein früherer Fahrer Prengemann war in Serbien geblieben und ich war Führer des Wagens I geworden. Bei der Vorstellung bei Herrn Hauptmann v. Zech bildete ich also den Flügelmann. Er war kurz angebunden. Das Wortspiel war ulkig. Er zu mir: Name und woher. Ich: Sievers, Rendsburg. Er: Ich auch. Wie alt? Ich: 39. Er: ich auch. Dann er zu den anderen Neunen: So wie Sievers ihn hat, wünsche ich den Haarschnitt, runter mit den Tollen, wegtreten! Abends fielen die Locken. In den nächsten Tagen hatte sich dann Mister Gronau, der „Wanderer“, einiger nicht mißzuverstehender plattdeutscher Ausdrücke bedient. Es war in der Dunkelheit gewesen und Mister Gronau hatte nicht damit rechnen können, daß ausgerechnet der Hauptmann in Hörweite war. Dieser war tatsächlich in Rendsburg geboren, verstand also plattdeutsch und über den Sünder ging ein Donnerwetter los. Zech schimpfte sich in eine Wut hinein und wohl als eine Folge der serbischen Katzenmusik, bekamen wir gleich alle unser Teil. Es hieß, es seien ja noch mehrere dabei gewesen, aber die würden ja zu feige sein, sich zu melden. Mich ging im Grunde genommen, weder das eine noch das andere etwas an; ich war wohl dabei gewesen, wie Krone

seine Schimpfereien losließ, doch umsomehr fruchteten bei mir die Worte des Hauptmannes. Folge war mein Vortreten; Verzeihen Herr Hauptmann, ich war dabei. Weitere Folge war: 2 Stunden Strafexerzieren und um gleich gründlichen reinen Tisch zu machen - für alle 10 Mann!

Daß dieses Verfahren viel mit Gerechtigkeit zu tun hatte, habe ich nicht einsehen können. Nun war ich damals keineswegs gesund. Ischias saß mir noch gewaltig in den Knochen und ich war fast neugierig, wie es mit meinem Strafexerzieren ablaufen würde. Merkwürdigerweise wurden die Glieder aber beim Exerzieren immer geschmeidiger und als wir die zwei Stunden herum hatten, war ich allerdings in Schweiß gebadet, im übrigen aber hochmobil. Ich habe dann einen großen Schafspelz angezogen und bin in‘s Bett gekrochen. Die Decke zog ich über die Ohren. Meinem Otto sagte ich, es möge kommen wer wolle, man möge verlangen was man wolle, er hätte mich zu verleugnen und dabei zu bleiben, ich wäre in der Schmiede. Was alle Schwitzkuren, alle Bäder und alle Mixturen im Lazarett nicht bewerkstelligt hatten, zwei Stunden reellen Strafexerzierens bei Feldwebel Stein hatten es zuwege gebracht: das Reißen war weg. Seitdem habe ich es aber doch vorgezogen, wenn einmal wieder zum Exerzieren gepfiffen wurde, nicht greifbar zu sein. Diesen Grundsatz habe ich, wenn zeitweilig auch unter recht schwierigen Umständen, aufrecht erhalten können. Mancher gewesene Soldat wird‘s vielleicht kaum glauben, aber es stimmt schon.

Im Sommer 1916 konnte ich zum ersten Mal in Urlaub fahren. - Kaum zu Hause angekommen, rief Landrat Brütt bei mir an, er hätte gehört, ich sei soeben zu Hause angekommen. Er würde sich freuen, wenn ich ihn einmal besuchen würde. Dieser Besuch ist dann in den nächsten Tagen zur Ausführung gekommen und ich habe ihm über alles erzählen können, was sich draußen so täte. Hierbei erwähnte ich auch den Vorgang, der zu meinem Strafexerzieren die Veranlassung gegeben, erwähnte auch, der Hauptmann sei nach seiner eigenen Angabe Rendsburger und 39 Jahre alt; er hieß von Zech. Hier stellte sich nun heraus, der Vater wäre Battl. Kommandeur des 11/85 gewesen und dessen Junge, also der Hauptmann, wäre als Spielkamerad von Brütt‘s Sohn, oft in‘s landrätliche Haus gekommen, ich möchte ihn bestens grüßen. übrigens, er, Brütt, wolle mich für das Kriegswirtschaftsamt reklamieren, es säße dort seit Kriegsanfang noch der T., der ihm nicht mehr passe. Der könne an meiner statt Soldat werden,ob ich solche Reklamation annehmen würde. Ich habe bejaht.

Wenn ich nun hiernach glaubte, in Kürze den grauen Rock ausziehen zu können, so hatte ich mich gründlich geirrt, denn ehe sich diese Angelegenheit bis zu meiner tatsächlichen Entlassung durchgemausert hatte, wurde es Oktober 1917.

Zur Truppe zurückgekommen, habe ich dann den Gruß dem Herrn von Zech bestellt. Er war nicht wenig überrascht und fragte, wie der Geheimrat dazu käme, mich einzuladen. Ich konnte nur antworten, die Gründe seien mir allerdings unbekannt und wir müßten es schon bei der Tatsache bewenden lassen. Er rechnete es mir aber zur Ehre an, zu den guten Bekannten des Herrn Brütt zu gehören. Seitdem hat von Zech mir gegenüber nie wieder den Vorgesetzten herausgekehrt. Man sieht: kleine Ursachen haben mitunter große Wirkung.

Im Dienst war von Zech ein vorbildlicher Offizier, stets war er draußen bei der Truppe, vielfach persönlich im Beobachtungsballon. - Am 24. Juni 1916, dem Tage des Beginns der Sommeschlachten, verlor die FLA 2 drei Ballons und 6 Beobachter. Ein Sündenbock mußte gefunden werden und man fand ihn in der Person unseres Kommandeurs. Er wurde zum Ersatz-Battaillon versetzt und die Abteilung übernahm Oberleutnant von Hatten, ein Wrangel-Kürassier, Sohn eines höheren Generalstäblers. - Ich sehe von Zech heute noch vor mir, wie er sich, mit Tränen in den Augen, von uns verabschiedete.

Während der Sommekämpfe erhielt ich das Eiserne Kreuz.

Inzwischen liefen die Tage weiter. Ich war so eine Art Vize ohne Rang geworden, d.h., soweit die fünf Lastwagen in Frage kamen. Der frühere Führer unserer kleinen Kolonne, Unteroffizier Str. wußte sich weder nach unten noch nach oben durchzusetzen und ich mußte ihn während seines Urlaubs vertreten. Bei Übergabe dieser Vertretung hielt der Spieß mir eine große Pauke darüber, wie alles zu sein hätte. Ich habe die Gelegenheit wahrgenommen und ihm ausgeführt, was angehen könne und wie es sein müßte als Vorbedingung für einen guten Lauf. Das war aber nun ganz etwas anderes, als man bisher geübt. Er hat mich angehört und meine Ausführungen gut geheißen. Von dem Tage ab waren die Kraftwagenfahrer Kraftwagenfahrer und alle anderen Einteilungen und Verwendungen hörten auf. Auch meinen Kameraden habe ich entsprechende Ausführungen gemacht und vom Tage ab ging unsere Kraftfahrerei wie am Schnürchen, was man bis dahin beim besten Willen nicht behaupten konnte. Ich selber war fast überflüssig geworden und habe tagelang kaum Stiefel anziehen brauchen. Unteroffizier Strohschneider hat andere Verwendung gefunden, ist bald darauf zu den Fliegern gegangen und am letzten Kriegstag gefallen. Er ruht auf dem Friedhof seiner Vaterstadt Duderstadt. Dort habe ich sein Grab besucht. Wenn er mit seinen Leuten auch nicht warmwerden konnte, mir ist er immer ein guter Kamerad gewesen.

Der neue Kommandeur hatte lebhaften Verbrauch an Fahrern für seinen Kommandeurwagen und es war für mich eigentlich kaum eine Überraschung, als der Befehl kam, ich solle den Wagen übernehmen. Wir Lastwagenfahrer ha-

ben ob dieser Berufung noch einen gewaltigen Umtrunk gehalten und ich habe mich dann zum Dienstantritt bei Herrn Hardinak von Hatten gemeldet. Dieser Kommandeur war sehr jung und es ging von ihm die Rede, er sei sehr besorgt in Bezug auf Darbringung des ihm als Kommandeur gebührenden Respektes. Ich wurde empfangen mit der Mitteilung, nach Darstellung meines Vorgängers sei sein Wagen, ein 8/30er Audi, nichts wert. Er sei anderer Ansicht und möchte meine Meinung hören, Wir sind daraufhin in die Ballonstellung gefahren. Er gab Befehl, den nächsten Weg, einen total kaputtgefahrenen Hohlweg, zu fahren. Ich erwiderte, dies sei wegen der Wegebeschaffenheit nicht möglich. Er darauf: „Fahren Sie nur! Ich denke, der wird dich nicht verstanden haben und wiederholte mit dem Nachsatz, wir würden uns unweigerlich festfahren. Darauf er, mit etwas energischer Tönung: „Na, fahren Sie schon, fahren Sie endlich los und reden Sie nicht." Ich hielt es aber für richtig, ihm noch zu sagen, daß, wenn ein Kraftfahroffizier mich in dem Hohlweg antreffen würde, wo bessere Wege dicht daneben seien, ich unweigerlich eingesperrt würde. Nun ging aber ein Donnerwetter, wie ich es nie gehört, über mich los, das damit abschloß, das Einsperren würde er besorgen, wenn ich nun, statt noch länger zu quasseln, nicht ungesäumt Anstalten zum Losfahren träfe. Ich wurde wurstig und sagte (wohl mehr zu mir selber): Na, denn hölpt dat woll nich und denn mid Gott." Er schrie noch: Was sagen Sie? aber wir waren inzwischen in Fahrt. Im allertiefsten Dreck blieben wir sitzen. Er mit gespornten Stiefeln aus dem Fußsack raus, auf die Böschung geklettert und vorüberkommende Gespanne angehalten. Ob die Kutscher nicht wollten oder nicht fahren konnten - wir saßen fest. Auch vorbeikommende Infanteristen versuchten sich, wie ich annehme ohne wesentliche, gute Absicht, vergeblich. Inzwischen hatten unser mitfahrender Oberarzt und ich einige herumliegende Bretter gegriffen. Es war uns gelungen, den Wagen hoch zu bekommen und so kamen wir endlich rückwärts fahrend wieder auf festen Grund. Jetzt ging es zur Ortskommandantur, jetzt wurde Posten gestellt, der künden sollte, hier ginge es nicht. An mich hat er weitere Worte nicht verloren.

Abends ging ich, um mir für meine sicher in Aussicht stehende Rückkehr zu meinen Lastwagenfahrern, noch einen zu genehmigen, in die Kantine. Dort traf ich den Feldwebel Stein, genau denselben, der mich seinerzeit vom Ischias kuriert hatte. Er setzte sich zu mir und lachte: „Na, Sievers, wie geht's?" „Hundsmiserabel" und ich wollte schon anfangen, ihm von meinen jüngsten Erlebnissen zu erzählen. Er ließ mich aber kaum zu Wort kommen und sagte, ich irre, wenn ich mit meiner Ablösung rechne. Der Alte hätte ihm soeben gesagt: jetzt scheine er den Richtigen bekommen zu haben, es sei allerdings ein ziemlich wunderlicher, aber fahren könne er und er scheine auch zu wissen, was er wolle. Aus meiner Zurückversetzung wurde nichts.

Ich bin dann viel mit von Hatten unterwegs gewesen, habe nie wieder ein unpassendes oder gar kränkendes Wort von ihm gehört und bin gewissermaßen Vertrauensperson bei ihm geworden. Auch alle anderen Herren des Stabes waren honette Leute. Wenn der eine oder andere auch einen kleinen niedlichen Vogel hatte, nun, der brauchte mich ja nicht zu stören und einen guten Kehrdichannichts hatte ich mir während meiner kriegerischen Laufbahn, so ganz nebenbei, auch schon heran gezüchtet.

Inzwischen fing das Entlassungsgesuch von Landrat Brütt an zu laufen.- Es kam zur Abteilung. Als Effekt erfolgte meine Untersuchung. Der Doktor verlangte zwei Kniebeugen. Ihm gegenüber konnte ich mir schon ein Wort erlauben. Ich fragte deshalb, ob ich nicht lieber einige Male die Treppe auf und ab machen könne. Er meinte aber, die Beugen würden schon genügen und im übrigen bekäme der Stab ja keinen besseren Fahrer und ich keine bessere Dienststellung. Das Gesuch wurde mit dem Vermerk: S. ist k.v. zurückgegeben. Es kam nach zwei Monaten noch einmal wieder und erhielt dann, wie ich von der Schreibstube erfuhr, den Vermerk: S. ist k.v. und unentbehrlich. Unter unentbehrlich hatte der Chef noch einen extra roten Strich gemacht und damit schien die Sache endgültig aus zu sein. Dagegen bewilligte man mir als Ersatz einen dreiwöchentlichen Urlaub, gab sogar nach weiteren zwei Monaten noch einen vierzehntägigen Urlaub zur Beerdigung von Tante Cilja hinterher. Trotzdem kam Ende September 1917 der Entlassungsbefehl, lautend: S. ist zu entlassen, auch wenn k.v. und unentbehrlich.

Von Hatten fragte, wer eigentlich der Mann sei, der solchen Narren an mir gefressen. Die Folge würde wahrscheinlich sein, daß ich um Weihnachten herum im Schützengraben säße. Ich konnte ihm nur erwidern, daß ich, sollte der Fall wirklich eintreten, dann auch dort meine Schuldigkeit tun würde. Er erklärte mir dann noch, für den Fall, daß ich den grauen Rock wieder anziehen müsse, solle ich ihm schreiben, er würde mich dann wieder zur Abteilung holen. Ich dankte und schied.

Einem guten Kameraden von der Effelladö will ich noch einige Worte widmen. Es ist Hans Jensen aus Hoyer, derzeit Gefreiter, später Sergeant, Führer des Bürgervereins, lies: Handwerkerkorporalschaft. Wir sind gute Kameraden in den Kriegsjahren gewesen und treue Freunde während der Nachkriegszeit geblieben.

Nach meiner Entlassung meldete ich mich zur Arbeitsaufnahme auf dem Landratsamt. Einige Tage später habe ich dort die Arbeit aufgenommen.

So sollte mir nunmehr auch Gelegenheit geboten werden, einen, wenn auch

nur kleinen, Einblick in das Verwaltungswesen zu tun. Ob meine bis dahin gehegte Hochachtung wohl einen Berechtigungsnachweis erhalten wird?

Die Geschäfte des Landratsamtes führte damals kommissarisch ein Herr Ücker, die des Kreisausschusses ein Herr Seligmann. Ich kam zu Herrn Ücker. Meine beiden ersten Arbeitstage mußte ich damit zubringen, den Aufbau der Akte zu studieren und zu versuchen, die Handschrift des Geheimrates, eine Art Pferdefuß, entziffern zu lernen. Im weiteren Verlauf bestand meine Tätigkeit darin, die zahlreichen Gesuche um Zurückstellung und Befreiung vom Militärdienst zu begutachten. Auf diesem Gebiete hatte sich ein wahrer Berg von Papier angesammelt, trotzdem die dort beschäftigten Kinder - anders konnte man die jungen Leute nicht nennen - behaupteten, große Mengen schon in den Ofen getan zu haben. Das Journal führte ein alter abgedankter Lehrer, dem vor lauter Irrläufern der Kopf rauchte. Kurz, es war eine so verfahrene Sache, der man mit reinem Gewissen den Zusatz: „total" bewilligen konnte. Ich bin sozusagen von vorn angefangen, indem ich bei totgelaufenen oder verlorenen Anträgen, die Nachfrage als Neuantrag aufnahm und so kam ich in verhältnismäßig kurzer Zeit gerade vor.

Was nun die zurückzustellenden Leute und die beantragten Beurlaubungen anlangte, so habe ich bei der Bewilligung solcher Anträge immer ein recht weites Herz gehabt. Ich war im Kreise weit bekannt und glaubte auch Verständnis für die Verhältnisse zu haben und sie beurteilen zu können. Es war mir bekannt, wie vielerorts die Frauen davor saßen. Ich wußte aber auch, daß einzelne geriebene Burschen es meisterlich verstanden hatten, sich vom Militärdienst zu drücken. Es möge dahingestellt bleiben, ob durch die Einberufung solcher Gesellen der Krieg noch zu gewinnen gewesen, aber rein rechtlich gesehen, gehörten sie in den grauen Rock. Ich, der ich selber meine Zeit draußen in Dreck und Speck zugebracht, war der Allerletzte, weitere Zurückstellungsgesuche für diese Herren zu zeichnen und damit zu befürworten. Ohne weitere Ausführungen wurden nunmehr solche Gesuche mit dem Vermerk „Der Einstellung steht nichts entgegen" dem Geheimrat zur Unterschrift vorgelegt.

Einige solcher Anträge lauteten nun aber auf Leute, von denen das Gerücht besagte, sie seien ganz besondere Günstlinge des Geheimrates. Dies ist für mich aber nie ein Grund gewesen, anders als rein sachlich zu urteilen. Solche Akte habe ich nie wieder zu Gesicht bekommen; eingezogen sind die Leute nicht. Auch hat er, dem sonst doch jede Kleinigkeit der Erwähnung wert schien, solche Fälle mir gegenüber nie erwähnt. Er hat mir nach einigen Wochen lediglich erklärt, er wäre mit meiner Arbeitsweise zufrieden.

Im Kreise hatte es sich binnen kurzer Zeit herumgesprochen, ich sei der ent-

scheidende Mann für Zurückstellungen und Beurlaubungen. Die Folge war, daß ich schon morgens vor dem Aufstehen, während meiner Mittagspause und nach dem Feierabend, von den Dienststunden gar nicht zu reden, von Antragstellern überlaufen wurde. Die Leute kamen nicht nur mit Anträgen und Gesuchen, sie kamen auch mit Würsten und mit Butter, um der Sache einen besseren Nachdruck zu geben.

Die Allerschlimmsten waren die Leute, die sich einbildeten, mit mir noch in einem, wenn auch noch so entfernten Verwandtschaftsverhältnis zu stehen. Wer sich mit solchen Hintenherumgeschichten an mich nicht heranwagte, der versuchte es auf dem Umweg über meine Frau. Es war zum Kotzen.

Auf dem Amte habe ich es so gehalten, daß ich, wenn die Leute so ein Fressalienpaket mitbrachten, es mit verständnisvollen Blicken irgendwo hinlegten, beim Weggehen vergaßen, es wieder mitzunehmen und stattdessen liegen ließen, kurz nach dem Weggehen einen Lehrling hinterher schickte und ihnen ihre Sachen mit dem Bescheid, sie hätten bei uns etwas liegen lassen, wieder aushändigen ließ. Das hat dann schnell geholfen. Trotzdem soll in der Husumer Gegend im Eisenbahnwagen erzählt worden sein: Wer in Rendsburg nicht Soldat spielen wolle, der brauche sich nur mit einem ordentlichen Freßpaket an Timm Heinrich zu wenden.

Im Jahre 1918 habe ich bis Kriegsende 19 600 (Neunzehntausendsechshundert) Anträge bearbeitet.

Draußen wurde der Krieg immer schwerer. Oft kamen Bekannte, die auf Urlaub in die Heimat gekommen waren, mit der Bitte zu mir, ich möchte ihnen doch zu einem Nachurlaub Verhelfen. Wenn ich glaubte es verantworten zu können, habe ich es gern getan. Es mehrten sich aber die Fälle, daß man bei solchen Gelegenheiten die Redensart zu hören bekam: Ich gehe einfach nicht wieder raus, ich fahre zum Ersatzbattaillon, ich mache mich krank. Gar manchem Urlauber hat im letzten Kriegsjahr ein Pferd auf den Fuß getreten, oder er hat sich irgendwo einen Finger gequetscht, oder hatte irgend ein anderes Malheur, das ihn vorläufig in der Heimat halten konnte.

Ein trübes Kapitel war auch die Zurückstellung letzter Söhne.

Der alte Herr Geheimrat war und blieb stur. Er vertrat den Standpunkt, es wäre Krieg und die Leute gehörten an die Front. Er fing mitunter schon an zu meckern, wenn ich Leute entlassen wollte, auf deren Verbleiben die Truppe selbst keinen Wert mehr legte. Dann habe ich mich aber nicht um ihn gekümmert und diese Sachen Herrn Ücker zur Unterschrift gegeben und dazu bemerkt: der Chef wolle nicht unterschreiben. Danach ging dann die Sache nach einigen klarstellenden Worten in Ordnung. Der Alte maulte dann und

ließ mich einige Tage lang nicht zur Besprechung kommen. Er beruhigte sich aber auch bald wieder.

Im Lande wurde es knapp und knapper und die Kommune fing an, ihr Haupt zu heben. Mir war früher niemals der Gedanke gekommen, daß wir den Krieg verlieren könnten. Zum ersten Mal sah ich einen Armierungssoldaten im Lazarett zu Kevevara, der eine Art Propaganda zu treiben versuchte. Ich habe den Mann links liegen lassen und andere Kameraden taten es mir gleich. Hätte anzeigen einen Zweck gehabt? In Frankreich rief dann eines Tages unser Spieß zur Zeichnung von Kriegsanleihe auf und schloß seine Ausführungen mit den Worten: hoffentlich würden wir den Krieg gewinnen. Mir kam es sonderbar vor, daß der Spieß das Wort „ hoffentlich „ gebrauchte. Gab es denn irgendeinen Zweifel? Im Schloß Brunnemont lagen wir mit einer Kraftfahrerstaffel zusammen, deren Kommandeur es für notwendig hielt, seinen Leuten politische Vorträge zu halten. (Es war in der Zeit, als unsere Sozis nach Stockholm fuhren und sich mit ihren internationalen Genossen berochen!)

Ich sehe noch die höhnischen Gesichter der Mannschaften nach dem Wegtreten. Später hörte man dann von den Schwierigkeiten, die die Transportführer hatten, wenn es galt, Ersatz nach vorn zu bringen.

Wenn man sich hierbei die kümmerlichen Reste unserer Divisionen, die aus den Einsätzen zurückkamen, vergegenwärtigte und wenn man dann versuchte, das Ganze nüchtern zu überdenken, so blieb nicht viel Rosiges zu erwarten. Der Zusammenbruch stand vor der Tür.

Man hört viel von dem Dolchstoß der Heimat, die dem Heer in den Rücken gefallen. Ist es an dem? Die Meinungen gehen hier auseinander. Gewiß, die Heimat hat zuerst versagt. Meines Erachtens wäre das Endergebnis auch kein anderes geworden, wenn nicht gemeutert wäre. Der einzige Unterschied wäre gewesen, es hätte zwei Monate länger gedauert. Wir waren eben fertig und dem durch die Amerikaner verstärkten Feindeinsatz nicht mehr gewachsen. Alles andere ist Wortklauberei. Man fühlte es an allerkleinsten Kleinigkeiten, daß das Ende gekommen war.

Der Herr Soundso, der sonst noch täglich auf dem Landratsamt erschien, bekleidet mit einer blanken Pickelhaube, die er stolz den Jungfernstieg hinauf und über den Paradeplatz trug, hielt es schon für zweckmäßiger, seinen militärischen Hut zu Hause zu lassen und eine Dienstmütze aufzusetzen. Auch den Paradiermarsch den Jungfernstieg entlang, verkniff er sich und verdrückte sich statt dessen über die weiße Brücke. Man merkte - die Ratten verließen das sinkende Schiff.

Eines Tages erschienen dann drei Kieler Matrosen, legten beim Kreishafen

an. Sie trugen rote Rosetten und als Bewaffnung kleine Reitgerten. Sie gingen nach Green's Hotel und erleichterten den dort speisenden Stadtkommandanten, den in Totenkopfhusaren-Uniform gekleideten Train-Battl.-Kommandeur, um seine kriegerische Bewaffnung. Damit war Rendsburg in der Gewalt der Roten.

In den Dörfern merkte man von dem Kommen der Revolution eigentlich wenig. Unruhiger war es allerdings auf den Gütern.

Hier setzten sofort Lohnstreitigkeiten ein und es kam zu Arbeitsverweigerungen. Es war schon so, die Geister, die man gerufen, konnte man nicht bändigen. Der neue Oberpräsident, Herr Kürbis, mußte in höchsteigener Person auf verschiedene Güter hinausfahren, und versuchen gut zuzureden und Ruhe zu stiften, damit wenigstens so getan würde, als würde gearbeitet. Es ging vielfach hart auf hart und das Sprichwort, gar zu scharf macht schartig, hatte schon seine Berechtigung. So wurde auf Hof Hohenholm der Besitzer Henneberg von Kieler Plünderern erschossen und auf dem Hof Deutsch-Nienhof fand man 1919 beim Grasmähen die im Herbst von Strolchen im Herrenhaus gestohlenen und dann wieder weggeworfenen Kristallschalen in den Parkwiesen wieder.

Aber ich kenne auch Stellen, wo es gemütlicher zuging. Auch hiervon ein Beispiel. Auf dem Hofe Stöfs bei Lütjenburg saß ein guter, alter Kunde von mir, der aus dem Felde verwundet und als Major zurückgekommene Pächter Lühr. Auch seine Tagelöhner, vielleicht 12 - 15 Mann, revolutionierten auf ihre Weise auf dem Hof herum, rotteten sich vor dem Herrenhaus zusammen und verlangten, der Herr solle rauskommen. Gut. Herr Lühr trat in die Haustür und sagte: „Leute, macht keinen Unsinn und geht lieber an die Arbeit". Der Organisationsleiter, Wortführer und damit Hauptradaubruder, war aber ganz wesentlich anderer Ansicht und kleidete diese seine andere Ansicht in die schönen Worte: „Datt möggen Sei woll, nee, wie wöllt Sei düchtig watt schieten." Herr Lühr war geistesgegenwärtig und humorvoll genug, diesen Ausdruck aufzugreifen und erwiderte ihm: „Ja, Hein, dann passt datt jo fein, wie wolln jo sowieso doch Mist führn, dann fang Du man glieks achtern Schwienstall an." Darob großes Gelächter und die Stöfser Revolution hatte ihr Ende gefunden; hier hatte die kochende Volksseele ausgekocht.

Nun auch noch ein Bild aus der Stadt. Wenn es schon schwerhielt, die Leute bei der allernotwendigsten Arbeit zu halten, oder, wenn schon mit dem Arbeiten aufgehört war, sie zur Wiederaufnahme derselben zu veranlassen, so war es fast unmöglich, dieses Kunststück fertig zu bringen, wenn es sich um unangenehme Arbeiten, die es letzten Endes ja auch gibt, handelte. Ich erinnere, auf

dem Rendsburger Hauptbahnhof hat sich wahrscheinlich niemand bereitfinden wollen, die Abortkübel hinauszusetzen.

Da der Zubringerbetrieb für diese unentbehrlichen und notwendigen Möbelstücke aber, von der Revolution unbeeinflußt, weiter funktionierte, so ergaben sich tolle Zustände. Der Zufall führte mich zu dieser Zeit in die Bedürfnisanstalt. Ich habe mich dort aber nicht lange aufgehalten, denn der Kübelinhalt war weit über die Sitzgelegenheiten hinausgewachsen. Ich schrieb dann an's Rendsburger Tageblatt: „Wer sich über die Errungenschaften der Neuzeit orientieren will, dem sei empfohlen, einen Blick in die Bedürfnisanstalten des Rendsburger Hauptbahnhofs zu tun. Ob er dann nicht in doppelter Beziehung die Nase voll bekommt. T. H. Sievers."

Die Zeitung schrieb zurück, es wäre ihr leider nicht möglich, die Angelegenheit in der von mir beliebten Fassung zur Sprache zu bringen. Man würde aber trotzdem und likkers, wie gesagt, gewissermaßen Gelegenheit nehmen etc. pp. usw.

Mit dem vorhin erwähnten Einmarsch der drei neuen Hoheitsträger in Rendsburg blieb die Straßendrehbrücke geschlossen. Der Kanal war also für Schiffe, die noch kaisertreu, unpassierbar. Anderen Tags erschienen dann in der Eider, von Tönning kommend, eine Reihe von Torpedobooten, die noch die alte Kriegsflagge führten. Da auch die Eiderschleuse geschlossen blieb, blieben sie zwischen Nübbel und Klint liegen. In der Stadt verursachte die Ankunft dieser Schiffe nicht geringe Unruhe. Man meinte schon, es würde eine Schießerei beginnen. Da es unter den vorliegenden Umständen für diese Männer aber eine Unmöglichkeit war, sich durchzusetzen, verschwanden auch auf ihren Schiffen die Kriegsflaggen und der rote Wimpel stieg hoch.

Nun begann eine neue Zeit und neue Volkstribunen erschienen auf dem Plan. Der Berufsvormund Hering redete von der Morgenröte, einer neuen Zeit, die er über Deutschland aufgehen sähe, der Schmied Möller rief dazwischen, der Kerl sei verrückt und wurde dafür verhaftet. Man nannte es in Schutzhaft nehmen. Man holte den Herrn Geheimen Regierungsrat aus dem Landratsamt heraus, führte ihn nach dem Kasernenhof und stellte ihn auf einen Tisch: nun solle er auch mal was sagen. Er hat ihnen den Gefallen nicht getan und man hat ihn wieder nach Hause gelassen. Man redete und etablierte Büros, man demonstrierte, man organisierte, man zog um mit Pauken, Trommeln und Trompeten, der alte Bartelt an der Spitze, er mochte wollen oder nicht. Die Umzieher waren buntester Mischung. Das Gros stellten die Leute in Uniformen. Militärische Haltung war restlos weg. Alte Kokarden mußten fallen, Achselstücke verschwinden und wer sich einigermaßen anständig zu geben

versuchte, verstieß gegen die revolutionäre Praxis. Der Herr Geheimrat verschwand selbstverständlich als Landrat; ein Herr Pfaff, seines Zeichens Bootsmannsmaat aus Kiel, erschien als sein Nachfolger. Von ihm hätte ich gern eine Dissertation über das Thema: Wem Gott sein Amt gibt, dem gibt er auch Verstand, gesehen. Übrigens ist dieser Wunsch in den folgenden 25 Jahren auch in Verbindung mit anderen Typen noch des öfteren in mir aufgetaucht. Man muß dem Herrn Pfaff allerdings zugeben, daß er sein Bestes tat, um alles in ruhigere Bahnen zu lenken.

Weimarer Republik und Automobilbranche

Nachdem das Volk somit auf der ganzen Linie gesiegt und nachdem wir in Rendsburg andere Senatoren bekommen hatten (Heinrich Bock, unser witziger lokaler Gelegenheitsdichter, kleidete dieses in die Worte: wir säßen jetzt, statt früher hinterm dicken Speck, hinterm mageren Hering), setzte eine Flut von Volksversammlungen ein. Einesteils aus Neugierde, anderenteils um zu sehen, wie dieser Hexenkessel weiter brodele, habe ich solche Volksversammlungen besucht. Sie wickelten sich in der Stadthalle, vollgerammelt, ab.

Ich sicherte mir, durch rechtzeitiges Hingehen, immer den vordersten Eckplatz auf der Galerie. So hatte ich ein billiges Theater. Unzählige Schwätzer, ab und zu auch einmal ein ordentlicher Kerl, traten auf. Inzwischen schoß man sich in Berlin mit Spartakus herum und in München ging's ähnlich.

Nach und nach kamen unsere Formationen aus dem Felde zurück. Sie kamen fast ausnahmslos im Fußmarsch. Schon der Umstand, daß nach den Schilderungen der Mannschaften, abends in allen Quartierorten Tanzmusiken veranstaltet worden seien, beweist am überzeugendsten den Zustand, in welchem sich das Deutsche Volk damals befand.

Mit mir sind wohl fast alle der Hoffnung gewesen, daß mit Kriegsende eine Besserung der Ernährungslage eintreten und daß die Blockade aufgehoben würde. Es geschah leider nichts von dem und die Lebensmittelversorgung, die wirklich doch sehr schlecht gewesen, wurde fast zur Katastrophe. Mein Vater, vor dem Kriege ein kleiner rundlicher Mann von 170 Pfund Gewicht, wog ganze 119. Es ist damals bei uns so knapp gewesen, daß Klaus Kühl aus Nübbel, nachdem er einen Blick auf unseren Tisch geworfen, uns ein Brot geschickt hat. Zur Steuer der Wahrheit will ich hier nicht verschweigen, daß Timm und ich auf der Landstraße zwischen Jagel und Groß-Rheide einmal ein großes, noch warmes Weißbrot fanden und wir nahmen es selbstverständlich mit. Nach Kurzem überholten wir einen Bäckerwagen, dessen Hinterklappe offenstand. Ohne Zweifel hatte er das Weißbrot verloren. - Wir haben es nicht fertig gebracht, dem Manne das Seine wiederzugeben. Wer mich mit Steinen bewerfen will, der hat die Zeiten nicht miterlebt

Eine unausbleibliche Folge der allgemeinen Knappheit war, ein jeder versuchte, wie, wo und was, Eßbares zu besorgen und los zu machen. Mein Freund Th. A., selber Offizier, ließ Lebensmittel durch seinen Burschen, der neben der roten Kokarde noch eine rote Rosette zur Uniform trug, mit Militärfuhrwerk aus E. überführen. Ich selber „organisierte" einige Lebensmittel bei J. H. in der Wesselburener Gegend und habe diese auf Feld- und Schleichwegen von dort nach Hause gebracht. Es waren riskante Fahrten, denn überall saßen Kontrolleure, die selber aber nebenbei gesagt, nicht besser als die Kontrollierten waren. Auch hierfür ein Beispiel.

Für die Firma Jürgen Brandt hatte ich es übernommen, einen Wagen auf eine Baustelle durch Hamburg zu bringen. Papiere zum Wagen waren nicht vorhanden. In Lockstedt, kurz vor Hamburg, wurde ich von Rotgardisten angehalten und festgesetzt. Nun war ich glücklicher Weise für 8 Tage verproviantiert. Ich fing deshalb gleich an, meinen Gram durch Essen zu bekämpfen. Meine Stullen wurden mit sehnsüchtigen Blicken begleitet. Nach einer Einladung meinerseits, ruhig mit zuzulangen, saßen wir dann bald einträchtiglich beisammen und es war dann kein großer Sprung mehr, ihnen das Harmlose meiner Überführungsreise begreiflich zu machen. Man glaubte mir, daß ich nicht daran dächte, die Republik in die Luft zu sprengen.

Nach beendigter Atzung stellte man mir frei, zu verduften. Ich erbat mir aber noch einen Begleiter für die Durchfahrt durch Hamburg, damit ich gegen erneute Verhaftung gesichert sei. Auch dieses ließ man gelten und man war liebenswürdig genug, mir einen Mann mit aufgepflanztem Bajonett als Schutzpatron mitzugeben.

Nicht viel anders erging es meinem Düsseldorfer Freund Sauset. Er wurde samt Wagen von Spartakisten geschnappt, ein Maschinengewehr wurde aufgeladen und sofort anschließend ging es gegen Regierungstruppen. Sauset selbst als Fahrer am Steuer. Den Tag hat er lebend überstanden. Abends hat er gesagt, er hätte etwa RM 330.- in der Tasche, die wolle er ihnen geben, wenn sie ihn laufen ließen.

Sein Angebot ist angenommen und die Aufrührer hatten einen Kombattanten weniger. Damals waren Treueide billig, wie sie heute im Kurse stehen, darüber bin ich mir nicht so ganz klar. Freunde behaupten, sie ständen noch unter pari!

Schon damals hätte es eigentlich auf der Hand liegen müssen, daß die Währung eines guten Tages hinüber sein müsse. Unbegreiflich ist mir heute nur, daß man dieses damals nicht eingesehen hat.

Unser Vermögen war inzwischen kleiner geworden, denn der Krieg hat-

te vier Jahre gedauert und verdient war nichts. Unser flüssig zu machendes Geld war bei der ersten Kriegsanleihe gezeichnet. Um irgend etwas anzufangen, blieb schon nichts anderes übrig, als zu versuchen, von den zum Verkauf gelangenden Heeresfahrzeugen zu erwerben und sich um deren Weiterverkauf zu bemühen. Fest stand für mich, daß ich nach all' den trüben Erfahrungen, die ich mit Kolibri-Sperber-NAW gemacht hatte, zu dem Hamelner Werke nicht wieder zurück wollte. Es galt für mich also, auch auf dem Gebiete neuen Anschluß zu finden.

Es hatte im Jahre 1914, noch kurz vor Kriegsausbruch, eine sehr schwere Konkurrenz in der Hohen Tatra stattgefunden, aus welcher Stoewer-Stettin mit außerordentlichem Erfolg hervorgegangen. Ich habe es deshalb versucht, mit diesem Werk Beziehungen anzuknüpfen. Bei einem Besuch in der Hamburger Stoewer-Filiale fügte es der Zufall, daß ich dort in dem erst vor wenigen Tagen angestellten neuen Filialleiter, einen Bekannten aus dem Motorsport, Herrn Edwin Bansen, antraf.

In der beginnenden Verhandlung wurde nun zunächst versucht, mir nach altem Muster die bekannte Schlinge, bestehend aus einem recht umfangreichen, festen Jahresabschluß, um den Hals zu legen. Vor solcher Art Verträge hatte ich aber eine gewisse, gesunde Abneigung. Das Argument, es würde sich schon zurecht laufen, zog bei mir nicht. Da hielt ich mich lieber an die Worte meines alten Lehrers Petri-Hohenwestedt, nie unüberlegt und leichtfertig etwas zu unterzeichnen. Auf dieser Basis kamen also Bansen und ich nicht zu Stücke. Dafür kaufte ich aber von ihm zunächst drei und einige Tage später noch vier 3-Toner-Stoewer-Lastkraftwagen, ausrangierte Heereslastwagen.

Gleich nach Friedensschluß wurde die Provinz von dänischen Käufern (wir nannten sie später Aasgeier) überflutet. Diese Leute kauften eigentlich alles, vom Auto über Harmonika und Geldschränken bis zur Unterhose. Um überhaupt leben zu können, mußte man solchen Hexentanz schon mitmachen.

So schickte auch ich die ersten drei Lastwagen nach Dänemark, nach Aarhus, und verkaufte sie dort mit Hilfe eines Maklers. Die drei Wagen hatten RM 42 000.- Einkauf gekostet und brachten 27 000.- Kronen, umgerechnet RM 81 000.-. So etwas ging ein! Um es kurz zu machen: nach den nächstfolgenden Vieren verlor ich das Ganze wieder, kam also mit einem kleinen Nasenstüber durch dieses erste Valutageschäft hindurch. Soviel hatte ich aber doch gelernt; dies erste und zweite Valutageschäft sind meine letzten gewesen.

Dies Geschäft hat aber das Gute im Gefolge gehabt: ich war mit Stoewer in Kontakt gekommen. Wohl hatte ich hierbei auch einen Abschluß in Perso-

nenwagen machen müssen, der war aber so klein bemessen, daß er mir keine schlaflosen Nächte brachte.

Ich fing also an, mich für den Verkauf von Stoewerwagen zu bemühen. Mein Arbeitsgebiet war die Provinz, soweit sie nördlich der Luftlinie Neustadt - Glückstadt lag. Meine erste Rundreise durch dieses Gebiet habe ich, da es fahrbare Autos kaum gab, per Fahrrad gemacht. Schon auf dieser Tour gelang es mir, einige Wagen zu verkaufen. Es dauerte jedoch ziemlich lange, ehe diese Wagen geliefert wurden.

Als sie endlich erschienen, gab es recht lange Gesichter. Statt Kupferrohr und Messingstopfen: Eisen. Statt Leder: Wachstuch und was unter dem Lack saß, das sollte sich erst zeigen, nachdem die Karosserien anfingen, abzublättern. Den ersten Wagen erhielten die Herren Eggers von der Düngerfabrik. Der Wagen war so, daß die guten Beziehungen zu diesen Herren ganz plötzlich abbrachen, und daß fünf Jahre vergehen mußten, ehe sie wieder angeknüpft werden konnten. Wenn auch nicht ganz so trübe, wie in dem Falle Eggers, so gab es doch an fast allen Stellen Beanstandungen und als deren Folge Auseinandersetzungen, die alles andere als angenehm waren. Am weitesten kam man mit gutem Zureden, denn Jedermann mußte letzten Endes doch Verständnis für die Schwierigkeiten, die die Zeit mit sich gebracht, haben. Stoewer hat sich verhältnismäßig rasch wieder zu guten Wagen durchgearbeitet.

Erschwert wurde das Verkaufsgeschäft durch den Währungsverfall. Die Konkurrenz fing schon an, die „Festpreise“ zu erhöhen, bei Stoewer verlautete noch nichts. Das Unausbleibliche trat aber dann auch bald bei uns ein. Der Verkaufspreis unseres 8/24ers wurde von vierzehn auf 72.000.- RM hinaufgesetzt. Annähernd 10 Wagen waren von mir zum Festpreis verkauft und zu liefern. Ich saß als Verkäufer zwischen zwei Feuern und meinte, das in einem solchen Falle allein Richtige zu tun, wenn ich zu meinen Kunden fuhr und mich mit ihnen aussprach. Hierbei habe ich grundsätzlich darauf verzichtet, jemanden bewegen zu wollen, den neuen Preis zu bewilligen. Mein Bestreben ging vielmehr nur dahin, sie zu veranlassen, sich mit einer Annullierung des getätigten Geschäftes einverstanden zu erklären und auf die Lieferung zu verzichten. Dies allerdings zu erreichen, hat mich bei einem Kunden 500 M gekostet, bei allen anderen jedoch, mit nur einer sehr kritischen Ausnahme, ging es mit meinem Vorschlag klar.

Dieser letzte, ganz und gar unzugängliche Kunde, war eine Firma D. in Wilster. Sie bestand auf Lieferung laut Kaufvertrag, also auf Gewährung des Festpreises von 14 000.- M. Ich legte nahe, dann wenigstens mich zu übergehen und gegen Stoewer klagbar zu werden. Hierzu war man bereit. Nach eini-

ger Zeit erschien Herr Bansen bei mir und schlug mir vor, mit ihm gemeinsam nach Wilster zu fahren, und die Sache zu bereinigen. Gelegentlich dieses Besuches wurde dann der Übernahmepreis auf 50 000.- M festgesetzt und damit war für mich die letzte durch Preiserhöhungen geschaffene Differenz beseitigt. Ich habe mir diese Vorgänge zur Lehre dienen lassen und seitdem nur zum am Tage der Lieferung geltenden Preise verkauft.

Indessen fing die Inflation an, ihre grotesken Blüten zu treiben. Wer die Zeiten nicht miterlebt hat, kann sich keine Vorstellung machen von dem Veitstanz, den Index und Multiplikator aufführten. Es soll sich keiner einbilden, er habe die Inflation mit Überlegung und Verständnis gemeistert. Nein, wer einigermaßen heil hindurchgekommen ist, der ist hindurchgestolpert und hatte Glück, wenn er am Schluß noch auf den Füßen zum Stehen gekommen ist. Wie die Inflation ausgetobt hatte, da hatte sie auch fast den letzten Rest von Anstand und Ehrbarkeit, der dem Volke nach der Revolution noch verblieben war, hinweggewischt. Anständige und inwendig saubere Leute waren rar geworden.

Der Staat war pleite. Das mußte man nach dem verlorenen Krieg und nach dem Versailler Diktat einsehen lernen. Was ich aber nie, auch heute noch nicht habe einsehen können, daß war die Tatsache, daß damit die Schuldner ihre Schulden und die Gläubiger ihr Vermögen los sein sollten. Ein Kapländer, mit dem ich später einmal zusammen reiste, sagte zu diesem Kapitel: Man könne im Ausland alles was in Deutschland geschehen, verstehen, aber diesen unerhörten Volksbetrug könne man nicht verstehen. So etwas ließe sich seines Erachtens auch nur der Deutsche gefallen. Ich kann nicht einsehen, daß der Mann falsch davor war. Vom Deutschen Michel hat er nichts gesagt.

Ob wir diese Bezeichnung so ganz zufällig bekommen haben?

In den Jahren 20-23 entwickelte sich das Stoewergeschäft ganz zufriedenstellend. In Kiel, Flensburg, Heide, hatte ich je einen Untervertreter sitzen. Die Geschäfte wickelten sich in einer gewissen, wilden Form ab, die nur deswegen nicht auffiel, weil es überall im gleichen Gusto herging. Wenn es in Angeln schon hoch herging, Angeln wurde von Wesselburen übertroffen. Dorthin wurde zum Kartenspielen gefahren, dort trafen sich die Bauern, die sich ihre Kohlernte noch auf dem Strunk gegenseitig abkauften.

Wenn man mit Anstand und ohne mit der Wimper zu zucken, verlieren konnte, so war man umgangsfähig und konnte verkehren. Da lag es dann an einem selbst, wie man sein im Kartenspiel verlorenes Geld im Wagenhandel wieder hereinbekam. Festpreise für Wagen gab es schon lange nicht mehr. - Sie wurden eingekauft, wenn ich zur Abnahme in Stettin war. Mit der fortschrei-

tenden Inflation wurde die Jagd nach Wagen, auch seitens der Vertreter, immer schärfer.

Da ich viele Wagen verkaufte, auch alle Wagen per Achse überführt wurden, war ich sehr oft, in manchen Zeiten sogar wöchentlich in Stettin. Hierdurch kannte ich die Direktoren, die Prokuristen, die Verkaufs- und Abteilungsleiter, sowie auch sehr viele Vertreter, persönlich. Es gehörte in Stettin zum guten Ton, ordentlich einen heben zu können. Viele der Stoewerherren kamen auf Vertretereinladung abends in die Stadt. Der Umgang ging fast ausnahmslos per Du und die bei solchen Gelegenheiten weggekippten Schnäpse, die nach Stoewertypen benamset wurden, waren recht zahlreich. Es war mitunter arg. Hierbei ist dieser Ausdruck sehr bescheiden gewählt.

Meine Einkaufspraxis bestand darin, daß ich morgens im Werk, wenn schon das Wartezimmer voller Vertreter saß und wenn der Verkaufsleiter schon mit Beschlag belegt war, ohne Anmeldung zu ihm hineinging, zu sagen, man möge entschuldigen, ich hätte es sehr eilig und möchte nur diesen Zettel abgeben. Auf dem Zettel stand: ich hole heute drei D3, was kosten die nächsten drei und wann kann ich solche abholen? Ein Blick auf den Zettel genügte und mit den Worten: Fahren Sie nicht weg, ohne hier noch zu halten, war gesagt, was gesagt werden sollte. Vor dem Wegfahren erfuhr ich dann den Preis und den immer sehr kurz bemessenen Abholetermin. Man konnte dann den Wagen anbieten und verkaufen so gut es ging.

Jedermann war von der Inflation mehr oder weniger angeschlagen, so auch das Gros der Käufer. Viele Käufer ließen es sich nicht nehmen, ihre gekauften Wagen persönlich im Werk abzuholen und so hat es allerlei bewegte Fahrten nach Stettin gegeben. Der Heider Vertreter war bei solchen Anlässen ganz groß. Er aß gerne Hecht und warf dann, wenn das Tempo mit ihm durchging, mit den Gräten um sich, so daß ich es immer vorgezogen habe, beim Hechtessen nicht in seiner Nähe zu sitzen. Neben vielen, guten Verkäufereieigenschaften, hatte er die Schwäche, daß das Auftreten der Konkurrenz ungefähr so auf ihn wirkte, wie ein rotes Tuch auf einen Bullen. Dann hieß es, was der kann, kann ich schon lange und so ist es vorgekommen, daß er total unrentable Geschäfte hereinnahm. Seinen Heider Kollegen ging's ebenso. Das Ende vom Liede waren Pleiten, sogar recht anständige Pleiten aller drei damals in Heide maßgebenden Autohändler. Leidtragender bin ich nicht geworden, gelernt habe ich manches.

Dem Autogeschäft fehlte jede Stabilität. Man wurde vom Schwarm der Schieber sozusagen mitgeschoben und die Preise stiegen. Was mich anlangte, so stiegen sie in einem Tempo, daß ich ungefähr den Verkaufspreis den ich erzielte, beim Einkauf des nächsten als Netto-Einkaufspreis auf den Tisch des

Hauses legen mußte. Einmal hat ein Herr aus dem dänischen Wohld mich gelegentlich einer Heider Tierschau insofern hereingelegt, daß er mir einen Wagen per Lieferung Dezember abkaufte und gleich bezahlte. Ich habe angenommen, war aber vorsichtig genug, einen Wagen nach Empfang der Kaufsumme sofort in die Garage zu tun und diese abzuschließen. Danach habe ich mich weder um den Wagen noch um den Käufer gekümmert.

Im Dezember rief der Mann an, er möchte den Wagen holen. Ich sagte, das möge er tun. Er käme morgen. Gut.

Ich sehe noch das Gesicht, das der Mann aufsetzte, als ich gar keine Miene machte, von einer veränderten Sachlage zu sprechen. So etwas mag damals ihm unbegreiflich erschienen sein und ganz und gar befriedigt zog er ab. Ich habe den Eindruck gehabt, als wenn er mich für reichlich doof gehalten. - Nach ungefähr einem Jahr bin ich dann, ich arbeitete in Flensburg, von Kiel aus angerufen, ich möchte bitte sofort nach Kiel in Holst's Hotel kommen. Wen traf ich dort? Meinen alten Freund von der Heider Tierschau. Er wollte sein Glück noch einmal mit mir versuchen und ich muß zugeben, es ist ihm noch einmal gelungen, mich mehr oder weniger zu übervorteilen. Doch auch dieses zweite Geschäft ging für mich, wenn auch nicht mit Nutzen, so doch ohne Schaden ab.

Einen ganz sonderbaren Onkel lernte ich in einem Lederhändler aus Waaren in Mecklenburg kennen. Dort übernachtete ich des öfteren bei einem Bruder Dannenberg im Waarener Hof. Hier trieb ein Stammtisch sein Wesen, dem 6 oder 7 ältere Waarener Herren angehörten. Wir wurden oberflächlich bekannt und der bewußte Lederhändler fragte mich, ob ich, der ich doch scheinbar viele Wagen umsetzte, ihm auch einen Wagen verkaufen würde. Ja, selbstverständlich. Wir einigten uns auf den am Tage der Lieferung geltenden Preis. Ungefähr 14 Tage später nahm ich den Wagen von Stettin mit nach Waaren und stellte ihn dem Lederhändler zur Verfügung. Und nun kam es heraus. Er wollte den Wagen eigentlich nur zu Spekulationszwecken haben; er selber dächte gar nicht an's Autofahren. Deshalb möchte er mich bitten, den Wagen mit nach Rendsburg zu nehmen und dort für ihn unterzustellen. - Es lag kein Grund für mich vor, sein Ansinnen abzulehnen und so nahm ich der Wagen mit. Er kostete 35 Millionen, wurde auch bar bezahlt und als besondere Anerkennung gab er mir noch ein anständiges Stück Sohlenleder.

Nun wollte es das Schicksal, daß nach 4-6 Wochen unsere Reichsregierung den aussichtslosen Versuch machte, die Mark zu stützen. Die Preise der inzwischen auf 40 Millionen hinaufgekletterten Wagen fielen bis unter 30, ja auf 25 Millionen. In diesen Tagen kam ich wieder einmal mit drei neuen Wagen

durch Waaren, die mich Einkauf 110 Millionen kosteten. Nun stellte mein Lederhändler an mich das Ansinnen, bei der so plötzlich veränderten Sachlage, ich möchte doch den Wagen zurücknehmen. Ich konnte diesem Ansinnen bei der so plötzlich veränderten Sachlage und bei der damit ebenso plötzlich auftretenden Geldknappheit, unmöglich entsprechen und versteckte mich hinter das Argument, mein Geschäft sei, für Stoewer Wagen zu verkaufen und meine Abschlüsse zu erledigen, keineswegs aber, verkaufte Wagen zurückzunehmen, bzw. zurückzukaufen. Er tat gekränkt. Nach Verlauf einiger weiterer Wochen hatten sich dann die Verhältnisse wieder in's alte Geleise, in's Abrutschen der Mark, verkehrt, nur diesmal ging es damit rapider. Ich erfuhr in Stettin, die Wagen stünden nun sogar auf 50 Millionen.

Timm war damals mit mir zusammen in Stettin. Wir wollten zwei Wagen holen. Ich sagte ihm, ich führe sofort nach Waaren, er möchte, sobald der zweite Wagen fertig sei, nachkommen. In Waaren angekommen, fand ich meinen Stammtisch. Der Lederhändler markierte immer noch den schlecht behandelten Kunden, tat etwas gekränkt und hielt mir vor, ich hätte ihn, selbst wenn er sich damals verspekuliert hätte, doch nicht so aufsitzen lassen dürfen. Na, um des lieben Friedens willen, hab' ich dann den Wagen zurückgenommen und ihm seine 35 Millionen zurückgezahlt. Während wir am Stammtisch den wieder hergestellten Burgfrieden feierten, langte Timm auch an und wir machten uns anschließend auf die Weiterreise.

Solcher Handel war damals keinesfalls ein Einzelfall. Wenn Faust mit seinem Ausspruch: Ich sag' es Dir, ein Kerl der spekuliert, ist wie ein Tier auf dürrer Heide, Recht; hat, so sind in den Zeiten die dürren Heiden recht beliebt gewesen.

Wer den Unfug angestiftet, ist mir nie so recht klar geworden. Genug - man hielt es für richtig, wichtig und nötig, Messen abzuhalten. Wer die erste Stadt gewesen, erinnere ich nicht mehr. Die Zeitungen berichteten jedenfalls, es sei ein voller Erfolg gewesen!? Worin der Erfolg bestanden habe? Man verschwieg es. Dieser volle Erfolg genügte aber, um andere Städte gleichfalls zu veranlassen, auch eine Messe zu starten. So hatten wir in Rendsburg eine Ausstellung für Handel, Handwerk und Industrie, in welcher Autohändler, Schuster, Buchhändler und Kümmelfabrikanten, kurz, alles nebeneinander ausstellte. Flensburg kam dann mit einer Nordischen Messe, Kiel hinterher mit einer Messe des Nordens. Wenn alle verrückt werden, wird schließlich der bis dahin Vernünftige auch mit angesteckt. Auch Stoewer und ich machten solchen Messe- und Ausstellungsrummel mit. Die Kieler Messe fiel in die Zeit der Waarener Spekulation.

Auf dieser Ausstellung wurde ich von einem Händler gefragt, ob ich geneigt sei, einen neuen Stoewer D 3 zu kaufen. Ich könne ihn billig haben. Er würde für 27 Millionen, und zwar einschließlich Bereifung zu haben sein. Die Bereifung war sonst im Preis nicht einbegriffen und wurde extra berechnet. Auf meinen Einwurf, es könne sich doch nur um einen gebrauchten Wagen handeln, wurde mir versichert, der Wagen sei erst vor 8 Tagen aus dem Werk gekommen. Ich wurde neugierig und habe mir den Wagen angesehen. An Hand der Motornummer mußte ich nun feststellen, daß dieser Wagen 14 Tage vorher von mir nach Heide, und zwar unbereift, für 37 Millionen abgeliefert worden war. Inzwischen hatte er zweimal mit Verlust den Besitzer gewechselt. Der letzte und jetzige Besitzer schien auch arg in der Klemme zu sitzen. Es waren die Tage, an denen die Bauern sich mit Mais-Terminhandel, infolge der gestützten Mark, festgefahren hatten.

Wie ich meiner drei, demnächst in Stettin abzunehmenden Wagen gedachte, die 110 Millionen kosteten, da wurde auch mir ein wenig übel. Im Laufe des Tages traf dann auch unser Hamburger Filialleiter in Kiel ein und ich erzählte ihm von dem angebotenen billigen Stoewer. Er war ebenso erschrocken wie ich. Die Tatsache, obwohl kaum zu glauben, ließ sich nicht wegschaffen; der Rückschlag auf allen Gebieten war wirklich wie ein Dieb über Nacht gekommen. Herr Bansen meinte, im Hinblick auf meine noch abzunehmenden Wagen, möchte er mir empfehlen, ungesäumt nach Hamburg zu fahren, denn dort sei zufällig Direktor Brandt von den Stoewerwerken anwesend. Vielleicht sei es möglich, bei ihm ein Entgegenkommen bezüglich der vereinbarten, jetzt aber viel zu hohen Preise zu finden. Er wohne in den Vierjahreszeiten. Nach Lage der Sache blieb mir nichts anderes übrig, als dieser Anregung zu folgen.

Ich fand den Herrn Direktor im Vestibül des Hotels. Er war erfreut mich zu sehen und nach kurzem Woher und Wohin kamen wir auf's Geschäftliche zu sprechen. Ich gab ihm Kenntnis vom oben geschilderten Fall und von der Kaufstimmung, die in der Provinz herrschte. Wenn auch manches im ersten Schreck übertrieben sein möge, es stehe soviel fest, daß augenblicklich an Verkäufe zu Stoewerpreisen nicht zu denken sei, daß auch ich persönlich mit meinen noch abzunehmenden Wagen böse in der Tinte säße, das sei am Rande bemerkt. Er mußte mir beipflichten, tat es auch unaufgefordert in entgegenkommender Weise. Er meinte nämlich, meine Tätigkeit für das Werk sei allzeit derart gewesen, daß er es nicht verantworten möchte, wenn ich auf solche Art und Weise, wie sie nun einmal vorläge, Geld verlieren müßte. Die Lage des Werkes sei gesund und er vergäbe sich nichts, wenn er mir eine Gutschrift von 10 Millionen gäbe. Ich nahm dieses Anerbieten dankend an und wir blieben während des angebrochenen Tages und auch noch während des Abends zusam-

men. Er hatte mich eingeladen und ich hatte keine Ursache und ganz gewiß nicht die Absicht, seine Einladung abzulehnen.

Direktor Brandt hatte an der rechten Hand den Zeigefinger verloren, nur ein Stumpen war sitzen geblieben und bei seinen Ausführungen spielte dieser Stumpen insofern eine Rolle, als er ihn als zusätzliches Beweismittel bei seinen Ausführungen und Begründungen in die Höhe hob. Ich sehe ihn noch vor mir sitzen, dozierend und Stumpen hebend. Er war ein Freund guten Essens und entsprechenden Trinkens und wir aßen und tranken uns in eine recht mitteilsame Stimmung hinein, so daß ich äußern konnte, der gutgebrachte Betrag sei allerdings ja allen Ehren wert, reiche aber doch leider nicht hin, den drohenden Verlust wettzumachen. Darauf er: gut, er gäbe noch zehne dazu, nun hätte ich aber in dieser Sache endgültig den Mund zu halten.

Kurz vor dem Auseinandergehen äußerte er dann noch, wenn er mir noch einen guten Rat geben dürfte, so sei es der, für den gutgebrachten Betrag Stoewer-Aktien zu kaufen. Binnen wenigen Tagen käme der Abschluß heraus, dann würde bestimmt eine Hausse in Stoewerwerten einsetzen, der Abschluß sei glänzend wie nie. Ich hab‘ dazu gelacht und erwidert, ich brauchte meine paar Kröten für meinen Autohandel und nicht zum Spekulieren.

Am anderen Morgen habe ich mir die Sache jedoch durch den Kopf gehen lassen und mir die Frage vorgelegt, wie es wäre, wenn ich die Hälfte des geschenkten Betrages riskiere. Die Stoewer-Aktie notierte, wie ich einem Kurszettel entnahm - 100 000.

Nach kurzer Überlegung rief ich bei der SHB[1] in Rendsburg an, man möchte 100 Stoewer-Aktien kaufen, den Direktor Ohlen bekam ich leider nicht an‘s Wort. Darauf fuhr ich wieder zur Kieler Messe und kam erst nach zwei Tagen an‘s Haus. Wie ich dann auf die Bank ging, um Näheres über den Verlauf des Aktienkaufes zu hören, mußte ich erfahren, daß nur 10 Aktien gekauft seien. Ohlen hätte gemeint, der Beamte, mit dem ich telefoniert, müsse sich verhört haben, denn soviel er mich kenne, ich nie auf den Gedanken kommen würde, 100 Aktien erwerben zu wollen. Übrigens sei es verkehrt, so mußte ich mir sagen lassen, den ganzen Posten an einer Börse kaufen zu wollen. Wenn schon, dann müßte man kleine Posten an verschiedenen Plätzen kaufen. So wurde es denn gemacht. Nach acht Tagen war ich Großaktionär. Sie kosteten 13 Millionen; den Preis hatten wir wohl selber so hoch hinaufgetrieben.

Nachdem die Stützungsaktion der Reichsregierung dann verpufft war, ging die Inflation ihren Gang weiter, denn vier, fünf Wochen weiter, waren die Wagen so teuer wie nie. Mein Paket habe ich liegen lassen, um es erst 1925, bei Einrichtung unseres Geschäftes am Paradeplatz, zu Gelde zu machen. Es

brachte dann den guten Betrag von RM 7.200.-. Kurz nachdem war Stoewer pleite. So gesehen, kann es gut sein, wenn man sein Geld gebrauchen muß, wär's anders gewesen, ich hätte nie verkauft und statt der RM 7.200.- einen Haufen Makulatur gehabt.

Was sich unter den Vertretern so tat, auch davon ein Beispiel. - Ein sächsischer Vertreter, mit mir ungefähr gleichen Namens, hatte es für gut befunden, wenn wir uns Rendsburg und Chemnitz nannten. Chemnitz und ich saßen eines Abends in unserer Weinstube Stettin, Paradeplatz, und unterhalten uns über das, übermorgen in Berlin stattfindende Avusrennen, zu welchem Stoewer drei Wagen unter dem alten Kordewan, Direktor Schneider und unserem guten Carl Reedl, gemeldet hatten. Unseren Wagen ging das Gerücht außerordentlicher Schnelligkeit voraus. Mit jedem Schoppen, den Chemnitz und ich uns zu Gemüte führten, wurden die Wagen schneller. Chemnitz prophezeite, wenn nicht einen ersten, bestimmt einen zweiten Platz für Stoewer und da ich nicht ganz so optimistisch war wie er, hätte er mich bald einen schlechten Kerl genannt. Unser Disput verdichtete sich seinerseits zu dem Vorschlag einer Wette, die er mir 5000.- M gegen 1000.- M antrug; ich nahm an.

Abends, als wir unsere Leichname verstaut hatten, kam mir aber dann doch der Gedanke, unter Umständen eine Dummheit gemacht zu haben, denn, falls ich gewönne könnte die Wette als Scherz, sofern ich verlöre, als Ernst ausgelegt werden. Ich schlief ein. Am anderen Morgen trafen wir uns noch flüchtig im Werk und auf meine Frage, ob die Wette stände, wurde zustimmend geantwortet, meine 1000 M sei ich los. - Eine Woche später schickte Chemnitz 5000.- M. Die Mark war damals vielleicht um das Fünffache entwertet. Es handelte sich also immerhin noch um einen anständigen Batzen.

Die Geschichte hatte übrigens 3 Wochen später, bei einem erneuten Zufalls-Zusammentreffen im Werk, ihr Nachspiel. Chemnitz begrüßte mich mit Hurrah, sagte, er hätte schon gehört, ich sei da und deshalb hätte er Carl Reedl schon Bescheid gegeben, um drei Uhr führen wir mit dem Einfahrwagen und Reedl in den Preußenhof. Diese Sache stieg und dort hieß es zunächst: haben Sie Krebse? Ja, sie hatten. - Haben Sie guten Sekt? Ja, sie hatten auch den. - Hiernach argumentierte er: Na, eine Flasche zu bestellen zeugt von Geiz, zweie zu bestellen, könne als Feigheit ausgelegt werden, also - bestellen wir dreie. Die Rolle des Bestellers legte er auch während des nun beginnenden Essens nicht nieder. Er gab sie erst ab, nachdem er die Rechnung verlangt und mir übergeben hatte. Wohl oder übel mußte ich gute Miene zum bösen Spiel machen. Der von mir zu zahlende Betrag blieb nicht weit unter der dereinst gewonnenen Summe.

Der Grund, weshalb Chemnitz die Wette verloren, lag in einem gewissen Stoewerpech. Unsere Wagen waren wirklich sehr schnell und lagen während der ersten Runden ziemlich vorn. Dann warfen Benzinrohrbruch und Vergaserbrände sie aus dem Rennen. Mehr Erfolg hatte das Werk bei dem Fanörennen in Dänemark. Auf den Hin- und Rückreisen zu diesem Rennen sind Kordewan und Direktor Corellin in Rendsburg meine Gäste gewesen.

Nachdem das erste Nachkriegsjahr vorbei und die Material-Knappheit im gröbsten überwunden war, baute Stoewer einen durchaus ordentlichen und soliden Gebrauchswagen. Auch lag Stoewer insofern richtig, als das Werk es ablehnte, an den gebauten Typen zu verschlimmbessern; daß wir in Deutschland noch weit vom DIN entfernt waren, beweist der Umstand, daß annähernd 60 Fabriken bestanden. Wie und was gebaut wurde, das war damals bunt. Haben wir heute das Ideal erreicht? Mir scheint, auch heute liegt der DIN noch in den Windeln.

Damals habe ich mir Vorführwagen ganz persönlich bauen lassen. Beim ersten sagte mir Ingenieur Schneider, in Schleswig-Holstein sei es ja verhältnismäßig flach, er wolle deshalb dem Wagen etwas längere Beine geben. Er baute deshalb eine etwas größere Hinterachsübersetzung ein. Wirklich Gutes hat er damals damit nicht vollbracht. Die längeren Beine mochten doch wohl zu lang geworden sein, denn die Normalwagen waren mindestens ebenso schnell, wenn nicht schneller als mein Langbeiniger. Da ich nun aber fast immer aus dem Wagen herausfuhr, was drinnen saß, so hatte er, trotz seiner nur mir bekannten Schwäche, den Ruf, außerordentlich schnell zu sein. Schröder, Kiel, hatte ihm eine reichlich übertriebene Halbrenner-Karosserie gegeben und blau-weiß-rote Lackierung tat das übrige, um ihm das Aussehen eines Wagens zu geben, der die Kilometer nur so wegputze. Ich war vorsichtig genug, bei Flach-Konkurrenzen fern zu bleiben. Wo es sich aber um bergige Angelegenheiten handelte, war ich dabei. Solange ich denn auf dem dritten Gang blieb, konnte ich die Sache meistern und ich habe so, manche Bergkonkurrenz nach Hause fahren können. Das für mich schönste dieser Art wurde vom Hamburger Automobil-Club bei Detmold ausgefahren. Hier habe ich, mit meiner Frau als Begleiter, die sämtlichen Hamburger Sport-Fahrer und es waren tüchtige, mit schnellen und guten Sportfahrzeugen dabei, hinten gelassen.

Sein Nachfolger war ein 9/32er.

Dieser Wagen kam fertig aus dem Werk. Der Unterbau war gegenüber dem regulären Wagen sehr leicht, als Motor hatte man eine Maschine mit besten Abbremsergebnissen hineingesetzt, die Karosserie war sportlich gehalten. Das Fahrzeug hatte Rudgeräder und war, wie sein Vorgänger, blau-weiß-rot lak-

kiert. Mit ihm als Vorführwagen habe ich außerordentlich gute Verkaufsergebnisse erzielt. Mit ihm habe ich auch alle im Gaugebiet zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe bestritten und er hat mich eigentlich niemals im Stich gelassen. Mit ihm habe ich derzeit die Fahrt um den Nordmarkpokal, eine reine Geschwindigkeitsfahrt, auf der Rundstrecke, Schleswig-Husum-Flensburg, gefahren, in zwei aufeinander folgenden Jahren die beste Zeit gefahren und damit den Pokal endgültig gewonnen. Wir hatten damals sehr ernst zu nehmende Konkurrenten in dem 40er NAG und im Lanzia, aber etwas Glück hat uns geholfen, auch diese Gegner abzuschütteln. Als ernst zu nehmende Gegner zeigte sich hier ein Wagen, den man bis dahin eigentlich gar nicht auf der Liste gehabt. Es war der kleine Opel-Stummelschwanz, der grüne Laubfrosch aus Rüsselsheim. Wir haben in diesem Wettbewerb einen Stundendurchschnitt von 86,9 km, auf stellenweise recht kurvenreicher Strecke gefahren.

Auch mit dem Hamburger Automobil-Club haben wir die Gesellschafts- und Zuverlässigkeitsfahrten, wie man die Pfingsttouren zu nennen pflegte, stets mitgefahren. Um der Sache einen sportlichen Anstrich zu geben, fuhr dann mit jedem Wagen ein Unparteiischer. So hatte ich einst einen Sportredakteur an Bord. Wir hatten ein sehr erhebliches Reisetempo innezuhalten. Es ging kreuz und quer durch die Provinz und für Hilfe bei evtl. Reifenpannen waren meine beiden Mitfahrer einexerziert. Der eine hatte in solchem Falle den hydraulischen Reifenheber unterzusetzen, der andere den Reifen loszuschnallen, während ich das Rad losschlug. So konnte man die Zeit, die wir zu einem Radwechsel benötigten, eigentlich mit Nullkommanix bezeichnen. Pech bescherte uns tatsächlich eine Panne. Ehe der Unparteiische merkte, was eigentlich losgewesen, fuhren wir schon wieder. Er erfuhr es erst durch unsere weitere Unterhaltung.

Am anderen Tage erfuhren wir dann durch die Presse, wir könnten mehr wie Brot essen. Na, das freut einem denn ja auch.

Wir hatten damals in Rendsburg einen Landrat Stelzer[2] den Nachfolger von Bootsmannsmaat Pfaff. Von letzterem muß ich noch nachholen: Er mochte wohl einige Wochen auf dem Landratsstuhl gesessen haben, als er mich telefonisch bitten ließ, ich möchte doch einmal so freundlich sein, einmal zu ihm zu kommen. Ich habe diesem Ansinnen entsprochen. Wir haben uns gut unterhalten und er erwähnte, ich sei mit seinem Vorgänger wohl ziemlich liiert gewesen. Dies konnte ich nur bejahen, was er im übrigen von mir gewollt hat, das habe ich nicht erfahren.

Einige Zeit später erhielt ich vom Automobilhändler-Verband ein Telegramm, ob ich Verwendung für einen Kesselwagen Benzin hätte. Ich hatte sehr

wohl Lust, ja zu sagen, da mir aber Lagermöglichkeiten fehlten und ich auch alles vermeiden wollte, was mich in den Ruf eines Schiebers bringen konnte, so ging ich zu Pfaff und trug ihm die Sache vor. Er war sofort Feuer und Flamme und daraufhin telegrafierte ich zusagend an den Verband. Es kam Bescheid zurück, die Fässer seien inzwischen bei einem Rheinhochwasser weggeschwommen? - Irgendein Schieber hatte sich wohl ihrer erbarmt.

Pfaff spielte dann eine recht bedeutende Rolle bei Niederwerfung des Kapp-Putsches. Er zog mit einigen hundert Zivilisten und einer Kanone nach Königsförde, eroberte ein Damenfahrrad und zwei Ponnies und kehrte heim. Diese beiden Ponnies spannte er dann vor einen Wagen und kutschierte damit in Stadt und Kreis Rendsburg umher. Im Friederikus erschien bald nachher ein Aufsatz von Holtz: „Der Landrat als Pferdehändler". Pfaff hat darauf einige Versammlungen abgehalten, in welcher er gegen diesen Artikel Stellung nahm. Er sprach mit Pathos und rollendem Rrr und legte gewaltig los, warum ein Landrat sich nicht auch zwei Pferde kaufen könne. Alles hat aber nichts genutzt. Diese Ponniegeschichte hat ihm das Genick umgedreht. Er hat nachdem noch einige Jahre in Klein-Vollstedt auf einer Katenstelle gesessen, warm ist er auch dort nicht geworden.

Während seiner Landratszeit versuchte er allerdings, sich auch bei Bürgern und Bauern anzubiedern und er entwickelte hierbei sogar einiges Geschick. Manche Leute fanden sich schon recht gut mit ihm als Landrat ab. Er wurde zu Jungviehschauen und derartigem Rummel eingeladen und er folgte gern, er war dann ein eifrig hofierter Gast. In seinem Bestreben, mit all und jedem gut zurecht zu kommen, nahm er es dann mit den Kümmeln und Bieren nicht zu ängstlich. Jedenfalls pitschte er mehr von den Dingern weg, als wie ihm und seiner landrätlichen Würde zuträglich waren. Auch bei den dann nachfolgenden Tanzfeierlichkeiten ließ er es keineswegs beim Zuschauen bewenden. Nein, er betätigte sich sehr aktiv, meinte Pflichttänze absolvieren zu müssen und tanzte dann höchst eigenbeinig und mit Bravour und Schweiß. Unvorsichtiger Weise verfiel er dann in die altgelernte Schiffermannstänzerei. So trug er ungewollt zur Erheiterung und Festfreudigkeit bei. Gegen Festende schlief er dann, wie in Jevenstedt geschehen, in einem etwas reserviert liegenden Kneipstübchen, wohin er sich mit einigen nicht ganz treuen Getreuesten zurückgezogen hatte, auf einem Stuhl sitzend ein. Dann wurde bei guten Freunden herum gefragt, ob man den Landrat mal sehen wolle. Wenn mir so etwas erzählt wurde, habe ich mich gefragt, ob das Sprichwort: „De Buur? he is en Schelm von Natur", so ganz unrichtig sei.

Ihm folgte der Landrat Stelzer. Der war ein unternehmungslustiger Herr

und hatte den Ruf, ein Finanzgenie zu sein. Er hat es tatsächlich fertig bekommen, später eine Goldmark des Kreises Rendsburg zu schaffen, die Gültigkeit hatte.

Eine Gründung von ihm war die Volkshochschule; sie folgte dänischem Muster und florierte. Unser Timm hat die Schule besucht und der Lehrplan der Schule hat meinen vollsten Beifall gefunden. Dann versuchte er sich noch auf wirtschaftlichem Gebiet, namentlich mit einer Gärtnerei in Audorf und mit einer Art Siedlung in Königsförde. Von diesen beiden Einrichtungen war ich grundsätzlicher Gegner und ich glaube auch heute noch nicht, daß ich damit falsch lag. In diesem Punkte denke ich heute noch genau so wie damals: vom Wirtschaften sollen die Behörden die Finger lassen. Ich habe in meinem ganzen, langen Leben niemals gesehen, daß bei einer behördlich bewirtschafteten Wirtschaft etwas Ordnungsmäßiges erwirtschaftet worden ist.

1918 hatte sich in der neuen Republik unter dem § 1 der Reichsverfassung „das deutsche Volk, einig in seinen Stämmen usw." das Parteiwesen, sprich: Parteiunwesen, in nie gesehener Form und Blüte breitgemacht. Schwätzer und Wortklauber hatten es fertig bekommen, eine Unzahl von Parteien auf der Bildfläche erscheinen zu lassen, Zwanzigjährige und Frauen redeten, demonstrierten, manifestierten und wählten mit. Was es im Reich im Großen gab, das gab es in Kreis und Gemeinde im Kleinen. Auch im Kreistag, dem anzugehören ich einige Jahre lang die recht zweifelhafte Ehre hatte, saßen wir nach Fraktionen. Dem Landrat Stelzer war damals ein neues Landratshaus bewilligt worden. Als er's fertig hatte, wurde ihm von denselben Leuten, die ihm das Geld für den Bau bewilligt hatten, der Vorwurf gemacht, er hätte leichtsinnig gebaut und gewirtschaftet. Im Kreistag, dieser Abklatsch eines Parlamentes, saßen damals die Sozies, die Nazis, wir Wirtschafts-Parteiler, die Hausbesitzer, die Mieter, die Beamten, die Kommunisten und als Hauptpartei: die Vereinigten. Stadt und Land, Hand in Hand. Diese Vereinigten, es waren neun Mann hoch, brauchten fast vor jeder Abstimmung eine Fraktionsberatung, um sich darüber einig zu werden, was werden solle. Mit Hand in Hand schien es bei Stadt und Land doch nicht so ganz zu stimmen. Die Klippe des Fraktionszwanges (auch eine feine Einrichtung), haben sie immer glücklich umschifft. Während diese Fraktion ihre Fraktionsberatung abhielt, es geschah immer in einer auf ihren Antrag eingelegten halbstündigen Pause, gingen die Vertreter der Splitterparteien zu Trulsen und knobelten dort in aller Gemütlichkeit einen aus. Die Frostigkeit, die sonst über unseren Sitzungen lag, taute dann auf und die ernsten und gewichtigen Abgeordneten- und Volkstribunen-Mienen wurden dann wieder normal.

Der Landrat Stelzer und ich haben wegen seiner Geldwirtschaft und wegen seiner Versuchsanstalten nie harmoniert. Mir hat er, wie ich seine uferlosen Etats bekämpfte, den Vorwurf gemacht, ich sei mir meiner Verantwortung nicht bewußt. Ich habe ihm erwidert, über Verantwortung seien wir allerdings verschiedener Meinung, jedenfalls wolle ich einem Etat, der RM 540 000.- als „Unvorhergesehenes" unter Einnahmen enthielte, nicht zustimmen, auch dann nicht, wenn er mir versichere, es würde in anderen Kreisen auch so gemacht und Berlin würde schon Rat schaffen. Der Kommunist Tomalla und ich blieben die einzigen Gegner dieses Voranschlages. Selbst die Nazis unter Hamkens stimmten ihm zu. Wie ich Hamkens auf dem gemeinsamen Nachhausewege fragte, wie er zu solchen Sachen ja sagen könne, meinte er, dann wäre das verrottete Wesen ja am schnellsten fertig. Auch eine Logik. Später ist Hamkens Nachfolger von Stelzer[3] geworden.

Nach dem Amtswechsel hat es dann noch große Zänkereien zwischen Hamkens und Stelzer gegeben. Dieses Schauspiel war bedauerlich und alles andere als schön.

Nachdem vor und während dieser Zeiten die Millionen von der Milliarde, diese von der Billion abgelöst war, schienen mit Ende 1923 wohl die Druckmöglichkeiten der Reichsregierung erschöpft und auch mit der Billion hörte es auf. Die Goldmark und die Rentenmark kamen.

Der letzte von mir nach Billionen verkaufte Wagen ging an einen Kieler. Der Wagen stand in der Hamburger Filiale und sollte dort bis zwölf Uhr mittags des folgenden Tages abgeholt sein. Zahlung hätte in bar zu erfolgen. Die Kaufsumme betrug Elftausendachthundertundfünfzig Billionen, in Zahlen und Ziffern ausgedrückt:

11 850 000 000 000.- Mark. Die Käufer hatten sich das Geld bei einer Kieler Bank sichern lassen. Es wurde dort in kleinen, noch von der Reichsbank plombierten Paketen ausbezahlt. Wir holten das Geld mit einem Dürkoppwagen ab. Da der Wagen das Geld nicht faßte, habe ich noch einen Mann mit 4 Paketen per Bahn nach Hamburg geschickt. Der Dürkoppwagen hatte unterwegs Federbruch, ist im übrigen aber heil nach Hamburg gekommen und hat das Geld abgeliefert. Meine Provision: 530 Billionen, nahm ich unter den Arm, fuhr damit nach Rendsburg und zahlte sie anstelle von 530.- RM bei der Sparkasse ein. Dies war der Betrag, mit welchem ich in die Goldmarkzeit hineinging.

Es hieß damals, es seien neben 92 Billionen anfangs 300 Millionen Rentenmark zunächst im Umlauf gewesen. Hiernach wären auf den Kopf der Bevölkerung etwa RM 6.- gekommen. Das Geld war also knapp. Trotzdem hatte man

aber von den wilden Zeiten soviel nachbehalten, daß der wirkliche Wertbegriff des Geldes nur ganz vereinzelt anzutreffen war, Sparsam war eigentlich nur der, der nichts hatte und daher nicht in Versuchung kam, das Seine auszugeben.

Unsere Stoewerwagen kosteten damals RM 12 000.- und sie wurden auch unter Inanspruchnahme von Krediten gekauft. Finanzierungsinstitute, von denen wenigstens ich nicht wußte, woher sie das Geld hatten, rissen sich um die Geschäfte. Zinsen und Vorlagegebühren waren sehr hoch und die Finanzierungsfristen gingen bis zu 24 Monaten. Ein jedes Abzahlungs-Accept ging sodann, mit der Unterschrift des Händlers zusätzlich versehen, an die Geldgeber. Sofern später im Ablauf der Raten etwas nicht klarging, blieb das Accept am Händler hängen. Man hatte also alle Ursache, bei Hereinnahme von Geschäften vorsichtig zu sein.

Mein Vater hatte mir seiner Zeit bei Übergabe des Hofes das Versprechen abgenommen, niemals Bürgschaften zu übernehmen und Lehrer Petri hatte auf der Hohenwestedter Schule, beim Unterricht im Wechselrecht auf die Risiken, die mit einer Wechselunterschrift verbunden sind, hingewiesen. Beides habe ich wohl beherzigt. Nun, im Autogeschäft ließ es sich aber nicht mehr umgehen; daß ich Wechsel nehmen und zuweilen auch geben mußte. Trotz aller Vorsicht bin ich ohne bittere Lehren nicht weggekommen.

Die tollen Zeiten waren auch unter der Goldmark nicht sofort abgetan und viele Leute, namentlich solche, die sich zu den Hellen rechneten, fingen an, in Aktien und Papieren zu spekulieren. Die Kurse schwankten und mögen mit den inneren Werten vielfach nicht in Einklang gestanden haben.

So wurde ich einst nach Kiel gerufen. Mehrere ernsthafte Käufer wünschten mich zu sprechen. Wir trafen uns im Ratskeller. Die Herren, es waren ihrer sechs, machten den Vorschlag, jeder einzelne wolle einen Stoewerwagen kaufen und mit Aktien bezahlen. Die Papiere wären erster Güte, waren es auch tatsächlich. Es handelte sich um Papiere der Hamburger Hoch- und Straßenbahn und um Hochseefischerei. Die Kurse dieser Werte standen seit einigen Tagen sehr hoch und man glaubte, für eines oder zweier solcher Papiere einen Stoewer erhandeln zu können.

So ganz neu im Geschäft war ich nun aber ja auch nicht mehr. Ich war, nachdem ich einige Lehren bezogen, zu den geschäftlich Konfirmierten zu zählen. Ich sagte deshalb den Herren, ihr Vorschlag käme mir derart plötzlich, daß ich vor einer evtl. Zusage überlegen müsse. Man würde mich übermorgen zur gleichen Zeit und an gleicher Stelle wiederfinden. Ich fuhr mit den Vorschlägen zu Stoewer. Da aber mit einer sofortigen Lieferung der Wagen nicht gerechnet werden konnte, blieb nichts anderes übrig, als den Gegenvorschlag

zu machen; Lieferungstag des Wagens ist Stichtag für die Bewertung der Aktien. Der am Liefertag notierte Aktienwert ist bei der Abrechnung zu Grunde zu legen. Dieser Wert gilt mit Übergabe der Aktienwerte als Bargeld. Dieser Vorschlag ist zwei Tage später den Käufern gemacht, er ist angenommen und die Verträge wurden auf dieser Grundlage getätigt.

Der erste Wagen kam ungefähr vier Wochen später zur Ablieferung. Inzwischen waren die Kurse wieder auf's Normale gefallen, der Kunde wollte seine Aktien nicht mehr hergeben und bezahlte bar. Nach weiteren acht Tagen kam der zweite. Er wollte ebenfalls lieber seine Papiere behalten; er zahlte ebenfalls bar, blieb aber schon mit zwei Wechseln, den ersten mit drei, den zweiten mit sechs Monaten Ziel, jeder über 3 000.- RM lautend, im Hintergelege. Der dritte und vierte Kunde kamen mit dem Vorschlag, unter welchen Bedingungen sie vom Kauf zurücktreten könnten. Wir einigten uns. Der fünfte und sechste teilten kaltschnauzig mit: sie wollten nicht mehr. Ich habe sie laufen lassen.

Ein Hotelbesitzer bezahlte mir in der Zeit einen neuen Wagen mit Anleihestücken des Landwirtschaftlichen Kreditverbandes. Einen Teil davon habe ich noch an den Mann bringen können. Der Rest nahm Geld mit. Um auf die sechs, nach den Verkäufen im Ratskeller noch zurückzukommen,
blieb ich vieren davon hängen. Der Absatz stockte und selbst der übermütigste und draufgängerischte Autohändler mußte, ob er wollte oder nicht, Vernunft annehmen - ganz in der Ferne tauchte schon die Absatzkrise auf.

Nur noch ganz wilde Geschäftemacher konnten Wagen an den Mann bringen. So reiste von Kiel aus ein Mann, er nannte sich Essex-Vertreter, im Lande herum, um Essexwagen zu verkaufen. Jedem Wagenreflektanten bot er seine Untervertretung mit einem Provisionssatz von 25% an. Käufer, denen es zunächst darum zu tun war, billig einzukaufen, fielen vielfach auf sein Angebot herein und hiernach war praktisch der Vertretervertrag beendet. Ein Flensburger übertrumpfte ihn, indem er Altwagen zu jedem verlangten Preis in Zahlung nahm. Dieses dauerte natürlich seine Zeit. Dann waren beide Großhändler verschwunden, ein Haufen alter Wagen stand irgendwo herum. Käufer, die Kundendienst in Anspruch nehmen wollten, machten lange Gesichter und wen letzten Endes, wie man zu sagen pflegt, der Hund gebissen, das ist nicht herausgekommen. Das Traurige aber war, dem reellen Handel war eine ganze Reihe von Geschäften weggenommen und das erzeugte Mißtrauen blieb an unserem ganzen Stande hängen.

Als vernünftig und sachlich denkender Mann mußte man sich sagen, solche Zustände können nicht von Dauer sein. Ein schlüpfriges Gebiet blieb aber auch für jeden anständigen Autohändler die Hereinnahme von Altwagen,

denn ganz ablehnen konnte man Geschäfte, mit denen solche Hereinnahme verbunden war, doch auch nicht.

Namentlich meine Herren Vertreter in Kiel und Heide leisteten sich Stücke, die, wenn sie sich wiederholten, nicht gutgeheißen werden konnten. Und sollte ich, der ich für Eingang der Kasse bei Stoewer gerade stehen mußte, durch meine Deckung jedes faule Geschäft stützen? Ich dachte nicht daran.

Nach reiflicher Überlegung habe ich darauf meine Ansichten den Herren von den Stoewerwerken vorgetragen mit dem Endergebnis, ich mache unter solchen Umständen nicht mehr mit. Man tat erschrocken, tat, als wenn man es so auffasse, als wenn ich von Stoewer weg wolle und versuchte mich umzustimmen mit dem Argument, es würden wohl bessere Zeiten kommen. Bei mir haben solch‘ fadenscheinige Gegengründe aber nicht gezogen. Ich habe hingegen den Vorschlag unterbreitet, wenn man im Werk meinem Verbleiben denselben Wert beiläge, den ich ihm beimäße, dann möge man mich bis zum Eintreffen dieser erhofften besseren Zeiten als Angestellten betrachten und entlohnen. Dieser Vorschlag wurde ohne viel Redens angenommen und ich wurde, ungefähr unter denselben Bedingungen, wie ich‘s früher bei Sperber in Hameln gewesen, Angestellter und Reisender bei Stoewer. Nach außen hin trat von dieser Veränderung gar nichts in Erscheinung. Heraus kam es erst, als gegen Ende 1925 Stoewer selbst am Rande war. Nur diesem Vertragswechsel ist es zu verdanken, wenn ich damals nicht zu den gebrochenen Existenzen zählte.

Ich erhielt meine Kündigung kurz vor Weihnachten 1925 mit Stichtag 1.4.1926. Meine Tätigkeit hatte ich sofort einzustellen. Dies war eine eigene Weihnachtsbescherung. Sie kam, wenn auch nicht unerwartet, als sie da war, doch recht ungelegen. Namentlich konnte ich mich nicht mit dem Zusatz, die Tätigkeit sofort einzustellen, befreunden. Kurz entschlossen fuhr ich nach Stettin.

Hier traf ich einen neuen, mir unbekannten Direktor; er mag vom Gericht eingesetzt gewesen sein. Er nahm mich ziemlich frostig auf. Mir kam es vor, als wenn er einen neuen Quälgeist in mir wittere. Wie ich ihm sagte, ich hätte Kündigung vom Werk zum 1. April 1926 erhalten, ich bäte aber darum, den Termin auf den 1. Januar vorzuverlegen, da hellte sich sein Gesicht auf, damit war er sehr einverstanden. Er sagte, ich möchte zur Kasse gehen und mir mein Gehalt bis zum 1. April auszahlen lassen und damit wünschte er mir alles Gute. Darauf ich: Danke, gleichfalls und - aus. Meine fünf Stoewerjahre hatten ihren Abschluß gefunden; ich war verwaist.

Hinter mir waren die Brücken abgebrochen und was vor mir lag, sah anders als rosig aus. Mein Grundsatz war, die Ruhe bewahren und sich davor hüten,

unüberlegte und übereilte Schritte zu tun. Um hierüber auch jemand anders zu hören und zu erfahren, wie andere vertrauenswerte und aufgeklärte Leute unserer Branche die Aussichten beurteilten, fuhr ich zu dem mir befreundeten Stoewer-Vertreter in Düsseldorf. Im Laufe unserer Unterhaltung und als er erfuhr, ich sei im letzten Jahr Angestellter von Stoewer und keineswegs selbständiger Vertreter gewesen, war er sehr überrascht. Er pries mich glücklich. Auch nach seiner Ansicht säßen die meisten Händler mit festgefahrenen Krediten und eingefrorenen Wechseln in den Fingern der Industrie und was das Allerschlimmste sei, die Fabriken seien auch selber fertig und außerstande, bis in's Unendliche weiter zu prolongieren.

Es mag in der Zeit gewesen sein, als die vier sächsischen Fabriken: Audi, Horch, Wanderer und DKW unter Beihilfe von Staatsgeldern zur Auto-Union zusammengelegt wurden. Es hieß damals: drei Kranke und ein nicht ganz Gesunder hätten zusammen ein Zimmer bezogen.

Was die neuen von mir zu unternehmenden Schritte anlangte, so waren wir beide darüber einig, daß nur der Anschluß an ein großes Werk noch Aussichten hätte. Es könnten also nur Opel oder Ford in Frage kommen. Da wir dem Winter, der geschäftlich doch toten Zeit entgegengingen, so war für Anbahnungsversuche genügend Frist vorhanden.

Im Jahre 1924 waren für das Gelände, auf dem heute das Haus: Jungfernstieg 25, steht, Erbbauverträge zwischen dem Reich und der Firma Haase und Rettig geschlossen, nach welchem die Baufirma ein Geschäftshaus errichten konnte. Der Vertrag lief auf 99 oder 100 Jahre, hatte aber die Klausel, daß, falls das Reich den Grund anderweitig benötige, die Baufirma angehalten war, etwa errichtete Baulichkeiten zu entfernen und den Grund pflastermäßig herzurichten. Haase & Rettig hatten das zu errichtende Geschäftshaus an den Schlosser Heineking in Rendsburg verpachtet, bevor es in Angriff genommen war. Näheres über die Vereinbarungen zwischen den beiden Parteien ist mir nicht bekannt. Fest steht nur, daß der in Angriff genommene Bau nicht weiter kam. Das Gemäuer stand, Türen- und Fensteröffnungen gähnten und die Jungs spielten während des Winters Indianer und Trapper in dem Bau. Ob das Geld bei Haase & Rettig, bei Heineking oder bei Beiden knapp geworden (was damals wahrlich kein Wunder), bleibe dahin gestellt. Kurz -ich trat in den Heineking'schen Vertrag ein, zahlte dank Stoeweraktien einige Jahre die Miete im Voraus und der Bau ging weiter und seiner Vollendung entgegen. Am 1.4.1926 konnte ich einziehen. Der Mietpreis betrug RM 400.- im Monat und war, was ich heute weiß, viel zu hoch. Wie ich dazu gekommen bin, diesen Preis zu bewilligen, ist mir heute ein Rätsel.

Inzwischen hatte ich Verhandlungen mit Ford aufgenommen. Ein maßgebender Fordmann erschien und ist auch einige Tage hiergeblieben. Ich konnte mich nicht entschließen, den mir vorgelegten Vertrag zu zeichnen, denn er enthielt für Ford nur Rechte, für mich nur Pflichten, Verpflichtungen sogar, von denen ich annahm, daß sie mit einem Vertretervertrag eigentlich gar nichts zu tun hatten. Wir gingen auseinander.

Nun hatte in den letzten Jahren sich Brennabor in Brandenburg[4] recht rege gezeigt. Man baute in Brandenburg einen im Aussehen recht komfortablen Wagen zu einem mäßig zu nennenden Preis und die Brennabor-Vertreter, zu denen mein Freund Otto Junge, Elmshorn, und Karl Danker in Heide gehörten, waren mit allerlei Verkäufen auf dem Plan erschienen. Weiteres wußte ich von Brennabor nicht. Was sich außerhalb der Öffentlichkeit hinter verschlossenen Türen zutrug, war mir ein Geheimnis geblieben. Auch ist es ja immer noch eine Eigenschaft des Autokäufers gewesen, einen Reinfall erst dann zuzugeben, wenn man glaubt, ohne Schimpfen nicht mehr auskommen zu können. Bis es soweit gekommen ist, lobt man.

Also, auch bei Brennabor habe ich in der Zeit einmal angeklopft und man war bereit, mir für den Kreis Rendsburg, die Alleinvertretung zu geben, verlangte aber, daß ich mich vertraglich dahin bände, im Jahre 20 neue Wagen abzunehmen. überall war‘s eben das alte Spiel und man war versucht, an das Wort vom Regen und der Traufe zu denken. Aus Bindungen solcher Art, namentlich wenn es sich um zwei Schwache handelt, (und wer war damals nicht schwach) konnte ich mir nach allen bisher gesammelten Erfahrungen nichts versprechen. Ich bin vom Geschäftshaus der Brennabor, vom Alsterdamm über den Gänsemarkt, in die Dammtorstraße zu Opel, zur Firma Ernst Dello & Co., gegangen.

In den Laden eingetreten, stand ein älterer Herr im Zylinder vor mir, er schien im Begriff des Weggehens.

Er fragte nach meinen Wünschen. Ich sagte ihm, was mich herführe. Wie er von meiner Absicht hörte, Opel-Vertreter zu werden, meinte er - sein Ton kam mir recht überheblich vor - die Absicht hätte wohl mancher. Ob das, was ich tat, das Richtige war, möchte ich nicht entscheiden, genug, ich schnappte ein, dankte für die Feststellung, wünschte guten Tag und ging meiner Wege. Das war kurz und schmerzlos.

Als ich abends an‘s Haus kam, erzählte mir meine Frau, es wäre ein Anruf von der Hamburger Opel-Vertretung vorgekommen, ein Prokurist Peters würde morgen zum Besuch kommen, ich möchte mich zu Hause halten. Ich denke unwillkürlich, sind das nicht die Leute, die dich heute so halbwegs vor die Tür

gesetzt haben? Man schien sich die Sache also doch noch einmal überlegt zu haben.

Am anderen Tag ist der angekündigte Herr Peters gekommen. Wir haben über das zu vereinbarende Verhältnis gesprochen und kamen zu dem Ergebnis: Es hätte unter den derzeitigen Zuständen wirklich keinen Sinn, große und umfangreiche Verträge schließen zu wollen; wir wollten stattdessen lieber versuchen, zunächst ein Jahr lang zusammen zu arbeiten und im Laufe dieser Zeit würden wir schon sehen, ob wir zueinander paßten. Bis dahin würde meine Tätigkeit auf der Basis der bekannten Opel-Verträge entlohnt. Das Übereinkommen sollte mit dem 1.1.1926 als beginnend betrachtet werden. Herr Peters gab seiner Erwartung dahingehend Ausdruck, daß es mir gelingen möge, im ersten Jahr das Dutzend an Verkäufen voll zu machen.

Dies war ein von beiderseitigem Vertrauen getragenes Zusammenarbeiten, es war so, daß ich mir ein besseres nicht vorstellen und nicht wünschen konnte. Ich war wieder in Tätigkeit; die Zeit der Unsicherheit und Unruhe war vorüber.

Von 1911 war ich bei Sperber, von 1919 bis 1925 war ich bei Stoewer gewesen und nunmehr übernahm ich zum dritten Male eine Vertretung. Ich hoffte damals und hoffe auch heute noch, es möge die letzte und möge die bleibende sein. Oft habe ich darüber mich wundern müssen, daß einzelne Händler gleich mehrere Vertretungen gleichzeitig in Händen hatten. Mir will scheinen, niemand kann zweien Herren dienen und aus diesem Grunde habe ich es auch stets abgelehnt, auch selber solch ein Zwitter zu sein. Halber Kram ist noch immer halber Kram gewesen und was einer sein will, das soll er ganz sein. Vielleicht bin ich hierbei zuweilen - ich denke hierbei namentlich an Kolibri-Sperber-NAW - zu stur und konservativ gewesen. Wenn ich aber an Stoewer und an meine Stoewerzeiten zurückdenke, so will es mir immer so vorkommen, als wenn Stoewer und ich das Opfer der verrückten Zeiten geworden sind. Wären wir nicht in die hineingeraten, wir wären heute vielleicht noch beieinander.

Es sei gesagt, ich denke noch gern an Stoewer, namentlich an den alten Herrn Emil Stoewer zurück und sofern mein Weg mich auf Automobilausstellungen führte, habe ich immer den Stoewerstand noch so halbwegs als den meinen betrachtet und ich weiß bestimmt, ich bin auch auf ihm ein stets willkommener und gern gesehener Gast gewesen.

Bei der Einrichtung unseres Ladengeschäftes hat mir mein Begleiter auf fast allen meinen Konkurrenzen, Johann Feldkamp, bestens geholfen. Er hielt es nicht für richtig, da der Erste auf einen Montag fiel, am Ersten zu eröffnen. Wir eröffneten am Dienstag, den Zweiten. Morgens früh, als ich die Ladentür

aufschloß, wartete vor ihr schon ein Kunde. Es war der Sohn meines Georg Sörnsen, Otto, der ein Fahrrad kaufen wollte. Auf meine Frage, ob das denn unbedingt schon so früh und im Dunkeln sein müsse, im Dunkeln kaufe er doch gewissermaßen eine Katze im Sack; richtig sei, doch zu warten, bis Tag sei und er seinen Kauf auch beaugenscheinigen könne.

Nein, erwiderte er, sein Vater hätte gesagt, im neueröffneten Geschäft müsse Geld eingenommen sein, bevor man eine Ausgabe zu machen hätte. Vor einer Geldeinnahme schon Geld ausgegeben zu haben, das sei bei einer Eröffnung kein guter Anfang, das wäre nicht gut und das dürfe nicht sein. Deshalb sei er so früh gekommen, - Das ließ sich hören und er hat sein Rad mitbekommen. So haben mir alle geholfen und wenigstens in ihrem Sinne dazu beigetragen, daß alles zum Guten gehen möge.

Am 20.3.1926 lieferte ich meinen ersten Opelwagen ab. Sein Käufer war der Medizinalrat Dr. Stölting, später mir ein lieber Freund geworden. Opel war einige Jahre vorher mit dem grünen Laubfrosch herausgekommen. Heute muß man ja zugeben, er war ein recht primitives Gefährt. Es gab Händler, die diesen neuen, ihnen vielfach das Geschäft verderbenden kleinen Konkurrenten, als verboten bezeichneten. Man argumentierte: vier Räder, jedes Rad an einer Halbeliptkfeder[5] aufgehängt, es braucht nur eine Feder zu brechen und der Wagen läuft so lange auf dreien, bis er im Graben landet. Ich hatte allerdings gelegentlich des Husumer Dreieckrennens von den Wagen eine andere Meinung bekommen und wußte, daß sie sehr schnell waren, hatte aber noch keinen unter mir gehabt. Mit begreiflicher Neugierde bestieg ich den Führersitz, als ich den ersten Wagen von Hamburg abholte. Der Wechsel vom größeren auf den kleineren Wagen hat Erkenntnisse, oft nicht gerade erbauender Art, im Gefolge. Ich habe meinen Wagen damals bis an den Fuß des Graueler Berges sozusagen sich selbst überlassen und bin im 40er Tempo losgetrudelt. In der Niederung bei der Bucker Au hab‘ ich ihm dann die Zügel freigegeben, um festzustellen, was er eigentlich könne. Die dortige Steigung ist immerhin doch so, daß sie bei den meisten Wagen zur Benutzung der kleinen Gänge zwingt. Ich war freudig überrascht von den Leistungen des Wagens, genau so, wie zwei Jahre später mein Sohn Timm, der von einem vierjährigen Aufenthalt in Amerika zurückkommend, dem Opelfabrikat auch gerade kein überwältigendes Vertrauen entgegenbrachte. Wir beide haben unser Vorurteil, das wir dem „billigen“ Fabrikat entgegenbrachten, sehr bald als ungerechtfertigt fallen lassen müssen, vielmehr die Überzeugung gewonnen, daß wir unseren Käufern bei Lieferung unserer Opelwagen den besten Gegenwert, den sie für ihr Geld haben konnten, lieferten.

Als etwas bis dahin Unbekanntes lernten wir bald die von Opel betriebene Händleraufklärung beim Verkauf kennen. In dieser Beziehung hatte das Werk keine Mühe und Kosten gescheut, hat durch Kurse, durch Vorträge in Großhändlerbezirken, in Buchform, durch Statistiken und Wanderausstellungen, uns Opelhändlern die Möglichkeit gegeben, der Konkurrenz gewachsen zu sein. Wer es als Opelhändler sich angelegen sein ließ, alle gegebenen Möglichkeiten zu studieren, der verfügte über gutes Rüstzeug. Bei Stoewer war man auf dem Gebiete des Verkaufs sich mehr oder weniger selbst überlassen gewesen.

Im Jahre 1926 verkaufte ich 27 neue Wagen, ein Resultat, das sowohl Opel wie auch mich zufriedenstellte. Nunmehr sind auch wir an die Tätigung fester Verträge (die mir immer noch sehr zuwider waren) gegangen, also an die Bindung in festen Abschlußzahlen, herangegangen. Ohne diese ging's also auch bei Opel nicht ab. Trotzdem fing man an, nach den gewesenen trüben Zeiten aufzuatmen. Wie sich später herausstellte, sollte aber auch dieses Wiederaufatmen nicht von gar zu langer Dauer sein.

Einzelne aufmerksame Beobachter des Wirtschaftslebens mögen schon damals ihre Bedenken gehabt haben. Im großen und ganzen lebte man aber sorglos in den Tag hinein, sah nicht den Firnis, der über allem lag, sah auch nicht die Folgen, die die langsam und stetig wachsende Arbeitslosigkeit eines guten Tages haben mußte.

Zu solchem Firnis gehörte auch das Automobil-Club-Wesen.

Zahlenmäßig gesehen, spielte hier der Allgemeine Deutsche Automobil-Club die Hauptrolle. Zu ihm gehörte die Geschäftswelt und alles, was sich zum guten Mittelstand rechnete. Die Dicken, die Krösusse, die Fabrikanten, kurz, alles was sich über uns erhaben fühlte, war im Automobil-Club von Deutschland, dem früheren Kaiserlichen Automobil-Club vereinigt. In Rendsburg bestand ein Motorsport-Club, zu dessen Gründern ich gehörte und dem ich jahrelang als Sportleiter vorgestanden habe. Unser Club erfreute sich weit über das Gaugebiet hinaus eines gewissen sportlichen Ansehens. Die von ihm ausgeschriebenen Veranstaltungen und Wettbewerbe fanden Teilnehmer aus weiter Ferne und wurden in Sportlerkreisen als mustergültig aufgezogen anerkannt. Auch der Gau zählte im Gesamtclub zu den rührigsten.

Eine ganz besondere Rolle spielte der Dithmarscher Automobil-Club mit seiner Rennbahngründung. Von all' dem, was sich im großen deutschen Vaterland nach der Gründung der Republik so tat, schien mir die Gründung, das scheinbare Blühen und der dann folgende Zusammenbruch dieses Rennbahnunternehmens ein naturgetreuer Abklatsch.

Wie das Vaterland sich im Großen aufpumpte und von Errungenschaften faselte, genau so ging's in Heide mit der Rennbahn im Kleinen. In Heide bestand seit Jahren ein Traber-Club, der auf seiner Grasbahn Fichtenhain Traberrennen veranstaltete. Nun hatte die Rennleitung einmal versucht, unter Aufwand von viel Klimbim, dem Pferderennen ein Anhängsel zu geben, indem man Automobilisten die Möglichkeit gab, nach Abschluß des Pferderennens, auf der Grasbahn auch einmal um die Wette zu fahren. Man gab diesem Wettfahren den Namen: „Automobilrennen". Ich habe ein solches „Rennen" mitgefahren, und zwar sogar trotz einer Vergaserpanne einen zweiten Preis gemacht. Die gegebenen Preise waren tatsächlich das Beste am ganzen Rennen. Was die Hauptsache für die Heider war (die Heider sind, wie allgemein bekannt, enorm tüchtige Geschäftsleute. Es hat sich sogar auf dieser Tüchtigkeit fußend, das Sprichwort eingebürgert: „Ja, Heider? Gotts leider") es kam, wie bei jedem Rummel darauf an, daß möglichst viele Leute zusammen liefen. Und wo viele Leute zusammenlaufen, fällt was ab und bleibt was hängen.

So ist die Rennbahn kaum aus dem Grunde entstanden, dem Automobilwesen aufzuhelfen; die Hauptsache ist wohl gewesen: Geschäfte zu machen. Die smarten Heider waren sich jedenfalls darüber klar, wenn man das Geschäft mit der Rennbahn schon anfassen wolle, dann müsse die Sache aber auch Hand und Fuß haben. Teils aus Automobilisten, teils aus Trabern, bildete sich ein Ausschuß. Mein Stoewervertreter T. war Sportleiter. Dies Komitee fuhr nach England, besichtigte dort Rennbahnen und kam mit Plänen und Projekten wieder heim. Es wurden Mitglieder geworben und auch gefunden. Daß man einem Verein mit unbeschränkter Haftung beigetreten war, wußten wohl die wenigsten. Später hat man's erfahren, denn leichtfertig wie alles war, so war's auch mit den Beitrittserklärungen.

Der Bahnbau wurde in Angriff genommen. Planierungen, Erdbewegungen mit gewaltigen Überhöhungen, Baumaterial, Tribünen mit einem gewaltigen Anhängsel von Unvorhergesehenem, verschlangen enorme Summen.

Wie das erste Rennen stieg, saß man schon recht tief in der Tinte.

Die ersten Veranstaltungen wurden unter großem Reklame-Aufwand gefahren. Man ließ sich's was kosten; sie waren gut beschickt und hatten einen so gewaltigen Zulauf, daß man tatsächlich wegen der finanziellen Zukunft des Unternehmens aufatmen konnte. Man veranstaltete jährlich zwei Rennen und während der ersten beiden Jahre ging es finanziell auch einigermaßen klar. Aber dann begann die Besucherzahl, und damit auch die Einnahmen, nach und nach abzusinken.

Im übrigen Deutschland war der Nürburgring[6] aufgemacht. Es gab die

Eilenriederennen bei Hannover. Es gab das Schleizer Dreiecksrennen und über allem thronte noch die Avus im Grunewald. Zudem lag Heide in der nördlichsten Ecke des Vaterlandes, war schwer zu erreichen und man brauchte sich deshalb nicht wundern, wenn es schwer hielt, namhafte Leute noch nach Heide hinzubekommen. Was sich früher freiwillig an den Heider Start drängte bzw. gedrängt hatte, das ließ sich heute schon bitten und in den nächsten Jahren forderten Leute mit Namen schon von vornherein einen Zuschuß, ehe sie sich überhaupt bewegen ließen, eine Nennung abzugeben.

Es war schon von Anfang an in dem gesamten Unternehmen eine dem Eingeweihten nicht unbekannt gebliebene Laxheit des Rennbetriebes eingerissen, die sich rächen mußte. Ich war z. B. Abnahmekommissar für Räder. Vorschrift war: Flügelmuttern zu führen. Vielfach fehlten diese und schon im Interesse der übrigen Teilnehmer ließ ich solch‘ mangelhaft ausgerüsteten Maschinen nicht an den Start. Trotzdem erschienen diese Zurückgewiesenen später im Rennen und gegen mich gab‘s Beschwerden. Daß während des Rennens dann ein Reifen ablief, sei nebenbei bemerkt. Der Erfolg war, ich war als Abnahmemann unmöglich; ich verdürbe das ganze Geschäft. Rennleitung und ich waren uns darüber einig, ich war als Verantwortlicher bei Heider Veranstaltungen nicht zu gebrauchen.

Zuletzt schliefen die Rennen ein. Die Bahn verödete und verfiel, hängen blieben die Verpflichtungen, die, da Einnahmen fehlten, schnell wuchsen. Inzwischen kreisten die Pleitegeier über der Wirtschaft, niemand wunderte sich mehr bei Fallissements. Es war bald soweit, daß man sich wunderte, wenn der und jener immer noch im Sattel saß. Mir tauchten einige Bedenken bezüglich meiner Rennbahn-Mitgliedschaft auf und ich habe deshalb meine Mitgliedschaft gekündigt und um meinen Austritt gebeten. Nun erfuhr ich vom Kassierer, einem Herrn Jessen, das sei nicht so einfach, wir seien nur noch soundsoviele Mitglieder; bevor ich austreten könne, müßte ich meinen Anteil an den noch schwebenden Verbindlichkeiten des Clubs begleichen. Es handelte sich für mich um eine dreistellige Zahl mit nicht gerade den allerkleinsten Ziffern. Ich hab‘s für gut befunden, den Beutel zu zücken, zu zahlen und dem Heider Rennverein Valet zu sagen. Wie ich, so haben es noch einzelne Bekannte gemacht. Wie die Abwicklung des Unternehmens zu Ende gegangen, ist mir nicht bekannt geworden. Auf jeden Fall sind die einstigen Hauptmatadore verweht und verschwunden, die meisten sind tot.

Inzwischen ging das Wirtschaftsleben den eingeschlagenen, schiefen Gang weiter. Die Verrücktheiten der Inflation zogen auch noch unter der Goldmark ihre Kreise. Ihren stärksten Vorantrieb hatte die Inflation seinerzeit unter der Ruhrbesetzung. Hatte doch damals unser Reichskanzler den großen Gedan-

ken, unsere Gegner mit Passivität zu bekämpfen. Kam er nicht auf die neue Idee, nicht arbeiten zu lassen und, damit die Leute bei Stimmung blieben, sie trotzdem zu bezahlen?

Wir hatten diese Zeiten schon lange vergessen, als eines Tages ein Steuerzettel angeflattert kam, ich solle RM 1 350.- Rhein- und Ruhrabgabe bezahlen. Als mein erster Schreck sich gelegt, fragte ich beim Finanzamt an, was das eigentlich zu bedeuten hätte. Wie sich herausstellte, war diese Steuer als eine nachträgliche Umlage, die auf dem Einkommen aus 1922 basierte, gedacht. Nun hatte ich in diesem Jahre des Heils ein Einkommen von 5 Millionen versteuert, mehr wie das ganze Kirchspiel Jevenstedt zusammen und daher diese Umlage. An ein Bezahlen dieser Summe war gar nicht zu denken, schon aus dem einfachen Grunde, daß wir sie weder hatten noch aufbringen konnten. Meine Frau hat geweint und ich habe über solch‘ hirnverbrannten Modus gewettert und geflucht, bin aber trotzdem angefangen, abzustottern. Wie ich bis RM 550.- gekommen war, hat man es des grausamen Spiels genug sein lassen und über den Rest einen Strich gemacht.

Im Jahre 1928 steigerte ich meinen Opelverkauf auf genau 50 neue Wagen. Meine Sache ging, was den zahlenmäßigen Verkauf anlangte, also voran. In diesem Jahre nahm ich mit einem Laubfrosch an der DDAC-Reichsfahrt[7] teil. Mein Begleiter war, wie immer bei solchen Gelegenheiten, mein Johann Feldkamp. Diese Fahrt ging in vier Tagen über rund 2 000 km. Die erste Etappe über 800 km, die letzten fast ausschließlich im bergischen Gelände, durch‘s Erzgebirge, Rhön, Vogelsberg, Taunus, Hunsrück, Eifel. Wir war sechs Stummelschwänze dabei. Da großer Stundendurchschnitt verlangt wurde, waren die Ausfälle groß, ans Ziel kamen vielleicht 40 % der gestarteten Wagen. Wir fuhren unter der Unglücksnummer 13 und starteten abends um 5 Uhr in Braunschweig.

Die erste Etappe führte über Hannover, Minden, Bremen, Hamburg, Heide, Flensburg, Kappeln, Schleswig, Lübeck nach Heiligendamm. Es wurde eine finstere Nacht. Zwischen Bremen und Hamburg bekamen wir Motor- resp. Zündungspanne. Wir konnten nicht mehr und übernachteten bei einem Bäcker. Morgens um fünfe waren wir aber schon wieder am Reparieren. Nachdem wir dann wieder flott waren, sind wir wie der Böse hinter der sechs Stunden vor uns liegenden Kolonne her. Wir kamen in der zweiten Nacht, spät, in Heiligendamm an. Wir vertraten den sportlichen Standpunkt, so lange sich die Räder drehten, hätten wir in der Konkurrenz zu bleiben. Ein Vorausscheiden, aus dem Grunde, daß man keinen Preis mehr bekommen könnte, gab es für uns nicht. Weil wir in Heiligendamm als die Allerletzten ankamen und auch wohl einen recht mitgenommenen Eindruck gemacht haben mögen, so wur-

den wir in Räumen untergebracht, die wohl für Blessierte vorgesehen gewesen sein mögen. Sie waren hochkomfortabel und wie Johann und ich dann in der Badewanne saßen und uns anlachten, da kam auch der Humor wieder. Wir waren wieder obenauf. Das dicke Ende aber kam nach, man wollte uns am anderen Tage nicht starten lassen, wir seien, weil wir mit zuviel Verspätung gekommen, ausgeschieden. Zuletzt ließ man gelten, daß wir außer Konkurrenz wieder dabei blieben. So sind wir dann dabei geblieben, haben die letzten drei Tage eisern durchgehalten und konnten insofern noch zu einem guten Abschneiden von Opel beitragen, als durch unser Durchhalten das Opelteam in Düsseldorf geschlossen am Ziel erscheinen konnte. Außer uns waren es nur noch die drei Fiatwagen. Alles andere war auseinandergerissen. Eigentümlich war, daß die kleinen Wagen sich besser gehalten, wie die großen. Ich habe in meiner Sportlerpraxis manchen Preis und manche Plakette davon getragen, keine einzige habe ich unter so schwierigen Begleitumständen gewonnen, wie die Erinnerungsplakette zur 1928-er DDAC Reichsfahrt. Die Fahrt endigte auf der Gesolei[8]. Meine Frau und Annasiene nahmen uns in Düsseldorf in Empfang. Fünf Tage sind wir noch im Gesoleibetrieb geblieben, dann fuhren wir über Rüsselsheim nach Hause. Auf dem linken Rheinufer saßen derzeit noch die Franzosen.

Bei uns auf dem rechten Rheinufer und bei den Feierlichkeiten die mit der Gesolei verbunden waren, gingen die Wogen der Begeisterung, ich weiß nicht aus welchen Gründen, vielleicht hat‘s der gute Rheinwein getan, hoch und so hatten wir Schleswig-Holsteiner uns für eine interne Zusammenkunft auf einer Rheinterrasse verabredet. Ich mag mich etwas verspätet haben, genug, bei unserer Ankunft war alles in wilder Aufregung. Man hatte Streiterei mit zwei Kerlen, die man für Franzosenspione gehalten, bekommen. Sie waren, wie die Kieler die Wacht am Rhein anstimmten, nicht aufgestanden, hatten vielmehr höhnisch gelacht. Dies war Grund gewesen, sich ihrer anzunehmen. Die beiden hätten es aber vorgezogen, über die Balustrade springend, zu verschwinden. Leere Weinflaschen wären ihnen nachgeflogen. Diese Geschichte hat dann noch ein langes gerichtliches Nachspiel gehabt, immer und immer wieder haben die Akteure zur Vernehmung müssen. Fr. Ha. sagte mir, zuletzt hätte man sich aber doch rausgelogen.

Im Geschäft sah es in den Jahren nicht gut aus. Man lebte, lebte gar nicht einmal schlecht, aber von einem Vorankommen war doch keine Rede gewesen. Man vegetierte und setzte einiges Geld zu. Ich stand damals mit zwei Anfängern, Borcherding und Zimmermann in einem Werkstattvertragsverhältnis, da ich selber eine Werkstatt nicht hatte. Hätte ich sie gehabt, so wäre der Rückgang etwas schneller vor sich gegangen, denn wie es wohl immer schon gewesen ist,

bei Geldknappheit ist es stets der Handwerker, an dem sie sich zuerst auswirkt. Geld kam schlecht herein und mancher Kunde suchte seine Zahlungsschwierigkeiten hinter falsch angebrachten Reklamationen zu verbergen.

Die Arbeitsgelegenheiten wurden immer weniger und selbst allerbeste Gesellen wußten zeitweilig keine Arbeit zu finden. So erschien bei mir einst ein junger Geselle, er hatte gute Papiere, hatte vor drei Jahren ausgelernt und war seitdem auf der Walze, ohne irgendwo Arbeit finden zu können. Mir hat der Junge leid getan, aber ich konnte ihn auch nicht beschäftigen.

Im Jahre 1928 setzte ich RM 1 100.- zu. Die Summe war nicht groß. Das Jahr 1929 brachte insofern eine Besserung, als der Unterschuß nur RM 200.- betrug. In Rüsselsheim konnte man nicht nur abrufen was man wollte, ohne befürchten zu müssen, nicht prompt beliefert zu werden, nein, man wurde sogar an seine Abnahmeverpflichtungen erinnert.

In unseren nördlichen Kreisen, den an Dänemark abgetretenen Kreisen Hadersleben, Apenrade, Sonderburg und Tondern ging es nicht besser, vielleicht gar noch schlechter. Mein Freund und Kriegskamerad H. J. klagte mir seine Not. Er kam mit dem Vorschlag, er möchte auf den kleinen Opel-Zweisitzer eine Zweisitz-Limousine setzen. Da Opel so etwas nicht baue, müsse sich der Wagen verkaufen lassen. Mir hat die Sache eingeleuchtet und wir haben solche Wagen umgebaut. Der Bau vollzog sich in der Weise, daß beim offenen Zweisitzer beide Türen und ungefähr 20 cm der Seitenwand weggenommen wurden. Dann wurde der fertige Aufbau aufgesetzt, gepolstert und lackiert und der Umbau war fertig. Die Selbstkosten betrugen RM 550.-; wir glaubten für RM 700.- verkaufen zu können. J. hatte den Aufbau sehr gut durchgearbeitet, alles war solide und die Türen gingen wie Geldschranktüren. Unsere Abnehmer waren die Opelhändler in Schwerin, Bremen, Hildesheim, Nienburg und Hannover. Die Firma Dello & Co. in Hamburg, die sonst leicht hätte unsere ganze Produktion nehmen können, war zu einem Auftrag nicht zu bewegen, weil sie selbst mit einer größeren Bestellung bei Winter in Halle, der einen gleichen oder ähnlichen Wagen baute wie wir, festgefahren war.

Ich habe die kleine Limousine auch in Rüsselsheim beim Werk vorgeführt. Herr Heinrich von Opel hat sich das Fahrzeug ganz persönlich angesehen und hat mir dann sein Kompliment über die Sauberkeit der Ausführung ausgesprochen. Zum Schluß sagte er: „Herr Sievers, allein aus dem Grunde, weil Sie so etwas Ordentliches gebaut und weil ich Sie schätze, will ich Ihnen einmal etwas zeigen, was noch keinem Außenstehenden gezeigt ist.“ Darauf hat er mich mit in‘s Konstruktionsbüro genommen und hier hat er mir die Zeichnungen über einen gleichen Wagen vorgelegt. Er hat mir erklärt, dieser Wagen

würde erscheinen, sobald die Voraussetzungen gegeben seien, daß der Markt 3 000 von ihnen aufnehmen könne. Wie es für uns aussehen würde, wenn dieser Zeitpunkt eingetreten, darüber bitte er mich, mir ein Bild machen zu wollen. Er schätze, wir wären dann vielleicht so weit, daß dann unser Betrieb, den wir doch wohl zu vergrößern gedächten, im Anlaufen sei und was dabei herauskäme, wenn Handwerker mit Opel konkurrieren müßten, das möchte ich mir vergegenwärtigen. Er riete mir als Freund, das, was wir zugeschnitten, aufzuarbeiten und zu verkaufen und dann die Finger davon zu lassen.

Ich habe mich bedankt und bin seinem Rate gefolgt.

Bei der Gelegenheit kamen wir dann auch noch auf meine frühere Stoewer-Tätigkeit zu sprechen und er tat, als wenn er neugierig wäre, zu hören, wie ich über den erfolgten Wechsel dächte. So führte ich ihm aus, daß ich allzeit bei Stoewer ein weitgehendes Entgegenkommen gefunden und ließ auch einfließen, daß ich bei ihm und Opel von derlei Sachen noch nie etwas bislang davon gemerkt hätte. Er hat gelacht und gemeint, wenn Stoewer solche Entgegenkommen öfter gezeigt, dann wundere es ihn nicht, wenn Stoewer zuletzt in Schwierigkeiten geraten wäre. Er möchte nicht den Nachahmer machen und würde seinem bisher geübten Grundsatz, nichts zu verschenken, auch ferner treu bleiben. Prost Mahlzeit!

Hiermit war die Zweimann-Limousine begraben. Stattdessen versuchten wir uns noch mit einer viersitzigen Limousine, die wir auf das verlängerte Lieferwagenchassis setzten. Von diesen Fahrzeugen haben wir wohl 10 Stück gebaut. Bei der Schwere unseres Aufbaues war aber das kleine Maschinchen nicht durchhaltend genug und wir machten auch mit dieser Bauart Schluß. Unser solider Aufbau hätte zwei, wenn nicht drei Unterbauten überlebt.

Aus diesen Versuchen, schon allein aus der Tatsache, daß man sich mit ihnen abgab, ist es zu ersehen, wie es auf dem Gebiete des normalen Geschäfts aussah. Hier ging es langsam aber sicher bergab. Ich lasse Zahlen aus der Inventur einiger Jahre folgen:

	Außenstände:	verkaufte Wagen:	Schulden: Gew. +	Verl. -
1928	14.900	44	12.600	1.100
1929	10.600	51	15.400	200
1930	5.600	56	27.200	6.500
1931	4.100	28	20.000	4.200
1932	4.100	10	18.200	6.400
1933	7.300	34	19.100	20

Ich verrate wohl kaum etwas Unerwartetes, wenn ich hinzusetze, es hat schlaflose Nächte gegeben. Mein Schwager, Hinrich Kühl, hat damals die Frage an mich gerichtet, wie wir immer noch zurechtkämen und ich habe ihm geantwortet: zwei Jahre würde es wohl noch dauern, daß ich wegen eines Brotes bei ihm vorsprechen müßte. Auch mögen die Bilanzen, was die Bestände an alten in Zahlung genommenen Wagen anging, noch ein wenig frisiert gewesen sein. Bei mir standen sie mit Einstandswerten zu Buch.

Die Inventurwerte solcher Fahrzeuge betrugen nicht ganz RM 5 000.-. Da das Geschäft in ihnen aber fast brach lag, so ist ihr wirklicher Wert nicht viel über Null gewesen.

Wenn man Außenstände und Schulden aus den Jahren 1928 und 1933 verglich und wenn man Vermögensstand aus den gleichen Jahren sich gegenüberhielt, so kam man an der Tatsache nicht vorbei, daß man sich rund RM 15 000.- zurückgewirtschaftet hatte. Ich bin mir ferner darüber klar gewesen, daß, wenn der Stand des Geschäftsvermögens bei Null angelangt sei, ich meine Bücher unter den Arm nehmen und auf's Amtsgericht gehen würde, denn unter keinen Umständen hätte ich die Reihe der Leute vergrößert, von denen die Rede ging, sie hätten ihre Geldgeber mit soundsoviel hineingelegt. Daß niemand gegen die Verhältnisse ankonnte, war bekannt. Das Einzige, über das man selber noch entscheiden konnte, war der gute Ruf. Zahlungsunfähig werden war keine Schande mehr; das Verwerflichste war das Hineinreißen anderer.

Mein lieber Freund Richard Ditting war auch ein Opfer der Zeit geworden. Ein größerer Geldbetrag, der für ihn überwiesen wurde, wurde von seiner Bank festgehalten; er solle zunächst einen Teil seiner Bankverbindlichkeiten abdecken. Der überwiesene Betrag war als Lohnzahlung gedacht. Da Ditting infolge dieser Geldsperre nicht löhnen konnte, ging alles Schlag auf Schlag. Er war fertig. Konkurse wurden erklärt und abgewickelt und etliche Leute verloren Geld. Etliche Jahre später hat Richard Ditting sämtliches bei diesem Konkurs von seinen Gläubigern verlorenes Geld auszahlen können und was die Hauptsache ist - auch ausbezahlt. So handeln anständige Kaufleute. Leider waren solche Leute in verschwindender Minderheit.

Von Opel kam in den Jahren ein Reiseinspektor mit dem schönen Namen Engel zu uns. Zweck seines Besuches ist wohl gewesen, zu sehen, wie weit sich die einzelnen Geschäfte dem Gefrierpunkt inzwischen genähert. Ich kann mir vorstellen, daß vielfach frisierte Bilanzen vorgelegt worden sind und wenn ich auch ein solches Verfahren geübt hätte, so wär' der Engel vielleicht auch beruhigt wieder heimgefahren. Da ich dieses aber nicht tat, ihm vielmehr meine

jämmerlichen Zahlen vorlegte, konnte er es denn doch nicht unterlassen, mir vorzurechnen, wenn das so weiterginge, ich, auf gut deutsch gesagt, fertig wäre. Gedacht habe ich: O, Du unschuldsvoller Engel, Du. Gesagt hab ich etwas anderes, ungerechter Weise sogar etwas, das er nicht hinter den Spiegel gesteckt.

Außer der Schleswig-Holsteinischen Bank habe ich fremde Gelder, abgesehen von einer Haushypothek, nicht gebraucht. Den Herren von der Bank bin ich heute noch dankbar für das Entgegenkommen, mit welchem sie mich unterstützten. Niemals hat man mir Bedenken gezeigt, niemals hat man Stellung von Bürgen verlangt. Sie waren über meine Geldverhältnisse niemals im Unklaren. Ich kann mir aber auch vorstellen, daß sie wußten, wie ich handeln würde, wenn die Sache so weit war wie oben angedeutet.

Was sich in der Wirtschaft und im Geschäftsleben so im Kleinen abspielte, von dem gab die Politik die vergrößerte Auflage. Im Volk balgte man sich um Parlamentssitze und im Parlament knobelte man um Ministersessel. Ob Minister von Format dabei gewesen? Ich weiß es nicht. Fest steht jedenfalls: ein Mann mit starker Hand ist bis 1932 nicht dabei gewesen. - War nicht alles so einfach? (Ein ganz großer Döskopp nannte es logisch!) Wir waren 1918 doch Demokraten geworden, bei Demokraten bestimmt die Mehrheit, nach Mehrheitsbeschlüssen wurde regiert. Da Mehrheiten für vorgelegte Entwürfe gebildet werden mußten, wurden sie von Fall zu Fall gesucht und mit den jeweiligen Mehrheiten kamen und verschwanden auch die jeweiligen Minister. Heraus kam ein Käsehandel.

Wie verheerend sich dieses in der Höheren Beamtenschaft auswirken mußte, bedarf keiner Erwähnung. Wenn man dann ferner bedenkt, daß mit der 18er Revolution ein ganzes Heer neuer Leute nach oben gelangt war, die auch nicht gerade in den schlechtesten Positionen hängen geblieben waren, so wird das Bild vervollständigt. Die dritte Garnitur mochte mancherorts noch aus früher kaiserlichem Lager stammen, aber auch bei vielen von denen hing der Mantel nach dem Winde und es hieß, wes' Brot ich esse, des' Lied ich singe. Die Leistung des Treueides hatte nicht gar zu große Hemmungen verursacht. Nur wenige frühere Staatsbeamte hatten die Klippe des Meineides durch Quittierung ihrer Stellung umschifft. Auf jeden Fall floß im damaligen Staatsbeamtenkörper ein sehr erheblicher Prozentsatz faulen und ungesunden Blutes, wenigstens ungesund für das Staatsideal.

Ich krame in alten Papieren und finde zu dem Kapitel, demokratische Republik, einige Worte, die ich einmal irgendwo gesagt habe. Sie sind allerdings plattdeutsch niedergeschrieben; trotzdem will ich sie folgen lassen:

As wi konfermeert worn, harn wi en Kaiser. As de Weltkrieg to Enn weer,

is he gahn, veele von uns harrn Trahn in de Ogen, awers achtern, dor stünn jo all de Annern.

Un nu kehm de Annern. Dat weern awers de richtigenMuskanten. Se harn er Fidel noch gornich mol stimmt, do kehmen all de Drottrekkers[9], de Juden un Judengenossen un wulln mithelpen. All wulln se dat dütsche Volk gesund moken. Von de Hauptlok[10], dat se sik süllm gesund moken wulln, heppt se nicks seggt.

De erste Buurnversammlung heeln se in Weimar aff un dar beschloten se mit grote Majorität, datt de Klökste nageben müss un nadem dütt tregg weer, kun dat denn losgohn. Un dat güng los.

Na een par Johr wull dat denn mit de Köhlenlewerung vör de Franzosen nich recht mehr flutschen und do kehmen de Franzosen bi un besetten datt Ruhrgebiet. Wi schulln Köhlen lewern, arbeiten oder betahln. Unsen Hauptmakador weer awers lang keen Döskopp,

Wat? Arbein? Wi? Wi denk dar garnich an! Wi mak passive Resistenz un hoss Ju wat. Datt wer de grote Tied as ton erstenmol de staatlich konzessionierte Fuhlheit inföhrt un wat noch schöner ist, ok betahlt wor. Wi könnt de een, twee Johr un den Kuddelmuddel de do kehm, gern öwerschlahn. As he vorbi weer, do weern wi alltohopen - Millionäres.

Datt harrn wi uns bi uns Konfermatschon ok nich dröhmen laten, datt wi datt noch mol sowiet bringen wörrn. Wi hebbt datt nu weller vergäten, watt wi vör arme Millionärs wess sünd un wenn datt nich so trurig wess weer, denn kunn wi darröwer lachen. Ass wi denn nadör öwer de Billion rut weern un datt Popier knapp wor, da kunn dat nich mehr angahn, do greegen wi de Goldmark - awer ok ut Popier.

Intwischen haarrn wi datt awers verleert mit Geld ümtogahn un na een par Johrn, do weern bi de mehrsten Lüd ok de Goldmark weller all un do füngen de Lüd, toerst de fulen Knööp, an pleite to maken. Ok de anstännige Kerl kunn sik nich mehr bargen. Datt weer de Tid, ik mutt datt seggn, wo sik uk düchtige Kerls, de wull den Kopp verloren harrn, an Nagel hungere oder to Woter güngn.

Datt lett sik allns lichter vertelln, as datt in Würklichkeit weer. Wi weern doch Demokraten un jeder kunn doch mitschnaken. Datt hebbt wi denn ok riklich dahn. Mit 33 Parteien und 34 Programms weern wi op den annern daltowetten. Bi denn Tormbu in Babel kann dat nich döller hergahn hemm. Datt weer in wortwörtlichste Bedüdung enn Judenschool, de nich beeter optroken warrn kunn as se weer. Söben Millionen Arbeitslose kikten to, datt heet, wenn se nich sülim mit ant Schnacken weern.

Auch heute habe ich Wesentliches nicht hinzuzusetzen.

Ich will mich bemühen objektiv zu sein und will deshalb versuchen, den Machthabern im Reich nach der Revolution, während der Inflation und der Deflation, Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Schon der Umstand aber, daß annähernd die Hälfte von ihnen Hebräer waren, war Grund für mich, ihnen ablehnend gegenüber zu stehen. Hinzu kam ferner die Tatsache; sie stammten ohne Ausnahme aus links und ganz links gerichteten Kreisen. Zudem waren sie von der Mehrheit, was damals und für mich auch heute noch, auf eine kurze Formel gebracht, Dummheit ist, gewählt. Die Herren überschlugen sich in großen Worten und es steckte nichts dahinter. Rechtsgerichtete dachten nicht weniger als erbaulich über diese Herren und zu den Rechtsgerichteten gehörte ich immer noch, trotz aller Böcke, die auch hier geschossen.

Deutschland sah sich, trotz aller Punkte und Versprechungen Wilsons, dem Versailler Diktat gegenüber [hilflos]. Es war in den ersten Jahren nach dem Kriege doch so gewesen, wir hatten zunächst wohl Waffenfrieden, aber immer noch Blockade. Im Innern schlugen sich der Sozialdemokrat mit Spartakus. Im Rheinland tauchten Separatisten auf, von den Franzosen heimlich und öffentlich unterstützt. Einem Land, das doch nach Strich und Faden schon ausgeplündert war, hatte man Lokomotiven, Eisenbahnwagen, Maschinen, Zucht- und Milchvieh, kurz, alles was des Nehmens wert schien, genommen und verlangte zudem noch Zahlungen, sofortige Zahlungen. Das linke Rheinufer war besetzt. Deutschland war, nach einem alten plattdeutschen Ausspruch, sozusagen en Pott voll Müüs.

Das Allernötigste und erste Voraussetzung unter solchen Umständen, Möglichkeiten für Ordnung zu schaffen, war das Vorhandensein einer wertbeständigen Währung. An Bestrebungen, eine solche zu schaffen, hatten es die derzeitigen deutschen Regierungsstellen, wie erwiesen ist, nicht fehlen lassen. Es ist ihnen aber leider nicht möglich gewesen, auf der Feindseite irgendwelches Verständnis oder gar Entgegenkommen zu finden. Vielmehr ist von den Gegnern, namentlich von Frankreich, alles getan, um die ersten Versuche zur Bildung geordneter Geldverhältnisse über den Haufen zu werfen. In‘s geschäftliche Leben übertragen, hat‘s wohl ähnlich so ausgesehen, als wenn man seinem Schuldner, statt ihm wieder aufzuhelfen, das Haus über‘m Kopf anzuzünden versucht.

Reichsbankpräsident Schacht hat die Verhältnisse in seinem Buch, die Stabilisierung der Mark, dargelegt. Nach ihm haben im Jahre 1923 133 Papierfabriken (nicht etwa Druckereien) ausschließlich für die Reichsbank und für die Belieferung der Notendruckereien gearbeitet. Und das sagt mehr wie Worte.

Wie die Folgen gewesen, darüber schrieb ich auf den Vorseiten. Kurz vor 1933 war ein großer Teil unseres Volkes eine dumpfe, arbeitslose und nörgelnde Masse geworden. Ob immer mit Recht, bleibe dahingestellt. Die Regierenden wurden für Schwächlinge und Dummköpfe, um nicht zu sagen für Spitzbuben und Gauner gehalten. In politischen Versammlungen schlug man sich inzwischen gegenseitig die Köpfe blutig. Nach der Vorschrift gutbürgerlicher Hausmütter, Ruhe ist die erste Bürgerpflicht, hatte der Spießbürger zu Hause zu bleiben, Vater mußte sich zu gut halten für die Auseinandersetzungen der Radaubrüder. Die Radikalen machten ihre Auseinandersetzungen zunächst unter sich ab.

Es blieb aber nicht aus, daß den Leuten, die es zum ersten Male wagten, der Hauptregierungspartei, also den Sozis, mit dem Knüppel entgegenzutreten, viele Sympathien wurden und die Ansicht, daß politische Prügeleien unter allen Umständen zu verwerfen seien, schwand immer mehr. Alles, was sich seit Kriegsende mehr oder weniger hatte treiben lassen, wurde nachgerade wach und trieb dahin, wo man die starken Fäuste sah, zu den Nazis.

Übernahme des Rendsburger Busverkehrs

Die Stadt Rendsburg hatte sich seiner Zeit mit der Einrichtung eines Omnibusverkehrs befaßt. Es war in den Jahren, als meine beiden Freimaurerbrüder Grimme und Stork, übrigens zwei unverbesserliche Gegner, Senatoren und ich Stoewer-Vertreter waren. Im Auftrage von Grimme habe ich damals ein Gutachten über die Rentabilität eines solchen Unternehmens ausgearbeitet. Von der Stadt aus meinte man ein übriges tun zu müssen, indem man Verkehrszählungen vornahm und beispielsweise die Leute zählte, die zu einer gewissen Tageszeit eine gewisse Verkehrsstelle in einer gewissen Richtung passierten. Grimme deutete mir an, ich hätte die Verhältnisse klarzulegen dahin, ob ein Stadtverkehr rentieren könne. Bedingung sei hierbei: der Fahrpreis dürfe 10 Pfg. nicht überschreiten. Ein städtischer Zuschuß käme nicht in Frage.

Obwohl ich unter diesen Voraussetzungen und Bedingungen der Sache eigentlich wenig Geschmack abgewinnen konnte, habe ich mich doch an die Bearbeitung dieses Projektes gemacht. Unter Zugrundelegung der damaligen Stoewer-Preise würde das Anlagekapital RM 120 000.- betragen müssen. Unter Zugrundelegung des 10-Pfennig-Tarifes konnte man, wenn man weitherzig denken und kalkulieren wollte, wohl mit einer Brutto-Einnahme von RM 50 000.- rechnen. Demgegenüber kamen Abschreibungen, Löhne, Betriebskosten, Reparaturen usw. Nach allem schien mir die Sache wenig aussichtsvoll. Senator Grimme hat sich in meinen Anschlag vertieft. Dann hat er mir die Frage vorgelegt, ob ich nicht Lust hätte, die Sache anzufassen. Aus naheliegenden Gründen war es, zumal geäußert war, die Stadt würde sich zu finanzieller Beihilfe nicht verstehen, für mich so gut wie ausgeschlossen, mich an solche Unternehmen heranzuwagen. Deshalb mußte ich ablehnen.

Umsomehr war ich verwundert, als einige Monate später bekannt wurde, ein Omnibus-Unternehmer aus der Bremer Gegend hätte mit der Stadt Rendsburg einen Vertrag abgeschlossen und würde binnen Kurzem hier einen Omnibusbetrieb eröffnen. Es erschienen dann auch tatsächlich drei recht vorsintflutlich aussehende hochbeinige Omnibusse, und der Betrieb fing an zu laufen. Ich habe den Mut der Unternehmer zunächst bewundert, mußte dann allerdings mir sagen, wenn die drei Wagen sonstwo ausrangiert seien, man also ein Anlagekapi-

tal nicht zu investieren brauchte, ja nichts riskiert sei, indem man in Rendsburg die Wagen auf die Straße schickte. Einige Jahre später wurde mir dann noch folgende Aufklärung: Die Stadt hatte ihren Standpunkt, keine geldliche Hilfe zu geben, aufgegeben. Sie hatte sich ferner bequemt, den Unternehmern eine Einfahrsumme von 70 Pfg. pro gefahrene Kilometer zu garantieren und einen Vorschuß oder eine Anleihe oder eine Beteiligung, ich weiß nicht, wie man es genannt hat, von sage und schreibe RM 20 000.- zu geben. Das, was man den Bremern gewährt hat, hat man mir, dem Rendsburger Steuerzahler, verschwiegen. Unter solchen Bedingungen hätte ich liebend gern mit mir reden lassen, hätte ich zum Unterschied gegenüber den neuen Unternehmern sogar einen ordnungsmäßigen Betrieb einrichten können und die Stadt und der Magistrat hätten sich nicht jahrelang mit einem Bruchbetrieb herumschlagen brauchen. Daß dem klugseinwollenden Herrn Senator Grimme, in dessen Gedankengänge ich mich übrigens vergeblich hineinzuversetzen bemüht habe, sehr bald ein Seifensieder hochgegangen ist, beweist der Umstand, daß er mich etwa 14 Tage nach der Betriebsübernahme zu sich bat. Hierbei stellte er an mich das Ansinnen, ich möchte mir doch einmal die Fahrzeuge ansehen und dann ihm meine Ansicht, was mit ihnen los sei, bekanntgeben. Das erstere habe ich getan und hierbei meine Vermutungen über die Güte des Wagenmaterials bestätigt gefunden. Das Zweite habe ich abgelehnt, mit dem Bemerken, diese Sache sei inzwischen wohl durch die Tätigung von Verträgen überholt. Jedenfalls lehnte ich es ab, mich, nachdem die Sache für mich doch verloren sei, zum Prellbock gegen Leute herzugeben, denen man noch vor Kurzem glaubte mehr Vertrauen entgegenbringen zu können wie mir.

Senator Grimme und mit ihm die Stadt hatten ihren Reinfall, denn es war ein glatter, weg.

Ein zweiter Fall, ebenfalls damalige städtische Magistrats-Praktiken kennzeichnend, bei dem mein Freimaurerbruder Storck die Regie führte, war folgender: Die Stadt beabsichtigte ein Krankenauto zu kaufen und forderte Offerten ein. Auch ich gab Offerte ab. Unser Stoewer kostete damals RM 13000.-. Bei der Offertgabe wurde mir dann gesagt, man hätte für einen Krankenwagen allerdings nur RM 12 000.- bewilligt bekommen. Deshalb läge ich mit meinem Angebot nicht günstig. Es sei aber beschlossen, zu kaufen. Es handele sich nur noch um die Entscheidung zwischen Stoewer und von meinem Berufsgenossen Jürgensen angebotenen Marke NAG Herr Senator Storck, der sowohl einen Stoewer, wie auch einen NAG-Wagen besäße, würde die Entscheidung treffen. Diese Entscheidung fiel nach einigen Tagen und ging dahin, daß ein Adlerwagen für RM 17 000.- angeschafft wurde. Verkäufer war aber keine Rendsburger Firma, sondern H.C. Reimers, Kiel, der später seine Gläubiger

Firmensitz am Paradeplatz in Rendsburg.

mit RM 750 000.- sitzen ließ. So wurde früher in Rendsburg Kommunalpolitik gemacht!-

Den großen Männern der Stadt standen die großen Männer der Industrie kaum nach. Sowohl Senatoren wie Direktoren ließen ihrem Sachverstand die Zügel frei. Wenn dabei der Autohändler ein wenig genasführt wurde, das nur nebenbei. So habe ich seinerzeit einem Herrn Direktor zu ausgedehnten Spazierfahrten, sogar mit Damen, die er als Probefahrten (hier denke ich an die Fahrten und nicht an die Damen) tarnte, verholfen. Ich habe mich sehr viel später einmal um den Verkauf von fünf Wagen bei derselben Firma bemüht. Es sollte sich um zwei große und drei kleine Wagen handeln. Die Verhandlungen zogen sich wieder einmal wochenlang hin. In der Zwischenzeit wurde mir, gelegentlich einer Versammlung, zu dem Zuschlag auf die beiden großen Wagen gratuliert. Da ich etwas derartiges offiziell aber noch nicht gehört, stieg mir unwillkürlich wieder der Verdacht eines Versteckspiels auf. Anderen Tages ging ich zum Direktor und erkundigte mich nach dem Stand der Angelegenheit. Ich erhielt die Antwort, ich sei zu teuer, wenn ich bereift zu dem Preise liefern

wolle, der unbereift offeriert sei, so sei die Sache abgemacht. Ohne Worte zu machen nahm ich an.

Nun gab es aber ein verdutztes Gesicht. Der Herr Direktor ging in‘s Nebenzimmer, zum kaufmännischen Direktor, und beide Herren kamen nach kurzem Flüstern wieder zu mir. Der Kaufmännische meinte darauf, ich würde nach zwei Stunden Bescheid bekommen, ob der Kauf vor sich gehen könne. Ich entgegnete darauf, den Bescheid hätte ich ja bereits von seinem Herrn Kollegen. Eines zweiten Bescheides könnte ich entraten. Nein, es bedürfe einer schriftlichen Bestätigung. Nein, mir genüge das Wort des Herrn B.

Das war denn eine harte Nuß, aber die Herren mußten geradeaus. Die Wagen, die an anderer Stelle gekauft waren, sind dann von mir geliefert. Die andere Stelle mußte trotz allen Stunks zurücktreten. Sie ist aber ganz bestimmt auch auf ihre Kosten gekommen.

Wie die beiden Herren Direktoren sich erst wieder beruhigt, sind wir gute Geschäftsfreunde geworden. Es ist mir so vorgekommen, wir mußten erstmal auf die Weide.

So bunt, wie die damaligen Zeiten waren, so bunt wird auch, wenigstens befürchte ich dies, auch meine Niederschrift. Wie ganz oben die Verantwortlichen, so bin ich wohl als Schreiber auch an so manchem vorbeigelaufen. Deshalb will ich zunächst einmal wieder nachholen.

Ich persönlich habe unserer alten Regierung nachgetrauert, habe auch nie vermocht, den neuen Leuten Vertrauen entgegenzubringen. Mein Vater kleidete unsere Ansicht, denn wir beide gingen auf diesem Gebiete einig, in die drastischen Worte: Gegen ein Fuder Mist kann kein Mensch anstinken.

Mitglied im Stahlhelm

Nachdem dann später die deutschen Verbände sich doch wieder an‘s Tageslicht wagten, leider in einer solchen Mannigfaltigkeit, daß man sie als Eigenbrötelei bezeichnen muß, bin ich Anfang 1925 dem Stahlhelm, Bund der Frontsoldaten,[1] beigetreten. Dies war mein erster Schritt in‘s politische Leben nach Gründung der Republik. Das, was der Stahlhelm hätte sein können, das ist er leider nicht geworden. Er schien die Parole zu haben: Immer mit der Ruhe. Dieser altbewährte Landserschnack paßte in das damalige politische Leben aber sehr wenig hinein und deshalb wechselten manche vom Stahlhelm zur jungen Hitlerpartei hinüber. Auch unsere Entschließungen und Proteste waren „flammend“. Das änderte aber nichts an der Tatsache, daß sie unbeachtet einschliefen. Gewehr bei Fuß sind wir stehen geblieben, bis uns 1932 die Felle weggeschwommen waren.

Ich habe im Stahlhelm immer eine allerbeste Kameradschaft gefunden und durchweg anständige Kerle dort kennengelernt. Merkwürdig ist mir‘s immer vorgekommen, daß die Kriegervereine uns nicht wohl wollten. Ich bin später, nach Auflösung unseres Frontsoldatenbundes noch einige Jahre Mitglied eines Kriegervereins gewesen. Ich bin wieder ausgetreten. Ein guter Bekannter, Amtmann H. P. meinte einmal, ich könnte als alter Embührener doch gut und gern, allein der Tradition wegen, in den J. Kriegerverein eintreten und ich sagte ihm gegenüber auch zu. Merkwürdigerweise kam die Sache aber nicht weiter. Eines Tages erschien dann ein Vorstandsmitglied bei mir und führte mir gegenüber aus: Die Kassenverhältnisse des Vereins seien alles andere als gut, die Ausgaben höher als ihm lieb sei. Der Hauptausgabeposten bestände aus Geldern, die bei Beerdigungen für die Trauermusik aufzuwenden seien. Ich sei ja auch nicht mehr der Jüngste, also, wie gesagt, Geld sei knapp. Nachtigall ich hör Dir laufen. Ich habe dann doch gemeint, es wäre wohl besser, wenn ich wegen der später einmal notwendig werdenden Grabmusik außen vor bliebe.

Hierbei werde ich an die Kriegervereinsgrabreden, von denen ich doch schon so einige mit angehört habe, und an das bei diesen Gelegenheiten gegebene Versprechen, daß man den Verblichenen nie vergessen werde erinnert. Mir ist es immer so vorgekommen, als wenn [der] Redner vor seiner Ansprache gewissermaßen in rednerischen Wehen lag, daß er aber glücklich und heilfroh

war, wenn er seinen Sermon hinter sich hatte. Die Versicherung des Nievergessens hat aber jedes Mal dazu gehört. Ich kann mir nicht helfen, für mich sind solche Sachen nicht.

Ich glaube wohl, daß unter den Mitgliedern der vorhin genannten Rechtsverbände zahlreiche Existenzen waren, die lediglich aus Lust am Krachschlagen mitmachten. Hierzu rechne ich die Bombenwerfer, die in der Provinz ihr Wesen trieben. Unter anderem wurde dem Schulrat in Hohenwestedt sein Autoschuppen in die Luft gesprengt. Ja, es war mehr wie Unfug. Nach langem vergeblichen Suchen hat man die Täter gefunden und eingesperrt. Es waren sogar noch Bekannte von mir, wie Hein Wiborg und Hennings, dabei. Die Nazis warfen währenddessen ihre Bomben in‘s Vereinslokal der Kommunisten. Der Krug heißt heute noch: „der Bombenkrug“.

Auch hier war der Hauptakteur ein Bekannter, Plön, dem es gelang, nach Dänemark zu entkommen. Nach seiner Rückkehr hat man ihn aber doch gefaßt. Er sollte in Altona abgeurteilt werden. Während der öffentlichen Gerichtsverhandlung wurde, nachdem sie schon stundenlang sich hingeschleppt, vom Verteidiger die Einlegung einer Pause beantragt. Diesem Antrag wurde stattgegeben - die Pause wurde eingelegt. Wie die Verhandlungen wieder aufgenommen werden sollten, war der Angeklagte verschwunden - weg. Man hat ihn erst wieder gesehen, als das System beseitigt war. Das alte System konnte sich wohl kaum noch auf seine Polizei und Richter verlassen.

Im Herbst 1932 war es dann endlich soweit. Der Reichspräsident berief den Führer der NSDAP, Adolf Hitler, zum Reichskanzler. In der Mehrheit des Volkes herrschte Jubel. Die alten Nazikämpfer freuten sich, daß sie endlich am Ziel und der große Haufe der Mitläufer freute sich, weil die anderen sich freuten. Auch die Zahl derer, die sich sagten, daß es so, wie bisher, nicht weitergehen könne, war nicht klein. Diese waren froh, die alten Machthaber los zu sein und freuten sich aus diesem Grunde. Zu ihnen gehörte ich. Man war tatsächlich soweit, daß jedermann nach einem Manne schrie, der wenigstens wußte, was er wollte, es war schon halbwegs egal, woher er käme.

Von den Nationalsozialisten wußte man im Grunde genommen recht wenig. Man wußte in erster Linie, daß sie der bisherigen Regierung die Zähne gezeigt. Es lag in der Natur der Sache, daß neben vielen Idealisten auch ein guter Teil verkrachter Existenzen dieser tatkräftigen Partei zugelaufen waren. Es mögen auch Leute dabei gewesen sein, für die selbst diese Bezeichnung noch nicht das Wirkliche ausdrückt. So ist es bislang noch bei jedem Systemwechsel gewesen und es braucht‘ deshalb nicht wunder zu nehmen, wenn es auch dieses Mal so war. Neue Volkstribunen erschienen und mit ihnen neue Helden des Tages.

Parteiherrschaft und Bürokratie in Rensburg im Dritten Reich

Mit der Machtübernahme wehte sofort ein anderer Wind. Alles was links ausgerichtet war, wurde sofort, was so in der Mitte herumschwankte, nach 14 Tagen aufgelöst. Nur was rechts ausgerichtet war, darunter der Stahlhelm, blieb bestehen. Der Andrang zum Stahlhelm, dessen Führer[1] im Ministerium saß, war überwältigend. Jeder wollte einer Verbindung angehören, die für würdig genug für‘s Weiterbestehen gehalten wurde. Die neuen Mitglieder kamen haufenweise. Daß aber durch die zahlreichen Neuaufnahmen die Qualität innerhalb der Mitgliedschaft eine bessere geworden, blieb zweifelhaft.

Nach gar nicht langer Zeit veranstaltete der Stahlhelm eine Bundesversammlung in Magdeburg, an der ich teilgenommen habe. Es war damals eine nicht unwesentliche Opposition gegen Seldte im Umlauf. Ich hatte das Glück, direkt vor dem Rednerpult Seldte‘s meinen Platz zu bekommen und ich habe seine Ausführungen mit großem Interesse verfolgt. Er führte aus: Er wüßte genau, wie es im Stahlhelm aussähe, er wüßte auch, daß ein nicht unwesentlicher Teil der Kameraden anderer Ansicht wie er, bezüglich des von ihm gesteuerten Kurses sei, aber man solle sich gesagt sein lassen, Hitler sei der Einzige, der imstande sei, das Reich zu führen. Hitler stände wie ein einzelner Mann vorn im Sappenkopf und dicht hinter ihm ständen Leute, denen er kaum noch trauen könne. Er, Seldte, verlange vom Stahlhelm, daß er kompromißlos hinter Hitler stehe. Wem das nicht passe, der gehöre nicht zum Stahlhelm und solle seinen Abschied nehmen, er würde ihn nicht halten.

Ich mußte unwillkürlich denken, ob da nicht übertrieben wird? Kann man sich vorstellen, daß in der Partei irgendetwas nicht in Ordnung ist? Nicht lange danach kam der Röhmputsch.

So hatte es also im Führerkreise der NSDAP und der SA ausgesehen und sollte man sich da noch wundern, wenn unten nicht alles so war, wie es hätte sein sollen?

Der Aufbau des nationalsozialistischen Staates ging im allerschnellsten Tempo vor sich. Hatte der Systemwechsel vor 14 Jahren im Verwaltungsappa-

rat schon allerlei Aufblähungen gebracht, so wurde man jetzt erst gewahr, was Spitzenleistungen auf dem Verwaltungsgebiet seien. Selbst in kleinsten Orten, die bislang von einem Gemeindevorsteher schlecht und recht bevormundet wurden, gab es jetzt neben dem Bürgermeister einen Ortsgruppenleiter und einen Bauernführer. Zu jedem Posten und seinem Leiter gehörte eine Uniform nebst Rangabzeichen, in größeren Orten mit Büro und Stab. Bei der Postenbesetzung soll die Parteinummer, also das Dienstalter in der Partei, eine nicht unwesentliche Rolle gespielt haben. Ihr gegenüber soll die sonstige Eignung für den zu verwaltenden Posten erst in zweiter Linie gekommen sein. Wenigstens können meine eigenen Beobachtungen nur dieses letztere bestätigen.

In den größeren Dorfgemeinden gab es stellenweise Entrüstung, denn das bisherige Zusammenleben von Stahlhelm und SA hatte sich an manchen Orten nicht immer in gerade liebenswürdigen Formen abgewickelt. In einigen Dörfern, ich nenne hier nur Breiholz und Breckendorf, hatte es schon Auseinandersetzungen zwischen den Beiden gegeben, die mit Reiberei ganz verdammt viel Ähnlichkeit hatten. Das dörfliche Zusammenleben wurde nach der Machtübernahme, die natürlich die Nationalsozialisten an die Spitze führte, zunächst keineswegs besser.

In Rendsburg selbst hat man Mißhelligkeiten dieser Art nicht feststellen können und ich rechne es mir zur Ehre an, wenn ich ganz persönlich mein gutes Teil zum schiedlich friedlichen Zusammenleben der Formationen beigetragen habe. Hierbei will ich auch nicht unerwähnt lassen, daß der neue Landrat Hamkens, früher Rechtsanwalt in Hohenwestedt, seine Machtbefugnisse dafür einzusetzen wußte, daß Ruhe und Frieden bewahrt blieben.

Hitzköpfe schossen wohl ab und zu über‘s Ziel, so der Ph..... C., der den Bauunternehmer Lööck als Übelerscheinung durch die Stadt führen ließ und was dergleichen Entgleisungen mehr sind. Hamkens hat mir später gesagt, er hätte ihn wegen dieser Eigenmächtigkeiten gewaltig gestaucht und so ist es hier am Ort auch bei einem einmaligen Umzug geblieben.

Ich erinnere aus dieser Zeit, daß ich mit einem Lehrer aus Erfde Fahrschule machte. Wir fuhren bei dieser Gelegenheit zu einem Verwandten nach Oberselk. Der Lehrer und sein Vetter unterhielten sich und ich hörte hierbei, der Vetter hatte einen Nachbarn, der nicht so wollte wie er, kurzerhand in‘s Spritzenhaus gesperrt. Er hätte ihn anderen Tages allerdings wieder herausgelassen. Wenn ich einmal in Versuchung kommen sollte zu siedeln - in Oberselk braucht man mich nicht zu suchen.

Nach allem habe ich es begrüßt, als dann sämtliche Parteien, Vereinigungen oder wie sie sich immer nennen mochten, auch der Stahlhelm, aufgelöst

wurden. Hiermit war dann wenigstens die Möglichkeit unterbunden, in Organisationen seinem nicht immer unberechtigten Unmut Ausdruck zu geben.

Dieser Auflösung fiel dann auch der deutsch-christliche Orden, früher Grosse Landesloge der Freimaurer von Deutschland, zum Opfer. Ich gehörte bei der Auflösung dem neunten Grade an, war also einer der geschmähten Hochgradmaurer.

In einer gewaltigen, nie erlahmenden Hetze in politischen Versammlungen, hat man es fertig gebracht, die Logen langsam zu Tode zu quälen. Es ging nie ohne das übliche Geschimpfe, über Freimaurer, Juden und Jesuiten, ab. Ich bin mir eigentlich über den Charakter dieser Art Redner nie so recht klar geworden und habe mir immer und immer wieder die Frage vorgelegt: Weiß der Mann nun gar nicht einmal, daß er alles das, was er hier in einem Atem nennt und in einen Topf tut, Verbindungen sind, die sich wie Feuer und Wasser gegenüberstehen? Nie haben Elemente wie Juden und Jesuiten, nicht einmal Katholiken, bei uns Aufnahme finden können und hier werden wir hingestellt, als wenn wir deren Bundesbrüder seien? Wenn ich solchen Unsinn hören mußte, habe ich mich an den Kopf fassen müssen. Wo hört denn die Verdummung auf?

Sei dem, wie ihm sei, Redner, die ihre Ergüsse mit dem Freimaurerschwindel verbrämten, ernteten jedesmal großen Beifall. Wer nur versuchen wollte, den Unsinn klarzustellen, verfiel unweigerlich der Lächerlichkeit, wenn er sich nicht gar der Gefahr aussetzte, Prügel zu beziehen.

Die „Aufklärung“ von oben ging soweit, daß auch im Stahlhelm Befehle zur Verlesung kamen, nach welchen in führenden Stellungen Kameraden, die Freimaurer gewesen oder noch waren, nicht geduldet werden könnten. Wie ich dieses zum ersten Male hörte, es war in einem Führerappell in der Eiderhalle, ist mir dann doch die Laus über die Leber gelaufen. Der Mann, der solchen Befehl bekannt gab, war der Rechtsanwalt Glien aus Heide, Sohn des Senators Glien aus Rendsburg, eines alten Freimaurers. Nachdem ich das Wort erhalten, habe ich kurz und bündig erklärt, es sei abwegig, wenn der Stahlhelm sich nun auch dazu hergeben werde, diese unsinnigen Verdächtigungen sich zu eigen zu machen. Man solle dieses verrückte Gewäsche doch wenigstens innerhalb unserer Reihen begraben, denn wir Freimaurer nähmen für uns in Anspruch, mindestens ebenso gute, wenn nicht bessere Deutsche zu sein, wie der beste Nichtfreimaurer. Glien meinte darauf, wir wollen das Thema verlassen, denn Kamerad Sievers sei scheinbar ziemlich erregt. Mir genügte diese Stellungnahme, nachdem ich meine Ansicht unmißverständlich zum Ausdruck gebracht. Seitdem ist im Stahlhelm in meiner Anwesenheit dieses Kapitel nicht wieder angeschnitten worden.

Umso toller ging's aber anderswo zu. Man überschlug sich förmlich in Beschimpfungen, die sich bis dahin steigerten, wir seien samt und sonders Vaterlandsverräter. Den unteren Graden billigte man großzügig zu, sie handelten nicht wider besseres Wissen und seien guten Glaubens. Aber die höheren Grade umfaßten die größten Verbrecher, hier steckte man mit dem Feinde unter einer Decke. Man habe Bilder, auf denen feindliche Spione und deutsche Freimaurer-Offiziere, in einer Feldloge vereinigt, sich hätten zusammen fotografieren lassen und dergleichen mehr. Der Verrat sei also in richtiger Reinkultur betrieben. Daß diese Zivilisten deutsche Kriegsberichterstatter, die man zu feindlichen Spionen umgemodelt hatte, gewesen, das verschwieg man, da es nicht in den Kram paßte. Als Stimmenfang (und das war die Hauptsache) war dieses Propagandamittel gar nicht zu übertreffen. Dies zog. Beim Zigarrenhändler Z., einem sonst ehrenwerten Manne, hingen Plakate im Fenster, die den Titel trugen: Vortrag über die Verbrechen der Freimaurer. Man schämte sich also nicht, seine Nachbarn, die einer Loge angehörten, öffentlich zu beschimpfen.

Der „Anregung" uns aufzulösen, ist die Rendsburger Loge nicht gefolgt. Wir haben uns erst aufgelöst, als die Auflösung von unserer Mutterloge, der Grossen Landesloge in Berlin, beschlossen war. Unsere letzten Kapitelarbeiten in Kiel haben wir im Beisein der Gestapo (Geheimen Staatspolizei) abgehalten. Etwas Staatsfeindliches haben die Herren wahrlich nicht entdecken können.

Viele Br[üder] Freimaurer hatten inzwischen die Loge gedeckt. Manche mögen wohl niemals dahin gehört haben und sind daher leichten Herzens gegangen, andere waren Beamte, glaubten wohl dem brotgebenden Staate gegenüber nicht anders handeln zu können und traten aus. Geschäftsleute taten unter wirtschaftlichem Druck dasselbe.

Nachdem dann auch in Kiel das Licht erloschen war, blieben wir in unserem „Nordstern" als letzte schleswig-holsteinische Loge noch allein übrig. Dank der gesunden finanziellen Lage unserer Loge hatten wir uns noch halten können. Unser Vermögen, es waren RM 40 000.- haben wir dem Stift „Zum heiligen Geist" in Rendsburg übermittelt. Die Abwicklung machte Bruder Emil Heine, im Privatleben Steueramtmann.

Die mir unvergeßliche Schlußarbeit leitete unser H. M. Br. Stölting. Sein Thema war: Das Licht verschwindet in der Finsternis, aber die Finsternis hat es nicht begriffen. Sein Schlußwort war das Schlußwort aus dem Faust: Alles Vergängliche ist nur ein Gleichnis; das Unzulängliche, hier wird's Ereignis; daß Unbeschreibliche, hier wird es getan; das Ewig-Weibliche (d.i. Gottes Vaterliebe) zieht uns hinan." Ich bin der Letzte gewesen, der in Schleswig-Holstein einen Logen-Arbeitsraum verlassen hat. Hierbei habe ich an die Bitte unseres

Obermeisters denken müssen: Vater, vergib ihnen, sie wissen nicht, was sie tun.

Meine Niederschrift ist in erster Linie für meine Nachfahren bestimmt. Ich möchte ihr Bestes, Ihnen möchte ich sagen: Wenn Ihr später einmal Gelegenheit haben sollten, einer auf nationaler und christlicher Grundlage stehenden Freimaurer-Loge beitreten zu können, so tretet bei. Neigung und Veranlagung vorausgesetzt, könnt Ihr Euch dann im Laufe der Jahre einen Schatz von Weltanschaulichem zu eigen machen, wie Ihr ihn woanders nirgends besser findet. Die Loge bezeichnet ihre Lehrart als eine Königliche Kunst. Sie ist es voll und ganz. Sie zeigt, wie das Leben anzufassen und wie es winkelrecht zu meistern ist. Sie lehrt aber auch, wie eine winkelrecht vollbrachte Lebensarbeit auszuklingen hat.

Ich verrate nichts, wenn ich fortfahre. Um Ziel und Zweck der Loge zu erreichen, werden dem Neuaufgenommenen Pflichten auferlegt, denen er nach Möglichkeit nachzuleben hat. Die ersten vier Pflichten sind; sei vorsichtig, sei verschwiegen, sei mäßig, sei barmherzig. Man nennt sie die vier Meistertugenden.

Aus dieser zweiten Tugend, der Tugend der Verschwiegenheit, haben Leute, die die Loge ablehnen, nun das große Logengeheimnis, mit dem die Propagandaredner hausieren, herauskonstruiert. In Wirklichkeit besteht das Geheimnis nicht. Da aber jeder Freimaurer sich der Verschwiegenheit befleißigt, wenigstens sich befleißigen soll, zumal wenn man von Leuten, die lediglich ihre Neugier befriedigen wollen, befragt wird und da außerdem kaum Nützliches oder Ersprießliches dabei herauskommen kann, wenn man solch‘ neugierigem Frager mit Lebensregeln, mit Ausführungen über Moral, über Gutes und Schönes, kommen würde, so ist es wohl begreiflich und zu verstehen, wenn eine Unterhaltung unterbleibt, allein schon aus dem Grunde, weil man es ablehnt, mit oberflächlichen Schwätzern solch‘ ernste Fragen zu erörtern. Und eben, weil diese Unterhaltung abgelehnt wird, ist das große Geheimnis vorhanden. Aus Einbildungen werden dann Vermutungen, aus diesen, Schlußfolgerungen und Behauptungen und unter Zuhilfenahme von Ammenmärchen war es dann kein großer Schritt bis zum Grausigen. Dann war man so weit, wo die Propagandaredner einsetzten. Das Theater, anders kann man‘s nicht nennen - endigte dann damit, daß jeder jeden und alles wild machte. Mir ist es schwer gefallen, all diesem Unfug auf die Dauer schweigend zuzusehen.

Zuletzt, wie es dann doch gar zu arg wurde, habe ich den Spieß umgedreht und kein Blatt vor den Mund genommen, wenn im Kreise ernster Männer das Gespräch auf die Logen kam. Ich habe mich öffentlich zu dem bekannt, was

viele wußten, daß ich Freimaurer sei, habe dann zuweilen auch gesagt, ich bedauere nur, daß sie nicht auch zur Loge gehörten, sie seien doch auch anständige Leute und hätten gut zu uns gepaßt. So habe ich erkennen können, daß viel Wahres in dem Worte, der Angriff ist die beste Verteidigung, liegt.

Viele Logenbrüder haben unter Verdächtigungen und Boykott schwer gelitten. Wie war es bei mir? Die Kundschaft wurde allerdings weniger, auch habe ich bemerken müssen, daß man auf der Straße, wie man so sagt, schief angeguckt wurde. Mich hat dieses kalt gelassen. Zunächst gewundert, dann gefreut habe ich mich aber doch, als eines Tages ein Bauer aus Tetenhusen, der Mann hieß Tams, bei mir in's Geschäft kam und ein Auto kaufte. Ich mag ihn wohl etwas verwundert angesehen haben, denn beim Weggehen sagte er, er wäre deshalb zu mir gekommen, weil er gehört hätte, ich sei Freimaurer. Danach wüßte er, daß er bei mir gut bedient und nicht übervorteilt würde. Das war Hetzpropagandaerfolg anders herum. Von behördlicher Seite sind mir aus meiner Logenzugehörigkeit niemals Schwierigkeiten gemacht, hier hat man durchaus sachlich und ohne Voreingenommenheit mir gegenüber gehandelt. Andere Brüder sagen anders.

Eines Tages erhielt ich einen Brief, man wäre mir verbunden, wenn ich einmal zur Kreisleitung kommen möchte. Anderen Tages bin ich hin. Ich wurde von Herrn Carl[2] , dem späteren Mitarbeiter von Gauleiter Lohse, empfangen. Er sagte mir, er hätte ein eigenes Anliegen, er möchte mich fragen, ob ich zur Loge gehöre und ob ich bereit sei, mich mit ihm über die Logensachen zu unterhalten. Ich habe beides bejaht und hinzugefügt, daß wir es wohl als glücklichen Zufall zu betrachten hätten, wenn er ausgerechnet mich zu dieser Besprechung gebeten. Ich könne mir sehr wohl vorstellen, daß nicht jeder andere an meiner Stelle sich so bereitwillig gezeigt hätte. Ich sei Mitglied des Hochgrades und dächte über den kitzlichen Punkt des Logengeheimnisses vollständig frei und vor allen Dingen anders, als wie manche meiner Herren Logenbrüder. Für mich gäbe es ein Logengeheimnis nicht, deshalb - bitte.

Wir kamen gleich zur Kardinalfrage: wird in der Loge Politik getrieben?

Nach unseren Logensatzungen hätte es immer so sein müssen und wäre auch immer so gewesen, daß innerhalb der Loge politische Auseinandersetzungen zu unterbleiben hätten. Dies ändere nichts an der Tatsache, daß die Mitglieder außerhalb der Loge sich politisch so betätigen, wie sie es für richtig hielten. Wir seien politisch keineswegs Trottel, weil wir zufällig Freimaurer seien und gehörten den verschiedensten Parteien an. Die meisten ständen rechts und ganz rechts, einige seien Demokraten, vielleicht auch der eine oder andere Sozialdemokrat. Kommunisten und Zentrumsleute seien nicht dabei, denn Ju-

den und Katholiken würden in unserer Loge nicht aufgenommen. Zahlreiche Brüder ständen mit ihrem Stimmzettel hinter Hitler, allesamt seien wir sozial eingestellte Deutsche.

Während früher politische Diskurse innerhalb der Loge verpönt gewesen seien, sei dies in letzter Zeit anders geworden, denn die Angriffe, denen wir in letzter Zeit von der Partei ausgesetzt gewesen seien, zwängen uns förmlich, auch innerhalb der Logenräume zu diesen Anwürfen Stellung zu nehmen. Wir könnten es nicht begreifen, daß man ausgerechnet uns, die wir seit Hunderten von Jahren Sozialismus und Nationalismus wie kein anderer hochgehalten hätten, nun als Volksschädlinge an den Pranger gestellt werden sollten. Ich selber gehöre in allererster Linie zu denen, die gegen das uns angetane Unrecht Sturm liefen. Wenn man die Logen auch nach außen verbieten und schließen könne, Sinn und Idee der Loge könne doch keiner unterbinden, denn man könne doch keinem Menschen auf die Dauer verbieten, ein anständig und innerlich sauberer Mann zu sein und bleiben zu wollen.

Nun, in welcher Art und Weise sich denn unsere Arbeiten, wie wir sie nannten, abspielten. Wir hören irgendwelche einschlägigen Vorträge. Was denn beispielsweise die letzten Themen gewesen? Ich kann wohl sagen, auf diese Frage hatte ich eigentlich gewartet, denn in der letzten Kapitelarbeit hatte ein Bruder das Thema, Psalm 4, Vers 3, behandelt: „Liebe Herren, wie lange noch soll meine Ehre geschändet werden."

Ich äußerte mich Herrn Carl gegenüber ganz im Sinne des gehörten Vortrages und betonte namentlich dabei, bei Licht besehen sei das Ehrabschneiden doch ein vergebliches Bemühen, denn der Wächter meiner Ehre sei doch ich, ich selber, und zwar ich selber ganz allein. Ehrabschneider hätten damit gar nichts zu tun. Sie könnten wohl verleumden, dagegen könne ich mich leider nicht wehren, aber an meine Ehre, da könnten sie glücklicherweise nicht heran. Solange ich meine Selbstachtung besäße, könne mir der Ehrabschneider eigentlich recht gleichgültig bleiben. Schändlich sei es, daß man sich Vaterlandsverrat und Ähnliches nachsagen lassen müsse. Es sei aber auch doch Tatsache, daß manche Leute, eben weil das Gesagte doch gar zu dumm sei, solchen Unsinn nicht mehr glaubten. Ob er, Carl, beispielsweise solche Mätzchen für wahr halte?

Eine Antwort habe ich allerdings kaum erwartet und auch nicht bekommen. Carl hat sich für meine Ausführungen bedankt und wir sind im besten Einvernehmen geschieden. Wir haben uns seitdem noch manches Mal, allerdings im Vorbeigehen, begrüßt, aber von dieser Sache ist zwischen uns nie wieder die Rede gewesen.

Landrat und Kreisleiter Wilhelm Hamkens[3] schickte mir kurz nachher seine Tochter in die Fahrschule. Man sieht hieraus, wie unsere Rendsburger leitenden Herren dachten und welchen Wert sie der Freimaurer-Hetze beilegten.

Die Auflösungsverfügung des Stahlhelms enthielt einen Passus, nach welchem die Kameraden in die Partei aufgenommen werden konnten und viele Kameraden haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht. Was mich selber und meinen Beitritt zur Partei anlangt, so machte ich, als Hochgradfreimaurer [4], mir doch meine eigenen Gedanken. Ich nahm mir vor, diese Angelegenheit mit Herrn Carl, dem Vertreter des Kreisleiters, zu besprechen, ging also zu ihm und stellte ihm die Sache vor, sagte, ich würde mich nur melden, wenn ich wüßte, daß ich keinen Korb bekäme. Was er dazu meine. Seine Ansicht ging dahin, daß ich keine Aussichten hätte, aufgenommen zu werden. Trotzdem würde er an meiner Stelle sich melden, dann brauche ich mir den Vorwurf nicht machen lassen, ich stände grollend beiseite. Darauf habe ich mich gemeldet. Nach Jahresfrist kam meine Ablehnung. Ich bin für die Partei nicht tragbar gewesen.

Wenn ich mir hiernach manchen Parteigenossen ansehe und wenn ich dann feststellen muß, der ist tragbar, Du bist es nicht, so komme ich über die mir gewordene Zurücksetzung doch leicht hinweg. Mich wird wohl niemand der Überheblichkeit zeihen, aber mit so manchem möchte ich doch nicht auf einer Bank sitzen! - Aus.

Im wirtschaftlichen Leben hatten die Schwierigkeiten sich weiterhin verschärft. Sie waren Ende 1932 auf dem Tiefstand angelangt.

So erging es auch dem damaligen Rendsburger Stadtverkehr und seinem Unternehmer, dem sozialdemokratischen Senator und Kreisausschußmitglied Witthöft. Auch er war am Rande. Der Betrieb war während der letzten Jahre wohl nie aus den Schwierigkeiten herausgekommen. Das Wagenmaterial war hinüber und es hieß sogar, die Lohnzahlungen ließen auf sich warten. Wie weit die Leuteschwierigkeiten gediehen waren, entzieht sich meiner Kenntnis. Genug, die Stadt suchte einen neuen Unternehmer.

Ich habe Witthöft, da er scheinbar doch fertig mit seinem Omnibusunternehmen sei, gefragt, ob er mir wohl Einblick in seine Bücher geben möchte. Dieses hat er bereitwilligst getan. So konnte ich feststellen, daß es immerhin noch möglich gewesen, im letzten Jahre noch RM 39 000.- zusammenzufahren. Dem standen natürlich enorme Ausgaben gegenüber. Wenn ich mir aber vorstellte, daß man, statt mit den heruntergewirtschafteten Wagen zu arbeiten, neue und zweckentsprechende Fahrzeuge einsetzte, diese gewaltigen Ausgabeposten, zur Hauptsache aus den nie aufhörenden Reparaturen entspringend,

damit herunter drücken könne. So müsse der Betrieb doch rentabel zu gestalten sein.

Viel zu verlieren und zuzusetzen hatte ich nach meiner letzten Bilanz ja auch nicht mehr. Das Einzige, was ich noch hatte, war unser Haus und der Kredit, den ich bei meiner Bank genoß. Die Entscheidung, ob ich mich bei der von der Stadt ausgeschriebenen Vergebung beteiligen solle, ist mir nicht schwer gefallen. Die einzige Befürchtung, die ich hegte, war mein Bedenken, ob die neuen Herren der Stadtverwaltung sich wohl bereitfinden würden, mit mir als Logenbruder, einen Vertrag zu tätigen, nun, mehr als beiseite geschoben zu werden, konnte mir nicht passieren und von dieser Erwägung aus habe ich dann die Sache auf- und auch angefaßt.

In einer sehr in‘s Einzelne gehenden Darlegung habe ich dem Magistrat meine Ansichten entwickelt und hierbei erwähnt, daß einer der Hauptgründe für den bisherigen betrüblichen Gang des städtischen Omnibusbetriebes die Tatsache sei, daß weder die gewesenen Unternehmer, sowohl wie die verflossenen Magistrate, etwas von der Führung eines solchen Unternehmens verstanden hätten. Anschließend hatte ich eine Betriebs- und Kostenaufstellung für einen Betrieb gemacht, wie ich ihn einzurichten gedächte. Zum Schluß erbot ich mich, einen Omnibusbetrieb mit neuen Wagen einzurichten, wenn die Stadt mir eine Einfahrsumme von 38 Pf. für den gefahrenen Kilometer garantieren würde, nahm für mich jedoch das Recht in Anspruch, falls die Verhältnisse stärker sein sollten als ich, nach Ablauf von zwei Jahren auf meinen Antrag aus dem Vertrag entlassen zu werden.

Das einleitend von mir Gesagte war nun allerdings ja sehr wenig danach angetan, beim Magistrat Verständnis zu finden und meine Frau machte mir auch, wie ich ihr mein Bewerbungsschreiben zur Einsicht gab, allerlei Vorhaltungen deswegen. Aber, wie gesagt, viele Hoffnungen, daß die Stadt mich als Vertrags-Partner wählen würde, hatte ich mir nie gemacht und ich mag wohl gedacht haben, wenn nicht, denn nicht, dann hast Du wenigstens die Genugtuung, den Herren die Wahrheit und Deine unverblümte Meinung gesagt zu haben.

Ich habe später von einem Beteiligten gehört, es war Herr A., man hätte über meine Äußerung, das Verständnis verschiedener Leute betreffend, doch recht eigene Gesichter gemacht. Einer der Herren hat aber trotzdem die Frage aufgeworfen, ob der Bewerber mit seiner Behauptung denn etwas Verkehrtes gesagt. Das Ende vom Liede war jedenfalls, man trat mit mir in Unterhandlung.

Ich hatte mich bereiterklärt, die in den letzten Jahren mehrfach erhöhten Fahrpreise ganz erheblich abzubauen.

Diese meine Ansicht schien doch recht wenig geeignet, das Unternehmen rentabler zu gestalten und man mag wohl befürchtet haben, daß der dadurch evtl. von der Stadt zu zahlende Zuschuß eine unangemessene Höhe erreichen könne. Deshalb schlug die Stadt vor, der Zuschuß dürfe eine Höhe von jährlich RM 5 000.- nicht übersteigen. Da es für mich feststand, daß ein Unterschuß immer in dieser Grenze bleiben würde, so machte diese Beschränkung für mich so gut wie gar nichts aus. Der Vertrag konnte somit getätigt werden.

Kurz vorher war ich noch beim Bürgermeister de Haan[5] und er sagte mir, der Magistrat hätte nunmehr zugestimmt. Er hielte sich aber, einmal als Bürgermeister und einmal als guter Bekannter, verpflichtet, mir folgendes zu sagen: Bei ihm stritten sich eigentlich zwei Seelen, die Bürgermeisterseele solle mit mir Vertrag machen und die Gute-Bekanntenseele rate ab. Ob ich mir die Sache auch richtig überlegt hätte? Er an meiner Stelle würde eine so verfahrene Sache, so etwas erwiesen Unrentables, nicht anfassen. Ich dankte ihm für seine guten Absichten, erwiderte ihm aber, meine Offerte sei meinerseits erwogen und ich stände zu ihr. Darauf wurde der Vertrag geschlossen. Einige Tage später wurde der Einwohnerschaft durch sehr aufgebauschte Pressenotizen der Fall zur Kenntnis gegeben: am 1.1.1934, wenn angängig noch früher, würde das neue Unternehmer starten.

Wie die Einwohnerschaft über die Zukunft des Unternehmens dachte, dafür noch ein Beispiel. Der Schlachtermeister Ge. Schm., ein guter alter Kunde von mir, erwähnte mir gegenüber, sofern der Fall eintreten solle, daß ich für meinen Stadtverkehr einen Teilhaber suche, so solle ich um Himmelswillen nicht auf den Gedanken kommen, bei ihm anzuklopfen.

Ungefähr um diese Zeit trat Franz Krabbes als Bürgermeister sein Amt an.[6] De Haan ging als Kurdirektor in irgendein Seebad.

Für mich kam es nun darauf an, den neuen Betrieb auf eine finanziell sichere Grundlage zu stellen. Mein eigenes Kapital war im Laufe der letzten Jahre knapp geworden. Ich mußte mich also nach Krediten umsehen. Vor allem war der Anschaffungspreis für die drei Omnibusse, das waren RM 24 000.- flüssig zu machen. Ich habe meinem Opel-Großhändler, Herrn Praesent, Hamburg, meine Sache vorgetragen, denn um mich der Bank gegenüber nicht gar zu sehr zu verpflichten, erschien mir die Kreditbeschaffung durch meinen Lieferanten vorteilhafter. Herr Pr. war bereit, mir drei Unterbauten vollständig auf Kredit zu geben und war außerdem noch erbötig, die Beträge für die Beschaffung der Aufbauten vorzuschießen. Er verlangte allerdings, daß ich die Unterbauten fast zum vollen Kundenpreis, ferner die gleichen Zinssätze zahle, wie sie die Autofinanzierungsinstitute verlangten. Als Baranzahlung auf die drei Omnibusse zahlte ich RM 3 000.-, dazu gab ich 24 Monatswechsel à RM 996,-.

Die Aufbauten fertigte die Karosseriewerkstatt Jessen in Flensburg. Die Unterbauten holten Hans Markus, Bernhardt und Bauer und ich bei klingendem Frost per Achse aus Rüsselsheim.

Am 15. Januar 1933 nahmen wir den Betrieb mit unseren eigenen Wagen auf. Von Mitte Dezember 1932 bis dahin hatten wir uns mit einem gemieteten Omnibus beholfen.

Die Personalbeschaffung war in der Übergangszeit, also mit dem Kommen der Bewegung, auch so ein Kapitel für sich. Es war wirklich nicht einfach für die Wirtschaft, sich mit den neuen Verhältnissen abzufinden, denn Fachschaften und Organisationen, von denen wir annahmen, daß wir von ihnen mehr wie genug hatten, vermehrten sich weiter. Als eine der ersten ist mir damals die Arbeitsfront, und zwar keineswegs in angenehmster Weise, aufgefallen. Mit dem Einstellen von Leuten nach meinem Belieben war es nichts. Es hieß, die Leute aus dem vorigen Betrieb sind einzustellen.

Da ich nun, mit Recht oder mit Unrecht bleibe dahingestellt, der Meinung war, ich hätte viel Wichtigeres zu tun, als mich um Aufbau und Einrichtung neuer Verwaltungsstellen zu bekümmern und mich um die Bekanntschaft der Herren, die in solchen Stellen neue Posten bezogen, zu bemühen, so mag ich wohl nicht ganz im Bilde gewesen sein. Jedenfalls erhielt ich sehr bald ein Schreiben des Inhaltes, ich hätte geäußert, es wäre wieder irgendeiner bei mir gewesen und hätte verlangt, ich hätte den und den einzustellen. Man teile mir mit, der Unterzeichnete sei nicht „Irgendjemand", er sei der und der und das und das. Das möchte ich mir merken. Irrtümlicherweise war aber neben dem Originalbogen auch der Durchschlag als Anlage, statt in die Akte, an mich zum Versand gekommen. Ich hatte meinen Wischer also gleich in Duplo und wusste nebenbei, wess' Geistes Kinder in dem neuen Kontor saßen.

Ich glaube nun nicht, daß ich damals den Verhältnissen gerecht geworden bin, wenn ich die ganze Belegschaft des Witthöft'schen Betriebes, vom Chef bis zum Lehrling, als Sozis einschätzte. Auf jeden Fall war es mir nicht sympathisch, diese Leute einzustellen. Nach Lage der Sache blieb mir aber nichts anderes übrig. Zunächst fingen zwei Mann bei mir an, Hansen und Rose. Da ich selber Neuling im Omnibusbetrieb war, habe ich die Leute in altgewohnter Weise gewähren lassen, auch Fahrplan und Haltestellen blieben im Wesentlichen unverändert.

Schon vor der Eröffnung hätte uns bald ein selbstverschuldeter Unfall betroffen. Der erste Omnibus stand morgens in der Frühe zum Antritt seiner Eröffnungsfahrt vor unserem Geschäftslokal. Der Fahrer war noch bei mir im Büro zu irgendeiner Besprechung. Als es nun soweit war, daß gestartet werden

sollte, war unser Omnibus verschwunden. Er hatte sich selbständig gemacht, war schräg über den Jungfernstieg gerollt und stand mit seinem Vorderteil halbwegs im Kindergarten. Hindernisse und Bäume hatte er auf seiner Fahrt dahin glücklicherweise nicht gestreift. Ich will es heute nicht mehr verraten, wer damals der Sünde gewesen, der den Wagen ohne angezogene Bremsen hat stehen gelassen. Wir haben uns verwundert angeguckt und von der Sache nicht weiter geredet. Am frohesten über den guten Ablauf ist wohl der Sünder selbst gewesen.

Nach und nach stellte ich mehr Fahrer ein. Fast jede Neueinstellung war mit einem kleinen Roman verbunden. Wir hatten als Folge der Umwälzung zahlreiche SA-Formationen bekommen und fast jeder jüngere Mann gehörte einer solchen an. So regnete es denn Vorstellungen seitens der Truppführer gerade wegen ihres Mannes für meinen Betrieb und Vorstellungen dahin, warum der oder jener seinem Mann vorgezogen sei. Man lief sogar zur Ortsgruppenleitung, um von dort aus einen Druck auf mich ausüben zu lassen. Ein Itzehoer NSKK-Führer[8] hielt es sogar für angebracht, mir die Frage zu stellen, nach welchen Richtlinien ich meine Leute einstelle. Jeder Posten- und Amtsträger meinte, im Hinblick auf seine Würde, den Ratgeber spielen zu müssen. Es ist verständlich, daß mir diese Hineinpfuscherei denkbar zuwider war. Ich hatte für solche Leute wirklich und wahrhaftig nichts übrig.

Wie alles, so wurde auch der Omnibusbetrieb in Fachverbände getan. Der Mann, der unseren Verband leiten sollte, wohnte in Kiel. Ich war neugierig ihn kennen zu lernen und fand ihn irgendwo in einer vierten Etage. Auf längeres Klingeln wurde mir von einem Manne in Hemdsärmeln und Galoschen geöffnet. Auf meine Erklärung, ich suche den Fachschaftsleiter der Omnibusbetriebe, erfuhr ich, daß er der Gesuchte sei. Er sei derjenige welcher, er bekäme demnächst ein größeres Büro und dann würde die Sache ordnungsmäßig aufgezogen und richtig vor sich gehen.

Nachdem ich hiervon Kenntnis genommen, bin ich gegangen. Ich habe ihn nicht wieder gesehen.

Ob als Nachfolger dieses Herrn oder als Gleichgeschalteter bleibe dahingestellt, genug, ein Herr Preill aus Hamburg teilte durch Rundschreiben mit, auf Grund vielfacher Wünsche aus Mitgliedskreisen, sei es nötig, eine Versammlung zwecks Klärung verschiedener Fragen, abzuhalten. Die Versammlung fände in Flensburg statt. Ich war neugierig, die verschiedenen Wünsche, die eine solche Versammlung als dringlich erscheinen ließen, kennen zu lernen und fuhr deshalb, der Omnibusunternehmer Fritz Tordsen war mein Gast, nach Flensburg, um mir die auf vielfachen Wunsch einberufene Versammlung einmal anzusehen. Außer uns beiden war noch ein Herr aus Marne und einer

aus Flensburg erschienen. Der Einberufer erschien mit einiger Verspätung. Im ersten Durchlauf sagte er, wir möchten sein verspätetes Erscheinen bitte entschuldigen, er hätte sehr viel um die Ohren gehabt und noch gar nicht einmal gespeist. Er hatte eine große Mappe mit. Wir entschuldigten gern. Auf Befragen bei den beiden Miterschienenen, ob sie zu den Leuten gehörten, auf deren Wunsch die Versammlung einberufen sei, erfolgte Verneinung und von den angeblich so lebhaft Interessierten ist keiner erschienen. Trotzdem hat der Herr Preill auch zu uns Vieren gesprochen. Er führte aus, es wäre ein Unding, wenn ein Omnibusunternehmer billiger als für 3 Pf. für den Personenkilometer führe und - im übrigen, es sei auch von der Fachschaft verboten. Ich habe mir erlaubt zu erklären, daß ich mir getraue, mit 2 Pfennigen sehr gut auszukommen. Ich wurde aber dahin belehrt, wenn ich nicht von vornherein schief liegen wolle, so müßten schon 3 Pf. herauskommen. Wir haben Kaffee getrunken und sind nach Hause gefahren. Meine Achtung vor Fachmännern hatte eine Steigerung nicht erfahren.

Das eben Gesagte bezieht sich auf meine Zugehörigkeit zu meiner Omnibusfachschaft. Außer dieser gehörte ich aber noch den nachstehenden Fachschaften und Verbänden, jeder war eine besondere Organisation, an, und zwar,

dem Deutschen Automobilhändler-Verband,
dem Einzelhandel,
dem Fahrradhandel,
dem Reifenhandel,
dem Tankstelleninhaber-Verband,
dem Fahrlehrerverband und
der Handwerker-Innung.
An Organisationen hat es bei mir also wirklich nicht gemangelt.

Die damals gezahlten Löhne waren keineswegs als hoch zu bezeichnen. Ich persönlich habe sie eigentlich nie für auskömmlich gehalten. Wenn ich bedachte, daß meine Leute doch gewissermaßen Vertrauensposten bekleideten und daß doch allerlei Geld durch ihre Finger ging, so schien mir ihr Verdienst kaum entsprechend. Die Leute hatten aber jammervolle Zeiten hinter sich und schienen zunächst zufrieden, überhaupt Arbeit zu haben. Mein jetziger Meister Jahrstorff, früher Meister bei Witthöft, war auch bei uns eingetreten, zunächst als Fahrer im Stadtverkehr.

Mein Bestreben ist es immer gewesen, sofern der Betrieb es zuließ, mein Personal gut zu entlohnen und da meine Einnahmen über meinen Voranschlag recht bedeutend hinausgingen, bin ich auch der Besserstellung der Leute nähergetreten. Wir einigten uns dahin, daß künftig 20% der Einfahrsumme als Lohn gelten solle. Eigentlich ungewollt und aus Versehen, sind in den ersten

beiden Monaten dann diese 20% voll, also, ohne Abzug der sozialen Lasten, zur Auszahlung gelangt. Weil für das Geschäft tragbar, habe ich diesen Abrechnungssatz auch weiterlaufen lassen. In Wirklichkeit verdienten die Leute also 23,14%. Hierbei ging ich von der Erwägung aus, hierdurch die Arbeitslust und das Interesse meiner Leute zu steigern. Diese meine Voraussetzung ist aber nur teilweise richtig gewesen, meine Annahme hatte auch eine Kehrseite.

Gar zu bald mußte ich nämlich das Wort meines Gönners Brütt, daß es zufriedene Leute auf die Dauer überhaupt noch nie gegeben hätte, würdigen lernen. Was man heute noch als großes Entgegenkommen anerkenne, das sei morgen als Selbstverständlichkeit und übermorgen eine ganz verdammte Pflicht und Schuldigkeit. So ist es leider auch mir mit meinen Leuten ergangen.

Ein gute Teil dieses Verhaltens führe ich auf die früher von den Parteien betriebene Hetze, hie Arbeitnehmer, hie Ausbeuter und Unternehmer, zurück. Vorläufig spukten diese, mit der Machtübernahme verschwundenen Zeiten, den Leuten noch im Kopf herum. Was sie eigentlich sich gedacht haben mögen, kann ich nicht sagen, doch bin ich nicht der Ansicht, daß sie sich von der Vernunft leiten ließen. Ich habe meines ersten Entgegenkommens wegen allerlei Theater erleben müssen. Den Anstoß ergab die Entlohnung von Sonderfahrten.

Wir fuhren recht viele Ausflug- und Sonderfahrten. Es kam vor, daß solche Fahrten sich über zwei Tage ausdehnten, mein Fahrer also übernachten mußte. Unter Würdigung dieses Umstandes und zum Ausgleich der damit verbundenen und entstehenden Unkosten und Nebenausgaben, entlohnte ich solche Fahrten ebenfalls mit 20%.

Nun trat eine Firma aus Gross-Nordsee an mich heran, ich möchte ihr jeden Morgen früh und jeden Abend spät, einen Omnibus nach dort stellen. Da die Fahrzeiten außerhalb unseres Rendsburger Stadtverkehr-Planes lagen, glaubte ich, diese Fahrten übernehmen zu können. Der Wagen brauchte für Hin- und Rückfahrt 80 Minuten und die einzelne Fahrt wurde mit RM 30.- bezahlt. Ich erklärte meinen Fahrern, ich würde ihnen, falls sie ihre Fahrten außer ihren Dienstfahrten, noch mit übernehmen wollten, für jede Fahrt RM 3.- vergüten. Falls sie dieses nicht wollten, so würde mein Werkstattpersonal diese Fahrten machen.

Meine Fahrer wollten meinen Vorschlag aber nicht gutheißen. Sie beriefen sich auf unser Übereinkommen und verlangten für die reichlich einstündige Arbeitszeit 20% von RM 30.-, also RM 6.-. Unter Hinweis, daß ein Aufwand ihrerseits bei dieser einstündigen Ortsabwesenheit ja überhaupt nicht in Frage komme, lehnte ich dieses Ansinnen ab. Der Wortführer war der früher schon

einmal von mir erwähnte Hansen. Da eine Einigung zwischen uns nicht zustande kam, nannte er mich einen ganz Gerissenen. - Das war die Quittung für meine Einstellung, das war der Dank dafür, daß ich meinen Leuten einen Mehrverdienst von über RM 1 000.- jährlich gegenüber anderen zukommen ließ. Meine beiden Söhne waren gleich mir, erschüttert, waren es aber erst recht, als H. überhaupt keine Anstalten machte, seine groben Worte zurückzunehmen und um Entschuldigung zu bitten. Da ich ihn sowieso für den Treiber in allem was die Durchsetzung seiner angemaßten Rechte anlangte, hielt, ich also ein gedeihliches Zusammenarbeiten mit ihm auf die Dauer nicht für durchführbar ansah, so stand für mich fest, Hansen müßte entweder im Guten oder Bösen aus dem Betrieb verschwinden, damit Ruhe würde.

Nachdem ich weitere acht Tage noch auf eine Erklärung des Hansen vergeblich gewartet, bin ich zur Arbeitsfront[7] gegangen und habe den Fall dort unterbreitet, habe dort auch erklärt, ich hätte das Übereinkommen gekündigt und würde nach Tarif entlohnen. Hierzu wurde mir aber gesagt, ich dürfe unter garkeinen Umständen einen Lohnabbau, auf den es doch herauskommen würde, vornehmen. Dies hat mich sehr kalt gelassen, denn um einen Abbau war es mir nicht zu tun. Darauf habe ich dem Leiter der Arbeitsfront, Herrn R., Einblick in ein Einschreiben, das an Hansen abgehen würde, gegeben, in welchem ich Hansen den Vorrang im Aussprechen der Kündigung anheimstellte. Mir kam es so vor, als wenn R. diesen Brief als einen Bluff ansah. Wir trennten uns und ich gab den Brief auf die Post.

Ich behandele diesen Fall so ausführlich, weil er die Arbeits- und rechtlichen Zustände in der ersten Zeit nach der Machtübernahme so wunderbar illustriert.

Hansen schrieb zurück, er sähe in den Vorkommnissen keinen Grund zur Kündigung. Darauf habe ich die Kündigung ausgesprochen.

Der Erfolg war eine Klage des H. gegen mich beim Arbeitsgericht. Uns beiden stand die Arbeitsfront mit je einem Rechtsbeistand zur Seite. Bis dahin war ich immer der Meinung gewesen, daß die Deutsche Arbeitsfront doch nur der Partei, die sie im Rechte wähnte, zur Seite stehen dürfe. Nun wurde ich leider durch diese Tatsache eines anderen belehrt. Der Prozeß ging in mehreren Terminen mit einem gewaltigen Schriftaufwand vor sich. Bei jedem Termin konnte unser Fall jedesmal nur mit einer großen Verspätung in Angriff genommen werden, weil unserer Verhandlung immer eine Streitsache zwischen der Werft Nobiskrug[9] und einem Entlassenen voran ging. Dieser Fall ähnelte in Vielem dem unserigen und war derartig aufschlußreich für mich, daß ich nicht unterlassen will, ihn hier noch einmal darzulegen. Er spricht als Dokument der Zeit.

Der Entlassene arbeitete als Schweißervorarbeiter. Die Werft arbeitete in einer Tag- und einer Nacht-Schicht. Nun erwartete die Frau des einen Verschweißers ein Kind und diese Leute legten Wert darauf, daß der Ehemann während der kitzlichen Tage des nachts zu Hause bliebe. Deshalb bat er, sein Arbeitskamerad möchte mit ihm die Schicht tauschen; der Ausgleich könne wieder hergestellt werden. Der andere lehnte diese Bitte aber ab und selbst, als die Werftleitung ihm nahelegte, dem billigen Ansinnen des Kameraden zu entsprechen, weigerte er sich. Die Werftleitung fragte hiernach bei der Arbeitsfront an, was sie mit einem solch‘ asozialen Burschen machen solle. Sie erhielt die Antwort, so einer gehöre fristlos entlassen zu werden. Darauf erfolgt die Entlassung.

Der Mann hat darauf Arbeit auf Saatseewerft[10] gefunden, ist dort aber, nach Ablauf einer vierwöchentlichen Probezeit als nicht geeignet, nicht eingestellt worden. Der Mann hat nun angenommen, die Werft Nobis hätte seine Einstellung bei der Saatseewerft hintertrieben und ist deshalb gegen die Werft Nobiskrug wegen ungerechtfertigter Entlassung klagbar geworden. Auch in diesem Prozeß wurden beide Parteien durch die Arbeitsfront vertreten.

Nach langem Hin und Her kam dann ein Vergleich zustande, nach welchem die Werft dem Entlassenen RM 1000.- Entschädigung zahlte. Des Weiteren wurde angeregt, durch Anschlag das Ungerechtfertigte der erfolgten Entlassung bekanntzugeben. Die Werft war hierzu bereit, wenn der Zusatz gemacht würde, die Entlassung sei nach Anhören der Arbeitsfront erfolgt. Diesen Zustand konnten nun wieder die beiden Rechtsbeistände nicht billigen. Es war eine richtige, dramatische Posse, so daß mein Sohn Hans Markus, den ich mitgenommen hatte, damit er auch einmal sähe, wie es bei der heiligen Justitia herging, mich allen Ernstes fragte, ob wir uns in einem Saale voller Narren befänden. Nach den Vorgängen schien auch mir die Frage berechtigt. Für einen jungen Menschen, der vom Recht und von dem Amte eines Richters bisher die höchste Ehrfurcht gehabt, muß die Enttäuschung groß sein, wenn die Binde gefallen. Auf dem Heimweg hab‘ ich ihn an den Ausspruch erinnert: Es erben sich Gesetz und Rechte wie eine ew‘ge Plage fort, sie schleppen von Geschlecht sich zu Geschlechte.

In einer ähnlichen Wortklauberei wie dieser Werftprozeß bewegten sich dann auch die Verhandlungen Hansen contra Sievers. Sie endeten damit, daß Hansen mir den Eid zuschob, ob er die bestrittene Äußerung, ich sei ein ganz Gerissener, tatsächlich gemacht. Erst nach Leistung dieses Eides wurde Hansen mit seiner Klage abgewiesen. Mein Rechtsbeistand und ich hatten uns schon dahingehend unterhalten, ob auch ich mich bereitfinden würde, ähnlich wie die Werft, ihm ein gewisses Geld hinterher zu werfen, da er doch eine so gut

bezahlte Stellung, wie die verlorene, kaum wiederfinden dürfte. Auch hierzu hatte ich mich, um mit diesem Rechtsstreit überhaupt und möglichst bald zu einem Ende zu kommen, bereit erklärt. Die beiden Advokaten haben sich dann auf RM 500.- geeinigt. Damit war dieser Streit zu Ende.

Er hat mir aber doch Veranlassung gegeben, der von mir bisher geübten Entlohnung mehr Aufmerksamkeit zu widmen, denn von Zeit zu Zeit gingen Hinweise durch die Presse, es hätte sich stellenweise die Unsitte breit gemacht, über Tarif zu entlohnen. In solchen Fällen mache der Betriebsführer sich strafbar. So bin ich erneut an die Arbeitsfront herangetreten und habe darauf hingewiesen, es bliebe doch wohl nichts anderes übrig, als auch in meinem Betrieb den Lohnabbau durchzuführen. Ich hätte keine Neigung mit dem Strafrichter in Konflikt zu kommen. Die Arbeitsfront vertrat aber erneut ihren Standpunkt, ein Lohnabbau käme niemals in Frage, er verstieße gegen die Paragraphen. Mein Einwand, daß nach den erfolgten Bekanntmachungen meine Art der Entlohnung doch gegen andere Paragraphen verstieße, fand kein Gehör. Darauf habe ich das Arbeitsamt aufgesucht und darauf aufmerksam gemacht, daß ich über Tarif entlohne, von der Arbeitsfront aber an ein Angliedern an die Tarife verhindert werde, was nun eigentlich los sei und wie ich mich verhalten solle. Die eine Behörde verlange das Gegenteil von dem was die andere anordne. Mir ist dieser Behördenstreit doch gar zu dumm vorgekommen, mir schien, als wenn Kompetenzstreitigkeiten auf meinem Rücken ausgebadet werden sollten. Ich habe deshalb den Fall in seinen Ursachen und Folgen dem Treuhänder der Arbeit unterbreitet und um seine Stellungnahme und Entscheidung gebeten. Vorbauenderweise habe ich den Schriftsatz über das Arbeitsamt, also über eine der beteiligten Behörden, eingereicht. Eine Antwort habe ich bis heute, nachdem mehr als zwei Jahre verflossen, noch nicht bekommen!? Ich bin zwangsweise zu der Auffassung gekommen, daß wir wohl Behörden haben, die verstehen Verfügungen und Anordnungen zu erlassen, daß wir aber leider keine haben, die in strittigen Fällen entscheiden wollen. Ich habe auch nicht den Eindruck gewinnen können, daß Arbeitsfront und Arbeitsamt ihre Richtlinien von der gleichen Stelle beziehen, denn sonst wäre ein solches Gegeneinanderarbeiten doch ein Ding der Unmöglichkeit. Es scheint mir, als wenn die eine Stelle nach dem Grundsatz arbeitet, unter allen Umständen die Vorteile des Arbeitnehmers zu wahren, während die andere sich, was sehr vernünftig, dem Währungsverfall in seinen verschiedenen Formen entgegenzustemmen versucht,

Was ich für eine Unmöglichkeit gehalten, die 1932 total festgefahrene Wirtschaft wieder in Gang zu bringen, geschah dennoch. Nach der Machtübernahme kam nach kurzer Zeit ein gewaltiger Schwung in das darnieder-

liegende Wirtschaftsleben. Selbst Ungläubige, die den neuen Männern nicht recht trauen wollten, wenigstens nicht trauen wollten, wenn deren wirtschaftliche Fähigkeiten zur Beurteilung standen, mußten anerkennen, daß der Karren wieder zu laufen begann. Eine Begleiterscheinung war das Auftauchen meiner ganz besonderen „Freunde", der sogenannten und erwähnten Fachschaften. Und was das allerschlimmste war, in allen diesen Stellen saßen Herren, deren Betätigungsdrang mit ihrer fachlichen Eignung zuweilen doch in einem recht bedenklichen Einklang stand. Als weitere Folge erschienen Listen, Fragebogen, Bestimmungen und Ausführungsbestimmungen mit einem unheimlichen Wust sonstiger Anhängsel, noch dazu in einem Juristen- und Verwaltungs-Deutsch, daß ein Nichtstudierter überhaupt nicht in der Lage war, hindurchzufinden. Mir ist es wenigstens in vielen Fällen so ergangen, daß ich so einen Erguß, so ein geistiges Destillat, nachdem ich die erste halbe Seite herunter gelesen, als beiderseitig verlorene Liebesmüh' erkannte und beiseite legte. Was die erwähnten Fragebogen anlangte, so kam man beim Studium derselben und bei dem Bemühen, sie wunsch- und pflichtgemäß auszufüllen, unweigerlich auf den Gedanken, sie steckten voller Fußangeln. Wie schlimm es im Laufe der Zeit mit diesen Fragebogen geworden und daß selbst die Stellen, die diese Geister gerufen, einsehen lernten, was sie angestiftet, das geht aus der Tatsache hervor, daß selbst Reichsminister Goebbels gegen sie zu Felde zog. Er tat dieses in einem Artikel im „Das Reich". Er tat es, indem er wörtlich schrieb: es ist, um aus der Haut zu fahren bei all' dem Unsinn.

Nun lag doch die Frage nahe, ob der Unsinn denn nicht in den Ministerien seine Brutstätte habe und ein Minister hätte dann doch wohl eine Handhabe, um all' dem Unsinn zu Leibe zu gehen. Zeitungsartikel, selbst wenn noch so gepfeffert, sind doch kaum von der Durchschlagskraft eines Ministerialerlasses. Ein Freund, dem ich diese meine Gedanken ausführte, meinte lachend: (er war noch jung und konnte noch über solch' faulen Zauber lachen) Propagandaseele und Ministerseele seien eben doch zwei verschiedene Seelen, sie wohnten hier wohl zufällig in einer Brust. Diese Begründung ist mir plausibel erschienen.

Eine der ersten, namentlich für unseren Beruf in's Gewicht fallende Maßnahmen, war die Aufhebung der Automobilsteuer für Personenwagen und die von Hitler vorgesehene Erleichterung für den Erwerb eines Führerscheines. Etwas später kam der Bau von Autostraßen hinzu. Das Kraftfahrwesen wurde lieb' Kind. Ganz abgesehen von dem Geldbetrag, den der Kraftfahrer durch Wegfall der Steuer einsparte, verschwand auch der mit der Erhebung und der Kontrolle verbundene Wust. Ich habe niemanden kennengelernt, der das Verschwinden der Steuer nicht begrüßt.

Anders war es mit der Erleichterung bei der Führerausbildung, denn von

ihr habe ich nur während ganz kurzer Tage etwas merken können. Die Absicht der Regierung, daß jeder, der einen Wagen zu fahren fähig war, sich auch ohne weitere Formalitäten einer Führerprüfung unterziehen könne, wurde prompt von Leuten, die ihre Felle fortschwimmen sahen, oder die sonstwie befürchteten, ihnen möchte etwas aus der Nase gehen, torpediert. Die Hauptgegner sind die Fahrlehrer gewesen. Für mich als Autohändler und Opelvertreter war die Fahrschule ein notwendiges Übel, eine Art Bremsklotz und nur aus dem einzigen Grunde, um konkurrenzfähig auch auf diesem Gebiete zu sein, war sie beibehalten. Nach den neuesten Regierungsverfügungen war sie in einem gewissen Grade überflüssig geworden. Ich hatte keine Ursache, ihr nachzutrauern, vielmehr ihr Verschwinden begrüßt.

Anders sah es allerdings bei vielen anderen hauptberuflichen Fahrlehrern aus. Sie fürchteten, so halbwegs brot- und erwerbslos zu werden und somit war die schönste Gelegenheit für die Fachschaft, ihre Tüchtigkeit unter Beweis zu stellen, gegeben. Die hat sich wohl entsprechend für die Beibehaltung, vielleicht gar für die Verschärfung der „altbewährten" Zustände eingesetzt. Neben allen möglichen und unmöglichen Gründen, die für die Beibehaltung des alten Zustandes in's Feld geführt wurden, mußte namentlich das Haftpflichtgesetz herhalten. Wer übernahm für eine solch' wilde Prüfungsfahrt die Haftpflicht und wer konnte von einem Prüfungsingenieur verlangen, sich mit einem Schüler, ohne Beisein eines amtlich anerkannten Fahrlehrers, auf eine Prüfungsfahrt zu begeben? Unausbleibliche Unfälle wären die sichere Folge, genug, alles grenze an grobe Fahrlässigkeit. Die Herren Prüfungs-Ingenieure werden in's gleiche Horn geblasen haben. Die lobenswerte Regierungsabsicht verlief im Sande und statt der beabsichtigten Erleichterung hatten sich gar noch verschärfte Prüfungsbedingungen herauskristallisiert. Der Ausbildungszirkus war statt kleiner größer geworden.

Obwohl die Opelwerke mit dem kleinen P 4, eine viersitzige Limousine zum Preise von RM 1 450.-, auf den Markt gebracht hatte, ist es regierungsseitig für notwendig gehalten, einen Volkswagen für rund RM 1 000.- heraus zu bringen. Sein Verkauf, oder vielmehr, seine Aushändigung an den Kunden sollte durch die Organisation „Kraft durch Freude"[11] erfolgen. Über „Kraft durch Freude" zu urteilen, steht mir nicht zu, was den Volkswagen selbst anbelangt, so verdient er, sowohl wie auch die Art seines Vertriebes, doch einiger Worte. - „Jedem Manne sein eigenes Auto", so lautete die Parole. Von Fahrschule, von Haftpflicht, von Treibstoffpreis und von Garagenmiete war nichts gesagt. Wenn man statt des billigen Wagens sich der Tatsache angenommen hätte, zunächst die Autohaltung dadurch zu verbilligen, daß man diese Kosten auf ein vernünftiges Maß zurückgebracht, so hätte man den Autoabsatz enorm geför-

dert, ohne ein Volkswagenwerk errichten zu brauchen. Man hätte weder einen Fabrikanten, noch Händler, beunruhigen, noch einen Käufer zu enttäuschen brauchen. Wenn man dann noch ferner bedachte, daß der Volkswagen an den Besteller zur Auslieferung kam, ohne daß ein Kundendienst dahinterstand, so liegt die Frage nahe, ob der Ablieferer oder der Erwerber der größere Dilettant. Der ausbrechende Krieg hat später diese Frage zurückgestellt. Das ist bisher das einzig Gute, das der Krieg gebracht.

Was nun die Geschäftslage anlangt, so nahm sie nach 1934 einen außerordentlichen Aufschwung. Ab 1935 hat die Nachfrage die Produktion, von Jahr zu Jahr steigend, übertroffen. Unser Verkauf stieg von 1932 mit 10, 33 mit 34, 34 mit 64, 35 mit 97, 36 mit 137 auf 1937 mit 99 Wagen. Der Rückschlag 1937 war darauf zurückzuführen, daß die Zuteilung kontingentiert wurde. Die Bestellungen übertrafen die Fertigstellung um ein Weites. Zudem wurde der Export dem Inlandsgeschäft gegenüber stark bevorzugt, eine Maßnahme, die nur zu billigen war.

Opel war damals dazu übergegangen, seinen Händlern die Ausschließlichkeitsklausel abzuverlangen, d.h., andere Marken durften von einem anerkannten Opelhändler nicht geführt werden. Unsere Händlerschaft hat sich gegen diese drakonische Maßnahme schwer gesträubt, mußte aber, falls sie bei Opel bleiben wollte, zuletzt klein beigeben. Diese Opelmaßnahme war nur richtig. Was jemand sein will, das soll er ganz sein. Halbheiten haben noch niemals zu einem großen Erfolg geführt. Dies hat auch der Opelhändler einsehen lernen müssen und sowohl er, wie auch die Kundschaft, haben durch den dann selbstverständlich besseren Kundendienst ihren Nutzen gehabt.

Sehr segensreich hat sich die Tätigkeit der DAT, der Deutschen Automobil-Treuhand[12] ausgewirkt. Dieses gilt sowohl für den Händler, wie für den Kunden. Ihr ist es zum großen und guten Teil zu verdanken, wenn unser Stand sich wieder auf sich selbst besonnen und im Wirtschaftsleben geachtet dasteht. Der ausländische Automobilhandel beneidet uns um unsere selbstgeschaffene Ordentlichkeit.

Ein eigenes Kapitel in unserem Beruf ist die Lehrlingsausbildung. Das Kraftfahrzeug-Reparatur-Gewerbe ist wohl eines der jüngsten Berufe. Viele Geschäfte befinden sich heute noch in Händen von Leuten, die vor Jahren aus anderen Berufen hierher hinüber gewechselt sind. Unsere fachlichen Bannerträger sind frühere Schlosser. Wenn in unseren Betrieben zur Hauptsache auch Teileaus- und -Einbau, also kaum Schlosserei betrieben wird, so gehört es sozusagen zur Tradition, daß wir Autohandwerker einen Schlosser an der Spitze haben müssen.

In einem Auto-Reparatur-Betrieb soll nun den jungen Leuten nach Vorschrift unserer Fachschaft nicht nur das, was zu unserem Beruf gehört, beigebracht werden; um Gesellen im Auto-Reparatur-Gewerbe werden zu können, müssen unsere Lehrlinge (wenigstens steht es so auf dem Papier), schon ganz perfekte Schlosser sein. Unsere Lehrlinge sollen Materialkenntnisse, Fertigkeiten im Drehen, im Bohren, im Gießen, im Schweißen, im Härten besitzen und nachweisen, die einem Spezialisten nahekommen. Wenn man sich vorstellt, daß in einer Opelwerkstatt mit angeschlossenem Opel-Teilelager überhaupt nicht gegossen oder gehärtet wird, wo es vielmehr Verpflichtung ist, die einzubauenden Teile aus dem Teilelager zu entnehmen, so verstehe ich es nicht, wie man es fertig bekommen soll, einen Lehrling in der Anfertigung solcher Teile zu unterrichten und auszubilden.

Nach dem tatsächlichen Stand der Dinge können solche Vorschriften einer Fachschaft doch nur als Scherze aufgefaßt werden und gewertet werden. Wer aus Liebhaberei solche Dinge treiben wollte, der würde bald einsehen lernen, daß er nur Bruch gefertigt und mittlerweile die Kundschaft zum Tempel hinausgetrieben hat. Hinzu kommt als ganz wesentliches Element der Umstand, daß Opel es sich ganz energisch verbitten würde, wenn ich, der ich ein ganzes Teilelager liegen habe, auf die Idee käme, selbstgemachte Teile in Opelwagen einbauen zu wollen. Ich würde wunderbar schnell und mit vollstem Recht, fliegen lernen. Bei der heutigen Güte und Preiswürdigkeit der Originalteile, wäre es ein Unfug, solche Teile selbst anfertigen zu wollen. Bei der heutigen Geschwindigkeit unserer Fahrzeuge wäre der Einbau eine grobe Fahrlässigkeit, dann wären weder Fahrer, Insassen noch Straßenpassanten ihres Lebens noch sicher.

Die Vorschriften über Lehrlings-Ausbildung im Kraftfahrzeug-Handwerk scheinen doch von Leuten zusammengetragen zu sein, die vielleicht das Beste haben schaffen wollen, die aber der Entwicklung nicht im Entferntesten gefolgt sind. Wer alle die von unseren Lehrlingen verlangten Künste erlernen will, möge dieses tun, er möge dann aber einen anderen Ort als eine Kraftfahrzeugwerkstatt als Lehrstelle aufsuchen. Unsere Werkstätten soll man mit Nebensächlichem verschonen. Unsere Lehrlinge sollen das, was sie für ihren Beruf gebrauchen, lernen und nicht die Lehrzeit mit Kinkerlitzchen totschlagen. Forderungen, die mit unserem Beruf nichts zu tun haben, sollen auch aus den Ausbildungsvorschriften verschwinden und Fachschaften und Kommissionen sollen nicht mehr verlangen, als die Vernunft und die Neuzeit verlangt. Anders herum gibt‘s einen Verein von Alles- und daher von Nichtskönnern.

Man soll sich doch einmal in die Lage des Handwerksmeisters versetzen. Was

kann er einer hohen Kommission als Anwärter für die Gesellenprüfung stellen? Kann man von dem Meister verlangen, daß er sich mit einem halbfertigen Stümper zur Gesellenprüfung stellt, daß er sich dem Risiko des Anpfiff's und Durchfall's unterzieht? Man muß, wenn man heute einen Lehrling annimmt, schon hoffen, daß auch die gelehrten Herren an der Spitze der Fachschaften,im Laufe dreier Jahre wieder zu vernünftigen Ansichten zurückfinden.

In der praktischen Gesellenprüfung konnte man dann feststellen, daß die Prüfungs-Kommission in manchen Fällen so harmlose und bescheidene Forderungen erhob und sogar herzlich schwache Leistungen als ausreichend für die Zuerkennung des Gesellenbriefes als genügend gelten ließ, daß man sich nur wundern konnte. Wenn es aber so ist, was soll dann der ganze Wust von Vorschriften? Das Ganze riecht verdammt nach dem grünen Tisch. Man treibt vielfach Säuberungsaktionen voran. Ob immer an rechten Stellen? Die Frage aufwerfen, heißt sie verneinen!

Was nun den grünen Tisch selber anlangt, so haben wir Deutsche wohl ganz besondere Veranlagungen, die sein Erscheinen begünstigen und sein Fortbestehen sichern. Mir will es so vorkommen, als wenn man sich über die Begriffe, Mittel und Zweck, am grünen Tisch heutzutage nicht ganz klar ist, wenigstens etwas durcheinander gekommen.

1942 wurde unser Betrieb betreut von:
Ge[neral]. Komm[ando]. für Erfassung von Fahrzeugen,
Heimat-Kraftfahrpark für Reparaturen und Teile,
Bevollmächtigtem für Nahverkehr für Freigabe und Beschlagnahme,
Fahrbereitschaftsleiter für Fahrteneinteilung,
Landesamt für Be- und Entwicklung,
Wirtschaftsamt für Treibstoffe und Bereifung,
Zentralverband für Treibstoffkontrolle und -Anlagen,
Automobil-Treuhand für Verkauf, Schätzung und Kontrolle,
Handels- und Handwerkskammer,
Arbeitsamt für Personal,
Statistisches Amt betr. Fragebogen??
Wehrmeldeamt für uk.-Stellung, Dampfkesselüberwachungsverein für Einbaukontrolle, Arbeitsfront,
N S K K.,
Finanzamt,
Stadtverwaltung und Ortspolizei,
Berufsgenossenschaft für Gewerbe, für Einzelhandel,
Krankenkassen,
Handwerker-Innung für Lehrlingswesen usw., Fachschaften für Einzelhan-

del, gewerbliche Fahrzeughaltung, Fahrlehrer, Garagen, Tankstellen, Omnibusverkehr,

Es ist möglich, daß einige Stellen noch vergessen wurden.

Im Umgang mit allen diesen Stellen habe ich nun leider nicht die Überzeugung gewinnen können, daß von ihnen etwas dargestellt ist, was man als heilige, segensreiche Ordnung bezeichnen muß. Mir kommt es vielmehr so vor, als wenn im Punkte „Betreuung" des Guten mehr als genug getan sei, wenn sich alle diese Instanzen in meine Betreuung teilen! Ich habe sogar die Gewißheit gewinnen müssen, daß fürchterlich nebeneinanderher betreut wird. (Siehe Arbeitsfront und Arbeitsamt.)

Für Behördenzopf ist das Kapitel über Verkehrszeichen ein Musterbeispiel. Wir haben heute von diesen Dingern 53 verschiedene. Aus den sechs internationalen Verkehrszeichen, deren Notwendigkeit anerkannt werden muß, sind sie nach und nach, dank deutscher Gründlichkeit, entstanden. Jeder neu kommende Verkehrsorganisator hat wohl, um an seinem Teil auch zur Hebung der Ordnung beizutragen, so einige mitgebracht. Wie gesagt, bis heute haben wir's auf 53 verschiedene Warn-, Hinweis-, Verbots-usw. Schilder gebracht. Beim Geschäft Heinrich Schmidt in der Königstraße stehen neun verschiedene. Der Erfolg solcher Massenaufstellung ist natürlich der, daß niemand diesen Schildern noch Beachtung schenkt. Durch ihre Unzahl ist das, was sie bezwecken sollen, schon hinfällig gemacht. Eine Hauptrolle spielen sie erst vor dem Richtertisch, wenn über einen unachtsamen Sünder zu Gericht gesessen wird. Es ist vorgekommen, daß bei einer solchen Gelegenheit dann noch entdeckt wird, daß hier oder da, dies oder jenes Verkehrszeichen noch fehlt, also noch gesetzt werden muß.

Wie Verkehrszeichen sich in der Praxis auswirken, oder vielmehr, wie sie sich nicht auswirken, dafür ist der Bahnübergang nördlich von Rendsburg ein Musterbeispiel. Dieser unbewachte Bahnübergang ist durch 16 (sechzehn) Warnzeichen gesichert. Trotzdem gerät hier alljährlich wenigstens ein Kraftwagen unter den Eisenbahnzug. Die Zahl der Getöteten beträgt bis heute rund 10. Ich will mich nicht über die Schuldfrage verbreiten, sondern will lediglich die Oberflächlichkeit beleuchten, mit welcher die Verkehrszeichen beachtet wurden. Es hat den Anschein, als wenn sich niemand um ihr Vorhandensein kümmert, wäre es anders, so würden sich die dauernden Zusammenstöße nicht immer wiederholen. Ich bin der Ansicht, wenn man den Kraftfahrer, was die Aufstellung von Warn- oder Verbotsschildern anlangt, mehr sich selbst überließe, es wäre manches besser.

Daß die Schilder bei Führerprüfungen wunderbaren Stoff zum Frage- und Antwortspiel geben, das dürfte ihr wesentlichster Zweck sein.

Meine Frau und ich haben es uns nach dem Jahre 1935, dank der guten Geschäftslage, leisten können, alljährlich eine 3-4 wöchentliche Sommerreise zu machen. Diese Reisen sind für uns jedesmal eine wirkliche Erholung gewesen, schon allein aus dem Grunde, weil dann von der üblichen Hetze, mit denen meine Geschäftsreisen verbunden waren, nichts vorhanden war. In diesen Jahren habe ich auch eine 14 tägige Reise nach Frankreich in meine alten Frontabschnitte gemacht.

Unser Einkommen war gleichmäßig gestiegen, von 0,0 im Jahre 1933 auf über RM 50 000.- im Jahre 1938. Es ist dieses der beste Beweis dafür, daß die Pessimisten, die dem neuen Kurs kein Vertrauen entgegenbringen konnten oder wollten, sich doch geirrt. Wie im Kraftfahrzeughandel- und -Handwerk, so ging es auch in anderen Berufen. Auch unser Stadtverkehr florierte sehr gut. Nur während des ersten Vierteljahres konnte die garantierte Einfahrsumme nicht erreicht werden und ich erhielt deshalb auch einen Zuschuß von RM 2 500.-. In der späteren Zeit habe ich die garantierte Einfahrsumme, und zwar stets mit Leichtigkeit, erreichen können. So verdienten sowohl meine Leute, als ich selber, sehr gut.

Um meine Söhne mit mehr Verantwortung zu betreuen, ihnen auch mehr Selbständigkeit zu geben, wandelte ich mein Geschäft in eine Kommandit-Gesellschaft um und nahm sie als Kommanditisten in‘s Geschäft. Ich glaubte ihnen dieses schuldig zu sein, denn sie hatten das nötige Alter erreicht. Timm, der älteste, hat sich inzwischen verheiratet und uns eine zu uns passende Schwiegertochter in‘s Haus gebracht. Diese Familie hat ihren eigenen Hausstand gegründet.

Im Jahre 1939 hielt man es für nötig, ein Steuerstrafverfahren gegen mich einzuleiten. Ich wurde beschuldigt, Steuermogelei betrieben zu haben. Meine Mogelei wurde darin gesehen, wenigstens herauskonstruiert, daß ich zwei neubeschaffte Omnibusse ganz abgeschrieben hatte, ferner, daß ein Posten von rund RM 300.- von einem Bauern Ehlers in Felde und ein Posten für eine Omnibusfahrt nach Kolding, die Hans Markus fuhr, nicht eingetragen waren. Der Posten Ehlers war mir persönlich gelegentlich eines Besuches mitgegeben, er war aus irgendwelchen Gründen nicht ordnungsgemäß verbucht worden. Bei dem Posten für die Autofahrt hatte es sich um eine Art Schiebung unserer Fahrgäste gehandelt. Ein Offiziersanwärter war mit dem Vorschlag zu Hans-Markus gekommen, man hätte noch überflüssiges Geld in der Kasse und wollte dasselbe verbrauchen, ohne daß es kassenmäßig in Erscheinung treten dürfe. Mir war dieses Getue eigentlich gegen den Strich, aber ich habe die jungen Leute gewähren lassen. Klarzustellen, wie die Sache eigentlich gelegen, war später unmöglich, da dann dem Offiziers-Anwärter ein Strick gedreht wäre

und so mußte Hans-Markus den Sündenbock hergeben, daß er das Geld dem Geschäft gegenüber unterschlagen hätte. Auf mich, als Verantwortlichem, ist's hängen geblieben. Der Vorfall hat dazu herhalten müssen, mir die Zuverlässigkeit als Betriebsführer abzusprechen. Zuverlässigkeit war aber Vorbedingung für die Zulässigkeit voller Abschreibung. Mein Jahreseinkommen wurde auf RM 58 000.- erhöht, RM 20 000.- Nachzahlung und RM 8 000.- Strafe war die Folge.

Meine Strafsache lief unter Str. 59. Da sie im Monat Februar anlief, erhellt daraus, daß Strafverfahren damals nicht vereinzelt anhängig gemacht wurden. Es war eine recht merkwürdige Zeit und es tat sich schon einiges. So flog dem alten Jakob Arff ein Steuerstrafzettel über RM 20 000.- in's Haus. Er hätte Vermögen verschwiegen, auf jeden Fall etwas gemacht, was nur durch Zahlung dieser Summe abgegolten werden konnte. Jakob Arff hat bezahlt und wie ihm erging es vielen, so auch mir. Daß ich mit der Annahme dieser Strafverfügung eine ausgerechnete Dummheit begangen, ist mir erst viel später klar geworden, aber sowohl mein Steuerberater, wie auch meine beiden Söhne redeten zu. Ausschlaggebend war für mich zuletzt, daß mit der Anerkenntnis und Strafe-Zahlung wenigstens die mit der ganzen Treiberei verbundene Hetze und Unruhe beendigt war. Zudem schreckte, daß damals Notizen durch die Presse gingen, nach welchen der oder der wegen Steuerhinterziehung mit diesem oder jenem Betrag in Strafe genommen sei. Dies an den Pranger stellen, trug finanziell seine Frucht. Der Steuer-Assessor ist bald nachdem Regierungsrat geworden.

Ich mußte damals RM 28 000.- auf den Tisch des Finanzamtes legen. Die Kassenbeamten haben, ohne etwas zu sagen, mit dem Kopf geschüttelt. Doch hatte dieses Hinaufschrauben meines 38er Einkommens ein recht sonderbares Nachspiel. Unsere Kommandit-Gesellschaft kam, da später das Jahr 1938 als Stichjahr für Gewinnabführungen angenommen wurde, bei allen dann auftauchenden Abschöpfungen, Gewinnabführungen und Gewinnsteuern frei. Was hierbei gespart wurde, erreicht mindestens die Höhe der damaligen Nachzahlung, von der normal einsetzenden Abschreibung der 1938 voll bewerteten Omnibusse ganz abgesehen. Was mir damals Sorgen und Ärger bereitete, veranlaßt mich heute, zu schmunzeln. Wenn irgendwo, so ist hier der Schweiß der Edlen umsonst geflossen. Schade ist's um die Akte, die solchergestalt vollgeschmiert wurde. Wenn Leute mit Rang und Titeln mit solchem Aktenbau die Zeit totschlagen, so beneide ich sie nicht.

Es mag Leute gegeben haben und es gibt sie vielleicht heute noch, die dem neuen System kein Vertrauen entgegenbrachten. Namentlich betrachtete man die neuesten Maßnahmen auf wirtschaftlichem und finanziellem Gebiete mit Besorgnis. Im Rechtslager meinte man, die neuen Leute würden schon bin-

nen kürzester Frist gezwungen sein, sich Führungsköpfe bei ihnen auszuleihen. Aber nichts derartiges geschah, denn Hemmungen hatten die neuen Leute wirklich nicht, im Gegenteil, es wurde forsch darauf los regiert.

Zunächst nahm man sich der Landwirtschaft an. Durch das Erbhofgesetz wurde alles, was bis dahin noch nicht vom Besitz hatte herunter müssen, auf gesunde Füße gestellt. Wegen der Leute, die hierdurch nicht zu ihrem Gelde kamen, machte man sich keine Sorgen. Es gab sogar eine Pächterentschuldung, auf Grund welcher es geschäftstüchtige Pächter sehr gut verstanden haben, sich den Ansprüchen der Verpächter zu entziehen. All' die Unruhe, die auf diese Weise entstand, ebbte aber bald ab und das Leben begann bald in ruhigen Bahnen zu fließen. Von großem Wert war es, daß man es verstand, die wichtigsten Produkte, wie Fleisch und Brot, mit auskömmlichen, dabei aber stabil bleibenden Preisen zu unterbauen. Das wilde Spekulieren in Lebensmitteln hörte mit einem Schlage auf. Ein ganz wertvoller Schritt war ferner damit getan, daß man Mittel und Wege fand, um die ewigen Streitereien zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern zu unterbinden. Die Arbeitsfront war geschaffen und Streiks waren damit so gut wie unmöglich gemacht. Sieben Millionen Arbeitslose wieder in Lohn und Brot zu bringen, war eine Riesenleistung.

Daß der Staat hierbei in eine Pumpwirtschaft hineinsteigen mußte, darf weder wundernehmen, noch abfällig beurteilt werden. Nicht jede der in Angriff genommenen Arbeiten konnte zu einer solchen, die gleichen Nutzen abwarf, gestaltet werden. Die Staatsschulden wuchsen des halb enorm. Leute, die es verstehen wollten, glaubten eine später auf Hochtouren laufende Wirtschaft könne eine solche Belastung dank späterer höherer Steueraufkommen auch tragen. Viele, auch nicht gerade unerfahrene Wirtschaftler, dachten anders. Sie befürchteten, daß eine auf solche Art und Weise aufgepumpte Wirtschaft auf die Dauer nicht gesund bleiben könne. Die große Masse ließ sich aber durch solche Erwägungen nicht in ihrer Ansicht stören.

Dann kamen die Zeiten der Wiederinbesitznahme der linksrheinischen Gebiete, es kam die Saarabstimmung, es kam die Heimholung Österreichs und des Sudetenlandes.

Alle Deutschen waren zum ersten Male innerhalb einer Reichsgrenze zu einem Volk vereinigt. Das einmalige Verdienst, dieses vollbracht zu haben, kann niemand dem Führer Adolf Hitler nehmen.

Zum Einmarsch in Österreich und später in's Sudetenland hatten wir einen Omnibus mit Fahrer stellen müssen. Der Fahrer kam bald mit dem Omnibus zurück, seine Dienstzeit wäre gewissermaßen ein Triumphzug gewesen. Kurz nach der Heimholung Österreichs sind meine Frau und ich in Gesellschaft

von Vetter Reimers und Frau auf einer 14tägigen Autotour durch Österreich gefahren. Überall war helle Begeisterung. Österreich selbst hat damals auf uns einen etwas schoflen Eindruck gemacht. Die Zeiten des Alleinseins hatten dem Lande doch sein früher so heiteres Gesicht genommen und stellenweise sah es doch recht heruntergekommen aus.

In den Zeiten des Hunderttausendmannheeres[13] hat die Heeresleitung, trotz aller Beschränkungen, nichts unterlassen, um für einen Kriegsfall nicht ohne jegliche Vorbereitungen dazustehen. So bin ich in den zwanziger Jahren als Kommissar für das Kraftfahrwesen vereidigt gewesen. Ferner bin ich von der Heeresleitung dazu gebraucht worden, auf privatem Wege festzustellen, in welchen Mengen Treibstoffe und Öle innerhalb der Provinz gelagert würden. Auf meinen Einwand, dies könne man doch durch direkte Anfrage erfahren, ist mir jedoch gesagt, direkte Anfragen erübrigten sich aus dem Grunde, weil in allen Betrieben Leute säßen, die Anfragen der Heeresleitung nach feindlicher Seite weitergeben würden. Nach der Machtübernahme bin ich dann nicht wieder vereidigt, entweder man hat mich als inzwischen zu alt geworden angesehen oder man hat geglaubt, einem Freimaurer einen solchen Vertrauensposten nicht länger anvertrauen zu können.

Aber auch von der neuen Militärbehörde hatte ich bis 1939 für den Fall der Mobilmachung noch einen Bereitschaftsschein erhalten. Eine Anfrage dahingehend, ob es sich im Hinblick auf mein Alter auch um einen Irrtum handeln könne, bekam ich zurück, mit dem Bemerken, es hätte schon seine Richtigkeit.

Kriegswirtschaft in Rendsburg während des Zweiten Weltkriegs

Ende August 1939 war es soweit. Schon einige Tage vor der Mobilmachung bekam ich eines nachts Bescheid, mich in der Flakkaserne einzufinden. Dort begann ich in Gemeinschaft eines Ingenieurs mit der Abschätzung einberufener Wagen. Schon am Mittag rollten die ersten geschätzten Wagen ab. Im Laufe desselben Tages wurden mein Meister und auch Timm nach der Viehmarkthalle zwecks Wagenabschätzung bestellt. Beide haben dort länger als eine Woche zu tun gehabt. Hans Markus erhielt am gleichen Tage Stellungsbefehl nach Westerland, zwei Omnibusse mit Fahrern gingen als Schreibstubenwagen zur Art[illerie]. 30 und Res[erve]. Art[illerie]. 158, zwei Tage später zwei weitere Omnibusse zu Bäckereikolonnen.

Unser Stadtomnibusbetrieb war damit zum Erliegen gebracht. Von unseren fünf Omnibussen waren mit einem Schlage vier weggenommen; das waren 80 % unseres Bestandes. Der sehr tüchtige Kreissekretär, Herr Richelsen, hatte trotz der Bestimmung, daß Verkehrsfahrzeuge möglichst dem Verkehr zu belassen seien, gewissermaßen einen Rekord, für das Verkehrswesen der Stadt und für mich allerdings einen sehr traurigen Rekord, aufgestellt. Sämtliche Nachbarstädte behielten ihre Stadtomnibus-Linien. Ich habe mich des weiten und breiten umgehört, aber einen Ort, wo ähnlich rücksichtslos verfahren ist, nicht ausfindig machen können.

Bei Kriegsausbruch hatten wir eine fast siebenjährige nationalsozialistische Regierungszeit hinter uns. Was wirtschaftliche Lage und Lebensstandard anbetraf, so konnte jedermann zufrieden sein. Streiks und die damit verbundenen wirtschaftlichen Krisen gab es nicht mehr, die Preise waren stabil, die Löhne waren auskömmlich und für‘s Soziale wurde außerordentlich viel getan. Der Nationalsozialismus hatte es tatsächlich verstanden, eine wirtschaftliche Blüte zu schaffen.

Die Mittel und Maßnahmen deren er sich hierbei bediente, waren aber recht eigenartiger Natur.

Zunächst wurden sämtliche Parteien aufgelöst und Neugründungen unterbunden. Als einzige Partei blieb die NSDAP. Herr Ku. aus Bü. fragte damals:

Kann es überhaupt eine Partei geben? Ist eine Partei noch Partei, wenn andere überhaupt nicht da sind?

Ich habe über diese Frage nachzudenken versucht und muß ihr Berechtigung zusprechen. Man kommt da in einen gewissen Konflikt, denn es hat im menschlichen Leben doch noch immer als lobenswert gegolten, wenn jemand „unparteiisch" war und als unparteiisch galt.

Gesetz und Recht erfuhren insofern eine Erweiterung, als eine Gestapo (Geheime Staatspolizei) gebildet wurde. Vor mehr als 100 Jahren hat man darum gekämpft, öffentliche Gerichtsverfahren zu bekommen, weil man den geheimen nicht getraut haben mag. Nunmehr hatte man sich wieder eines anderen besonnen?

Ein Schauspiel mit recht abwechslungsreichen Bildern bot auch die Frage der Reichsflagge. Über das Schwarzweiß-rot von 1871 waren wir mit einer kurzen Unterbrechung von rot, zu Schwarz-rot-gold als Folge der Weimarer-Verfassung, dann mit der Machtübernahme wieder zu schwarz-weiss-rot gekommen. Zwecks totaler Gleichschaltung mußte dann diese Flagge wieder der Hakenkreuzflagge weichen. Das war ein viermaliger Reichsflaggenwechsel in einem Zeitraum von weniger als 80 Jahren. Wie sieht es jenseits unserer Grenzen, bei unseren Nachbarvölkern, auf diesem Gebiete aus?

Ich will mir nicht anmaßen, zu den drei angeführten Themen mein Urteil abzugeben, will mich vielmehr mit den Entscheidungen, die regierungsseitig getroffen sind, abfinden. Ich halte es aber für unerläßlich, sie zu erwähnen, um in die Gedankengänge, die in diesen Zeiten die Herzen vieler guter Deutscher bewegen, hineinzuleuchten.

Hierher gehört vielleicht auch noch die Einführung des neuen militärischen Grusses. Restlosen Beifall hat auch diese Maßnahme nicht gefunden. In solchen Angelegenheiten denkt der Deutsche fast ohne Ausnahme sehr konservativ. Dies gilt namentlich für die Altgedienten.

Nun noch eine plattdeutsche Abschrift:

Wenn wi nu föfti Johr weller trügg geht un uns all de technischen Errungenschaften, de de Tied uns bescheert hett, vergegenwärtigen doot un wenn wi denn de hütigen kriegerischen Uteenannersettungen dorbi betrachten doot, düssen Hexendanz, in den de ganze Welt togang is, denn kann man meist op den Gedanken kam, datt de Welt un de Minschheit de letzten föfti Johrn mit all ehrn Fortschritt, as se datt nöhmen doot, nich verdauen kunnt hett. Datt süht jüs so ut, as wenn se sik benahmen hett, as en Mann, de an en wunnerschön gedeckten Disch inladen worn is, wo he sik an veele schöne Saken gütli

dohn komm un dabi keen Bucksmaat weeten hett. He hett sik besagen und wüss nich mehr watt he deh un - nu sitt he mit sin Kattenjammer.

En olen guden Fründ hott molins to mi seggt: Wi sünd egentli to en ganz merkwürdige Tied op de Welt kam. As wi jung weern, do harren de Olen datt Kommando un nu, dor wi olt sünd, hebbt de Jungen datt grode Wort. Wi sünd öwerhaupt nich ann Drücker kamen. Viellich liggt dar en Korn Worheit in, awers wi ohln wüllt doch nich vergüten, datt wi ohln vör de Jungen ok en ganzen Enn vörrut hebbt, wenigstens vörrut hatt hebbt.

Wo kunn wi uns in uns junge Johrn, so twischen 93 un 14, doch so tofreeden un glücklich leben. So, as wi uns uns Bett opmakten, so kunn wi uns leggen. Wi kunn uns sülm en Beruf oder Geschäff utsöken wo wi Lust to harrn un en Berufsberatung uter Vadder un Modder un unsen Schoolmeister geef datt nich. En säkere Jugend harr jedereen un wer en beeten Lebenskünstler wer, de kunn sik ok en vergnögte Jugend moken. Wi kunn vergnögt weesen un ik segg nich toveel, wi sünd ok vergnögt weesen.

Un wosüken steiht datt nu mit unse hütige Jugend, mit unse Jungs un Deerns, mit unse Kinner?

Se kehmt ut de School, kehr in de Lehr un müssen denn, veel harrn öwerhaupt noch nicks lehrt, Soldat warrn. Sied Johr un Dag stakt se int Feld. Jungverheiratete Lüd sünd uteenanner reeten, Mann un Fro seht sik, wenn öwerhaupt, viellich alle Johr mal op en Urlaubsdag. De Söhns sind datt Vadderhus meist fremd worn, se weet nich, op se datt weller to sehn krieg un wi weet nich, op se weller kahmt. Wi weet blots, datt veele nich weller kahmt, wiel se nich weller kahm künnt, se ligt dar buten. Se ligt dar vör uns ünner de Eer.

An sowat wüllt wi ok mol ens denken, wenn wi öwer de Jungen snaken dot.

Un wenn man an de ganz persönlichen Erinnerungen denken deit, so mutt ik unwillkürlich an datt Gliknis von den biblischen Säemann denken, de utgüng, sin Saat so seien. Datt geit uns, as em datt güng. Vergläken mit unser Erinnerungen so glöv ik, is veeles op den Weg liggen blewen, veeles ünner de Durn fulln und veeles op datt Steenigte to liggen kamen. Ik meen, veeles is vergüten. Un vun datt, watt beholn warn is, dar mutt datt nu jo en jeder mit siks sülm affmaken, watt he vör Kurn un watt he vör Kaff ansehn hätt.

Hebbt wi unse Gotteswelt, unse schöne Gotteswelt mit reine un klare Oogen ankäken oder hebbt wie en beschlagene oder gar en schmeerige Brill ophatt? Hett de een oder de anner datt ok mol vergüten, sin Brill aftowischen? Mi schient, de Lüt mit de klor Oogen, datt sind de Glücklichen, de annern, mit de schmeerige Brill, de dot mi leed.

Un nu wüllt wi de korte Tied, de por Johr, de wi noch vör uns hebbt, nich dordör noch schwörer maken, datt wi Jungs uns ünner de Trübsalblasers un je Deerns sich ünner de Klagewiewer sett, nee, wi wüllt de Welt un de Tokunft, wosüken datt ok komen mag, ruhig un säker und mit Gottvertrun entgegen gahn.

Un wenn wi denn to Guderletzt to den Löhnungsappell opropen ward, denn wüllt wi Em in de Oogen kieken un denn heet datt: Hier!

Un nu noch mol hochdütsch: Das Walte Gott

Mit Kriegsbeginn erfuhr der bis dahin schon enorm angeschwollene Beamten-, Partei- und Verwaltungs-Apparat einen erneuten Auftrieb. Die „Betreuung" nahm einen solchen Umfang an, daß vom Betriebsführer, der man doch sein wollte, nichts wie der Titel übrig blieb. Es gab keinen Geschäftszweig und kein Vorhaben, in welches sich nicht eine Dienststelle, eine Parteiorganisation oder eine Fachschaft einschaltete, zuweilen sich in einer so geradezu dummen Weise einschaltete, daß ich es für nötig halte, ein paar Fälle festzuhalten. Sie illustrieren, was für Typen in diesen Zeiten in der Verwaltung ihr Wesen trieben.

Wir hatten zu Kriegsanfang einen sehr selbstherrlichen Herrn, einen Herrn R. in der Kraftwagen-Abteilung der Kreisverwaltung sitzen, ein richtiger Paragraphenhengst, so wie er im Buche steht: Allerdings waren die Paragraphen, die staatsbürgerliche Pflichten behandelten, ihm geläufiger als jene, in denen von Rechten die Rede war. Hierher gehört die von ihm veranlaßte Wegnahme unserer Omnibusse am ersten Mobilmachungstage. Sein Standpunkt war, selbst bei allereinfachsten Anliegen: „Das muß ich erst mal prüfen." Unter dieser Parole ging es dann in seiner Abteilung immer langsam voran, immer langsam voran. Dieser Beamte konnte folgendes Schildbürgerstück fertig bringen.

Jedes Kraftfahrzeug erhält beim Verlassen des Werkes einen amtlichen Kraftfahrzeugbrief, in welchem neben allen anderen Einzelheiten, auch das Gewicht des Fahrzeuges eingetragen ist. Nun verlangte Herr R., bevor er einen neuen Wagen bewinkelte, die Nachprüfung des von der Fabrik angegebenen Gewichtes. Ich habe daraufhin die so bemängelten Fahrzeuge zur amtlichen städtischen Waage gebracht und habe dort von dem Rendsburger amtlichen Wäger das von der Opel A.G. amtlich eingetragene Gewicht amtlich bestätigen lassen. Aber auch diese doppelte amtliche Bescheinigung genügte dem amtlichen Gewissen des Herrn R. nicht. Er verlangte nun die amtliche Bestätigung des Sachverständigen vom Dampfkesselüberwachungsverein. Da dieser Herr aber in Altona seinen Amts- und Wohnsitz hatte, ist es vorgekommen, daß dieser Mann, der letzten Endes ja auch noch etwas anderes zu tun hatte,

als in Rendsburg Autos zu wiegen, acht Tage und länger auf sich warten ließ, bevor es ihm möglich war, dabei zu stehen, wenn in Rendsburg ein Wagen zum dritten Male amtlich gewogen wurde. Daß er zweiter Klasse nach hier fuhr, daß er einen Tag dabei totschlug und daß er für diesen Tag auch bezahlt sein wollte, und zwar von mir bezahlt sein wollte, nur nebenbei.

Inzwischen spielte sich zwischen meinem Wagenkäufer und mir ein Kampf oder vielmehr ein Krampf ab. Der neue Wagen stand während der für das amtliche Nachwiegen nötigen Frist gebrauchsfertig, aber unbewinkelt auf Lager. Der Kunde war vielfach dringend um ihn verlegen. Wenn ich versuchte, dem Kunden zu erklären, weshalb die Ablieferung immer noch nicht erfolgen könne, so wollte man mir den geschilderten Unsinn einfach nicht glauben bzw. abnehmen. Viel eher nahm man an, daß mit meiner Zahlungsfähigkeit beim Werk irgendetwas hapern könnte. Zuletzt ist mir der Geduldsfaden gerissen und ich habe einen sehr geharnischten Brief an Landrat Hamkens geschrieben. Ich habe in meinem Unmut starke Worte gebraucht und die Frage aufgeworfen, ob wir in einem Ordnungsstaat oder in einem Irrenhaus uns befänden. Hamkens hat daraufhin hier angerufen, ich möchte zu ihm kommen. Leider war ich abwesend und mein Sohn Timm ist hingegangen. Hamkens hat ihn gefragt, ob der Alte verrückt geworden sei. Timm hat gemeint, davon wäre ihm nichts bekannt. Augenblicklich sei ich zu irgendeiner Besprechung. Na, wenn ich wieder im Laden sei, möchte ich sofort zu ihm kommen. So ist es denn geschehen. Bei meinem Kommen hatte Hamkens meinen Brief zur Hand liegen. Er hatte gewaltig mit einem Rotstift in ihm herumgefuhrwerkt; er muß also ziemlich starken Tobak enthalten haben. Er fragte mich, wie ich denn dazu käme, solches Zeugs zu schreiben. Ich darauf, wenn das Geschriebene auch schon unsinniges Zeugs sei, es ändere leider nichts an der Tatsache, daß der Unsinn zuträfe. Die Prinzen, die so etwas fertig bekämen, seien sein Sekretär R. im Verein mit einem Steueramtmann Ha. - Na, das würden wir gleich sehen.

Der Dezernent wurde gerufen und ihm mein Brief zur Einsicht gegeben. Ob der Inhalt den Tatsachen entspräche? Ja. Aber nach Paragraph ... . Er wollte nichts von Paragraphen hören, ob das Geschriebene stimme? Ja. Aber nach Verfügung soundso ... Er hätte nicht nach Verfügungen oder Paragraphen gefragt, er hätte gefragt, ob die Zustände von mir richtig dargestellt seien. Ja oder nein? „Ja!“

Nun, dann solle er sich gesagt sein lassen, so etwas höre augenblicklich auf. Die von mir vorgeführten Wagen würden jedesmal, und zwar sofort, zugelassen. Prüfen könne er nachher so lange und so eingehend, wie er lustig wäre. Schluß. Mir gab er meinen Brief wieder mit dem Bemerken, er hätte ihn nicht gelesen. Ich bedauere, ihn nicht als Dokument der Zeit aufbewahrt zu haben.

Der Herr R. ist mir zeit seines Lebens nicht wieder gut geworden. Übrigens ist er ein Jahr später gestorben. Der spätere Landrat Peters[1] hat ihm den Nachruf gewidmete er sei ein vorbildlicher Beamter gewesen.

Meine, an sich nicht allzu hohe Achtung vor den Leistungen unserer Verwaltungsbehörden, ist durch solche Zustände keineswegs gehoben. Mir will scheinen, kein Stand hat bessere Gelegenheit, die Staatsbürger zur Staatsfreudigkeit zu erziehen, wie eben der Beamtenstand. Woher mag es nun kommen, daß so manchem Beamten diese Fähigkeit so ganz und gar abgeht? Die Herren Beamten-Anwärter werden doch in so mancherlei Kenntnissen und Fähigkeiten unterrichtet und geprüft, warum denn nicht auch im Umgang mit Nichtbeamten?

Meine oben dargelegte Einstellung könnte als abwegig angesehen werden, weil ich nun einmal (aus den bekannten Ursachen) nicht zur Partei gehöre, ich könne anders herum parteiisch sein und daher alles, was vom von der Partei geleiteten Staat komme, mit falschen Augen ansehen. Ich will deshalb einen Vorfall schildern, in welchem die Ansichten meines Meisters Jahrstorff, eines strammen Parteigenossen und NSKK-Mannes, zum Ausdruck kommt.

Während der ersten Kriegsjahre gab es, veranlaßt durch mehr anfallende Arbeit einerseits, durch verminderte Belegschaft andererseits, keinen Urlaub. Alles war sich darüber einig, daß den Leuten endlich auch einmal ein Urlaub gewährt werden müsse. Der Außenbeamte des Heimat-Kraftfahr-Parkes Flensburg und ich waren uns darüber einig, es wäre das Beste, den Urlaub für sämtliche Leute gleichzeitig zu geben und den Betrieb 14 Tage zu schließen. Nachdem soweit Übereinstimmung erzielt war, schien alles andere nebensächlich. Lediglich der Ordnung halber wegen teilte ich die Absicht der Polizei mit.

Statt sich mit der Kenntnisnahme zu begnügen, gab jedoch die Polizei meine Mitteilung an das Landratsamt, das Landratsamt gab sie an die Kreishandwerkerschaft zwecks Prüfung und diese fragte wieder beim HKP. an, also bei derselben Stelle, mit welcher ich die Angelegenheit besprochen, ob man meinem Vorhaben seinen Segen geben könne. Wer beim H[eimatK[raftfahr]P[ark]. diese Anfrage bearbeitet, bleibe dahingestellt. Es genüge: auf demselben Wege kam der Bescheid der Polizeibehörde, sechs Tage genügten auch für uns, zurück. Inzwischen lief unser Urlaub bereits und die sechs Tage waren bereits hinüber. Ich gab meinem Meister also Bescheid, die Sache hätte sich geändert und läge nunmehr so und so, der Urlaub müsse als beendet angesehen werden. Der Meister, sonst ein nicht gerade leicht in Fahrt zu bringender Mann, kam aber hoch und gebrauchte allerlei Worte, die nicht gerade von Überhöflichkeit zeugten. Ich empfahl ihm, seinen Erguß schriftlich niederzuleben und ihn so abzufassen, daß ich in der Lage wäre ihn an die in Frage kommende Stelle

weiterzugeben. Am anderen Tage erhielt ich nachstehenden Brief. Er gibt ungeschminkten Einblick in die Seele eines „betreuten“ Handwerksmeisters.

Sehr geehrter Herr Sievers !

Die letzte Entscheidung in der Angelegenheit unserer Betriebsferien habe ich zur Kenntnis genommen. Für meinen Urlaub betrachte ich aber den mit dem HKP vereinbarten Zeitraum als verbindlich. Ich denke nicht daran, mir von grünen Tisch eines Bürokraten, die Hälfte meines Urlaubes streichen zu lassen. - Die Urlaubsfrage ist bei uns weder im Frieden wie im Kriege ein Problem gewesen, wie ich bis vor Kurzem über Urlaub gedacht habe, wissen Sie. Sie wissen, daß ich auf jeglichen Urlaub verzichtet hatte, weil ich annahm, daß es unter jetzigen Verhältnissen bei uns nicht angängig wäre. Wenn auch das Bedürfnis einmal auszuspannen, kaum jemals größer war als jetzt. Durch Vermittlung des HKP wurde es dann doch möglich, zu unserer größten Freude. Es wurden zwei Wochen vereinbart. - Und nun kommt ausgerechnet einer von den Volksgenossen, die sich genau nach ihren Paragraphen ausrechnen ob ihnen statt 27 Tage nicht schon 31 Tage auf Grund ihrer Dienstjahre zustehen. Die vor lauter Paragraphen gar nicht merken, daß sie das knarrende fünfte Rad am Wagen sind. Wo blieben diese Herren ab, wenn nicht der Bauer und der Schaffende sie ernährten? Es gäbe nichts zu verwalten und deshalb haben sie auch wohl immer den meisten Urlaub bekommen und der Bauer am wenigsten. Wir wissen auch, daß einige Bürokraten auf Wochen mit der Bahn in ein Bad fahren. Wir maßen uns nicht an, darüber zu urteilen. Den Krieg müssen ja doch unsere Soldaten mit der Waffe in der Hand und nicht die Bürokraten mit ihren Paragraphen und Gänsekielen gewinnen. Es ist schlimm genug, daß uns die Bürokraten fast täglich mit ihren Paragraphen bei der Arbeit im Wege stehen müssen und wenn das nun auch schon beim Urlaub losgeht, so beißen wir einmal um uns. Nur deshalb muß ich an der nun einmal festgesetzte Zeit festhalten.

Ich weiß wohl, daß es schwer ist, bei dem zur Zeit bei uns herrschenden Leutemangel Ihr Geschäft ohne mich offen zu halten. Sollten Sie daher noch einmal wieder vorstellig werden bei den Bürokraten, dann können Sie diesen meinen Stuhlgang der Seele (frei nach Goebbels) ruhig einmal vorlegen. Ich verbringe meinen Urlaub im Hause, resp. im Garten und stehe natürlich im Ernstfall zu Ihrer Verfügung.

Ich wünsche Ihnen gute Erholung während der Ferien.

Heil Hitler !

gez. Wilhelm Jahrstorff

(Meine Nachschrift: Lieber Meister. Mit den im Schlußsatz zum Ausdruck

gebrachten Wünschen können Sie unmöglich die Ferien Ihres Betriebsleiters meinen. Der ist nämlich der allerletzte dem Ferien bewilligt werden.)

Anderen Tages bin ich mit diesem Schreiben zur Behörde. Gleichzeitig teilte ich dort mit, daß der Meister wegbliebe und ich würde die Leute auch zu Hause lassen. Über den Inhalt des Briefes hat man sich allen Ernstes erbost, so etwas sei unerhört, den Kerl würde man einsperren. Man hat's sich aber doch wohl noch überlegt; man hat es vorgezogen, stillzuschweigen und ihn nicht einzusperren.

Solchen Glanzleistungen wie sie sich mittlere Behörden leisteten, standen allerhöchste Behörden aber keineswegs nach. In lebhafter Erinnerung ist mir ein Ministerialerlaß geblieben, nach welchem Treibgasflaschen mit möglichster Beschleunigung unterirdisch zu lagern seien. Als Hauptakteur bei Durchführung dieses, da er vom Herrn Reichsminister kam, hochwichtigen Erlasses, trat zunächst ein Baumeister in Erscheinung. Er führte mir aus, er sei gerade für diese dringliche Maßnahme mit weitgehendsten Vollmachten versehen. Das von mir verwaltete Treibgaslager gehöre unter die Erde, mit dem Bau wäre sofort zu beginnen. Zunächst habe ich seinen Eifer mit der Bemerkung ein wenig zu dämpfen versucht, es müßten doch erst einmal Steine, Zement und Eisen bewilligt und angefordert werden. Dann habe ich ihn darauf hingewiesen, daß Treibgas ein Schwergas sei, das unter gar keinen Umständen im Keller gelagert werden könne, das ganze Vorhaben sei mehr als Fahrlässigkeit, das sei halber Mordversuch.

Meine Ausführungen schienen aber herzlich wenig Eindruck zu machen, der Herr ist diensteifrig verschwunden. Dann kamen die Anrufe von Polizei und Landratsamt. Ich habe immer und immer wieder das vorhin Gesagte wiederholt. Es half alles nichts. Die Angelegenheit verdichtete sich zu einer örtlichen Besichtigung meines Lagerplatzes. An ihr nahmen teil:

a) der Landrat,
b) der Kreisbaumeister,
c) ein Polizeihauptmann,
d) ein Polizeileutnant,
e) ein Herr vom Luftschutz,
f) der eingangs erwähnte Baumeister,
g) der Stadtbaumeister,
h) der Bauunternehmer Schlothfeldt und
i) ich, als Platzbesitzer.

Vorher hatte ich Gelegenheit genommen, dem Herrn Landrat auszuführen, es ließe sich ja nicht wegstreiten, daß der Ministerialerlaß tatsächlich vorläge.

Ich könne mir die Sache nicht anders vorstellen, als wenn ein Schreiber durch falsche Niederschrift etwas verbockt hätte, denn ein Minister würde doch niemals so etwas Verbotenes in Form eines dringlichen Erlasses loslassen. Da das Ding aber einmal in der Verwaltung herumgeistere, so würde es bestimmt nicht lange dauern, bis er zurückgezogen würde. Ich wüßte bestimmt, gleich mir würden sich alle Lagerverwalter sträuben, Leute in einem mit Treibgasflaschen gefüllten Keller arbeiten zu lassen. Ich würde meinen Leuten unweigerlich verbieten, solchen Ort zu betreten.

Herr Landrat Peters, das weiß ich bestimmt, setzt in das, was ich behaupte, volles Vertrauen; ihm schien deshalb die Sache mit einem Keller auch nicht recht geheuer. Die obengenannte Kommission kam also zu dem Schluß, vorläufig von dem Bau eines Kellers Abstand zu nehmen. Bezüglich der Sicherung des Platzes wurden einige Verbesserungen, wie Errichtung einer Mauer, eines Zementfußbodens, eines Sonnenschutzes und einiger Splitterwände, getroffen.

Was nun den fraglichen Erlaß selbst, diesem dilettantischen Wechselbalg, anlangt, so ist er nicht widerrufen, ihm ist ein Anhängsel gefolgt, in welchem gesagt wurde, mit dem Bau der Keller sei so lange zu warten, bis die Ausführungsbestimmungen heraus wären, diese seien abzuwarten. - Bis heute sind sie nicht gekommen.

Auf solche Art und Weise wird sich betätigt, auf solche Art und Weise wird verwaltet, organisiert, verfügt und mit solchen Dummheiten reden sich gegenseitig die Menschen, seien es „Betreute“, seien es „Betreuer“, die Köpfe heiß.

Leider ließen sich solche Beispiele vermehren

Wenn es so am grünen Holz, was soll‘s am dürren werden?

Gibt es nicht zu denken, wenn ein solcher Erlaß alle höchsten und hohen Stellen durchlief, ohne daß ein Beamter sich über seine Undurchführbarkeit klar geworden ist?

Diese Heldenreihe ließe sich beliebig verlängern, doch mögen diese drei Musterbeispiele genügen, um einen Begriff von dem zu geben, was alles der Wirtschaft an Knüppeln zwischen die Beine geworfen wird. Seit Jahren kämpfe ich einen zähen Kampf gegen solche Zustände und wenn ich auch ab und zu eine kleine Bresche schlagen konnte, so habe ich zuletzt doch einsehen gelernt, daß alles Sturmlaufen nur auf Kosten meiner eigenen Nerven geht.

Von vornherein erfolglosen Bemühungen will ich aber meine Nerven und damit meine Gesundheit nicht opfern. Ich habe mich deshalb insofern umgestellt, daß ich unser Verwaltungswesen nur noch vom Standpunkt des Befehlsempfängers, resp. des Zuschauers ansehe. Wenn man es dann zusätzlich noch

fertig bekommt, die Sache mit Humor (und sei es auch nur Galgenhumor) an sich herankommen zu lassen, so wird man am besten mit ihr fertig. Ich habe in meinen langen Jahren einsehen gelernt, daß oft für ein schlechtes Theater gutes und schweres Geld ausgegeben wird und wenn ein gutes Theater umsonst serviert wird, da sollte man billigerweise sich doch freuen.

Ich habe mir den Wahlspruch eines guten Bekannten: „Hundert Mark Belohnung dem, der mich aus der Ruhe bringt", zu eigen gemacht und fahre gut dabei.

Irgendwo habe ich einmal gelesen, der alte ägyptische Staat soll einen gewaltigen Verwaltungsapparat gehabt haben. Zuletzt soll der Staat sozusagen einem drohnenbrütigen Bienenvolk zu vergleichen gewesen sein und dann ist es mit ihm aus und vorbei gewesen. Ich will es unterlassen, Parallelen zu ziehen.

Im Jahre 1944 geschah etwas ganz Unerwartetes. Ich wurde als Mitglied in den Hauptausschuß beim Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion, Abteilung Kraftfahrzeuge, berufen und habe auch an einer Sitzung dieses Ausschusses in Hamburg teilgenommen. Von einem aus Berlin zum Vortrag erschienenen Herrn hörten wir, daß wir mit ganz außerordentlichen Vollmachten ausgestattet wären. Unter anderem erfuhren wir, daß wir die für Kraftfahrzeuge erforderlichen Instandsetzungsarbeiter auf Anfordern ohne weiteres zugewiesen erhalten würden. Auf den Einwand eines Mitgliedes, das Arbeitsamt mache bei solchen Anforderungen aber stets große Schwierigkeiten, erklärte der zu unserer Einführung erschienene Herr, das Arbeitsamt bestände ja doch nur aus Leuten sogenannter fünfter Garnitur, wir sollten uns dann nur an ihn wenden, er würde schon Luft dahinter machen.

Ich habe ihn darauf aufmerksam gemacht, er möchte sich auf einen umfangreichen Briefwechsel einrichten. Das einzig Ergötzliche an der Geschichte ist für mich gewesen, daß wenigstens amtlich mitgeteilt ist, welchen Garnituren die Herren auf dem Arbeitsamt angehören.

Judenfrage und NS-Herrschaft

Ein ganz eigenes Kapitel für sich bildet die Entwicklung, die die Judenfrage im Nationalsozialistischen Staate genommen hat. Aufmerksame Beobachter sind sich alle darüber einig, daß der Einfluß, den das Judentum mit der Einführung der Republik in Deutschland genommen hat, alles andere als begrüßenswert gewesen. Sie beherrschten die Banken, die Presse, das Theater, somit die gesamte öffentliche Meinung. In der Verwaltung saßen Juden bis in die Ministerien hinauf.

Nach dem Umbruch 1932 wurde dieses anders; nachdem man sie in den ersten Jahren noch gewissermaßen in Ruhe gelassen, begann man, ihnen nach und nach das Leben etwas ungemütlicher zu machen und ihnen den Boden unter den Füßen fortzuziehen.

Der Jude soll eine feine Nase haben und wohl aus diesem Grunde haben zahlreiche Rassegenossen es rechtzeitig vorgezogen, den Boden des nationalsozialistischen Deutschlands zu verlassen und auszuwandern. Dieses sind die Gerisseneren gewesen. Die mehr Harmlosen haben die Vertrauensseligkeit, die sie den neuen Herren immerhin noch entgegengebracht haben mögen, schwer bezahlen müssen. Dieses Kapitel ist für eine Niederschrift nicht geeignet. Deshalb soll es mit dem vorherigen Satz beendet sein.

Der alte Lehrer J. Kl. sagte einmal, wie über diese Sache gesprochen wurde, er befürchte, daß sich so etwas noch einmal rächen werde, denn, fügte er hinzu, Gott läßt sein nicht spotten. Ich will uns allen nur wünschen, daß solche Bedenken sich als übertrieben erweisen möchten.

Wenn man sich demgegenüber den Verlauf, den der jetzige Krieg in seinen Ausmaßen, sowohl wie auch der Art der Kriegführung genommen hat und weiter zu nehmen droht, vergegenwärtigt, so ist es heute nicht mehr von der Hand zu weisen, daß der Jude, mag er sich auch hinter dem Engländer, hinter dem Amerikaner oder hinter dem Russen verstecken, unser Hauptgegner ist. Wer zu dieser Ansicht erst heute kommt, der ist politisch ein Stümper; der Krieg ist ein Judenkrieg und die Möglichkeit ist keineswegs ausgeschlossen, daß in seiner Endphase der Jude mitsprechen wird. Dann sehe ich allerdings,

nach allem Vorhergegangenen, trübe. Denn immer noch schallt es aus dem Wald so zurück, wie man hineingerufen und das Wort: Auge um Auge, Zahn um Zahn, liegt der heutigen Generation mehr, wie der Bibelvers: Schlägt Dir jemand die rechte Backe, so reiche ihm die linke auch dar.

Ob der Mann, der eine Innungsversammlung damit einleitete, daß er sagte, viele Leute aus dem gelobten Land hätten sich ja schon zu ihren Vätern versammelt und weitere würden ihnen folgen, seine sehr einseitigen Ausführungen auch schon einmal von der anderen Seite betrachtete? Wie sagt doch Faust? Das Erste steht uns frei, beim Zweiten sind wir Knechte; die Hölle selbst hat ihre Rechte.

Ein Krieg bedingt andere Maßnahmen und andere Maßnahmen bedingen andere Mittel. So haben wir auf strafrechtlichem Gebiet das Konzentrationslager und die Sicherungsverwahrung bekommen. Das Erstere diente zur Aufnahme namentlich der politisch unbequemen Element. Es soll zeitweilig nur weniger, unüberlegter Worte bedurft haben, um mit ihm Bekanntschaft zu machen. Wie es in diesen Lagern herging, darüber verlautet nichts, denn jedermann, der einmal als Insasse dort geweilt, hielt es für angebracht, über die dort gesammelten Erfahrungen Stillschweigen zu bewahren. Markus Kühl aus Embühren hat dort als Unteroffizier der Lagerwache ein Jahr zugebracht und ist vielleicht in der Lage, Näheres zu sagen.

Die Sicherungsverwahrung war zum Unterschied von befristeten Strafzumessung an keine Zeit gebunden. Sie ermöglichte deshalb ein beliebiges langes Festhalten des von ihr Betroffenen, konnte also unter Umständen bis auf Lebenszeit ausgedehnt werden. Selbst die härtest gesottenen Gewohnheitsverbrecher sollen sie mehr wie befristete Zuchthausstrafe gefürchtet haben.

Trotz aller Strafandrohungen und Bestrafungen kann man aber nicht den Eindruck gewinnen, daß in der Kriminalität eine Besserung gegenüber früheren Zuständen erreicht ist, denn von Gaunern und Spitzbuben laufen noch mehr als genug herum. Das Heer der Nichtgefaßten übersteigt die Zahl der Ertappten sicher um ein Beträchtliches. Daß auch in den von uns bisher immer so hochgehaltenen und hochgelobten Post- und Eisenbahnbetrieben vieles nicht stimmt, beweisen die umfangreichen erbrochenen und verloren gegangenen Postpaket- und Fracht-Sendungen. Der Hauptgrund für solche Mißstände ist wohl die Lebensmittelfrage, die Warenverknappung.

Den Zustand der Waren- und Lebensmittelverknappung erlebt unser Zeitalter augenblicklich zum zweiten Male. Der Weltkrieg, der 14/18 ähnliche Folgeerscheinungen zeitigte, liegt bald dreißig Jahre hinter uns. Manche Leute haben ein kurzes Gedächtnis, denn sonst wäre es nicht möglich, daß man die

Verhältnisse als ungefähr gleich bezeichnen könnte. Wenn es heute auf vielen Gebieten auch knapp sein mag, so war dieses doch in den Jahren 1917 und 1918 in weit stärkerem Maße der Fall. Man muß es der heutigen Regierung lassen, daß sie es verstanden hat, mit den zu Gebote stehenden Vorräten, von einzelnen Fällen abgesehen, sparsam zu wirtschaften und haushälterisch umzugehen. Die Verteilung ist, wenn auch nicht immer auskömmlich, so doch auf jeden Fall gleichmäßig. Ein Unterschied, ob reich oder arm, wird nicht gemacht. Nörgler hat's immer gegeben, aber nörgeln ist auch schon immer leichter gewesen, wie das Bessermachen. Für Spirituosen soll es hier und da Prominentenschnäpse, auch flaschenweise, gegeben haben, die nur Leuten in entsprechenden intern oder mit genügenden Nummern oder Sternen zugänglich gewesen seien. Leute, die es wissen wollten, haben solche Vorkommnisse mit solcher Überzeugungstreue erzählt, daß ich die Wahrheit nich bezweifeln möchte. Aber im großen und ganzen hat sich die Rationierung - und dies gilt nicht nur für Lebensmittel - gut bewährt. Hätten wir sie nicht gehabt, ich wüßte nicht, wie es heute aussähe. Nach meiner Ansicht wäre dann alles, aber auch alles weg gehamstert. Gibt es doch Leute, die irgendeine Sache solange aufbewahren und versteckt halten, bis sie nicht mehr zu gebrauchen ist.

In diesen Tagen ist der Volkssturm aufgeboten und das Standgericht etabliert. Ob das Erstere dazu angetan ist, die ziemlich kritische, militärische Lage noch zu ändern? Wenn ich die pausenlosen feindlichen Einflüge und die angerichteten Zerstörungen in unseren Verkehrsanlagen, an Gas-, Elektrizitäts- und Wasser-Werken, an Städten und Fabriken, ansehe, so muß ich als alter Soldat diese Möglichkeit stark bezweifeln. Ich wünsche, ich möchte mich irren. Die Einführung des Standrechtes ist sicherlich dazu angetan, Ruhe zu schaffen. Daß diese Ruhe an manchen Stellen als allgemein gute Stimmung ausgelegt und auch aufgefaßt und gewertet wird, steht ebenfalls fest.

Hat doch heute noch General Bruns[1] der bei mir im Geschäft vorsprach, sich dahin geäußert, er bewundere die fabelhafte Stimmung des Deutschen Volkes. Ich habe es mir versagt, mit ihm über diese angenommene fabelhafte Stimmung in eine Diskussion einzutreten. Sonst hätte ich ihm sagen müssen, daß Gefahr vorläge, er möchte fabelhafte Stimmung mit vollkommener Ruhe verwechseln. Ich habe gottseidank Gelegenheit, öfters mit aufgeklärten und denkenden Menschen zu sprechen, als daß ich gezwungen bin, mich mit beschränkten Geistern zu unterhalten. Mein Beruf führt mich mehr in wirtschaftlich als in der Verwaltung tätige Kreise. Ich kann mir nicht helfen, aber von einer fabelhaften Stimmung habe ich im Laufe der letzten drei Jahre, selbst bei weitherzigster Auslegung, nichts merken können. Ich rede hier natürlich nicht von der auf Versammlungen in Wort, Bild und Gesang zur Schau getra-

genen Stimmung. Ich rede von der Stimmung, die in verantwortlichen Bank-, Fabrikanten- und Großhandelskreisen herrscht. Ich glaube nicht, daß ein in großer Parteiuniform oder mit Generals-Abzeichn versehener Mann, gerade sehr geeignet ist, Studien über Volksstimmung zu machen. Wenn diese Herren sich einmal im schlichten Bürgerskleid unter das Volk mischen würden, vielleicht würde ihnen dann Gelegenheit geboten, auch andere als fabelhafte Stimmung kennenzulernen.

Während der ganzen 66 Jahre auf die ich heute zurückblicken kann, ist unsere engere Familie von Sterbefällen, abgesehen solche, die auf das Erreichen der Altersgrenze zurückzuführen sind, verschont geblieben. Erstmalig hat der Tod in unseren Kreis am 5. August 1944 unerwartet eingegriffen. An diesem Tage starb mein ältester Sohn, Timm, mit Hinterlassung einer Witwe und vier kleinen Kindern, nach kaum eintägiger Krankheit. Er war Soldat.

Er ist während der Kriegszeit mehrmals einberufen gewesen und wurde zunächst einer Aktion Werlin, später der Organisation Todt zugeteilt. Beide Formationen haben ihn aber wegen körperlicher Fehler kassiert und deshalb ist er zurückgekommen. Es wird aber irgendeine Treiberei dahinter gesteckt haben, denn das Arbeitsamt war dauernd dahinter, daß er Soldat würde. Sein Verbleiben im Zivilstand sollte aufhetzend auf die Bevölkerung wirken.

In den gleichen Zeitläufen wurde vom Bezirkskommando des öfteren ein Omnibus für die Musterungsfahrten von uns verlangt. Ich mußte solche Ansinnen vielfach wegen Leutemangel ablehnen. Auf den Einwand des Kommandeurs, er hätte selber Leute genug, die den Omnibus fahren könnten, konnte ich nur erwidern, daß ich nach meinen bisher gesammelten Erfahrungen keinen Wagon mit fremden Fahrern auf die Straße ließe. Das Ende vom Liede ist dann gewesen, daß Timm vom Bezirkskommando selbst als Fahrer und Ordonnanz eingezogen wurde. In diesem Militärverhältnis ist er bis zu seinem Tode geblieben.

Nach seinem Ableben hat sich ein Renten- resp. Versorgungs-Verfahren aufgetan, das als Endeffekt mit der Tatsache abschloß, daß den Hinterbliebenen keine Rente gewährt werden könne. Eine Eingabe, die meine Schwiegertochter daraufhin gemacht hat, schildert wohl am besten die ganzen Vorgänge. Ich lasse die Eingabe deshalb folgen:

Nach dem ganzen Verlauf, den der Todesfall meines Mannes genommen, möchte ich noch einmal die Umstände darstellen, unter welchen er verschieden ist. Mein Mann, Timm Sievers, war Oberschütze und dem Bezirkskommando in Rendsburg als Kraftfahrer und Ordonnanz zugeteilt. Da er Rendsburger war, wohnte er, sofern der Dienst es zuließ, des Nachts zu Hause, nur tagsüber

war er auf dem Bezirkskommando tätig. Er ist in der Nacht von dem 4. auf den 5. August 1944 kurz vor 12 Uhr ans Haus gekommen, am Morgen des 5. August dem Krankenhaus zugeführt und dort abends um 8 Uhr verschieden.

Ungefähr 14 Tage vorher hatte er auf einer Dienstfahrt innerhalb der Stadt, die er mit einem Fahrrad erledigte, einen Sturz gehabt. Er war von Passanten gegen eine Raseneinfassung gedrängt und gestürzt. Er hat mir damals gesagt, nach den Schmerzen zu urteilen, müsse er die Spitzen der unteren Rippen gebrochen oder geprellt haben. Er hat seitdem über Schmerzen in der fraglichen Körpergegend geklagt. Da mein Mann aber keineswegs zu den Leuten gehörte, die aus jedem Unwohlsein eine lebensgefährliche Erkrankung machen, mag er wohl gedacht haben, die Schmerzen würden sich mit der Zeit wohl von alleine geben. Er hat seinen Dienst, wenn auch schon erkrankt, weiter versehen.

Wie der Krankheitsverlauf nachher erwiesen, hat mein Mann sich in der Annahme, Rippen geprellt zu haben, geirrt. Nicht die Rippen sind die Ursache seiner Schmerzen gewesen, die Schmerzen dürften einzig und allein auf den Stoß, den er in der Magengegend erhalten, zurückzuführen sein. Vielleicht kann man ihm den Vorwurf falschen Verhaltens dahingehend machen, daß er anstatt sich krank zu melden, seinen Dienst weiter versah. Selbst angenommen, mein Mann sei am Tage des Sturzes schon magenleidend gewesen, so ist doch nicht von der Hand zu weisen, daß ein solcher Stoß, wie er ihn erhalten, die Krankheit doch nur in der Richtung einer Verschlimmerung beeinflussen konnte. Nach dem Verlauf, den diese Krankheit später genommen, steht es für mich fest, daß der Sturz ganz wesentlich zu dem traurigen Ende meines Mannes beigetragen hat und dadurch zur Todesursache geworden ist.

Am 4. August 1944 hat mein Mann bis abends spät Telefondienst machen müssen. Um 10 Uhr ist er dann noch, trotzdem ihm, wie er sagte, nicht wohl gewesen, zur Beförderungsfeier von Feldwebel Schramm gegangen. Dort angekommen hat er über Leibschmerzen geklagt. Aber der Festgeber hat gemeint, er käme sowieso viel zu spät, er solle nur einige Bittern nehmen, dann würde ihm schon wieder besser werden. Darauf soll er drei Bittern getrunken haben, ist darauf aber derart krank geworden, daß er hat nach Hause müssen. Er hat sich, obwohl man ihn begleiten wollte, allein auf den Weg gemacht, ist aber nur bis zur Polizeiwache gekommen. Dort haben die Schmerzen ihn übermannt und er hat sich legen müssen. Ein Auto hat ihn dann in unsere Wohnung gebracht. Es war kurz vor 12 Uhr. Es ist uns nicht möglich gewesen, trotz mehrmaligen Anrufes, unseren Hausarzt Dr. Föh zum Kommen zu bewegen. Er will überarbeitet gewesen sein und ist morgens früh gekommen. Er hat die Überführung in‘s Krankenhaus veranlaßt. Dort sind, wie ich hörte, dem Kranken zunächst Zäpfchen zur Schmerzlinderung gegeben. Er hat geschlafen bis nachmittags

um drei Uhr, ist dann aber, wie mein Schwiegervater am Krankenbett erschien und als Laie schon merkte, wie die Sache stand, sofort operiert.

Dann, nachdem der Kranke annähernd 15 Stunden zunächst mit Brechmitteln und Einläufen gequält und mit Zäpfchen beruhigt war, ist ein Eingriff leider erfolglos gewesen.

So wurden meine Kinder zu Waisen und ich zur Witwe.

Ich bitte das Versorgungsamt ergebenst, uns darin beizustehen, daß uns, als den Hinterbliebenen eines Soldaten, unser Recht wird und daß man davon Abstand nimmt, uns mit Beihilfen abspeisen zu wollen.

Unterschrift: gez. Anne Sievers.

Unser Timm ist am 9. August auf dem Neuwerker Friedhof beigesetzt. Die Trauerrede hat Pastor Jäger aus Bovenau gehalten. Ein zahlreiches Gefolge von Verwandten und Bekannten, sowie ein militärisches Trauergeleit von 24 Gewehren und zahlreiche Offiziere, haben ihn auf seinem letzten Wege begleitet.

Formationen von Partei und SS, denen beiden Timm angehörte, waren nicht erschienen. Ich bin ihnen dankbar für ihr Fernbleiben. Man scheint gewußt zu haben, daß ich den vielfach üblichen Mummenschanz an Gräbern nicht liebe und man hat dieser meiner Einstellung Rechnung getragen.

Unser Meister Jahrstorff sprach am Grabe einige Worte. Er sagte: „Timm Sievers, wir betrauern in Dir nicht nur den Juniorchef und den Mitarbeiter und Kameraden, wir betrauern in Dir unseren Freund.“ Diese Worte sind besser wie manche lange Rede.

Auch Claus Voss vom Schützenverein hat ganz kurz und gut gesprochen.

Was nun noch die Zugehörigkeit von Timm zu den genannten Formationen anlangt, so ist er ihnen in der Zeit des Umbruchs beigetreten. Er hat später über seinen beabsichtigten Austritt mit mir gesprochen, aber ich habe ihm geraten, zu bleiben. Mir will scheinen, wie eine Bremse an Fahrzeugen zu den Notwendigkeiten gehört, so kann es auch nicht schaden, wenn abbremsende Elemente in derartigen Gliederungen stecken. Mein Jüngster, Hans Markus, wollte meinen Gedankengängen nicht folgen und er hat mir rund heraus erklärt, zu diesen Leuten passe er nicht und daher wolle er nichts mit ihnen zu tun haben. Seine Haltung kann ich verstehen und nur billigen. Dem NSKK ist er beigetreten, weil dieses die einzige Möglichkeit bot, sich motorsportlich zu betätigen.

Das so plötzliche Abscheiden meines Sohnes erinnert mich an zwei allerbeste Freunde, deren Leben auch rasch, fast blitzartig, weggewischt wurde:

Johann Feldkamp in Rendsburg und Hans Rudolf Praesent in Hamburg. Auch beide standen wie Timm im besten Mannesalter von vierzig Jahren.

Johann Feldkamp war Inhaber des Butter- und Käsegeschäftes Gebr. Feldkamp. Der Motorsport hat uns zusammengeführt und es stellte sich bald heraus, daß wir in jeder Beziehung derartig harmonierten, daß beiderseitig kaum etwas Wesentliches geschehen konnte, ohne daß der andere um seine Ansicht gefragt oder eingeweiht war. Auf fast allen meinen Konkurrenzen ist Johann Feldkamp mein Begleiter gewesen. Den Wert eines guten Begleiters lernt man erst kennen, wenn Widerwärtigkeiten sich zeigen und Schwierigkeiten sich häufen. So lange alles gut und klar geht, ist ein Begleiter sozusagen nur ein Mitfahrer und 75 kg Ballast. Erst wenn‘s quer geht, tritt der Wert des Beifahrers in Erscheinung. Und dann ist Johann Feldkamp durch seine Arbeitswut, durch sein Nieerlahmen und auch durch seine mit Galgenhumor gewürzten dreckigen Schnäcke, immer der Mann gewesen, der über die ärgsten Situationen hinweg half. Solange wir in einer Konkurrenz drinnen waren, war er eisern, wenn man über‘s Ziel hinaus, dann klappte er allerdings zusammen. Mir ist es immer so vorgekommen, als wenn es ihm mehr darauf ankam, mich hinzubringen als den Wagen. - Wir haben manches Erlebnis zusammen ausgebadet und manchen guten Trunk zusammen getan.

Er war ein großer Jäger; hatte vier Jahre lang die Büchse bei den Jägern durch den Feldzug getragen und ist trotzdem durch eigene Unvorsichtigkeit auf der Jagd verunglückt. Er hat zwei sich plötzlich anfallende Jagdhunde mit der gespannten Büchse auseinander jagen wollen. Dabei hat der Schuß sich gelöst und er ist selbst von der Kugel getroffen. Das Unglück ist auf einem Spätnachmittag auf Schachtholm geschehen. Ich erfuhr spät abends, als ich bei Green weilte, davon. Drei Schlafpulver haben es ermöglicht, daß ich Schlaf fand. Bei dem Bauern Wilhelm Ohrt in Nienborstel habe ich für ihn einen gespaltenen Findling als Grabstein finden können, den die Familie ihrem Bruder gesetzt hat. Die andere Hälfte dieses Steines steht auf unserem Erbbegräbnis in Jevenstedt. So werden wir beiden alten Freunde, wenn auch nicht an einem Ort, so doch unter Teilen desselben Steines einst ruhen.

Hans Rudolf Praesent war der Inhaber der Opel-Großhändlerfirma Ernst Dello & Co. in Hamburg. Schon sehr jung, mußte er, wegen Ablebens seines Vaters, das Geschäft übernehmen. Die Befürchtungen (oder waren es Hoffnungen?) der Herren Prokuristen sowohl wie der Untervertreter, der junge Nachfolger möchte den Anforderungen des Geschäftes wohl kaum gewachsen sein, bewahrheiteten sich nicht. Hans Rudolf Praesent verstand es vielmehr, das Geschäft in sicheren und geregelten Bahnen zu halten. Opelhändler sind keineswegs in ihrer Gesamtheit Musterknaben und es gehört schon allerlei Men-

schenkenntnis und Führertalent dazu, um den inneren Frieden zu wahren. Ich habe Hans Rudolf Praesent soweit kennengelernt, daß er es fertig gebracht hat, auch den hartnäckigsten Ausderreihetänzer daran zu gewöhnen, innerhalb der Reihe und an dem ihm zustehenden Platz zu verbleiben. Als ein Hauptmittel für diese Art von Erziehung seiner Händlerschaft betrachtete er das alljährlich von ihm veranstaltete Opelhändlertreffen.

Nicht allein die Wertschätzung, die ich ihm als langjährigen Geschäftsfreund entgegenbrachte, auch ein gewisser Gleichklang in weltanschaulichen Ansichten, hatten uns einander nähergebracht. Hinzu kam noch eine völlig gleiche Ansicht bezüglich der regierungsseitigen Maßnahmen nach den Zeiten der Machtübernahme seitens der NSDAP. Wir verstanden uns und gingen, wie man zu sagen pflegt, im Gleichschritt.

Als Inhaber einer der größten Autohändlerfirmen und Reparaturwerkstätten Deutschlands (ein großer Zweigbetrieb befand sich in Riga) war Praesent vom Heeresdienst befreit und für seinen Betrieb zurückgestellt. Nach pausenloser Arbeit wollte er sich im Frühjahr 1944 einen 14tägigen Urlaub gönnen, den er auf dem Arlberg zu verleben gedachte. Hier ist er am ersten Tage seines Aufenthaltes von einer Lawine begraben. Nach mehreren Tagen konnte er als Leiche geborgen werden. Er ist in Hamburg-Ohlsdorf beerdigt.

Eine gewisse Tragik spricht mit, wenn ich daran denke, daß wir uns früher vertraulich und eingehend über Geschäftsverträge und die Notwendigkeit der Errichtung von Testamenten unterhalten haben. Nun, nachdem er so schnell und unerwartet hinweggenommen, hat sich herausgestellt, daß er das, was er selber als so außerordentlich notwendig herausgestellt, selber nicht befolgt hat. Über seine eigene Hinterlassenschaft sind zur Zeit sehr unschöne Auseinandersetzungen unter Mithilfe namhafter Juristen in Lauf. Ist dieses nicht eine Lehre, nichts aufzuschieben?

Wenn ich nun von den Genannten noch in den weiteren Freundes- und Bekanntenkreis abschweife: was gähnen dort für Lücken. Von den sieben Jungs, die wir 1891 in der Freudenberger Schule die ersten sieben Plätze einnahmen, sind Johannes Kähler, Jakob Lohse, Claus Gribbohm, Claus Sievers, Christian Kühl und Hans Sievers, tot - ich bin der einzige Überlebende. Wo sind meine beiden jungen Kriegskameraden Albert Strohschneider und Peter Petersen, die beiden um zehn Jahre jüngeren prächtigen Jungen? Der erste ruht in Duderstadt, der andere in Rendsburg auf dem Friedhof. Wenn ich heute noch in Embühren als Bauer säße, so wäre ich heute der älteste Bauer im Dorf, alle meine früheren Nachbarn sind nicht mehr. Muß man sich nicht unwillkürlich fragen, ob man in die heutige Welt überhaupt noch hinein paßt und hinein gehört? über das Erste bin ich mir klar. Ich passe nicht - und wenn es trotzdem

sein muß, nicht gut hinein. Trotz allen Bemühens, dem heutigen Treiben einen Sinn abgewinnen zu wollen, stehe ich vor einer Unmöglichkeit. Darüber bringen mich auch alle großen Worte hoher und höchster Stellen nicht hinweg. Denn darüber sollte man sich nachgerade klar sein, daß zeitweilig der Mund reichlich voll genommen wurde und daß Worte und Tatsachen zuweilen in einem erschrecklichen Widerspruch stehen.

Wir schreiben Anfang März 1945 und sehen hier täglich lange Wagenzüge von Evakuierten durchkommen. Die Leute kommen aus dem Warthegau, aus den Ostseeprovinzen, aus Schlesien, Posen, Ostpreußen und Pommern. Einzelne sind über sechs Wochen unterwegs. Alles wird in Form von Trecks durchgeführt, d. h., der Einzelne kann nicht reisen und fahren wie ihm beliebt. Er hat in seiner Kolonne zu bleiben und wird mit dieser zusammen einquartiert und verpflegt. So geht es von Ort zu Ort. Die Leute haben, wie ich höre, Tagesmärsche von 20 bis 30 km zu machen. Man kann sich vorstellen, wie solche Züge und wie die einzelnen Menschen nach einem sechswöchentlichen Marsch von bald 1000 km aussehen.

Hinzu kommen alle die, die per Bahn oder per Schiff zurückgeführt sind. Fast in jeder Familie sind schon aus dem Osten oder Westen oder aus besonders schwer durch Bombenangriffe getroffenen Orten Angehörige, Verwandte oder gute Bekannte aufgenommen. Bei der Aufnahme, oder vielmehr bei der Quartierzuteilung solcher unglücklicher Volksgenossen muß man dann leider die Feststellung machen, daß noch ein großer Haufe waschechter Egoisten existiert. Ab und zu hört man allerdings davon, daß ein ganz Rabiater so angefaßt wurde, wie er es verdient, nämlich in‘s Gefängnis gesteckt ist. Für unbelehrbare Flegel bleibt schließlich ja nichts anderes übrig und dank solcher guten Lehren wickelt sich die Unterbringung der Leute auch noch verhältnismäßig gut und glatt ab.

Ein Problem für sich ist jetzt noch die Einführung dieser Rückgeführten in eine Tätigkeit. Die wirtschaftlichen Berufen angehörenden finden noch verhältnismäßig leicht Beschäftigung, da bei dem allgemeinen Leutemangel bisher Arbeitskräfte überall gesucht waren. Demgegenüber steht aber leider die Tatsache, daß heute die Betriebe selbst, wegen Mangel an Kohlen, Gas, Strom und Transportgelegenheiten vielfach schon der Gefahr ausgesetzt sind, in dem bisher mit den wenigeren Arbeitskräften durchgeführten Arbeitsumfang Einschränkungen vornehmen zu müssen. Sie sind also stellenweise so weit, daß sie, obwohl sie gerne möchten, auch keine Rückgeführten zusätzlich beschäftigen können.

Mit der Beamtenschaft sieht es ebenfalls traurig aus. Ihre Zahl ist groß und es gilt, sie zunächst von der Straße zu schaffen und sie irgendwo in dem ge-

schwollenen Apparat noch unterzubringen. Wenn man dann soweit kommen muß, dann würde also das zugegeben sein, was ich habe kommen sehen, daß man nur der Beschäftigung der Beamten wegen verwalten muß. Die Überorganisation muß sich rächen. Genau besehen sind all‘ diese Leute, mit all‘ ihren bestandenen Examinas und hohen und noch höheren Titeln, doch so bedauernswert weltfremd geblieben, daß sie auf sich allein und damit auf Selbsthilfe eingestellt, in 90 von 100 Fällen glatte Nieten darstellen. Was soll mit ihnen geschehen, wenn es eines guten Tages heißen wird, nun muß zunächst der Verwaltungszopf wieder auf das unbedingt nötige Mindestmaß zurückgestutzt werden und für die vielen, vielen Überbleibenden heißt es: hilf Dir selbst. Ob es dann nicht mit den Herren heute so gehen wird, wie es früher mit den halbfertigen Akademikern ging? Sie laufen zur Kommune, fangen an, obwohl selbst nicht ausgelernt, Dumme, denen sie im Schwätzen überlegen sind, noch mehr zu verdummen und über Leute, die das Beste wollen, herzuziehen. Dann kann das grause Spiel der Propaganda wieder von vorn beginnen. Wenn man solche Gedanken weiterspinnt, so findet man im Faust alles schon wunderbar vorausgeschaut. Sagt er doch:

„Verzeih, es ist ein groß Ergötzen,
sich in den Geist der Zeiten zu versetzen;
zu schau‘n, was einst ein weiser Mann
gedacht und wie so herrlich weit wir‘s
heute haben gebracht.“

Gestern war ich bei Schweppenhäuser[2], um mit ihm über eine gemeinschaftliche Fahrt nach Hamburg zu sprechen. Wegen der Eisenbahnsperre gibt es nämlich keine Reisegenehmigungen über Strecken von mehr als 75 km. Herr Schweppenhäuser war ganz mutlos und meinte, fast müßte man daran zweifeln, ob es in Deutschland noch einen Mann gäbe, der sich getraute, seine offene Meinung zu sagen. Es käme ihm so vor, als wenn jeder Befehl und jede Anordnung, selbst wenn noch so halbbacken, selbst bei wirtschaftlich hochstehenden Leuten in den Betrieben zur Durchführung gebracht würden. Auf das zuweilen Unsinnige hinzuweisen oder gar zu widersprechen, getraue sich keiner. Ich bin anderer Ansicht und habe ihm auch an selbsterlebten Beispielen das Gegenteil bewiesen. Er muß aber ganz außerordentlich trübe Erfahrungen gesammelt haben, denn aus seiner bedrückten Stimmung war er nicht herauszubekommen. Ich erwähne dieses nur, um festzustellen, daß auch andere klarsehende Herren, genau meiner Ansicht über die die Wirtschaft betreuenden Größen sind. Es muß eines Tages ja ein schreckliches Erwachen geben, denn alles was heute befohlen wird, ist von einer anderen Stelle durch so und so viele Verfügungen behindert. Ich darf beispielsweise augenblicklich nur an

die letzten Verfügungen des HKP erinnern. Nach ihnen dürfen zur Zeit nur Heereslastwagen, also unter gar keinen Umständen Privatwagen und Heeres-Personenwagen repariert werden. Nach den Erfahrungen, die ich mit ähnlichen Verfügungen bisher machen mußte, war ich mir über die praktische Undurchführbarkeit dieser Verfügung klar. Ich wußte, daß sie bereits nach einer Stunde, die straff nach ihr gearbeitet wurde, sich als praktisch undurchführbar herausstellen müßte. Dieses sagte ich auch dem Hauptmann, der sie mir auf den Tisch des Hauses legte. Ich sagte ihm ferner, ich würde Gelegenheit nehmen, ihm all' die von mir zurückzuweisenden Leute auf seine Dienststelle zu schicken. Das habe ich getan. Der Erfolg war, daß hiernach von derselben Stelle, die die Arbeiten an den genannten Wagenklassen verboten hatte, trotz Verbot, die Genehmigung, an den Wagen zu arbeiten erteilt wurde. Der Zweck der Verfügung war umgangen, alles blieb beim Alten, nur, daß einige Schreiberei und Hinundherlauferei mehr eingeschaltet war.

Die Leute werden stiller. Sogar der kleine Wichtigmacher Ba., der sich früher nicht genug tun konnte im Heil Hitler Herr Bürgermeister, der diesen Gruß förmlich durch's Lokal krähte, wenn Krabbes den Eisenbahnkeller betrat, wird schweigsamer. Die Parteiuniform im Straßenbild wird seltener. Es wird gesagt, daß sogar eine Anordnung besteht, nach welcher die Knöpfe der Uniformen eine andere Farbe haben müßten, sie müßten übermalt sein. So werden Knöpfe abgeschnitten, angemalt und wieder angenäht und dieses in Zeiten, wo eine Rolle Zwirn nur gegen Schein zu haben ist.

Wenn man sich bemüht, solche Kinkerlitzchen für die Nachwelt festzuhalten, so kommt man vom Hundertsten in's Tausendste. Ich werde deshalb am Schlusse einige Teile aus unserer geschäftlichen Korrespondenz abschriftlich anhängen. - Hierüber sprach ich gestern mit meinem Vetter Otto Kröger, dem Bauernphilosophen. Er meinte, es hätten trotz aller gegenteiligen Ansichten wohl noch nie' solch' dumme Menschen gelebt, wie in der Gegenwart. Die Tierwelt hätte dem homo sapiens gegenüber doch unbestritten das voraus, daß sie Geschöpfe eigener Art nicht angriffe und auffräße. Hier befindet er sich also mit den Herren, die sich als Krone der Schöpfung bezeichnen, doch in einem eigenen Widerspruch. Ich halte Otto Kröger für einen klarsehenden und klugen Mann und wenn er meine eigene Meinung ausgesprochen hat, so ist mir dieses ein Beweis für ihre Richtigkeit.

28.4.1945. Heute früh schwirren Waffenstillstandsgerüchte. Es heißt, Himmler hätte dem Engländer und dem Amerikaner Kapitulation angeboten, die im Westen kämpfenden deutschen Truppen hätten dem Feinde den Rükken gedreht und zögen nach Berlin gegen die Russen. In der Luft ist es ruhig, gegenüber den drei letzten Tagen kaum vorstellbar. Hierdurch wird man un-

willkürlich in der Annahme bestärkt, daß den Friedensgerüchten ein gewisser Hintergrund innewohnt. Ausnahmsweise hatte ich gestern Abend noch Gelegenheit, den deutschen Sender (wohl den letzten) aus Hamburg zu hören. Nach ihm gehen die Kämpfe weiter und der Tommy ist bei Lauenburg über die Elbe, wir können ihn nächster Tage wohl erwarten. Hoffentlich werden sich die für eine Verteidigung der Stadt nötigen verrückten Leute nicht finden.

Die bis dahin Fliegergefahr gegenüber so gleichgültige Einwohnerschaft hat nach den Bombenwürfen vom Montag ein ganz anderes Gesicht bekommen. Die allabendliche Auswanderung nach außerhalb gleicht einer Völkerwanderung. Was unsere Familie angeht, so bleiben wir abends in den Kleidern, Handwagen mit dem Notwendigsten stehen bereit und bei Auslösung von Vollalarm sind wir innerhalb eine Minute unterwegs nach dem Gerhardshain. Dort haben wir uns zwischen der Kippe und dem Grenzwall einen Aufenthaltsort gewählt. Jeder Hausgenosse kennt diesen Platz und sucht ihn, ohne lange auf andere zu warten, auf. Hier finden wir uns bei Alarm zusammen.

Zusammenbruch des Dritten Reiches in Rendsburg

Die Armee zerfällt. Der Zusammenbruch ist da. Wer etwas anderes sagt, weiß die Vorläufer des Kladderadatsches nicht zu deuten. Der militärische Fluß von Nord nach Süd und umgekehrt, hält sich ungefähr die Waage. Viele Soldaten scheinen unterwegs zu sein, ihren angeblich verlorenen Truppenteil zu suchen, in Wirklichkeit wohl, um sich vom Einsatz zudrücken.

Aus Gesprächen kann man entnehmen, daß das Abhören von Feindsendern heute zu den Alltäglichkeiten gehört. So wird kolportiert, Amerika und England hätten unsere bedingungslose Kapitulation abgelehnt und verlangten, daß wir zunächst dasselbe Anerbieten an Rußland zu machen hätten. Mussolini sei in Mailand erschossen oder hingerichtet, Göring sei tot, Dittmar[1] mit noch vier Generalen hätte sich ergeben, Goebbels sei verwundet und Hitler würde in Berlin fallen. Dann wäre in drei Tagen Friede. Wie dieser Friede wohl aussehen dürfte? Hieran mag ich, obwohl ich ihn ersehne, nicht denken.

Wenn er eines Tages da sein wird, dann heißt es wohl, die Ernte zu übernehmen von all‘ dem, was in den letzten zehn Jahren gesäet ist. Manchem dürfte bei diesem Gedanken schwül werden. Auch wird sich leider wieder zeigen, daß deutscher Hader zu denen gehört, die den Krieg gut überstanden. In das dann beginnende Geseire will ich mich nicht mischen.

Was für Diktate haben wir zu erwarten? Wie wird die Landkarte aussehen? Wie wird‘s um unsere engere Heimat, um Schleswig-Holstein stehen? Wie weit reichen unsere Vorräte und wie steht es mit den Vorräten für den nächsten Winter? Wie steht es mit einer Geldwährung? Was geschieht mit den Millionen Evakuierten? Was mit den Ausgebombten? Was mit den Kriegsbeschädigten? Was mit den abgebrochenen Studenten? Was mit den Pensions- und Rentenempfängern? Und was geschieht mit den zahllosen Leuten, mit dem Heer von Schreibern, die auf den zahllosen Büros die Kriegszeit totgeschlagen haben? Was mit all‘den Nummern und Nullen, die im Popanz der Partei wie eine Made im Speck saßen? Mit dem Nichtwirkungskreis dieser Gesellen und mit ihrer Versorgung auf Lebenszeit ist‘s aus. Heute werden sie sich schon nach anderer Reisegelegenheit wie „Mit Kraft durch Freude“ umsehen müssen.

Sündenböcke hat man schon in der vorchristlichen Zeit gesucht, man wird

sie auch heute suchen und man wird sie wie einst, so auch heute finden. Im Weltgeschehen wird das deutsche Volk und in unseren eigenen Grenzen wird der Nazi ihn stellen müssen. Ich befürchte, man wird mit beiden nicht viel Federlesens machen.

Vernünftige Leute sind sich darüber einig, daß die nationalsozialistische Idee voller vorzüglicher Gedanken ist und manche dieser Gedanken werden über kurz oder lang noch einmal Früchte tragen. Was aber die Partei, die sich als Träger dieser Gedanken ausposaunte, mit diesen Gedanken für Schindluder getrieben und wie ist das Recht von ihr mit Füßen getreten?! Was für eine Welle von Parteiterror ist vorangetrieben und losgelassen und wo sind die Männer geblieben, die den Mut aufbrachten, eine eigene Meinung zu Gehör zu bringen? Wer konnte es wagen, das Kind beim rechten Namen zu nennen? „Die wenigen, die was davon erkannt, die törig g'nug ihr volles Herz nicht wahrten, hat man von alters her gekreuzigt und verbrannt." Dieses Wort, vor mehr als hundert Jahren geschrieben, paßt haargenau auf die Praktiken der NSDAP.

Ich will Hitler als einen Mann gelten lassen, der das Beste hat wollen. Wenn ich aber den Kometenschweif seiner Mitläufer, von einzelnen Idealisten abgesehen, betrachte, so weiß man doch kaum, unter welcher Rubrik der faulen Elemente man sie einreihen soll. Wenn ich zum Beispiel den Stabschef Röhm, über dessen Eigenschaften und Veranlagungen niemand im Unklaren war, im engsten Hitlerkreis sehe, so sagt das genug. Das Jämmerlichste aber hierbei ist und bleibt, daß die ganze weitere Führerumgebung solch ein Subjekt unter sich duldete. Sprichwort - Wahrwort: Sage mir mit wem Du umgehst, ich will Dir sagen, wer Du bist.

Aus solchem Anhang bestand die Umgebung. Daß er sich solche Scharlatane nicht vom Leibe zu halten wußte, das war sein Fehler. Diese Umgebung ist es auch gewesen, die ihn vor Tatsachen, ich denke hier an die letzten Phasen der Judenpolitik und die Praktiken in der Rechtspflege, stellte. In einer solchen Umgebung mußte Hitler das werden, als das wir ihn in der letzten Zeit haben kennengelernt: der brutale Gewaltmensch. Die in den letzten Jahren, als keine Wendung zum Sieg mehr möglich war, noch zerbombten Städte sind die Opfer.

Es steht dahin, was für ein Schicksal seinen fanatischen Nachläufern bevorsteht. Wenn man Gespräche über dieses Thema hört, so wird ein großer Teil der Zeitgenossen wenig Bedauern und Mitleid an den Tag legen, wenn der Tag der Abrechnung einst kommt.

Die Front rückt näher. Die Tieffliegergefahr wird brenzlicher. Am 3. Mai erreicht die Nervosität ihren Höhepunkt. Auch bei meinen drei Frauen ist der

letzte Rest von Ruhe und Vernunft verschwunden. Ein gut‘ Teil Schuld tragen Vorschläge, man müßte mit Auto oder Omnibus irgendwo hin fahren, vielleicht in‘s Moor und sich in ... Sicherheit bringen. Solchen Unsinn hat‘s gegeben. Unser Keller in Kanalstraße 4 ist meines Erachtens ein Aufenthaltsraum, wie man ihn besser nirgends finden kann, aber um endlich all‘ den unsinnigen Frauenplänen ein Paroli zu bieten, sind wir mit Kind und Kegel zu Benthins nach Westerrönfeld gezogen.

Dem Meister habe ich Bescheid gegeben, daß ich die Frauen und die sechs Kinder dorthin brächte. Er solle sich inzwischen der Lage anpassen und versuchen, das Beste zu tun, evtl. zuschließen. Er hat‘s dann gründlich gemacht was die Zeit, oberflächlich was die getroffenen Sicherheitsmaßnahmen anbetrifft, denn bis zum 7.5. früh hat er sich nicht wieder blicken lassen.

Inzwischen war im Geschäft mehrfach eingebrochen. Leute in Soldatenuniform haben im Kontor wie Wilde gehaust und wie die Raben gestohlen. Am Freitag, sowohl wie am Sonnabend, waren die Gefangenen beim Geschäft. Der Meister schien Wichtigeres zu tun zu haben, als sich um seinen Meisterposten zu kümmern.

Bei mir sind einige Handzettel liegen geblieben. Die unruhigen letzten Tage haben auch in meine Aufzeichnungen Unruhe hineingebracht. Ich hole deshalb nach.

Am 11.4.45 kommt eine Autokolonne auf Fahrt nach Norden hier vorbei und hält, um Teile zu kaufen. Die Leute sind von 111/70, der Abteilung unseres Hans Markus. Die Leute erzählen, wie sie hören, daß ich der Vater, mein Sohn sei seit dem 4.4. vermißt. Bei einem Halt hätte man feststellen müssen, daß die hintersten 4 Wagen und 17 Mann fehlten, darunter Hans Markus. Unter sich unterhielten sich die Leute dahin, es seien Leute ausgepickt und übergelaufen. Sie redeten auch von verübter Sabotage und schienen zu bedauern, daß sie selber nicht mit dabei.

Zwei Tage später kam der Feldwebel Suchowitz bei mir vor und brachte die Habseligkeiten von Hans Markus, die er in seinem Wagen gehabt, da Hans Markus Motorrad fuhr. Ihm deutete ich an, was die Leute mir gesagt. Er war ziemlich erbost und wollte wissen, wer das gesagt hätte und ich mußte schon abbiegen. Er war der Meinung, die verlorenen 17 Mann würden sich schon irgendwie durchschlagen und wieder auftauchen. Möglich sei es allerdings, daß sie irgendwelchen Streifen in die Hände fielen und in Auffangläger geraten sein könnten.

Wieder zwei Tage später kam der Kommandeur und erzählte ähnlich wie Suchowitz. Nur die Daten waren anders. Er erklärte mit aller Bestimmtheit, Hans Markus sei am 31. März nachmittags 4 Uhr zwischen Bramsche und

Ibbenbüren zuletzt von ihm gesehen. Er habe ihn mit Teilen für Vergaser und Pumpen zu liegengebliebenen Wagen zurückgeschickt. Es hätte noch jemand mitfahren sollen, Hans Markus aber hätte abgelehnt und wäre allein gefahren. Seitdem sei er und auch die Fahrer der liegengebliebenen Wagen nicht wiedergesehen. Hans Markus sei ein guter Soldat gewesen. Sein Überlaufen sei ausgeschlossen. Übrigens sei Hans Markus ein alter Hase und ausgerechnete Dummheiten traue er ihm nicht zu, er würde sich schon so oder so durchschlagen. - Auch ich kann ihm, was den alten Hasen anbelangt, nur beistimmen. Des Weiteren glaube ich aber nicht, daß Hans Markus als einzelner Motorradfahrer einen Krieg auf eigene Faust aufmachen dürfte. Tagsüber bin ich sehr unruhig gewesen, am anderen Morgen aber war ich sehr ruhig. Wir werden unseren Hans Markus eines Tages wiedersehen. - Der Rückzug in Trupps und auch wohl auf eigene Faust nimmt größere Formen an.

Am 12.4. kommt der Gendarmeriemajor V?? krank aus Holland, nach seiner Aussage, aus „zweijährigem Fronteinsatz" zurück. Er macht einen sehr wohl genährten Eindruck und sagt, scheinbar als Hauptkriegserlebnis, er sei sieben Tage, davon fünf im Güterwagen, unterwegs gewesen. Reisegefährten seien Beinamputierte gewesen, die ohne verbunden zu sein im Dreck gelegen und denen der Eiter aus den Wunden gelaufen sei. Mir kommt es vor, diese Art der Berichterstattung ist für einen Majoren recht eigentümlich und sonderbar. Dann telefoniert er mit seiner Frau und mit einem Hansen vom Landratsamt. Hansen solle kommen und ihm seine Mappe und Gasmaske nach dem Lazarett tragen. Hansen ist gekommen, hat die beiden Dinger unter den Arm genommen und der aus dem Fronteinsatz gekommene Gendarmeriemajor und er sind los. Wir haben ihnen nachgekuckt und waren uns darüber einig, daß der das Lazarett aufsuchende Major einen wirklich gesunden Eindruck machte. Hoffentlich wird er sich bald zum nächsten Einsatz gesund melden. Mir scheint, er fährt unter der Devise - rette sich wer kann.

In den letzten Tagen des Naziregiments. - 29.4. Mein Meister erklärt heute früh, er müsse heute wieder nach Hause, um zunächst einmal zu schlafen. Er sei gestern Abend zu einer Nachtwache befohlen. Von wem? Von NSKK-Führer Lüders. Ein Parteiorganisator nimmt den Meister aus einer Werkstatt, die für die Wehrmacht arbeitet und stellt ihn als Nachtwächter irgendwo hin. Eine Rettung aus diesem Wirrwarr von Wichtigmachern scheint's nicht zu geben.

So überall. Der Herr aus Greifswald muß dringend nach Schirnau und heute noch dienstlich nach Greifswald zurück. Der zweite ist ein Herr mit einer Düse für einen Amalvergaser. Auf die Frage, was er denn zu vergasen gedächte, muß er dringend und dienstlich nach Hamburg. Da ist der W. Dr., der ein eifriger Nazi, nun leider erkrankt ist, er muß zum Doktor nach Schleswig, hier

kann ihm keiner helfen. Benzin ist vorhanden, Batterie fehlt, der Tod könne, wenn keine Batterie beschafft werden könnte, die Folge sein. Es gibt nichts, was nicht dringlichst wäre.

Soeben wird mir von einem SS-Offizier gesagt, Lübeck sei zur offenen Stadt erklärt, dort scheint man also vernünftig sein zu wollen.

Vom Landratsamt erscheint ein Herr von Lauenstein, Regierungsrat. Er bietet, da ich bereits zahlreiche Omnibusse abgeliefert, den letzten bisher sogar noch nicht bezahlt erhalten habe, mir einen Henschelomnibus im Auftrage der Organisation Speer zum Kauf an. Schätzpreis soll Kaufpreis sein und Zahlung hätte an die Regierungskasse in Rendsburg zu erfolgen. Da hiermit der Verdacht einer Schiebung wegfällt, habe ich den Kauf vollzogen und Vertrag gemacht. Die Ablieferung und Umschreibung des Wagens ist sofort erfolgt.

Am 2. Mai 1945. Soeben kommt durch, Hitler sei tot, Dönitz sei sein Nachfolger. Von unserem Sörensen kommt ein Brief, datiert vom 23.4. er solle an einem Feldwebelkursus in Eckernförde; teilnehmen. Chr. Tönsfeld soll am 30.4. Pferde schätzen.

Der Volkssturm tritt neu eingekleidet vor dem Landratsamt an und große Kanonen rollen über den Paradeplatz. Offiziere, sogar mit Damen, fahren in allen Richtungen. Höhere Chargen stellen das Gros.

Wie es in Embühren aussieht, darüber schreibt Tante Trina am 7. Mai:

Ich habe viel an Euch gedacht. Es ist ja so unruhig, aber es hört doch erstmal auf mit den Fliegern. Nun ist Waffenruhe, wär blos erst Waffenstillstand. Wie es uns wohl ergehen wird.

Markus ist hier am 4. angekommen. Sie sind nach Hohenwestedt mit viel Pferden und 12 Mann. Von dort kam Markus mit einem Kameraden und dem Schwiegersohn von Markus Behrens hier an.

Unser Haus ist voll. Auf dem vordersten Boden sind 17 Ungarn, auf dem anderen Boden drei von der Wehrmacht und im neuen Zimmer sind zwei Feldwebel. In Helles Zimmer ist ein Hauptmann und in meinem Zimmer ein O-Leutnant. Dann sind Frau Smortes Eltern gekommen und oben bei den Flüchtlingen ist noch eine Schwester mit Tochter. Es ist furchtbar, das könnt Ihr Euch denken. Wieviel Klaus hat, weiß ich nicht. Seine beiden Mädchen sind nach Haus gelaufen, denen ist‘s wohl zu bunt geworden. Auch Anna hat ihr Haus zum Brechen voll.

Am 6. oder 7. Mai ist im Obereiderhafen ein U-Boot versenkt. Ich traf bei Ernst Schl. zufällig den kümmeltrinkenden Kommandanten, einen jungen Mann mit EK I und Hitlerjugendabzeichen. Er unterhielt sich mit meinem alten Freund H. K. über nationalsozialistische Ideen. Auf meine Frage nach dem versenkten U-Boot erklärte er mir, er hätte es gesprengt, damit es nicht

den Feinden in die Hände fiele und es für uns wieder Arbeit gäbe. Mir wurde schlecht. Ich habe mich entfernt und die anderen mit diesem modernen Don Quichotte allein gelassen. Mir tut es leid, daß sogar ein Mann wie H. K. sich noch herbei läßt, mit einem Hanswursten über sozialistische Ideen zu debattieren.

Am 5. Mai ist der Leutnant Friedrich von 11/982 durch‘s Fenster der Ladentür eingestiegen und hat Batterien mitgenommen. Er sagt: beschlagnahmt - ich sage: gestohlen. Er fuhrwerkte mit vorgespanntem Pferd mit einem Auto in der Stadt herum, um sich anschleppen zu lassen. Wie ich ihn zur Rede stellte, fummelte er an seinem Waffenanhang herum. Sein kriegerischer Betätigungsdrang schien, wenn auch sehr verspätet, noch zu funktionieren. Er erklärte, er sei Offizier. Ich erklärte, er sei ein Spitzbube, der zufällig einen Offiziersrock anhabe. Ich habe ihn angezeigt, doch dürfte dieses kaum etwas nutzen.

Rudolf Benthin, dem ich abends diesen Vorfall erzählte, berichtet über ein gestern passiertes Seitenstück: Bei dem Bauern Lüthje auf Bramkamp übernachteten zwei Offiziere. Diese beiden Herren hätten während der Nacht im Hause ihres Gastgebers einen Kellereinbruch ausgeführt. Lüthje hätte sie ertappt und hinausgeworfen.

Am 5. Mai sind die ersten Engländer durchgekommen. - Gott sei Dank! Dieser Stoßseufzer mag eigen klingen, - ich kann‘s nicht ändern, er kommt, ich muß sagen - leider von Herzen.

Am 7. abends war ich an Timm‘s Grab. Hierbei traf ich Kobarg. Er erzählte mir, in der Kapelle hätte er elf Leichen in Särgen und fünf weitere lägen auf dem Zementfußboden, darunter ein SS-Mann mit drei Sternen, Dieser hätte sich im Gerhardshain erschossen. Ich habe mir den Jungen angesehen. Er hatte ein Kindergesicht und Hände, die Frauenhänden glichen. Was für eine Erziehung mag der Junge gehabt haben? Ich mußte seiner unbekannten Mutter gedenken. Andere, aufmerksam gewordene Friedhofsbesucher riefen ihrem Sohn die schmählichsten Verwünschungen nach. Ob ein solches Leben einen Sinn gehabt?

8. 5. Gestern Abend begegnet mir der Amtsgerichtsrat Schwarz. Wir unterhielten uns und er sagte, Gerichtsdienst fände nicht mehr statt; er sei augenblicklich spazierengehender Privatmann. Ich meinte, wie jeder Mißhandelte einer gewissen Schonzeit zur Erholung bedürfe, so erschiene es mir ganz natürlich, wenn auch das Recht nach all‘ den Beugungen und Mißhandlungen, die ihm im Laufe der Nazizeit angetan seien, zunächst einige Ruhe benötige. Hierzu wußte er nichts zu sagen.

Englische Besetzung

Am Freitag, den 11. Mai, sind zwei englische Offiziere bei mir erschienen. Sie fragten nach kurzer Begrüßung, ob ich einer Loge angehöre. Nach einigem überlegen habe ich bejaht. Ein Hauptmann stellte sich danach als Freimaurer vor und bat mich, ihm über die Zeiten, die wir unterm Nazi durchgemacht, zu berichten. Dies ist in einer reichlich halbstündigen Unterhaltung geschehen. Ich habe ihm versprochen, ihm eine Niederschrift über die wesentlichen Vorkommnisse zu geben. Bei der Verabschiedung bat ich ihn, er möchte so liebenswürdig sein und Nachforschungen nach unserem Hans Markus anstellen. Er hat sich ohne weiteres bereit erklärt und mir versichert, nachdem er Tag und Ort seines Verschwindens notiert hatte, daß noch am gleichen Abend seine Nachfrage hinausginge.

Am Sonnabend, den 11. Mai, sind Hermann Ipsen und ich in‘s Hotel zum Prinzen zu einem englischen Kraftfahroffizier befohlen. Er hat uns erklärt, wie er die Zulassungen von Kraftfahrzeugen behandelt wissen wollte und uns mit Vollmachten versehen, nach welchen wir die Sachen zu handhaben hätten. Wir seien beauftragt für ordnungsmäßige Abwicklung zu sorgen und im übrigen ließe er uns darüber, wie wir zu arbeiten gedächten, ziemlich freie Hand. In erster Linie kommen bis auf weiteres nur Lebensmittelversorgung und Ärzte-Wagen für Zulassungen in Frage. Beide haben wir Zulassung und Führerschein bekommen.

Zu den Leuten, die Heeresgut abgeschleift haben, gehören auch Johann Jäger und Alex Heinemann. Auch der Landratschauffeur soll sich einen Wagen organisiert haben. Ferner sollen Clement und Dencker hinter Anhängern her gewesen sein und es auch verstanden haben, solche vorläufig in ihre Hände zu bekommen. Von beiden höre ich, daß ihnen in den Tagen vom 5. bis 8. Mai eine ganze Reihe von Anhängern weggekommen seien. Sie haben wohl geglaubt, sich nunmehr eigenmächtig schadlos halten zu können.

Max Rohwer will eine Forderung von RM 500.000.- an die Organisation Speer haben. Er sagte mir, dafür wolle die Organisation ihm ein Autoersatzteillager übereignen, ob ich bereit sei, ihm dieses abzunehmen. Ich habe ab-

gelehnt. Das Lager ist am 16. Mai von Claus Rohwer, der RM 500.000.- angeblich von Speer bekommen soll, abgeholt. Teile davon sind zu Karl Ahrendt gebracht. Ich verstehe so etwas nicht und habe bei Karl angerufen, ob er sich auch überlegt hätte, daß er etwas mache, von dem man heute noch nicht wisse, ob es morgen strafbar sei. Er scheint nun auch Bedenken zu bekommen. Er erzählt mir, Lüders sei soeben verhaftet. Auch nach dem Aufenthalt von Martin Maack sei bei ihm gefragt. Ihm selbst sei von einem Offizier, der von einem seiner früheren französischen Gefangenen begleitet gewesen sei, gesagt, er solle auch eine Art Parteigröße gewesen sein. Seine Uniform hätte man mitgenommen. Nach seinem Parteiabzeichen befragt, hätte er gesagt, das hätte er weggeworfen.

Es sind unruhige Tage. Ich persönlich habe bisher bei keinem Engländer ein anderes als korrektes Betragen feststellen können. Andere Leute sagen anders. Schlimmer ist es mit den nunmehr herumspazierenden Kriegsgefangenen. In Embühren sollen die Russen in Räucherkammern eingebrochen sein und Schweine geschlachtet haben. In den Banken hängen große Plakate aus, auf denen bekanntgegeben ist, was alles der Vermögenssicherstellung unterworfen ist. Es ist durch diesen Aushang allerlei Beunruhigung in‘s Volk getragen. Manchem mag grausen.

Es kann unter den derseitigen Verhältnissen wohl nicht anders sein: meine Niederschrift wird die Form eines Tagebuches mit einer Aneinanderreihung von täglichen Begebenheiten annehmen. Sie mögen belanglos sein. Trotzdem werde ich fortfahren sie festzuhalten.

18.5.1945. Heute früh sind etwa 60 englische Lastkraftwagen auf dem Paradeplatz aufgefahren. An den Straßenecken stehen englische Posten. Auch vor meinem Laden stehen drei Mann. Rund um den Paradeplatz herum stehen deutsche Soldaten. Sie sollen abtransportiert werden nach Oldenburg. Sie sind eingeteilt in kleine Trupps à 30 Mann, also wohl eine Lastwagenladung. Augenblicklich werden solche Trupps an die Wagen geführt. Sie sind ohne jegliche Waffen, tragen nur Tornister und Decken und gehen in zwanglosem Durcheinander und ohne Tritt. Von der früheren Exaktheit ist ihnen nichts verblieben. Es ist ein trauriger Anblick. Wie mögen unsere Gefangenentransporte hinter der Front wohl aussehen.

Ich war in Hademarschen, um Richard Junge, in Hohenwestedt, um Max Häufle für das Military Goverment zu verpflichten. Max Häufle ist vom Engländer rausgesetzt. Er hat einen fürchterlichen Bestand an alten Heereswagen, etwa 20 Stück, noch stehen, die er reparieren sollte. Über die Hälfte davon gehört auf den Schrottberg. Ich kann mir vorstellen, daß der HKP-Offizier, der solche Fahrzeuge noch zur Reparatur schickte und damit Eisenbahn und

Wirtschaft, von der Finanzkasse gar nicht zu reden, belastete, ein Saboteur am Nazistaat gewesen ist.

Abends war ich noch in Embühren. Dort steht in einer Tannenschonung ein 3,8 Ltr.-Benz-Diesel. Der Wagen ist wild durch die Tannen gejagt und stehen gelassen. Bereifung fast neu. Trotz seines verborgenen Standes, er ist kaum aufzufinden, ist von dem Wagen schon die halbe Pritsche und der Inhalt des Führerhauses gestohlen. Von Motor und Rädern ist das, was man losschrauben konnte, losgeschraubt, teils mitgenommen, teils auf den Boden geworfen. Ein vollständig sinnloses Getue. Eine Erklärung für solchen Vandalismus fehlt mir.

Alle Leute scheinen sich einzubilden, daß jetzt mit der großen Parzellierung auch das große Raffen losgehen kann. Jeder versucht, etwas für sich zu organisieren und ich werde von allen möglichen und unmöglichen Leuten mit allen möglichen und unmöglichen Ansinnen überlaufen.

Chauffeure wollen gleich soviel zusammenbringen, um Unternehmer zu werden. Vor Drew's Hofstelle ist - nach seiner Angabe - ein Anhänger stehen geblieben, den er meinte sicherstellen zu müssen. Er legt zwar keinen Wert auf den Anhänger, möchte ihn aber kaufen?!

Weiter. Herr Dr. Soundso, Militärarzt, hat eine Bescheinigung vom Engländer, daß er für seine Dienstpraxis dringend einen kleinen PKW. gebraucht. Auf seine Frage, ob er damit nach Frankfurt fahren könne oder dürfe, kann ich Auskunft nur dahin geben, daß alle Heeresfahrzeuge beschlagnahmter, englischer Besitz seien. Nach dieser Auskunft verzichtet der Doktor. Mit dem Dienstwagen scheint es doch so eine eigene Sache gewesen zu sein.

Ich werde davon Abstand nehmen, Beschlagnahmen auszusprechen, denn ich sehe, wollte man anders handeln, kein Ende ab. Ich werde nach Möglichkeit den Leuten mit Rat und Tat zur Seite stehen, werde die Preistaxen, die ich vorzunehmen haben werde, rein sachlich und wertentsprechend durchführen, mich auf keinen Fall festlegen oder mir gar die Finger verbrennen. - Heute hat ein Polizeihauptmann hier einige Flaschen Kümmel gebracht. Ich muß wohl ein erstauntes Gesicht gemacht haben, denn er meinte, wir hätten wohl noch an keiner Zuteilung teilgehabt und wären nachgerade wohl mal dran. Mir scheint, der Mann hat Recht. Wir schreiben den 19. Mai, tags vor Pfingsten.

2. Pfingsttag. 21.5.1945. Heute wird gearbeitet.

Heute früh geht der dritte Transport von deutschen Soldaten auf englischen Wagen vom Paradeplatz ab. Es sind wieder reichlich 2 000 Mann. Diese Jungs sind wohl ein Teil der 750 000 Mann, die, wie gestern durch den Rundfunk bekanntgegeben wurde, zwecks Aufbauarbeit nach Frankreich, Belgien und Holland deportiert werden. Beim Abfahren singen die Leute: In der Heimat

wohnt ein Mädel, das küss‘ ich so gern?! Mir treten die Tränen in die Augen, wenn ich versuche, mich in den Kulturzustand der heutigen Welt hineinzudenken.

Gestern Nacht hatten wir ein Fräulein Doktor aus BerlinSchönau und ihre aus Danzig stammende Assistentin zu Gaste. Sie kamen aus dem Norden und wollten nach Hamburg, um irgendeine Beschäftigung, die mit dem ärztlichen Beruf zusammenhing, zu finden. Sie hatten die Absicht, wenn möglich in‘s Ausland zu gehen, waren auch in diesem Sinne beim englischen Gouverneur gewesen. Man hatte sie aber kalt ablaufen lassen.

Heute Nacht sind zwei junge Frauen aus Naumburg, die eine eine Schlachtersfrau aus der Stadt, die andere aus der Nähe, bei uns übernachtet. Sie kamen von Seeland, dort war die eine bei ihrem Manne, der auf Seeland als Soldat gelegen, gewesen. Mit der Truppe waren diese Frauen bis nach Husum gekommen. Kurz hinter Husum - nach ihren Worten muß es bei Büttel gewesen sein - ist sie dann von ihrem Manne getrennt. Dieser ist mit der Truppe nach Eiderstedt und sie ist mit ein m Transport in‘s Frauenlager nach Ostenfeld oder Osterohrstedt gekommen. Hier hat sie als Privatfrau sich‘ wischen lauter Flakmädels wiedergefunden. Nach zwei Tagen hat man ihr gesagt, wenn sie weiter wolle; so könne sie sich unbehindert in Marsch setzen. Das hat sie getan. Im Lager sei es wüst gewesen, nicht einmal Aborte seien vorhanden, wenigstens nicht ausreichend vorhanden gewesen. Es sei in der Gegend herumgekleckert worden und sei schrecklich gewesen. Sie hat sich dann einen alten Kinderwagen besorgt und mit diesem ist sie mit ihren Habseligkeiten in Rendsburg im Fußmarsch angelangt. Hier hat sie vor der Brückensperre nicht weiterkönnen. Und dann ist von ihr folgende Dummheit gemacht. Sie hat ihr Gepäck mit einem Bauernwagen nach drüben geschickt und dann selber mit einem gewöhnlichen Passierschein hinüber wollen. Hierbei hat man sie gefragt, wo sie denn ihr Gepäck hätte, sie wolle doch wohl nicht ohne Gepäck nach Naumburg. So ist es herausgekommen und das Gepäck ist zurückgeholt und untersucht. Natürlich nichts Verdächtiges gefunden, aber die Folge ist doch, daß die Frauen erst einmal festsitzen. So sind Schwierigkeiten an allen Ecken und Enden und der so notwendige Abtransport geht entsprechend stark gebremst.

Unser englischer Kapitän Folster, mit dem ein so sehr angenehmes Arbeiten war, hat scheinbar einen Nachfolger bekommen. Mit beiden Herren habe ich gestern sämtliche für Kraftfahrt in Frage kommenden Rendsburger Plätze und Räume besucht. Der entgegenkommende und sachliche Mann wie Folster scheint der Neue nicht zu sein.

Ich holte soeben die liegengebliebene Kriminal[1] aus Kattbeck ab. In Aspe hatte eine Russin ihren Geliebten erschossen. Vor einigen Tagen schnitt ein

Russe dem Bauern Ehlers in Osterrönfeld und drei Familienmitgliedern des nachts die Hälse ab. Dann verletzte er sich selbst so schwer, daß er gestorben ist. Ich hörte von Tram, die Engländer hätten ihn und weitere vier Russen erschießen wollen.

Hermann Ipsen, der Leiter der Fahrbereitschaft, ist insofern zu gebrauchen, daß er sich nicht auf der Nase spielen läßt. Nach meiner Ansicht hat er nur den Fehler, daß er über selbstverständliche und einfache Sachen vielzuviel herumsalbadert, vor allem auch, daß er andere Leute nicht ausreden läßt.

Dem Engländer gegenüber scheint es mir, als wenn er vielzuviel fragt. Mir kommt es so vor, als wenn der Engländer, nachdem er jemanden einmal Vollmacht gegeben hat, Wert auf selbständige Arbeit legt. Ich werde mich auf alle Fälle nach diesem Gesichtspunkte dem Engländer gegenüber einrichten.

Der Eingriff der Engländer in unser Kraftfahr- und Transportwesen nimmt immer energischere Formen an und die Arbeiten von Ipsen und mir wachsen. Die letzte, sehr drakonische Maßnahme bestimmt, daß sämtliche Kraftfahrzeugwerkstätten des Kreises in einer Kreiswerkstatt zusammenzulegen sind. So ist uns Karl Ahrendt als Mitarbeiter zugeteilt worden. Er soll den eigentlichen Werkstattbetrieb in der neuen Werkstatt leiten. Verantwortlicher Redakteur für das Ganze bleibe ich.

Ich habe mich umgehört, wie es in anderen Kreisen stände und da lauten die mir gewordenen Auskünfte ganz verschieden. Da ich die Zusammenlegung für den Kreis Rendsburg im Hinblick auf die Größe des Kreises und die Lage Rendsburgs innerhalb des Kreisgebietes für ganz außerordentlich schwierig halte, habe ich nichts unversucht gelassen, das ganze Projekt totzureden. Drei Wochen lang ist es mir gelungen, die Sache hinauszuschieben, aber Anfang Juni kam dann der drakonische Befehl der Zusammenlegung. Auch mein letzter Hinweis, wenn schon zusammengelegt werden müßte, so könnten wir als ein zusammengelegter Betrieb auch wohl gelten, wenn in allen einzelnen Werkstätten als Unterabteilung des Kreisbetriebes weitergearbeitet würde. Da wir drei größten Werkstätten doch spezialisiert seien, wolle mir scheinen, daß sich das Verbleiben in den bisherigen Räumen verantworten lassen müßte. Alles hat nicht genutzt. Ahrendt ist mit der Aufgabe betraut, einen passenden Raum auszumachen. Er hat keinen gefunden. So ist vom Kapitän selbst die Werkstatt von Balke & Petersen als Kreiswerkstatt bestimmt. Wir stecken tief in den Vorarbeiten.

Inzwischen werden die ganzen Kraftwagen des Kreises auf den Exerzierplatz gebracht. Dort ist ein Platz von 9 ha eingedrahtet, wo die Fahrzeuge in den Klassen A - brauchbar, B - bald brauchbar und C - Schrott, mit je einer Unterklasse, schwer und leicht, abgestellt werden. Die Fahrzeuge werden von

mir geschätzt. Ob sie aber auch bezahlt werden, das weiß niemand. Einen Autobesitzer im früheren Sinne gibt es in Schleswig-Holstein heute nicht mehr, denn es heißt, alle Wagen gehören der Provinz.

In diesem Wagenpark wird nun recht unsanft herumgewirtschaftet, um nicht zu sagen, gewütet. Vorgestern kamen ein Haufe Polen mit einem Englismann und ließen sich 10 Fahrzeuge, und zwar nicht gerade die schlechtesten, aushändigen. Der Engländer soll gemeint haben, die Herren Polen gebrauchten auch einmal Wagen, ihnen wäre von uns genug weggenommen und sie müßten endlich auch nach Hause.

Auf unserem Platz in der Schweizerhalle schießen die Engländer nach aufgestellten Flaschen; die Scherben bleiben auf dem Hofe als Pannenmacher liegen. Wir sammeln sie wieder weg. Auch sind sie Teilhaber am Kohlenvorrat. Mutter setzt sich recht energisch zur Wehr und ich glaube fast, auf die Dauer wird sie einigen Erfolg haben, wenn auch vielleicht nicht gerade direkt, so indirekt.

Am 13. Mai sind Jakob Madsen, Carl Siecke, Johannes Matthiessen und ich in unserer Wohnung zusammengetreten und haben beschlossen, unsere Loge NORDSTERN wieder arbeiten zu lassen und nach 10 Jahren Zwangsruhe, das Licht wieder einzubringen.

Bis heute, den 10. Juni 1945, ist in Rendsburg noch keine Zeitung wieder erschienen. Der letzte Artikel von Möller scheint doch irgendwie verschnupft zu haben. Dabei ist eine Zeitung, allein wegen der Bekanntmachungen, ja gar nicht zu entbehren.

Alles was wir vom Weltgeschehen erfahren, hören wir durch den englischen Sender. Das uns Dargebotene müssen wir schon als lautere Wahrheit annehmen. Gestern Abend sprach ein Peter Petersen. Er unterhielt über die Schuldfrage des Gesamtvolkes und ich muß wohl sagen, daß seine Ausführungen, wenn sie meinen Beifall auch nicht finden konnten, doch sehr viel Wahres enthielten. Mehr als vier Wochen liegen hinter den letzten Kriegsereignissen und ein gewisses Maß von Abkühlung und Beruhigung ist inzwischen eingetreten.

Wer aufrichtig, ehrliebend und sachlich nachdenkt, der kann den Vorwurf, von dem P. Petersen, ganz Deutschland sei für die Zustände, die das Naziregiment gezeitigt, mitschuldig, eine gewisse Berechtigung nicht absprechen. Auch ich glaube nicht, daß es jemanden gegeben hat, der, sagen wir, in den letzten drei bis vier Jahren nicht wußte, wie sehr es hinter der Hitlerfassade gestunken hat. Ist daher nicht jeder, der in einem solchen System irgendeinen Posten oder irgendeine Funktion ausübte, nicht jeder, der den Parteieinrichtungen nicht stracks den Rücken kehrte, nicht mitverantwortlich? Von den Leuten, die das Parteiabzeichen trugen, will ich gar nicht reden. Auch ich selber habe für die

NSV und die Winterhilfe Beiträge gezahlt, bin also auch zu feige gewesen, Farbe zu bekennen. Der Einwand, wer konnte denn anders, um sich nicht unmöglich zu machen, ist doch etwas fadenscheinig.

Die NSDAP war, das muß wohl anerkannt werden und mag auch halbwegs für schwache Gemüter als kleiner Entschuldigungsgrund gelten, derart raffiniert aufgezogen und die Gestapo arbeitete mit der brutalsten Schikane, daß uns eigentlich nichts anderes übrig blieb, als still zu halten. Und dieses bloße Stillhalten will der frühere Feind nicht soweit gelten lassen, daß er zum Freispruch kommt.

Wenn ich mir das Parteigetriebe, die Gründung, die Propaganda, die Einrichtung, ihre Versprechungen, ihre Leistungen und ihren Führeraufbau ansehe, so werde ich unwillkürlich an das Kindermärchen vom Rattenfänger von Hameln erinnert. Die Sache stimmt schon, wenn man statt Hameln, Braunau, setzt. Hinter jenem liefen zunächst die Ratten und dann ein Haufen neugieriger und dummer Kinder her. Ihr Schicksal hörten wir im Märchen. Wenn man sich die Hitlergefolgschaft näher betrachtet, ist es dann so abwegig, sie in Ratten und Kinder zu unterteilen? Ich muß verneinen.

Unter den alten Kämpfern ist seinerzeit doch wohl mancher guten Glaubens gewesen, wenn er auf das Parteiprogramm, von dem er damals noch nicht wußte, wie man es umfrisieren würde, schwor, Nun gehört er zu den ertrunkenen Kindern des Märchens. Wenn man erwacht, so gehen einem die Augen auf und man steht plötzlich statt in einem schönen Traum im allerhärtesten Tagesfron - wenn nicht gar in noch Schlimmerem.

Wie ist es aber mit den Herren Parteigenossen, die sich nach 1936 noch zur Parteikrippe drängten? Die gingen bewußt in einen Verein, von dem sie wissen mußten, welch‘ garstig Lied dort gesungen wurde. Solche Art Leute dürften schwerlich einen Verteidiger finden. Wenn über das Deutsche Volk schon zu Gericht gesessen werden soll, so möchte ich wünschen, daß alsdann die Richter zwischen Ratten und Kindern zu unterscheiden verstehen.

Mit dem Einmarsch der Engländer ist zunächst eine gewisse Ruhe ins Land gekommen. Fliegeralarme und Bombenabwürfe gab es nicht mehr. Als Folge wurde dem Engländer eine gewisse Sympathie entgegengebracht. Es muß gesagt werden, er hat es herzlich schlecht verstanden, sich diese Sympathie zu erhalten oder sie gar auszubauen.

In den ersten Tagen ist es vorgekommen, daß man sich mit ihnen in durchaus freundlicher Weise unterhalten konnte, dann erschien aber das bekannte Fraternisierungsverbot von Montgomery[2] und seitdem ging der Engländer stur seiner Wege“. Uns Deutschen blieb nichts übrig als ein Gleiches zu tun.

Bei mir ist einige Tage nach dem Einmarsch ein Hauptmann Lamp er-

schienen, er gab sich als Frmbr. zu erkennen und wir haben uns sehr eingehend über das Logenleben z. Zt. des Nazismus unterhalten. Ich habe mich gefreut, ihm sagen zu können, daß wir Rendsburger im allgemeinen und ich ganz persönlich uns über eine Drangsalierung seitens der maßgebenden Nazis nicht beklagen könnten. Dies sei vielleicht darauf zurückzuführen gewesen, daß Bürgermeister Krabbes der Schwiegersohn eines Frms. sei. Lamp schien lieber etwas anderes gehört zu haben, er gab sich aber mit meinen Erklärungen zufrieden, schien aber etwas enttäuscht. Herr Lamp hat sich später als jederzeit verbindlicher und immer gefälliger Mann erwiesen, dies mag auf unsere persönliche Bekanntschaft zurückzuführen sein, denn andere Leute, die mit ihm zu tun hatten, schildern ihn anders.

Ungefähr acht Tage nach dem Einmarsch wurde H. Ipsen zum Transportoffizier und ich zum Reparatur-Offizier für das Kraftfahrwesen bestimmt. Wir waren also die Leute, die die Hausknechte des Engländers in der von ihm geplanten Verkehrswirtschaft darstellten. Als Mittelsperson diente ein gewisser Danneberg, unbekannter Herkunft, englisch sprechend und als Adjutant und Stellvertreter Ipsens bestellt. Er hat es bald verstanden, Ipsen zu entfernen und sich an seine Stelle zu setzen.

Als erste Leistung der Engländer wurden sämtliche Werkstätten geschlossen und in einer Kreiswerkstatt vereinigt. Ähnlich wie hier in Rendsburg ging‘s auch in den anderen Kreisen zu, nur soll es dort stellenweise noch etwas toller gewesen sein. Zum Träger dieser Kreiswerkstatt wurden Karl Ahrendt und ich bestimmt. Meine Gedanken hierzu gab ich in einem vertraulichen Schreiben an Ahrendt, es illustriert die Lage:

„Persönliche und vertrauliche Akten-Notiz für Karl Ahrendt N. 14.7.45 schm.

Daß unsere Vorschläge vom 5. und 7. d. Mts. Bis heute noch keine Erledigung fanden, ist wenig ermutigend und keineswegs vielversprechend für die Zukunft.

Wir müssen uns darüber klar sein, daß wir allein - und selbstentscheidende Betriebsführer kaum sein werden, vielmehr Nichtfachleute neben, wenn nicht gar über uns in der Leitung der Kreiswerkstatt sitzen haben werden.

Nun sind wir seit ca. vier Wochen in Ab-, Um- und Aufbau begriffen und nach dem, was wir bis heute haben sehen können, kann ich mir sehr wohl einen Begriff davon machen, daß das Hin und Her noch lange nicht vorbei ist. Ich bin aber nicht dafür zu haben, die Sachen zunächst kritiklos treiben zu lassen, um später einmal in verworrenen Situationen zu sitzen.

Da ist es schon richtiger, man läßt die Katze schon heute aus dem Sack und nennt das Kind beim richtigen Namen.

Die Schließung sämtlicher Werkstattbetriebe kann unmöglich aus Handwerkskreisen, sie muß vom grünen Tisch gekommen sein. Bereits heute wissen wir so viel, daß an Stelle von strebsamen, tüchtigen und ordentlichen Handwerkern ein Schwarm von heimgekehrten Soldaten als Schwarzarbeiter getreten ist. Die räumliche Ausdehnung des Kreises Rendsburg zwingt unter den heutigen Gegebenheiten geradezu zur Schwarzarbeit. Man wird, ob man will oder nicht, demnächst einzelne Werkstätten wieder aufmachen müssen.

Die schon im Anlauf befindliche Auflockerung des Schließungsgebots wird sich schnell dahin auswirken, daß die Kundschaft diese Betriebe aufsuchen wird, denn kein behördlich geführter Betrieb ist einem ordnungsmäßig geführten freien Unternehmen gegenüber gleich leistungsfähig. Das Ende vom Liede wird sein, daß sich zahlreiche Ausgebombte und Evakuierte um die Hinterlassenschaft der Kreiswerkstatt werden streiten. Vielleicht hat Rendsburg dann statt weniger, einen Betrieb mehr.

Bis es nun so weit ist, haben wir uns als Leiter dieser Kreiswerkstatt zu betätigen.

Wird unsere Tätigkeit sich nun unter der Leitung des heute gedachten Verwaltungskopfes wirtschaftlich fruchtbar und reibungslos durchführen lassen?

Ich bin mir darüber klar, daß wir mit dem Chief Transport Operating Officier[3] gemeinschaftlich zu arbeiten haben. Es steht ferner nach den bisher gesammelten Erfahrungen fest, daß diese notwendige Zusammenarbeit für mich alles andere als angenehm sein wird. Du selbst nahmst bereits Gelegenheit, mir gegenüber auf die Schnoddrigkeit hinzuweisen, die Herr Dbg. im Umgang mit mir an den Tag zu legen beliebt. Wenn ich nun auch kein Mann bin, der da glaubt, ihm fiele eine Perle aus der Krone, wenn er nicht von vorn und hinten hofiert wird, so verlange ich andererseits aber doch, daß man im Umgang mit mir die Formen wahrt.

Bei Herrn Dbg. vermisse ich diese Umgangsformen und es wird deshalb für mich eine Unmöglichkeit sein, sofern er sein Benehmen nicht von Grund aus ändert, mit ihm zu arbeiten. Wem Umgangsformen noch im Blute stecken, die vielleicht woanders einmal gang und gäbe waren, der muß schon auf meine Mitarbeit verzichten.

Ob der Herr selber gar nicht einmal merkt, daß er Landsleute verletzt und, was viel schlimmer ist, sich und uns dem Engländer gegenüber lächerlich macht?

So lange ich in der Betriebsführung der Kreiswerkstatt mitzureden habe, werde ich zu verhindern wissen, daß bei uns ein arroganter Ton Boden gewinnt.

Das soll man wissen."

T. H. Sievers.

Parallellaufend mit dieser Werkstattzusammenlegung ging die Wagenbeschlagnahme. Sie hat viel Staub aufgewirbelt und ist so unsinnig, wie sie aufgezogen wurde, zu Ende gegangen. Nachdem der Vehikelpark, wie das Unternehmen sich nannte, drei Monate bestanden, gab ich folgenden Bericht an den Engländer. Eine freudige Aufnahme hat mein seelischer Stuhlgang nicht gefunden. Ich war mir darüber klar, daß meinem Bleiben nach Abgabe eines solchen Berichtes keine lange Dauer mehr beschieden sein könnte.

„T. H. Sievers

Ch[ief]. Rep[airs].[4] Rendsburg, den 16.8.45

Heute arbeitet das Kraftfahrzeug Reparaturgewerbe seit 3 Monaten unter englischer Regie. Es ist angebracht, über an uns gestellte Forderungen wie auch über die von uns geschaffenen Leistungen einen Bericht niederzulegen, ferner auch über die Auswirkungen, die die Übernahme der Kommandogewalt durch die Engländer im Kraftfahrwesen und den mit ihm zusammenhängenden Berufen zeitigte, sich zu äußern.

Da bislang alles, was in höheren Stellungen saß, aus tonangebenden Nationalsozialisten bestand, war es eigentlich eine Selbstverständlichkeit, daß neue Leute, diesmal Nichtnazisten an die Führerplätze berufen wurden. Vom rein wirtschaftlich vernünftigen Standpunkt gesehen, mußte damit mancher in der Wirtschaft brauchbare Mann verschwinden. Er wurde ersetzt und bei dieser Neuberufung konnte es dann sehr wohl vorkommen, daß nicht die Befähigung, nein, daß die Nichtparteizugehörigkeit ausschlaggebend war. Sehr in's Gewicht ist auch gefallen, daß die Beherrschung der englischen Sprache bei der Berufung eine Rolle zu spielen scheint. Bei aller Wertschätzung, die ich persönlich der Beherrschung des Englischen beimesse, es geht meine Wertschätzung nicht so weit, daß ich den Sprachgewaltigen ohne Weiteres als wirtschaftlichen, in unserem Fall also einen kraftfahrzeughandwerklichen Matador betrachten muß. Sei dem, wie ihm sei.

Am 12. Mai hatten Hermann Ipsen und ich eine Vorladung zu einem englischen Kapitän und bei der anschließenden Besprechung wurde I. zum Chef des Transportwesens, ich zum Chef des Reparaturwesens bestellt. Wir erhielten Richtlinien, nach welchen die Militär Regierung das Kraftfahrwesen und das Kraftfahrzeugreparaturwesen aufgezogen zu haben wünsche.

Diese Richtlinien habe ich unterm 15. Mai 1945 an die Werkstätten weitergegeben. Unter Befolgung dieser Richtlinien ist zunächst in sämtlichen Werkstätten des Kreises weiter gearbeitet. Ich habe den Eindruck gewinnen müssen, daß alle Betriebe ihr Bestes getan haben, um den Verhältnissen Rechnung zu tragen und mit den Arbeiten voran zu kommen.

Inzwischen war die Beschlagnahme sämtlicher Kraftfahrzeuge und die Errichtung eines Kreiskraftwagenparke auf dem Kamp verfügt. Der Park wurde eingefriedigt, Abschleppkolonnen wurden gebildet und die Aktion rollte an. Sie war mit enormen Schwierigkeiten und Widerwärtigkeiten verbunden, die Zahl der Nörgler war groß und die Zahl der Besserwisser war enorm.

Gegen Monatsschluß wurde die Schließung sämtlicher Werkstätten und die Errichtung einer Kreiswerkstatt in den Räumen der Firma Balke & Petersen verfügt. - Diese Räume waren für eine Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstatt in keiner Weise geeignet und ich habe auch Veranlassung genommen, alles was gegen die Inanspruchnahme dieser Räume zu sagen war, zu Gehör zu bringen. Karl Ahrendt, der inzwischen, ohne daß man es für nötig gehalten hat, mich zu hören, zum Manager der Kreiswerkstatt berufen war, hat mich hierbei bestens unterstützt.

Man mag über diese Zwangsbewirtschaftung des Reparaturgewerbes denken, wie man will, aber wenn schon organisiert werden soll, so müßte logischerweise doch einheitlich organisiert werden. Leider war es nicht an dem, denn fast in jedem Kreise wurde es anders gemacht. Diese Verschiedenheiten brachten eine Art Rebellion in alle Kreise, denn alles war sich in dem einen Punkt einig, daß es im Nachbarkreise viel vernünftiger herging, wie im eigenen und daß die Leute, die hier vorgespannt waren, wenn auch nicht die böswilligsten, so bestimmt doch die ungeeignetsten für einen solchen Posten seien.

Noch bunter wie in meinem Ressort, der Reparatur, sah es auf der Seite des Transportes und der damit verbundenen Zulassungen von Fahrzeugen aus. Zur Hauptsache veranlaßt durch Äußerungen eines englischen Majors gelegentlich einer Zusammenkunft von Betriebsleitern aus der Lebensmittelbranche und dem Transportgewerbe, die auf dem Landratsamte stattfand, bei welcher Gelegenheit den Wünschen fast aller Beteiligten Erfüllung in Aussicht gestellt wurde, gingen Zulassungsanträge über Zulassungsanträge ein. Es war praktisch eine Unmöglichkeit, allen Anträgen zu entsprechen. Die ganzen Tage lang standen die Leute zu Dutzenden auf den Fluren und in den Zimmern der Verwaltungs- und Zulassungsstellen. Wer nicht rankam oder sich zurückgesetzt fühlte, ging zum Mil[ilitary].-Gov[ernor].[5] und versuchte dort, vielfach mit Erfolg, einen Stempel zur Freigabe eines Fahrzeuges zu erlangen. Solche vielfach unter falschen Angaben erschwindelten Zulassungen mußten dann dazu herhalten, um die allgemeine Erbosung über ungerechtfertigte Zulassungen noch zu erhöhen. überall mußte der Zulassungsgewaltige als Prügelknabe herhalten. Alles war sich darin restlos einig, er sei eine Kapazität im allerschlechtesten Sinn. Anlagen mögen vorgelegen haben, auf jeden Fall hat's bei Ipsen nicht gereicht, um immer die Ruhe zu bewahren, er mußte nervös

werden und wurde es auch. Er ging, nachdem ich noch eine Aussprache mit ihm über Kompetenzstreitigkeiten namentlich über den auf dem Parkplatz eingerissenen Wirrwarr gehabt, und wurde durch Herrn Danneberg ersetzt.

Von vornherein scheint man sowohl von englischer Seite als auch von seiten unserer eigenen Verwaltung an das Problem mit einer gewissen Leichtfertigkeit und Unüberlegtheit herangegangen zu sein. Was an Sachverstand fehlte, wurde durch Betätigungsdrang ersetzt. Vielen Leuten scheint noch der Kadavergehorsam der Nazizeit in den Knochen, dem übergeordnetsten noch im Kopfe, zu stecken. Motto: Viel Geschrei und wenig Wolle.

Mittlerweile waren sämtliche Werkstätten des Kreises geschlossen, eine Maßnahme, die bei der räumlichen Ausdehnung des Kreises zu tollen Zuständen führen mußte. Meine Ausführungen, die Werkstätten unter Aufsicht der Kreiswerkstatt bestehen zu lassen, waren restlos unter den Tisch gefallen. Als Folge der Schließung mußte die Schwarzarbeit aufblühen. Der anständige und ordentliche Handwerker stand in Nortorf, in Hohenwestedt, im Schenefeld, in Hademarschen, von Rendsburg gar nicht zu reden, in seiner Bude und schlug die Zeit mit Flicken von Fahrradschläuchen tot, während der aus dem Felde oder der Gefangenschaft heimgekehrte Soldat auf eigene Faust anfing, in der näheren und weiteren Umgebung die Kraftfahrzeuge zu reparieren. Den Standpunkt, daß so etwas verboten sei, will keiner gelten lassen, nach ihrer Ansicht ist der Krieg vorbei, die Paragraphenhengste hätten nunmehr und Gottseidank ausregiert, jetzt werde man wieder vernünftig, also finge man an zu arbeiten. Kann man's den Leuten verdenken?

Der Militärregierung habe ich unterbreitet, daß ich bei Durchführung der angeordneten Maßnahmen vieles tun müßte, das ich nicht gutheißen könnte, daß hierunter meine Arbeitsfreudigkeit litte und daß man sich von einem Manne, von dem verlangt würde, unter solchen Umständen tätig zu sein, keine großen Arbeitserfolge versprechen möge. Auch dieser Schriftsatz hat einen Erfolg nicht gehabt.

Auf dem Kraftwagenpark hatten sich derweile ca. 1000 und einige Kraftwagen angesammelt. Viele davon waren nicht betriebsfähig gemeldet, vielfach fehlten Reifen, Batterien und Werkzeuge. Beim Abschleppen mag vielfach mit ihnen nicht gerade sorgfältig umgegangen sein. Jedenfalls ist beim Rangieren auf dem Platze selbst in erster Zeit vom englischen Militär recht wüst verfahren.

Die Fahrzeuge sind in drei Klassen, jede mit zwei Unterklassen aufgestellt und ich habe mit den Schätzungen begonnen. Hierbei habe ich dann leider die Tatsache feststellen müssen, daß selbst auf dem Park Diebstähle am laufenden Band vorgekommen sind. Teils haben Polen versucht, durch den Draht-

zaun auf den Park zu gelangen und Batterien, Bereifungen oder auch ganze Motorräder bei Seite zu schaffen. Auf dahingehende Meldungen haben dann englische Wachtposten während einiger Tage Abhilfe zu schaffen versucht. In der Annahme, daß diese Art der Bewachung Früchte getragen, sind dann die Wachtposten wieder eingezogen und unbewaffnete deutsche Polizei hat wieder die Aufgabe bekommen, allein für Ordnung zu sorgen.

Die Diebstähle sind erneut vorgekommen, die Schuld oder wenigstens der Verdacht der Schuld bleibt am Parkpersonal hängen. Diese Leute hinwiederum schieben die alleinige Schuld auf das englische Militär, das früher oft und zahlreich, in letzter Zeit allerdings vereinzelter auf dem Platz erscheint.

Mittlerweile war man sich darüber klar geworden, daß es in den Räumen von Balke & Petersen doch nicht weiter gehen könnte. Die guten Leute verließen den Arbeitsplatz mit der ganz begründeten Motivierung, in einer Werkstatt ohne festen Fußboden könne ein ordentlicher Mann nicht arbeiten. So wurde ein neuer Werkstattraum gesucht und auch auf der Carlshütte gefunden. Hier wurden zwei Schiffe der Ofenmontierhalle für die Kreiswerkstatt freigemacht und beschlagnahmt. Der zweite Umzug begann. Er macht insofern schon bedeutende Schwierigkeiten, weil inzwischen auch bei der Militär-Regierung eine Organisation mit Büros und Papier und neuen Dienststellen eingesetzt hat. In der neuen Werkstatt haben wir länger als drei Wochen arbeiten müssen, bevor das für die Abkleidung und verschließbare Türen benötigte Holz bewilligt war. Langfinger machten sich auch hier in unliebsamer Weise bemerkbar.

Ein heikles Kapitel ist die Finanzierung des aufgebauten Apparates geworden. Der Engländer liebt es, Befehle nur mündlich zu erteilen.

Bei der Dienstfertigkeit deutscher amtlicher und nichtamtlicher Stellen wurde dann in altgewohnter Weise sofort losgewetzt, empfangene Anordnungen vielfach nur unvollständig verstanden, weitergegeben, einiges erreicht, manches vermasselt. Der finanzielle Grundstock und Richtlinien darüber, wer eigentlich und letzten Endes all den Aufwand bezahlen solle, fehlten vollständig. Vom Engländer werden Bürgermeister und Landrat als die zur Zahlung Verpflichteten genannt. Da fast alle maßgebenden Posten mit neuen und vielfach uneingearbeiteten Leuten besetzt sind, so ist es zu verstehen, daß manche Ungereimtheit zu Platze kommt. Fast in jeder Stadt wird nach eigenem Schema verfahren, wenigstens angedeutet, daß verfahren werden soll. In Wirklichkeit ist mir bislang von keinem Kreise oder keiner Stadt bekannt geworden, daß wirklich nach bestimmten und klaren Richtlinien gearbeitet werden soll, geschweige denn gearbeitet wird.

Am 16. Juli erhielten Karl Ahrendt und ich vom Landrat die Mitteilung, daß private Unternehmen die Kreiswerkstätten aufziehen sollten, wir seien dazu

in Aussicht genommen. Genaueres fehlte. Wir haben aber darauf gedrungen, man möchte zunächst Klarheit über Rechte, Befugnisse und Pflichten schaffen, solange dies nicht geschahen, könnten wir uns nicht als finanzielle Träger der Kreiswerkstatt betrachten. Danach sind wir am 1. August amtlich bestellt. Die Bedingungen, unter welchen dies geschehen, sind in Gemeinschaft mit unserem Rechtsberater, Herrn Dr. Hückstädt, aufgestellt, vorgelegt und gegengezeichnet. Ich fürchte, nach allem was man hört, daß andererorts wenig Klarheit in gleichen Angelegenheiten herrscht, fürchte auch, daß hieraus noch Verwicklungen recht unliebsamer Art entstehen werden. Wer dann den Sündenbock darstellen soll, das zu erfahren, bin ich neugierig. Hier in Rendsburg wird's keine geben. Wenigstens wird man ihn in meiner Person nicht finden.

In den Tagen des Zusammenbruchs und auch nach ihnen ist aus den zahlreich im Felde herrenlos herumstehenden Fahrzeugen fast alles, was nicht niet- und nagelfest war, gestohlen. Auf eine wie dumme Art man versucht hat, sich zu bereichern, ist kaum zu beschreiben. Es wird noch energischer Maßnahmen bedürfen, um all die Spitzbuben zur Herausgabe der entwendeten Teile zu bewegen.

Traurige Kapitel sind Organisation und Verwaltung. Heute, ein Vierteljahr nach Anlauf der Chief Transport Operating Officer und der damit verbundenen Reparatur-, Park- und Schleppangelegenheit ist noch nicht einmal Klarheit geschafft. So besteht heute noch keine Klarheit darüber, wem eigentlich der Park untersteht und wer dort die Verantwortung trägt. Man hat sich auf dem Landratsamt nicht dazu verstehen können, den Park dem Chief Repairs, also mir, zu unterstellen, auf meine dahingehende Frage vielmehr erklärt, meine Tätigkeit auf dem Park sei mit dem Schätzen der angebrachten Fahrzeuge erledigt.

Mir ist bis heute nicht bekannt geworden, ob man die Herren, die nach außen hin auf dem Park nunmehr das Wort zu führen scheinen, tatsächlich mit Verantwortungsgewalt ausgestattet hat. Ich glaube es nicht.

Die Zustände im Park sind abgesehen davon, daß die Fahrzeuge in Klassen und Reihen aufgestellt sind, trostlos, sie leiden und von einer sorglichen Inobhutnahme kann wirklich keine Rede sein. Um das Abschleppen unbereifter Fahrzeuge zu ermöglichen, sind von vielen bereiften Fahrzeugen die Reifen abgenommen, unterlassen ist leider, sie wieder anzumontieren, nachdem der Zweck erfüllt. So liegen viele Wagen ganz oder halb auf dem Bauch im Sand. In erster Zeit haben auf dem Platz herumlaufende Leute mit losen Fingern an den Fahrzeugen herumgefummelt, Fenster heruntergedreht und unterlassen, sie wieder zu schließen. Heute treibt der Regen sein Vernichtungswerk im Wageninnern. Dasselbe gilt von eingeschalteten Zündvorrichtungen, mitge-

nommenen Schaltschlüsseln, herausgeschalteten Winkern und was dergleichen Dinge mehr sind.

In fast keinem Wagen befindet sich noch eine Uhr, sie sind ausnahmslos gestohlen. Die Diebstähle gehen so weit, daß die meisten Lederpolsterungen aus den Sitzen herausgeschnitten sind.

Wenn man die Gesichter von Leuten sieht, die früher einmal ihren Wagen dem Park zuführten und ihn vielleicht vier oder sechs Wochen später selbst wieder zugeteilt bekamen, so können einem die Leute leid tun. Wenn sie dann noch erfahren müssen, daß der Park für Anschleppen, Inobhutnahme und Kontrolle einen Satz des Schätzwertes an Verwaltungsgebühren erhebt, so kann man sich nicht wundern, wenn bei manchem das Maß überläuft. Wenn die Leute in den letzten 13 Jahren das Parieren nicht gründlich gelernt hätten, ich glaube, mancher würde mit Recht mit dem Knüppel dreinschlagen.

Die Abschleppaktion wurde vor ca. fünf Wochen wegen Treibstoffersparnis abgestoppt. In den letzten Tagen sind aber von den noch nicht abgeschleppten Fahrzeugen noch etliche beschlagnahmt und dem Park zugeführt. Man sieht also, es hätte auch sehr wohl gehen können, wenn die ganze derzeitig mit viel Tamtam in die Welt gesetzte Aktion unterblieben, und alle Fahrzeuge an ihren Standplätzen beim Besitzer belassen wären.

Mitte August ist verfügt, alle Heeresfahrzeuge und alle Privatfahrzeuge, deren Besitzer augenblicklich nicht festzustellen seien, seien unberührt zu lassen. Damit ist den Kreiswerkstätten fast die letzte Arbeitsmöglichkeit genommen.

In manchen Orten beginnt man damit, die seinerzeit zentralisierten Werkstätten wieder zu dezentralisieren. Man hat also doch ein Haar in der Suppe gefunden.

Wenn man rückschauend den ganzen Gang dieser Art Kraftverkehrsbewirtschaftung betrachtet, so muß man unwillkürlich auf den Gedanken kommen, es handele sich bei diesen Experimenten um einen Versuch, um eine Art Probierstück mit kommunistischen Ideen. Bedenken dieser Art mögen auch bei der Militärregierung vorgelegen haben, als man uns am 22. Juni glaubte sagen zu müssen, daß zu derartigen Befürchtungen kein Anlaß vorläge.

Wir sind mit Kiel, Plön und Eckernförde zu einer Art Bezirk zusammengefaßt. Wenn man diese zusammengehörenden Bezirke betrachtet, so liegt auf der Hand, daß es eine Unmöglichkeit ist, solch verschiedenartig gelagerte Kreise nach einem und demselben Schema zu behandeln. Vergleichen wir Kiel und Rendsburg, so ist zu sagen: Kiel hat doppelt so viele Einwohner wie Rendsburg[6] und der Kreis Rendsburg ist räumlich gesehen über 100 mal so groß wie Kiel.

Daß hier nicht dasselbe dasselbe ist, dürfte auf der Hand liegen.

Um auch in den entlegensten Gegenden des Kreises die Wagenbesitzer nicht

ganz ohne Reparaturmöglichkeiten zu lassen, sind Hilfswerkstätten in Nortorf, Hohenwestedt und Hademarschen bereits eingerichtet. Für Schenefeld ist dasselbe nötig.

Schon jetzt im Anlauf entspinnt sich ein Streit innerhalb der Bevölkerung, wer mit der Leitung einer solchen Hilfswerkstatt zu betrauen ist. Eine vernünftige und sachliche Beurteilung der Verhältnisse findet man selten. Der Parteihader und politische Rückständigkeit steckt dem Deutschen gar zu tief im Blute, sachlich denkende und zur Führung berufene Leute werden im heutigen Deutschland eine schwere Position haben."

T. H. Sievers.

Inzwischen hatte Danneberg Ipsen aus dem Sattel gehoben und war dessen Nachfolger geworden. Jetzt versuchte er auch mich zu entfernen. Von Kiel aus wurde telegrafisch meine Absetzung verfügt. Da diese Absetzung aber ohne Angabe von Gründen erfolgte, war ich keineswegs willens, sie so ohne weiteres hinzunehmen. Ich mußte mir sagen, daß fremde Gründe, namentlich der der Unehrlichkeit untergeschoben würden. Aus dieser Erwägung heraus habe ich mich beim Engländer beschwert mit dem Erfolg, daß man mich wieder einsetzte. Die nächsten Tage habe ich dann dazu benutzt, um gegen Danneberg Sturm zu laufen. Meine Bemühungen hatten einen vollen Erfolg. Danneberg erhielt einen keineswegs rühmlichen Abschied. Zwei Tage später, an meinem 68. Geburtstag, bin ich dann zum Engländer und habe meinen Abschied erbeten und auch erhalten.

Mein Abschied wird für manche deutsche Herren des Verkehrswesens eine gewisse Erleichterung gewesen sein. Es hatte sich auf diesem Gebiet schon ein sehenswerter Verwaltungszopf gebildet und ich hatte nichts unterlassen, um auf das Unfruchtbare der ausgeübten Tätigkeiten hinzuweisen. Ich hatte mir angemaßt, ihn in meinen Schriftsätzen als Bremsklotz der Wirtschaft zu bezeichnen und mich geäußert, wenn man, statt ihn zu entfernen, ihn in alter Aufgeblähtheit wieder erstehen ließe, dann sähe ich schwarz. Diese bitteren Wahrheiten hatten mich natürlich in den Kreisen derjenigen, die es anging, denkbar unbeliebt gemacht. Nun konnte ich ihre Kreise nicht mehr stören und war nach ihrer Ansicht auf's tote Geleise geschoben.

Inzwischen waren 6 Monate in's Land gegangen und auch auf allen anderen Gebieten hatten sich verschiedene Wandlungen vollzogen. Was die Kreisverwaltung angeht so war Landrat Peters durch den ihm zunächst beigeordneten Dolmetscher, Herrn Seybold abgelöst, Peters verschwand in einem Internierungslager. Der neue Landrat Seybold versuchte, mit jedermann, auch mit allen Parteien gut Freund zu sein und machte sich hierdurch binnen sehr kurzer Zeit unmöglich. Unter seine Amtszeit fiel die Verfügung der Engländer, daß

in den einzelnen Gemeinden Gemeindevertretungen gebildet werden sollten. Nach Anhören zweier vertrauenswerter Gemeindemitglieder sollte der jeweilige Bürgermeister im Einverständnis mit ihnen einen Gemeinderat bilden und einberufen. Gegen die auf diese Weise zustande gekommenen Gemeindeausschüsse wurden nun von vielen Seiten, namentlich von den Linksparteien, Proteste vorgebracht. Man fühlte sich übergangen, ging zum neuen Landrat, beschwerte sich und legte neue Liste vor. Genug, der neue Landrat gab solchen Anträgen dann weitgehendst Raum, verlangte Umbau der von dem Gemeindevorsteher einberufenen Gemeindestände und erregte somit im Kreise viel böses Blut. In der Stadt Rendsburg ging dies so weit, daß von den ursprünglich berufenen Männern fast kein einziger in der Gemeindevertretung verblieben ist. Auf jeden Fall hatte Seybold durch seine Nachgiebigkeit nach allen Seiten das Vertrauen verloren. So war es nicht zu verwundern, wenn fast der ganze Kreis gegen Seybold in Opposition trat. Zu gleicher Zeit kam unser alter Landrat Steltzer wieder nach Rendsburg und es war eigentlich ganz natürlich, daß er, ein alter Nazigegner, wieder auf den Landratsstuhl berufen wurde. Er wurde im Januar 1945 zum Tode verurteilt, aber vor der Hinrichtung durch den Einmarsch feindlicher Truppen gerettet[7]. Er hat versucht, mit straffer Hand, soviel man unter damaligen Umständen bei einem deutschen Beamten unter englischer Bevormundung von straffer Hand reden kann, Ordnung zu schaffen und wenigstens die größten Ungereimtheiten zu beseitigen. Leider wurde er nach kurzer Zeit zum Regierungs- und Oberpräsidenten berufen. Sein Nachfolger wurde ein Herr Boyens, der aber auch bereits nach vierzehn Tagen in die Regierung berufen wurde.

Landrat Steltzer hatte seine Zeit benutzt, um in Rendsburg die CDU auf die Beine zu stellen. Ihr bin ich als einer der ersten beigetreten.

Nachdem ich aus dem Verkehrswesen, oder vielmehr aus der Leitung desselben entfernt worden war, wurde sowohl der Autohandel als auch die Kraftfahrzeugreparatur ausschließlich vom Verkehrsamt, der Fahrbereitschaft geleitet. Die Fahrbereitschaft teilte Wagen zu, da sie die Wagen aber nicht hatte, wurden sie anderweitig beschlagnahmt und mit einem Nutzen von 10 % dem neuen Besitzer übergeben. Die Herrichtung hatte jeder selbst zu übernehmen und von Kundendienst war keine Spur. Auch die Handwerkerinnungen waren von der neuen Behörde an die Wand gedrückt. Die Selbstherrlichkeit der Behörde ging so weit, daß neue Betriebe concessioniert wurden, ohne daß man es für nötig hielt, eine Handwerkerinnung oder eine Handelskammer zu hören. Dies alles mußte zu haltlosen Zuständen führen.

Aus dieser Erwägung heraus sind wir, ich glaube wohl, daß ich der Haupttreiber gewesen bin, gegen solche Zustände vorgegangen. Das Gerüst für unser

Vorgehen mußten der alte Automobilhändlerverband und die Innung hergeben. Unter teilweise recht harten Auseinandersetzungen ist es uns dann aber doch gelungen, zunächst wenigstens den Handel mit Kraftfahrzeugen wieder in unsere Hand zu bekommen, während die Zuteilung der Fahrzeuge bis heute noch in den Händen des Verkehrsamtes liegt.

Was die Innung anlangt, so hat mich auf diesem Gebiete der Zufall nach oben, wenn man es so nennen will, getragen. Im Zuge der Entnazifizierung war es für unsere Innung eine Unmöglichkeit, dem Engländer eine ihm genehme Person als Obermeister zu präsentieren. Einesteils, um wieder eine Position einzunehmen, von der aus man überhaupt in unserem Gewerbe mitreden konnte, anderenteils aber auch um der Innung zu helfen, habe ich mich bereit erklärt, den Obermeisterposten anzunehmen.

Am gleichen Tage, an dem man mich zum Obermeister wählte, wurde ich dann noch in den Vorstand der Sektion Schleswig-Holstein des neu zu gründenden Automobilhändlerverbandes berufen. Als solcher habe ich einsehen lernen müssen, wie schwer es für die deutsche Wirtschaft werden dürfte, einer englischen Besatzungsmacht und einer von dieser zusammengestoppelten deutschen Verwaltungsbehörde gegenüber vernünftige Grundsätze zur Durchführung zu bringen.Es ist zuweilen steinerweichend.

Wenn man die Ergüsse des Engländers in Presse und Rundfunk, die Erklärungen seiner führenden Männer zur Kenntnis nimmt, wenn man immer wieder hören muß, daß wir von den schlimmen Nazis befreit worden sind und immer noch weiter befreit werden müssen, wie man uns zu richtigen Demokraten machen will und uns einer Kultur wieder zuzuführen gedenkt, so muß man sich unwillkürlich fragen, ob die Leute wirklich so harmlos sind, uns zuzutrauen, daß wir den Pferdefuß nicht sehen. Wie es in der deutschen Volksseele aussieht, darüber sprach Oberpräsident Steltzer offene Worte und für gar so dumm soll man uns letzten Endes selbst von englischer Seite nicht halten. Das, was der Engländer bisher als Demokratie uns gebracht hat, macht dem Namen wirklich keine Ehre, es sieht vielmehr nach Parteiwirtschaft allerübelster Sorte aus. Was man in dieser Beziehung über die Zustände in der russischen Zone hört, ist einfach trostlos.

Dem Engländer sind inzwischen über seine wirtschaftlichen Leistungen wohl einige Bedenken aufgestiegen, denn er hat zunächst Gemeindewahlen und dann Kreistagswahlen ausgeschrieben. So traten nun nach 1933 zum ersten Mal wieder die Parteien an die Öffentlichkeit. Von einem eigentlichen Wahlkampf mit dem früher üblichen Geschimpfe auf den politischen Gegner ist diesmal kaum die Rede gewesen, alles hat sich in verhältnismäßig ruhigen Formen abgespielt. Die Vielheit der Parteien schwand, da diesmal nach

englischem System gewählt wurde und man kann wohl sagen: es ist gut so. CDU und SPD halten sich ungefähr die Waage. Was diese Wahlen eigentlich bezwecken sollen, bleibt englisches Geheimnis, denn ihm nicht genehme Kandidaten durften überhaupt nicht aufgestellt werden, und zudem haben die auf Grund dieser Wahlen zusammengekommenen Körperschaften keinerlei Verfügungsrecht. Mir kommen diese Herren wie so eine Art besserer Statisten vor. Auch ich gehöre zu diesen wenig beneidenswerten Leuten als Kreistagsabgeordneter.

Ein eigenes Kapitel bildet die Entnazifizierung, man kann es ein trauriges Kapitel nennen. Der niedrigste Zuträger ist heute so richtig in seinem Element, und wenn irgend ein kleinlicher Geist irgend jemanden nicht wohl will, so braucht er nur zum Engländer zu gehen und ihn verpfeifen; er findet ein offenes Ohr. Auf einem 12-seitigen Fragebogen kann dann der Betreffende sich reinzuwaschen versuchen.

Über sein Wohl und Wehe entscheidet eine Entnazifizierungs-Kommission[8],

zusammengesetzt nach politischen Parteien. Geurteilt wird nur unpolitisch. Es gibt Leute, die diese unpolitische Arbeitsweise bezweifeln. Ich habe dieser Kommission 6 Monate lang angehört und habe manchem armen Teufel helfen können. Meine Ansichten über die ganze Aktion legte ich wie folgt nieder:

Rendsburg, 5.4.1946

„Wenn man heute Zeitungen, einerlei welcher Richtung, zur Hand nimmt, wenn man den Rundfunk hört, wenn man an irgendwelchen Sitzungen teilnehmen muß oder gar Parteiversammlungen besucht, so muß man die unerfreuliche Feststellung treffen, daß als Haupttenor der Wunsch nach baldigem friedlichem Wiederaufbau und die Forderung nach Mitarbeit aller das Thema beherrscht. Am 1. April 1946 hatten wir Gelegenheit, mündliche Ausführungen der Militärregierung über Richtlinien für die Entnazifizierung zu hören. Es wurde bei diesem Anlaß gesagt, daß durch diese Aktion Opfer und Märtyrer nicht geschaffen werden dürften und daß Fairness und Objektivität höchster Grundsatz zu sein habe.

So die Theorie.

Und wie sieht‘s in der Praxis aus.

Die Hoffnungen und Ausblicke, die sich nach obigem boten, haben leider durch später bekanntgewordene Verordnungen (24.10.) einen gewaltigen Dämpfer bekommen. Wenn stur nach dieser Verordnung gearbeitet werden sollte, dann könnten wir Männer der Entnazifizierungskommission gut und gerne zu Hause bleiben; unsere Arbeit könnte dann durch Automaten besorgt werden.

Wir Deutsche haben in den letzten 13 Jahren das Stillschweigen in einer

geradezu verbrecherischen und jämmerlichen Art und Weise kennen lernen müssen. Das ist uns so in die Knochen gefahren, daß heute, selbst wenn die Nazis nicht mehr regieren, kaum jemand den Mund gegenüber Anordnungen aufzutun wagt. Was angeordnet ist und was jedermann bewegt und bedrückt, das darf nicht als Sorgenballast verbittert, aber stillschweigend mitgeschleppt werden. Über so etwas muß gesprochen werden, selbst auf die Gefahr hin, stellenweise nicht gern gehört zu sein.

Um sachlich zu urteilen, muß man zunächst in der Lage sein, sich in die Zeit, wie sie vor der Machtübernahme bestand, zurückversetzen zu können. Ich habe diese Zeiten als Kaufmann und Betriebsleiter durchmachen müssen. Wie es in der Wirtschaft im Ganzen und in meinem Betrieb im Besonderen ausgesehen, das besagen meine Geschäftsbücher. Ich arbeitete trotz Fleiß und besten Willens in den Jahren 1928 - 1932 mit einem Geschäftsverlust von RM 1 100.-, RM 200.-, RM 6 500.-, RM 4 200.-, RM 6 400.-. Hierzu kommen noch die Kosten für Familienunterhalt und Privatausgaben, so daß der Vermögensrückgang in den letzten 3 Jahren im Durchschnitt RM 10.000.- betrug. Die Geschäftslage war jammervoll, man konnte ausrechnen, wann die Pleite da war. Weitere Einzelheiten anzuführen erübrigt sich, in 30 Parteien und fast 7.000.000 Arbeitslosen haben wir Rahmen und Bild.

Die meisten sahen nur die naheliegenden und sie ganz persönlich angehenden Umstände und nicht die damals auf der ganzen Weltwirtschaft lastende Krise. Die Folge war, daß bei uns die führenden Männer der Regierungsparteien, die Minister die Sündenböcke darstellen mußten. Das politische Leben war sozusagen ein Sumpf, ein Morast, in welchem Unverstand und böser Wille die üppigsten Blüten trieben.

Ein solcher Boden war für Hitler und seine Propagandaapostel wie geschaffen. Was folgte, ist bekannt. 15 Millionen Wähler waren dem auf sie niederprasselnden Phrasenschwall nicht gewachsen, die Partei schwoll an.

Zunächst verstand Hitler es meisterlich, das Volk über seine wahren Absichten im Unklaren zu lassen. Viele seiner Gefolgsleute waren allerbesten Willens. Sie ließen sich in ihrem Vertrauen auch dann noch nicht erschüttern, als es offenkundig wurde, daß in die höheren Parteiämter außer keineswegs lobesamen Elementen verkrachte Existenzen, ja sogar offensichtliche Scharlatane berufen wurden, Zudem übte der Rummel, der in den Formationen getrieben wurde, namentlich auf jüngere Kreise einen gewissen Reiz aus. Die Partei bemächtigte sich aller Sparten. Ganz einerlei wenn man sich irgendwie betätigen wollte, sei es kulturell, sei es sportlich, die Möglichkeit war unterbunden, wenn man nicht in der Partei, einer entsprechenden Organisation oder Formation angehörte. Meines Erachtens sind sogar unter den Leuten mit dem goldenen

Abzeichen, unter den sogenannten Alten Kämpfern eine Unzahl von Mahnern, die damals das Beste haben tun wollen und die auch heute für einen demokratischen Wiederaufbau durchaus geeignet sind. Sie heute in Bausch und Bogen als Schädlinge abzutun, ist nicht nur ungerecht, es ist mehr wie abwegig und gleichzeitig dumm. So gibt es manchen, der, weil er im Leben nun einmal eine höhere Stellung einnahm, von der Partei vorgespannt und aus rein parteipropagandistischen Gründen zwangsläufig ein Parteiamt oder einen Titel oder Sterne und Lametta angehängt erhielt, ohne daß er sich überhaupt wehren konnte. Dies trifft genau so für den Wirtschaftler wie für den Beamten zu, denn die Partei benahm sich in der Wirtschaft kaum weniger gewaltherrlich wie dem Beamtenkörper gegenüber. Zum gleichen Thema schrieb im Jahre 1888 der Engländer Samuel Smiles:[9] Die bittere Wahrheit, die in dem Wort liegt: Wes Brot ich esse, des Lied ich singe, deutet die großen sittlichen Gefahren, welche materielle Abhängigkeit leicht im Gefolge haben kann, an; und wer möchte im Ernst über jemanden ein Urteil fällen, der um Weib und Kind nicht dem Elend der Verarmung preiszugeben, gegen seine bessere Überzeugung und vielleicht mit blutendem Herzen einer despotischen Regierung seine Stimme gibt.

Nachdem nun im letzten Jahr in die Zeiten der Tyrannei hineingeleuchtet ist, ist sich das Volk, selbst in den Reihen früherer Pgs. darin einig, daß solche Zeiten nicht wiederkehren dürfen, daß Verbrecher zur Verantwortung zu ziehen sind und so komme ich zu dem eingangs Gesagten zurück.

Die Entnazifizierungsmaßnahmen lasten schwer auf der Wirtschaft. Sie werden dadurch noch schwerer, daß sie sich hinter verschlossenen Türen und im Geheimen abwickeln. Es ist traurig, es aussprechen zu müssen, daß diese Geheimtuerei verdammt an die von uns allen verurteilten Gestapomanieren erinnert. Ich kann mir nicht vorstellen, daß unsere Arbeit das Licht der Öffentlichkeit scheuen soll. Ich befürchte, daß die Apathie, die heute auf dem Volk und der Wirtschaft lastet, ihren Hauptgrund in der Tatsache hat, daß niemand einen Lichtblick in der heute von den Entnazifizierungsausschüssen geübten Arbeitsweise sehen kann. Was man aus anderen Zonen, wo die Zahl der Entfernten in die Hunderttausende geht, hört, ist wirklich nicht danach angetan, den Optimismus an einem Aufbau, bei dem alle mithelfen sollen, zu heben.

Wenn wir an den Wiederaufbau herangehen wollen, dann sollen wir es nicht beim Davonreden bewenden lassen, dann sollen wir mit dem Reden endlich einmal Schluß machen und sollten den Leuten, die guten Willens sind, statt sie durch Prüfungen in geheimen Konventen zu ängstigen, statt sie mutlos und apathisch zu machen, zur Mit- und Aufbauarbeit heranziehen.

Daß die Oberbonzen und Treiber zu verschwinden haben, darüber gibt es keine zwei Meinungen; aber die Gezwungenen, die Mitläufer und die Dum-

men und die politischen Kinder könnte man rehabilitieren. Hiermit würde ein Aufatmen durch's Volk gehen, es wäre der gewichtigste Schritt für einen Wiederaufbau getan und reaktionären Bestrebungen wäre der Wind aus den Segeln genommen.

Mit etwa noch verbleibenden Unbelehrbaren würde unser neuer Staat schon fertig werden. Man erwiese ihnen zu viel Ehre, wenn ihnen eine höhere Bedeutung beigemessen würde."

T. H. Sievers

Sie sind meinen sämtlichen Herren Mitarbeitern und auch dem Engländer überreicht. Ich hatte damals schon damit gerechnet, daß man nach Kenntnisnahme meiner Ansichten auf meine Mitarbeit verzichten würde; man hat es nicht getan. Als ich aber die Wahlvorschläge für die Gemeindewahlen in den Amtsbezirken Schenefeld, Bendorf, Wacken, Remmels, Luhnstedt und Bargstedt zu überprüfen hatte und hierbei fast alle Kandidaten unter der Motivierung, wenn man sie nicht wählen wolle, so könne man dies bleiben lassen, dies allein sei richtige Demokratie, durchließ, war meines Bleibens nicht länger, ich wurde ausgebootet. Diese Ausbootung war aber immerhin nur eine halbe, denn in den Unterkommissionen für Verkehr und Industrie ließ man mich merkwürdigerweise sitzen.

Die Entnazifizierung läuft mittlerweile den vom Engländer gewollten Gang. Die Entscheidungen der Kommissionen gehen zeitweilig in's Groteske. Ab und zu hört man schon Zeitungsstimmen, die den Unfug klar zu stellen sich bemühen. Möge Sachlichkeit und Vernunft bald zur Geltung kommen. Im englischen Unterhaus wurde am 27.11.1946 das deutsche Entnazifizierungsverfahren für verrückt erklärt, das müßte eigentlich genug sagen.

Ein schweres Problem ist für unser Land die Flüchtlingsfrage. Die Einwohnerschaft hat sich fast verdoppelt. Fast jede Wohnung ist überfüllt und die Menschen sind auf allerkleinsten Raum zusammengedrängt. So wohnen beispielsweise in unserem kleinen Haus Kanalstraße 4 26, sechsundzwanzig, und in der Kegelbahn gegen 80 Personen. Die einzelnen Dörfer haben doppelte Einwohnerzahlen. Schwer hält es, die Leute beruflich unterzubringen. Auf dem Lande ist das Siedlungsproblem und in Handwerk-und Geschäftskreisen ist das Zulassungsproblem in den einzelnen Berufe akut. Der Landtag hat ein großzügiges Siedlungsprogramm angenommen. Vernünftige Landleute sind bereit, sich damit abzufinden und Kurzsichtige versuchen, dagegen zu opponieren. So ist es auch nur zur Bildung einer ganz und gar überflüssigen und bedeutungslosen Konservativen Partei gekommen. Meines Erachtens ist die einzige Frucht, die diese Gründung zeigen wird, der Wegfall so und so vieler bürgerlicher Stimmen zu Gunsten der Linken.

Als eine zweite neue Partei erschien die SSV, die Südschleswiger Vereinigung auf der Bildfläche. Ihre Parole ist (für Schleswig) los von Deutschland, die Motive sind eigenartige, sie sind aus den für Deutschland trostlosen Zeitläufen erwachsen. Es sind einmal die durch das Kriegsende bedingten Zustände in der Verknappung auf allen Gebieten und zum anderen die auf Konto der Sieger zu buchenden Maßnahmen auf dem Gebiete der Evakuierung und Aufnahme aller Vertriebenen in unser Gebiet, der Entnazifizierung, der Entmilitarisierung und der Sozialisierung. All den hiermit verbundenen Drangsalen hofft man aus dem Wege zu gehen, wenn man von Deutschland loskommen könnte. Dieser jämmerlichen Beweggründe wegen will man seine Volkszugehörigkeit hingeben und so gesehen, sollte man sich ja eigentlich freuen, solche Volksgenossen aus seiner Gemeinschaft loszuwerden. Wenn man demgegenüber aber darüber nachdenkt, wie sehr unsere Vorväter darum kämpften, um nach 400-jähriger Personalunion vom Dänen loszukommen, so ist man es ihnen, sich selbst und vor allem doch unseren Nachkommen wohl schuldig, auch in Notzeiten sich für das darniederliegende Vaterland einzusetzen und mit allen zur Verfügung stehenden Kräften für dasselbe einzutreten. Ganz abgesehen von allen neu in die Debatte geworfenen Motivierungen hat die Abstimmung von 1920 für die zweite Zone, um die es sich hier namentlich handelt, eine klare Mehrheit für das Deutschtum ergeben und deshalb sollte man es bei dieser Abstimmung bewenden lassen. Mit Speck fängt man Mäuse, aber keinen ordentlichen Mann.

Sehr bedauerlich ist, daß mein als Mensch von mir so wertgeschätzter Freund J. M. einmal Führer unserer Loge NORDSTERN und weiter Führer der SSV Bewegung ist. M. ist wohl der Abstammung nach Däne und ich will ihn deshalb keineswegs unter die Speckdänen rechnen, aber andererseits wird es nicht tragbar sein, daß er als Führer der SSV Bewegung bei uns der Hammerführende bleibt. Mein sehnlichster Wunsch ist, er möge den Hammer niederlegen.

Heute, am 12.12.1946 hatte ich Besuch aus der russischen Zone. Der Mann erzählte lebhaft und glaubwürdig und bestätigt das, was ein aufmerksamer Leser in der Presse zwischen den Zeilen finden muß. Für jemanden der dort im Wirtschaftsleben steht, der noch irgend einen Besitz sein eigen nennt, sind die Zustände einfach katastrophal. Er erzählt, die Soz. Einheitspartei sei eine russische Einrichtung. Der Russe wisse sehr gut, daß auf den von ihm gepriesenen Kommunismus keiner mehr hereinfiele, deshalb das Neue. Kein aufrechter Kommunist gäbe sich mit den Leuten ab, noch weniger die Sozialisten. Wahlfälschungen zu Gunsten der Einheitspartei sei die Regel, sonst wäre es undenkbar, daß rein ländliche Kreise fast einstimmig für sie gestimmt haben sollten. Die auf Grund dieser Wahlen nach oben geschobenen Leute seien mit wenigen Ausnahmen Schieber allerärgsten Ausmaßes, die SED bezeichne man

in der russischen Zone als S = Schieber, E = Einbrecher, D = Denunzianten, die Bezeichnung SED sei schon richtig.

Verurteilungen seien dort an der Tagesordnung, der Hauptteil bestände aus Verurteilungen von Bauern wegen nicht erfüllter Ablieferungspflicht. Fast in allen Dörfern seien schon provisorische Gefängnisse eingerichtet. Wer zu weniger als einem Jahr verdonnert würde, erhielte Bewährungsfrist aus dem alleinigen Grunde, weil für Einsperrungen der Platz fehle. Seine Ausführungen waren übrigens heute ja schon durch die Meldungen aus dem Osten bestätigt. Wo solche Wirtschaftspolitik hinführen mag, das wissen die Götter.

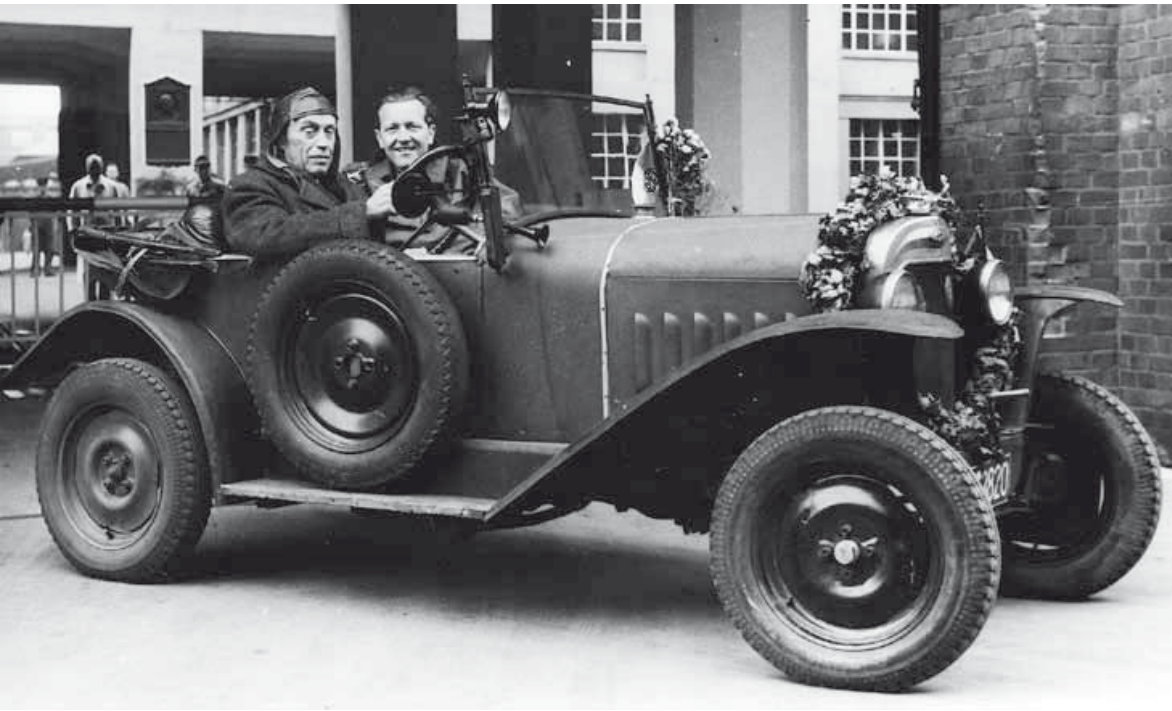
In der britischen Zone geht's entschieden gemäßigter her, aber dies auch zugegeben, gibt es der mit der Besetzung verbundenen Ärgernisse noch mehr als genug. Gegen englische Anordnungen gibt es keine Widersprüche, die Militärregierung herrscht allgewaltig. Es sind zwar für alle möglichen und unmöglichen Funktionen und Absichten deutsche Abteilungen und Büros eingerichtet, aber sie alle unterstehen englischen Fachoffizieren. Ich muß diese Herren immer mit unseren genügend bekannten Etappenoffizieren vergleichen und ich würde unsere deutschen Herren beleidigen, wenn ich sagen würde, daß ich den Engländern mehr Sachverstand zubilligen könnte wie den unseren. Es ist ganz genau dieselbe Sorte. Wichtigmachen und Großtun ist die Hauptsache, warten lassen und ablehnen ist Lieblingsbeschäftigung. In der Bevölkerung herrscht eine gelinde Wut, aber jeder weiß aus Erfahrung; daß es nichts anderes wie Stillschweigen geben kann. Schlimm sieht es auf dem Gebiete der Lebensmittel und der Kohlen aus. Die Vorräte auf beiden Gebieten sind so gut wie verbraucht und die Läger sind leer. Alle Organisationen sind dort angekommen, wo das Organisieren keinen Zweck mehr' hat. Gestern hörte ich zum ersten Male von einem Sozialdemokraten, daß alles so verfahren sei, hätte seinen Hauptgrund darin, daß die englischen Conservativen der heute am Ruder befindlichen Arbeiterpartei dauernd Knüppel zwischen die Beine würfe, hierdurch wolle man erreichen, daß die Schuld des Nichtfunktionierens der Wirtschaft und des Wiederaufbaues der Labourpartei als Unfähigkeit in die Schuhe geschoben würde. Das fehlte gerade noch, daß die englischen Politiker nunmehr ihre Wahlpropaganda auf Kosten des deutschen Volkes und auf unserem Rücken ausbaden sollten. Für den Monat Januar 1947 fehlen im Kreise Rendsburg 2294 Tonnen Steinkohle. Dabei soll die britische Zone mit eines der kohlenreichsten Länder der Erde sein?

Man sieht, was Unverstand und böser Wille an Landplagen herbeiführen können und fragt sich unwillkürlich, regiert der erste oder der letzte. Man muß glauben, alle beide.

Als eine Folge der allgemeinen Verknappung steigern sich Unredlichkeit,

Diebstahl und Einbruch und in Verbindung hiermit wieder das Blühen eines schwarzen Marktes. Ein Polizist erzählte mir gestern, er hätte das Gefühl, als wenn Leute schon das Bestreben hätten, zunächst einmal kriminell, um verhaftet zu werden und damit in einen warmen Raum und hinter einen Eßnapf zu kommen. Man kann diesen Gedanken weiter ausspinnen, wenn man in der Kohlenkommission, der ich angehöre, erfährt, Gerichte und Gefängnisse gehörten zur Dringlichkeitsstufe I, sie seien unter allen Umständen mit Feuerung zu beliefern, wenn man hier mit Kürzungen oder gar mit Ganzentziehungen vorgehen wollte, so würde der Engländer ein solches Vorgehen ungefähr ebenso bestrafen, wie er seinerzeit gegen das Wartepersonal in den KZ Lägern vorgegangen sei. Nach allem sind also die Gefängnisinsassen in einer kommenden totalen Notzeit diejenigen, für die in erster Linie gesorgt ist.

T. H. Sievers mit seinen Enkeln.



Timm Heinrich Sievers mit seinem Sohn im Opelwerk in Rüsselsheim 1948.

Timm Heinrich Sievers im „Laubfrosch“ 1956 .

Timm Heinrich Sievers und Frau auf dem Betriebsfest 1953.

Timm Heinrich Sievers in den 1950er Jahren.

Marie Sievers in den 1950er Jahren.

Literatur

Albers, Klaus: Theodor Steltzer. Szenarien eines Lebens. Biographie. Heide 2009.
Allgemeine Deutsche Biographie, Bd. 4. Berlin 1959.
Angrick, Andrej/Klein, Peter: Die Endlösung in Riga. Ausbeutung und Vernichtung 1941-1944. Darmstadt 2006.
Barth, Boris: Dochstoßlegende und politische Desintegration. Das Trauma der deutschen Niederlage im Ersten Weltkrieg 1914-1933 (= Schriften des Bundesarchivs 61). Düsseldorf 2003.
Berghan, Volker Rolf: Der Stahlhelm. Bund der Frontsoldaten 1918-1935. Düsseldorf 1966.
Bloch, Max: Albert Südekum (1871-1944). Ein deutscher Sozialdemokrat zwischen Kaiserreich und Diktatur, Eine politische Biographie. Düsseldorf 2009.
Brandt, Otto: Geschichte Schleswig-Holsteins. 7. Aufl. Kiel 1976.
Blume, Walter: Im Gedenken an Hans Georg Schweppenhäuser. In: 25 Jahre Freie Waldorfschule Rendsburg. Rendsburg 1975.
Brockhaus Enzyklopädie 5., 8., 11., 17. Bd. Wiesbaden 1968, 1969, 1970, 1973.
Der Brockhaus. Kunst, Künstler, Epochen, Stilbegriffe. 2. Aufl. Mannheim 2001.
Deutsches Biographisches Lexikon, Bd. 18, München 2008.
Diesel, Eugen: Autoreise 1905. Leipzig 1941.
Dilthey, Walter: Der Aufbau der geschichtlichen Welt in den Geisteswissenschaften. Einleitung in die Philosophie des Lebens (= Gesammelte Schriften Bd. 7). Stuttgart und Göttingen 1968.
Erdmann, Karl Dietrich: Die Zeit der Weltkriege. 1. Teilband: Der Erste Weltkrieg und die Weimarer Republik (= Handbuch der Deutschen Geschichte, Bd. 4, hg. von Herbert Grundmann). 9. Aufl. Stuttgart 1973.
Festschrift zum 25jährigen Bestehen der Automobilindustrie e. V. 1901-1925. Berlin 1926.
Fischer, Conan: Ernst Julius Röhm Stabschef der SA und unentbehrlicher Außenseiter. In: Die braune Elite. Biographische Skizzen, hg. von Roland Smelser u. a. Bd. 1. 4. Aktualisierte Auflage. Darmstadt 1999, S. 212-222.
Födisch, Jürgen: Nürburgring. Die Chronik der legendären Rennstrecke. Rastatt 1991.
Fromann: Bruno: Reisen im Dienste politischer Zielsetzungen. Arbeiterreisen und „Kraft durch Freude"-Fahrten. Stuttgart 1992.
Fraunholz, Uwe: Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik. Göttingen 2002.
Fürstenau, Justus: Entnazifizierung. Ein Kapitel deutscher Nachkriegspolitik. Berlin 1969.
Glade, Felicitas: Rechtsanwalt Weber und die Moral der Rendsburger Kreisleitung. In: Informationen zur schleswig-holsteinischen Zeitgeschichte 33/34 (1998), S. 97-102.
Glade, Felicitas: Ernst Bamberger – Wilhelm Hamkens. Eine Freundschaft in Mittelholstein unter dem NS-Regime (= Rendsburger Jahrbuch Beiheft 1). Rendsburg 2000.
Göttsch, Silke: Beiträge zum Gesindewesen in Schleswig-Holstein zwischen 1740 und

1840 (=Studien zur Volkskunde und Kulturgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 3). Neumünster 1978.
Hannoverscher Anzeiger vom 9.8.1894.
Hansen, Nils: Vollerts Beschwerden. Über die Schulvisitationen eines Lehrers in Freudenberg (1839-1860). In Martin Rheinheimer (Hg.): Subjektive Welten. Wahrnehmung und Subjektivität in der Neuzeit (=Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 30). Neumünster 1998, S. 211-221.
Harms, Claus: Winter- und Sommerpostille oder Predigten an den Sonn- und Feiertagen des ganzen Jahres, 2 Bde. 5. Aufl. Leipzig 1836.
Hattenhauer, Hans: Europäische Rechtsgeschichte. Heidelberg 1992.
Haubner, Barbara: Nervenkitzel und Freizeitbewegungen. Automobilismus in Deutschland 1886-1914. Göttingen 1998.
Hirsch, Ingwer: Sammlung von Beispielen, Formen und Aufgaben aus der Buchstabenrechnung und Algebra, 18. Aufl. 1881.
Hochstedter, Dorothea: Motorisierung und Volksgemeinschaft. Das Nationalsozialistische Kraftfahrerkorps (NDKK) 1931-1945. München 2004.
Hoop, Edward: Geschichte der Stadt Rendsburg. Rendsburg 1989.
http: llwwww. autoglasklar.de/autolexikon_automarken essex.shl.+ ml.
http:de.wikipedia.org./wikiDeutche-Automobil-Treuhand.
Hundert Jahre Rendsburg: ein Rückblik 1867-1967. Rendsburg 1967.
120 Jahre Fahrradhits. Klassische, kreative und kuriose Räder. Hg. von VWW der Radfahrergalerie Burgdorf und der Stadt Burgdorf. O.O 2004.
Jürgensen, Kurt: Schleswig-Holstein nach dem Zweiten Weltkrieg. In: Ulrich Lange (Hg.): Geschichte Schleswig-Holsteins 2003, S. 623-658.
Kluge/Götze: Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache. 24. Aufl. Berlin/Nürnberg 2002.
Kohl, Peter / Bessel, Peter: Autounion und Junkers. Geschichte der Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH Taucha 1935-1948. München 2003.
Kopitzsch, Wolfgang: Politische Gewalttaten in Schleswig-Holstein in der Endphase der Weimarer Republik. In: Erich Hoffmann und Peter Wulf (Hg.): „Wir bauen das Reich". Aufstieg und erste Herrschaftsjahre des Nationalsozialismus in Schleswig-Holstein (=Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins Bd. 81). Neumünster 1983, S. 19-41.
Kröger, Karl: Seeschiffe wachsen im Binnenland. In: Kreis Rendsburg (Hg): Kreis Rendsburg. Geschichte, Landschaft. Wirtschaft. Oldenburg 1962, S. 109.
Küpper, Heinz: Wörterbuch der deutschen Umgangssprache. Bd. II. Hamburg 1963.
Lange, Ulrich (Hg.): Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Neumünster 2003.
Lorenzen-Schmidt, Klaus-Joachim: Kleines Lexikon schleswig-holsteinischer Gewichte, Maße und Währungseinheiten. Neumünster 1990.
Ludwigsen, Karl E.: Opel-Räder für die Welt. Princeton 1983.
Matthes, E. H.: Die Spaltung der nationalliberalen Partei und die Entwicklung des Liberalismus bis zur Auflösung der freisinnigen Partei. Diss. Kiel 1953.
Mensing, Otto: Schleswig-Holsteinisches Wörterbuch 5 Bde. Neumünster 1927-1935.
Merki, Gustav Maria: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Wien 2002.

Meyer, Gustav Friedrich: Brauchtum der Jungmannschaften in Schleswig-Holstein. Flensburg 1941.
Müller-Boysen, Carsten: Auf der Suche nach „ardent Nazis". Die Anfänge der Entnazifzierung in Schleswig-Holstein am Beispiel des Kreises Rendsburg. In: Rendsburger Jahrbuch 1996, S. 64-104.
Neitzel, Sönke: Abgehört – Deutsche Generale in britischer Gefangenschaft 1942-1945. Berlin 2005.
Neue Deutsche Biographie. Bd. 15. Berlin 1987.
Oldekop, Henning: Topographie des Herzogtums Holstein einschließlich Kreis Herzogtum Lauenburg, Fürstentum Lübeck, Enklaven (8) der freien Hansestadt Lübeck, Enklaven (4) der freien und Hansestadt Hamburg. 1. Bd. Kiel 1908.
Österreichisches Biographisches Lexikon 1815-1850. 2. Bd. Wien 2003-2009.
Paulsen, Johannes: Predigten über die Sonn- und Festtage. Episteln des Kirchenjahres. Kropp 1884.
Peters, Julius: Die nationalsozialistische Zeit. In: Geschichte des Kreises Rendsburg 1933-1945. In: 100 Jahre Kreis Rendsburg. Ein Rückblick 1867-1967. Rendsburg 1967, S. 50-58.
Petri, Carl: Das Schriftwerk des Landwirts. Anleitung zur Abfassung seiner schriftlichen Arbeiten in Beruf und bürgerlichem Leben. Berlin 1894.
Petri, Carl: Beschreibungen und Ertragsberechnungen einer mittleren und einer kleinen Wirtschaft im Kreise Rendsburg. In: Beschreibung typischer Wirthschaften aus den verschiedenen Kreise der Provinz Schleswig-Holstein. Separat-Druck aus dem „Jahresbericht der Landwirthschaftskammer für die Provinz Schleswig-Holstein pro 1898". Kiel 1899, S. 153-166.
Planitz, Hans / Eckhardt, August: Deutsche Rechtsgeschichte. 2. Aufl. Köln 1961.
Reuter, Fritz: Sämmtliche Werke, Bd. 1. 12. Aufl., Wismar 1873.
Rumohr, Henning von / Seebach, Carl Heinrich: Schlösser und Herrenhäuser im nördlichen und westlichen Holstein. Frankfurt a. M. 1981.
Sass, Johann Barthold: Übungsbuch für schriftliches Rechnen, 5. Aufl. Altona 1876.
Schleswig-Holsteinisches Biographisches Lexikon. 4. Bd. Neumünster 1976.
Schleswig-Holstein LEXIKON. Neumünster 2006.
Schmidt, Hans Theodor: Continental. Ein Jahrhundert Fortschritt und Leistung, hg. von der Continental-Gummi-Werke-Aktiengesellschaft. Hannover 1971.
Schoen, Wolfgang / Hillesheim, Holger: Vier Kriegsherren gegen Hitler. Berlin 2001.
Schrader, Halwart: Deutsche Autos 1885-1920. Stuttgart 2002.
Schröder, Johannes von / Hermann Biernatzki: Topographie der Herzogthümer Holstein und Lauenburg, des Fürstenthums Lübeck und des Gebiets der freien und Hanse-Städte Hamburg und Lübeck. 1. Bd. 2. Aufl. Oldenburg 1855.
Seherr-Thoss, Hans Christoph von: 75 Jahre ADAC 1903-1978. Tagebuch eines Automobilclubs. 2. Aufl., München 1978.
Seherr-Thoss, Hans Christoph von: Die deutsche Automobilindustrie. Eine Dokumentation von 1886 bis 1979. 2. Aufl., Stuttgart 1979.
Selke, Hedwig: Erlebnisse als Schullehrer zu Embühren und Brinjahe. In: Rendsburger Jahrbuch 32 (1982), S. 111-115.
Sievers, Heinrich: Chronik von Embühren. Altona 1938.
Sievers, Kai Detlev: Lebenserfahrungen eines Rendsburger Kaufmannes in drei politischen Systemen. Timm Heinrich Sievers (1877-1958) und seine Erinnerungen. In: Zeit-

schrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 158 (2013), S. 114-152.
Sievers, Wilhelm: Versuch einer Geschichte der Familie Sievers (Syverdes, Syverd, Syuerd, Syertes, Sieverß, Sieverts, Syert) im Bereich des ehemaligen Klosters und späteren Amtes Bordesholm. Kiel 1963.
Statistische Monatsberichte der Stadt Kiel, April 1949.
Statisches Landesamt Schleswig-Holstein (Hg.): Beiträge zur Historischen Statistik Schleswig-Holsteins. Kiel 1967.
Smiles, Samuel: Der Charakter. Heidelberg 1895.
Stöckel, Sigrid: Die Große Ausstellung über Gesundheitspflege, Soziale Fürsorge und Leibesübungen 1926 in Düsseldorf. In: Ideologie der Objekte. Objekte der Ideologie. Kassel 1991, S. 34 f.
Tennstedt, Florian: Wohltat und Interesse. Das Winterhilfswerk des deutschen Volkes. Die Weimarer Vorgeschichte und ihre Instrumentalisierung durch das NS-Regime. In: Geschichte und Gesellschaft 13 (1987), S. 157-180.
Thamer, Hans-Ulrich: Wirtschaft und Gesellschaft unterm Hakenkreuz. In: Nationalsozialismus (=Bundeszentrale für politische Bildung H. 226).
Vorländer, Herwart: Die NSV. Darstellung und Dokumentation einer nationalsozialistischen Organisation. Boppard 1988.
Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd. 4: Vom Beginn des Ersten Weltkriegs bis zur Gründung der beiden deutschen Staaten 1914-1949. München 2003.
Wulf, Peter: Kleine Schleswig- Holsteinische Bankgeschichte. Neumünster 2010.

Anmerkungen

Einführung

[1] Vgl. dazu K. D. Sievers 2013, S. 114-152.

[2] Für 1855 lassen sich 7 Halbhufen nachweisen, von denen eine der Familie von Timm Heinrich Sievers gehörte. Vgl. Schröder/Biernatzki 1855, S. 364.

[3] Die Angaben beziehen sich auf die Chronik des Altonaer Rektors a. D. Hinrich Sievers; vgl. H. Sievers 1938.

[4] Petri 1899, S. 153-166.

[5] Lebenserinnerungen, S. 25.

[6] Gemeint ist Rudolf Diesel (1858-1913. Eugen Diesel (1889-19) war sein Sohn, der über den Autokauf seines Vaters 1889 in seinen Erinnerungen berichtete; vgl. Diesel 1941, S. 16-24.

[7] Eine Tochtergesellschaft der AEG, die Automobile und Motorlastwagen herstellte. Vgl. Haubner 1984, S. 50.

[8] Fraunholz 2002, S. 117-171.

[9] Fraunholz 2002, S. 99.

[10] Stellte von 1908-1917 Kleinwagen und Wagen der unteren Mittelklasse unter den Namen „Colibri“, seit 1911 „Sperber“ her. Vgl. Schrader 2002.

[11] Bauten ab 1899 Motorfahrzzuge: Motordreiräder, Automobile, Lastwagen und Busse. Vgl. Seherr-Thoss 1979, S. 16.

[12] Stellte seit 1904 Automobile in Rüsselsheim her. Vgl. Seherr-Thoss 1979, S. 18, 51.

[13] Allgemeiner Deutscher Automobilclub, 1911 aus der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung (DMV) hervorgegangen. Vgl. Haubner 1984, S. 87 f.

[14] Im „Adreßbuch der Stadt Rendsburg sowie folgenden Orten der Umgebung: Büdelsdorf, Osterrönfeld, Schacht-Audorf, Westerrönfeld“. Rendsburg 1937 findet sich im Alphabetischen Namensverzeichnis sein Name nur in einer Anzeige folgenden Inhalts: „T. H. S. Paradeplatz. Opelhändler. Automobile. Zubehör. Stadtverkehr“. Im Gewerbe-Verzeichnis wird unter „Autobusverkehr“ angegeben „T. H. Sievers, Paradeplatz 25“ Sein Name findet sich ferner unter „Autofahrschule“ und „Reparaturwerkstatt“. Seine Privatadresse findet sich nicht. Zu dieser Zeit könnte er am „Paradeplatz“ auch gewohnt haben.

[15] Fraunholz 2002, S. 39 f.

[16] Merki 2002, S. 109 f.

[17] Wehler 2003, S. 257 f.

[18] Diese Organisation wurde 1933 gegründet, 1934 der NSDAP angeschlossen als Einheitsverband der Arbeitnehmer und Arbeitgeber; vgl. Thamer.

[19] Lebenserinnerungen, S. 77.

[20] Lebenserinnerungen, S. 81.

[21] Lebenserinnerungen, S. 50.

[22] Lebenserinnerungen, S. 50.

[23] Erdmann 1973, S. 240.

[24] Lebenserinnerungen, S. 188 f.

[25] Lebenserinnerungen, S. 97.

[26] Glade 2000, S. 169 f.

[27] Glade 2000, S. 174.

[28] Lebenserinnerungen, S. 98.

[29] Dazu Kopitzsch 1983, S. 19-41.

[30] Stahlhelm. Bund der Frontsoldaten, 1919 gegen die mitteldeutsche Linke gegründete Organisation; vgl. Berghahn 1966.

[31] Franz Seldte (1882-1947), Gründer des Stahlhelms, wurde 1928 durch seine „Fürstenwalder Hassbotschaft" bekannt, in der er sich gegen den Staatsaufbau der Weimarer Republik wandte und einen organischen Ständestaat forderte. Dazu Wehler 2003, S. 391.

[32] Dazu Erdmann 1973, S. 458 (Saarabstimmung), 385 (Anschluß Österreichs), S. 478, 480 f.

[33] Lebenserinnerungen, S. 220.

[34] Nationalsozialistische Volkswohlfahrt 1933 gegründet, unterstand dem Hauptamt für Volkswohlfahrt und unterstützte anfangs in der Zeit der Massenarbeitslosigkeit bedürftige Familien, richtete später Kindergärten und Mütterheime ein, organisierte während des Krieges die Kinderlandverschickung; vgl. Vorländer 1988.

[35] Schon 1931 veranstalten Gewerkschaften, Deutschnationaler Handlungsgehilfenverband und Deutscher Beamtenbund Wintersammlungen für Arbeitslose. 1933 von den Nationalsozialisten als „Winterhilfswerk" ins Leben gerufen mit dem Zweck einer „blutsmäßig ewig begründet[en]…lebendige[n] nationale[n] Solidarität des deutschen Volkes". Während des Krieges Sammlung von Kleiderspenden für die Soldaten an der Ostfront. Vgl. Tennstedt 1987, S. 157-180.

[36] Danach blieb das deutsche Heer „im Felde unbesiegt", und das Deutsche Reich wurde erst durch „vaterlandslose Gesellen" (Sozialdemokraten) in die Niederlage getrieben; vgl. Barth 2003.

[37] Müller-Boysen 1996, S. 101.

[38] Lebenserinnerungen, S. 237.

[39] Nach Angaben seines Enkels Timm Heinrich Sievers, s. Vorbemerkung Anm. 2

Familiengeschichte

[1] Das ergibt auch ein Vergleich der Topographien für das Herzogtum Holstein der Jahre von 1855 und 1908. Während für 1855 nur 6 Katenstellen genannt werden, sind es für 1908 20 Katenstellen. Vgl. Schröder / Biernatzki 1855, S. 364; Oldekop 1908, S.34.

Frühe Jugend

[1] In Angeln sagte man einem weinenden Kind zum Trost:“ „Du schasst mit to’n Swienwaschen“. Das Dorf Puls wurde möglicherweise damit in Verbindung gebracht, weil es in der Nähe lag. Vgl. Mensing. Bd. 4, Sp. 450.

[2] Krähenmarkt.

[3] Junggesellenzeit. Vgl. Mensing. Bd. 2, Sp. 1067.

[4] Durch Wort und Gebärde seiner Verwunderung Ausdruck geben. Vgl. Mensing, Bd. 5, Sp. 740.

[5] Der Großvater mütterlicherseits.

[6] Frontspice (frz. Frontispice) bezeichnet den über dem Mittelrisalit eines Gebäudes aufsteigenden Giebel, auch Giebel über Fenstern und Türen. Vgl. Brockhaus 2001, S. 431.

[7] Schnittbreite der beim Mähen zu Boden fallenden Pflanzen. Vgl. Brockhaus Enzyklopädie, Bd. 17, S. 95.

[8] Das Wort findet sich bei Mensing nicht, dürfte aber so viel wie Spänereißen bedeuten. Späne wurden zum Feueranzünden verwandt.

[9] In Freudenberg von 1839 bis 1860 tätig. Bot unentgeltlich Übungen in Rechnen und schriftlichen Arbeiten an und unterrichtete auch Forsteleven, wurde bei Schulvisitationen gut beurteilt, setzte sich vor allem für die Verbeamtung der Dorfschullehrer ein. Vgl. Hansen 1998, S. 211-221; Selke 1982, S. 111-115.

[10] Vor Abmagerung aus den Kleidern fallen. Vgl. Mensing, Bd. 3, Sp. 1078.

[11] Anzahl, Menge. Vgl. Mensing, Bd. 4, Sp. 808.

[12] Johannes Paulsen 1884.

[13] Claus Harms 1836.

[14] Plattdeutsch: „He föhrt rein Rad“, d. h. in forschem Tempo, so dass kein Schmutz an den Rädern haften blieb. Vgl. Mensing. Bd. 2, Sp. 203.

[15] Kleiner Hügel. Vgl. Mensing, Bd. 3, Sp. 228.

[16] Pesel. Der größte und meist unheizbare Raum im hinteren Teil des bäuerlichen Hauses, auch Sommerstube genannt, in dem Taufen und Hochzeiten gefeiert wurden. Vgl. Mensing, Bd. 3, Sp. 997 ff.

[17] Käfer, meist Maikäfer. Vgl. Mensing, Bd. 4, Sp. 444.

[18] Es könnte sich um eine frische Eschengerte handeln, mit der gezüchtigt wurde.

[19] Deern ist die Magd, hier vielleicht die Kleinmagd. Der Begriff wird bei Mensing nicht genannt.

[20] Wahrscheinlich der erbberechtigte Sohn des Hofes. Der Begriff wird bei Mensing nicht genannt.

[21] Weißbrot. Vgl. Mensing, Bd. 4, Sp. 914.

[22] Grauen. Vgl. Mensing, Bd. 2, Sp.499.

[23] Spitzname für märkische Infanterieregimenter (Die Mark als „Streusandbüchses“ des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation), später allgemein für Infanteristen. Vgl. Küpper 1963, S. 242.

[24] Johannes Barthold 1876.

[25] Meyer Hirsch 1841.

[26] Hölzernes Halsjoch für Kühe auf der Weide, damit sie nicht ausbrechen konnten. Vgl. Mensing, Bd. 2, Sp. 1065.

[27] Holzbügel zum Befestigen der Kühe im Stall. Vgl. Mensing. Bd. 3, Sp. 126.

[28] Eigentlich Seitenbrett einer Bettstelle, hier wohl als Züchtigungsinstrument gemeint. Vgl. Mensing, Bd. 1, Sp. 197.

[29] Stockschläge mit der Haselgerte. Vgl. Mensing, Bd. 2, Sp. 657.

[30] Heinrich August Stolze (1787-1867) entwickelte das erste Kurzschriftsystem. Vgl. Deutsches Biographisches Lexikon. Bd. 19 München 2008, S. 739, S. 425-428. - Ferdinand Schrey (1850-1938) veröffentlichte 1887 seine Vereinfachte deutsche Stenographie, die 1897 zu Stolze-Schrey zusammengefasst wurde; vgl. Deutsches Biographisches Lexikon, Bd. 19. München 2008, S. 213.

[31] Albert Südekum (1871-1914) war Journalist und sozialdemokratischer Reichstagsabgeordneter von 1900-1918. Vgl. Bloch 2009.

[32] Huck oder Hunk ist die niedrige Ecke auf dem Kornboden, die man nur in hockender Stellung erreichen kann. Vgl. Mensing. Bd. 2, Sp. 948.

[33] Er brachte das Getreide an der richtigen Stelle auf dem Kornboden unter. Vgl. Mensing. Bd. 4, Sp. 948.

[34] Grannen. Vgl. Mensing, Bd. 1, Sp. 1031.

[35] Auf Deutsch: „..und erzählte auch in dänischen Brocken."

[36] Gemeint könnte sein: große Flächen in einem Zug mähen.

[37] Petri 1894.

[38] Kaiser Wilhelm II. Geburtstag war der 27. Januar.

[39] Reuter 1873.

Arbeit in der Landwirtschaft auf Gut Birkensee

[1] Holsteinische Bezeichnung für ein Hohlmaß von 31,78 l. Vgl. Lorenzen-Schmidt 1990, S. 27 f.

[2] Extrameduaradünger.

[3] In großen Haufen. Vgl. Mensing, Bd. 1, Sp. 731.

[4] Mädchen, die zum erstenmal mähten, wurden nach dem ersten Schwaden geküsst, das Kleid geöffnet und die Brüste mit Buttermilche gewaschen. Vgl. Meyer 1941, S. 47.

[5] Kusstanz bei der Hochzeit. Nachdem die Musik ein Zeichen gegeben hatte, durfte jeder Tänzer seine Tänzerin küssen. Vgl. Mensing, Bd. 1, Sp. 949.

[6] Tanz für die Kätner, Häusler und Arbeiter. Vgl. Mensing, Bd. 3, Sp. 554.

[7] Bärentanz, bei dem nach dem Ringreiten einer der Reiter als Bär verkleidet mit Musik durch das Dorf geführt wurde und tanzen musste. Vgl. Meyer 1941, S. 103.

[8] Könnte mit plattdeutsch Heger = Roggentrespe, ein Unkraut im Roggen, zusammenhängen und einen unkonventionellen Tanz bedeuten. Vgl. Mensing, Bd. 2, Sp. 704.

[9] Möglicherweise ein lustiger Tanz, der nach einem Spaßvogel benannt wurde.

[10] Das niederdeutsche Wort Mars bedeutet sowohl Marsch, Marschland, als auch den Vornamen Marx. Vgl. Mensing, Bd. 3, Sp. 596.

[11] Zusammenkunft der Nachbarinnen im Haus der Wöchnerin am Tage der Geburt des Kindes oder einige Zeit später bei Kaffee, Kuchen und zuweilen auch Schnaps. Vgl. Mensing, Bd. 3, Sp. 118.

[12] Liberale politische Richtung. 1861 entstand die Deutsche Fortschrittspartei, 1884 die Deutsche Freisinnige Partei. Vgl. Jürgen Frölich: Freisinn. In: Politik für die Freiheit.Projekt der virtuellen Akademie der Friedrich-Naumann-Stiftung in Zusammenarbeit mit dem Archiv des Liberalismus.

[13] Albert Hänel (1833-1918), Professor der Rechtswissenschaften an der Christian-Albrechts-Universität Kiel und einer der führenden liberalen Politiker in Schleswig-Holstein, 1860-1877 Kieler Stadtverordneter, 1887-1895 Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses, 1898-1903 des Deutschen Reichstages. Mitglied der Deutschen freisinnigen Partei. Vgl. Schleswig-Holsteinisches Biographisches Lexikon, Bd. 4, S. 76 f.

[14] Leo Graf Gondrcourt war Feldmarschall in österreichischen Diensten. Vgl. Österreichisches Biographisches Lexikon 1815-1850, Bd. 2, S. 32.

[15] Frz. échapper= entrinnen, entkommen.

[16] Laut Beschluss der europäischen Mächte wurde auf der Londoner Konferenz 1852 Prinz Christian von Schleswig-Holstein-Glücksburg als Thronfolger im dänischen Gesamtstaat bestimmt. Vgl. Brandt/Klüver 1976, S. 253.

[17] Abgeordneter der ersten Holsteinischen Ständeversammlung, setzte sich für Zehnt-und Hofdienstablösung und Abschaffung des Jagdrechts der Gutsherren auf Bauernland ein. Vgl. Lange 2003, S. 432.

[18] Graf Carl Reventlow-Criminil (gest. 1908). Vgl. Rumohr/Seebach 1981, S. 112.

[19] Voraussetzung war die Mittlere Reife und das Vorrecht, in nur 12 Monaten als Reserveoffiziersanwärter zu dienen, aber die Verpflichtung, für Verpflegung, Unterbringung, Bekleidung und Ausrüstung selbst zu sorgen.

Brockhaus Enzyklopädie, Bd. 5, S. 306.

[20] Deutsche Siege im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71. Vgl. Brockhaus Enzyklopädie, Bd. 11, S. 328.

[21] Schandarm=Gendarm. Vgl. Mensing. Bd. 4, Sp. 289.

[22] Tage von Sonntag bis Dienstag vor Aschermittwoch, an denen Knechte auf den Höfen Würste, Speck, Eier und Butter einsammelten, um sie danach in einem zuvor bestimmten Bauernhaus zu verzehren. B. aber auch Trinkgelage und Tanz. Vgl. Mensing, Bd. 1, Sp. 436-439.

[23] Wettspiel bei starkem Frost in der Marsch oder auf der Geest, mit einer Kugel so weit wie möglich auf einer Strecke von ½ oder ¾ Meile zu werfen. Vgl. Mensing, Bd. 2, Sp. 25-33; Meyer 1941, S. 87 ff.

[24] Eine Tonne ensprach im Amt Rendsburg 7.148 qm. Vgl. Lorenzen-Schmidt 1990, S. 73.

[25] Diese Kartenspiele konnten nicht ermittelt werden.

Hoferbe

[1] Sie galt seit 1840. Vgl. Göttsch 1978, S. 22

[2] Bei der berittenen Truppe für Wirtschaftszwecke verwendet. Vgl. Brockhaus Enzyklopädie, Bd. 10, S. 701.

[3] Offenbar sind die Pferde vor dem Krümperwagen gemeint.

[4] Gemeint dürften Livrierte sein. Das Wort wird bei Mensing nicht erwähnt.

[5] Frz. sacre = heilig, aber auch verflucht, verdammt.

[6] Bedienung. Vgl. Mensing, Bd. 3, Sp. 899.

[7] Das Wort könnte eine Flurbezeichnung sein, die mit dem Wort Beeke= Flüsschen zusammenhängt.

[8] Das Wort geht auf den Flurnamen Stakölen zurück, der wiederum ein Hinweis darauf ist, dass die Bauernstelle ursprünglich von Köhlern betrieben wurde. Dieser Hinweis findet sich auf S. 1 des genealogischen Teils der Aufzeichnungen.

Vom Landwirt zum Automobilhändler und Umzug nach Rendsburg

[1] Italienisches Rennrad. Vgl. http:/de.wikipedia.org/wiki/carlo-Galetti.

[2] Fabrique Natonale, belgische Firma, 1889 gegründet. Vgl. http/de. Wikipedia.org./wiki/FN-Motor%C3A4dre.

[3] 1900 war die Firma De Dion-Bouton der weltweit größte Automobilhersteller. Vgl. Creative Commons Attribution Share Alike.

[4] 1904 stellte die Firma Darracq in Suresnes bei Paris bereits 10% der französischen Automobile her. 1912 verkaufte Darracq sie an eine britische Investorengruppe. Vgl. http://toolserver.org/-apper/pd/person/

[5] Gaadlich = handlich, mittelgroß. Vgl. Mensing, Bd. 2, Sp. 282.

[6] 1871 als Continental-Caoutchouc & Gutta-Percha-Compagnie gegründet. Seit 1892 Produktion von Fahrrad-Luftreifen, 1898 von Automobil-, ab 1904 von -profilreifen mit 1914 13 000 Beschäftigten. Vgl. Schmidt 1971.

[7] Die DMV wurde 1904 in Allgemeiner Deutscher Automobilclub umbenannt und war 1914 die größte Organisation dieser Art im Deutschen Reich mit 28 562 Mitgliedern. Vgl. Seherr-Thoss 1978, S. 40, 204 usw.

[8] Regengott.

[9] Hochradfahrer, der 1894 in Hannover das Meisterschaftsfahren der Deutschen Rad Bundes über 10. 000 km gewann. Vgl. Hannoverscher Anzeiger vom 9.8.1894.

[10] Johann Andreas Eisenbart (1663-1727) war erfolgreicher Arzt, galt aber wegen seines marktschreierischen Auftretens als Quacksalber. Vgl. Allgemeine Deutsche Biographie, Bd. 4, S. 411.

[11] Halbmundartliche hochdeutsche Sprache in Niederdeutschland, die hochdeutsch sein will, aber durch niederdeutsche Bestandteile den niederdeuschen Sprecher verrät. Vgl. Kluge/Götze 2002, S. 475.

Erster Weltkrieg und Revolution

[1] August v. Mackensen (1849-1945) Generalfeldmarschall, erfolgreicher Armeeführer im Ersten Weltkrieg. Vgl. Neue Deutsche Biographie, Bd. 15 (1987), S. 623 f.

[2] Regelte die Möglichkeit der Nachfolge eines Hoferben, meist des ältsten Sohnes, in das ungeteilte Erbgut. Vgl. Planitz/Eckhardt 1961, S. 247.

Weimarer Republik und Automobilbranche

[1] Schleswig-Holsteinische Bank.

[2] Theodor Steltzer (1885-1967) war von 1920-1933 Landrat des Kreises Rendsburg. Vgl. Albers 2009, S. 58-72.

[3] Nach der Machtergreifung wurde Steltzer von seinem Nachfolger als Landrat, Wilhelm Hamkens, persönlich verfolgt mit dem Ziel, ihn menschlich und existentiell zu vernichten. Vgl. Albers 2009, S. 72-87.

[4] 1871 gegründet bauten sie zunächst Fahrräder und Kinderwagen, seit 1906 auch Autos. Vgl. Festschrift zum 25jährigen Bestehen der Automobilindustrie e. V. 1901-1925, S. 25.

[5] Sie wurde für Kutschen verwendet. Vgl. http:de.wikipedia.org./wiki/Kutsche

[6] Im Rahmen einer Arbeitsbeschaffung 1925-1927 als Renn- und Prüfungsstrecke von A. Creutz gebaut. Vgl. Födisch 1991.

[7] Deutscher Damen Automobilclub (DDAC), 1926 von sieben Berliner Damen gegründet. Vgl. http/www.ddac.de/der-ddac/historie/1926 bis 1945.html.1945.

[8] Ausstellung, soziale Fürsorge und Leibeserziehungen in Düsseldorf 1926. Vgl. Sigried Stöckel 1991, S. 34 f.

[9] Hängt wohl mit Niederdeutsch drödig = drahtig zusammen. Drottreckers demnach hier Drahtzieher. Vgl. Mensing, Bd. 1, Sp. 878.

[10] Niederdeutsch Lock in Redensarten als „Sache“ gebraucht. Demnach hier Hauptsache. Vgl. Mensing, Bd. 3, Sp. 498 f.

Mitglied im Stahlhelm

[1] Stahlhelm. Bund der Frontsoldaten, 1919 gegen die mitteldeutsche Linke gegründete Organisation mit 750 000 Mitgliedern im Mai 1933, wurde 1934 von den Nationalsozialisten gleichgeschaltet. Vgl. Wehler 2003, S. 391 f.

Parteiherrschaft und Bürokratie in Rensburg im Dritten Reich

[1] Franz Seldte (1882-1947), Gründer des Stahlhelms, wurde 1928 durch seine „Fürstenwalder Hassbotschaft“ bekannt, in der er sich gegen den Staatsaufbau der Weimarer Republik wandte und einen organischen Ständestaat befürwortete. Vgl. Wehler 2003, S. 391.

[2] Heinrich Carl, langjähriger Bürovorsteher bei Rechtsanwalt Wilhelm Hamkens in Nortorf, wurde 1933 Kreisgeschäftsführer der NSDAP in Rendsburg, 1936 Kreisleiter, ging 1941 zur Gauamtsleitung für Personal nach Kiel, 1941 bis 1944 als Gebietskommissar nach Weißrussland. Vgl. Glade 2000, S. 56, 112 f., 127, 184 ff., 191 f., 198.

[3] Wilhelm Hamkens (1896-1956), „Alter Kämpfer“der NSDAP, enger Freund Gauleiter

Hinrich Lohses, regierte als Landrat des Kreises Rensburg von 1933-1938 „mit harter Faust", schützee aber auch den jüdichen Arzt Ferdinand Bamberger, wurde 1934 Regierungspräsident und 1943 wegen Unstimmigkeiten mit Lohse entlassen. Vgl. Glade 2000, S. 116 und öfter.

[4] Hochgrade/Erkenntnisgrade zur Fortbildung und Vertiefung der Freimaurererei. Vgl. Brockhaus Enzyklopädie Bd. 8, S. 554.

[5] Heinrich de Haan, 1929-1934 Bürgermeister von Rendsburg, gewählt von der Wirtschaftspartei, entlassen von den Nationalsozialisten. Vgl. Hoop 1989, S. 554.

[6] Geb. 1906, gelernter Sattler und Inhaber eines Sattlergeschäfts, Freund von Wilhelm Hamkens, 1930 Eintritt in die NSdAP, 1933 Ortsgruppenleiter in Rendsburg, 1934 von Hamkens als Bürgermeister von Rendsburg eingesetzt. Vgl. Glade 1998, S. 97 ff.; Glade 2000, S. 114.

[7] Deutsche Arbeitsfront (DAF) 1933 als nationalsozialistische Massenorganisation mit Zwangsmitgliedschaft für Arbeiter, Angestellte, Beamte und Unternehmer gegründet. Vgl. Wehler 2003, S. 629 f.

[8] 1931 als Nationalsozialistisches Automobilkorps gegründet, 1934 in Nationalsozialistisches Kraftfahrerkorps (NSKK) umbenannt und mit der SA vereinigt, Mitglieder meist Kfz-Meister und –handwerker, diente der Verkehrserziehung der Kraftfahrer und der Jugend. Vgl. Hochstetter 2004.

[9] Werft Nobiskrug in der Nähe der Mündung der alten Eider in den Nord-Ostseekanal, 1905 gegründet. Vgl. Hoop 1989, S. 474.

[10] Im östlichen Teil Rendsburgs, 1896 in Betrieb genommen, diente der Instandhaltung aller Fahrzeuge und Geräte der Wasser-und Schifffahrtsdirektion auf dem Nord-Ostseekanal. Vgl. Kröger 1962, S. 109.

[11] Nationalsozialistische Organisation mit dem Ziel der Förderung des Arbeitsfriedens, der Steigerung von Arbeitsleistung und Produktivität sowie körperlicher Gesundheit und Kriegstüchtigkeit.Organidation von billigen Theaterbesuchen, Urlauben und Rundreisen. Vgl. Fromann 1992.

[12] 1931 gegründet als deutsches europaweit tätiges Unternehmen der Automobilwirtschaft vom Verband der Automobilindustrie (VDA), dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) und dem Zentralverband Deutscher Kraftfahrzeuggewerbe zur Erhebung von Kraftfahrzeugdaten. Vgl. hhtp://de.wikipedia.org./wiki/Deutsche-Automobil-Treuhand.

[13] Abschaffung der Wehrpflicht und Begrenzung auf ein Berufsheer von 100 000 Mann für das Heer und 15. 000 für die Marine auf der Pariser Friedenskonferenz 1919. Vgl. Erdmann 1973, S. 203.

Kriegswirtschaft in Rendsburg während des Zweiten Weltkriegs

[1] Julius Peters war von 1939-1945 Landrat des Kreises Rendsburg. Vgl. Peters 1967, S. 50 f.

Judenfrage und NS-Herrschaft

[1] Walter Bruns, Generalmajor der Pioniere, 1941 Kommandeur des Brückenstabes in Riga, 1948 als Zeuge für die Judenmorde in Riga vom Amerikanischen Militärtribunal befragt, war regimekritisch. Vgl. Angrick/Klein 2006, S. 164.

[2] Direktor der Schleswag (Schleswig A.G.) in Rendsburg, dem 1929 gegründeten Ener-

gieversorgungsunternehmens Schleswig-Holsteins, s. Schleswig-Holstein LEXIKON, S. 526. Schweppenhäuser konnte nach Rücksprache mit Rüstungsminister Albert Speer und Reichspräsident Karl Dönitz im März/April 1945die Zerstörung der schleswig-holsteinischen Stromversorgung verhindern. Unter der britischen Besatzung wurde er Head Power Official (Hauptenergiebeauftragter) für Schleswig-Holstein, s. Kurt Griese: Zwischen Zerstörungsbefehl und Kontrollzettel. Die Anfänge der Stromversorgung in Schleswig-Holstein. In: Schleswig-Holsteinische Landeszeitung v. 7. 7. 1998. Den Hinweis verdanke ich Frau Dr. Regina-Maria Becker, Stadtarchiv Rendsburg.

Zusammenbruch des Dritten Reiches in Rendsburg

[1] Kurt Dittmar, Generalleutnant, 1941 krankheitshalber aus dem Heeresdienst ausgeschieden und vom Oberkommando der Wehrmacht zum Reichssender Berlin versetzt, erregte gegengen Kriegsende wegen realistischer Kommentare zur militärischen Lage Goebbels' Widerspruch. Vgl. Neitzel 2005, S. 438.

Englische Besetzung

[1] Die Bedeutung des Wortes ließ sich nicht erschließen.

[2] Bernard Law Montgomery (1887-1976) britischer Feldmarschall im Zweiten Weltkrieg, nahm am 4. Mai 1945 die Kapitulation aller deutschen Truppen in Nordwestdeutschland entgegen. Vgl. Schoen/Hillesheim 2001.

[3] Gemeint ist offenbar der für das Transportwesen zuständige höchste englische Offizier.

[4] Gemeint ist offenbar der Leiter des Reparaturwesens im Kreis Rendsburg.

[5] Von der Militärregierung eingesetzter höchster Offizier für die Verwaltung im besetzten Schleswig-Holstein. Vgl. Jürgensen 2003, S. 625.

[6] Hier irrt sich T. H. Sievers: Kiel hatte 1945 mit 143. 000 und 1946 mit 163 772 Einwohnern mehr als das Vierfache an Bevölkerung von Rendsburg mit 1946 35 502 Eiwohnern. Vgl. Statistische Monatsberichte der Stadt Kiel, April 1949, S. 3; Statisches Landesamt 1967, S. 14f.

[7] Tatsächlich entließ Heinrich Himmler auf Fürsprache seines medizinischen Betreuers, des Balten Felix Kersten, den 1944 vom Volksgerichtshof zum Tode verurteilten Steltzer aus der Haft. Vgl. Albers 2009, S. 43 f.

[8] 1946 von den Alliierten Gerichtsverfahren, um eine politische Generalreinigung des deutschen Volkes zu ermöglichen. Übernahme durch deutsche Behörden und Abschluß 1948. Vgl. Fürstenau 1969; speziell dazu: Müller-Boysen 1996, S. 64-106.

[9] Vermutlich aus „Der Charakter", 1895.

Personenregister

Ahrendt, Karl 216, 219, 222, 227
Arff, Jacob 184
Baas, Christian, Landwirt 100
Balke&Petersen, Kfz-Werkstatt 219, 227
Bamberger, Ernst, Dr., Arzt 16, 17
Bansen, Edwin, Filialleiter der Stoewerwerke 121, 123, 127
Bartelt 117
Bauer 170
Behrens 90
Benthien, Rudolf 214
Bernhardt 170
Bock, Heinrich, Journalist 119
Bötel, Markus, Landwirt 100
Borcherding, Mitarbeiter 146
Borchers, Dr., Arzt 32
Boyens, Claus Peter, Landrat 231
Brandt, Direktor der Stoewerwerke 127 f.
Brandt, Jürgen, Kunde 95, 120
Brütt, Friedrich, Geh. Regierungsrat, Landrat 106, 109, 112, 117, 173
Bruns, Walter, General 199
Buchwaldt, v., Gutsherr 53, 55
Calsen, Mitschüler 50
Carl, Heinrich, Kreisleiter 165 ff.
Clausen, Grethje, Großmutter 25
Claussen, Antje, Tante 31
Claussen, Claus, Großvater 30, 38, 47
Claussen, Christian, Onkel 31, 38, 76
Claussen, Peter 76
Clement 215
Conradi, Direktor 49
Correllin, Direktor 130
Danker, Karl, Brennabor-Vertreter 139
Danneberg, Mitarbeiter der engl. Besatzungsmacht 223, 226, 230
Delfs, Verleger 51
Dencker 215
Dello, Ernst, Autovertreter 88 ff.
Diesel, Rudolf, Erfinder 11
Ditting Richard, Freund 149
Dittmar, Kurt, Generalleutnant 209
Drechsler, Direktor f. 98 f.
Dreesen, Kantor 44
Dreesen, Fritz, Dr., Gutsinspektor 52 ff.
Dönitz, Karl, Oberbefehlshaber der Kriegsmarine 213
Eggers, Hermann, Inhaber der Rendsburger Düngemittelfabrik 122
Ehlers, Landwirt in Felde 183
Ehlers, Landwirt in Osterrönfeldt 219
Ehlers, Clasohm, Kampfgenosse 59
Ehlers, Landwirt 183
Eisenmann, Max, Sieger beim Rennen der Motorfahrervereinigung 88
Engel, Reiseinspektor bei Opel 149
Feldkamp, enger Freund 140, 203
Fellinger 100
Föh, Hans, Dr., Hausarzt 201
Folster, englischer Captain 218
Friedrich, Leutnant 214
Friis 90
Gleiss, Pastor 69
Glien, Rechtsanwalt 162
Glien, Senator 162
Glindemann, Heinrich, Korporal 102
Gloyer, Pastor 37
Goebbels, Joseph, Reichspropagandaminister 177, 193
Goering, Hermann, Reichsmarschall 209
Gorsky, Ludwig , Fahrlehrer 78 ff., 90
Gosch, Junglehrer 46
Gribbohm, Jürgen, Lehrer 42-45, 67
Gribbohm, Claus, Mitschüler 204
Grimme, Senator 154 f.

Groth, Heinrich 73
Haase & Rettig, Rendsburger Firma 138
De Haan, Heinrich, Dr., Bürgermeister 169
Hamkens, Wilhelm, Landrat 134, 161, 167, 191
Hänel, Albert, Prof. Dr., Politiker 58
Hans Markus, Sohn 23, 100, 170, 175, 183, 187
Hansen, Mitarbeiter 170, 174f.
Hardt, Fritz, Mitschüler 48, 50
Harms, Claus, Theologe 34
Hatten, v., Hardinak, Oberleutnant 110, 112
Häufle, Max, Inhaber einer Autowerkstatt 216
Heine, Emil, Freimaurer 163
Heine, Heinrich 45
Heineking, Schlosser 138
Heinemann, Alex 215
Henneberg, Hofbesitzer 116
Hennigs, Bur, Bombenwerfer 159
Hering, Logenbruder 102
Hering, Politiker, Vorsitzender des Arbeiter- u. Soldatenrats 117, 119
Hirsch, Meier, Kriegskamerad 42
Himmler, Heinrich, Reichsführer SS und Chef der deutschen Polizei 207
Hitler, Adolf, Führer und Reichskanzler 17, 19, 159, 177, 185, 234
Holling, Claus 57
Holm, Dr., Arzt 101
Holtz, Journalist 132
Hückstedt, Dr. Rechtsanwalt 228
Huss, Jürgen 90
Immenkamp 101
Ipsen, Hermann, Mitarbeiter der engl. Besatzungsmacht 215, 219, 222, 224, 230
Jäger, Johann 215
Jäger, Pastor 202
Jahrstorff, Meister 172, 192 f., 202
Jensen, Hans, Kriegskamerad 112, 113
Jessen, Kassierer 144
Jochimschneider, Kampfgenosse 59
Junge, Otto, Brennabor-Vertreter 90, 139
Junge, Richard 216
Kaack, Hans 106
Kähler, Jacob, Mitschüler 204
Kämpfe, Max Emil, Abteilungsleiter 98
Kaltenbach, Gemeindevorsteher 65
Kinne, Kompanieführer 108
Kleyer, Heinrich, Gründer der Adlerwerke 90
Kock, Hans, Tagelöhner 47
Kock, Jürgen, Polizeiinspektor 46, 106
Köster, Mitarbeiter der Nordeutschen Automobilwerke in Hameln 94
Kordewan, Mitarbeiter der Stoewerwerke in Stettin129 f.
Kortum, Heinrich, Freund 28
Köster, Mitarbeiter der Norddeeutschen Automobilwerke in Hameln 91, 94
Krabbes, Franz , Bürgermeister 169, 207, 222
Krause, Fedor, Dr., Arzt in den Kropper Anstalten 33
Kreiy, Hinrich, Kleinknecht 47
Kröger, Heinrich, Tagelöhner 55
Kröger, Timm, Onkel, Dichter 57
Kröger, Silja, Großmutter 28
Krone, Heinrich, Kriegskamerad 104 f.
Krogh, Dr., Hohenwestedt, Hausarzt 37
Kühl Christian, Mitschüler 204
Kühl, Hinrich, Schwager 37, 149
Kühl, Klaus, Landwirt 119
Kürbis, Heinrich, Oberpräsident 116
Kutscher, Lehrer 49
Lamp, Captain 221 f.
Langenheim, Justizrat 26
Lauenstein, Regierungsrat 213
Lembke, Peter, Springhirsch 63
Lööck, Heinrich, Abfuhrunternehmer 161

Lewy, Louis, Kriegskamerad 105
Loew, Kriegskamerad 105
Lohse, Hinrich, Gauleiter 165
Lohse, Jacob, Mitschüler 204
Lüders, Heinrich, NSKK-Führer 2, 216
Lühr, Hofpächter, Major 116
Lüthje, Mitschüler 50
Lüthje, Landwirt 214
Luitpold, Bayerischer Prinzregent 98
Maack, Martin 216
Mackensen, August v., Generalfeldmarschall 104
Madsen, Jacob, Logenbruder 220
Matthiessen, Johannes, Logenbruder 220
Mei[y]er, J. [Gustav] Friedrich, Lehrer 56
Möller, Schmied 117
Möller, Heinrich, Zeitungsverleger 220
Montgomery, Bernard Law, britischer Feldmarschall 221
Münck, Johann, Mitschüler 49
Naeve, Grundstücksaufkäufer 77
Neubronner, Kriegskamerad 105
Ohlen, Hans, Bankdirektor 128
Ohrt, Wilhelm, Landwirt 203
Opel, Heinrich v., Inhaber der Automobilfabrik Opel 147
Oppenheimer, Kriegskamerad jüdischen Glaubens 105
Orlamünder, Unteroffizier 103
Pahl, Katharina, Tante 29f.
Paulsen, Johannes, Theologe 34
Peters, Prokurist bei Opel 139 f.
Peters, Julius, Landrat 192, 195, 230
Petersen, Peter, Kriegskamerad 204
Petersen, Peter 220
Petri, Carl, Lehrer 11, 44, 49, 121, 135
Pfaff, Robert, Bootsmannsmaat, Landrat 118, 131 f.
Piening, Kaufmann 101
Präsent, Hans Rudolf, Inhaber der Opelgroßhandelsfirma Ernst Dello&Co 169, 203
Preill, Mitarbeiter in der Fachschaft Omnibusbetriebe 171
Prengemann, Kriegskamerad 105, 108
Rasmussen, Peter, Großknecht 47
Reedl, Carl, Mitarbeiter der Stoewerwerke Stettin 129
Rehder, Otto, Mitschüler 49
Reimer, Vetter 186
Reimers H.C. Firma 155
Reventlow-Criminil, Gutsherr 62
Richelsen, Heinrich, Kreissekretär 187
Riecken, Mitschüler 50
Röschmann, Johannes, Landwirt 100
Rohwer, Claus 216
Rohwer, Max, Autohändler 215 f.
Rose, Mitarbeiter 170
Rudolf, Jasper, Wirt 65
Saggau, Claus, Wirt 44
Sass, Johann Barthold, Schulbuchautor 42
Sauset, Freund 120
Schacht, Pastor 31
Schacht, Hjalmar, Reichsbankpräsident 152
Schmidt, Heinrich, Kaufmann 182
Schneider, Direktor der Stoewerwerke129 f.
Schönwandt, J., Verwandter 48
Schramm, Feldwebel 201
Schröder, Karosseriebauer 130
Schulze, Fahrschulprüfer 80
Schutt, Carl, Mitschüler 50
Schütt, Karl, Mitschüler 49
Schwarz, Amtsgerichtsrat 214
Schweppenhäuser, Hans-Georg, Direktor der SCHLESWAG 206
Seldte, Franz , Führer des „Stahlhelms“ 17, 160
Seligmann, Hans Heinrich, Leitender Beamter im Landratsamt 113

Sellmer, August, Schmied 39
Seyboldt, Dolmetscher 230 f.
Sierk, Hans, Onkel 56, 58 f., 63
Sierk, Hansohm , Konstabler, 48, 56
Sierk, H., Gemeindevorsteher 65
Sievers, Anna, Schwiegermutter 36
Sievers, Annemarie, Enkelin 29
Sievers, Claus, Onkel 30, 204
Sievers, Hans, Mitschüler 204
Sievers, Hans, Vater 25, 204
Sievers, Hans Christian, Enkel 23, 27
Sievers, Hans Markus, Sohn 7, 8, 9, 20, 23, 175, 183 f., 187, 211f., 213, 215
Sievers, Hinrich, Schwager 85
Sievers, Hinrich, Rektor 25f., 46, 64
Sievers, Jacob, Onkel 85 f.
Sievers, Karlheinz, Enkel 23, 27
Sievers, Maria, Ehefrau 11, 25, 37, 71, 92, 98, 168, 185
Sievers, Markus , Schwiegervater 36
Sievers, Marx, Musikant 39
Sievers, Timm, Großvater 28, 29, 58
Sievers, Timm, Onkel 36
Sievers, Timm, Sohn 23, 31, 36, 77, 119, 126, 141, 187, 191, 200
Sievers, Timm Heinrich, Enkel 27
Sievers, Timm, genannt Lüders 23, 25
Sievers, Timm Heinrich 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 25, 26, 27
Sievers, Wiebke Rebecca, Tante 37
Siller, Pionierleutnant 97
Siuers, Eggert, Vorfahre 27
Siuers, Jasper, Vorfahre 27
Siuers, Marq, Vorfahre 27
Siuers, Timm, Vorfahre 26 f.
Smiles, Samuel, britischer Arzt, Eisenbahnunternehmer 235
Sörensen 213
Stein, Feldwebel 109
Steltzer, Theodor, Landrat 20, 131, 132, 134, 231f.
Stieper, Reimer 41
Stölting, Dr. Medizinalrat 33, 141
Stölting, Freimaurer 163
Stoewer, Emil, Inhaber der Autofabrik Stoewer 140
Storck, Freimaurerbruder 154 f.
Stottmeister, Hauptmann 105
Strohschneider, Albert, Kriegskamerad 105, 110, 204
Suchowitz, Feldwebel 211
Südekum, Albert, sozialdemokratischer Reichstagsabgeordneter 46
Tams, Landwirt 165 165
Timm, Christian, Bürgermeister von Rendsburg 87
Tönsfeld, Christian 213
Tomalla, Kreistagsabgeordneter 134
Tordsen, Fritz, Omnibusunternehmer 171
Tram 219
Trulsen, Wirt 133
Ücker, Leitender Beamter im Landratsamt 113 f.
Vollert, Anne, Urgroßmutter 28
Vollert, Henning , Großonkel 58, 59
Vollert, Jörn, Lehrer 32
Voss, Marx, Großonkel 34
Weber, Dr., Lehrer 49f.
Wels, Carl, Mitschüler 50
Wendt, Gendarm 64
Werner, Mercedesfahrer 88
Wiborg, Hein, Bombenwerfer 159
Witthöft, Max, Senator 167, 172
Wittmack, Claus 45
Zech, Ritter Edler v., Hauptmann 108 ff.
Zimmermann, Mitarbeiter 146

Ortsregister

Aarhus 121
Albersdorf 33
Altona 190
Angeln 123
Apenrade 147
Arlberg 204
Audorf 95, 133
Bargstedt, Amtsbeztirk 236
Belgien 217
Bendorf, Amtsbezirk 236
Beringstedt 34
Berlin 102, 103, 104, 119, 129, 134, 163, 207
Birkensee, Meierhof 10, 52-56
Bovenau 202
Bramkamp 114
Bramsche 211
Brandenburg/Havel 139
Braunau 221
Breckendorf 161
Breiholz 45, 161
Bremen 145, 147
Brinjahe 43
Broballig 47
Brockdorf 79
Brunnemont 115
Brunsbüttel 33, 34
Bucker Au 141
Chemnitz 129
Dänemark 121, 130
Detmold 130
Dithmarschen 142
Duderstadt 110, 204
Düsseldorf 120, 138, 146
Eckernförde 229
Eifel 145
Elmshorn 139
Embühren 10, 14, 23, 25, 26, 27, 32, 33, 36, 37, 43, 47, 59, 77, 88, 94, 100, 198, 204, 216, 217
Erfde 161
Erzgebirge 145
Flensburg 123, 124, 126, 131, 145, 171, 192
Frankfurt a. M. 90, 217
Frankreich 106, 183, 217
Freudenberg 44, 45
Freudenbohm 42
Galizien 102
Graueler Berge 141
Greifswald 212
Gross-Nordsee 173
Grunewald 144
Haale 59
Hademarschen 57, 216
Halle 147
Hamburg 13, 88, 99, 120, 131, 134, 141, 145, 169, 171, 196, 203, 208
Hamburg-Ohlsdorf 204
Hameln 13, 94, 95, 98, 221
Hammveddel 59
Hademarschen 226
Hannover 84, 144, 145, 147
Harz 13
Heide 123, 124, 125, 137, 139, 143, 145, 162
Heiligendamm 145
Helenenhof 32
Helsingör 47
Hildesheim 147
Hohenwestedt 32, 37, 44, 45, 48, 82, 86, 101, 121, 159, 213, 216, 226
Hohe Tatra 121
Hohn 42
Holland 217
Hollingstedt 101
Hoyer 112

Hunsrück 145
Husum, Viehmarkt 11, 85 f., 131, 141, 218
Ibbenbüren 212
Jevenstedt 21, 37, 44, 47, 132, 145
Jüthorn 104
Kappeln 145
Kevevara 115
Kiel 123, 124, 126, 127, 135, 136, 137, 163, 229, 230
Kitzbühler Alpen 13, 98
Klein-Vollstedt 132
Königsförde 133
Kolding 183
Kosel 53
Lauenburg 208
Lockstedt 120
Lübeck 145, 213
Lueg 95, 98
Luhnstedt, Amtsbezirk 236
Lütjenwestedt 57
Lütjenburg 116
Magdeburg 13, 93, 160
Malente 88f.
Meiningen 95, 96
Minden 145
München 13, 95, 98, 119
Naumburg 218
Nestved/Seeland 36
New York 15
Nienborstel 203
Nienburg 147
Nienjahn 81
Nortorf 29, 226
Nübbel 37
Oldenburg 216
Österreich 185
Ostendorf 95
Ostenfeld 218
Osterrönfeld 219
Ostpreußen 205
Osterohrstedt 218
Osterstedt 39
Passau 95
Plön 229
Pommern 205
Posen 205
Remmels, Amtsbezirk 236
Rendsburg, Amt 26
Rendsburg, Kreis 20, 78, 132, 133, 139, 219, 223
Rendsburg, Magistrat 20
Rendsburg, Stadt 14, 15, 18, 19, 21, 32, 36, 53, 82, 87, 100, 101, 108, 126, 128, 129, 130, 131, 132, 138, 142, 155, 163, 167, 203, 204, 213, 220, 222, 224, 226, 231, 233, 238
Regensburg 95, 96, 191
Rhön 145
Rögen, Gut 10, 52
Rüsselsheim 146, 147, 170
Salzburg 13, 95, 96
Schachtholm 203
Schafstedt 57
Schenefeld 37, 47, 57, 226
Schenefeld, Amtsbezirk 236
Schlesien 205
Schleswig 13, 145
Schleswig, Landesteil 237
Schleswig-Holstein 209, 220, 232
Schöneberg 104
Schülp 29, 30
Schwaben 98
Schwerin 147
Seeland 218
Sehestedt 28
Serbien 104
Sonderburg 147
Sonnenberg 93
Sorheide 44

Stettin 13, 124, 126, 127, 129, 137
Stöfs 116
Sude 80
Taunus 98, 145
Tegel 103
Tönning 117
Tondern 147
Turn 95
Vogelsberge 145
Wacken, Amtsbezirk 236
Warthegau 205
Wennbüttel 25, 32, 34, 38
Wesselburen 123
Westerland 187
Westerrönfeld-Steinsiel 14, 21, 33, 45, 100, 211
Westerwald 98
Wisbeck 59
Würzburg 9
Zwissel 95