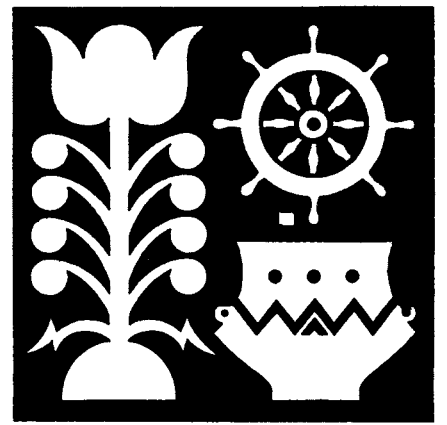


# NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E  
Gebühr bezahlt

April 2022  
Nr. 868



## Eine Legende der Segelschifffahrt

Der Hamburger Kapitän Robert Hilgendorf (1852-1937)

Die hölzerne Bark PARNASS der Werft Schau & Oltmanns aus Geestemünde war sein erstes Schiff als Kapitän und der Beginn der legendären Laufbahn des wohl berühmtesten aller Segelschiffkapitäne.

Robert Wilhelm Berthold Hilgendorf wurde am 31. Juli 1852 in Schiebenhorst bei Groß Stepenitz am östlichen Ufer des Stettiner Haffs geboren. Sein Vater war Torfschiffer und transportierte den begehrten Brennstoff überwiegend nach Swinemünde und Stettin. Bereits mit 12 Jahren machte er mit seinem Vater die ersten Reisen auf der Oder und dem Stettiner Haff. Nach der Schulzeit verließ er seinen Heimatort, um erst einmal richtig zur See zu fahren. Er machte mit dem kleinen Schoner LOUISE MARTHA seine ersten Reisen auf der Ostsee. Schon mit 17 Jahren ging er als Vollmatrose nach Hamburg und segelte mit dem Vollschiiff DOCTOR BARTH auf seiner ersten großen Reise an die Ostküste von Amerika.

Im Sommer 1871 musterte er auf dem Vollschiiff G. H. WAPPAUS an und umrundete auf einer Reise nach Kalifornien zum ersten Mal das Kap Horn von Ost nach West. Nach einem Jahr wechselte er auf das Vollschiiff PRINZ ALBERT, wieder ein Schiff der Reederei Slomann. Dann folgte noch eine Reise auf dem Hamburger Dampfer TEUTONIA der HAPAG. Dieses Schiff hatte zusätzlich zum Dampfantrieb eine Besegelung. Es war das einzige Schiff mit Dampfantrieb, auf dem er während seiner gesamten Seefahrtszeit jemals gemustert hat. Im Jahre 1873 wurde Hilgendorf für den Zeitraum von drei Jahren zur Kaiserlichen Marine eingezogen. Mit der ARCONA, einem Schulschiiff, nahm er als Seekadett an einer zweijährigen Weltreise nach Australien teil.

Nach der Dienstzeit bei der Marine, besuchte Robert Hilgendorf die Steuermannsschule in Altona. In gut einem Jahr absolvierte er seine Ausbildung zum Schiffssoffizier. Sein Zeugnis über die Befähigung zum Steuermann auf großer Fahrt wurde ihm am

10. Februar 1877 von der Königlichen Regierung in Schleswig ausgestellt. Nun heuerte er als Alleinsteuermann auf der in Blankenese beheimateten Schonerbark NAUTIK an.

Nach dieser Zeit als Steuermann folgte der nächste Besuch der Seefahrtsschule. Er machte sein Kapitänspatent zum Schiffer auf großer Fahrt und blieb in Hamburg. Sein Ziel war es, so schnell wie möglich bei der Reederei Laeisz zu fahren. Die Reeder belohnten gute Dienste durch ein besonderes System von Prämienzahlungen. Dadurch erhielten fähige Seeleute schnell die Führung eines ihrer Schiffe in der Kap-Horn-Fahrt. Man musterte ihn als Obersteuermann auf der in Geestemünde bei Schau & Oltmanns gebauten hölzernen Bark PARNASS an. Die Fahrzeit auf der PARNASS und anschließend auf der Bark PANAMA betrug insgesamt zwei Jahre.

Der nun 28jährige Robert Hilgendorf hatte sich während der zwei Jahre als Obersteuermann sehr bewährt. Sein Reeder vertraute ihm die Führung der PARNASS an. Der hölzerne Segler von der Werft an der Geeste wurde Hilgendorfs erstes Schiff als Kapitän. Mit diesem legte der junge Kapitän, der die PARNASS wie einen Klipper segelte, in den folgenden Jahren bemerkenswerte Salpeter-Reisen nach Chile hin.

Das Umrunden des Kap Horn von Ost nach West ist eine Distanz von rund 1000 Seemeilen. Wo Atlantischer und Pazifischer Ozean von 4000 Metern wie Terrassen auf 100 Meter Tiefe ansteigen, bauen sich durch Wind und Strom gewaltige Wellenberge auf. Der junge Kapitän meisterte diese Herausforderung bestens. Robert Hilgendorf übernahm Anfang August 1884 die PARSIFAL. Auf der zweiten Ausreise umrundete er Kap Horn in sieben Tagen, eine absolute Spitzenleistung, die nur noch von zwei weiteren deutschen Kapitänen erreicht oder unterboten wurde. Hierbei durchsegelte er die gefürchtete Le Maire-Straße, eine 30 Seemeilen breite Enge zwischen Feuerland und der Staaten-Insel. Es

war das einzige Mal, dass Hilgendorf auf seinen Kap-Horn-Umrundungen durch diese Meerenge gesegelt ist.

Auf der dritten Reise ging auf der Höhe von Kap Horn bei orkanartigem Sturm die aus 1500 Tonnen bestehende Kohleladung über und das Schiff sprang aus ungeklärter Ursache leck. Die Mannschaft versuchte durch entsprechendes Trimmen Abhilfe zu schaffen. Bevor die schwer auf der Seite liegende PARSIFAL sank, rettete sich die gesamte Mannschaft in die Boote. Mit letzten Handgriffen hatte man sich noch mit dem zum Überleben notwendigem Wasser, mit warmen Decken und Proviant doch nicht gebraucht. Sie wurden schon bald von einer englischen Bark gesichtet und an Bord genommen. Zurück in Hamburg wurde Hilgendorf im August 1886 vom Seeamt von jedem Verschulden freigesprochen. 1887 übernahm er die Bark PROFESSOR.

Auch mit diesem Segler machte er die von ihm erwarteten schnellen Reisen. Im darauffolgenden Jahr wurde Hilgendorf Kapitän der PIRAT, einer eisernen, von Blohm & Voss in Hamburg gebauten Bark. Die Ausreise verlief schnell und ohne besondere Vorkommnisse. Auf der Heimreise kam es 300 Seemeilen westlich von Tocopilla bei nicht zu starkem Wind zu schweren Beschädigungen von hölzernen Rahen und Stengen. Hilgendorf legte das Schiff treibend vor den Wind, packte mit an und reparierte mit seiner Mannschaft tagelang, rund um die Uhr, den bösen Schaden. Trotz der Havarie dauerte die ganze Reise vom Kanal hin und zurück nur fünf Monate und 27 Tage. Das war ein gutes Gesamtergebnis. Über den Schaden wurde in Hamburg nicht weiter gesprochen, als der Reeder

seinen Kapitän zur schnellen Reise beglückwünschte. Im Januar 1889 freute sich Kapitän Robert Hilgendorf über eine besondere Auszeichnung seines Reeders. Er wurde mit der Führung der PERGAMON, einer brandneuen, aus Siemens-Martin Stahl bei Blohm & Voss gebauten Bark, betraut. Er segelte das Schiff vom Kanal in 65 Tagen nach Valparaiso.

Mit der PALMYRA übernahm Robert Hilgendorf für die kommenden drei Jahre wieder ein neues Schiff. Nach dem Schadensereignis mit der PIRAT hatte der Reeder Hilgendorfs Verbesserungsvorschläge übernommen. Auf den kommenden Neubauten der Reederei wurden nur noch Stahlmasten aus einem Stück verwandt, damit sich ein Unglück wie auf der PIRAT nicht wiederholte. Die PALMYRA war das erste Schiff mit dieser verstärkten Bauweise des stehenden Gutes bei der Reederei Laeisz. Dieser Salpetersegler war Hilgendorfs erstes und einziges Vollschiiff, das er als Kapitän führte. 1892 wurde das Jahr, in dem Robert Hilgendorf in der frachtfahrenden Segelschifffahrt Weltruhm erlangte.

Mit der PLACILLA, einer Viermastbark aus Stahl, in Geestemünde auf der Werft von Tecklenborg gebaut, setzte der nun 40-jährige Kapitän die Serie des Einsegelns und Bewertens neuer und größerer Schiffe der Reederei fort. Wenn seine bisherigen Schiffe bis maximal rund 2000 Quadratmeter Segelfläche trugen, hatte dieses Schiff bei einer Länge von 113 Metern 3700 Quadratmeter Segelfläche, die sich auf insgesamt 33 Segel verteilte.

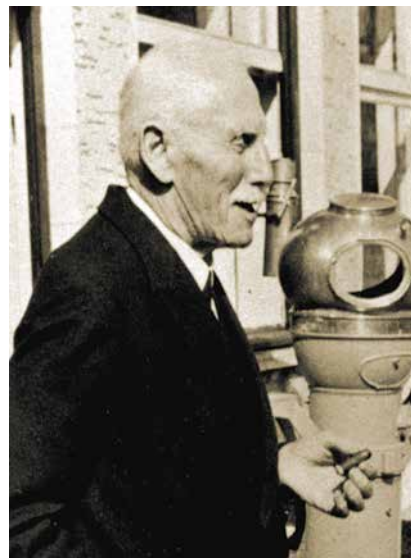
Mit der PLACILLA hatte Schiffbaudirektor Georg W. Claussen ein völlig neues Schiff gebaut, das im sogenannten Drei-Insel-Prinzip, einer Technik, die den wirtschaftlichen und effizienten Bau von Schiffen erlaubte, gefertigt worden war. Die PLACILLA war der Vorreiter für das Aussehen aller zukünftigen Laeisz-Segler.

In Hamburg übernahm Hilgendorf anschließend einen weiteren Neubau seines Reeders. Mit einer Länge auf Deck von 95 Metern wurde die PITLOCHRY sein neues Schiff. Es war das 60. Segelschiiff in der Flotte der Reederei Laeisz seit deren Bestehen. Diese hatte Robert Hilgendorf zum Kapitän bestimmt, damit er den von Laeisz neu erworbenen Segler einfuhr. Sein Werturteil über diesen neuen Segler war für seinen Reeder vor allen Dingen hinsichtlich weiterer Verbesserungsmaßnahmen maßgeblich. Dabei standen immer die Reisezeit, die Geschwindigkeit und die Ladungskapazität im Vordergrund.

Kapitän Robert Hilgendorf kehrte am 3. Juni 1895 mit der PITLOCHRY wohlbehalten nach Hamburg zurück. Der Reeder gönnte seinem Kapitän keine große Pause. Die Zeit für die Familie und Besuche der Verwandtschaft war wie immer kurz bemessen. Man schickte ihn auf eine Dienstreise an die Weser nach Geestemünde.



Am linken Ufer der Geeste im preußischem Geestemünde auf der Werft Schau & Oltmanns (im Bild um 1900) wurde die hölzerne Bark PARNASS, Hilgendorfs erstes Schiff als Kapitän, gebaut



Robert Hilgendorf um 1924  
(alle Abbildungen: Archiv  
Deutsches Schifffahrtsmuseum)

Fortsetzung auf Seite 2

## Eine Legende der Segelschiffahrt

### Fortsetzung von Seite 1

Auf der Tecklenborg-Werft stand die POTOSI kurz vor ihrer Fertigstellung. Hilgendorf war vor Ort, als das damals größte Segelschiff der Welt, das 6000 Tonnen Ladung aufnehmen konnte, am 8. Juni 1895 vom Helgen in das Geestwasser lief.

Das veranlasste den Reeder Carl Laeisz in einer launigen Rede im Beisein vieler Presseleute zu folgendem Vergleich: Auch für die Beförderung von Passagieren würde sich das Schiff als sehr angenehm erweisen, angenehm für den Reeder, nicht für die Passagiere. Wenn man diese zusammen packte wie Heringe, wohl verstaute, würde der Schiffsraum 100.000 Menschen fassen. Robert Hilgendorf, der die letzten 7 Wochen bis zur Jungfernfahrt die Bauaufsicht für die Ausrüstung des Schiffes vor Ort übernahm, war sehr beeindruckt von dem aufwärtsstrebenden Geestemünde.

Hilgendorf war während dieser Zeit zu Gast im Wohnhaus von Hermine und Georg W. Claussen in der Dockstraße (heute Claussenstraße). Er erlebte hier die Fertigstellung seines Traumschiffes, einer Fünfmastbark, 133 Meter über alles lang, 15 Meter breit mit einem Tiefgang von 7,80 Meter. Der Großmast war vom Kiel bis zum Flaggenknopf 64 Meter hoch. Es hatte vom Bug aus gesehen fünf Masten: Fockmast, Großmast, Mittelmast, Hauptmast und Besanmast. Sie trugen 4700 Quadratmeter gewachstes Segeltuch, das sich auf 42 Segel verteilte. Für Hilgendorf war die POTOSI das absolute Nonplusultra aller Schwerwettersegler in der Kap-Horn-Fahrt. Schiff und Kapitän hatten sich sozusagen gesucht und gefunden. Hilgendorf stand auf dem Höhepunkt seiner beispiellosen Karriere als Segelschiffkapitän.

Die POTOSI trat die erste Reise mit rund 2400 Tons Sandballast an. Hilgendorf ging am 26. Juli 1895, fünf Tage vor seinem 43. Geburtstag, auf die Reise aus der Wesermündung nach Chile. Während 9 weiterer Reisen war er der uneingeschränkte Beherrscher dieses Schiffes und seiner Mannschaft. Er stellte an das Schiff, an sich selbst sowie an seine Mannschaft sehr hohe Ansprüche.

Nicht jeder hatte Lust, mit Hilgendorf zu segeln. Es gab wohl manche, die meinten, es fehle ihm an Menschlichkeit. Als Hinweis dazu gibt es einen Bericht, den man in Hamburg zu

damaliger Zeit vom Hafen bis in die Villen von Blankenese immer wieder zum Besten gab. Hilgendorf hatte Leute von der POTOSI in einem chilenischen Kittchen brummen lassen. Als Ersatz für die Arbeit an Bord wurden drei Mann von Land angenommen. Den außer Plan zu zahlenden Lohn zog er den eingesperrten Leuten als „Ausgleich“ von der Heuer ab. Am Tage der Abfahrt wurden die Inhaftierten freigelassen, um das Schiff mit nach Hause zu segeln.

Auf anderen Schiffen war es wohl nichts Besonderes, dass einige Landurlauber oder besser eine ganze Schar Landgänger in einem chilenischem Gefängnis landeten und schnell wieder von ihren Kapitänen ausgelöst wurden. Aber Robert Hilgendorf spielte da nicht mit. Er blieb seiner geraden Linie stets treu und es gab nicht wenige, die diese Art der Erziehung letztlich als richtig ansahen. *Man kann nie zu wenig trinken, aber leicht zu viel!* war seine grundsätzliche Einstellung. Er erwartete, dass sich keiner seiner Mannschaft an Land so dumm benahm, dass man ihn dafür einsperren musste. Seine Leute hatten überzogen und mussten ihre Strafe hinnehmen. Solange Kapitän Hilgendorf an Bord war, fehlte nachher auf diese Art und Weise nicht einer mehr von der POTOSI.

Die größte Distanz, sein Rekord-Etmaal, segelte Robert Hilgendorf mit der Fünfmastbark während der 8. Ausreise. Nachdem er am 7. Mai 1900 weit südlich von Kap Horn stand, wurde am 10. Mai nördlich gesteuert. Von der Mittagssposition am 10. Mai 1900 bis zur Mittagssposition am 11. Mai 1900 wurden 376 Seemeilen (696 km) zurückgelegt; es war sein Meisterstück. Es gibt in der Geschichte der Handelschiffahrt unter Segeln kaum ein besseres Etmaal. Es entspricht einer Landstrecke von Wiesbaden nach Kopenhagen. Die POTOSI lief dabei im Durchschnitt 15,66 Knoten; der Wind wehte 8 Stunden aus OSO in Stärke 9 und dann 16 Stunden SO zu O in Stärke 10. Die zehnte und letzte Reise Hilgendorfs mit seiner POTOSI endete am 13. November 1901 im Heimathafen Hamburg.

Hilgendorf vermerkte im Journal neben seinen üblichen Verklarungen zu dieser Reise auch einen persönlichen Hinweis: Er schloss nicht aus, die Führung der POTOSI aufzugeben. Was veranlasste ihn, mit 49 Jahren aufzuhören und seine Reederei zu verlassen? Warum übernahm er nicht, wie von vielen erwartet, die Führung der PREUSSEN, des einzigen jemals gebauten Fünfmast-Vollschiffs der Welt-

schiffahrt, das zu diesem Zeitpunkt auf der Tecklenborg-Werft in Geestemünde der für 1902 geplanten Fertigstellung entgegenseh? Primär waren es wohl Ereignisse in der Reederei, die Anlass zu diese Entscheidung waren.

Robert Hilgendorf hat als Kapitän nachweislich 59-mal das berühmte Kap Horn umsegelt. Die ungerade Zahl ergibt sich aus dem Schiffsverlust mit der PARSIFAL. Nachvollziehbar sind seine beiden Umsegelungen von Kap Horn als Vollmatrose; möglich sind vier oder sechs weitere als Steuermann. Auch eine Kapumsegelung von West nach Ost während der Weltreise an Bord der ARCONA ist nicht ausgeschlossen. Die Reise ging bis Samoa und der Kurs Richtung Kap Horn, begünstigt durch vorherrschenden westlichen Winde, wäre für die Rückreise nach Europa der logische Weg gewesen. Wie auch immer: maximal sind 68, wenigstens 65 Kap Horn-Umrundungen möglich. Die Literatur spricht immer wieder von 66 Kapumsegelungen. Nur Robert Hilgendorf selbst hat es genau gewusst. Für ihn waren aber diese Zahlen in der damaligen Zeit wohl von keiner besonderen Bedeutung. Dass er das Fünfmastvollschiff nicht wollte, daraus hat er Vertrauten gegenüber nie ein Hehl gemacht. Hilgendorf war kein Freund von Vollschiffen. Die hohe Erwartung in der Verbesserung der Geschwindigkeit der PREUSSEN zu seiner Fünfmastbark POTOSI teilte er nicht. Einen direkten Vergleich zwischen Fünfmastvollschiff und einer Fünfmastbark ziehend, erklärte er: *Mit der „Potosi“ konnte ich in zwanzig Minuten von einem Bug auf den anderen gehen, ohne die stehenden Segel (meistens Unter- und Oberbesan) am Besan-Mast anzufassen. Beim Fünfmast-Vollschiff, müssen hierzu bis zu 6 Rahsegel am Kreuzmast vor der Wende aufgegeit werden. Dann müssen diese wieder eingestellt werden – ein unnötiger Zeitverlust. Hinzu kommt, dass die Schratsegel bei der Fünfmast-Bark, eine sehr günstige Auswirkung auf das Ruder des Schiffes und damit die Kursstabilität haben. Beim Wind liegend, vermindern sie nicht unerheblich den Ruderdruck. Dieses können die Rahsegel beim Fünfmast-Vollschiff, bei weitem nicht bieten. Auch der dichtgeholt Besan mit rund 150 Quadratmeter Tuch, bleibt er denn letztlich ungerafft stehen, kann diese Wirkung auf das Ruder nicht erzielen, weil der Winddruck hier seitlich versetzende Kräfte entwickelt und das Schiff dabei mit dem Bug zum Winde geht. Bei den Schratsegeln der Fünfmastbark verläuft der Andruck des Windes auf das Achterschiff und damit auf des Ruder pressend, fast senkrecht und erzielt dabei seine gute Wirkung auf das Ruder.*



Die POTOSI im Hauptkanal vor der historischen Drehbrücke an der Borriesstraße in Geestemünde.

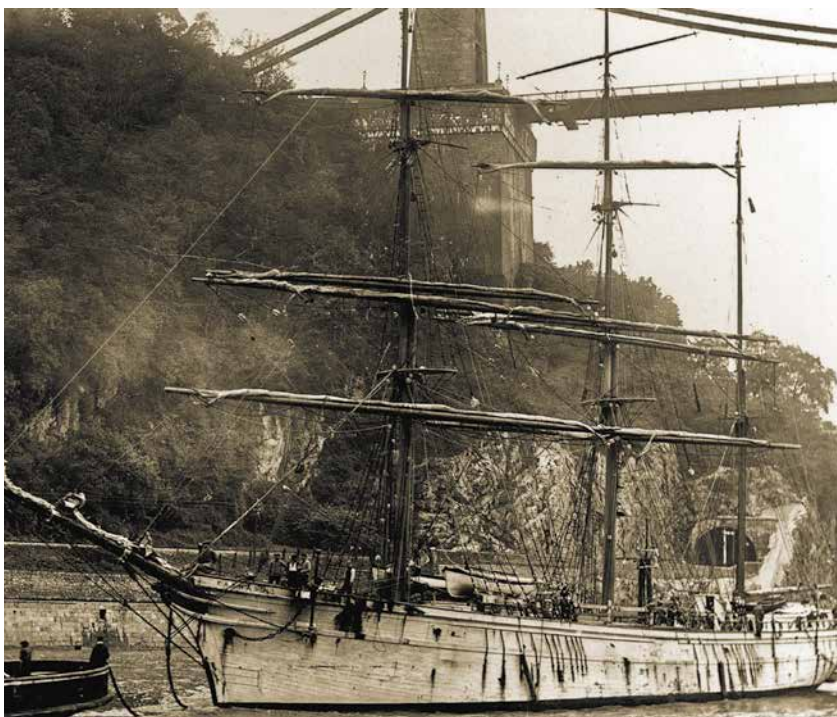
Ab dem 17. November 1901 blieb Hilgendorf an Land und wurde Beisitzer und Sachverständiger für Havarien und Ladungsschäden für mehrere Seeversicherungsgesellschaften. In Ausübung dieser Funktion gehörte seine stattliche Erscheinung und sein kraftvolles Seemannsgesicht fast dreißig Jahre zum Bild der Hamburger Wasserfront und zu den Fähranlegern an der Elbe. Seine Aufgabe erledigte er ohne Aufsehen an Bord. Dabei untersuchte er den sicheren Verschluss der Ladeluken, die allgemeine Seetüchtigkeit des Schiffes und die berufliche Fähigkeit der Schiffsbesatzungen.

Als besondere Anerkennung für seine freiwillig geleisteten meteorologischen Beobachtungen und Aufzeichnungen wurde er mit der bronzenen und silbernen Seewarten-Medaille ausgezeichnet worden. Er wurde Ehrenmitglied im Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere. Der Verein Deutscher Seeschiffer ernannte ihn 1927 ebenfalls zum Ehrenmitglied. Im August 1929 erhielt er Auszeichnungen des Hamburger Senats für seine dienstvolle ehrenamtliche Tätigkeit.

Nach einem erfülltem Leben ging Kapitän Robert Hilgendorf am 4. Februar 1937 im Alter von 85 Jahren in seinem Wohnhaus in Eimsbüttel auf seine letzte Reise. Seinem Willen entsprechend wurde er unter dem Ölgemälde seiner POTOSI, einem Geschenk seines Reeders Carl Laeisz, aufgebahrt.

Heino Brockhage

**Literatur:**  
Brockhage, Heino. Kapitän Robert Hilgendorf. Sein Leben und Wirken auf frachtfahrenden Segelschiffen. Hg. Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Bremerhaven, Bremerhaven 2015



Die PARNASS auf dem Fluss Avon in Bristol vor der Clifton Suspension Bridge



Ein Teil der aus 40 bis 44 Mann bestehenden Besatzung der POTOSI

# Das Hamburgische Seehospital Nordheimstiftung

## Die Geschichte der Stiftung eines hamburgischen Kaufmanns in Cuxhaven-Sahlenburg



Ansichtskarte des Dorfes Sahlenburg und des Seehospitals Nordheimstiftung (Abb.: Sammlung Eisermann)



Luftbild des Areals in Sahlenburg in der Gegenwart (Abb.: Stadtarchiv Cuxhaven)

In Sahlenburg gab es viele Jahre das kleine Krankenhaus „Seehospital Nordheim-Stiftung“. Es war weit über Cuxhaven hinaus bekannt. Der Stifter Marcus Nordheim wurde am 23. September 1811 in Memmelsdorf in der Nähe von Bamberg geboren. Er erlernte das Schlachterhandwerk. Der ehrgeizige Geselle zog 1827 nach Hamburg, wo er weiter als Schlachter arbeitete, bis er anfang, mit Fellen und Häuten zu handeln. Mit kaufmännischem Geschick wurde sein Betrieb zum größten Handelshaus dieser Branche in Europa. 1849 erhielt er das Hamburger Bürgerrecht. Der kinderlose Nordheim spendete viel Geld für wohltätige Zwecke und gründete mehrere Stiftungen u.a. die „Nordheimstiftung“, die er mit anderthalb Millionen Goldmark ausstattete. Marcus Nordheim starb am 25. November 1899.

1903 erhielten die Testamentsvollstrecker vom Hamburger Senat die Genehmigung zur Gründung des „Hamburgischen Seehospitals Nordheimstiftung“ im Amt Ritzebüttel. An der frischen Seeluft sollten Kinder, die an Tuberkulose und Skrofulose litten, behandelt werden. In der Großstadt mit z.T. sehr erbärmlichen Wohnverhältnissen waren diese Krankheiten weit verbreitet. Im Dorf Sahlenburg *an seinem kaum besuchten ziemlich als weltentlegenen betrachteten Strande* (Cuxhavener Zeitung 5. September 1906) kaufte man 35 Hektar Heideland, auf dem das Seehospital mit einer Reihe von Gebäuden errichtet wurde. Dazu musste erst eine Klinkerstraße gebaut werden, denn es war eine kleine Welt abseits vom Dorf.

Zur feierlichen Eröffnung am 5. September 1906 kam nicht nur der Hamburger Bürgermeister Mönkeberg, sondern auch eine Reihe von Honoratioren, die über die neue Straße mit mehreren Ehrenportalen das Seehospital erreichte. Bürgermeister Mönkeberg lobte den Stifter, der als Zugezogener *durch eine hochherzige und für das allgemeine Wohl*

*bestimmte Stiftung einen Teil seines Vermögens aufgewendet habe als Zeichen der Anhänglichkeit für die in Hamburg gefundene neue Heimat.* (Cuxhavener Zeitung 6. September 2006)

Bereits vor der offiziellen Eröffnung am 29. Juli 1906 wurde das erste Kind aufgenommen. Es folgten 79 weitere Kinder. Die Schwestern des Evangelischen Diakonievereins Berlin-Zehlendorf übernahmen nicht nur die Krankenpflege, sondern auch Arbeiten in der Küche und die schulische Betreuung. Der Pensionspreis betrug 20 Mark wöchentlich. Bei ärmeren Kindern übernahm die Stiftung die Kosten. Behandlungserfolge stellten sich rasch ein.

Bereits 1910 wurden weitere Bauten errichtet. Mathilde Emden, eine Bankierstochter aus Frankfurt, stiftete eine beträchtliche Summe für Neu- und Erweiterungsbauten. Das „Mathilde Emden Haus“ sieht noch heute aus wie zur Bauzeit. Im Ersten Weltkrieg war das Krankenhaus geschlossen, da es im Küstenverteidigungsbereich lag. Joachim Ringelnatz beschreibt in seinem Buch „Als Mariner im Krieg“ das Leben während des Krieges. In der Inflationszeit verlor die Nordheimstiftung viel Geld, so dass die Stadt Hamburg einspringen musste. Jetzt wurden auch Jugendliche und Erwachsene aufgenommen. Neue Stationen wurden eingerichtet.

Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933 wurde das Krankenhaus weiterhin unter dem Namen „Hamburgisches Seehospital Nordheim-Stiftung“ geführt. In einem längeren Artikel der Cuxhavener Zeitung vom 11. Januar 1936 wurde dieser Name verwendet. Auch der Stifter Marcus Nordheim und Mathilde Emden wurden in dem Beitrag sehr gelobt. Verschwiegen wurde, dass sie Juden waren. Irgendwann nach 1936 verschwand der Name „Nordheim-Stiftung“.

In einem Artikel in der Cuxhavener Zeitung vom 4. März 1940 hieß das Krankenhaus nur noch „Seehospital“. In der Broschüre „75 Jahre Seehospital Sahlenburg der Nordheim-Stiftung“ von 1981 heißt es: *Es ist bemerkenswert, daß die Stiftung eines jüdischen Bürgers in der Substanz nahezu unangetastet die bedrückende Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft im Deutschen Reich überstanden hat. Es war ihr jedoch verboten, den Namen des Stifters zu tragen und sein Andenken hochzuhalten.* (S. 13) Betriebsangehörige verbargen und retteten mehrere Gegenstände wie z.B. das Portrait von Marcus Nordheim.

Nach den Nachkriegsjahren gab es immer weniger Tuberkulosekranke. Nach und nach wurden weitere Abteilungen – u. a. für Urologie (später aufgegeben), Orthopädie und Rheumakranke – aufgebaut, die immer wieder modernen Entwicklungen angepasst wurden. 1976 kam eine zweite orthopädische Abteilung für die Behandlung von Kindern und Jugendlichen hinzu. Das Norddeutsche Skoliosezentrum wurde gegründet. Das Seehospital Nordheimstiftung wurde ein weithin anerkanntes Spezialkrankenhaus mit den Säulen: Implantation von künstlichem Gelenkersatz und Wechseloperationen an Gelenken, Kinder- und Wirbelsäulenorthopädie sowie Rheumazentrum.

In den Nachkriegsjahren wurde aus der kahlen Heidelandschaft durch Aufforstung mit Kiefern und Mischwald eine schöne Parklandschaft geschaffen, in der die Patienten – geschützt vor dem Nordseewind – erholsame Spaziergänge machen konnten.

Die Schwestern des Evangelischen Diakonievereins, die sich von Beginn an um die Kranken kümmerten, lebten im großen Schwesternhaus. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden Schwestern in der eigenen Schwesternschule ausgebildet. Allerdings musste

ein Teil der Ausbildung an einer anderen Schule abgeschlossen werden, weil es sich in Sahlenburg um ein Spezialkrankenhaus handelte. *Die Schwestern hatten einen 24-Stunden-Tag und gingen ganz in der Arbeit für ihre Patienten auf*, erinnerte sich der ehemalige Chefarzt Dr. Edelmann bei dem Festakt zum hundertjährigen Bestehen. (Cuxhavener Nachrichten 18. September 2006) Im Lauf der Jahre kamen immer mehr „Freie Schwestern“ hinzu. 1987 arbeitete noch eine Diakonieschwester im Seehospital. Deshalb kündigte der Diakonieverein zum 30. Juni 1987 den Vertrag mit dem Krankenhaus

2002 verkaufte die Nordheimstiftung das Seehospital an die Wittgensteiner Kliniken AG, die es vier Jahre später an die Helios-GmbH weiterveräußerte. Die Einrichtung erhielt einen neuen Namen: Helios-Seehospital-Sahlenburg. Nachdem 2014 auch das ehemalige Stadtkrankenhaus Cuxhaven zur Helios-GmbH kam, gab es zwei Helios-Krankenhäuser in Cuxhaven. Das einmalige Krankenhaus in Sahlenburg wurde Ende September 2021 aufgelöst und in das größere, frühere Stadtkrankenhaus an der Altenwalder Chaussee eingegliedert.

Aktuell hat der Landkreis Cuxhaven beschlossen, dass auf dem Gelände 150 bis 200 ukrainische Flüchtlinge untergebracht werden. Außerdem soll ein Ankunftszentrum als zentrale Anlaufstelle für Schutzsuchende geschaffen werden. Bleiben sollen die Namen Nordheimstraße und Mathilde-Emden Weg.

Außerdem bleiben natürlich die Erinnerungen an das kleine Krankenhaus mit den persönlichen Beziehungen zwischen Ärzten, Pflegekräften und Patienten und die Lage mit Blick über das Watt zur Insel Neuwerk, an einmalige Sonnenuntergänge und erholsame Spaziergänge im großen bewaldeten Krankenhausgelände.

Kurt Eisermann



Das Mathilde-Emden-Haus im Herbst 2021

(Foto: Eisermann)



Der Stifter Marcus Nordheim

(Abb.: Sammlung Eisermann)



Essenausgabe an die Patienten an der frischen Luft

(Abb.: Stadtarchiv Cuxhaven)

# Bernd Behrens verstorben

## Morgensterner trauern um Ehrenmitglied und langjährigen Schriftführer



Rinje Bernd Behrens (1934 – 2022)  
(Foto: Behrens)

Am Ostersonntag verstarb Bernd Behrens, Ehrenmitglied und langjähriger Schriftführer der Morgensterner. Mit der Familie und uns trauern unterschiedliche Gruppierungen, denn der Verstorbene war außerordentlich vielseitig interessiert und engagiert.

1934 in Bremen geboren, wuchs Bernd Behrens in Bremerhaven-Geestemünde und Debstedt auf. Tief in seiner Heimat verwurzelt, kam er nach dem Studium der Wirtschaftspädagogik 1959 nach Bremerhaven zurück. Als Lehrer arbeitete er an verschiedenen Schulen, zuletzt als Studiendirektor an der Bgm.-Smidt-Schule. 1962 fand er bei den Morgensternern Anschluss an Gleichgesinnte. Anfangs galt seine Leidenschaft dem Sammeln archäologischer Artefakte, vor Ort und im Urlaub in Schleswig-Holstein. Diesem Schwerpunkt entsprechend ging seine Sammlung von Faustkeilen an das Landesmuseum in Schleswig.

Bald erweiterte sich sein Interesse auf die Familienforschung. 1965 übernahm er von Gertrud Cornelius die familienkundliche Arbeitsgemeinschaft der Morgensterner, die er bis 1998 leitete. Er begründete die Schriftenreihe „Quellen zur Familienforschung an Elb- und Wesermündung“ mit kommentierten Abschriften schwer lesbarer Landmilizrollen, Schatzregister und Musterrollen des Landes Wurstens sowie der Börde Beverstedt. Diese Idee wurde bald von der Hadelner Arbeitsgemeinschaft unter Leitung von Heiko Völker aufgegriffen. In der Reihe der Sonderveröffentlichungen zeich-

net er für die Ortsfamilienbücher Flögeln, Misselwarden, Stotel, Debstedt, Brameln und Cappel als Herausgeber verantwortlich und war teilweise maßgeblich an ihrer Erstellung beteiligt. Die letzte Veröffentlichung der Reihe, „Die Einwohner des Fleckens Lehe von 1827-1875“, war seine Eigenleistung. Es sollte ein Band über die Zeit vom Spätmittelalter bis 1827 folgen. Leider blieb es nun bei der Sammlung und Ordnung des Materials.

Behrens verantwortete nicht nur familienkundliche Bücher. Von 1971 bis 2013 war er Chefredakteur des Niederdeutschen Heimatblatts. Immer wieder neue Autoren vermochte er zu Artikeln zu überreden, viele davon als regelmäßige Schreiber anzuheuern. 42 Jahre lang kümmerte er sich um eine vielseitige Zeitungsbeilage, während seiner Urlaubsreisen vertreten durch seinen Freund Hein Carstens, den er nur um wenige Wochen überlebte. Seinem Heimatblatt blieb er bis zuletzt als aktives und kritisches Mitglied in der Redaktion treu.

Als Bernd Behrens 1972 als Schriftführer (bis 2002) in den Vorstand der Männer vom Morgenstern gewählt wurde, hatte er sich über die Arbeit am Heimatblatt also schon eine Zeit lang mit den Interna und dem Programm des Heimatbundes beschäftigt. Gemeinsam mit seinem Freund Heinrich Egon Hansen, der gleichzeitig zum Vorsitzenden erkoren worden war, hatte er sich vorgenommen, den Verein grundsätzlich zu erneuern. Die beiden begannen sozusagen als Revolutionäre gegen den alten Vorstand. Was dann passierte, umschrieb Hartmut Bickelmann 2004 zu Behrens 70. Geburtstag treffend: Mit Behrens und Hansen begann eine neue Ära wissenschaftlicher und heimatkundlicher Arbeit im nördlichen Elbe-Weser-Dreieck. 1972 erfolgte die Wahl in den Herausgabeausschuss des Vereins, der damals neben dem Jahrbuch auch die anderen Publikationen des Vereins verantwortete.

In der Bibliothek betreute er bis in den Anfang des neuen Jahrtausends den Austausch des Jahrbuchs mit den Tauschpartnern in Staatsbibliotheken, Archiven, Universitäten sowie Geschichts- und Heimatvereinen, die entscheidende Grundlage vor allem für die Entwicklung der Zeitschriftenabteilung.

Es blieb nicht beim aktiven Interesse für Archäologie und Familienkunde, dem Einsatz für das Heimatblatt sowie für die Organisation des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern. Angeregt durch seinen Freund Hansen, begann Bernd Behrens sich 1982 mit Plattdeutsch zu beschäftigen. 1984 wurde er Mitglied der Nieder-

deutschen Bühne Waterkant, trat mit Erfolg als Schauspieler auf. 1990 legte er schließlich sein erstes plattdeutsches Theaterstück, „De Schatzkist“, vor, noch ganz vorsichtig unter dem Pseudonym Uvo Wilhelm. Es folgten zahlreiche weitere Bühnenwerke; bald unter dem eigenen Namen. 15 Stücke verzeichnet der Theaterverlag Karl Mahnke; drei davon wurden ins Münsterländische übersetzt. Die Stücke und plattdeutsche Kurzgeschichten entstanden vor allem im Urlaub. Die Atmosphäre fernab, beispielsweise im Campingwagen vor Venedig, hat ihn zu seinen amüsanten, manchmal auch ernstesten Geschichten in der Sprache der Heimat besonders angeregt.

Die Morgensterner wussten, was sie an ihrem Schriftführer, Redakteur und Autor hatten. 1994 erschien zum 60ten Geburtstag das Jahrbuch der Männer vom Morgenstern als Festschrift für ihn. Es war wesentlich dicker als üblich, da sich viele Wissenschaftler und Heimatforscher an der Festschrift beteiligen wollten.

Mit diesem Jahrbuch begann ein Reigen von Ehrungen. 1997 bekam er das Bundesverdienstkreuz am Bande.

1999 wurde Bernd Behrens Träger des Hermann-Allmers-Preises für Heimatforschung für Verdienste um die Familienforschung, das Heimatblatt und die Niederdeutsche Sprache. Die Laudatio hielt als persönlicher Freund Hartmut Bickelmann. 2014 folgte der Preis der Bürgerstiftung Bremerhaven, vor allem für die Arbeit am Niederdeutschen Heimatblatt. Die Verleihung durch den Bremer Bürgermeister Böhrnsen in Thieles Garten brachte noch einmal seine vielen Verdienste und Interessen ans Licht.

Mit fast 88 Jahren hatte Behrens ein langes erfülltes Leben. Der Ego-Bericht auf der Seite seines Theaterverlags endet: *Und ich schreibe und schreibe – ich habe ja noch so viele Ideen!* Wir hätten gerne weiter von seinen Ideen profitiert, seine Unterstützung bei Projekten gesucht, hätten noch viele Fragen.

Wir sind ihm unendlich dankbar für seine vielfältigen Leistungen für die Männer vom Morgenstern, für unsere Region. Bernd Behrens hat sich ein bleibendes Andenken erworben.

Nicola Borger-Keweloh

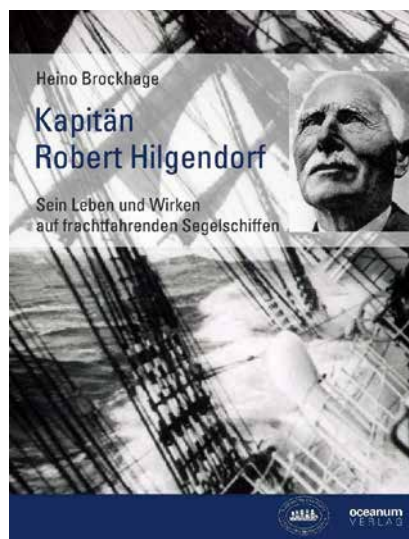
## Geschichte(n) am Mittwoch im Mai

### Leben und Wirken des Segelschiffskapitäns Robert Hilgendorf

Der seglerische Draufgänger Robert Hilgendorf war der berühmteste aller Segelschiffskapitäne der Hamburger Reederei F. Laeisz, in die er als 27-Jäh-

riger eintrat und bereits zwei Jahre später zum Kapitän aufstieg. Die kleine hölzerne Bark PARNASS, auf der Werft von Schau & Oltmanns am linken Ufer der Geeste in Geestemünde gebaut, war sein erstes Schiff als Kapitän. Somit begann nachweislich die großartige Laufbahn als Segelschiffskapitän im damals preußischen Geestemünde, im Lauf von 20 Jahren führte Hilgendorf nicht weniger als neun Laeisz-Segler, darunter legendäre Flying P-Liner wie die PLACILLA, die PITLOCHRY und zuletzt die Fünfmastbark POTOSI, das seinerzeit größte Segelschiff der Welt. Mit seinen schnellen Reisen in der Salpeterfahrt an die Westküste Südamerikas brachte es Hilgendorf ebenso zu Weltruhm wie durch eine Vielzahl von schnellen Kap Horn-Umrundungen in der Geschichte der Segelschiffahrt, die unter seinem Kommando stattfanden.

Der Buchautor Heino Brockhage beleuchtet in seinem Vortrag die Lebensleistung des wohl bekanntesten deutschen Segelschiffskapitäns an Bord der von ihm geführten Schiffe, ebenso das Verhältnis Hilgendorf zur Reederei Laeisz und die menschliche Seite des harten, aber auch gerechten und fürsorglichen Schiffsführers.



Eine Legende schon zu Lebzeiten: Das Cover des Buches über Robert Hilgendorfs Leben.

## Veranstaltungen im Mai 2022

**Freitag, 13. Mai, 19 Uhr**  
Cuxhaven, Schloß Ritzbüttel  
Dr. Friedhelm Gleiß  
**Vortrag zu Karl Offers (1888-1968)**  
Anmeldung bis zum 10. Mai  
beim Stadtarchiv Cuxhaven: 04721 / 700 70 830

**Mittwoch, 18. Mai, 17 Uhr**  
Bremerhaven, Schloß Morgenstern  
**Geschichte(n) am Mittwoch**  
Heino Brockhage  
**Kapitän Robert Hilgendorf.**  
**Sein Leben und Wirken auf**  
**frachtfahrenden Segelschiffen**



„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 1

**Geschäfts- und Bibliothekszeiten:**  
Dienstags 15 bis 18 Uhr, Sonnabends 10 bis 12 Uhr

**Die Bibliothek ist für Nutzer geöffnet. Für das Betreten von Schloß Morgenstern gelten 2G-Regel (nachweislich vollständig geimpft oder genesen) und Maskenpflicht.**

### 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: 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