NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

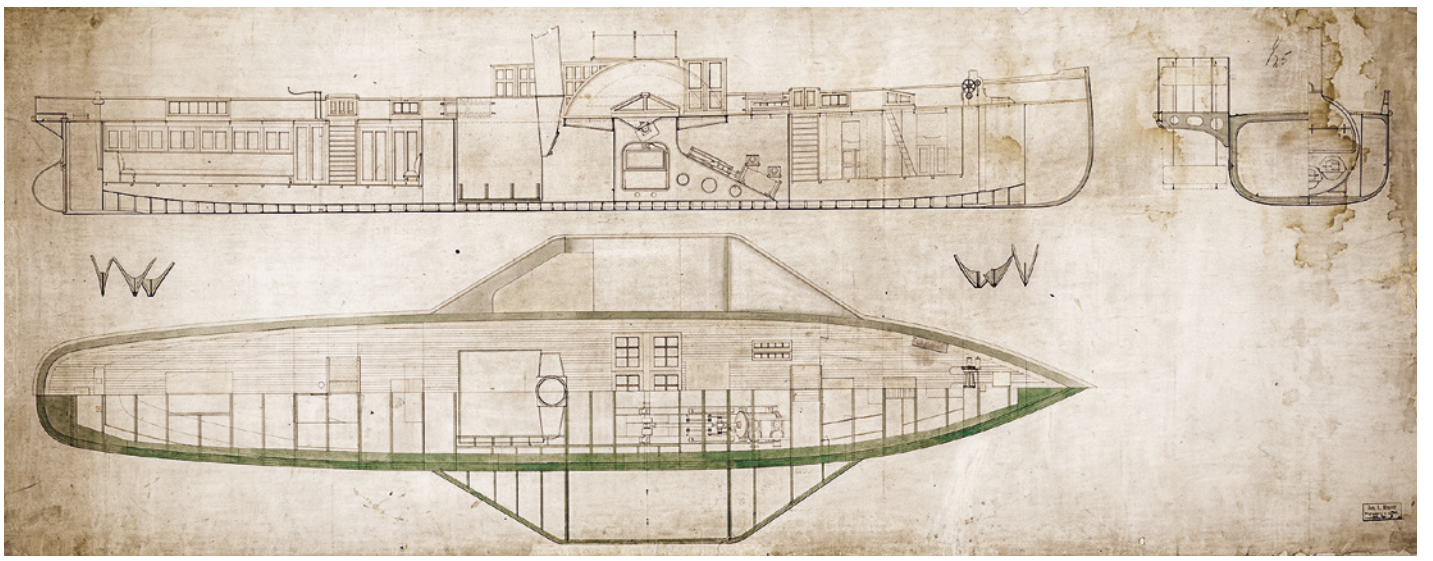
Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimatbund an Elb- und Wesermündung e. V.

Postvertriebsstück H 1914 E
Gebühr bezahlt

April 2020
Nr. 844

Das Räderdampfschiff TRITON

Ein Schiff aus Papenburg für den Norddeutschen Lloyd



Generalplan des für den NDL in Papenburg gebauten Schleppdampfers TRITON. (Alle Abbildungen: Archiv Meyer Werft)

Der 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd (NDL), heute Hapag-Lloyd in Hamburg, bezog von Anfang an seinen öffentlichen Nimbus aus der Überseeschifffahrt. Daneben betrieb die bremische Großreederei in den Anfängen ebenfalls Schlepp- und Personenschifffahrt auf der Unterweser und in der Wesermündung, bis 1873 auch auf der Oberweser. Ein Bäderdienst nach Wangerooge, später nach Helgoland, kam hinzu. Neben den Dampfern wurde eine Flotte von schließlich über 100 Schleppleichtern eingesetzt. Sie bildete ein wichtiges, doch in der Öffentlichkeit stets unterschätztes Standbein des Unternehmens.

Bei seiner Gründung übernahm der NDL von einer Vorgängerfirma zwei Radschleppdampfer: den 1854 gebauten SIMSON und den VORWÄRTS, der aus dem Jahr 1846 stammte. Ein dritter mit Namen VULCAN befand sich gerade bei C. Waltjen & Co., der späteren AG „Weser“ in Gröpelingen, im Bau und wurde im Sommer 1857 abgeliefert. Weitere Radschlepper folgten: Aus Newcastle kamen 1857 bis 1858 COMET und PILOT sowie wiederum von Waltjen die CYCLOP. Von derselben Werft kam 1866 der erste Schraubenschlepper, die NORDSEE.

Diese Flotte verholte nicht nur Leichter, sondern arbeitete in der Seeschiffsassistenz vornehmlich für eigene Rechnung und half bei Bergungen in der Wesermündung. Was für die damalige Zeit typisch war, traf auch für den Lloyd zu: eine gelegentliche Verwendung von Schleppern zum Personentransport. Die Aufgabengebiete gingen fließend ineinander über.

1863 wurde ein Schleppleichterdienst zwischen Bremen und Hamburg eingerichtet. Zwischen den beiden konkurrierenden größten deutschen Hafenstädten existieren bis heute intensive wirtschaftliche Verflechtungen sowie einen reges Geben und Nehmen an Geschäftsideen und technischen Anregungen. Ein Ladungsaustausch zwischen beiden Häfen war deshalb sinnvoll, denn die Eisenbahn zwischen Bremen und Hamburg war noch nicht vorhanden.

1873 vermeldete der Geschäftsbericht des NDL in der Frachtverbindung Bremen-Hamburg eine positive Entwicklung, so dass Extrafahrten notwendig waren. Vor allem für die Lloyddienste nach Baltimore und Westindien wurden Güter zugeführt. Diese positive Tendenz setzte sich im Folgejahr fort, so dass ein Schleppdampfer mit geringem Tiefgang bestellt wurde. Er war für die Fahrt über die Nordergründe ausgelegt, denn die bisherigen Schlepper konnten infolge größeren Tiefgangs nicht die Abkürzung durch die Wattengewässer nehmen.

Das Gemälde der TRITON zeigt den Dampfer im Fahrgastdienst. Auf dem Achterdeck mit Sonnensegel sind Passagiere auszumachen.

Den Auftrag erhielt Joseph Lambert Meyer (1846-1920) im emsländischen Papenburg, der aus einer örtlichen Werftbesitzerfamilie stammte und 1872 eine eigene Eisenschiffswerft in seinem Heimatort gegründet hatte. Zu der Zeit noch auf Fremdkapital angewiesen, hieß die Firma damals Meyer & Barth. Heute ist sie als Meyer Werft und Erbauer von Mega-Kreuzfahrern bekannt, damals ging es um viel kleinere Neubauten unterschiedlichen Typs.

Nach drei Kohlenprähmen als Startschuss hatte Meyer die Fühler nach Bremen ausgestreckt und wurde vom Lloyd mit dem Bauvertrag für ein eisernes Räderdampfschiff (Bau-Nr. S 4) am 20. Juni 1873 belohnt. Im März 1874 lief der Neubau vom Stapel und wurde aber erst am 10. Mai 1875 in das bremische Seeschiffsregister eingetragen. Die Daten: 133,29 BRT, 63,40 NRT, 165,80 t Wasserverdrängung, Länge 35,05 m, Breite 5,52 m, Tiefgang (leer) 1,524 m. Die Antriebsanlage bestand aus einem Zylinderkessel mit drei Feuerungen und einer schräg liegenden Zweizylinder-Niederdruck-Dampfmaschine, die von der Bauwerft hergestellt worden war und deren Leistung in der Literatur zwischen 200 und 300 PSi angegeben wird. Damit konnte das Schiff 9,5 Knoten laufen. Der Kohlenbunker fasste 30 t; der tägliche Verbrauch wurde auf 12 t kalkuliert, so dass man etwas über zwei Tage ohne Nachbunkern unterwegs sein konnte.

Die finanzielle Abwicklung des Auftrags – er belief sich auf 43 000 preußische Thaler Courant – entsprach dem klassischen Schema im Schiffbau: Die erste Rate wurde bei Kiellegung überwiesen, die zweite, als das Schiff in Spanten stand, die dritte, als die Außenhautplatten angebracht worden waren, die vierte nach dem Stapellauf und die letzte nach Abnahme des Schiffes durch die Direktion des Norddeutschen Lloyd. Diese muss mit dem Ergebnis zufrieden gewesen sein.

Im hansestädtischen Bremen waren die Wege zwischen den städtischen Behörden und der Wirtschaft besonders kurz, jeder kannte jeden. So plante die bremische Baudeputation im Sommer 1874 einen staatlichen Schleppdampfer, erfuhr von der geglückten Auftragsabwicklung für den NDL, was Einfluss auf den Zuschlag nach Papenburg hatte. Dort wurde dann der Schraubenschlepper BREMEN (Bau-Nr. S 5) für die bremische Wasserbauinspektion erbaut und 1875 abgeliefert.

Die Indienststellung der TRITON setzte die bisher in der Hamburger Fahrt tätigen Dampfer SIMSON, NORDSEE und PILOT für den Schleppdienst in der Wesermündung frei. Zu dieser Zeit umfasste die Lloydflotte 52 Dampfer, darunter 14 Fluss- und Schleppdampfer, worunter auch die Fahrgastdampfer fielen, schließlich 42 Schleppkähne.

Die Eröffnung der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Bremen 1875 konnte dem Schleppdienst zwischen beiden Hansestädten nichts anhaben, denn nach wie vor lieferte dieser ein zufriedenstellendes Resultat, wie 1876 festgestellt wurde. Einige kleinere Kolli (Frachtstücke in Säcken und Kisten) und Partien wanderten zur Eisenbahn ab, doch nahmen die Frachtgüter nach und von Hamburg für den Lloyd weiter zu. Hier spielte der Transatlantikdienst der konkurrierenden Hapag eine Rolle. Das Hauptfahrtgebiet der TRITON dürfte also im Leichterdienst zwischen Bremen und Hamburg gelegen haben. Er entwickelte sich weiter, wenn auch 1884 über Konkurrenz geklagt wurde.

Fortsetzung auf Seite 2

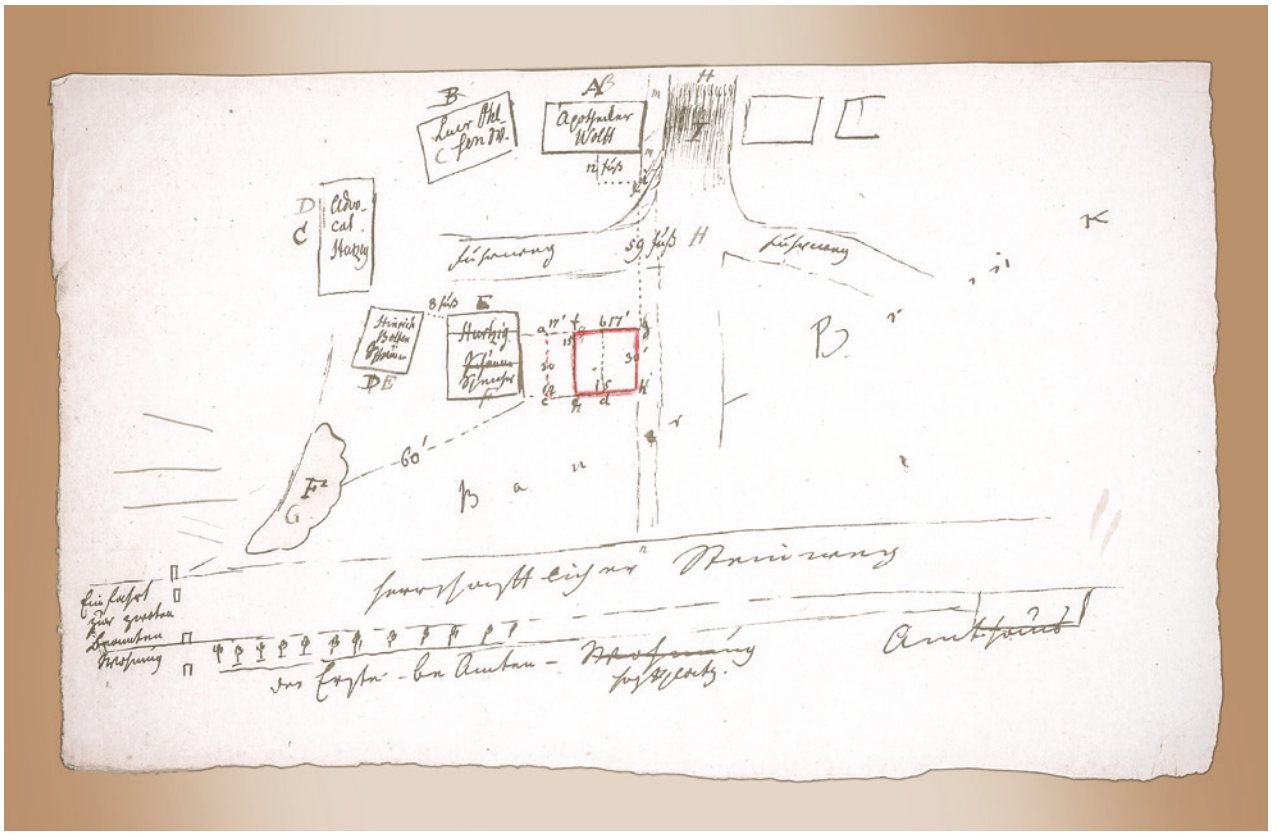
Neuigkeiten aus einer alten Akte

Apotheke und Amtsplatz in Hagen im 18. Jahrhundert

Wer sich mit Heimatgeschichte beschäftigt und in alten Akten stöbert, macht zu seiner Freude gelegentlich unerwartete Entdeckungen. So erging es mir mit einer Akte aus den Jahren 1794/95, in der ich etwas über den Oberhauptmann Johann August Levin von Schlepegrell zu erfahren hoffte. Dieser Adelige war von 1769 bis zu seinem Tode 1801, also 30 Jahre lang, Amtmann in Hagen und kommt entsprechend oft in den Akten vor.

In dieser Akte geht es um die Apotheke und den Amtsplatz in Hagen. 1794/95 hieß der Platz „Bauer-Brink“ und gehörte der „Gemeine“, also nicht der Verwaltung, sondern der Bauerschaft. Dennoch hatte auch die „Herrschaft“, das Amt, Interesse daran. Am Bauer-Brink befanden sich einige Bauernkaten und Scheunen und eine Apotheke, die wahrscheinlich schon vor 1769 in diesem Haus bestand, das heute, im Jahr 2020, noch die „Alte Amtsapotheke“ beherbergt.

Der heutige Amtsdamm war noch nicht als Straße ausgebaut, sondern die Dorfstraße führte an der Rückfront der heutigen Apotheke vorbei, die deshalb den Eingang von Süden her über die auf dem Foto zu erkennende Treppe hatte. Die Front des Hauses wandte sich also dem Brink zu, der damals eine besondere Funktion hatte, wie interessanterweise aus der Akte hervorgeht.



Plan des Bauer-Brinks in Hagen. (Alle Abbildungen: Jutta Siegmeyer)

Dem Apotheker Daniel Wolff war es nach einem Konkurs durch die finanzielle Unterstützung des begüterten Oberhauptmanns von Schlepegrell nach 1771 gelungen, sein Geschäft wieder in erfolgreiche Bahnen zu lenken. Bald darauf übergab er die Apotheke an seinen Sohn Gottfried Wolff, der 1792 das Haus von dem Kontributionseinnehmer Rosebohm kaufen konnte, 1793 alle Schulden des Vaters bei von Schlepegrell bezahlte und nun Ausbaupläne für sein Geschäft hatte.

Er erwarb von der Bauerschaft einen kleinen Teil des Brinks und suchte 1794 in mehrmaligen Schreiben an die Königlich-Churfürstliche Regierung in Hannover um die Genehmigung zum Bau eines Speichers oder Stalles nach. Die Regierung in Hannover verlangte endlich einen Bericht aus Hagen zu dieser Angelegenheit, den der Oberhauptmann von Schlepegrell als Amtmann 1795 ablehnend verfasste. Als Gründe gab er an:

1.) Der Bauer-Brink liege vor dem Amtshause und sei der einzige Platz im Ort, wo man die Untertanen versammeln könnte, z.B. um Mannzahl zu halten. Das geschah bei Bedarf nach Listen, z.B. bei der Rekrutierung von Soldaten oder wenn eine große Wolfsjagd anstand, bei der die Dorfbewohner als Treiber fungieren mussten.

Fortsetzung auf Seite 3

Das Räderdampfschiff TRITON

Fortsetzung von Seite 1

Daneben wird das Schiff im Personenverkehr eingesetzt worden sein, wenn auch über Einzelheiten und anteiligem Umfang nichts bekannt ist. Auf der Weser konnten 280, auf See 210 Personen eingeschifft werden. Ob diese Kapazität, die ein erhebliches Gedränge an Bord bedeutet hätte, jemals ausgeschöpft wurde, steht dahin. Es dürfte höchstens auf kurzen Distanzen der Fall gewesen sein. Die Bauvorschrift vom 20. Juni 1873 sah vor: *Eine Cajüte: dieselbe soll nach Maaßgaben der Zeichnung eingerichtet werden. Die Seitenwände sollen in farbigem Holz getäfelt oder sonst geschmackvoll gearbeitet sein, jede Wand ist mit 3 Sidelights zu versehen, an den Seiten entlang befindet sich ein Sopha mit bestem Plüsch gepolstert.* Der noch heute im Werftarchiv bei Meyer vorhandene Plan zeigt den mit einer Pantry ausgestatten Salon im Achterschiff angeordnet. Seine Verwendung im Fahrgastdienst liegt nahe. Denkbar sind aber nur kurzfristig anberaumte Passagierfahrten auf der Unterweser sowie Tendereinsätze für größere Überseedampfer, die vor Bremerhaven und Nordenham auf Reede lagen.

Die Musterrollenakte hat sich im Staatsarchiv Bremen erhalten. Bis 1881 führte Kapitän Tiedje Fock aus Bremerhaven die TRITON, danach Hinrich Budelmann aus Bremen, der wiederum 1890 durch den Bremerhavener Johann Vöge abgelöst wurde. In den letzten beiden Dienstjahren ab 1893 kam es aus unbekannten Gründen zu einem häufigen Wechsel des Schiffsführers.

Die Eisenschiffswerft von Joseph Lambert Meyer im emsländischen Papenburg im Jahr 1874 mit dem Schlepper TRITON im Bau. Das Foto wurde anlässlich der Hochzeit des Werftgründers aufgenommen. (Abbildung: Archiv Meyer Werft)

Außer diesem bestand die Besatzung aus acht bis zehn Mann, jeweils einem Bestmann, einem Maschinisten, einem Koch und einem Jungen sowie ein bis zwei Zimmerleuten und zwei bis drei Heizern. Sie kamen überwiegend aus dem Unterweserraum, daneben aus Ostfriesland und der Ostseeküste. Der langjährige Bestmann Hermann Kröger stammte aus Finkenwerder und schied erst 1891 mit 72 Jahren aus. Fluktuation unter den unteren Dienstgraden war nicht selten, im April 1889 desertierte ein Heizer in Hamburg, wobei auf Strafantrag verzichtet wurde. 1888 lagen die Monatsheuern für die Crew zwischen 25 Mark für den Jungen und 110 Mark für den Maschinisten.

Schließlich kam die TRITON in die Jahre. Vor allem nach 1890 stieß der Lloyd seine Schlepper der ersten Generation ab, denn die Zukunft gehörte dem kompakten und technisch durch die Compound- bzw. Dreifachexpansionsmaschine ausgereiften Schraubenschlepper, auch wenn 1889 mit der CENTAUR ein letzter Radschlepper als Nachzügler zur Flotte gestoßen war. In einigen Fällen wurden die älteren und nunmehr obsoleten Schlepper zu antriebslosen Leichtern umgebaut und fuhren noch Jahre danach weiter.

Am 27. April 1895 tagte der Aufsichtsrat des NDL im Reedereigebäude in der Papenstraße in Bremen, und der Lloyddirektor Heinrich Wiegand (1855-1909) trug laut Protokoll vor: *Director Wiegand berichtete, dass der Neubau eines Schleppers an G. Seebeck in Geestemünde zum Preise von M. 101,500.- übertragen sei, gegen die Verpflichtung von Seebeck, den D. TRITON unter Anrechnung von M 13,200.- zu übernehmen.* Doch erst Mitte Dezember 1895 musterte die Besatzung ab. Erst dann konnte das Schiff übergeben werden.

Zu jener Zeit gehörte die Inzahlungnahme eines Gebrauchtschiffes zu den Gewohnheiten im Werftgeschäft, vor allem, um neue Kunden zu gewinnen. Der Lloyd hatte von der 1876 gegründeten Werft bislang nur 1892 eine kleine Barkasse bezogen, doch nun ging es um einen Schraubenschlepper, der 1896 als VULCAN (560 PSi) abgeliefert wurde und für die kommenden Jahre eine rege Geschäftsverbindung zwischen NDL und Seebeck einleitete. Von dort kam 1900 auch ein neuer Schlepper TRITON (495 PSi).

Was aus dem einstigen Raddampfer TRITON geworden ist, bleibt unklar. Am 22. Januar 1896 erfolgte ein Vermerk im bremischen Seeschiffsregister: *Nach Geestemünde verkauft.* Ein in der Literatur behaupteter Umbau ist bislang in den Archivquellen nicht nachweisbar, eine Abwrackung käme auch in Betracht.

Auch in späterer Zeit versah der NDL einen Frachtdienst zwischen den beiden größten deutschen Häfen. Das Schlusskapitel leiteten 1962/63 die von der Schiffbau-Gesellschaft Unterweser in Bremerhaven abgelieferten vier Kümos WESTER TILL, OSTER TILL, NORDER PIEP und SÜDER PIEP ein, die noch bis nach der Fusion von Hapag und NDL 1970 zwischen Hamburg und Bremen verkehrten.

Dr. Christian Ostersehlte

Neuigkeiten aus einer alten Akte

Fortsetzung von Seite 2

2.) Der Brink diene *„auch bei Durchmärschen zur Versammlung und Stellung fremder Truppen, zur Aufbewahrung der Artillerie, der Munitions- und der Bagage-Wagens und der Furage und sei darzu unentbehrlich, wie solches sich beym Durchmarsch der Hessischen Truppen nach Amerika, und noch neuerlich der Engländer und der Hannöverschen Truppen gezeiget hat, das wird durch den Bau des Speichers beschränkt.“*

Hannover und England befanden sich in Personalunion. König Georg III. von Großbritannien unterzeichnete am 15. Januar 1776 mit seinem Schwager, Landgraf Friedrich II. von Hessen-Kassel, sogenannte Subsidienverträge. Gemäß diesen Verträgen verpflichtete sich der hessische Landesfürst, Großbritannien mietweise ein Kontingent Soldaten in einer Gesamttruppenstärke von etwa 12.000 Mann permanent zu überlassen. Georg III. benötigte diese Truppen in Amerika, wo seit 1775 der Unabhängigkeitskrieg der Britischen Kolonien tobte.

Diese Soldaten wurden zum Teil auf Schiffen von Hessen über die Weser befördert. Das schildert Johann Gottfried Seume in seiner Autobiografie „Mein Leben". Andere mussten den Landweg nehmen, wie hier beschrieben, mit allen dazugehörigen Waffen und Ausrüstungen. Hagen lag ja an dem Postweg, der auch die Korrespondenz zwischen Hannover und Großbritannien bewerkstelligte. Das Ziel war für die Truppen Bremerlehe, wo an der Geeste Schiffe für England und Amerika abgefertigt wurden.

Diese frühere Funktion unseres Amtsplatzes war bisher nicht bekannt.

Weitere Gründe, die gegen eine Genehmigung des Baues sprachen, wurden angeführt:

3.) Das Gebäude solle sowohl zu dicht an einer schon bestehenden Scheune des Advokaten Hurtzig als auch an der Heerstraße errichtet werden. Das sei feuergefährlich wegen des Strohdaches, und der Weg zum zweiten Amtshof – damit war die Burg gemeint – werde versperrt.

Die Apotheke am Bauer-Brink in Hagen.

4.) Am Rande des Bauer-Brinks befinde sich eine *Notkuhle*, d. h. ein Feuerlöschteich, die durch *den Unrat aus dem Stall des Apothekers verunreinigt würde und die Herrschaftliche Feuer-Sprütze unbrauchbar und schädlich mache.*

Ebenso ablehnend und sehr ausführlich äußerten sich in einer Eingabe an die Regierung die umliegenden Nachbarn Hurtzig, Sierichs, Bolte und die Witwe Ohlsen.

1.) Der Bauplatz sei widerrechtlich an den Apotheker Wolff verkauft worden, denn der Bauer-Brink gehöre der Gemeinheit und nicht alle Anlieger seien gefragt worden.

2.) Das neue Gebäude erschwere die Zufahrt zu ihren eigenen Stellen. *Denn recht vor der Biegung gehet die Straße so steil herunter, daß es nicht möglich ist, Pferde und Wagen in vollem Lauf so geschwind aufzuhalten und so knap zu biegen, ohne an das neue Gebäude zu jagen, mit vollem Fuder umzuweichen und den Wagen nicht zu zerbrechen.*

3.) *Weil in der Apotheke so mancherley gefährliche Sachen gekocht und destilliret werden und dabey durch Unvorsichtigkeit so leicht was versehen werden und Feuers Gefahr entstehen kan, so kan man ohnehin nie ohne Sorgen seyn, wenn man eine Apotheke so nahe bey sich hat. Auch diese Gefahr wird durch den neuen Scheunen Bau noch vermehret. Denn jetzo heißet es zwar, daß es nur eine Scheune seyn soll, bald aber wird er auch eine Material Kammer, worin allerley zündbare Sachen aufbewahret werden und vielleicht gar ein Laboratorium darin anlegen.“ Wenn es erst einmal so weit gekommen sei, so könnte später „ein Brauer oder Brenner darin wohnen, könnte eine weitläuftige Gast Wirthschaft darin anfangen und denn auch Raum zu einer Brau- und Brennerey, Kornboden und zum großen Wagen- und Pferde Stall von dem Bauer-Brinck verlangen.*

Fortsetzung auf Seite 4 (unten)

Links: Uniformierte Grenadiere der hessischen Truppen im Jahr 1776.

Rechts: Uniformierte hessische Soldaten wie diese Grenadiere versammelten sich beim Durchmarsch auf ihrem Weg nach Amerika auf dem Bauer-Brink in Hagen.

Zum weiteren Ablauf im Kalender des Heimatbundes

Das Vereinsgeschehen der Männer vom Morgenstern im Mai 2020

Liebe Liebe Morgensterner, liebe Freunde des Morgenstern,

Noch immer sind wir, wie alle Kultureinrichtungen, vom Virus blockiert. Nicht nur unser Programm ist zurzeit ausgebremst.

Manches findet trotzdem statt. Die Familienforscher arbeiten unter Leitung von Fred Wagner, gut vernetzt, von zu Hause aus digital an ihren Datenbanken weiter. Das Jahrbuch der Männer vom Morgenstern ist fast fertig gesetzt. Dr. Axel Behne kann es pünktlich zum Zeitpunkt des Heimattags präsentieren. Doch der 43. Elbe-Weser-Heimattag kann nicht, wie geplant, im Juni in Osten stattfinden. Das ist besonders schade, weil wir aus einem besonderen Anlass, wegen des 800jährigen Kirchspieljubiläums, gerade dort tagen wollten. Das Jubiläum in Osten ist auf 2021 verschoben worden. Ob die Morgensterner sich im Herbst 2020 zu einer Mitgliederversammlung treffen können, dort oder anderswo, muss noch geklärt werden.

Aber es gibt auch Licht am Horizont: Verschoben bedeutet nicht aufgehoben, wie es ein altes Sprichwort formuliert. Der Vortrag von **Dr. Heiko Herold: Deutsche Fischdampfer als Nordsee-Vorpostenboote im Ersten Weltkrieg,** den das Stadtarchiv und die Morgensterner für April angeboten hatten, wird im Herbst gehalten, wenn das wieder möglich ist. Ebenso **sollen die** Vorträge von **Dr. Andreas Hüser** und **Henning Adickes,** die unter Geschichten am Mittwoch im März und April angesagt waren, dann nachgeholt werden.

Universitäten verbreiten ihre Vorlesungen im Sommersemester über ZOOM. Das ist eine Plattform, über die Vorträge mitsamt dem PowerPoint, also den gezeigten Bildern, zu Hause auf allen den Rechnern / Notebooks etc. zeitgleich bei allen erscheinen, die sich dafür angemeldet haben.

Collage „Loriot bis Luther“ – eine erstaunliche verwandtschaftliche Beziehung.
(Alle Abbildungen: Dr. U. Euent)

Denkmal von Carsten Niebuhr vor der Lüdingworther Kirche. Auch er gehört zum Stammbaum der Familie Euent.

Voraussetzung ist ein PC und eine Emailadresse. Wir diskutieren zurzeit, ob auch wir Vorträge über Zoom anbieten und anschließend möglicherweise auf YouTube ins Netz stellen. Bald wird es einen ersten Versuch geben.

Interessenten können ihre Emailadressen an den Vorstand schicken. Dort werden sie, unter Wahrung des Datenschutzes, gespeichert. Zu den Veranstaltungen bekämen die Interessenten ein Stichwort und könnten sich einloggen. Bis zu 400 Personen können an solchen Vorträgen teilnehmen. Vielleicht entwickeln sich so völlig neue Aktionsmöglichkeiten, die auch weit entfernt wohnenden Mitgliedern oder denjenigen, die gerade nicht fit genug sind oder keine Fahrgelegenheit haben, ermöglichen, Veranstaltungen anzuschauen und anzuhören. Bei Interesse melden sie sich bitte bei **vorstand@m-v-m.de.**

Der erste Versuch werden die „Geschichte(n) am Mittwoch am 20. Mai sein. Dr. Ulrich Euent wird seinen Vortrag „Von Luther bis Loriot. Familienforschung mit Überraschungen“ nicht im Schloß Morgenstern halten können (oder nur für eine äußerst eingeschränkte Personenzahl), aber über ZOOM. Wir werden sehen, wie das Experiment funktioniert und sind gespannt, wie viele Zuschauer mitmachen.

Bei Vorträgen auf dem Bildschirm fehlen natürlich der Austausch von Ideen und Meinungen und die Freude, andere Menschen zu sehen. Deshalb hoffen wir, dass Vorträge mit persönlicher Teilnahme bald wieder möglich sind.

In dieser Beziehung gibt es einen weiteren Lichtblick: Im Verlauf des Monats Mai können wir die Bibliothek der Männer vom Morgenstern wieder öffnen. Das Bibliotheksteam erarbeitet gerade eine „Corona-Bibliotheksordnung“, die sicherstellt, dass ein sicherer Abstand zwischen dem Team und den einzelnen Besuchern gewahrt ist. Wir haben genügend Räume, um wiederum den Abstand zwischen den Lesern zu gewährleisten. Die notwendigen Hygienemaßnahmen wie Handdesinfektion und Einmalhandtücher werden wir vorbereiten. Die Mitglieder des Vereins können dann auch wieder Bücher ausleihen.

Mit herzlichen Grüßen und bleiben Sie gesund –

Dr. Nicola Borger-Keweloh

Neuigkeiten aus einer alten Akte

Fortsetzung von Seite 3

Es wird also von den Nachbarn sehr schwarz gemalt! Und der Advokat Hurtzig ging für sein Haus noch weiter ins Detail: Er käme nicht mehr an seinen Misthaufen zum Auf- und Abladen heran, der neue Stall nähme ihm das Licht in der Scheune und *wann in solchem Gebäude mancherley Material Wahre an Kräuter, Pulver und dergl. aufbewahret werden, davon oftmahls was heraus geschüttet oder gefeget wird, so dem Vieh schädlich ist, und dieses als dann, da es meiner Scheune so nahe ist, mir am gefährlichsten wird, wie denn schon der Fall gewesen, das meine Hüner und der Witwe Ohlsen Änten in dem Unrat aus der Apotheke was gefährliches gefunden haben und davon crepiret sind.*

Es war also ein typischer Nachbarschaftsstreit, wie er auch heute noch vorkommen könnte.

Am 1. Oktober 1795 gab die Regierung in Hannover – trotz der massiven Einwände sowohl der Nachbarn als auch des Oberhauptmanns von Schlepegrell – grünes Licht für den Bau des Gebäudes, allerdings unter Auflagen. Und sie rügte die Eigenmächtigkeit einiger Bauern beim Verkauf des Grundstücks aus der Gemeinheit. Der Amtmann sollte künftig besser darauf achten.

Die Auflagen waren folgende:

1.) Das Gebäude soll etwas kleiner ausgeführt werden als geplant.

2.) Es muss versprochener Maßen massiv gebaut, mit Ziegeln gedeckt und das Dach zur Straße hin mit einer Regenrinne versehen werden.

3.) Der Apotheker muss einen Steinweg von seinem Hause an dem neuen Stall vorbei zum herrschaftlichen Steinweg (Burgallee) bauen und künftig auf seine eigenen Kosten unterhalten.

4.) Der Apotheker Wolff darf in diesem Nebengebäude *schlechterdings nicht laborieren oder etwas feuergefährliches vornehmen, wie auch darin nicht mehr wie zum höchsten zwey Stück Hornvieh stallen und muß den Ablauf davon [ebenfalß] in die Ohlsensche Mistgrüppe leiten.*

5.) Es übernimmt derselbe, da seiner Stelle an diesem Nebengebäude so sehr gelegen ist, statt der offerierten 6 Grote wenigstens 12 Grote jährlichen Zins (Siehe Abbildung auf der nebenstehenden Seite mit der Zeichnung aus der Akte).

Ob dieser Stall je gebaut worden ist und wenn ja, ob die Nachbarn trotzdem friedlich mit einander lebten oder weiter stritten, geht aus dieser Akte nicht hervor, aber die Funktion des Brinks als Truppensammel- und Rastplatz vermittelt ein lebendiges Bild aus alten Zeiten, und man stellt fest, dass manche Probleme – wie Nachbarschaftskonflikte – heute immer noch vorkommen können.

Jutta Siegmeyer

„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