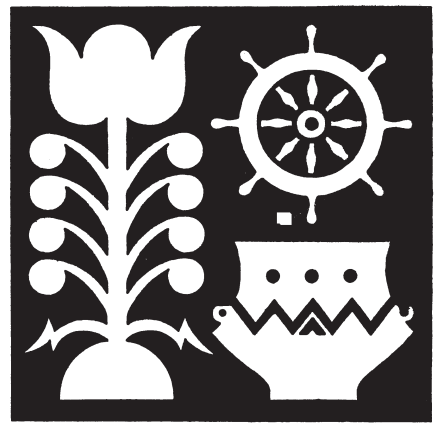


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E
Gebühr bezahlt

März 2023
Nr. 879



Von Lübeck nach Cuxhaven und Wesermünde

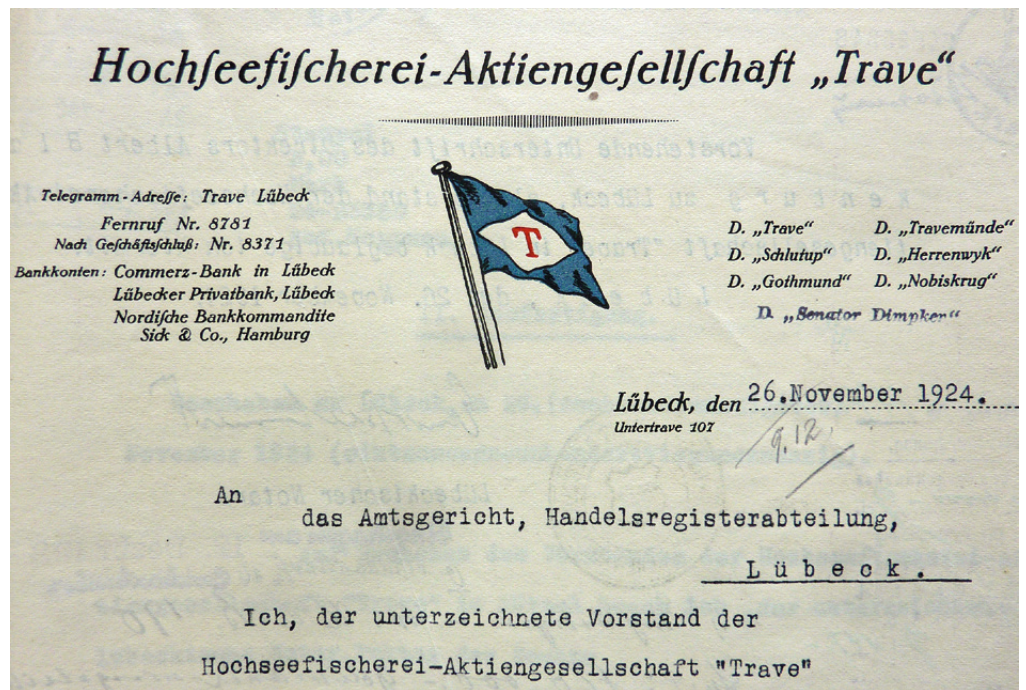
Die wechselvolle Geschichte der Hochseefischerei-Aktiengesellschaft „Trave“

Die deutsche Hochseefischerei verbindet sich gemeinhin mit den im Bereich von Nordsee, Weser und Elbe gelegenen Fischereihäfen in Bremerhaven, Geestemünde bzw. Wesermünde, Nordenham, Cuxhaven und Altona sowie im weiteren Sinne mit den Standorten der Heringsfischerei, zu denen Vegesack, Elsfleth, Brake, Emden, Leer und Glückstadt zählen. Dass sich ein Ostseerainer wie die Hansestadt Lübeck zeitweise ebenfalls an der Hochseefischerei beteiligt hat, mag daher zunächst überraschen.

Auslöser eines solchen Vorhabens war die Ernährungslage im letzten Jahr des Ersten Weltkriegs, die Lübecker Wirtschaftskreisen eine Beteiligung an der Hochseefischerei erfolgversprechend erscheinen ließ. Ende Mai 1918 hatte sich daher unter dem Namen Hochseefischerei-Aktiengesellschaft „Trave“ ein Konsortium von Lübecker Kaufleuten unter der Führung der Commerzbank zu einem Unternehmen zusammengefunden, das sich diesem Ziel zu widmen suchte. Zu den Gründern gehörten neben der Commerzbank, die anfänglich mehr als die Hälfte der Aktien zeichnete, der Handelskammersyndikus Dr. Erich Wallroth, mehrere namhafte Unternehmer und eine Reihe von Fischhändlern aus dem an der unteren Trave gelegenen Lübecker Ortsteil Schlutup, der sich seit dem späten 19. Jahrhundert zum Standort einer bedeutenden Fischindustrie in Gestalt zahlreicher Fischräucherei-

en entwickelt hatte. Später gab die Commerzbank einen Teil ihrer Anteile an interessierte Lübecker weiter. Als Vorstand fungierte zunächst Wallroth, ab 1919 der Fischereifachmann Albert Blankenburg; dem Aufsichtsrat saß anfänglich Franz Horn vor, Inhaber der in Lübeck beheimateten Dampfschiffs-Reederei Horn.

Das mit einem Grundkapital von 6 Mio. Mark ausgestattete Unternehmen verfolgte hochfliegende Pläne. So beschloss die Generalversammlung im März 1919, bei drei deutschen Werften 15 Fischdampfer in Auftrag zu geben. Doch kam das Geschäft nur mühsam in Gang. Denn schon bald musste man den größeren Teil der Aufträge aufgrund der wirtschaftlichen und politischen Lage stornieren. Der Betrieb konnte dann erst im Sommer 1920 mit vier Schiffen beginnen, vier weitere folgten gegen Ende des Jahres. Nachdem 1921 alle Einheiten im Einsatz waren, führte in der zweiten Jahreshälfte Kohlenmangel zu Einschränkungen, sodass das Geschäftsjahr mit einem Verlust von 1,6 Mio. Mark abschloss. Inflationsbedingt waren mehrere Kapitalerhöhungen erforderlich, 1921 auf 8 Mio. Mark und 1922 auf 12 Mio. Mark. 1922 konnte zum ersten Mal ein Gewinn ausgewiesen werden, doch die folgenden Jahre erwiesen sich geschäftlich als durchaus gemischt. 1925 beispielsweise waren die erzielbaren Preise bei der Auktion im Geestemünder Fischereihafen zeitweise so ungünstig, dass der Fang überwiegend den Klippfischwerken und den Fischmehlfabriken zugeführt wurde. Immerhin kam das Unternehmen einigermaßen stabil durch die Inflationsjahre. Die Flotte, welche ausschließlich Schiffe des robusten „Island-Typs“ um-



Briefkopf der „Trave“ mit Reedereiflagge, 1924 (Abb.: Archiv der Hansestadt Lübeck, HRB 184)

Kühlhaus Lübeck Aktiengesellschaft

Telegramm-Adresse:
Kühlhaus

Fernsprecher
Nr. 8999

ABTEILUNG I.

Vermietung von Kühl- und Gefrierräumen, speziell für nördische Produkte, wie Eier, Wild, Geflügel, Butter, Fisch, Kaviar etc.

ABTEILUNG II.

Fabrikation und Vertrieb von bakterienfreiem Kristalleis. Versand auch nach auswärts. Versorgung der in Lübeck einlaufenden Schiffe.

ABTEILUNG III.

Kühlhausbetrieb für den städtischen Schlachthof und das Lübecker Schlachtereigewerbe.

————— MÄSSIGE PREISE —————

Günstige Einlagerungsmöglichkeit für den Im- und Export der nördischen Länder.
Lombardierung durch erstklassige Banken.
Eigener Eisenbahn-Anschluss.

Werbung der Kühlhaus Lübeck AG mit Hinweis auf die Eisfabrikation in Abt. II, ca. 1920 (Abb. aus: Kühlhaus Lübeck AG 75 Jahre, Lübeck 1987, S. 8)

fasste und sowohl auf die Hochsee- als auch auf die Heringsfischerei ausgerichtet war, pendelte sich in der Folgezeit auf 6-8 Einheiten ein, nachdem zwischen 1922 und 1924 ein Schiff verkauft worden sowie zwei Dampfer vor Island und ein weiterer 1927 in der Wesermündung durch Kollision verloren gegangen waren; die gut versicherten Verluste wurden 1924 durch zwei Nachbestellungen bei den Lübecker Flenderwerken ausgeglichen. Die insgesamt 11 Schiffe, die unter der Flagge der Hochseefischerei „Trave“ liefen, führten überwiegend stadtteilbezogene Namen wie TRAVE, SCHLUTUP, GOTHMUND, SIEMS, TRAVEMÜNDE, PRIWALL und HERRENWYK; zwei von ihnen, NOBISKRUG und SENATOR DIMPKER, waren der Rendsburger Schiffswerft, die vier Einheiten geliefert hatte, sowie dem Handelskammerpräsidenten und Aufsichtsratsvorsitzenden der Kühlhaus Lübeck AG gewidmet.

Das grundsätzliche Problem des Unternehmens bestand – neben den langen Anfahrtswegen über den Nord-Ostsee-Kanal zu den Fanggebieten in der Nordsee und vor Island – in der fehlenden örtlichen Infrastruktur. Fischereihäfen sind üblicherweise Spezialanlagen, in denen sich um die Hafenanlagen und die Auktionshalle vielfältige Einrichtungen der Fischverarbeitung, des Handels, der Ausrüstung, der Reparatur und der Logistik gruppieren. Die Hochseefischerei „Trave“ hatte zwar in § 3 des Gesellschaftsvertrages den Betrieb aller mit dem Fischfang und seiner Verwertung in Verbindung stehenden Geschäfte und Einrichtungen vorgesehen, doch hatte man sich offensichtlich darauf verlassen, dass die Freie Hansestadt

Lübeck dafür sorgen würde. Und so waren Investitionen in eigene Landanlagen unterblieben; es handelte sich also um einen reinen Reedereibetrieb.

Die Lübecker Häfen selbst verfügten – außer den der Küstenfischerei in der Ostsee vorbehaltenen Kaianlagen in Schlutup – über keine fischereibezogene Infrastruktur; die einzige Ausnahme bildete die 1913 eröffnete Kühlhaus Lübeck AG, deren allerdings nicht am Hafen gelegene Eisfabrik den anfänglichen Eisbedarf der „Trave“ zu decken vermochte. Dass die Beheimatung see-tauglicher Fischereifahrzeuge für die Stadthäfen in Lübeck ein Novum darstellte, ließ sich schon daran ablesen, dass das erste Schiff der Reederei, die TRAVE, das Kennzeichen LK 1 führte.

Diese gravierenden Defizite sowie der zeit- und kostensparende Verzicht auf die Rückkehr zum Heimathafen Lübeck führten schon bald dazu, dass die Schiffe der „Trave“ zunächst holländische und englische und dann mehr und mehr deutsche Nordseehäfen anliefen, um dort ihre Fänge zu vermarkten und sich mit Betriebsstoffen und anderem Material zu versorgen, wozu namentlich Kohle, Netze, Fanggeräte und vor allem Eis gehörten, letzteres zum Leidwesen der Kühlhaus Lübeck AG, die in Erwartung größerer Aufträge seitens der Fischerei ihre Produktionskapazitäten erheblich erweitert hatte. 1924 richtete die „Trave“ in der Halle IV, später in Halle III, des Geestemünder Fischereihafens sogar eine eigene Niederlassung ein, bevor sich ihre Flotte in den folgenden drei Jahren überwiegend auf diesen Standort konzentrierte. In dieser Zeit wurde etwa die Hälfte des Fanges in Wesermünde geloscht und versteuert.

Fortsetzung auf Seite 2

Auswanderung ab Bremerhaven oder Bremen?

Die BEAVERBRAE im Kanada-Dienst 1948 bis 1954

Am 8. Februar 1948 brach die BEAVERBRAE zu ihrer ersten Reise von St. John's auf Neufundland nach Bremerhaven auf. Bis 1954 brachte sie Auswanderer von Deutschland nach Kanada. Auf dem Weg nach Europa transportierte sie nur Fracht, meist nach Antwerpen, von wo sie weiter an die Weser fuhr. Eine Rundreise dauerte 28 bis 30 Tage, so dass die BEAVERBRAE einmal pro Monat nach Deutschland kam.

Das Schiff war die ehemalige HUASCARAN der Hapag. Ende 1945 hatten die Briten ihre Kriegsbeute als Entschädigung an Kanada weitergereicht. Am 2. September 1947 übernahm die Canadian Pacific die HUASCARAN. Die Reederei ließ sie in Sorel in der Provinz Quebec für ihre künftige Aufgabe umbauen und nannte sie am 7. Februar 1948 BEAVERBRAE. Äußerlich blieb sie fast unverändert, abgesehen von zusätzlichen Rettungsbooten auf dem Bootsdeck und den achtern doppelt übereinander aufgehängten Booten.

Auf der BEAVERBRAE gab es nun Kabinen für 74 Passagiere. Bis zu 699 Auswanderer kamen in Schlafsälen mit Stockbetten unter. Für sie wurde jeweils ein Laderaum als provisori-



Das Auswandererschiff BEAVERBRAE stellte von 1948 bis 1954 die Verbindung zwischen Deutschland und Kanada her (Abb.: Sammlung Focke)



Die HUASCARAN der Hapag machte im April 1939 ihre Probefahrt auf der Elbe. Sie blieb wegen des Krieges nur kurz im Liniendienst Südamerika-Westküste (Abb.: Sig. Arnold Kludas)

rischer Schlafsaal hergerichtet. Die Hapag hatte die HUASCARAN 1938 als Kombischiff für Fracht und 39 Passagiere Erster Klasse für den Dienst zur Westküste Südamerikas zwischen Hamburg und Valparaiso bei Blohm & Voss bauen lassen und 1939 in Dienst gestellt. Die HUASCARAN – benannt nach dem höchsten Berg in Peru – war 148,6 Meter lang und mit 6951 BRT vermessen. Ihr dieselelektrischer Antrieb leistete 5850 PS und sorgte für 15 Knoten Geschwindigkeit.

Die kanadische Regierung stellte die BEAVERBRAE dem CCCRR, der internationalen Flüchtlingsorganisation Canadian Christian Council for the Resettlement of Refugees (Canadianischer Christlicher Rat für die Neuansiedlung von Flüchtlingen) als Auswandererschiff zur Verfügung. Die Reederei Canadian Pacific arbeitete mit dieser Organisation zusammen. Der CCCRR heuerte ab 1947 dringend benötigte Arbeitskräfte für Kanada an.

Darunter waren viele Displaced Persons (DP), ehemalige Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene. Viele wollten nicht in die Heimatländer zurückkehren.

Fortsetzung auf Seite 3

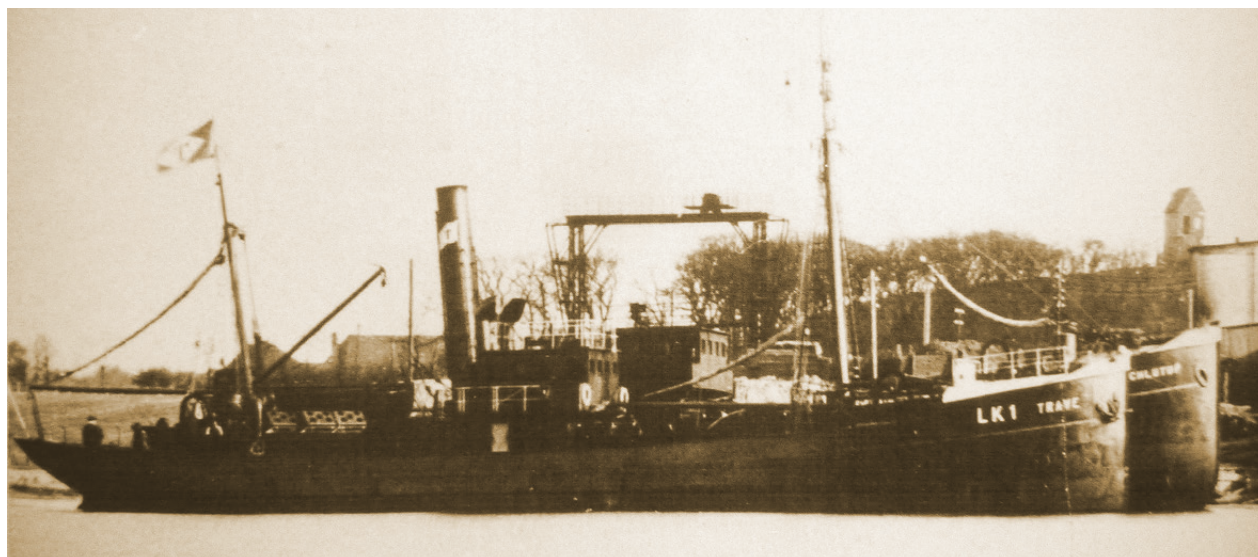
Von Lübeck nach Cuxhaven und Wesermünde

Fortsetzung von Seite 1

Dieser Standortverlagerung folgte bald auch das Kapital, indem sich die Lübecker Interessenten zugunsten von Wesermünder, Bremerhavener und zunehmend auch von Cuxhavener Aktionären zurückzogen. Interessanterweise kam es dabei zu durchaus sprunghaften Aktionärswechseln. So sah sich im März 1928 die Generalversammlung von Cuxhavener Anteilseignern unter Führung des Fischindustriellen Karl Schmidt dominiert, was in einem Wechsel des Vorstandes und einer faktischen Übersiedlung von Wesermünde nach Cuxhaven resultierte. Ein Antrag auf Umbenennung des Unternehmens und eine offizielle Verlegung des Firmensitzes von Lübeck fand jedoch keine Mehrheit. Bei dieser Versammlung waren 10.173 Stimmen vertreten, von denen 2.074 auf Hamburg, 7.200 auf Cuxhaven und 524 auf Bremerhaven entfielen.

Ein knappes Jahr später hatte sich, nach dem überraschenden Tod des umtriebigen Karl Schmidt, die Situation wieder umgekehrt. Der Cuxhavener Vorstand wurde bereits zum 30. Januar 1929 von den leitenden Kräften des weitverzweigten, an der Unterweser beheimateten Busse-Konzerns, Fritz Busse und dessen Schwager Dr. Walter Wilhelmi, abgelöst, mit der Folge, dass das Unternehmen wieder, und nun endgültig, in Wesermünde beheimatet war. Dementsprechend lagen im Juli 1929 von etwa 10.000 vertretenen Aktien 7.635 bei Friedrich Busse, dem Sohn des Firmengründers und damaligem Senior des Konzerns, sowie je 20 bei den Vorständen Fritz Busse und Walter Wilhelmi; 2.017 Anteile vertrat die „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG in Nordenham, die Ende 1928 mit den beiden größten Cuxhavener Fischdampferreedereien fusioniert hatte.

Ihre Aktienmehrheit nutzte die Familie Busse in der Folge nicht nur zur Führung der „Trave“, sondern auch zu Ausrüstungsvereinbarungen mit ihren eigenen Unternehmen, wodurch sich Synergien erzielen ließen. In der „Nordsee“ sah man hierin allerdings



Fischdampfer TRAVE LK 1 im Cuxhavener Fischereihafen, ca. 1928. Das 1920 bei der Nobiskrugwerft in Rendsburg erbaute Schiff war mit 251 BRT vermessen, die Maschine leistete 400 PS. Im Hintergrund ist die SCHLUTUP (II), Baujahr 1924, zu erkennen (Abb. aus: Schumann, s. Lit., S. 119)

eine Interessenkollision, was durch ein gerichtliches Gutachten jedoch nicht bestätigt wurde. Wie eine in diesem Zusammenhang vorgenommene Spezialprüfung ergab, lieferte die Reederei Busse Kisten, Kohlen und Netze sowie der Fischgroßhandel Busse Heringe, während die Vereinigten Werkstätten GmbH, ein Fertigungs- und Instandsetzungsbetrieb des Konzerns, die Bereitstellung von Fanggeräten und Reparaturarbeiten organisierte und die Geestmünder Eiswerke, Kernstück der Busse-Unternehmen, den gesamten Eisbedarf deckten. Für Verwaltungskosten, insbesondere die Mitbenutzung von Büro- und Lagerräumen sowie von Personal, zahlte die „Trave“ eine jährliche Pauschale von 8.000 RM.

Doch auch diese Konstruktion, die einer Eingliederung in das Bussesche Firmenimperium nahekam, konnte das Unternehmen nicht retten. Nachdem das Jahr 1930 mit Verlusten abgeschlossen hatte und in der Wirtschaftskrise keine Perspektiven zu erkennen waren, wurde die Gesellschaft durch Beschluss der General-

versammlung zum 29. Dezember 1932 aufgelöst und 1934 im Lübecker Handelsregister gelöscht. Der Geschäftsbetrieb war bereits zum 31. März 1932 eingestellt worden; eine erwogene Verlegung des Firmensitzes an die Unterweser fand nicht mehr statt. Die in gutem Zustand befindlichen Fischdampfer wurden veräußert, wobei mindestens fünf von ihnen in Bremerhaven und Wesermünde verblieben.

Es gab übrigens noch eine zweite Reederei, die sich – in diesem Fall mit aus Dänemark angekauften größeren Motorkuttern – von Lübeck aus an der Hochseefischerei zu beteiligen suchte: die Lübecker Hochseefischerei AG. Die 1920 gegründete Gesellschaft stellte jedoch schon 1922 ihren Betrieb ein, nachdem sie die Fahrzeuge im Jahr zuvor mangels Eignung abgestoßen hatte.

Die Geschichte der Hochseefischerei-Aktiengesellschaft „Trave“ stellte ein interessantes, jedoch von Anfang an in logistischer Hinsicht wenig durchdachtes und letztlich unzulängliches Experiment dar, welches geradezu zwangsläufig in einem

der Fischereihäfen der Nordsee seinen Abschluss fand.

Dr. Hartmut Bickelmann
(Bremerhaven/Lübeck)

Literatur und Quellen:

Beckmann, Werner: Busse, Friedrich, in: Hartmut Bickelmann (Hrsg.), Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten, Bremerhaven 2. Aufl. 2003, S. 53-55

Beckmann, Werner: Die Reedereien der Hochsee- und Heringsfischerei in Bremerhaven. Bremerhaven 2003, S. 131, 136, 179

Heimann, Roland: Vom Fischerdorf zum Industriestadtteil. Schlutup im 19. und 20. Jahrhundert, Lübeck 1985 (insbes. S. 25-26)

Höver, Otto: Deutsche Hochseefischerei. Oldenburg 1936, S. 231

Kühlhaus Lübeck 75 Jahre 1912-1987. Lübeck 1987, S. 5-8

Schumann, Nik: Cuxhaven, die Große Hochseefischerei und der Seefischmarkt. Cuxhaven 2008, S. 117-121

Archiv der Hansestadt Lübeck: HRB 184 u. 185 (Hochseefischerei AG „Trave“); HRB 236 (Lübecker Hochseefischerei AG); IHK Lübeck, Nr. 338

Stadtarchiv Bremerhaven: Gewerbesteuerakten Wesermünde, Hochseefischerei AG „Trave“.

Auswanderung ab Bremerhaven oder Bremen

Fortsetzung von Seite 2

Vor allem in der Sowjetunion wurden sie vielfach als Verräter behandelt, wenn sie für die Deutschen gearbeitet oder als Kriegsgefangene interniert und dabei häufig zur Arbeit gezwungen worden waren. Das betraf auch Polen, deren Orte nun zum sowjetischen Staatsgebiet gehörten.

In Bremerhaven und später in Bremen wurden die DPs auf Gesundheits- und Sicherheitsrisiken untersucht. Hatten die Ausreisewilligen alle Prüfungen bestanden, bekamen sie von den Kanadiern die Einreisedokumente und eine Identifikationskarte mit dem Reiseziel. Die wenigsten sprachen Englisch. Zwei Reisezüge mit Gepäckwagen brachten die Ankömmlinge nach Montreal und Toronto oder nach Winnipeg und in weiter westlich gelegene Orte. Meist hatte jeder Waggon eine andere Gegend zum Ziel. Jeder Zug fuhr mit einem Küchenwagen und zwei Speisewagen.

Von der BEAVERBRAE sind zwei Decksfotos in dem Buch des Historischen Museums Bremerhaven „Brücke nach Übersee. Auswanderung über Bremerhaven 1830-1974“ von Anja Benschmidt und Alfred Kube abgedruckt. Sie stammen aus dem Staatsarchiv Bremen und wurden laut Vermerk am 12. November 1951 aufgenommen. Im Buch heißt es im Bildtext, an diesem Tag hätten sich rund 750 Auswanderer in Bremerhaven eingeschifft. Rechnet man die Kabinenpassagiere mit, könnte diese Zahl stimmen, nicht jedoch der Hafentyp. Denn die Bildhintergründe lassen sich keiner Örtlichkeit in Bremerhaven zuordnen.

Gegen die Annahme, dass die beiden Fotos in Bremerhaven und nicht in Bremen aufgenommen wurden, spricht vor allem, dass das Hauptdeck der BEAVERBRAE auf diesem Bild (Abb. rechts oben) wesentlich tiefer liegt als die Kaje. Selbst wenn das Schiff voll abgeladen gewesen wäre, hätte das Hauptdeck nicht das Niveau der Kaimauer erreicht.

Das recht große Schiff kann somit nicht im Kaiserhafen liegen, sondern nur an einem tideabhängigen Platz. In Bremerhaven waren das die Columbuskaje, der Kaiservorhafen, der Vorhafen zur Nordschleuse und die Liegeplätze an der Geeste. Alle Kaiserhäfen aber sind Schleusenhäfen mit gleichbleibendem Wasserstand.

Die auf dem Foto erkennbaren Poller, der Kran und vor allem die



Auswanderer schiffen sich in Bremen auf der BEAVERBRAE ein

(Abb.: Staatsarchiv Bremen)

Kranschienen passen nicht zur Columbuskaje, der einzigen Liegemöglichkeit am tideabhängigen Wasser in Bremerhaven. Im tideunabhängigen Kaiservorhafen gab es vor und nach 1945 keine Kräne, ebenso wenig im Vorhafen der Nordschleuse, an der Geeste und deren Einfahrt.

Auf dem zweiten Bild der BEAVERBRAE sind links oben kleinere Schiffe zu sehen, die in geringem Abstand an einer gegenüberliegenden Pier liegen. Diese hat vertikale Holzbalken, wie sie in Tidehäfen üblich sind, um Schiffen das leichte Auf- und Abgleiten während der Tide zu ermöglichen. Solche Balken hatte beispielsweise Schuppen 13 in Bremen im früheren Überseehafen.

Die Postkarte aus meiner Sammlung mit dem Foto von Gustav Losch zeigt aufgrund der Umgebung, dass die BEAVERBRAE ihre Auswandererreisen zwischen 1951 und 1954 tatsächlich in Bremen begann. Die beiden Schlepper der Unterweser-Reederei (URAG) sind wahrscheinlich die 1906 bei F. Schichau in Elbing gebauten Schwesterschiffe LANKENAU und RÖNNEBEK. Am linken Bildrand ist der 64 Meter hohe Turm der 205 Meter langen Getreideanlage am Getreidehafen zu erkennen, rechts davon sieht man Kräne der Werft AG „Weser“. Die hohen Gebäude weit im Hintergrund

hinten dem Heck der BEAVERBRAE gehören zur Roland-Mühle an der Emdener Straße, die auf den Holz- und Fabrikenhafen zuläuft. Die Mühle wurde am 6. Februar 1979 durch eine Mehlstaubexplosion zum großen Teil zerstört.

Die lange Reihe von Kaikränen weiter rechts gehören zu den Schuppen 15 und 17 des Überseehafens. Der Turm auf der Mole rechts ist das Steuerbord-Feuer der Einfahrt zum Wendebassin. Direkt neben dem Turm, abgedeckt durch die Mole, befinden sich die Warteschlingel der Schlepper und der Liegeplatz des Zolls.

Da die beiden vorherigen Bilder der BEAVERBRAE aus dem Staatsarchiv Bremen stammen, spricht noch mehr dafür, dass sie nicht in Bremerhaven, sondern in Bremen aufgenommen wurden. Auch die Datierung auf den 12. November 1951 stützt diese Schlussfolgerung. Denn die BEAVERBRAE fuhr von diesem Jahr an nicht mehr wie zuvor zwischen 1948 und 1950 von Bremerhaven nach St. John's auf Neufundland in Kanada, sondern ab Bremen.

Vom 1. Juli 1950 an konnten auch Deutsche wieder einen Reisepass beantragen. Doch noch durfte nicht jeder auswandern, da die USA, Kanada und Australien die Zahl der deutschen Einwanderer beschränkten. Ab April 1951 nahmen in rascher

Folge reguläre Auswandererschiffe ihren Dienst von Bremerhaven aus und brachten auch Bundesbürger nach Kanada und in die USA. Bis jetzt wurde kein Bild veröffentlicht, das eines dieser Schiffe 1951 im Vorhafen der Kaiserschleuse vor der Zollabfertigungshalle zeigt, anders als Fotos von ihnen ab 1952 an der Columbuskaje. (Mehr zu diesen Auswandererschiffen erfährt man im Niederdeutschen Heimatblatt Nr. 856 vom April 2021/Homepage der Männer vom Morgenstern).

Am 28. Juli 1954 machte die BEAVERBRAE zum letzten Mal in Bremen die Leinen los.

Auf insgesamt 52 Reisen hatte sie in sechs Jahren 33.259 Passagiere von Bremerhaven und Bremen und zum Teil auch zusätzlich von Rotterdam und Antwerpen nach Saint John oder Quebec City gebracht.

Harald Focke

Literatur:

Benschmidt, Anja u. Kube, Alfred: Brücke nach Übersee. Auswanderung über Bremerhaven 1830-1974. Bremerhaven 2006

Niederdeutschen Heimatblatt Nr. 856 vom April 2021

P.S. Ich danke Kapitän Karl-Heinz Hilbig (Leer) einmal mehr für seine wertvolle fachliche Beratung.



Die BEAVERBRAE vor der Ausreise nach Kanada am 12. November 1951 in Bremen (Abb.: Staatsarchiv Bremen)



Postkarte mit einem Foto von Gustav Losch. Die Aufnahme zeigt die BEAVERBRAE auf einer Abfahrt in Bremen bei einer ihrer Auswandererreisen zwischen 1951 und 1954 (Abb.: Slg. Focke)

Die Morgensterner reisen wieder!

Es beginnt mit ersten, zaghaften Planungen

Die Morgensterner bieten nach der langen Corona-Pause wieder Reisen an. Anscheinend haben viele darauf gewartet. Die erste Reise „**Vermeer und das Leben im Goldenen Zeitalter in Holland**“, die Anfang Juni stattfinden wird, ist bereits ausgebucht.

Unser neuer Reisepartner ist die Firma Buspunkt. Bei Mehrtagesfahrten sind wie gewohnt Übernachtung, Halbpension, Reiseleitung, Eintritte, Führungen im Reisepreis eingeschlossen. Treffpunkt und Abfahrt sind wie früher in Bremerha-

ven am Parkplatz Frühlingsstraße/Bismarckstraße (hinter dem Hauptbahnhof)

Im Juli bietet Sönke Hansen eine schon vor Corona geplante Reise unter dem Titel „**Fontane, Spreewald, Braunkohlerevier, DDR-Modellstadt – Eine Morgensternerreise ins südliche Brandenburg**“ an. Anlässlich des 200. Geburtstages Theodor Fontanes besuchte er mit vielen Teilnehmern 2019 weite Teile des nördlichen Brandenburgs (unter anderem Neuruppin, Rheinsberg und Potsdam).

Nun soll es (endlich!) in den südlichen und östlichen Landesteil gehen, wobei Fontane, aber auch Heinrich von Kleist die Teilnehmer bei vielen Exkursionszielen begleiten werden. Ausgehend von der „Spree-metropole“ Cottbus werden unter anderem der Spreewald, sowie die Seenlandschaft um Senftenberg (entstanden im ehemaligen Braunkohlerevier) erkundet. Weitere Ziele sind die DDR-Modellstadt Eisenhüttenstadt, Bad Muskau mit seinem Pückler-Schloss und die Kleist-

Stadt Frankfurt/Oder, die auf dem Programm stehen.

Zeitraum: Donnerstag, 6. Juli, bis Dienstag, 11. Juli 2023, Kosten: ca. 900 € im Doppelzimmer; ca. 1065,- Euro im Einzelzimmer
Anmeldung und weitere Informationen bei soenke.h.hansen@web.de,
Tel: 04745-5089

Im August wird Dr. Andreas Hüser 2 Tage (1 Übernachtung) eine Exkursion zu „**Festungen in und um Leer und Bourtange**“ unternehmen.

Außerdem ist geplant, das Jubiläum „375 Jahre Westfälischer Frieden“ als Anlass für eine zweitägige Tour vom 12.-13. Oktober nach Osnabrück und Münster zu nehmen. Die beiden Städte waren die für die Aushandlung des Friedens und den Friedensschluss entscheidenden Orte.

Mehr zu den Reisen wird man in der Aprilausgabe des Niederdeutschen Heimatblatts erfahren.
(NBK)



Der Spreewald bei Lübbenau

(Foto: A. Savin)



Auch das Kleist-Museum in Frankfurt/Oder wird Ziel einer Morgensterner-Reise werden

(Foto: A. Savin)



Schlosspark Branitz in Cottbus mit Grabmal „Pyramide“ des Grafen Pückler

(Foto: Andreas Franke)

Regelmäßige Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Die **Bibliothek der Männer vom Morgenstern** in Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden, Leitung Peter Schönfeld, ist dienstags von 15 bis 18 Uhr und samstags von 10 bis 12 Uhr geöffnet.

Die „**Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft**“, Leitung Fred Wagner, trifft sich dienstags von 14 bis 16 Uhr in Schloß Morgenstern.

Der **Archäologische Stammtisch** trifft sich an jedem 3. Donnerstag im Monat um 18 Uhr in Schloß Morgenstern. Anmeldung erbeten bei Gerrit Koch unter info@cuxlandmakler.de

Land Hadeln

Die **Oterndörper Plattsnackers**, Leitung Albert Wilhelm Oest und Elisabeth Baumann, treffen sich an jedem 2. Mittwoch im Monat um 19.30 Uhr in der Stadtscheune, Sackstr.4 in Otterndorf.

Die „**Arbeitsgemeinschaft Hadeln**“, Leitung Heiko Völker, tagt zurzeit noch privat.



Veranstaltungen im April 2023

Donnerstag, 30. März, um 17.30

Bremerhaven, Timeport 2

Harald Focke:

Die Fusion

Warum der Norddeutsche Lloyd verschwand
Gemeinsam mit dem Nautischen Verein zu Bremerhaven,
der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft
und dem Stadtarchiv Bremerhaven

Mittwoch, 19. April, 17 Uhr

Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern

Geschichte(n) am Mittwoch

Heiko Völker

Das Leben an der Oste
im Spiegel der Kirchenbücher
von Geversdorf, Neuhaus
und Oberndorf

Mittwoch, 19. April, 17 Uhr

Bremerhaven, Atlantic Hotel Sail City

Reihe 750 Jahre Lehe

Martin Günthner und Dr. Dieter Riemer
Bruggehusen und die Aue



„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