



Danewerk-Führer

Philippsen, Heinrich

Schleswig, 1930

5. Kograbben (Kowiriki) und Ochsenwerk

[urn:nbn:de:hbz:466:1-95584](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-95584)

5. Ausflug.

Kograben (Kowirki) und Ochsenweg.

Mit dem Danewerk zusammen wird gewöhnlich eine Wallanlage genannt, die südlich davon liegt und den Namen „Kograb“ (Kowirki) führt. Der Kograb ist am bequemsten von Rotenkrug aus erreichbar und zwar auf dem alten, nach Süden laufenden Heerwege, dem sog. Ochsenwege. Er ist eine vom Danewerk unabhängige, aus Erdwall und Graben bestehende Anlage und beginnt beim Selker Noor, von wo er in fast schnurgerader Richtung, ungefähr $\frac{3}{4}$ Meile lang, bis nach Kurburg läuft, ohne sich aber hier mit dem Hauptwall des Danewerks zu vereinigen und ohne dessen Höhe und Breite zu erreichen. Besonders auffällig ist der Graben, der dem Wall in seinem Lauf auf der Südseite folgt. Spaten und Pflug haben allmählich stark an dem Werk genagt und dieses auf weiten Strecken ganz verschwinden lassen. Stellenweise liegt der Wall als Koppelwall und ist hier leicht kenntlich durch die auf ihm von alters her fortwachsenden Heidepflanzen (Besenstrauch und Heidekraut), am besten erhalten ist er bei Kurburg, wo er die Südgrenze des Exerzierplatzes der vormaligen Schleswiger Garnison bildet. An dieser Stelle steht er noch fast unberührt seit der Vorväterzeit, und würziger Heideduft umfächelt den Wanderer, der an Hochsommertagen zu kurzer Rast sich hier lagert.

Der Kograb bildet in der Danewerkforschung heute noch ein Fragezeichen. Über sein Alter, seine einstige Bestimmung, seinen Erbauer sind uns aufklärende Belege, wie wir solche, vereinzelt wenigstens, für das Danewerk besitzen, nicht erhalten, — und was die Forscheransichten betrifft, die uns die bestehenden Rätsel zu erklären versuchen, so wechseln diese wie

die „Wolken am himmlischen Zelt“. Bald ist der Kograbens gedeutet worden, als das ursprüngliche, vom König Göttrik angelegte Danewerk, bald als mittelalterliche Grenzlinie zwischen Deutschland und Dänemark, bald als Kanal für die in geschichtlicher Frühzeit zwischen dem Westen und Osten betriebene Schifffahrt. Die letztere Auffassung, zu der der schnurgerade Lauf des Kograbens Veranlassung gegeben haben wird, findet, trotzdem sie ohne weiteres als unzutreffend bezeichnet werden muß, noch immer vereinzelt Vertreter, obgleich schon die Bodenverhältnisse dagegen sprechen. Der Niveauunterschied zwischen dem Ost- und Westende des Werkes beträgt mehr als 20 m, der nur durch Schleusenwerke auszugleichen gewesen wäre, von denen aber keine Spur nachzuweisen ist.

Beim Suchen nach einem Erbauer des Werkes bleibt der Blick zunächst auf dem tatkräftigen Herzog Knut Laward (1115—1131) haften, da wir diesen nicht nur als den Wiederhersteller geordneter Zustände im Schleigebiet, sondern auch als baulustigen und bauverständigen Fürsten kennen. Aber bei eingehender Würdigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse wird man ihn hier doch ausschalten und allein auf die schwedischen Wikinger zurückgreifen müssen, von denen bei Besprechung der „Oldenburg“ die Rede gewesen ist. Sie hatten für die bestehenden Handelsbeziehungen mit dem Westen des Landes den Handelsweg dorthin möglichst zu schützen, und diesem Zweck wird der Kograbens auch gedient haben. Mit dieser Hypothese kommen wir aber auf Spezialfragen, die hier näher zu erörtern nicht der Platz ist.

Der Kograbens verliert sich im einstigen Sumpfgelände der Rheider Au ohne ein abschließendes Bauwerk irgend welcher Art. Man hat hier eine Burg

vermutet und davon den Namen des heutigen Dorfes „Kurburg“ herleiten wollen, es fehlt hierfür aber bisher jeglicher feste Anhalt. Ob „Kurburg“ mit dem altdänischen Wort „kure“ (Wache) zusammenhängt, oder ob es, wie gleichfalls behauptet wird, friesischen Ursprungs ist, muß dahingestellt bleiben, im übrigen findet sich die erste Silbe im Namen des Walles, „ko“ auch im Niedersächsischen (kograven im Reg.-Bez. Stade und „Koberg“ in Lauenburg).

Auch der sog. „Kurze Kograben“ bei den als „Ochsenlager“ bezeichneten Landstellen südlich des Hauptwerkes hat bis zur Stunde noch keine einwandfreie Erklärung gefunden. Er wird von mehreren Seiten als eine Art Vorwerk des Kograbens gedeutet, zeigt sich aber heute nur noch als ein, ungefähr 200 Meter langer Graben ohne Wall. Da hier in früheren Jahrhunderten die aus Jütland getriebenen großen Ochsenherden auf dem Wege nach dem Süden ihr Nachtlager hatten und getränkt werden mußten, liegt es nahe, den „Kurzen Kograben“ als Vorwall des Hauptwalles ganz auszuscheiden und ihn als einstige Tränkstelle anzusprechen.

Die Geschichte des Dorfes Kurburg, soweit sie belegt werden kann, ist nicht alt, sie beginnt mit der fürstlichen Schäferei, die die Gottorfer Herzöge hier zur Versorgung ihres Hofes zusammen mit den Schäfereien in den benachbarten Dörfern Kropp und Bünge errichteten. Erst im Jahre 1766 wurden diese Wirtschaftseinrichtungen, die zuletzt verpachtet waren, aufgehoben und verkauft. Seitdem hat der Pflug den Charakter der alten Heidelandschaft erheblich verändert. Die Gegend hier ist jedoch im Vergleich mit der Gegend am östlichen Flügel des Kograbens arm und einförmig, arm an Bodenkräften und einförmig als Landschaftsbild, der Übergang zwischen der Geesthöhe und dem Schwemm-

land des Treenegebietes tritt deutlich in die Erscheinung. Nur zwei inmitten des einstigen Exerzierplatzes eng neben einander stehende Hünengräber bieten auf der ausgedehnten Ebene dem Auge die sonst fehlenden Ruhepunkte. Diese Grabhügel sind in der Tat sehenswert, nicht nur ihr sammetbraunes Heidekleid, auch ihre stattliche Höhe und Form haben sie sich aus der Vorzeit Tagen bewahrt. Das Volk hat sie die „Twieberge“ genannt, um ihre Zusammengehörigkeit zum Ausdruck zu bringen, denn sie ähneln sich in ihrer äußeren Gestalt wie ein gleichaltriges Schwesternpaar. So standen sie schon als ernste Zeugen einer vergangenen Zeit, als man das Danewerk baute und den Kograbengraben zog. Wo hätte die Sage wohl anderswo im Lande bessere Anknüpfungspunkte für ihre Schilderungen finden können, als gerade hier? Sie ist denn auch sehr geschäftig gewesen im Ausmalen ihrer Bilder. Das Danewerk und den Kograbengraben hat sie verwirrend umspinnen und die „Twieberge“ zu Grabstätten des Dänenkönigs Dan und des Angelfürsten Frovin umgeschaffen, somit die altnordische Fabelzeit mit ihren Haupthelden auf fremden Boden verpflanzt. Unzweifelhaft sind die Hünengräber Grabdenkmäler hervorragender Persönlichkeiten der Vorzeit, die als Führer ihres Volkes vielleicht den Tod auf blutiger Walstatt erlitten haben mögen und zwar an der Stelle, an der ihre Stammesgenossen später den Hügel über sie wölbten. Ihre Namen sind aber in der wechselreichen Gestaltung der Folgezeit für immer verklungen.

Neben den Hünengräbern ist die Landstraße, die uns von Rotenkrug an den Kograbengraben geführt hat und diesen in ihrem weiteren Lauf durchschneidet, besonders beachtenswert, weshalb wir schon vorhin auf sie hin-

gewiesen haben. Die Landstraße ist der alte Heerweg Schleswig-Holsteins, die älteste Straße des Landes, die seit der Frühzeit Tagen von oder nach Norden über den heidebewachsenen Höhenrücken hinlief. Sie war schon vorhanden, als noch der Westen der kimbrischen Halbinsel uneingedeicht den Launen des Meeres preisgegeben dalag und im Osten des Landes sich ausgedehnte Wälder und Sümpfe hinzogen. Als wesentlicher Kulturförderer für die Geschichte des Landes nicht nur, sondern auch für die des ganzen Nordens von hervorragender Bedeutung, tritt der alte Heerweg erst deutlicher hervor, nachdem diese Geschichte den Boden der Sage verläßt und zu faßlicher Darstellung der Begebenheiten übergeht. Zum Christentum sich bekennende Nordleute, die Rom- und Palästinafahrer, wie man sie nannte, die auf diesem Wege zum fernen Süden zogen, sind die ersten, die seiner in ihren Reiseberichten gedenken und ihn insoweit erwähnen, daß sich daraus sein Lauf von Norden nach Süden unschwer festlegen läßt. Die Nordleute teilten ihren Weg ein nach Tagesreisen und rechneten eine Strecke von fünf Meilen gleich einer Tagesreise, bei größeren Entfernungen traten Wochenreisen an die Stelle der kurzen Tagesreisen, eine Wochenreise entsprach einer Strecke von dreißig Meilen. Rastorte und Länge des alten Heerweges werden uns nun in folgender Weise beschrieben:*) »Man segelte von Norwegen nach *Alaborg* (Aalborg), von da hatte man zwei Tagesreisen bis *Vebjorg* (Viborg), eine Wochenreise bis *Heithabaer* (Schleswig), eine Tagesreise bis *Aegisdyr* (Eider), eine Tagesreise bis *Heitsinnabaer* (Itzehoe), nun kam man über *Saxelfr* (Elbe), bis *Stöthuborg* (Stade), davon waren es zwei Tagesreisen bis *Ferthuborg* (Verden)« usw.

*) Näheres siehe bei Petersen, „Handboog i den gammel-nordiske Geografi“. — Kjöbenhavn 1834.

Diese Angaben mögen genügen, um den einstigen Lauf des alten Heerweges anzudeuten, der mit der fortschreitenden Bebauung des Landes und der Anlegung neuer Verkehrswege mehr und mehr verödete und da, wo er dem Fortschritt der Zeit nicht anzupassen war, ganz außer Betrieb gesetzt und streckenweise unter den Pflug gebracht wurde.

Dem jüngeren Geschlecht ist der alte Heerweg nur noch bekannt unter dem Namen „Ochsenweg“, sein eigentlicher Name „Königsweg“ ist nie populär geworden. Zwischen Rotenkrug und dem Kograben hat er sich noch seinen ursprünglichen Charakter bewahrt. Die Annahme, daß hier der Weg durch die Anlage des Danewerks aus strategischen Gründen eine Veränderung erhalten hat, scheint die Kette von Hünengräbern zur Wahrscheinlichkeit zu machen, die namentlich nördlich des Danewerks noch erhalten sind und westlich des Wieglesdors auf der Feldmark liegen. Der erste Erbauer des Danewerkes zwang mit der Verlegung des ursprünglichen Heeresweges den Verkehr in eine weiter östlich belegene Richtung und in ein Gelände, das einem von Süden anrückenden Feinde die Entfaltung seiner Streitstärke wesentlich erschwerte.

Seine besondere Geschichte hat also auch der „Ochsenweg“, auf dem einst Jahrhunderte hindurch, vieles Volk in buntem Wechsel geschäftig dahinzog —

*„der sorgenvolle Kaufmann und der leicht
geschürzte Pilger, der andächt'ge Mönch,
der düst're Räuber und der heit're Spielmann,
der Säumer mit dem schwer beladenen Roß,
der ferne herkommt von der Menschen Länder,
denn jede Straße führt ans End' der Welt“.*
