NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück **H 1914 E**
Gebühr bezahlt

September 2019
Nr. 837

Die Todesfahrt der BERLIN

Im Orkan gingen vier Mann über Bord

Auf dem Nordatlantik zieht weit draußen ein Sturm auf, als die BERLIN des Norddeutschen Lloyd am 24. März 1959 die Columbuskaje mit dem Ziel New York verlässt. Die Überfahrt kann ungemütlich werden, vielleicht sogar gefährlich. Das weiß Vertretungskapitän Fritz Leusner. Noch ahnt er nicht, dass er in den nächsten Tagen sein ganzes Können brauchen wird – mehr als auf jeder Fahrt zuvor. Als Leitender Offizier steht ihm Ernst Hankiewicz zur Seite.

Die BERLIN ist bei weitem nicht ausgebucht: Nur 520 Passagiere fahren mit. Über 450 Betten bleiben leer. Kurz zuvor hat die AMERICA der United States Lines Bremerhaven verlassen. Mit ihr reisen die Amerikaner. Auf der Fahrt der BERLIN sind Meteorologen des Hamburger Seewetteramts an Bord. Sie warnen den Kapitän frühzeitig. Leusner lässt sein Schiff „orkanfest“ machen: Bullaugen werden mit Stahlblenden gesichert, Türen und Schränke verriegelt, Möbel befestigt und Schotten geschlossen.

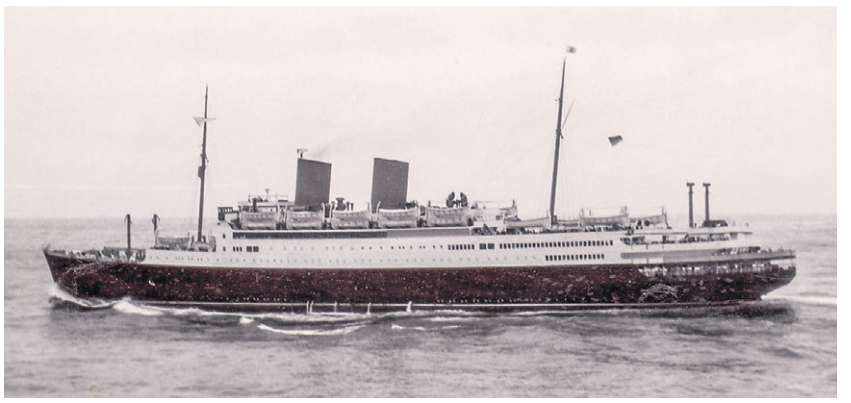
Am 28. März, dem Ostersonnabend des Jahres, treffen die BERLIN, ihre Besatzung und ihre Passagiere auf den seit Jahrzehnten stärksten Orkan auf dem Nordatlantik. Ausweichen kann ihm der langsame Liner mit seinen höchstens 16 Knoten nicht. Einen weniger gefährlichen Kurs gibt es für ihn nicht, denn das Unwetter betrifft ein riesiges Seegebiet.

Bereits am frühen Nachmittag überrollen schwere Brecher von fünf Metern Höhe das Vorschiff. Sie schlagen auf die Holzdeckel der drei vorderen Ladeluken. Luke I und II liegen auf dem Hauptdeck, Luke III ein Deck höher auf dem oberen Deck zwischen Vormast und Brücke.

Der Sturm nimmt noch zu. Am frühen Abend steht die BERLIN rund 700 Seemeilen nördlich der Azoren. Sie kommt jetzt in schwerstes Unwetter. Kapitän Leusner lässt die Maschinen drosseln und beidrehen. Stundenlang kämpft sich der Lloyd-Liner bei einer Windgeschwindigkeit von 160 Kilometern pro Stunde gegen 18 bis 20 Meter hohe Wellen voran, die von mehreren Seiten gleichzeitig auf das Schiff einstürzen. Es ist das besondere Wetterpech der BERLIN, dass sie in das Zentrum eines Tiefdrucktrogs rutscht. Der Orkan weht zunächst aus Südwest, später dreht er auf West und Westnordwest.

Jetzt geht es um Leben und Tod. Keiner darf mehr an Deck. Die Ausgänge sind abgesperrt. Die Gefahr, vom Sturm weggerissen zu werden, ist zu groß. Nur Bordfotograf Herbert Hanke darf als einziger nach oben und hält seine Kamera der tobenden See entgegen. Mit einer Leine gesichert macht er spektakuläre Bilder.

Plötzlich geht eine heftige Erschütterung durchs Schiff: *Da knallte eine schwere Sturzsee auf das Vordeck. Es war wie ein Minentreffer im Krieg.*



Die BERLIN fährt hinein in das Sturmtief auf dem Nordatlantik. (Abb.: Archiv NDL)

Unser großer Dampfer schüttelte sich und bebte, erinnert sich ein Besatzungsmitglied. Wie ein gewaltiger Donner sei die Riesenwelle über die BERLIN hereingebrochen, vergleichbar einem Einschlag eines Torpedos mit anschließender Explosion, meint ein anderer: *Das Schiff erbebte bis zur Mastspitze.*

Der rund 20 Meter hohe Brecher kracht gegen die Bordwand, überspringt das Schanzkleid und überflutet das Vorschiff. Er beschädigt die Aufbauten und zerschlägt die Holzabdeckung einer Ladeluke. Winschen und Wellenbrecher werden aus ihren Verankerungen gerissen, Teile der Reling und der Aufbauten verbogen, Decksaufgänge eingeknickt, Türen zertrümmert. Auf der Kommandobrücke zersplittern Scheiben.

Nur eine Minute später kommt die Meldung: „Wassereinbruch in Luke II“. Der Leitende Offizier Ernst Hankiewicz eilt nach draußen. Das Bootsdeck steht gut einen halben Meter unter Wasser! Die Brecher haben den Scherstock, einen schweren Stahlträger, und zwei Komparts-Lukendeckel eingeschlagen. In der Zwischendecksluke steckt der vorderste Scherstock des Oberdecks, darunter eine stark verbogene Verschlusslatte, die normalerweise die oberste Persenning sichert, ein rechteckiges Stück wasserdichtes Segeltuch. Überall liegen herumschlagende Fetzen und Teile der zertrümmerten Lukendeckel. Einige Matrosen kümmern sich um den Schaden. Doch jetzt auf dem Vordeck zu arbeiten, hält Kapitän Leusner für lebensgefährlich. Er lässt die Seeleute unter Deck zurückkehren.

Kann die BERLIN seefähig bleiben, wenn ständig Wasser in die offene Luke läuft? Ihre Öffnung misst knapp fünf Meter im Quadrat. Luke II besteht aus dem Lukenschacht, dem Zwischendeck und dem Unterraum. Dort ist Platz für 16 amerikanische „Straßenkreuzer“ im Zwischendeck und für weitere zwölf im Unterraum.

Der Leitende Offizier schildert dem Kapitän, dass die Wassermassen fluteten durch die unteren Gänge fluteten und bereits bis zur Maschine gedrungen seien. Sein Urteil: *Die Lage des Schiffes kann gefährlich werden!* Er will Luke II abdichten, zumindest Deckel und Scherstock wieder auflegen lassen. Das Material liege bereit. Mit ein paar Leuten könne man den Schaden zügig beseitigen.

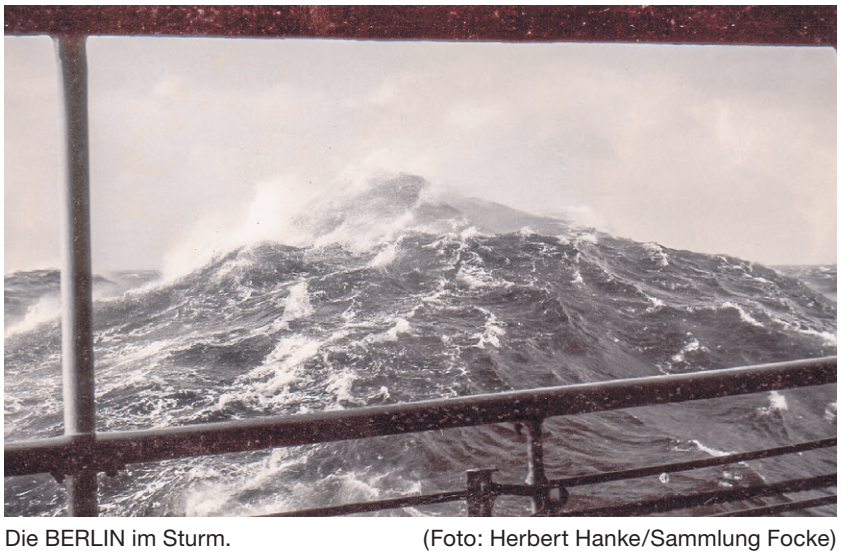
Der Kapitän zögert, überwindet aber seine Bedenken, die Männer bei diesem Wetter erneut aufs Vorschiff zu schicken. 20 Besatzungsmitglieder erhalten gegen 20 Uhr den Auftrag, die offene Luke abzudecken und das in das Hauptdeck eingedrungene Wasser auszupumpen. Sie sollen vorsichtig sein, gibt Leusner ihnen mit auf den Weg. Hankiewicz geht mit auf das Vorschiff. Er glaubt, es seien zu viele Matrosen dort und will gerade einige Seeleute wieder unter Deck schicken, um sie nicht unnötig zu gefährden. Doch dazu kommt es nicht mehr.

In diesem Augenblick naht von Steuerbord ein mächtiger Querschläger. Er hat eine solche Wucht, dass er das Schiff um fast 30 Grad von seinem Kurs abbringt. Selbst der Rudergänger auf der Brücke verliert den Halt. In Sekunden ereignet sich das tragische Unglück: Die auf dem Vordeck arbeitenden Seeleute und der Leitende Offizier schwimmen zunächst in dem überkommenden Wasser. Doch als sich die BERLIN auf die nächste Welle hebt, sind vier Matrosen verschwunden. Der tückische Brecher hat sie in die tosende See des Atlantiks gerissen. Zehn Matrosen sind zum Teil schwer verletzt. Der Schiffszimmermann liegt stöhnend 15 Meter von seinem bisherigen Platz entfernt an Deck. Gewaltige Wassermassen ergießen sich über die BERLIN. Erst ein ‚Voll voraus‘-Manöver der Steuerbordmaschine bringt sie wieder in eine erträgliche Lage. Ein Bootsmann landet ein Deck höher: Eine Riesenwelle hat ihn über Bord getragen, die nächste spült ihn wieder zurück aufs Schiff! Er kommt sofort ins Hospital. Er hat unglaubliches Glück gehabt – im Gegensatz zu seinen vier Kameraden.

Die toten Seeleute sind der 25jährige Matrose August Kammeier, der 19jährige Herbert Schmidt, beide Leichtmatrosen aus Bremerhaven sowie der 37jährige Matrose Friedel Lüdders aus Midlum. Auf den 18jährigen Helmut Engelke warten seine Eltern in New York vergebens. *Im Kampf um die Sicherheit ihrer Passagiere und ihres Schiffes ließen sie ihr Leben,* schreibt die Bildzeitung am 1. April unter der Schlagzeile *Von der See verschlungen – Lähmendes Entsetzen unter den Passagieren.*

Dem Hamburger Abendblatt sagt ein fassungsloser Sprecher der Seeberufsgenossenschaft, es sei selbst bei einem Orkan absolut ungewöhnlich, dass Seeleute von Deck eines so großen Schiffes gespült würden. Aber es ist passiert. Kapitän Leusner informiert den Norddeutschen Lloyd in Bremen per Seefunktelegramm über den Unfall.

Wind und See kamen von der Seite, haushoch türmten sich die Wellen. Die See war so grob, dass unbedingt bald etwas geschehen musste. Das Schiff stampfte und rollte fürchterlich. Kapitän Leusner wollte die BERLIN nicht länger beigedreht liegen lassen, sondern über Backbordbug drehen, um sie mit dem Heck auf Wind und See zu legen.



Die BERLIN im Sturm. (Foto: Herbert Hanke/Sammlung Focke)

Fortsetzung auf Seite 2

Die Todesfahrt der Berlin

Fortsetzung von Seite 1

Die Passagiere glaubten, sie ändere den Kurs, um aus der Gefahrenzone herauszukommen. Sechs Stunden brauchte das Schiff, um die Unglücksstelle zu umkreisen. Bei der gewaltigen Dünung schwand von Stunde zu Stunde die ohnehin nur geringe Hoffnung, die Matrosen noch lebend zu bergen. Wahrscheinlich waren sie schon ertrunken.

Die Liner AMERICA und QUEEN MARY halfen bei der Suche. Die BERLIN suchte bis Ostermontag bei anhaltend schwerem Wetter nach den Vermissten. Sie machte nur zwei Knoten Fahrt – kaum genug, um dem Ruder zu gehorchen. Wegen des Orkans war es nicht möglich, das Schiff zu stoppen oder ein Rettungsboot zu Wasser zu lassen.

Rettungsboote konnten nicht ausgesetzt werden, weil die Wasserberge sie gegen die BERLIN schleudern und die Retter auch noch töten würden. Immer noch schmetterten schwere Seen mit brachialer Wucht gegen das auf und nieder tanzende Schiff. *Da wäre keiner wiedergekommen,* werden die Matrosen später vor dem Seeamt in Bremerhaven sagen.

Seewasser strömte in einem Sturzbach durch die Gänge und drang in viele Kabinen ein; es schwappte in die Fahrstuhlschächte und damit ins ganze Schiff. Im Speisesaal der 1. Klasse stand das Wasser kniehoch. Die ersten Stühle „fuhren Kahn". Tische und Stühle in den Gesellschaftsräumen hatten sich aus der Sicherung gerissen.

Eine Frau hatte sich bei einem Sturz am Bein verletzt und war gestürzt. Sie lag in ihrer Kabine einen halben Meter tief im Wasser. Ein Steward hatte sie entdeckt und gerettet.

Im Hospital schienten und verbanden die Schiffsärzte Dr. Joseph Freiherr von Geyr und Dr. Friedhelm Otto die zehn Verletzten. Passagiere mit Brüchen, Schnittwunden, Prellungen standen Schlange. Einer hatte sich beide Beine gebrochen.

Die Wellen waren noch immer höher als die Aufbauten. Bei jeder Neigung des Schiffes flogen die Menschen in ihren Stühlen von einer Seite zur anderen. Kinder schrieen, Erwachsenen pressten sie an sich, weinten und mussten sich übergeben. Einige wollten über Bord gehen, weil sie glaubten, das Schiff gehe gleich unter. Einige beteten.

Um weitere Verletzungen bei dem stark rollenden Schiff zu vermeiden, wurden die Fahrgäste gebeten, sich lang zu legen. Das sollte sie vor Prellungen und Brüchen bewahren. Überall klammerten sich die Leute aneinander. Trotzdem wurden manche mehrfach durch den Raum geschleudert. Stewards führten Passagiere in die oberen Räume. Ihre Gesichter waren blass und verschlossen. Um die Flut aufzuhalten, die sich durch den Fahrstuhlschacht Eingang in das ganze Schiff verschaffte, rollte die Besatzung Teppiche auf und legt sie als Dämme vor die zerschmetterten Türen und Fenster. Der Konzertflügel raste durch den Salon und knallte gegen die Wand.

Beinahe wären noch zwei weitere Matrosen ums Leben gekommen. Einer war von einem Wellenberg vom unteren auf das obere Deck gehoben worden. Der andere konnte sich nur dadurch retten, dass er sich mit letzter Kraft von außen an der Reling festklammerte, bis er gerettet wurde. Im Speisesaal waren Geschirr, Aschenbecher und Gläser zertrümmert, überall krachte, klirrte, polterte und rauschte es. Stühle, Besteck, Suppen, Essensreste, Wasser, Blumen, Zucker und Kartoffeln lagen auf dem Teppich. Stühle und andere Gegenstände flogen von einer Ecke in die andere. Das Wasser schlug bis zur Kommandobrücke hoch.

Ein Teil der Mannschaft war in Passagierkabinen umgezogen, weil ihre Kammern unter Wasser standen. Manche hatten kein trockenes Kleidungsstück mehr im Spind.

Offen bleibt, woher das viele Wasser im Schiff kam. Luke II war bis zum Schottendeck wasserdicht, die wasserdichten Türen waren geschlossen. Oberhalb des Schottendecks ließen sich die Zugänge zur Luke einigermaßen abdichten. Es hätte also nur Luke II voll Wasser laufen können. Das hätte die Stabilität der BERLIN zwar beeinträchtigt, aber nicht gefährdet. Die Wassermassen im Schiff mussten daher auch durch andere Öffnungen wie eingeschlagene Türen, Fenster oder Bullaugen eingedrungen sein. Der vorherrschende Eindruck, das Wasser sei nur durch die offene Luke ins Schiff gelangt, überzeugte nicht.

Die Besatzung arbeitete schon auf der Fahrt nach New York Tag und Nacht, um das Schiff mit Pumpen und Eimern zu lenzen, die vom Salzwasser durchtränkten Teppiche mit Frischwasser zu reinigen und das aufgeschwemmte Linoleum anzunageln.

An Deck war alles mit Tauen abgesperrt, weil ein Stück der Reling fehlte und man da sowieso nicht mehr sitzen konnte, da alle Bänke zerschlagen waren. Der Anlauf in Halifax fiel aus, weil die BERLIN schon 13 Tage unterwegs war.

Mit 30 Stunden Verspätung kam sie am Sonntag, dem 5. April 1959, in New York an. Sie hatte halbmast geflaggt. In New York wurde die BERLIN notdürftig repariert. Am 6. April 1959 begannt mit 498 Passagieren die Heimreise. Hätten die US-Behörden das Schiff als nicht seetüchtig eingestuft, hätte es nicht auslaufen dürfen.

Zehn Tage später, am 16. April, machte die BERLIN an der Columbuskaje fest. Lastwagen standen bereit, auf die alles verladen wurde, was vom Sturm zerstört und nicht mehr zu gebrauchen war. Arbeiter des Technischen Betriebs des Norddeutschen Lloyd taten alles, um die Orkanschäden an Bord schnell und professionell zu beseitigen.

Während sie noch arbeiteten, verhandelte das Seeamt bereits über den Unfall. Sein Urteil: *Die Schiffsführung trifft kein Verschulden an dem Tod der vier Seeleute. Die Maßnahmen des Kapitäns waren richtig. Insbesondere konnten bei dem orkanartigen Weststurm Rettungsmaßnahmen der über Bord gespülten Seeleute mit Aussicht auf Erfolg nicht eingeleitet werden.*

Der Bundesbeauftragte – in einer Seeamtsuntersuchung dem Staatsanwalt im Strafprozess vergleichbar – erklärte auf Grund der Aussagen des Leitenden Offiziers Ernst Hankiewicz, es habe unmittelbare Gefahr für das Schiff bestanden. Er billigte den Entschluss, die Luke sofort wieder abdichten zu lassen. Kapitän Fritz Leusner habe die Sicherheit der Besatzung im Auge gehabt, aber auch die Gefahren berücksichtigen müssen, die ein weiterer schwerer Brecher dem Schiff mit mehr als 500 Passagieren und der übrigen Besatzung hätte zufügen können.

Wie die Seeberufsgenossenschaft rügte auch das Seeamt die Reederei, weil sie die BERLIN mit Holzabdeckungen und Persenning auf den Luken fahren ließ. Allerdings hatte das Schiff die Erlaubnis der Seeberufsgenossenschaft und ein Zertifikat der Klassifikationsgesellschaft „Bureau Veritas". Damit war die Seetüchtigkeit der BERLIN amtlich bestätigt. Zwar gab es 1959 Lukenabdeckungen aus Stahl; eine behördliche Forderung auf Umrüstung bestand jedoch nicht. Sonst wäre sie durchgesetzt worden. Insofern überrascht die Kritik der Seeberufsgenossenschaft.

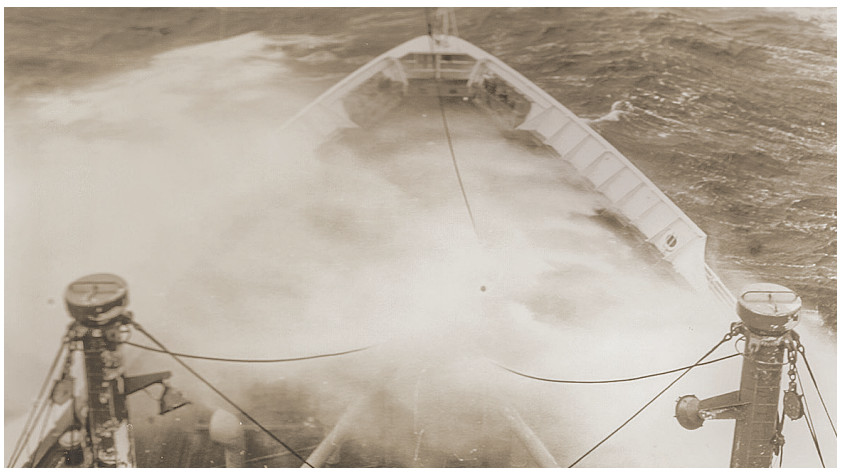
Ungerügt blieb die bewusste Desinformation der Öffentlichkeit durch den Norddeutschen Lloyd über die tödliche Gefahr, in der die BERLIN mit ihren Passagieren und ihrer Besatzung trotz aller Beteuerungen und Verniedlichungen tatsächlich geschwebt hatte. Der NDL spielte die Katastrophe herunter. Er teilte der Presse in Bremen mit: *Eine Gefahr für die Passagiere und das Schiff hat nicht bestanden.*

Das stellt die Wahrheit auf den Kopf. BILD übernimmt, was die Lloyd-Presseabteilung behauptete: *Die außergewöhnlich gute See-Eigenschaft der BERLIN gewährleistete zu jeder Minute die volle Sicherheit der Passagiere.* An Bord wussten alle, dass sie dem Tod ins Auge gesehen hatten.

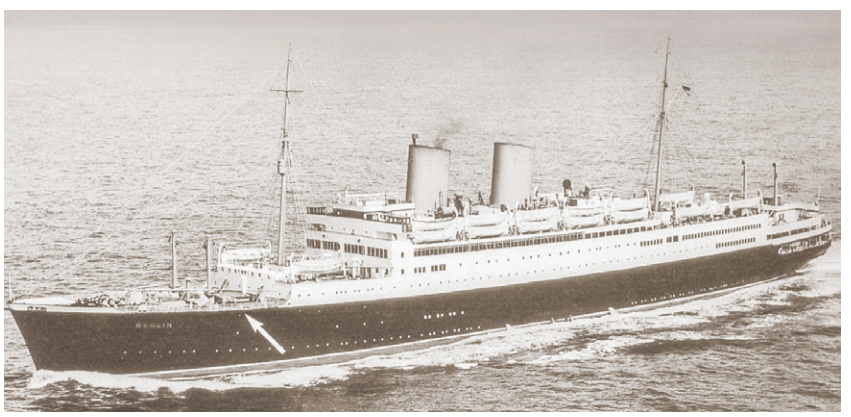
Nie hat sich der Lloyd bei den Fahrgästen der Todesfahrt entschuldigt oder sein Bedauern über das ausgedrückt, was sie während des Orkans ertragen mussten. Der Sturm war juristisch höhere Gewalt, die Holzabdeckung der Luken als Auslöser der Katastrophe sicher nicht. Ihretwegen mussten Fahrgäste und Besatzung Todesängste ausstehen; viele wurden verletzt, teilweise sogar schwer.

Harald Focke

Der Orkan zerstörte die Abdeckung dieser Vorschiff-Luke, so dass viel Wasser ins Schiff rauschte. (Abb.: Sammlung Focke)



Das Vorschiff der BERLIN im Sturm. (Foto: Jürgen Richert/Sammlung Focke)



Der weiße Pfeil markiert die Lage der offenen Luke auf dem Vorschiff der BERLIN. (Abb.: Archiv Hapag Lloyd)

Blick über die Reling auf den aufgepeitschten Atlantik: Die BERLIN in schwerer See. (Foto: Jürgen Richert/Slg. Focke)

Mit Rainer Maria Rilke auf Neuwerk

Ein Inselbesuch und sein Niederschlag in Rilkes Dichtung

Der 1875 in Prag geborene Rainer Maria Rilke hat nur eine kurze Spanne seines Lebens in Worpswede verbracht. Trotzdem haben die Jahre seines Aufenthalts von 1898 bis 1905 in dem Moordorf einen bemerkenswerten Niederschlag in seiner Dichtung gefundenen. Seine Worpsweder Jahre gehören zu den bedeutendsten und prägendsten seines Lebens.

Anlässlich eines Besuches im italienischen Florenz hatte der damals 22-jährige Rilke im Frühling 1898 die Bekanntschaft Heinrich Vogelers gemacht. Vogeler lebte zu diesem Zeitpunkt bereits seit 1894 als Maler in Worpswede. Die Begegnung war so nachhaltig, dass Rilke noch im selben Jahr das Weihnachtsfest bei Familie Vogeler in Bremen verbrachte. Der von Bremen aus unternommene gemeinsame Ausflug zum Barkenhoff nach Worpswede muss Rilke derartig beeindruckt und gefesselt haben, dass nur ein Jahr später als erstes fruchtbares Ergebnis der künstlerischen Zusammenarbeit Rilkes mit Heinrich Vogeler der Gedichtband „Mir zur Feier“ mit dessen Buchschmuck erscheinen konnte.

Rainer Maria Rilke und Clara Westhoff im Hochzeitsjahr 1901. (Foto: Sammlung Bussler)

Im August 1900 folgte Rilke einer weiteren Einladung seines Freundes Vogeler, richtete sich für mehrere Wochen im Barkenhoff ein, um dort seine während eines Russland-Aufenthaltes gewonnenen Impressionen zu verarbeiten. Dieser zweite Aufenthalt scheint das entscheidende Schlüsselerlebnis gewesen zu sein, denn Rilke war überwältigt und fasziniert von der Landschaft, den Menschen und Begegnungen, worüber seine frühen Tagebücher Zeugnis ablegen. Er schreibt darin: *Das Gehen in Worpswede ist jedes Mal so: eine Weile wandert man vorwärts, in Gesprächen, welche der Wind rasch zerstört, dann bleibt einer stehen und in einer Weile der andere. Unter den großen Himmeln liegen flach die dunkelnden farbigen Felder, weite Hügelwellen voll bewegter Erika, daran grenzend Stoppelfelder und eben gemähter Buchweizen. ...Da gibt es nur Gespräche, an denen die Landschaft teilnimmt, von allen Seiten und mit hundert Stimmen.*

Man spürt, wie nahe Rilke den Menschen und der norddeutschen Landschaft plötzlich steht. Eine innige Freundschaft zu den im Künstlerdorf versammelten Menschen entwickelte sich. Immer größer wird der Künstlerkreis, dem neben den männlichen Exponenten der bildenden Kunst auch zahlreiche Frauen wie Milly Becker, Paula Modersohn-Becker sowie die Bildhauerin Clara Westhoff angehörten.

Aus der Begegnung mit Clara Westhoff hatte sich bald eine tiefe, innige Zuneigung entwickelt. Am 28. April 1901 hatten beide geheiratet, nachdem Paula Becker und Clara Westhoff noch kurz zuvor im Winter Rilke in Berlin besucht hatten. Dabei muss dessen Entschluss gereift sein sich mit Clara Westhoff zu verloben. Rilke kündigte seine Berliner Wohnung, reiste mit Clara zu deren Familie nach Bremen, um nach der Hochzeit in einem Bauernhaus in der Nähe Worpswedes den neuen Lebensabschnitt zu genießen.

Von dort aus unternahm das junge Paar im Sommer 1901 kleinere Ausflüge die es nach Stade, Altenbruch, Lüdingworth und Cuxhaven und Anfang August auf die Watteninsel Neuwerk führte. Es war der Beginn einer ungewöhnlich fruchtbaren Schaffensperiode und gleichzeitig das Jahr, in welchem Rilkes die bereits zur Jahreswende 1898/99 entstandene Novelle „Der Liebende“ in der Zeitschrift „Der Lotse“ veröffentlicht hatte.

Auf Neuwerk nahmen Rilke und seine Frau in dem kleinen Lampenwärterhäuschen des Leuchtturmwärters Berg Quartier. Besinnliche Tage in dieser eher herben Inselwelt schlossen sich an. Darüber legt eine vom 4. August datierende Postkarte mit „Gruß von der Insel Neuwerk“ Zeugnis ab, deren Empfänger Otto Modersohn und seine Frau Paula waren. Wir lesen da: *Wir grüßen Sie beide unversehens von einer kleinen einsamen Insel (siehe Nordsee, nordwestlich von Cuxhaven), auf der Tausende merkwürdiger Seevögel Luft und Düne erfüllen. Sie, l. O. M. , würden gewiss alle persönlich kennen, wir versuchen uns mit ihnen zu befreunden, haben das aber sehr schwer. Wir kommen in wenigen Tagen wieder zurück. Frau Clara und Rainer Maria Rilke.*

Während dieses Aufenthalts verfasste Rilke das Gedicht „Die Insel“.

Die Insel Neuwerk war gleichzeitig auch der Ort, wo der junge Hans Leip mit dem zu diesem Zeitpunkt aufstrebenden Dichter mehr zufällig zusammentraf. Über diese Begegnung geben zwei spätere Zeitungsberichte Auskunft. Der erste Bericht erschien am 3. Juli 1931 in der Prager Zeitung. Hans Leip schildert darin dieses Zusammentreffen. *Ich war noch ein kleiner Junge und zur Erholung in einem Ferienheim in Duhnen bei Cuxhaven an der See. Von dort aus sieht man am Horizont von der ziemlich bewegten Schiffahrtsstraße zwischen Hamburg und der weiten Welt die Insel Neuwerk liegen. Eines sonnigen Tages nun versammelten sich vor dem Duhner Kurhotel, das heute längst entschlafen ist, eine muntere Gesellschaft Hamburger Senatoren und bestieg eine Kolonne hochrädriger Wattwagen, um auf die Insel Neuwerk zu gelangen.*

Hans Leip war damals auf einen Wattwagen gehoben worden und durfte als Gast des Ferienheims die Tour zur Insel mitmachen, wo er im erlauchten Kreis zahlreicher Honoratioren erstmals seinen „Störtebeker-Turm“ aus der Nähe begutachten konnte.

In einem weiteren Bericht im Cuxhavener Tageblatt am 18. Januar 1937 wurde ebenfalls auf dieses erste Zusammentreffen des Schuljungen Leip mit Rilke hingewiesen. Über diesen Zeitungsbericht hat die Heimatforscherin Berta Kohfahl-Münker detailliert berichtet:

Am Fuße des Turmes gab ein Senator geschichtliche Erläuterungen. Auf einmal unterbricht er seine Rede, als habe ihn jemand plötzlich gestört. Es ging aber nur ein kleiner, dünner, kinnbärtiger Mann über das rauhe Hofpflaster, das den Turmfuß in weitem Kreise umgibt. Mir schien nichts auffällig an dem Fremden. Aber ein Fremder, und das war dieser Mann seiner gepflegten städtischen Kleidung nach, war damals noch etwas sehr Ungewöhnliches auf Neuwerk. Aller Augen verfolgten ihn schweigend, bis er gegen den Signalhügel zu aus dem Turmwall verschwand. Jemand fragte den Inselvogt halblaut, wer das sei. Der Vogt zuckte die Achseln und sagte: Och, ein Überspöniger, der macht ja denn wohl Gedichte.

Aus dem kurzen ‚Ach so‘ der Versammlung und den wohlwollend kopfschüttelnden Mundwinkelzügen der hochwürdigen Gesichter ersah ich, dass Gedichtemachen nichts sei, was zur Laufbahn eines Senators berechtigte, und ich, der ich schon zu Duhnen mit Mandelentzündung im Bett ein furchtbar langes Gedicht auf den Jüngling zu Nain verfasst hatte, senkte beschämt die Augen, und erst viele Jahre später, als ich erfuhr, der kleine Mann sei Rilke gewesen, wagte ich, sie in diesem Punkte ein wenig wieder zu erheben, das heißt, wenn nicht gerade ein Senator in der Nähe war.

Peter Bussler

Die Insel

Die nächste Flut verwischt den Weg im Watt,
und alles wird auf allen Seiten gleich;
die kleine Insel draußen aber hat
die Augen zu; verwirrend kreist der Deich
um ihre Wohner, die in einen Schlaf
geboren werden, drin sie viele Welten
verwechseln, schweigend; denn sie reden selten,
und jeder Satz ist wie ein Epitaph
für etwas Angeschwemmtes, Unbekanntes,
das unerkannt zu ihnen kommt und bleibt.
Und so ist alles was ihr Blick beschreibt
Von Kindheit an: nichts auf sie Angewandtes,
zu Großes, Rücksichtsloses, Hergesandtes,
das ihre Einsamkeit noch übertreibt.

Der Schriftsteller Hans Leip. Er begegnete in jungen Jahren Rilke auf Neuwerk.

Die Insel Neuwerk – ungefähr zur Zeit des Besuchs von Rainer Maria Rilke und Clara Westhoff.

Rainer Maria Rilke um 1903. (Fotos: Sammlung Bussler)

Aktuelles aus der Vereinsarbeit

Jan Christoph Greim: Die Industrialisierung des Nahrungsmittels Seefisch

Buchvorstellungen in Cuxhaven und in Bremerhaven

Die Fischereihäfen in Bremerhaven und Cuxhaven sind damals wie heute Zentren der deutschen Fischwirtschaft. Jan Christoph Greim hat in seinem Buch „Die Industrialisierung des Nahrungsmittels Seefisch (1860-1945). Von Stock- und Kühlfischen zu Fischfilets“ für den Zeitraum von 1860 bis 1945 die Geschichte der Fischerei und Fischwirtschaft untersucht. Dabei spielen die Entwicklung der Fangtechnologien ebenso eine Rolle wie die Vermarktung.

Am Ende des 1. Weltkriegs herrschte akuter Nahrungsmittelmangel. Die Not machte erfinderisch, und so wurden Fischprodukte in bisher ungewöhnlicher Form auf den Markt gebracht. Seelachs in Öl und Tütenfisch waren innovative Produkte. Auch das nationalsozialistische Regime ließ verschiedene Ersatzstoffe aus Fisch herstellen, um durch die Autarkiepolitik entstandene Nahrungslücken zu füllen. Gezielte Propaganda sollte den Konsum von Seefisch erhöhen. Fischwurst und Konserven, aber auch die ersten Tiefkühlprodukte sollten die Ernährung der Bevölkerung sichern. Während Tiefkühlprodukte heute nicht mehr wegzudenken sind, sind Produkte wie Wiking-Eiweiß, Fischwurst und Fischleder längst vergessen.

Einblick in maritimes Thema

Jan Christoph Greim wird am Mittwoch, dem 16. Oktober 2019, um 19.30 Uhr in Cuxhaven im Museum „Windstärke 10“ (Eintritt 4,- Euro) und am Donnerstag, dem 24. Oktober 2019, um 18 Uhr im Seefischkochstudio im Fischereihafen Bremerhaven einen Einblick in seine Untersuchungen geben und das inzwischen gedruckte Buch vorstellen.

Die Männer vom Morgenstern fanden das Projekt so interessant, dass sie sich am Druck des Buches beteiligt haben und die Veröffentlichung gemeinsam mit der Universität Bochum (Sonderveröffentlichungen des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern Band 54, zugleich Bochumer Studien zur Technik- und Umweltgeschichte, Band 10) herausgegeben haben.

Selbstverständlich wird das Buch auch jeweils am Abend des Vortrags zu erwerben sein. Es ist ansonsten in Schloß Morgenstern und im Buchhandel zum Preis von 34,95 Euro erhältlich.

Dr. Nicola Borger-Keweloh

Der Titel des Buches von Jan Christoph Greim. Das interessante Werk ist im Schloß Morgenstern und im Buchhandel zum Preis von 34,95 Euro erhältlich.

Einladung

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

Mittwoch, 16. Oktober 2019, 17 Uhr
Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1
Geschichte(n) am Mittwoch
Dieter Haufschildt
Neues vom Flötenkiel und der Lange Straße in Bremerhaven-Lehe

Mittwoch, 16. Oktober, 19.30 Uhr
Cuxhaven, Museum „Windstärke 10“, Ohlroggestr. 1
Dr. Jan Christoph Greim
Wie der Fisch in die Wolle kam. Seefisch als Ersatzstoff (1918-1945)
Von Stock- und Kühlfischen zu Fischfilets
Vortrag und Buchvorstellung (Eintritt 4 €)
In Kooperation mit dem Museum „Windstärke 10“

Donnerstag, 24. Oktober, 18 Uhr
Bremerhaven, Seefischkochstudio, Am Schaufenster 6
Dr. Jan Christoph Greim
Die Industrialisierung des Nahrungsmittels Seefisch (1860-1945)
Von Stock- und Kühlfischen zu Fischfilets
Vortrag und Buchvorstellung
In Kooperation mit dem DSM und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft

Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Oktober 2019

Montag, 7. Oktober 2019, 15 bis 18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“

Mittwoch, 16. Oktober 2019, 17 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Geschichte(n) am Mittwoch. Dieter Haufschildt: Neues vom Flötenkiel und der Lange Straße in Bremerhaven – Lehe

Mittwoch, 16. Oktober, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Museum „Windstärke 10“, Ohlroggestraße 1: Jan Christoph Greim: Wie der Fisch in die Wolle kam. Seefisch als Ersatzstoff (1918-1945). Von Stock- und Kühlfischen zu Fischfilets. Vortrag und Buchvorstellung (Eintritt 4 €). In Kooperation mit dem Museum „Windstärke 10“

Sonntag, 20. Oktober 2019: Tagesfahrt zur Ausstellung „Saxones“ in Braunschweig. Abfahrt: 7.30 Uhr ab Bremerhaven - Parkplatz Frühlingsstr. (Fahrtkosten (mit Museumseintritt und Abendessen): 60,- Euro, bei Abfahrt im Bus zu zahlen). Leitung: Dr. Nicola Borger-Keweloh und Hans-Walter Keweloh

Donnerstag, 24. Oktober, 18 Uhr, Bremerhaven (Fischereihafen), Seefischkochstudio, Am Schaufenster 6: Dr. Jan Christoph Greim: Die Industrialisierung des Nahrungsmittels Seefisch (1860-1945). Von Stock- und Kühlfischen zu Fischfilets. Vortrag und Buchvorstellung. In Kooperation mit dem DSM und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft

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 jeden Dienstag 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