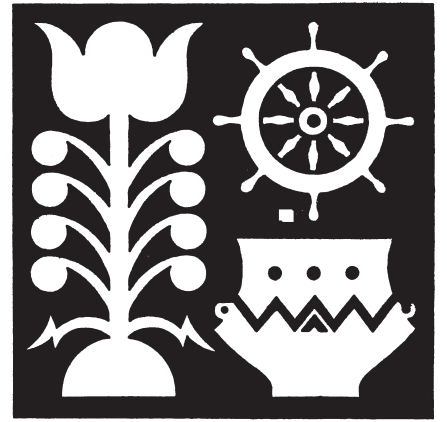


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E
Gebühr bezahlt

April 2021
Nr. 856



Einhundertfünfundzwanzig Jahre „Nordsee“

Die Entwicklung des Unternehmens im Zeitraum von 1896 bis 2021

Am 23. April 2021 wurde die „Nordsee“, das einst größte deutsche Hochseefischereiunternehmen mit dem Hauptsitz in Bremerhaven, 125 Jahre alt. Am 1. November 2021 wird der Fischereihafen Bremerhaven ebenfalls 125 Jahre alt. Am 10. Oktober 2021 kann die Fischereihafen-Betriebsgesellschaft (FBG), die für die Unterhaltung der Landanlagen, den Umschlag sowie für die gewerbliche und touristische Erschließung zuständig ist, auch ihr 125jähriges Jubiläum begehen. Der Fischereihafen Bremerhaven befindet sich im Besitz des Landes Bremen und wird von der landeseigenen FBG verwaltet.

Am 23. April 1896 wurde die „Deutsche Dampffischereigesellschaft Nordsee“ in Nordenham unter der Ägide des Bremer Kaufmanns und Reeders Adolf Vinnen mit Unterstützung anderer Bremer Kaufleute ins Leben gerufen. Die Aktiengesellschaft wurde am 8. Mai 1896 in das Bremer Handelsregister eingetragen. Daraus entstand in wenigen Jahrzehnten die bedeutendste Hochseefischereifirma in Deutschland. Basis für das erfolgversprechende Geschäftskonzept bildete das „Drei-Säulen-Modell“, das nicht nur den Fischfang und die Fischverarbeitung, sondern auch den Vertrieb und die Versorgung der Verbraucher im Binnenland mit dem empfindlichen Nahrungsmittel Seefisch einbezog. Der Seefisch musste erst als nahrhaftes und preiswertes Nahrungsmittel für den Verbraucher populär gemacht werden.

Die „Nordsee“ sicherte sich schon im Herbst 1896 Kontrakte mit Händlern im Binnenland und konnte Ende 1897 die ersten eigenen Läden in Betrieb nehmen, in denen sie ihre Fischprodukte verkaufte. Basis für die Firma war die Übernahme der Geestemünder Seefischhandlung Friedrich Burmeister und der Bremerhavener Reederei Johann Friedrich Lampe mit sieben Fischdampfern. Daraus entwickelte sich bis zum



Das einstige Reedereigebäude der „Nordsee“ am Alten Fischereihafen in Cuxhaven an der Kapitän-Alexander-Straße im Jahr 2010 (Foto: Dr. Dirk J. Peters)

Ersten Weltkrieg eine Flotte von über 40 Fahrzeugen. Die Schiffe waren bis 1911 in Bremen und danach in Nordenham beheimatet. Nach dem Großbrand im Nordenhamer Fischereihafen 1905 ließ die „Nordsee“ moderne Landanlagen für die Ausrüstung ihrer Schiffe sowie für die Verarbeitung und den Transport der Fischprodukte errichten, die 1907 eröffnet werden konnten.

Nach dem Ersten Weltkrieg kam es in den 1920er Jahren zu einer Fusion verschiedener deutscher Hochseefischdampfergesellschaften. Die „Nordsee“ übernahm 1928 die „Cuxhavener Hochseefischerei AG“ und stieg damit zur führenden Reederei mit 100 Fahrzeugen auf. Sie nannte sich jetzt „Nordsee Deutsche Hochseefischerei Bremen-Cuxhaven AG“. Generaldirektoren waren Hans Wriedt und Richard Ohlrogge.

Im Lauf der nächsten Jahre wurden weitere Fischdampferreedereien übernommen, so dass die „Nordsee“ mit ihren 173 Fahrzeugen die Hälfte der deutschen Hochseefischereiflotte ausmachte. 107 Schiffe hatten ihren

Sitz in Cuxhaven, während 66 Fahrzeuge in Nordenham beheimatet waren. Der Fischhandelskonzern geriet durch die Weltwirtschaftskrise in Turbulenzen. Die Geschäftsführer Richard Ohlrogge und später auch Hans Wriedt mussten zurücktreten. Robert Ahlf, Eduard von Horn, Wilhelm Rohloff und Karl Körner bildeten den neuen Vorstand.

Mit der Übersiedlung der „Nordsee“, des größten deutschen Fischfang- und Fischverarbeitungsunternehmens, von Nordenham und Bremen in das damalige Wesermünde, das heutige Bremerhaven, im Jahr 1934 erfolgte hier eine Konzentration der deutschen Fischfangflotte und Fischindustrie. Die Firma nannte sich jetzt „Nordsee Deutsche Hochseefischerei AG, Wesermünde/Bremerhaven/Cuxhaven“.

Im Zuge der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik sollte die deutsche Bevölkerung in einem Vierjahresplan im Hinblick auf einen Krieg möglichst autark versorgt werden. Dabei ging es vor allem darum, Devisen zu sparen. Der einstige Lagerschuppen A

im Geestemünder Handelshafen wurde von dem Architekten Emil Vogel als Sitz der Zentral- und Reederverwaltung eingerichtet. Zusätzlich ließ die „Nordsee“ moderne Werkstätten für die Tischlerei, die Schiffszimmerei, die Netzmacherei, die Maschinenreparatur und ein Lagergebäude errichten. Die Flotte wurde an der östlichen Kaje des Handelshafens ausgerüstet.

Ein Teil der Fischdampfer war aber auch im Cuxhavener Fischereihafen stationiert. In ihrem 40jährigen Jubiläumsjahr 1936 konnte die „Nordsee“ auf 167 Fischdampfer verweisen. In 77 Städten gab es 151 Fischgeschäfte. Der Betrieb umfasste etwa 5000 Beschäftigte und galt als NS-Musterbetrieb. Der niederländisch-englische Unilever-Konzern übernahm 50 Prozent der Anteile der „Nordsee“.

Am 18. September 1944 wurde der gesamte Betrieb am Geestemünder Handelshafen bei dem schweren Bombenangriff auf das damalige Wesermünde völlig zerstört und gleich nach Kriegsende wiederaufgebaut.

Die „Nordsee“ entwickelte sich im Nachkriegsdeutschland rasch zum wichtigsten Konzern für den Fang, die Verarbeitung, den Handel und die Vermarktung von Seefischprodukten. Sie gehörte zum Unilever-Konzern und baute in den nächsten Jahrzehnten ihre führende Stellung aus. Sie hieß von 1959 bis 1995 „Nordsee Deutsche Hochseefischerei GmbH, Bremerhaven/Cuxhaven“.

Im hundertjährigen Jubiläumsjahr der deutschen Hochseefischerei 1985 verlor die deutsche Hochseefischereiflotte wegen der Ausdehnung der nationalen Hoheitsgewässer auf 200 Seemeilen ihre traditionellen Fanggründe vor allem vor Island. Die Flotte der „Nordsee“ ging in der „Deutschen Fischfang-Union“ (DFFU) auf, die ihre Fangfabrikschiffe vom Cuxhavener Neuen Fischereihafen von dem ehemaligen Landbetrieb der „Nordsee“ aus bereederte.

Fortsetzung auf Seite 2



Landanlagen der „Nordsee“ am Geestemünder Handelshafen in Wesermünde um 1936 (Abbildung: Sammlung Peters)



Das aufgelegte ehemalige Fangfabrikschiff WIESBADEN der „Nordsee“ am Kai des Neuen Fischereihafens in Cuxhaven im Jahr 2010 (Foto: Dr. Dirk J. Peters)

Als Bremerhaven wieder Auswandererhafen wurde

Vor 70 Jahren eröffnete die Greek Line mit der NEPTUNIA ihren Kanada-Dienst

Am 21. April 1951 kam die NEPTUNIA zum ersten Mal nach Bremerhaven. Sie machte im Vorhafen der Kaiserschleuse an der Zollabfertigungshalle fest. Mit ihr begann die Greek Line vor 70 Jahren ihren Liniendienst für deutsche Auswanderer nach Kanada. Zielhäfen waren Quebec und Montreal. Die NEPTUNIA lief Bremerhaven bis Oktober 1957 an. Andere Schiffe der Greek Line, von Sitmar und Arosa kamen in schneller Folge hinzu. Sie fuhren nicht unter deutscher Flagge, machten Bremerhaven aber für einige Jahre wieder zu einem bedeutenden Auswandererhafen. Auch der Norddeutsche Lloyd zog seinen Nutzen daraus, obwohl er noch kein eigenes Fahrgastschiff hatte.

Die NEPTUNIA war bei ihrem ersten Besuch in Bremerhaven schon über 30 Jahre alt. Man sah es ihr an. Allerdings hatte sie nicht mehr ihre früheren hohen schlanken Doppelschornsteine, sondern nur noch einen breiten, deutlich flacheren Schornstein. Die Rotterdamer Reederei Stoomvaart-Maatschappij Nederland hatte den Dampfer schon 1920 als JOHAN DE WITT für den Dienst nach Niederländisch-Ostindien, dem heutigen Indonesien, in Fahrt gebracht. Er war typisch für die Greek Line: Sie kaufte Liner, die andere Reedereien nach Jahrzehnten in ihrem Dienst durch Neubauten ersetzten und deshalb preiswert anboten. Die Griechen modernisierten die Schiffe und putzten sie mit möglichst geringem Aufwand überwiegend für Auswandererfahrt wieder heraus. So lohnte sich das Geschäft.

Bremerhaven bot den ausländischen Reedereien schon 1950 eine funktionierende Infrastruktur. Der



Die NEPTUNIA auslaufend Bremerhaven. An Steuerbord läuft der Midgard-Schlepper NORDENHAM IX unter der Lotsenpforte mit. Die Lotsenleiter ist außenbords und der Hafentotse wird auf den Schlepper umsteigen, um nach Bremerhaven zurückzufahren (Abbildung: Sammlung Karl-Heinz Hilbig)

Norddeutsche Lloyd durfte zwar noch nicht in den Passagierdienst auf dem Nordatlantik zurückkehren, doch seine Leistungen an Land bot er anderen Reedereien gerne an. Das Hapag-Lloyd Reisebüro buchte die Fahrkarten der Auswanderer und half ihnen bei den Formalitäten für die Einreise ins Zielland. NDL-Mitarbeiter fertigten die Schiffe ab. Für deren Ausrüstung aktivierte der Lloyd seine Tochter Ocean Comfort Company aus der Vorkriegszeit. Sein früheres Servicepersonal aus Bremerhaven und den Städten und Dörfern an der Unterweser kam solange auf den Auswandererschiffen unter, bis es der NDL Anfang 1954 für die

GRIPSHOLM und seine Ostasien-Kombischiffe übernehmen konnte. Der „Technische Betrieb“, die Werft des NDL, bot den durchweg älteren ausländischen Schiffen eine günstige Gelegenheit für allfällige Reparaturen und Umbauten. Alles zusammen war ein attraktives Paket, wie es seinerzeit nur Bremerhaven bieten konnte.

Danach hatte es lange nicht ausgesehen: Britische Bomben hatten im September 1944 nicht nur das Zentrum und viele Siedlungen, sondern auch den Columbusbahnhof und die Lloydhalle am Vorhafen der Kaiserschleuse zerstört. Die Häfen blieben weitgehend verschont, denn die

siegessicheren Amerikaner planten bereits, nach dem Krieg den Nachschub für ihre Armeen in Europa in Bremerhaven anzulanden. Dafür beanspruchten sie dann jahrelang die Columbuskaje.

Im Januar 1947 schlug der amerikanische Militärgouverneur die Stadt Wesermünde dem neuen Land Bremen zu, so dass die Häfen in der nun Bremerhaven genannten Stadt und damit in der US-Besatzungszone lagen. Bremen, Bremerhaven, die Handelskammern der beiden Städte und der Norddeutsche Lloyd verfolgten das gemeinsame Ziel, Bremerhaven wieder zu einem Passagierhafen auszubauen. Der erste Schritt gelang fünf Jahre nach dem schweren Bombenangriff mit dem Baubeginn der „Zollabfertigungshalle“ aus Holz im September 1949. Bereits im April 1950 wurde sie eröffnet. Sie stand an gleicher Stelle wie der ehemalige Lloydbahnhof von 1897. Lag dort ein Passagierschiff, wurde es wieder eng vor der Kaiserschleuse wie schon um 1900, als hier die großen Vierschornstein-Dampfer des NDL festmachten.

Gleich nach dem Krieg ließ zunächst kein Staat die als „feindlich“ eingestuft Deutschen als Einwanderer herein. Die Besatzer wollten, dass sie ihr Land wieder aufbauten. Auswandern war für Deutsche anfangs nur ausnahmsweise möglich. Das galt etwa nach dem Beschluss des Alliierten Kontrollrats vom September 1945, nach dem deutsche Behörden den Alliierten Arbeitskräfte auch außerhalb Deutschlands zur Verfügung stellen mussten. Deutsche Ehefrauen von US-Soldaten durften mit ihnen jedoch das Land verlassen.

Fortsetzung auf Seite 3

Einhundertfünfundzwanzig Jahre „Nordsee“

Fortsetzung von Seite 1

Die Fischfabrik „Frozen Fish International“, die ihren Sitz im Bremerhavener Fischereihafen in der Straße Am Lunedeich hat, wurde ebenfalls verkauft. Die „Deutsche See“, eine ehemalige Tochter der „Nordsee“, übernahm den Handel mit Fischprodukten und nutzte auch das einstige Verwaltungsgebäude der „Nordsee“ von 1955 an der Klußmannstraße bis ins Jahr 2006.

Seit 2018 gehört die „Deutsche See“ zum niederländischen Fischfangkonzern Parlevliet & Van der Plas“, der in Bremerhaven auch die „Doggerbank-Seefischerei“ betreibt.

Von dem ehemaligen Fischkonzern ist unter dem Traditionsnamen „Nordsee Holding GmbH“, wie das Unternehmen seit 1998 heißt, mit Stand 2019 nur noch die Restaurantkette mit 379 Läden im In- und Ausland geblieben.

2016 betrug der Umsatz 350 Millionen Euro. 6000 Beschäftigte waren vor Ort 2016 tätig. 2016 wurde der Firmensitz in den Bremerhavener Fischereihafen I mit einem Neubau in die Herwigstraße 16 verlagert. Der traditionelle Firmensitz in Bremerhaven konnte nach monatelangen Verhandlungen 2020 vorläufig gesichert werden. Seit 2018 gehört die „Nordsee“ zur Investmentgesellschaft „Kharis Capital“ mit Sitz in der Schweiz, die sich auf Schnellrestaurants spezialisiert hat.

Das einstige historische Verwaltungsgebäude direkt an der Kaje des Geestemünder Handelshafens wurde noch bis 2019 genutzt. Es wird nach einem Umbau dem Alfred-Wegener-Institut (AWI) ab 2021 als Verwaltungsgebäude dienen.

Der Wahlspruch der „Nordsee“ „PRO TOTO QUID CONTRIBUAMUS“ („Lasset uns gemeinsam zum Ganzen beitragen“) mit dem Bremer Schlüssel steht noch über der Eingangstür. Die Gleisanlagen an der Kaje weisen auf die einstige Bedeutung der Eisenbahn für den raschen Transport der empfindlichen Ware Seefisch hin.

Die „Nordsee“-Villa wurde im Zuge der Neunutzung dieses Geländes durch das AWI im Dezember 2018 abgerissen. Von 2000 bis 2015 wurde die Villa u. a. als Gästehaus und Seminarraum gemeinsam von der Hochschule Bremerhaven und dem AWI genutzt.

Das AWI hat bereits 2018 das im Auftrag der FBG sanierte ehemalige Verwaltungsgebäude der Fischhandelsfirma „Deutsche See“ übernommen. Das Großforschungsinstitut der Helmholtz-Gesellschaft errichtet hier auf diesem Traditionsgelände ein Technikum für die Ausrüstung und Geräte für Expeditionen mit einer Ausrüstungshalle, einem Lager, Werkstätten, Büros und Laborkapazitäten. Der viergeschossige Gebäudekomplex wird 18 m hoch, 60 m lang und 40 m breit werden. In der Tat, ein markanter und massiver Baukörper, der architektonisch und topografisch dieses historische



Das einstige Verwaltungsgebäude der „Nordsee“ am Geestemünder Handelshafen, 2018 (Foto: Dr. Dirk J. Peters)

Areal stark verändern dürfte. 2022 soll der Bau bezugsfertig sein. Dr. Dirk J. Peters

Literaturhinweise:

Werner Beckmann: Die Reedereien der Hochsee- und Heringsfischerei in Bremerhaven. Bremerhaven 2003

Heiko Horstmann, Werner Jakobeit, Dieter Kokot: Eine Biographie des Reeders und Fischereiexperten Robert Ahlf. Hrsg. Förderverein Schiffahrtsgeschichte e.V., Cuxhaven 2020

Hundert Jahre NORDSEE. Hrsg. NORDSEE GmbH, Bremerhaven 1996

Werner Jakobeit, Karl Keirat: Die Firmengeschichte der Reederei „NORDSEE“. Hrsg. Förderverein Schiffahrtsgeschichte Cuxhaven e.V., 2. Aufl., Cuxhaven 2019

Logbuch 1896 - 1971. Festaussgabe der Nordsee-Nachrichten zum 75-jährigen Bestehen. Bremerhaven 1971

„Nordsee“. Geschichten über die größte deutsche Fischdampfer-Reederei. Hrsg. Wilfried Brandes, Bremen 1998

Dirk J. Peters: Der wichtige Schritt zum Spezialhafen, in: 100 Jahre Fischereihafen Bremerhaven, Bremerhaven 1996, S. 9 - 44.



Das jetzige Verwaltungsgebäude der „Nordsee“ in der Herwigstraße 16 im Jahr 2018

(Foto: Dr. Dirk J. Peters)

Als Bremerhaven wieder Auswandererhafen wurde

Fortsetzung von Seite 2

Den größten Anteil an Auswanderern in die USA und nach Kanada über Bremerhaven stellten in den ersten Nachkriegsjahren die „Displaced Persons“. Sie hatten durch den Krieg ihre Heimat verloren. Dazu zählten Baltendeutsche und andere „Volksdeutsche“ aus Ost- und Südosteuropa. Zunächst reisten sie mit Truppen-transportern in die USA.

Die Kanadier legten Wert auf ausgebildete und integrationswillige Immigranten, waren zwischen 1947 und 1952 aber aus humanitären Motiven bereit, Vertriebene und Heimatlose wie von den Nationalsozialisten verschleppte Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene aufzunehmen. Diese mussten zunächst in der Landwirtschaft arbeiten, ehe sie in die Städte ziehen durften.

Die BEAVERBRAE, die frühere HUASCARAN der Hapag von 1939, brachte zwischen 1948 und 1954 regelmäßig „Displaced Persons“ von Bremerhaven nach Kanada. Die NELLY, die spätere SEVEN SEAS, und die schwedische ANNA SALÉN beförderten diese Personen 1949 von Bremerhaven nach Australien, ab 1951 auch nach Kanada. Als MORMACMAIL und MORMACLAND waren sie in ihrem ursprünglichen Bauzustand US-Standardfrachter vom Typ C3 und damit Schwesterschiffe. Auch nach dem Umbau zu Auswandererschiffen sahen sie sich ähnlich.

1948 hatten die USA und Kanada ihre Einwanderungsbestimmungen gelockert; ein Jahr später hoben die Besatzer das Reiseverbot für Deutsche auf. Ab dem 1. Februar 1951 durfte Deutschland seinen Bürgern Reisepässe ausstellen. Sie machten den Weg für die Auswanderung endgültig frei.

Ihren Starttermin in Bremerhaven im April 1951 hatte die Greek Line also bewusst und klug gewählt. Die Reederei hatte erkannt, dass das Potenzial groß war. In Westdeutschland gab es Vertriebene und Flüchtlinge in großer Zahl, aber zu wenige Wohnungen, vor allem in den stark zerstörten Städten. Die Arbeitslosigkeit war hoch, viele lebten von der Fürsorge. Die Zukunft sah karg aus; zumindest war sie unsicher.

Amtliche Informationen und Zeitungsberichte über Kanada und die USA waren widersprüchlich und unvollständig, Briefe und Erzählungen geprägt von unterschiedlichen persönlichen Erfahrungen. Dennoch stürmten die Deutschen die Konsulate. Ohne Nachweise über Gesundheit, berufliche Eignung und Bürgen lief nichts. Die Einwanderungsländer verhielten sich so, dass ihnen jemand zur Last fiel.

Knapp ein Drittel aller Deutschen wollte nach einer Umfrage zwischen 1951 und 1954 „vielleicht“ auswan-



Die letzten Minuten an Land, bevor es 1952 von der Columbuskaje an Bord der NEPTUNIA und mit ihr nach Kanada geht. Junge Männer stellten in den frühen fünfziger Jahren einen großen Teil der Auswanderer

(Abbildung: Sammlung Frank Scherer)



... doch auch junge Familien zog es damals in die „Neue Welt“ (Abbildung: Sammlung Frank Scherer)

der. Die meisten blieben hier, aber immerhin 780.000 Menschen verließen zwischen 1946 und 1961 Deutschland dann doch. Gut 80.000 von ihnen zog es ab 1948 nach Australien und etwa 235.000 nach Kanada.

In die USA strebten sogar 385.000 Deutsche. Sie trieb die Sehnsucht nach einem besseren Leben mit Wrigley's Spearmint, Lucky Strike-Zigaretten, Corned Beef, Hershey's Chocolate und Maxwell's Instantkaffee statt Pfannkuchen, Kartoffelpuffer und Muckefuck. Manche lockte auch die Abenteuerlust über den Atlantik. Dass sie harte Arbeit erwartete, wussten sie oft nicht. Sie mussten schnell Englisch lernen und sich ohne Murren in die Gesellschaft einfügen. Doch für Tüchtige standen die Chancen gut. Die Überfahrt auf den billigen Auswandererschiffen mit ihrer schlichten Ausstattung schreckte niemanden. Über den Nordatlantik dauerte sie keine zwei Wochen und war dann schnell vergessen.

Die Kanadier wickelten die Einwanderung deutscher Staatsbürger ab 1951 weniger bürokratisch und damit schneller ab als die Amerikaner. Die Regierung in Ottawa streckte die Reisekosten vor oder gewährte zumindest Zuschüsse, wie es zeitweise auch die USA taten. Waren 1950 weniger als 5800 Deutsche nach Kanada eingewandert, kamen 1951 bereits über 32.000. Auch Australien förderte deutsche Einwanderer: Die sechswöchige Schiffspassage mit Englischunterricht kostete sie dank staatlicher Beihilfen nur 210 DM.

Nach der NEPTUNIA brachten bald weitere Auswandererschiffe Bundesbürger von Bremerhaven nach Kanada und in die USA. Im Juni 1951 kamen die Uralt-Dampfer COLUMBIA und CANBERRA an die Weser. Die beiden Schwesterschiffe waren 1913 für die Linie Melbourne-Sydney gebaut worden. Die Greek Line übernahm sie nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst für den Aus-

wandererverkehr aus den Mittelmeerländern nach Südamerika und Australien. Bremerhaven liefen sie bis Oktober 1954 an.

Fotos dieser Schiffe 1951 im Vorhafen der Kaiserschleuse vor der Zollabfertigungshalle fehlen, anders als an der Stromkaje ab 1952. Mit deren Freigabe durch die Amerikaner und dem im Mai 1952 eröffneten Columbusbahnhof kehrte Bremerhaven für einige Jahre in den Kreis der großen europäischen Passagierschiffshäfen zurück. Schon seit 1950 brachten Züge die Auswanderer bequem direkt bis ans Schiff.

1952 zog es mehr als 53.000 Deutsche in die USA. 1955 wurden in Bremerhaven etwas mehr als 30.000 Auswanderer gezählt. Schon ein Jahr später war in der Seestadt mit über 52.000 der Nachkriegs-Höhepunkt erreicht. Die Gründe für die Auswanderung hatten sich abgeschwächt. Hier ging es spürbar aufwärts, Lebensstandard und Zuversicht stiegen.

Greek-Liner waren teilweise jahrelang in Bremerhaven zu Gast: Die elegante OLYMPIA, der erste Neubau der Reederei, lief die Columbuskaje von November 1953 bis Dezember 1954 an. Die NEW YORK fuhr ab 1955 von Mai 1955 bis September 1959 mit bis zu 800 Passagieren nach New York. Sie war das frühere Turbinenschiff TUSCANIA der Anchor Line in Glasgow von 1921 und das erste Schiff der Greek Line überhaupt. Von Juni 1957 bis September 1957 charterte die Greek Line für vier Reisen von Bremerhaven nach Quebec die SKAUBRYN des Norwegers Isak Skaugen, die sonst nach Australien fuhr.

Die ARKADIA der Greek Line blieb besonders lange im Bremerhaven-Kanada-Dienst – von Mai 1958 bis August 1966. Für die Reederei

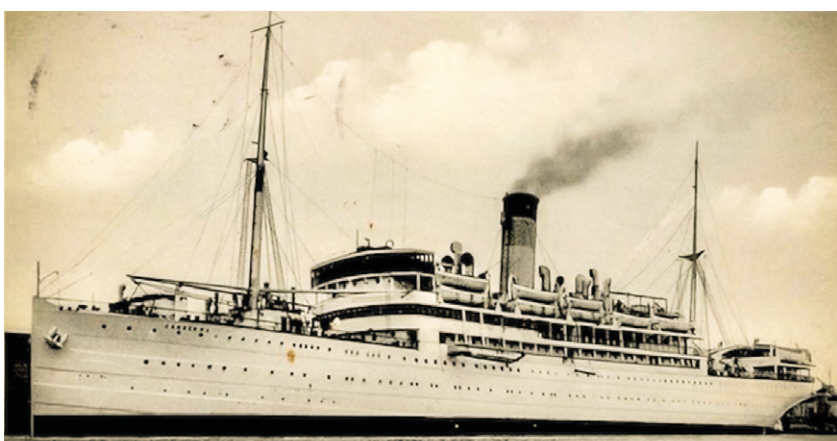


Plakat der Greek Line 1953 (Abbildung: Sammlung Harald Focke)

Furness, Withy & Co. Ltd. hatte sie ab 1931 als MONARCH OF BERMUDA Vergnügungsreisen Erster Klasse zwischen New York und Bermuda gemacht. Ab 1950 brachte sie als NEW AUSTRALIA für Shaw Sevell Auswanderer nach Australien. Im Januar 1958 kaufte die Greek Line das Schiff und ließ es bei Blohm & Voss in Hamburg modernisieren. Im Mai 1958 ging es als ARKADIA zur ersten Reise von Bremerhaven nach Montreal in See; ihre letzte machte es erst nach mehr als acht Jahren im August 1966.

Schon Ende der fünfziger Jahre sank die Nachfrage nach günstigen Passagen mit griechischen und italienischen Schiffen nach Amerika und Australien. 1958 kam mit gut 17.000 Auswanderern der Absturz. 1960 waren es nur noch etwas mehr als 11.000 und 1962 lediglich knapp 6800. Das letzte Auswandererschiff verließ Bremerhaven 1974.

Harald Focke



Das Auswandererschiff CANBERRA 1951 im Kaiservorhafen (Abbildung: Sammlung Karl-Heinz Hilbig)



Drei Schiffe der Greek Line gleichzeitig in Bremerhaven: Die einlaufende CANBERRA passiert die an der Columbuskaje liegende OLYMPIA und die NEPTUNIA, die hier noch nicht den späteren weißen Rumpfanstrich trägt (Foto: Karl Schemkes; Abb.: Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum)

Die Vereinsarbeit im Mai

Liebe Morgensterner und Freunde des Morgenstern,

Krabbenpulen gestern und heute

Die Krabbschälmaschine Modell „Peuß“



Informationen zur Maschine hier im Museum, die von Walter Peuß entwickelt worden ist

90 Jahre Krabbschälmaschinen



Chronologie der Krabbschälmaschinen von 1930 bis heute

Krabbenpulen von Hand



Krabbenpulen als Erwerbsarbeit, als Hobby und im Wettbewerb

Das Menü der neuen Medienstation Krabbenpulmaschine

leider lässt die Pandemie zurzeit keine Lockerungen zu. Wegen der eher steigenden Infektionskurven sind die geplanten Modellprojekte für Niedersachsen zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses auf Eis gelegt.

Auch die Bibliothek muss für Leser geschlossen bleiben. Aber Sie können weiterhin auf Vorbestellung Bücher ausleihen und Bücher aus dem Verlagsangebot erwerben. Wir helfen gerne bei der Literatursuche im Rahmen des Bibliotheksbestandes. Sie können aber auch selber auf der Homepage unter dem Stichwort „Angebote und Gruppen“ „Bibliothekskataloge“ recherchieren. Unter der Verschlagwortung können Sie feststellen, ob und was zu Ihrem Thema vorhanden ist. Eine Email an vorstand@m-v-m.de oder ein Anruf bei der Vorsitzenden genügt. Dienstags von 15.30 bis 18 Uhr und sonnabends von 11 bis 12 Uhr können die vorbereiteten Bestellungen abgeholt werden. Ein Besuch an der Bibliothekstür lässt sich bei sonnigem Wetter gut mit einem Deichspaziergang verbinden. Wenn die Sonne nicht lockt, bieten Bücher daheim eine anregende Beschäftigung.

Mit ZOOM-Vorträgen versuchen wir, weiter in Kontakt zu bleiben und zur Kommunikation beizutragen. Museen arbeiten zurzeit ebenso wie unsere Arbeitsgruppen eher hinter verschlossenen Türen. Im März konnten wir Einblick in die Arbeit des Historischen

Museums in Bremerhaven gewinnen. Diesmal ist es das Museum für Wattenfischerei in Wremen. Es ist seit langem eher geschlossen und nur phasenweise unter den geltenden Hygienebedingungen zu besichtigen.

Am Mittwoch, dem 19. Mai, 17 Uhr, werden Henning Siats und Willi Jagielki digital die Tür öffnen. Die Mitglieder des Wremer Heimatkreises 85 e.V. haben die Einschränkungen nicht als Aufruf zum Ausruhen betrachtet, sondern das Museum weiterentwickelt. Aus Mitteln des Europäischen Meeres- und Fischereifonds konnten sie ein Audioguidesystem mit 30 Stationen anschaffen. Das war wiederum der Auslöser, die Ausstellung teilweise neu zu strukturieren. Über das Hilfsprogramm „Neustart Kultur“ waren Bundesmittel für Veranstaltungen zu bekommen, die beispielsweise musikalische Darbietungen am Fuß des Leuchtturms „Kleiner Preuße“ ermöglichen und den Leuchtturm auf diese Weise in den Blick rücken. Lassen Sie sich von einem ideenreichen Team überraschen.



Das Museum für Wattenfischerei in Wremen (Abbildungen: Museum für Wattenfischerei Wremen)

Auf der Homepage der Wittheit zu Bremen gibt es übrigens weitere Video-Vorträge. Beispielsweise referiert Professor Dr. Christian Schäfer (Trier) über „Schiffahrt in der Alten Welt – der Beitrag der experimentellen Archäologie.“

Der Niedersächsische Heimatbund hätte seinen Niedersachsentag, der traditionell im Mai stattfindet, diesmal gerne besonders feierlich begangen; denn das Bundesland Nieder-

sachsen wird dieses Jahr 75 Jahre alt. Am Festakt in Braunschweig kann wegen der Pandemie nur eine begrenzte Zahl von Gästen teilnehmen. Doch über Youtube ist die Feier am Sonnabend, den 8. Mai, ab 10:45 immerhin live zu verfolgen. Am einfachsten erreicht man diese Veranstaltung über die Homepage des NHB.

Die vom NHB gemeinsam mit der Historischen Kommission aus dem gleichen Anlass geplante Fachtagung zum Thema „Wir sind die Niedersachsen? – Niedersachsens Identitäten“ wird hoffentlich im November ohne Einschränkungen stattfinden können.

Herzliche Grüße und bleiben Sie gesund!

Nicola Borger-Keweloh

Internet-Vortrag über ZOOM am Mittwoch, 19. Mai, 17 Uhr, Museum für Wattenfischerei in Wremen

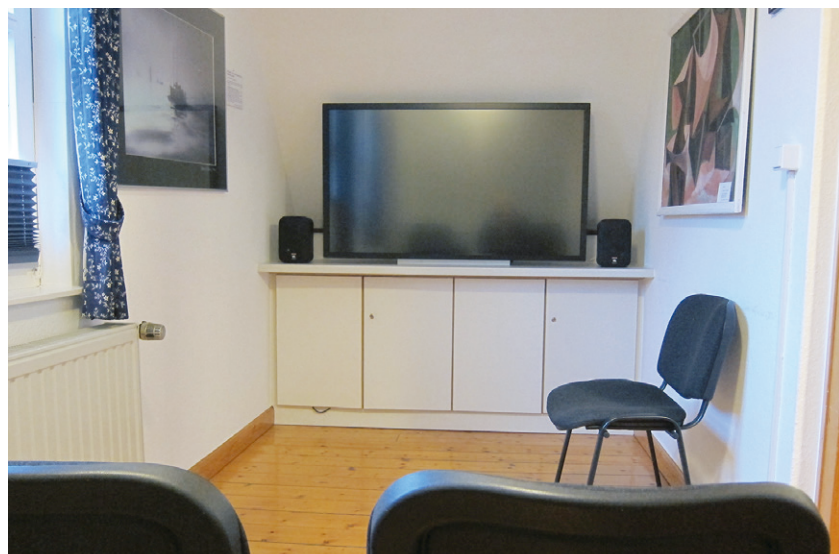
Die Teilnahme ist wieder über die bekannten ZOOM-Daten möglich:

<https://zoom.us/j/93973417290?pwd=TUFIRkpGWWhJMhMwWWhzMWVjMEdMQT09>

Passwort: 733274 – Meeting-ID ist: 939 7341 7290.

Sie können das lange Passwort auch von der Homepage

<https://m-v-m.de> kopieren und in den Browser geben.



Der neue Kinoraum mit Touchscreen für fünf Filme



Der Krabbenkutter KORALLE, dessen Pflege immer wieder ein Thema ist



„Männer vom Morgenstern“ – Heimatbund an Elb- und Wesermündung e.V.

Vorsitzende: Dr. Nicola Borger-Keweloh, Telefon 04 71 / 6 57 33

Schriftführer: Elisabeth Baumann u. Dr. Andreas Hüser

Email: schriftfuehrer@m-v-m.de

Geschäftsstelle: Schloß Morgenstern, Bremerhaven-Weddewarden, Burgstraße 3

Geschäfts- und Bibliothekszeiten: Dienstags 15 bis 18 Uhr, Sonnabends 11 bis 12 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