NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimatbund an Elb- und Wesermündung e. V.

Postvertriebsstück H 1914 E
Gebühr bezahlt

Januar 2019
Nr. 829

Waldemar Becké und die Fusion der Unterweserorte

Vor 100 Jahren: Die Zusammenlegung reift zur konkreten Stadtentwicklung heran

Die an der Unterweser belegenen drei Städte Bremerhaven, Geestemünde, Lehe kranken an der Dreiteilung ihrer kommunalen Selbstverwaltung und an der Zweiteilung ihrer staatspolitischen Zugehörigkeit. Diese doppelte Behinderung ihrer nach geographischer Lage sowie Bestand und Zusammensetzung ihrer Bevölkerungskreise gegebenen Entwicklungsmöglichkeiten haben sie in der Vergangenheit finanziell, wirtschaftlich, sozial und kulturell aufs schwerste geschädigt. Es gibt nur einen Weg, diese Schäden für die Zukunft zu vermeiden und der Dreistadt an der Unterweser für die notwendige [...] Gesundung die Wege zu ebnen: das ist die völlige politische Vereinigung der drei Städte mit ihren unmittelbar angrenzenden, schon heute den städtischen Bedürfnissen zu großen Teile mit dienenden Bezirken der Gemeinden Wulsdorf, Schiffdorf, Langen und Imsum zu einem einheitlichen Städtewesen.

Nicht weniger als die völlige Fusion der Unterweserstädte und ihrer Nachbargemeinden forderte die oben zitierte Denkschrift, die Anfang November 1918 im Namen des dortigen Arbeiter- und Soldatenrates erschien und bei den Stadtverwaltungen von Lehe, Geestemünde und Bremerhaven einging. Vor 100 Jahren, am 9. Januar 1919, führte sie zu den bis dahin konkretesten Verhandlungen über die Zusammenlegung der Unterweserstädte.

Als eigentlicher Verfasser des zehnseitigen, im Stadtarchiv Bremerhaven erhaltenen Dokuments gilt Waldemar Becké. Der liberale Politiker war seit 1908 in wechselnder Position in städtischen und staatlichen Funktionen an der Wesermündung tätig gewesen. Ab 1912 war er bremischer Amtmann in Bremerhaven, 1913 erfolgte seine Ernennung zum Stadtdirektor. Als Reserveoffizier hatte er zeitweise im Ersten Weltkrieg gekämpft, bevor er 1916 in sein Amt zurückkehren konnte.

Stadtdirektor Waldemar Becké. (Bildquelle: Stadtarchiv Bremerhaven)

Bürgermeister Walter Delius. (Bildquelle: Stadtarchiv Bremerhaven)

Bürgermeister Karl Schönewald. (Abb. aus: Niedersächsische Lebensbilder, Bd.6, 1969, S.281)

Wie war es zu der Entstehung der Denkschrift gekommen?

Die Nachteile der städtischen Dreiteilung von Bremerhaven, Geestemünde und Lehe – letzteres erhielt faktisch erst 1920 das Stadtrecht – und die staatliche Zweiteilung zwischen Bremen und Preußen hatten sich Anfang des 20. Jahrhunderts zunehmend als Hemmschuh der Stadtentwicklung erwiesen. Verwaltungseinrichtungen und Infrastruktur bestanden in unmittelbarer Nähe nebeneinander, Häfen und Industrie konkurrierten um die beherrschende Stellung.

Der Erste Weltkrieg hatte einer Zusammenführung der Städte Vorschub geleistet. Mit Kriegsbeginn wurde die strategisch wichtige Wesermünde – als potenzielles Ziel einer britischen Landung – unter militärischen Oberbefehl gestellt und zur Festung erklärt. Festungskommandant wurde der Vizeadmiral Schröder, unter dessen Aufsicht die städtischen Stellen fortan arbeiteten. In vielen Bereichen war die administrative Trennung vorübergehend aufgehoben. Um die Schwierigkeiten des Kriegsalltages koordinieren zu können, wurde beispielsweise ein zentrales Lebensmittelamt für die Unterweserstädte geschaffen, das im Sinne der verbesserten Koordination der Lebensmittelversorgung stadtübergreifend arbeitete.

In der Nacht vom 29. auf den 30. Oktober 1918 verweigerten Matrosen auf Schiffen der Kriegsmarine, die von Wilhelmshaven zu einem militärisch aussichtslosen letzten Schlag gegen England auslaufen sollten, den Gehorsam. Über Kiel, wohin die Flotte zurückbeordert wurde, verbreitete sich der Aufstand und nahm revolutionäre Züge an. Innerhalb weniger Tage erreichten die Geschehnisse die norddeutschen Küstenstädte. Spontan gewählte Arbeiter- und Soldatenräte übernahmen vorübergehend die Macht, forderten ein sofortiges Kriegsende, die Abdankung des Kaisers und Amnestie für inhaftierte Matrosen. Am 9. November rief Philipp Scheidemann (MSPD) in Berlin die Republik aus.

Während die Ereignisse der Revolutionszeit vielerorts mit blutigen Straßenkämpfen verbunden waren, blieb die Lage in den Unterweserorten ruhig. Vor Eintreffen der ersten revolutionär gesinnten Matrosen aus Kiel hatten sich die mit Ausnahme von Wulsdorf an der Unterweser klar gegenüber der USPD dominierende MSPD und die Gewerkschaften mit den Stadtverwaltungen und dem Festungskommandanten arrangiert. Auch an der Wesermündung wurden Räte gegründet, die in der Folge allerdings produktiv mit den „alten Gewalten“ zusammenarbeiteten. Wie schon die Verwaltung im Kriegsalltag ignorierten die Räte der Unterweserstädte die Stadtgrenzen. Sie ließen die Administration der einzelnen Städte im Amt, koordinierten selbst aber über zentrale Ausschüsse in Rücksprache mit den jeweiligen Stellen die Verwaltungsarbeit.

Vor diesem Hintergrund sah Waldemar Becké die Gelegenheit gekommen, die Fusion der Unterweserstädte erneut zu forcieren. Zuletzt hatte es 1917 Vorstöße in dieser Richtung gegeben, die aber an der entschiedenen Ablehnung Geestemündes scheiterten. Mit der Denkschrift von November 1918 unternahm Becké einen neuerlichen Vorstoß.

Auf zehn maschinenschriftlichen Seiten listet seine Denkschrift Nachteil um Nachteil der städtischen und staatlichen Trennung der Unterweserorte auf. So argumentiert er, die Existenz dreier Verwaltungsapparate sei, gemessen an der zusammengenommenen Größe der Städte, völlig überzogen und verschlinge Ressourcen, Zoll- und Steuergrenzen innerhalb eines de facto zusammengewachsenen Stadtgebildes seien nur hinderlich. Aufgrund von Einzelinteressen angelegte Verkehrswege, getrennte Gas- und Energieversorgung, die Existenz zweier Schlachthöfe und nicht miteinander koordinierter Bauprojekte seien unzeitgemäß, ineffizient und bremsten die Entwicklung. Wie im eingehenden Zitat benannt, sah er als einzigen Ausweg die völlige Fusion der Städte unter einem einheitlichen Staatswesen. Er forderte gleichermaßen den Einschluss der angrenzenden Gemeinden, die, wie beispielsweise das vom Fischereihafen abhängige Wulsdorf, eng mit den Städten verbunden seien.

Da Partikularinteressen und städtische Konkurrenz, verbunden mit einem regelrechten Misstrauen zwischen Bremen und Preußen, eine lange Tradition an der Unterweser hatten, wurde die Denkschrift kontrovers besprochen. Die Stadtverwaltungen von Bremerhaven, Geestemünde und Lehe, das preußische Innenministerium, der Bremer Senat, Handelskammern, Bürgervereine, Parteien und Gewerkschaften diskutierten seine Vorschläge.

Zu einer offenen Aussprache und zur Klärung der Positionen lud der preußische Regierungspräsident in Stade, Hans Grashoff, ein. Am 9. Januar 1919 kamen Vertreter der drei größeren Gemeinwesen Bremerhaven, Geestemünde und Lehe sowie Gemeindevertreter aus Wulsdorf, Spaden und Weddewarden bei ihm zusammen.

Die zentralen Redebeiträge kamen von Stadtdirektor Waldemar Becké (Bremerhaven), Bürgermeister Dr. Walter Delius (Geestemünde) und Bürgermeister Dr. Karl Schönewald (Lehe).

Die hier geäußerten Positionen waren letztlich bestimmend für den weiteren Verlauf der Verhandlungen.

Den Anfang machte Becké. Unklar ist, ob den Anwesenden seine Verfasserschaft der Denkschrift bekannt war. Erwähnt wird diese in den Verhandlungen nicht. Er unterstrich erneut seinen Standpunkt: Die Fusion der Unterweserorte zu einer Stadt unter einem Staatswesen müsse erfolgen. Aus taktischen Gründen ließ er die Frage der Staatszugehörigkeit für den Moment offen, seine Sympathie für den Bremer Staat dürfte aber hinlänglich bekannt gewesen sein.

Die vehemente Erwiderung kam von Bürgermeister Dr. Delius. Der frühere Mitarbeiter Beckés – 1912 war er Bremerhavener Stadtsyndikus geworden, zwischen 1914 und 1916 vertrat er den im Kriegsdienst befindlichen Stadtdirektor und leitete bis 1917 das stadtübergreifende Lebensmittelamt – war 1917 als Nachfolger Wilhelm Klußmanns zum Bürgermeister von Geestemünde und damit zu Beckés direktem Konkurrenten geworden.

Fortsetzung auf Seite 2

Waldemar Becké und die Fusion der Unterweserorte

Fortsetzung von Seite 1

Die Fusion der Unterweserorte unter bremischer Flagge lehnte Delius vehement ab. Als Begründung führte er an, die Stadtrepublik könne nicht die Leistung aufbringen, die Unterweserorte angemessen zu unterstützen. Zudem habe die Vergangenheit eine *Stiefmutter-Politik* Bremens gegenüber Bremerhaven gezeigt, die auch einer vereinigten bremischen Unterweserstadt drohe. Delius relativierte zudem die Aussagen der Denkschrift. Seiner Erfahrung nach habe die kommunale Trennung der Unterweserorte auch Vorteile mit sich gebracht. Die Konkurrenzsituation habe die Wirtschaft dort beflügelt, während die städtische Verwaltung und Infrastruktur durch den Partikularismus gut ausgestattet sei. Dennoch lehnte Delius die Verschmelzung der Orte nicht gänzlich ab. Er räumte ein, als Teil des preußischen Staates oder in einem neu zu schaffenden niedersächsischen Staat könne die Unterweserregion gedeihen und *Geestemünde die beste Förderung erwarten.* Er scheute sich nicht, das Partikularinteresse der eigenen Stadt in den Vordergrund zu stellen.

Als dritter zentraler Redner trat Lehes Bürgermeister Dr. Karl Schönewald auf. Seine Position war gemäßigt. Er begrüßte die Idee der Fusion unter der Bedingung, dass alle drei Städte beteiligt wären. Eine Fusion

Plakataufruf vom Anfang der 1920er Jahre zum 1924 erfolgten Zusammenschluss von Geestemünde und Lehe zur preußischen Stadt Wesermünde. (Abb. aus: Scheper, Burchard: Die jüngere Geschichte der Stadt Bremerhaven, S.145)

nur mit Geestemünde lehnte er ab – wohl auch, da dies eine Unterordnung des wirtschaftlich schwächeren Lehe bedeutet hätte. Er bevorzugte die Zugehörigkeit zu Preußen oder einem neu zu schaffenden Bundesstaat Niedersachsen, lehnte aber auch den Anschluss an Bremen unter Garantie bestimmter Rechte nicht ab.

Die Verhandlung endete ohne klares Ergebnis. Da eine eindeutige Position bezüglich Fusion und Zugehörigkeit zu Preußen, Niedersachsen oder Bremen nicht zu finden war, beschloss die Versammlung, ohne gemeinsame Resolution auseinanderzugehen. Im Kern waren die Verhandlungen damit gescheitert.

In der Folge legten die Gremien in Bremerhaven, Geestemünde und Lehe Bedingungen fest, zu denen sie bereit seien, einer Fusion zuzustimmen. Sie alle forderten Rücksicht auf ihre Partikularinteressen, etwa die Weiterführung von Bebauungsplänen, Übernahme aller Beamten in einen etwaigen neuen Verwaltungsapparat, besondere Begünstigungen im Hafenbau oder Sonderstimmrechte in einem neuen Stadtparlament. Die schriftlich festgehaltenen Forderungen zeigen vor allem eines: Die drei Unterweserstädte standen einander misstrauisch gegenüber, Geestemünde und Lehe waren Bremen gegenüber reserviert, für die Bremerhavener stand ein Zusammengehen mit Preußen nicht zur Diskussion. Zwar zogen die Beratungen sich noch bis Mitte des Jahres 1919 hin, im Grunde waren sie aber im Januar entschieden.

1924 gelang den preußischen Unterweserorten unter Führung Geestemündes und Lehes (das seit 1920 das Stadtrecht besaß) der Schritt, mit dem sich Delius und Schönewald noch 1919 nicht recht hatten anfreunden können: Die Fusion zur Stadt Wesermünde unter Ausschluss Bremerhavens. Mit der nachträglichen Eingliederung Bremerhavens 1939 hatte Walter Delius, als Oberbürgermeister der preußischen Großstadt, sein politisches Lebensziel vorerst erreicht.

In seinen letzten Lebensmonaten erfüllte sich letztlich Waldemar Beckés Ziel: Am 21. Januar 1947 wurde Wesermünde rückwirkend zum 1. Januar d. J. in Bremerhaven umbenannt und in das Land Bremen eingegliedert. 120 Jahre nach der Gründung der bremischen Kolonie Bremerhaven hatte eine Geschichte im Spannungsfeld von Konkurrenz und Kooperation zumindest administrativ ein Ende gefunden.

Matthias Loeber

Literaturhinweis:
Bickelmann, Hartmut (Hg.): Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten. Ein biographisches Lexikon. Zweite, erweiterte und korrigierte Auflage, Bremerhaven 2003
Gabcke, Harry et al.: Bremerhaven in zwei Jahrhunderten. Band 2. 1919–1947, Bremerhaven 1991
Scheper, Burchard: Die jüngere Geschichte der Stadt Bremerhaven. Bremerhaven 1977

Ein nationales Schifffahrtsmuseum für Bremerhaven

Vor 50 Jahren stellte Bremen einen Antrag an das Bundesforschungsministerium

Vor 50 Jahren, am 21. Januar 1969, richtete der Präsident des Bremer Senats, Bürgermeister Hans Koschnick, ein vertrauliches Schreiben wegen der Errichtung eines Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven an den damaligen Bundesminister für Wissenschaftliche Forschung, Dr. Gerhard Stoltenberg in Bonn. In dem zehnseitigen Brief, der heute im Stadtarchiv Bremerhaven unter „Handakten Stadtrat Alfons Tallert , Nr. 156“ aufbewahrt wird, legt er dar, warum das Land Bremen und die Stadt Bremerhaven der Ansicht sind, dass die Bundesrepublik Deutschland ein nationales Deutsches Schifffahrtsmuseum benötigt. Dem Schreiben fügt er als Anlagen drei Stellungnahmen bei.

Zum einen ist dies die gutachterliche Äußerung des Historikers Prof. Dr. Walther Hubatsch, Professor für Mittelalterliche und Neuere Geschichte an der Rheinischen Friedrich-Wilhelm-Universität in Bonn. Hubatsch hatte sich neben vielen anderen Veröffentlichungen mit den Büchern „Die Ära Tirpitz. Studien zur deutschen Marinepolitik 1890–1918“ und „Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848–1945“ als Marinehistoriker einen Namen gemacht.

Weiterhin ist es ein Brief des Kölner Rechtsanwalts Dr. Hanswilly Maria Bernartz an den Vorsitzenden des Kuratoriums „Schifffahrtsmuseum Alter Hafen e.V“, Dr. August Dierks. Bernartz besaß eine umfangreiche Privatsammlung von Schiffsmodellen und Bildern, die er in diesem Schreiben detailliert auflistet und einem zukünftigen nationalen Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven in Aussicht stellt.

Die dritte Anlage schließlich ist eine Aufstellung von Gert Schlechtriem, dem Leiter des Morgensternmuseums in Bremerhaven und späteren Museumsdirektor am Deutschen Schiffahrtsmuseum, über die Ausstellungsobjekte, die Bremerhaven aus den Sammlungsbeständen des Morgensternmuseums – in der Anlage spricht er vom Museum Bremerhaven – beisteuern könnte. Außerdem erwähnt er die Museumsschiffe, die Bark SEUTE DEERN, das Feuerschiff ELBE III und das Walfangschiff RAU IX, die zu diesem Zeitpunkt schon im Alten Hafen liegen und vom Kuratorium „Schifffahrtsmuseum Alter Hafen e.V“ der Öffentlichkeit präsentiert wurden und in die neue Einrichtung eingebracht werden könnten.

Koschnick legt in seinem Schreiben dar, warum das Land Bremen und die Stadt Bremerhaven der Ansicht sind, dass die Bundesrepublik Deutschland ein nationales Deutsches Schifffahrtsmuseum benötigt.

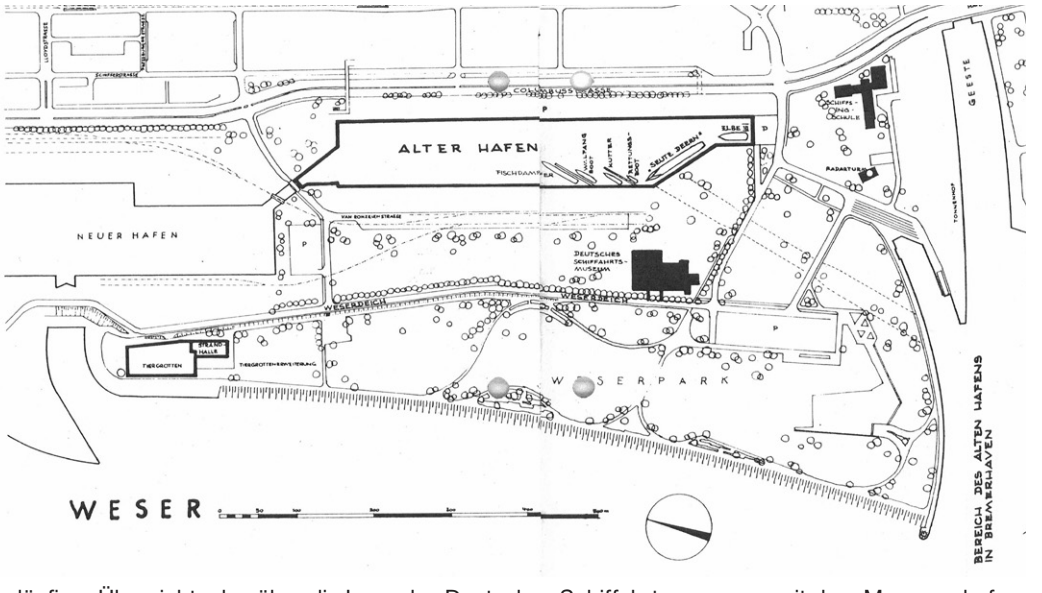
Einleitend stellt er fest, dass *nach der Vernichtung des Museums für Meereskunde in Berlin während des Krieges* ein solches Museum fehlt. *Das Berliner Museum war,* so Koschnick, *durch seine Sammlungen, seinen umfassenden Aufgabenbereich, seine Organisation und Struktur international ebenso anerkannt wie durch seine Forschungen auf dem Gebiete der Seegeschichte.* Es war also eine weltweit renommierte Forschungseinrichtung, deren Ausstellung und Arbeit seit dem Zweiten Weltkrieg jetzt von vielen schmerzhaft vermisst wurde.

Er greift in seiner Argumentation die von deutschen Wissenschaftlern seit Mitte der 60er Jahre erhobene Forderung nach Gründung eines neuen, nationalen Schifffahrtsmuseums auf. Der erste dieser Wissenschaftler war 1964 Paul Heinsius mit einem Beitrag für die Marine-Rundschau gewesen.

Aus diesem Beitrag zitiert Koschnick große Passagen. Heinsius hatte u.a. festgestellt, dass wichtiges Material zur deutschen *Schiffahrtsgeschichte in großen, bedeutenden und kleinen, manchmal fast unbekannten Museen* gezeigt würde, dass aber *immer nur Teilgebiete der deutschen See- und Schiffahrtsgeschichte* erfahrbar seien. Die Folge sei, dass *große wichtige Abschnitte der deutschen Schiffahrtsgeschichte auf diese Weise überhaupt nicht oder nur ungenügend erfaßt* würden. Koschnick schließt diesen ersten Punkt seines Briefs mit dem Fazit, dass Heinsius' Ausführungen deutlich machen, *daß die Errichtung eines dem ehemaligen Berliner Museum gleichwertigen, umfassenderen Schifffahrtsmuseum eine Notwendigkeit ist.*

Danach geht Koschnick auf die Inhalte des geplanten Museums ein. Diese klangen schon im ersten Teil an und werden nun im zweiten Teil näher ausgeführt. Die Einrichtung soll eine Sammlung *zur Seeschiffahrt im weitesten Sinne des Wortes (Handelsschiffahrt, Marine, Fischerei, Schiffbau, Häfen, Seezeichen, Bergung) anlegen, diese zur Schau stellen und der Forschung zugänglich* machen. Er bezieht sich auf die beigefügten Anlagen.

Fortsetzung auf Seite 3



Vorläufiger Übersichtsplan über die Lage des Deutschen Schiffahrtsmuseums mit dem Museumshafen. Der Plan enthält u.a. einen Vorschlag zum Liegeplatz vorgesehener Museumsschiffe. Die Zeichnung wurde der Anlage von Gert Schlechtriem beigefügt.
(Bildquelle: Handakten Stadtrat Alfons Tallert , Nr. 156 im Stadtarchiv Bremerhaven)

Die Grundsteinlegung für das Deutsche Schifffahrtsmuseum durch den Bremer Senatspräsidenten, Bürgermeister Hans Koschnick, am 6. Juni 1975.
(Abb. aus: Deutsches Schiffahrtsmuseum ’75. Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr.1, S.12)

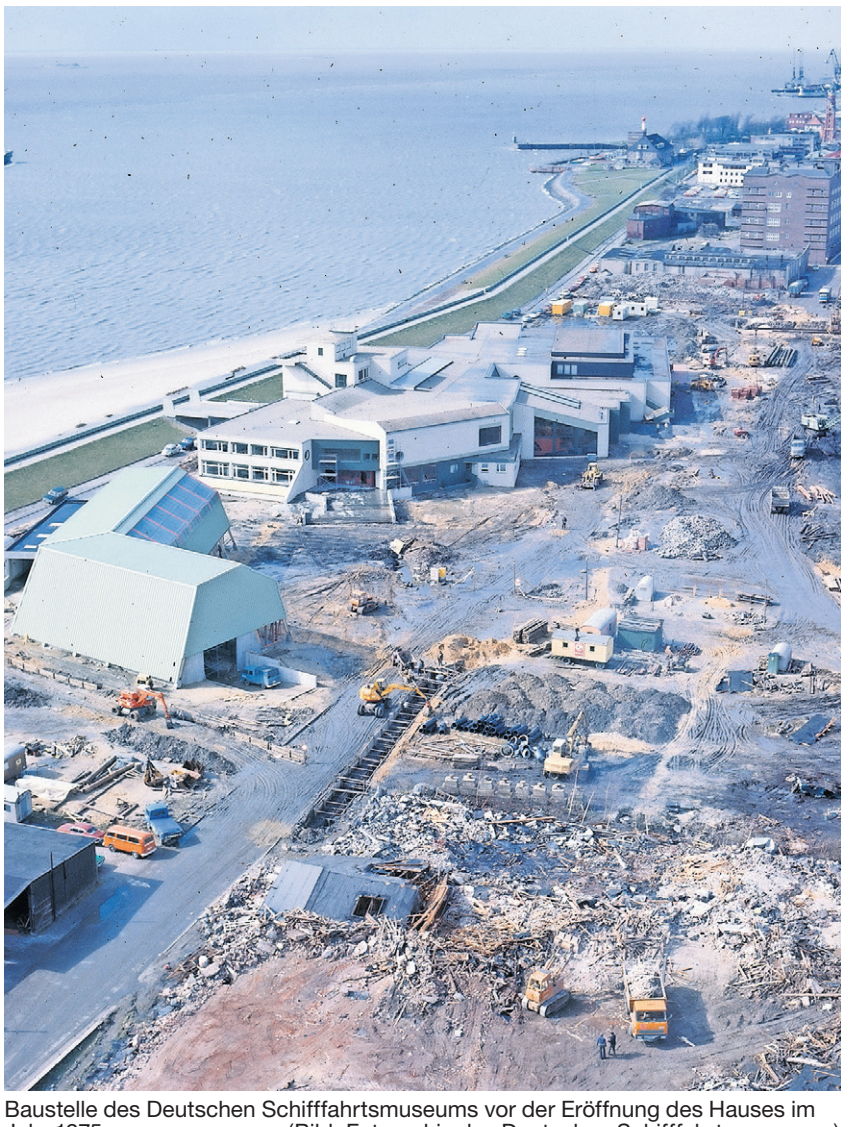
Ein nationales Schifffahrtsmusesum für Bremerhaven

Fortsetzung von Seite 2

In dem Gutachten von Walther Hubatsch sieht er ein Exposé für das Vorhaben, das mit den Sammlungen von Hanswilly Bernartz und den Objekten aus dem Morgensternmuseum sowie den Museumsschiffen des Vereins Alter Hafen e.V. dessen Forderungen optimal nachkommen könne.

Im dritten Teil zieht Koschnick den Vergleich mit musealen Darstellungen nationaler Schifffahrtsgeschichte im Ausland. Er stellt fest, dass die Bundesrepublik Deutschland *in Westeuropa von einem Kranz bedeutender Schiffahrtsmuseen* umgeben ist. Dabei führt er das englische National Maritime Museum in Greenwich, das holländische Maritime Museum Prins Hendrik in Rotterdam, das belgische Nationale Schiffahrtsmuseum in Antwerpen, das französische Musée de la Marine in Paris, das schwedische Statens Sjöhistorika Museum in Stockholm und das dänische Schiffahrtsmuseum in Kronborg sowie weitere Museen in Finnland, Norwegen, Italien, Portugal und Spanien an. Sein Vergleich gipfelt in des Feststellung: *Selbst die Österreicher dürften weiter sein als wir,* wo sich im Heeresgeschichtlichen Museum in Wien nicht nur *die Leistungen der K.u.K. Marine bei der Erschließung neuer Seewege* dargestellt fänden, sondern sich die *Entwicklung überseeischer Hafenstädte* so widerspiegele, *wie sie sich in den Augen der Seeleute vollzog.* Er schließt: *Den großen Vorsprung, den das Ausland hat, gilt es jetzt aufzuholen.*

Erkennbar wird in diesem Satz ein gewachsenes Selbstbewusstsein in der Bundesrepublik. Man möchte nach den Aufbaujahren jetzt die eigene Schifffahrtsgeschichte angemessen aufgearbeitet und in der Öffentlichkeit dargestellt sehen. Auf keinen Fall will man hinter der DDR zurückstehen, wo sich *übrigens in Dresden ein Verkehrsmuseum mit einer Abteilung für die Schiffahrt* befindet, und wo man dabei ist, *in Rostock ein zentrales Schiffahrtsmuseum zu errichten.*



Baustelle des Deutschen Schifffahrtsmuseums vor der Eröffnung des Hauses im Jahr 1975. (Bild: Fotoarchiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums)

Abschließend stellt Koschnik Bremerhavens Eignung als Standort eines solchen Museums dar. Er verweist darauf, dass *Bremerhaven nach Struktur, Geschichte und Gegenwart eine ausgesprochene Seestadt* [sei], *die auf maritimem Gebiet, in Schiffahrt und Werftindustrie, Hochseefischerei und Walfang, Segelschiffahrt und Passagierschiffahrt ungewöhnliche Leistungen aufzuweisen* hat. Außerdem erwähnt er die Bundesmarine, die in Bremerhaven mit zwei großen Schulen vertreten ist, der Technischen Marineschule und der Marine-Ortungsschule, *an denen jährlich eine große Anzahl von Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften auf technischem und nautischem Gebiet ausgebildet werden.*

Abschließend kommt Koschnick zu seinem eigentlichen Anliegen, dem Wunsch des Landes und der Stadt auf Gewährung eines Zuschusses aus Bundesmitteln. Diesen Wunsch rechtfertigt er mit der Tatsache, dass das Berliner Museum für Meereskunde *außer durch Preussen wesentlich durch das Reich finanziert wurde und sich der besonderen Förderung durch die Marine erfreute.* Von den Baukosten, die sich *für das zu errichtende Museumsgebäude einschließlich Grunderwerb* zu dem Zeitpunkt auf sieben Millionen DM beliefen, sollte der Bund nach seinen Vorstellungen zwei Drittel, d. h. 4,7 Millionen DM übernehmen. Die Stadt Bremerhaven und das Land Bremen erklären sich 1969 bereit, ein Drittel der Bausumme zu übernehmen.

Die Auswirkungen und Ergebnisse des Schreibens hat 1975 Professor Dr. Detlev Ellmers, der wissenschaftliche Direktor des damals gerade eröffneten Deutschen Schiffahrtsmuseums, in dem ersten Museumsführer des Hauses mit dem Titel „Deutsches Schiffahrtsmuseum ’75“ im Kapitel „Die Anfänge“ prägnant zusammengefasst.

Der Museumshafen mit der Bark SEUTE DEERN am Eröffnungstag des Deutschen Schifffahrtsmuseums am 5. September 1975.
(Bild: Fotoarchiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums)

Das Bundesforschungsministerium schaltete nach dessen Erhalt den Wissenschaftsrat ein, der seinerseits ein Gutachten der Deutschen Forschungsgemeinschaft in Bonn einholte. *Beide wollten sichergestellt wissen,* so Ellmers, *daß das Museum nicht nur Ausstellungen zeigt, sondern als Zentralstelle zur wissenschaftlichen Erforschung der deutschen Schiffahrtsgeschichte eingerichtet wird.* Und Bremen erklärte sich in den auf das Schreiben folgenden Verhandlungen bereit, dem Museumsprojekt *einen neuen Akzent durch Einbringen der ausgearbeiteten Koggeplanung (einschließlich Kogge-Haus) zu geben.* Daraufhin empfahl der Wissenschaftsrat am 25. Juli 1969 – also ein halbes Jahr nach Koschnicks Schreiben – dem Bund, *50 Prozent der Bausumme bereitzustellen unter der Voraussetzung, daß Stadt und Land Bremen und die Stadt Bremerhaven zusammen die andere Hälfte aufbrachten.*

Noch im gleichen Jahr erfolgte der Baubeginn mit dem Rammen des ersten Betonpfahls. Am 6. Juni 1970 fanden die Grundsteinlegung und schließlich die Eröffnung des Hauses durch Bundespräsident Walter Scheel am 5. September 1975 statt.

Hans-Walter Keweloh

Quelle:
Schreiben „Errichtung eines Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven“ vom Präsidenten des Senats an den Bundesminister für Wissenschaftliche Forschung. Stadtarchiv Bremerhaven „Handakten Stadtrat Alfons Tallert , Nr. 156

Literatur:
Das Werden des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Hg. vom Kuratorium Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven. 2. Auflage 1971

Ellmers, Detlev und Fromlowitz, Peter: Deutsches Schiffahrtsmuseum ’75. Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr.1. Bremerhaven 1975

Kähler, Kai: 1975 - 2015. 40 Jahre Deutsches Schiffahrtsmuseum – von Wandel und Wirkung. Hg. von Sunhild Kleingärtner. Bremerhaven 2015

Rixta von Lehe zum Gedächtnis

Zeit ihres Lebens der Heimatkunde verbunden und kulturell aktiv

Rixta von Lehe, Ehrenmitglied des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, ist am 5. Dezember 2018 im Alter von 95 Jahren verstorben.

Rixta von Lehe (14. Juni 1923 – 5. Dezember 2018). (Foto: Familienbesitz)

Gott erhole Damm un Dieken
Siel un Bulwark un derglieken,
dato unser Hab un God
un en ehrlich Wurster Blot

Dieser Spruch hing im Elternhaus Rixta von Lehes in Padingbüttel-Strich. Der Wurster Heimat blieb sie stets verbunden.

Viele ihrer Vorfahren – erinnert sei nur an ihren Großvater und langjährigen MvM-Vorsitzenden Erich Eibe von Lehe – prägten über viele Jahrzehnte den Heimatbund der Männer vom Morgenstern.

Nach Schulbesuch, ländlicher Hauswirtschaftslehre und Arbeit im elterlichen Betrieb besuchte Rixta von Lehe 1949 für ein Jahr eine Gartenbauschule in Bad Godesberg. Von 1953 an studierte sie dann an der Pädagogischen Hochschule in Lüneburg und erhielt nach bestandener Prüfung eine erste Lehrerstelle im Ortsteil Leeswig der Gemeinde Königreich vor den Toren Hamburgs im Alten Land. Über ihre dortigen Erlebnisse in den Tagen der großen Sturmflut im Februar 1962 hat Rixta von Lehe eindrucksvoll 1990 in Band 69 des Jahrbuchs der Männer vom Morgenstern berichtet.

Der Beruf war für sie stets Berufung – etwas anderes zu sein, kam für sie nie in Frage, wie sie noch im hohen Alter betonte.

Mitte der 1960er Jahre, inzwischen in Beckdorf (Kreis Stade) tätig, bewarb sie sich voller Tatendrang und Abenteuerlust für den Auslandsschuldienst. So kam sie von 1965 bis 1970 an die Deutsche Schule Quilpué in Chile.

Nach der Zeit in Südamerika kehrte Rixta von Lehe in den Kreis Stade zurück und arbeitete bis zu ihrer Pensionierung 1986 an der Camper Schule in Stade. In ihrem Hemmoorer Altersdomizil lebte sie danach mit ihrer Schwester Hille zusammen – auch diese von Haus aus Pädagogin.

Zeit ihres Lebens war Rixta heimatkundlich und kulturell aktiv. Neben dem Einsatz für die plattdeutsche Sprache sowie der Arbeit für Kirchengemeinde und Kulturkreis, trat sie früh in den Heimatbund der Männer vom Morgenstern ein, wo sie Jahrzehnte aktiv das Vereinsleben bereicherte. Mit zahlreichen Aufsätzen, meist zu Themen ihrer Wurster Heimat, Vorträgen insbesondere bei den Klönstunden im Marschenhaus und Studienfahrten in ihre „zweite Heimat“ (Landkreis Stade und Hamburg) hat Rixta von Lehe sich verdient gemacht um die Männer vom Morgenstern. Ihre beliebten Tagesfahrten starteten übrigens stets mit einem gemeinsam gesungenen Lied.

Nicht unerwähnt muss bleiben, dass Rixta über Charaktereigenschaften verfügte, die heutzutage selten geworden sind: ein natürliches Interesse am Menschen und Herzenswärme! Dafür und für die unermüdliche Arbeit im Sinne und für den Heimatbund der Männer vom Morgenstern gebührt Rixta von Lehe Dank und Anerkennung. Wir werden sie nicht vergessen.

Sönke Hansen

Einladung

Der Heimatbund der Männer vom Morgenstern
lädt Mitglieder und Freunde ein am

Montag, 4. Februar 2019, 18.30 Uhr
Wremen, Gästezentrum

Kaminfeuerabend

Dirk Sander (Nessmersiel)
Entwicklung in der Krabbenfischerei
In Kooperation mit der Kurverwaltung Wremen
und dem Wremer Heimatkreis

Dienstag, 12. Februar 2019, 19.30 Uhr
Otterndorf, Stadtscheune, Sackgasse 4

Prof. Norbert Fischer (Hamburg/Stade)

Zur Geschichte der Deiche in Hadeln, Cuxhaven und an der Oste

In Kooperation mit der Kranichhausgesellschaft

Sonntag, 17. Februar 2019, 15 Uhr
Bremerhaven, Lutherstraße 7 (Die Theo)

Buchvorstellung – Jessica Pannier

Parktor, Bootshaus, Oberrealschule und Co. Wie Stadtbaumeister Heinrich Lagershausen das Gesicht Lehes prägte

(Veröffentlichungsreihe des Stadtarchivs, Bd. 25 und
Sonderveröffentlichungen des Heimatbundes
der Männer vom Morgenstern, Bd. 53)
In Kooperation mit dem Stadtarchiv Bremerhaven

Mittwoch, 20. Februar 2019, 17 Uhr
Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1

Geschichte(n) am Mittwoch

Dr. Dirk Peters: Der Elbe-Weser-Schifffahrtsweg

Mittwoch, 20. Februar, 19 Uhr
Cuxhaven, Kapitän-Alexander-Str.1,
Stadtbibliothek/Stadtarchiv (Veranstaltungsraum)

Dr. Frauke Dettmer

Früher NS-Terror in Cuxhaven und die Geschichte eines Bildes

In Kooperation mit Stadtbibliothek/Stadtarchiv Cuxhaven

Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Februar 2019

Montag, 4. Februar 2019, 15 bis 18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“

Montag,4. Februar 2019,18.30Uhr, Wremen, Gästezentrum: Kaminfeuerabend. Dirk Sander (Nessmersiel): Entwicklung in der Krabbenfischerei. In Kooperation mit der Kurverwaltung Wremen und dem Wremer Heimatkreis.

Dienstag, 12. Februar 2019, 19.30 Uhr, Otterndorf, Stadtscheune, Sackgasse 4: Prof. Dr. Norbert Fischer: Zur Geschichte der Deiche in Hadeln, Cuxhaven und an der Oste. In Kooperation mit der Kranichhausgesellschaft

Sonntag, 17. Februar 2019, 15 Uhr, Bremerhaven, „Die Theo“: Buchvorstellung: Parktor, Bootshaus, Oberrealschule und Co. – Wie Stadtbaumeister Heinrich Lagershausen das Gesicht Lehes prägte. In Kooperation mit dem Stadtarchiv Bremerhaven.

Dienstag, 19. Februar 2019, 19 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Peter Schönfeld

Mittwoch, 20. Februar 2019, 17 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Geschichte(n) am Mittwoch. Dr. Dirk Peters: Der Elbe-Weser-Schiffahrtsweg

Mittwoch, 20. Februar, 19 Uhr, Cuxhaven, Kapitän-Alexander-Str. 1, Stadtbibliothek/ Stadtarchiv (Veranstaltungsraum): Dr. Frauke Dettmer: Früher NS-Terror in Cuxhaven und die Geschichte eines Bildes. In Kooperation mit dem Stadtarchiv Cuxhaven

Mittwoch, 20. Februar 2019, 19 Uhr, Otterndorf, Stadtscheune, Sackgasse 4: Plattdeutscher Gesprächskreis der Morgensterner. Leitung: Albert Wilhelm Oest und Elisabeth Baumann

Die **„Arbeitsgemeinschaft Hadeln“,** Leitung Heiko Völker, tagt wöchentlich mittwochs um 15 Uhr im Gemeindesaal der evangelischen Kirche in Osterbruch.

Die **„Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft“,** Leitung Fred Wagner, trifft sich an dienstags von 15 bis 17 Uhr in den Räumen von Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden zur Arbeits- und Informationsstunde.

Die **Bibliothek der Männer vom Morgenstern** in Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden, Leitung Peter Schönfeld, ist dienstags von 15 bis 19 Uhr und samstags von 10 bis 13 Uhr geöffnet.

„Männer vom Morgenstern“
Heimatbund an Elb- und Wesermündung e.V.
Vorsitzende: Dr. Nicola Borger-Keweloh
Telefon 04 71 / 6 57 33
Schriftführer: Heiko Völker
Telefon 04751 / 90 01 32
Geschäftsstelle: Schloß Morgenstern,
Bremerhaven-Weddewarden, Burgstraße 1
Geschäfts- und Bibliothekszeiten:
dienstags 15 bis 19 Uhr, sonnabends 10 bis 13 Uhr

Niederdeutsches Heimatblatt
Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH, Hafenstraße 140, 27576 Bremerhaven, Druck: Druckzentrum Nordsee GmbH.
Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung.

Redaktionsausschuss: Rinje Bernd Behrens, Dr. Hartmut Bickelmann,
Hans-Walter Keweloh, Dr. Dirk J. Peters und Andreas Weigel.
Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:
Hans-Walter Keweloh, Entenmoorweg 47, 27578 Bremerhaven, Telefon: 0471/65733