



0003 Bauwerke für die Schifffahrt an Burger Au und Wilsterau/Holstenau

Neben Elbe und Stör hatten in früheren Zeiten in der Region insbesondere die kleinen Flüsse Wilsterau/Holstenau und Burger Au außer der Entwässerungsfunktion eine erhebliche Bedeutung als Verkehrswege. Sie wurden von der Schifffahrt genutzt für den Transport von Menschen und Waren. Aus diesen Gründen wurden an ihnen in der Vergangenheit mehrmals die Gewässersituation ganz erheblich verändernde Eingriffe durchgeführt.

Von Beginn ihrer Besiedlung an bewirkten in der Wilstermarsch Untergrund und Geländere relief eine schwierige und komplizierte Entwässerungssituation. Gleichzeitig kam vielen Gewässern eine maßgebliche Bedeutung als Verkehrsweg zu. Die vielfach grundlosen und unbefestigten Landwege machten den Transport von Menschen, Vieh und Material per Schiff oder Kahn erforderlich. Dieses änderte sich erst in jüngerer Zeit, nachdem Straßen und Wege befestigt wurden und Motorkraft zur Verfügung stand.

Im folgenden werden die genannten kleinen Flüsse Holstenau, Wilsterau und Burger Au näher beschrieben.

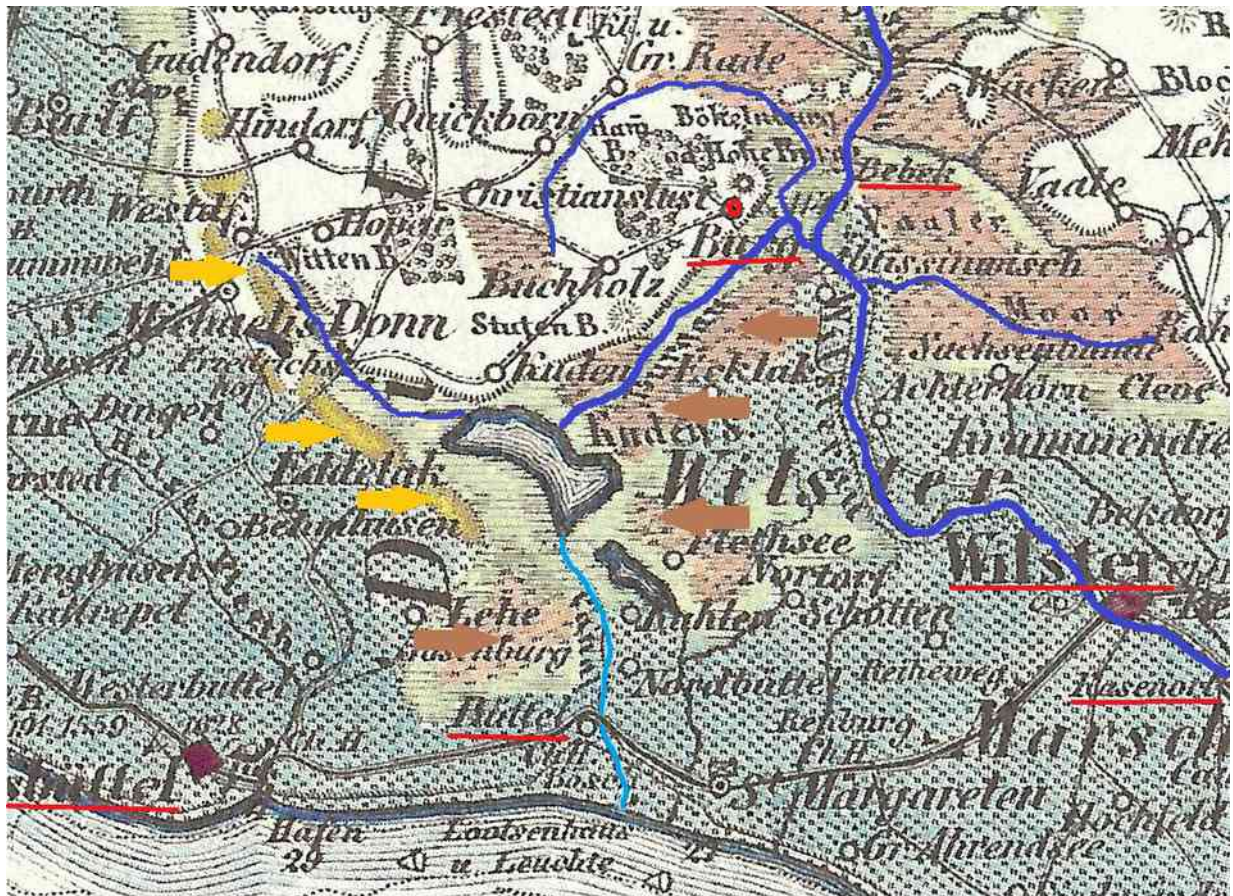


Abbildung 1

Auszug aus der "General-Karte von den Herzogthümern Schleswig, Holstein und Lauenburg, den Fürstenthümern Lübek und Ratzeburg, und den Freien und Hansestädten Hamburg und Lübek." - F. Geertz, 1858
markiert mit Pfeilen in Gelb die Donns (ehemalige Strandwälle), in Braun die Reste des ehemaligen Hochmoores.

Burger Au: Die Burger Au (Walburgsau bzw. Wolber Au) führte als Abflußgerinne des Kudensees dessen Wasser zur Holstenau. Die Einmündung der Burger Au in die Holstenau erfolgte ursprünglich nahe dem am Bebek gelegenen Wilster Stadtmoor etwa 500 nordöstlich der heutigen Fährstelle Burg am NOK (Nord- Ostsee Kanal, zuvor Kaiser Wilhelm Kanal).



Der heute nur etwa 40 Hektar große Kudensee war noch Mitte des 18. Jhdts. etwa 500 ha groß. Er füllte nahezu die gesamte Geländesenke zwischen dem als Klev bezeichneten Geestrand und dem damals noch ausgedehnten und ursprünglich bis zur Elbe zwischen Büttel und Brunsbüttel reichenden Hochmoor aus, welches südlich des Kudensees wie ein Querriegel den Abfluß versperrte. Westlich des Kudensees verhinderten ehemalige Strandwälle bzw. Nehrungshaken - die von St. Michaelisdonn bis Averlak reichenden Donns - aus Nord-Süd Richtung kommend und rechtwinklig auf das Hochmoor treffend, den Abfluß aus der Senke (*sh. Abb. 1*). Die Donns hatten auch bewirkt, dass die abgetrennte Senke nicht vom Meer durch Sedimentation höher aufgelandet wurde. Als Abflußhindernisse erzwangen Hochmoor und Donn den Abfluß des Kudensees über die als Abflußgerinne entstandene Burger Au nach Nordosten zur Wilsterau/Holstenau.

Nördlich des Kudensees hatten zwischen dem Geestrand und dem Hochmoor weitere kleine Flachseen bzw. Blänken bestanden, u.a. Darrsee, Dodensee und Redelakssee.

Gespeist wurde der Kudensee und damit auch die Burger Au aus dem Niederschlagswasser, dem von der Geest kommenden Hangdruckwasser und der bei St. Michaelisdonn entspringenden Friedrichshofener Au. Darüber hinaus wurden der Burger Au ganz erhebliche Wassermengen zugeführt durch ihr Nebengewässer Helmschen Bach. Dieser auf der Nordseite des Klev zwischen den Ortschaften Kuden und Buchholz entspringende Bach führt an Quickborn, Brickeln und Großenrade vorbei nördlich um den Ort Burg herum, um dann im Burger Feld in die Burger Au einzumünden. Bei abflussreichen Ereignissen hatte die Abführung der erheblichen Hochwasserspitzen zur Wilsterau hin zur Folge, dass die Vorflut der darauf angewiesenen Ländereien der tief liegenden Wilstermarsch immer wieder beeinträchtigt wurde und es zu unzeitigen Überschwemmungen kam.

Holstenau: Die aus der Geest kommende und von vielen kleineren Bächen gespeiste Holstenau - ihre Quellflüsse waren die im Raum Großenbornholt bei Hademarschen entspringende Mackenbek und die bei Schafstedt entspringende Schapbek - war der Oberlauf der Wilsterau. Ab dem Zusammenfluß der beiden genannten Bäche bei Hohenhörn führte das Gewässer bis zu seinem Eintritt in die Wilstermarsch den Namen Holstenau. Etwa ab dem nördlich von Äbtissinwisch jenseits des Gewässers gelegenen und früher im Eigentum der Stadt Wilster stehenden sogenannten "Wilster Stadtmoor" erhielt der Fluß die Bezeichnung Wilsterau.



Abbildung 2 Auszug aus: Stahlstichkarte "Holstein mit Lauenburg, Hamburg und Lübeck"; Entwurf und gezeichnet von Major Radefeld, 1852; Revidiert 1857; Neues Conversations Lexicon



Bedingt durch die Entstehungsgeschichte der Wilstermarsch mit ihren an Elbe und Stör durch Sedimentation höher aufgeschickten breiten Ufersäumen, waren in der Folge in den der Geest vorgelagerten und deutlich tiefer gelegenen Flächen mit dadurch sehr eingeschränkter Entwässerung ausgedehnte Moore aufgewachsen. Der Wasserzufluß durch die Holstenau verschärfte die Situation, weshalb die Bewohner der Wilstermarsch bereits Ende des Mittelalters bei Achterhörn ausgehend vom Deich der Wilsterau quer dazu verlaufende Deiche - den Moordeich und den Schenkeldeich (der Name der Schenkelbrücke im Zuge der Landstraße Wilster - Burg erinnert daran) - zur Abwehr des Moorwassers bauten.

Mit der Kolonisierung des Vaalermoors und dem Bau des beim Wilster Stadtmoor in die Wilsterau/Holstenau einmündenden Moorkanals wurde dem Fluß weitere Wassermengen zielgerichtet zugeführt. Das Vaalermoor ist die als letzte kolonisierte Landschaft der Wilstermarsch. Erst Mitte des 19ten Jahrhunderts war dort zielgerichtet mit der Urbarmachung der Böden begonnen worden.

Wilsterau: Das beim Kasenort in die Stör mündende Gewässer Wilsterau trägt seinen Namen erst ab seinem Eintritt in die Wilstermarsch; sein oberhalb gelegener - heute nicht mehr mit ihm verbundener - natürlicher Lauf ist die nur noch in Fragmenten erhaltene vormalige Holstenau.

Am Kasenort, dem für die Zeit um 1200 bezeichneten "Wilstermünde", bestanden seit alters her Schleusen an der Mündung der Wilsterau in die Stör. Für das Jahr 1438 ist der Bau einer Schleuse am Kasenort bezeugt.

Zuvor bestand bereits eine Schleuse unmittelbar östlich der Stadt beim "Mönchshof", etwa im Bereich der späteren "Brennerkate" in Bischof.

So wie auch die Stör, war die Wilsterau frühzeitig (beginnend ab Ende des 12.Jhdts.) beiderseits bedeckt worden. Die Deiche reichten vom Kasenort bis zu dem 1438 genannten Dieksende bzw. Brodesende in Achterhörn bei der heutigen Schenkelbrücke, wo sie an das seinerzeit dort noch vorhandene Hochmoor angrenzten. Dort schlossen beiderseits gegen das vom Moor abfließende Wasser kehrende Schenkel- oder Querdeiche an. Die westlich davon gelegenen Gebiete im Bereich Aebtissinwisch wurden erst ab 1541 als d´Wißke kultiviert; sie gehörten bis 1889 zum Verwaltungsbereich des Klosters (zuerst ein Zisterzienserinnen Nonnen-Kloster) Itzehoe, weshalb die ursprünglich Wisch (Wiese) genannte Gegend auch ihren Namen hat, nämlich „Wiese der Äbtissin“. Erst ab 1720 wurden an der Wilsterau oberhalb vom früheren Dieksende die Bedeckung bis zur Geest weiter geführt.

Frühe wasserbauliche Maßnahmen an der Wilsterau

An der Wilsterau wurden bereits im Mittelalter umfangreiche wasserbauliche Arbeiten durchgeführt. Im frühen 15. Jahrhundert, nämlich im Jahre 1438 wurde ausgehend vom Schott (Bereich der heutigen Schott Brücke) zur Entlastung der durch die Stadt Wilster führenden Flussschlinge ein Durchstich bis zur Dammflether Brücke (Mühlen-Brücke) gegraben (*sh. Abb. 3*). Diese am heutigen "Audeich" entlang führende sogenannte Sielwettern verkürzte den Verlauf der Wilsterau sowohl für den Abfluß als auch für die Schifffahrt um die durch die Stadt Wilster führende ursprüngliche Strecke. Der Hafen am Rosengarten konnte von den Schiffen ohne Passage des Stadtdurchganges erreicht werden. Mittels des Schott bei der Schottbrücke sowie weiterer Staueinrichtungen konnte das Wasser der Wilsterau zweckdienlich angestaut oder wahlweise durch den Stadtarm, den Durchstich "Sielwettern" oder das Bäckerstraßenfleth (südlich die Stadt begrenzender Stadtgraben) geleitet werden. Die Bewirtschaftung des Abflusses erleichterte die Unterhaltung der Gewässerarme und beugte deren Verschlickung vor. Die Schottbrücke bestand allerdings seinerzeit noch nicht, denn die Chaussee von Wilster nach St. Margarethen wurde erst 1852 gebaut.

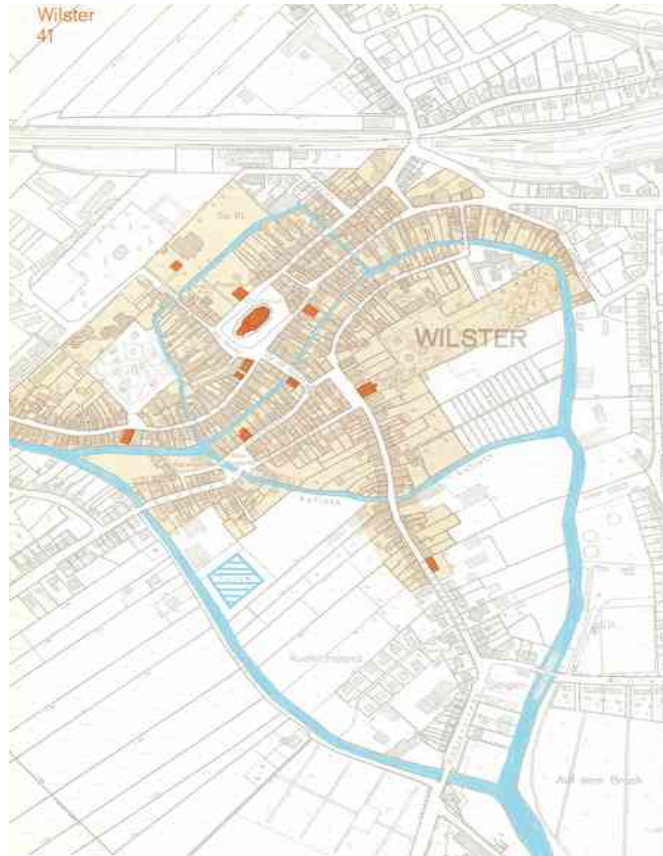


Abbildung 3

1974 Wilster - topographische Grundkarte M 1: 5000 , Landesvermessungsamt Schleswig-Holstein

In die vorgestellte Karte sind neben dem historischer Stadtdurchgang der Wilsterau (heute nur noch Relikte am Rosengarten und am Brook) in blauer Farbe folgende Gewässer kenntlich gemacht:

- Burggraben und Bäckerstraßenfleth (jeweils verfüllt)
- Wilsterau am Audeich (1438 als Sielwettern künstlich gegraben)

Ein weiterer ebenfalls im 15.Jhdt. (um 1427) gegrabener noch umfangreicherer und etwa 1,5 km langer Durchstich zwischen Rumfleth und dem Goldbogen verkürzte das Gewässer Wilsterau um etwa 3 km. Neuer und ehemaliger Verlauf des Gewässers umschließen das sogenannte Ness (Nase, Schleife) südlich der Chaussee bei Hackeboe, wo heute noch Reste des ehemaligen Audeiches erkennbar sind. Der ehemalige Verlauf der Wilsterau ist in dem nachfolgenden Luftbild kenntlich gemacht.



Abbildung 4

Luftbild aus Google maps (ca. 2010)



In heute nicht mehr vorstellbarer Weise führte in frühen Zeiten der Zustrom von Wasser aus der Geest über Holstenau und Burger Au in die Wilsterau in dieser immer wieder zu schwer oder auch nicht beherrschbaren Hochwassersituationen. Diese waren um so gravierender, als der Verlauf der Wilsterau durch die weitgehend unter dem Meeresspiegel gelegene Wilstermarsch führt. Seitens der für die Wilstermarsch Verantwortlichen ist daher in der Vergangenheit mehrfach versucht worden, mit der Einrichtung von Wehren im oberen Bereich der Wilsterau den Zustrom aus der Burger Au und der Holstenau zu drosseln. Der Örtlichkeitsname "Obersten Wehr" bzw. "Böwersten Wehr" an der Wilsterau erinnert heute noch daran. Das zuerst etwa auf Höhe der an die Bedeichung der Wilsterau anschließenden Querdeiche eingerichtete "Böwerste Wehr" wurde in der Folge mehrmals weiter nach oberhalb verlegt. Es liegt auf der Hand, dass die Drosselung des Zuflusses Anlaß zu Streitigkeiten mit den Eigentümern der oberhalb gelegenen Flächen führte, zumal zur Entlastung der Wilsterau die Spitzenabflüsse aus der Holstenau hin zur Burger Au und den zugehörigen Niederungen abgeleitet werden konnten.

Bau des Bütteler Kanals

Zu einer einschneidenden und folgenreichen Verbesserung der Entwässerungs- und Vorflutverhältnisse kam es mit dem 1765 vorgenommenen Bau des Bütteler Kanals vom Kudensee bis Büttel an der Elbe. Bedingt durch die dort an der Elbe im Vergleich zur Mündung der Wilsterau am Kasenort um mehr als einen Meter niedrigeren Niedrigwasserstände und die kürzere Fließzeit im Gewässerzug "Burger Au - Bütteler Kanal - Burg Kudenseer Kanal" konnten die Wasserstände in der Kudenseer Niederung erheblich gesenkt werden. Dieses führte dazu, dass die Fließrichtung der Burger Au umgedreht wurde und ihr bisheriges Nebengewässer Helmschen Bach praktisch zum Oberlauf des Gewässers wurde. Das "Oberste Wehr" in der Wilsterau verlor seine Funktion und wurde beseitigt. Die Ausdehnung des Kudensees wurde erheblich verkleinert und die Abtorfung des zwischen der Kudenseer Niederung und der Wilstermarsch gelegenen Hochmoores, welches viele Jahrhunderte als Grenzmoor die Landschaften Dithmarschen und Wilstermarsch voneinander getrennt hatte, wurde intensiviert. Die bisherige "Meenteilung", d.h. die gemeinsame Nutzung der Moorländereien, wurde aufgegeben, wodurch eine intensivere Nutzung der Torflager ermöglicht wurde. Ab etwa 1800 waren zeitweilig weit über 100 Kahnfahrer damit beschäftigt, den abgegrabenen Torf über den Bütteler Kanal oder über die Holstenau/Wilsterau zur Elbe zu transportieren, wo er weiter verschifft wurde. Es war den Kahnfahrern möglich, sowohl über den Bütteler Kanal als auch über Burger Au, Holstenau/Wilsterau und die Stör zur Elbe zu gelangen.

Während in Wilster die Schifffahrt schon seit jeher erhebliche Bedeutung für Handel und Gedeihen der kleinen Stadt und der angrenzenden Wilstermarsch hatte, nahm in der Folge auch in Burg die Bedeutung der Schifffahrt rasch zu. Ab 1845 entstanden kleinere Werften an der Burger Au und schon 1855 kam es zur Gründung der dortigen Schiffergilde.

1868 wurde die Leistungsfähigkeit des Bütteler Kanals durch Ausbaumaßnahmen weiter vergrößert, was neben einer Verbesserung der Vorflut in den Niederungen eine weitere Absenkung der gewöhnlichen Wasserstände in der Burger Au und somit auch unterschiedlichen Wasserstände in Burger Au und Holstenau/Wilsterau zur Folge hatte. Zur Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs zwischen diesen Gewässern wurde die Errichtung einer Schleuse erforderlich.

Begradigung der Burger Au und Bau einer Schleuse zur Wilsterau

Der Verlauf der zuvor in gewundener Linienführung durch das Burger Feld fließenden Burger Au wurde gleichfalls im Jahre 1868 gerade gelegt. Das entstehende Altgewässer verlandete danach weitgehend. Östlich der Burger Hafenstraße verläuft die Linienführung der Burger Au seither in gestreckter Linienführung Richtung dem Kattenstieg und darüber hinaus zum Bebek.

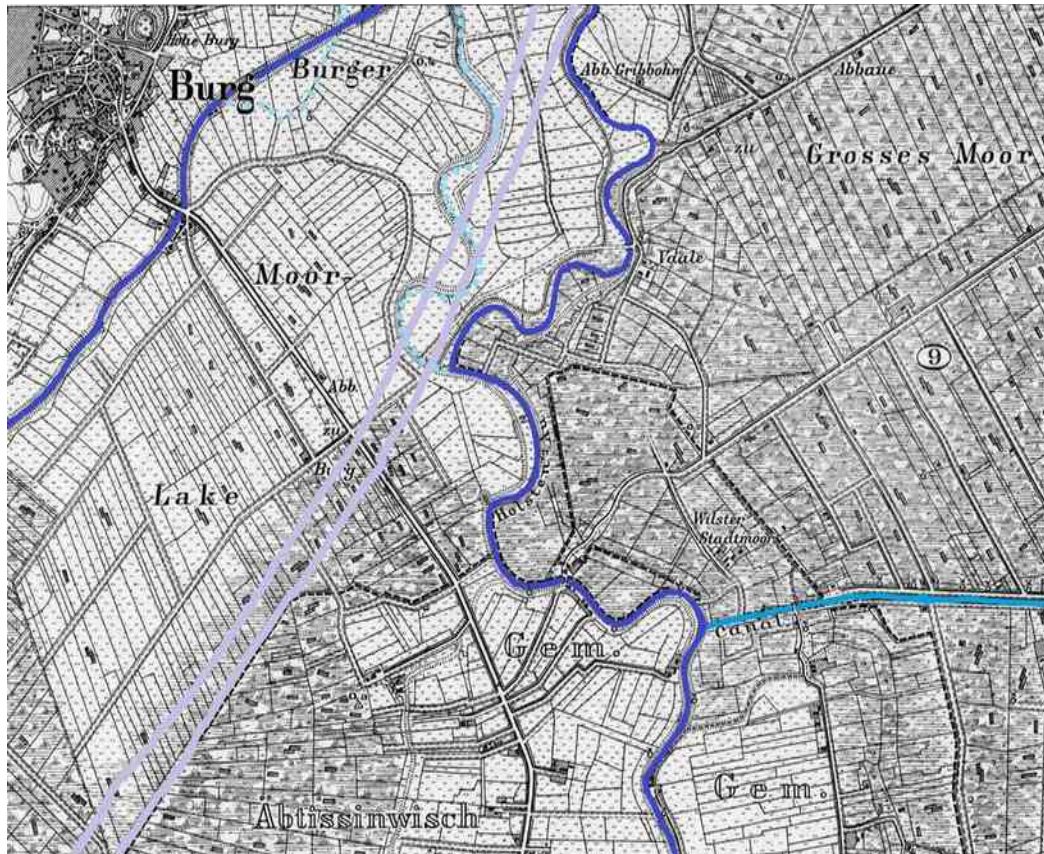


Abbildung 5 Ausschnitt aus der Topographischen Karte 2021 Buchholz, Kartengrundlage 1878
Die vorstehende Abbildung, in welche die Trasse des in den Jahren 1887 bis 1895 gebauten Kaiser Wilhelm Kanals (Nord- Ostsee Kanal, NOK) zur Orientierung hinein skizziert ist, zeigt den ehemaligen Verlauf der Burger Au (hellblau gepunktet) und deren ursprüngliche Einmündung in die Holstenau/Wilsterau.

An der neuen Einmündung der Burger Au in die Wilsterau am Bebek wurde eine neue Schifffahrtsschleuse als Kammerschleuse zwischen Burger Au und Wilsterau/Holstenau eingerichtet. Außer bei den jeweiligen Schleusungen erfolgte in der Folge nur noch ein Wasseraustausch zwischen den beiden Flüssen, wenn bestimmte Hochwasserereignisse eine Abführung von Hochwasserspitzen durch Öffnung der Schleuse erforderlich machten.

Die neu erbaute Schifffahrtsschleuse am Bebek bestand nur wenige Jahre, denn der in den Jahren 1887 bis 1895 vorgenommene Bau des NOK brachte das Erfordernis weiterer Umgestaltungen.

Schleusen zwischen dem NOK und der Holstenau/Wilsterau sowie der Burger Au

Durch den Bau des Nord- Ostsee Kanals in den Jahren 1887 bis 1895 verlor die östlich von dessen Trasse gelegene Schifffahrtsschleuse Bebek ihre Funktion. Das Bauwerk wurde beseitigt und durch neue Schleusen ersetzt, denn die Schifffahrtsverbindung zwischen Wilsterau und Burger Au sollte weiterhin ermöglicht werden.

Es wurde als Ersatzbauwerk etwas südlich des bisherigen Schleusenbauwerkes eine neue Schleuse erbaut. Diese ermöglichte die Verbindung zwischen Holstenau/Wilsterau und dem NOK.

Auf der westlichen Seite des NOK wurde mit dessen Herstellung und unter Berücksichtigung der dortigen durch bestehende Deiche der Burger Au vorgegebenen Situation eine Gewässeraufweitung - der Kattenstieg - geschaffen. Diese mit dem NOK verbundene Aufweitung diente sowohl als Liegehafen, als auch als Zufahrt zur Burger Au. Um vom Kanal bzw. dem Kattenstieg den Schiffen den Zugang zur Burger Au zu ermöglichen, wurde am westlichen Ende des Kattenstiegs gleichfalls eine



Schiffahrtsschleuse errichtet. Die neue Schleuse wurde unmittelbar nördlich des Verlaufs der Burger Au errichtet.

Um von der Wilsterau in die Burger Au zu gelangen, mussten die Schiffer zunächst mittels der Schleuse in den NOK aufsteigen, um nach dessen Querung dann mittels der Schleuse Kattenstieg in die Burger Au abzusteigen (sh. Abb. 6)

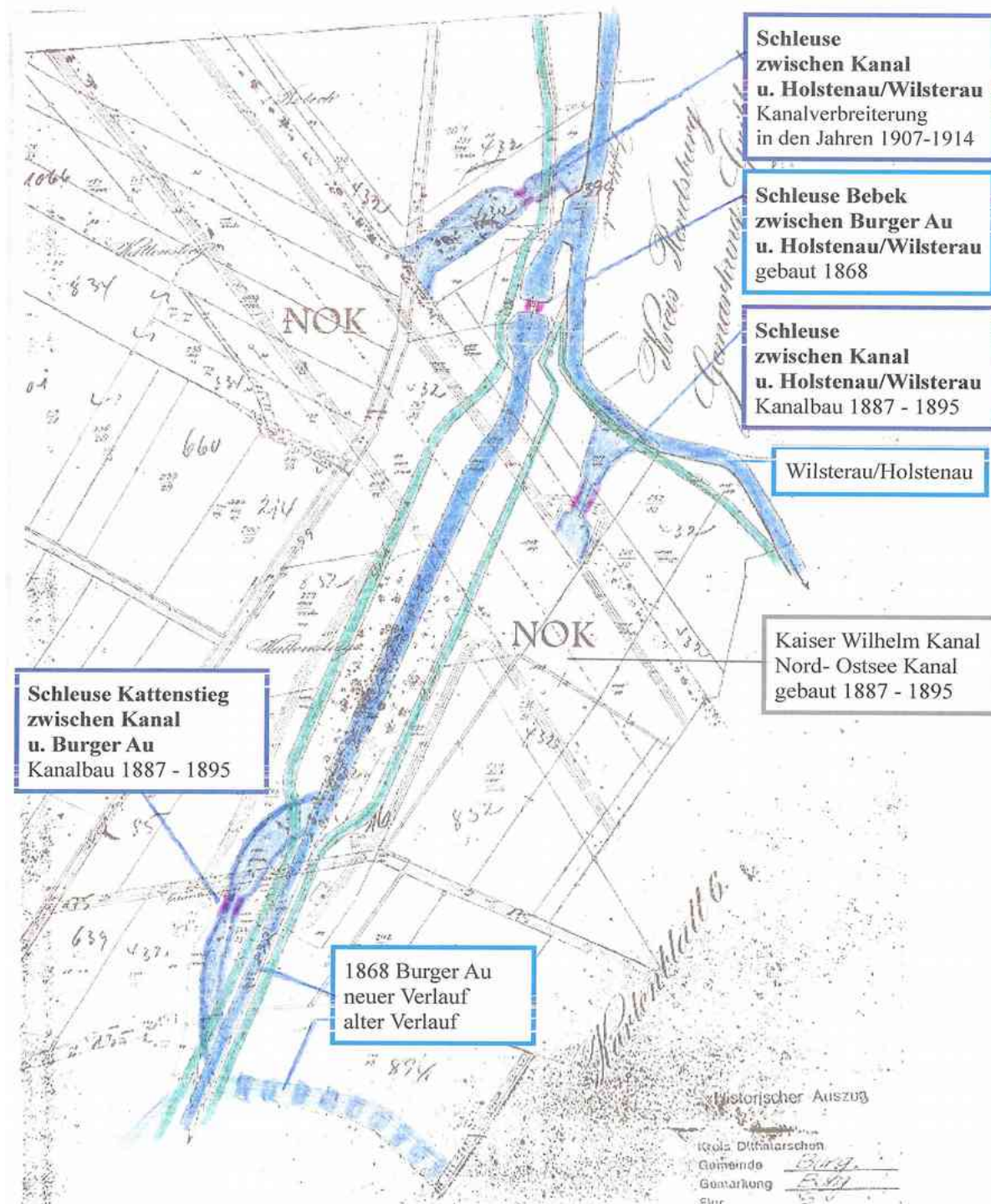


Abbildung 6 Insgesamt vier Schleusen ermöglichten im Laufe der Zeit die Schifffahrt zwischen Burger Au und Holstenau/Wilsterau

Auch der Schleuse zwischen Holstenau/Wilsterau und dem NOK war nur eine kurze Zeit ihres Bestehens beschieden. Schon wenige Jahre nach der 1895 erfolgten Einweihung des NOK hatte sich



die Notwendigkeit seiner Vertiefung und Verbreiterung ergeben. Die hierfür erforderlichen Arbeiten wurden in den Jahren 1907 bis 1914 ausgeführt. Da die Verbreiterung des Kanals im Bereich der Wilstermarsch weitgehend auf der östlichen Seite des NOK erfolgte, ergab sich der Umstand, dass die nur wenige Jahre alte Schleuse zur Wilsterau der Verbreiterung im Wege stand. Die Schleuse wurde daher wieder beseitigt und nördlich des Standortes der vormaligen Schleuse Bebek (zwischen Holstenau/Wilsterau und Burger Au) abermals ein neues Schleusenbauwerk erbaut (sh. Abb. 6)



Abbildung 7 Luftbild ca. 1935, Wasser- und Schifffahrts Verwaltung

Das Luftbild zeigt links vom Kanal die Schleuse am Kattenstieg zur Burger Au sowie rechts die Schleuse am Bebek vom NOK zur Wilsterau/Holstenau und den südlich davon gelegenen Standort der alten Schleuse Bebek.

Die Schleuse zur Wilsterau/Holstenau ist einer weiteren Kanalverbreiterung zum Opfer gefallen; die Schleuse zur Burger Au wurde verfüllt. Die Schifffahrt auf den Gewässern war allerdings bereits zuvor zum Erliegen gekommen. Der Kattenstieg, der alte Burger Liege- und Werftplatz, wurde 1971 vom Kanal abgeschnitten.

Auf der Wilsterau beschränkte sich ab den 1930er Jahren die Schifffahrt auf den Unterlauf des kleinen Flusses, an dessen Mündung in die Stör in den Jahren 1925/26 die heute noch bestehende Kammerschleuse Kasenort gebaut wurde als Ersatzbauwerk für das zuvor südlich davon gelegene Vorgängerbauwerk. Bis 1965 fuhren auf der Wilsterau noch Frachtkähne die in Rumfleth gelegenen Futtermittelfabrik Tocknungswerke Günther & Co. an, danach befuhr noch einige Jahre ein kleines Frachtschiff der Rumflether Mühle das Gewässer. Der Hafen am Brook diente bis in die 1980er Jahre den Wilsteraner Schiffern als Liegehafen, von dessen Funktion heute nur noch einige Dalben künden. Die Frachtschifffahrt auf Wilsterau/Holstenau und Burger Au ist heute nur noch Geschichte.