



Nr. 6.

Beilage der „Nordwestdeutschen Zeitung“.

1922.

Das älteste Dampfboot und seine gewaltsam verhinderte Weserfahrt.

Von
P. Andrefen, Geestemünde.

Das Andenken Deiner Vorfahren sei Deines Nach-
denkens steter Gegenstand. Spähe dem Entstehen, den
Ereignissen und den Taten Deines Volkes und Deines
Staates nach und beachte die in den Jahrbüchern des-
selben enthaltenen Denkmäler; denn Schande bring's,
im eigenen Vaterlande fremd zu sein. (Cassiodorus)

Angeregt durch den Aufsatz: „Johann Lange, Begegnung be-
stehendster Schiffbaumeister und sein erstes Dampfboot „Weser“
von Erich Kindervater, Bremerhaven, in Nr. 1 (1922)
des Heimatblattes, habe ich mich nach diesem Gegenstand in
der Schiffbauliteratur umgesehen und in dem Buch: „Die Weser,
das erste deutsche Dampfboot und seine Erbauer“ von Ingenieur
Hermann Raschen, das auch in der Stadtbibliothek
Bremerhavens vorhanden ist, sowie des Interessanten gefunden,
daß das Wesen dieser verdienstvollen Abhandlung jedem, der die
eigenen Worte des römischen Gelehrten und ostgotischen Staats-
mannes Cassiodorus beherzigen will, nur bestens empfohlen
werden kann. Der Verfasser dieses „Beitrages zur Geschichte der
deutschen Schifffahrt und des deutschen Schiffbaus“ ist ein Enkel
des am 14. April 1884 verstorbenen Schiffbaumeisters Johann
Raschen sen. Vetter, ein Schwager Langes und schon
frühzeitig auf dessen Werft tätig, hatte sich insbesondere dem
Eisen Schiffbau zugewandt und auf seinen Reisen in Eng-
land gründliche Kenntnisse des Schiffbau- und Maschinenwesens
erworben, die er daheim zum Nutzen seines Vaterlandes wieder
zu verwenden suchte. Ein Zeugnis seiner Maschinenstudien war
eine kleine Lokomotive, die er im Jahre 1837 bauen ließ. Bald
nach Langes Tode wurde Johann Raschen Teilhaber der Firma.
An der um das Jahr 1846 durchgeführten Einrichtung der Werft
für Eisen Schiffbau hatte er hervorragenden Anteil, und unter
seiner Leitung wurde 1847 der erste eiserne Dampfer, der Fluß-
dampfer „Bremen“, gebaut. Ein schwerer Schlaganfall, von
dem er sich nicht mehr erholen konnte, setzte im Jahre 1877 der
Tätigkeit Johann Raschens ein Ziel, und sieben Jahre später
wurde dieser um den deutschen Schiffbau verdiente, treue und
selbstlose Mitarbeiter Johann Langes zur letzten Ruhe bestattet.

Die außerordentlichen Leistungen dieser hervorragenden
Pioniere der deutschen Technik wird nun wohl niemand in
Zweifel ziehen wollen, wohl aber muß die Bemerkung Kinder-
vaters in dem genannten Aufsatz „daß die „Weser“ das
erste Dampfboot gewesen sei, das je auf einem
deutschen Strome gefahren ist“, als nicht ganz zu-
treffend bezeichnet werden. Die „Weser“ machte ihre erste Reise
von Begegnung, wo sie am 30. Dezember 1816 vom Stapel ge-
laufen war, nach Bremen am 6. Mai 1817. Die ersten
Dampfbootfahrten auf deutschen Flüssen datieren jedoch aus
dem Jahre 1816, und zwar wurden diese von engli-
schen Schiffen ausgeführt.

Den Rhein befuhr zuerst das Dampfboot „Defiance“.
Von Margate aus ging dies Schiff im Mai 1816 zur Insel
Walcheren und dann nach Rotterdam. Später fuhr es den
Rhein hinauf und befand sich am 12. Juni 1816 vor Köln.

Auf die Elbe gelangte zuerst das schottische Dampfboot
„Lady of the Lake“, das am 17. Juni 1816 regelmäßige

Fahrten zwischen Hamburg und Cuxhaven ausnahm, die aber
leider Ende Juni des nächsten Jahres schon wieder eingestellt
werden mußten, da sie sich nicht rentierten.

Es bleibt nun noch die Frage offen, ob die „Weser“ das
erste deutsche Dampfboot gewesen ist, und auch dies glaube
ich verneinen oder doch wenigstens mit der Einschränkung beant-
worten zu müssen, daß sie das erste deutsche Dampf-
boot gewesen ist, das mit dauerndem Erfolge in
Fahrt gestellt wurde.

Im Jahre 1681 wurde nach Kuhlmann-Flamm,
Vorträge über Schiffbau, von der Royal Society of London ein
von dem sich in Deutschland aufhaltenden hugenottischen Flücht-
ling Dr. Papin geschriebenes Buch veröffentlicht, das unter
anderen physikalischen und technischen Vorschlägen auch den
enthielt, ein Schiff durch geeignete Verwendung der Dampf-
kraft zum Fortlauf zu bringen. Die hier ausgesprochenen
Ideen brachte Papin später, nachdem er 1687 Professor der
Physik in Marburg geworden war, wirklich zur Ausführung,
und es ist völlig zweifellos, daß Papin am
27. September 1707 mit einem von ihm an-
gegebenen Schaufelradschiffe, wobei der Was-
serdampf als bewegende Kraft benutzt wurde,
auf der Fulda von Cassel nach Hannoversch-
Münden gefahren ist. Der Nachweis dieser Tatsache be-
findet sich in der Archibibliothek zu Hannover in den nach-
gelassenen Briefen des großen Philosophen Leibniz. An diesen
hatte sich Papin nämlich gewandt, um durch seine Vermittlung
von den hannoverschen Behörden, gewisser Privilegien der
Mündener Schiffer wegen, die besondere Erlaubnis zu erhalten,
mit seinem Dampfboot bei Münden aus der Fulda in die
Weser zu fahren. Papin beabsichtigte nämlich, mit diesem
Schiffchen die Reise nach Bremen fortzusetzen. Hier war ein
größeres Seeschiff bestimmt, das kleine Dampfboot an Bord zu
nehmen, um es nach England zu bringen, wo die neue Er-
findung der Königin Anna vorgeführt werden sollte. Das
Schreiben von Leibniz an den Kurfürstlich Hannoverschen Ge-
heimrat und die Antwort der Regierung lauten, wie folgt:

I.

Dionysius Papin, Rat und Medicus bei des H. Landgrafen
zu Cassel Durchl., auch Professor Matheseos zu Marburg, ist be-
griffen, ein Schiff von besonderer Invention die Weser herab
nach Bremen zu schicken. Weil er aber vernimmt, daß die
Schiffe, so von Cassel oder sonst aus der Fulda kommen, ins-
gemein nicht in die Weser gehen, sondern zu Münden ausgeladen
werden, und also einige Schwierigkeit besorget, gleichwohl es mit
solchem Schiffe eine besondere Bewendnis hat und solches auf
keine Waren abgesehen,

so bittet er unterthänigst, es möchte gnädigst verordnung er-
gehen, daß solch schiff allda und überall in Churfürstl. Landen
diesmahls herab passieren möge; weswegen ich auch sein ver-
langen in unterthänigkeit ansuchen soll.

Hannover, den 13. Juli 1707.

G. W. Leibniz.

Pro Memoria unterthänigst

die passierung eines Schiffes aus der Fulda in die Weser betr.

II.

Die H. G. Räte haben, jedoch ohne sich zu ermitteln, worin
es bestche, mir gesagt und zu berichten aufgetragen, daß bei
obigem petito ein völliges bedenken gefunden werde, und es
dahero von C. F. M. abgeschlagen sei.

Hannover, den 25. Juli 1707.

H. Reiche.

Dem im Jahre 1896 verstorbenen Geh. Reg.-Rat und Professor an der technischen Hochschule in Hannover Dr. Moritz Kuhlmann gebührt das Verdienst, diese Briefe zuerst veröffentlicht zu haben. Nach andern Briefen ist Papin dann trotz der abschlägigen Antwort am 27. September von Cassel nach Münden gefahren. Als ihm die hannoverschen Strombeamten die Weiterfahrt verboten, versuchte er, sie mit Gewalt zu erzwingen, worauf man ihn ins Gefängnis warf. Sein Dampfboot wurde von den Mündener Schiffern im allgemeinen Tumult zerstört. Auf diese Weise ist die praktische Anwendung der Dampfkraft auf Schiffen durch die Kurzsichtigkeit der Beamten und den Konkurrenzneid der Schiffer den Menschen um ein volles Jahrhundert vorenthalten worden, denn erst im Jahre 1807 gelang es dem Amerikaner Fulton, das erste Dampfschiff der Erde in einen dauernden Betrieb zu setzen. Kapitän J. Friedrichson berichtet in seiner „Geschichte der Schifffahrt“, daß der Dampfsschiffahrt auf der Oberweser auch dann noch alle erdenklichen Hindernisse in den Weg gelegt wurden, als sie unterhalb Bremens bereits seit 16 Jahren im Gange war. Im Jahre 1833 beabsichtigte man, eine Dampfsschiffahrt von Bremen bis Hameln und von dort bis Münden herzustellen. Dieses war aber nur dann möglich, wenn die zu Liebenau liegenden Felsen aus der Weser beseitigt würden; da nun alles Petitionieren bei der hannoverschen Regierung erfolglos blieb, so sprengte der Schiffer Georg Kolf die Felsen auseinander und beseitigte das Hindernis der Weserschiffahrt. Die hannoversche Regierung machte darauf einen Strafprozeß gegen Kolf anhängig wegen „unerlaubter Ausfuhr von Steinen“ aus dem Königreiche. In Wahrheit walteten noch andere Gründe vor, jene Felsen an ihrer Stelle zu konservieren. In Hannover hielt man es für vorteilhafter, wenn der Gütertransport sich auf den Landstraßen bewegte.

Zum Schluß möge nun noch die Frage erörtert werden, ob das Papinsche Dampfboot nur das erste deutsche Dampfsschiff, oder ob es das erste Fahrzeug überhaupt gewesen ist, das durch Dampf fortgetrieben wurde.

Lange Zeit indurich ist das 16. Jahrhundert als für die „Erfindung der Dampfsschiffe“ wichtig bezeichnet worden. In der „Sammlung der Reisen und Entdeckungen der Spanier in Indien“ findet sich nämlich unter den Lebensbeschreibungen einiger anderen kühnen Seeleute auch die eines gewissen Blasco de Garen, der, wie es gleich in der Einleitung heißt, „der Mann ist, der ein Schiff gebaut, das, von Dampf getrieben, schnell in Windstille, aber auch gegen Wind und Wellen fahren konnte“.

„Blasco de Garen war als blutjunger Bursche einer der Seeleute, die mit Columbus an der Guanahani-Insel landeten. Später wurde er Führer eines Rauffahrteischiffes. Im hohen Alter, d. h., als die Welt A. D. 1543 schrieb, leuchtete in seinem Geiste die Idee auf, eine Maschine zu bauen, mittels der große Schiffe auch während Windstille ohne Ruder oder Segel vorwärts gebracht werden könnten.“

Er wurde vom Volke verlacht, und die Dominikaner drohten ihm mit dem Scheiterhaufen, bis es Blasco endlich gelang, die Aufmerksamkeit Kaiser Karls V. auf sich zu lenken und dieser sich bereit erklärte, einem Versuch beizuwohnen. Derselbe ging in Gegenwart einer ungeheuren Menschenmenge am 17. Juni 1543 im Hafen von Barcelona vor sich.

Blasco hatte die ganze Nacht zu Montserrat im Gebete für das Gelingen seiner Erfindung zugebracht. Als der Kaiser mit einem großartigen Hofstaate eintraf, passierte gerade ein Schooner von 200 Tonnen, „La Trinidad“, die Barre am Eingange zum Hafen.

Kaiser Karl wies Blasco an, dieses demselben gänzlich fremde Schiff für sein Experiment zu benutzen. Der Kapitän dieses Schooners, Pedro de Scarza, begann zu jammern und seinen Bart zu raufen, als er hörte, was seinem Schiffe zugemutet werden sollte; er meinte, daselbe würde für ewig „verheert“ bleiben. Aber der Kaiser hatte befohlen, und dem Kaiser mußte gehorcht werden. Pedro ließ alle Segel einziehen und harpte mit Grauen des Kommenden.

Blasco erklärte seine Erfindung niemanden, aber man sah ihn quer über das Verdeck des Schiffes eine Achse legen und befestigen, an deren beiden Enden große hölzerne Räder angebracht waren. Dann befestigte er mitten auf dem Verdeck mehrere Räder mit Riemen und stellte endlich einen großen eisernen Kessel, der sehr verdächtig aussah, aber mit Wasser aus dem heiligen Brunnen von Montserrat gefüllt wurde, auf.

Sobald dieses Wasser mittels eines Feuers, das auf einem Koft unter dem Kessel brannte, zum Sieden gebracht worden war, begannen die Räder sich zu drehen. Pedro de Scarza raufte sich eine ganze Hand voll Haare aus, und die meisten seiner Matrosen sprangen in ihrem Entsetzen über Bord, denn das Schiff lief über die Bai von Barcelona hin, und zwar direkt gegen einen scharfen Wind.

Karl V., damals in allerlei Kriege verwickelt und mehr auf Vernichtung seiner Feinde als auf neue Schöpfungen bedacht, befahl seinem Schatzmeister, eingehend über das wunderbare „Ding“ zu berichten, und ritt davon. Der Schatzmeister besichtigte denn auch die Maschine näher oder vielmehr zu nahe, denn eins der Räder packte seine gewaltigen Pluderhosen und zerriß dieselben dermaßen, daß die drei Scheffel Sägemehl, mit denen das

Gewandstück, um es recht bauschig zu machen, ausgestopft war, auf das Verdeck der „Trinidad“ niederrieselten und der Herr Schatzmeister zusammenschrumpfte, wie ein Ballon, der einen Riß bekommen. Unglücklicherweise war der Herr ein Grande Alt-Castiliens, der sich selbst von einer Maschinerie nicht ungestraft beleidigen ließ, und so erklärte er denn in stolzem Zorne, daß „die Erfindung nichts wert sei, da das Schiff in zwei Stunden nur acht Meilen zurückgelegt habe, was jede „Caramelle“ tun könnte, und daß der Kessel ein teuflischer Apparat sei, der plagen und gute Christen verbrühen dürfte.“

Zweifelten auch verständige Geschichtsschreiber bereits früher an der Richtigkeit der Schilderung dieses Vorganges, besonders deshalb, weil eine so wichtige Erfindung, die man als gelungen bezeichnele, unmöglich vollständig ohne nützliche Verwendung bleiben und gänzlich wieder verloren gehen konnte, so hat sich die ganze Angelegenheit doch erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, als die Lebensbeschreibung Blasco de Garen bereits über 150 Jahre existierte, als ein Mißverständnis aufgelöst. Ein englischer Forscher hat nämlich aus hinterlassenen Briefen Blascos festgestellt, daß es sich bei den Versuchen wohl um Ruderräder als Triebapparate gehandelt hat, die jedoch nicht durch Dampf, sondern von Menschen in Umdrehung gesetzt worden sind.

Demnach gebührt also Papin allein der Ruhm, das erste durch Dampfkraft zum Fortlauf getriebene Schiff angegeben und in Tätigkeit gesetzt zu haben.

Das Finkenmoor bei Bremervörde.

Von

August Bachmann, Bremervörde.

Umschlossen von Geesthöhen liegt in der westlichen Hälfte der Gemarkung Bremervörde eine Moorniederung, das Finkenmoor. Wälder und Saatsfelder durchschneidende Landstraßen mit Birken und Eichen bilden ringsherum einen grünen Kranz. Woher der Name kommt, ist schwer festzustellen, die dort lebenden Finken geben durchaus keine Veranlassung, gerade nach ihnen das Moor zu benennen.

Das Finkenmoor besteht aus zwei gesonderten Teilen, einem größeren, dem eigentlichen Finkenmoor, und einem kleineren, der denn auch den Namen „Kleines Finkenmoor“ führt. Getrennt sind beide durch eine flache Diluvialschwelle. In ihrer heutigen Oberfläche sieht man beiden Teilen, da sie fast gänzlich der Kultur anheimgefallen sind, den Moorcharakter kaum mehr an; nur die wenigen, meist pechschwarzen Torfhaufen verraten ihn noch dem oberflächlichen Beschauer. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich aber, daß trotz der unwüthenden Tätigkeit des Menschen der Hochmoorcharakter beider Teile noch genügend gewahrt geblieben ist, und zwar handelt es sich hier um ein reines Hochmoor.

Die Urbarmachung, die ich nur kurz streifen will, ist in erster Linie durch Anlegen großer Abzugsgräben, die das braune Wasser dem Wallbed zuführen und dem ehemaligen Moorsumpf rasch das Aussehen eines Trocken- oder Heidemoores gaben, bewirkt worden. Die größte Fläche ist dann zu Aedern hergerichtet worden, die sich hier allgemein eines guten Rufes erfreuen. Auf den vom Torf entblößten Flächen sind Wiesen und Viehweiden entstanden.

Die Torfschicht ist von stark wechselnder Mächtigkeit; bald mißt sie fast 3 Meter, bald nur ½. Dies bedingt der wellige diluviale Untergrund, der aus dem grauen Bleisand oder gelben in den braunen „Brandfuchs“ übergehenden Sand besteht; seltener findet sich weißer Sand oder kalkarmer Geschiebemergel. In den untersten Schichten des Finkenmoortorfes, des Unteren Bleichmoostorfes — es ist schwerer, schwarzer Torf — finden sich, besonders im Kleinen Finkenmoor, Stümpfe von Bäumen. Holz und Kiengeruch verraten die Art; es ist die Kiefer oder Kientanne (*Pinus silvestris* L.), und zwar wären es, wie die Stümpfe zeigen, stattliche Bäume. Die meisten der Stümpfe, deren Holz noch sehr zähe und widerstandsfähig ist, ragen, da der ganze Obere Moostorf in diesem Teil abgegraben ist, aus dem Boden hervor. Sie sind so zahlreich vorhanden, daß einst ein dunkler Kiefernbestand dieses Tal beschattet haben muß. Viele Jahrtausende sind seitdem ins Land gegangen. Die Diluvialzeit mit ihren Eisperioden war vorüber, das Landeis abgeschmolzen, und das am Ende dieser Epoche herrschende kalt-trockene Klima ließ in den heutigen Moorniederungen eine Trockenflora entstehen, zu der denn auch unsere Finkenmoor-Kiefern gehörten. Im eigentlichen Finkenmoor treten jene Kiefern sehr zurück; nur wenige Stümpfe wurden dort angetroffen, umsomehr dagegen birgt dort der gleiche Horizont Birkenholz. Es ist die Moorbirke (*Betula pubescens* Ehrh.), die zu jener Zeit, die nach dem allgemeinen Vorherrschen dieser beiden Baumarten auch Birken- und Kiefernzeit genannt wird, diesen Teil des Finkenmoores strichweise mit einem Buschbestand besiedelte. Trockenem Fußes wandelte der Mensch jener Zeit unter dem Kiefern und Birken des Finkenmoores, dem Waidwerk mit steinernen Waffen obliegend, bis ein Weststurm, die alten Kronen der Finkenmoor-Kiefern erschütternd und ihre Stämme, die durch ihre Lage noch heute jene Windrichtung anzeigen, knickend,

eine neue Zeit einleitete. Jener Sturm trieb die Wogen des Atlantik über das Gebiet der heutigen Nordsee hinweg zu uns heran, feuchteres Klima mit sich bringend. Unsere heutigen Moorniederungen verwandelten sich in Sümpfe, in denen die Finkenmoor-Kiefern und Birken starben. Bleich- oder Torfmoose siedelten sich an und bewirkten eine starke Torfbildung, bei der die Reste jener Baum- und Buschvegetation bedeckt wurden. Es entstand der Ältere oder Untere Bleichmoorstorf, der „schwarze“ Torf.

Jahrtausende mag diese Zeit der Entstehung des Unteren Moorstorfes gedauert haben, bis sie von der kurzen Trockenperiode des „Grenzhorizontes“ unterbrochen wurde. Ein Trockenklima kam wiederum zur Herrschaft, das unsere Moore trocken werden ließ, so daß eine zur Hauptsache aus Heidearten, Wollgras und Trockenmoosen bestehende Flora sie besiedeln konnte. Aus dieser Trockenflora entstand dann jene als „Grenztorf“ bezeichnete Schicht, die jedoch im Finkenmoor kaum mehr festzustellen ist. Sie ist im allgemeinen nur bis 10 Zentimeter dick und leicht kenntlich an dem zähen Wollgras (*Eriophorum vaginatum* L.) und den zahlreichen Heidestengeln darin. Sie ist jedoch nicht zu verwechseln mit den häufigen gesonderten „Bull-lagen“, die ebenfalls aus dem Scheidigen Wollgras (*E. vaginatum* L.) bestehen und nicht selten von Heidestengeln durchsetzt sind. Diese Lagen, die vorher als „Bulle“ die Oberfläche des Moorsumpfes überragten, entstanden durch die verschiedenen Wuchsformen der Torfmoose, von denen einige, wie z. B. *Sphagnum fuscum*, polsterartig emporwachsen, andere dagegen, wie beispielsweise *Sphagnum cymbifolium*, flache Rasen bilden. Dadurch erreicht die Oberfläche Unregelmäßigkeiten, die bis $\frac{1}{2}$ Meter betragen können. Auf den höchsten Stellen siedelten sich dann Wollgras und Heide an. Man bezeichnet diese zähen Massen als „Lud“ und „Mört“, oder weil sie dem Torfspaten nicht unbedeutenden Widerstand leisten und deshalb bei den Torfgräbern verhaßt sind, auch kurzweg als „Bullenfleisch“. Diese Lagen finden sich im Finkenmoor nicht selten. Sie sind verschiedenen Alters.

Nach der Zeit des „Grenzhorizontes“, die etwa tausend Jahre dauerte, bildeten sich bei dem wieder einsetzenden feuchten Klima, das sich bis zur Gegenwart erhalten hat, in den wieder in Sumpf verwandelten Mooren die Schichten des Jüngeren oder Oberen Bleichmoorstorfes, des „braunen“ und „weißen“ Torfes.

Neben den Vertretern des Pflanzenreiches bergen die Torfschichten des Finkenmoores Reste von Tieren, die im oder am ehemaligen Moorsumpf lebten. Zur Hauptsache sind es Käfer und Käferteile. Diese Ueberreste blieben im Torf gut erhalten, da die Humusäure desselben das Chitin nicht angreift, während sie Knochenreste rasch zerlegt. Es handelt sich bei diesen Funden um Formen, die auch noch gegenwärtig in unveränderter Gestalt existieren. So lieferte der Untere Moorstorf des Kleinen Finkenmoores ein vollständig erhaltenes Exemplar des „Gelbrands“ (*Ditiscus marginalis* L.), auch „Schellbiter“ genannt, der Obere, und zwar der braune Torf des eigentlichen Finkenmoores Teile der hübschen, grünen Flügeldecken des *Carabus clathratus* L., einer Art der Familie der Laufkäfer, die auf nassem Boden und an stehenden Gewässern lebt und die Gewohnheit hat, sich an Pflanzen ins Wasser hinabzulassen. Im Obersten Moorstorf, dem weißen Torf, fand ich schon vor längeren Jahren einen nur teilweise erhaltenen Käferkörper, den ich anfangs vergeblich als Wasser- oder Sumpfbewohner zu identifizieren suchte, bis er sich als der allbekannte Gem. Mistkäfer entlarvte, der jedenfalls bei seinem plumpen Flug in den Sumpf geriet und darin sein Grab fand. Dann finden sich Klümpchen von Käferteilen und Häuflein von kleinen Steinen und Sandkörnern; hierbei hat man es mit Excrementen von Vögeln, die die Luft über den Moorsumpf besiedelten, zu tun. Dieselbe Bewandnis wird es mit den Klümpchen von Knötchenfäulen, dem „Smattkarn“, haben.

Eigenartig ist es, daß man in den Torfschichten des Finkenmoores zuweilen auf Steine, Feuersteinstücke, gewöhnliche Geschiebe, stößt. Sie sind jedenfalls von derzeitigen Menschen hineingeworfen oder -geschleudert worden. Sie finden sich denn auch fast nur auf etwa Wurfweite vom Rande des Moores entfernt. Es können jedoch auch Windhosen oder „Süger“, wie ich dieselben bezeichnet fand, diese Steine mit fortgerissen haben.

Das Kleine Finkenmoor ist noch besonders reich an erratischen Blöcken, die auf dem festen Untergrund des Moores und an seinen Rändern unter Birken liegen. Auffällig ist besonders ein mächtiger Granitblock, dessen starkgerundete Kanten auf einen langen Transport schließen lassen; es scheint Stockholm-Granit zu sein. Jener Kiefernwald beschattete einst diese Blöcke, bis sie heute, nachdem sie Jahrtausende von den Torfschichten bedeckt waren, wieder ans Tageslicht kamen.

Auch die geschichtliche Zeit mit ihren zahlreichen Kämpfen im Bremervörder Gelände ist nicht, ohne Spuren im Finkenmoor zu hinterlassen, vorübergegangen. So besitze ich eine elfspündige Kanonenkugel aus diesem Moor, die dort eine etwa zwei Meter starke Torfschicht bis zur Bodensohle durchschlagen hatte, während sich sonst in den Mooren der Gemarkung Bremervörde Kanonenkugeln fast nur in den obersten Schichten finden.

Die Urflora des Finkenmoores ist durch die Kultivierung fast völlig vernichtet worden. Das Torfmoos findet sich nur noch manchen Gräben, und auch die Heidearten und die Rosmarin-

heide, die nach der Trockenlegung rasch Besitz vom ganzen Moor nahmen und dieses für eine kurze Spanne, wie schon angedeutet, in ein Heidemoor verwandelten, sind auf Wege und Grabenufer zurückgedrängt. Die Krähenbeere (*Empetrum nigrum* L.) hielt sich sonst noch in einzelnen Kolonien, ist jetzt aber allem Anschein nach gänzlich verschwunden. Eine Gruppe der Bärentraube (*Arctostaphylos uva ursi* Spr.) ist noch auf einem meiner Grundstücke im eigentlichen Finkenmoor vorhanden und steht dort nun natürlich unter meinem besonderen Schutz. Im Kleinen Finkenmoor siedelten sich besonders in den „Kuhlen“, in denen man früher in trockener Zeit den schwarzen Torf durch „Büllstechen“ zu gewinnen suchte, die aber im Laufe der Zeit wieder zuwuchsen, neben dem garstigen Bantgras und dem Wollgras die zierliche Weiße Schnabelsimse (*Rhynchospora alba* Bahl), die Moosbeere (*Vaccinium Myrica* L.) und der Rundblättrige Sonnentau (*Drosera rotundifolia* L.) an. Der letzte ist ein eigenartiges Gewächs, eine fleischfressende Pflanze, deren tellerförmige Blättchen von einer klebrigen Flüssigkeit tränen, von der Insekten, die sich ahnungslos auf die Blätter setzen, festgehalten werden, um dann von der Pflanze als Nahrung aufgesogen zu werden. An den sandigen Rändern des Kleinen Finkenmoores findet sich mit seinen haushohen Kelchen und roten Lippenblüten vereinzelt das Sumpf-Bäuskraut (*Pedicularis palustris* L.), das dort auf meinem Grund ebenfalls zu meinen Schützlingen gehört. An hohen Böschungen der Abzugsgräben konnte ich ferner noch in beiden Teilen des Finkenmoores neben dem häufigen Burt- und Tüpfelfarn den hier im allgemeinen seltenen Rippenfarn (*Blechnum Spicant* Rth.) feststellen. Von den letzten noch vorhandenen Büschen und Bäumen hat neben Espe, Vogelbeere, Faulbaum und der sehr selten gewordenen Kiefer die Birke die Vorherrschaft.

Die Tierwelt des Finkenmoores gibt ebenfalls zu mancherlei Beobachtungen Gelegenheit. Unter Heidegesträuch windet sich nicht selten zischend und züngelnd eine Ringelnatter hervor, oder man findet eine Haut von ihr, ein sogenanntes „Natternhemd“. Ihre giftige Kollegin, die Kreuzotter, scheint hier gänzlich vertrieben zu sein. Kleine Eidechsen, späte Entel der ungeheuren kreidezeitlichen Saurier, sind nicht selten. Geschäftige Hummeln summen von Blüte zu Blüte, und bunt-schillernde Käfer schwirren umher. In den Büschen zwitschern Vögel, Buchfinken, Goldammer und Feldsperlinge. Hoch in der Luft flattern Krähen, die in der ehemaligen nahen „Schindertuhle“ eine gute Nahrungsquelle hatten, oder ein Habicht kommt, elegante Kurven beschreibend, von den nahen Wäldern heran. Im Frühjahr oder Herbst kommt die Befassine oder „Himmelsziege“ hierher, die hoch in der Luft ihr eigenartiges Meckern erschallen läßt. Doch wenn im Winter die Wasser einer Regenzeit oder plötzlich tauender Schneemassen sich im Tal des Kleinen Finkenmoores sammeln und dieses in einen See verwandeln, aus dessen blauer Fläche in der Dämmerung die letzten Birkenbüsche aufragen, dann kommt allerlei Wasservogel herbei und tummelt sich hier unbehelligt auf der Wasserfläche. Sogar Möwen kommen von der Elbe und Nordsee hierher zu Gast; und wenn dann das frühwinterliche Abenddunkel sich auf das Tal senkt, verhallen hier zwischen den letzten Birkenbüschen einsame Entenschreie.

Aus einer Dorfchronik.

Von

H. Mahler, Gesteemünde.

Die Chronik des Dorfes Appeln im Landkreise Gesteemünde liegt vor mir. Ein Landwirt, der jetzt 67jährige Hofbesitzer Nikolaus Schriever, hat sie geschrieben. Was Vater und Großvater ihm an langen Winterabenden erzählt haben, das hat er liebevoll gesammelt. Und unermüdlich hat er geforscht, um die Geschichte seiner Heimat kennen zu lernen. Er ist auch Mitglied des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, und die Schriften dieses Vereins haben ihm mancherlei Anregungen gegeben. Es wäre lebhaft zu begrüßen, wenn sein Beispiel andere zu gleicher Tätigkeit anspornen würde. Noch besitzen viele Dörfer unserer Heimat keine Chronik, und diese Tatsache ist tief bedauerlich, auch im Interesse unserer heranwachsenden Jugend. Die Chronik zeigt die Heimat im Lichte der Vergangenheit, der Väter Leben und Treiben, ihr Kämpfen, ihre Not, aber auch ihr festes Ausharren und ihre Anspruchslosigkeit. In einer Zeit, da der Eigennutz regiert und die Herzen kalt läßt, tut es besonders gut, sich in die Geschichte der Heimat zu versenken.

Liebe zur Heimat, das ist es, was uns alle einen und unsere Herzen erwärmen soll!

Ich gebe im folgenden einige Proben aus der Dorfchronik wieder:

1. Die Gemeindeweide.

In früherer Zeit hatte jeder Besitzer nur Ackerland und Wiesen. Die übrige Flur, Holz, Weide, Heide und Moor war gemeinschaftliches Besitztum. Wenn mehr Ackerland erforderlich war, so wurde ein Stück Heide ausgemessen, und jeder bekam eine Fläche, die er urbar machen konnte. Die Weide wurde gemeinschaftlich mit Pferden, Rindvieh, Schafen und Schweinen

betrieben. Die Schweineweide im Walde hörte etwa um 1820 auf. Der letzte Schweinehirt, der mit einer langen Peitsche die Schweine zur Weide trieb, hieß Barthel Dehrlich. Er war aus dem Hause Nr. 20.

Die gemeinschaftliche Weide für Pferde und Rindvieh bestand bis zum Jahre 1847. Der letzte Kuhhirt hieß Johann Hinrich Junge. Er war ebenfalls aus dem Hause Nr. 20. Am 1. April jedes Jahres nahm der Weidegang seinen Anfang. Am frühen Morgen blies der Hirte auf einem Kuhhorn. Dann wurde das Vieh aus den Ställen gelassen und nach dem Bruch getrieben, das sind die Wiesen an der oberen Lune. Um die Mittagszeit trieb der Hirte die Kühe auf die Heide, die vor dem Bruch lag. Hier hatte der Hirte seine Hütte, in der er mit seinem Spitz sein Mittagsschlafchen hielt. Die Melkerinnen stellten sich nun ein und brachten für den Hirten das Mittagessen mit. Der Platz, auf dem der Hirte regelmäßig mit seinen Kühen ausruhte, ist nahe dem Bruch und wird noch heute „Kuhfaat“ genannt. Vom Sitzen, Liegen und Zertreten ist die Stelle gezeichnet worden und noch heute deutlich zu erkennen.

Ein gemeinschaftlicher Weidegang findet noch heute statt, aber in zwei Herden. Obgleich Heide und Moor längst geteilt sind, sind die Hirten berechtigt, diese Flächen zu betreiben.

2. Alte und neue Wege.

Die Fahrwege waren in früherer Zeit sehr schlecht. Gerade und gute Wege, wie sie jetzt die Dörfer verbinden, gab es nicht. Schlängengleich wanden sich die Wege durch die Heide. Wo an moorigen Stellen nicht durchzukommen war, wurden Busch und Heide „eingespeckt“. Viele Wege haben darum den Namen „Specken“ erhalten. Auch der Weg von Appeln nach Beverstedt, der doch Amts-, Kirchen- und Leichenweg war (im Jahre 1848 wurde hier erst ein Friedhof angelegt), war herzlich schlecht. An niedrigen Stellen, die sich im Winter mit Wasser füllten, waren Wälle aufgeworfen, damit auch die Fußgänger den Weg benutzen konnten. Der Wall ist teilweise noch vorhanden. Gefährlich war es oft, diese Wege in der Dunkelheit zu gehen. Man konnte leicht vom festen Wege abkommen und in das Moor geraten. Als einmal am Tage vor Weihnachten mehrere Gespanne Torf nach Beverstedt fuhren, hatten sich die Fuhrleute dort zu lange aufgehalten. Vielleicht hatten sie auch zuviel Brantwein getrunken; denn in der Dunkelheit gerieten sie vom Wege ab in das Osterndorfer Moor. Hier versanken die Pferde, und fünf erstickten im Schlamm. Da ein Fuhrer Torf damals 1 $\mathcal{M}$ kostete — die gute alte Zeit —, so hatten die Besitzer einen großen Verlust und einen traurigen Weihnachten.

Als die Chaussee von Beverstedt nach Bremer- vörde noch nicht gebaut war, ging der Postweg über Appeln nach Bremer vörde. Täglich fuhr eine Post hin und zurück. In den Jahren um 1840 hörte diese Fahrpost auf. Da die Postwege täglich befahren wurden, mußten sie in einem besseren Zustande sein als die andern Wege. Die anliegenden, sowie auch die entfernten Ortschaften mußten bei der Ausbesserung der Wege helfen.

An dem Postwege von Appeln nach Hipstedt hat sich damals eine heitere Spulgeschichte zugetragen. Der Postillon und auch Fußgänger waren nicht zu bewegen, in der Dunkelheit diesen Weg allein zu machen; denn bei „Neu-land“ stünde an einem Busch ein feuriger Mann (gleuniger Kerl). Als nun einige beherzte Männer die Sache untersuchten, klärte sie sich zur allgemeinen Zufriedenheit auf. Es stellte sich nämlich heraus, daß sich ein Buchenstumpf in Eichenholz verwandelt hatte.

Auch im Orte selbst waren in nassen Wintern die Wege sehr schlammig, so daß sie oft kaum zu passieren waren. Etwa 300 Meter der Dorfstraße, von Haus Nr. 10 bis 12, waren gepflastert. Im Jahre 1867 wurde wieder mit dem Straßenbau im Orte begonnen und in den beiden folgenden Jahren das Straßennetz im Orte ausgebaut. Im Juli 1888 wurde in einer Gemeindeversammlung beschlossen, den Weg nach Beverstedt bis zur Grenze der Feldmark in 5 Jahren mit Steinpflaster auszubauen. Im Jahre 1901 wurde beschlossen, die Wege im und am Orte mit 300 Obstbäumen zu bepflanzen. Im Herbst 1901 wurden 150 Kirschbäume, im Herbst 1902 100 Apfelbäume und 50 Birnbäume gepflanzt. Zum Ankauf der Bäume bewilligte der Kreisausschuß zwei Drittel der Kosten, ein Drittel hatte die Gemeinde zu tragen.

3. Alte Mühlen.

An der Lune, etwa 20 bis 30 Meter von dem Wege, der von Appeln nach Bokmarst führt, stand eine Wassermühle (Kartenblatt 8, Parzelle 103). Die Wiese heißt noch heute „Mühlenwiese“ und die angrenzende Heide „Mühlenheide“. Zu welcher Zeit und wie lange diese Mühle hier gestanden hat, ist nicht mehr festzustellen.

Im Jahre 1846 wurde an der Nordwestseite von Appeln eine holländische Windmühle erbaut. Sie war im Besitz der Familie Gütersloh. In den Jahren um 1860 kam ein Knabe aus Wollingst mit seinem Vater nach der Mühle, um sie zu besuchen. Als er sich ganz in der Nähe den Lauf der Flügel betrachtete, wurde er von einem Flügel erfasst. Er erlitt einen Schädelbruch, wurde jedoch wieder geheilt. Im Jahre 1888 ereignete sich bei der Mühle ein zweiter Unglücksfall. Bei Ein-

bringung eines Flügels brach eine Kette. Der Flügel schoß nach unten und traf den Dienstknecht Hermann Gerken so unglücklich auf den Fuß, daß Fuß und Bein zwei Fuß tief in den Boden gedrückt wurden. Der Bruch heilte, aber das Bein war etwas kürzer geworden, so daß Gerken beim Gehen hinkte. Da er schwere Arbeiten nicht mehr verrichten konnte, hütete er hernach die Schafe. Am 15. September 1891 brach die Welle der Mühle. Der Wellenkopf mit den vier Flügeln stürzte nach unten. Niemand wurde verletzt, obgleich mehrere Kinder in der Nähe spielten. Das Stürzen der Flügel gab einen solchen Krach, daß man ihn weithin hören konnte und die Pferde auf dem Felde zu wiehern angingen.

4. Steuern und Abgaben.

Das Geld war früher recht knapp. Als einmal der Besitzer von Haus Nr. 20 fünfundzwanzig Taler von der Pfarre in Kuhstedt anlieh, mußte sich die ganze Gemeinde dafür verbürgen.

Für Korn und Vieh wurde wenig Geld gezahlt, da die Preise äußerst niedrig waren. Eine kalbende Kuh kostete damals nicht soviel wie jetzt (gemeint ist die Zeit vor dem Kriege) ein eben geborenes Kalb. Fette Schweine waren überhaupt nicht zu verkaufen, da die Städter sich noch selbst ihre Schweine mästeten. Freilich war der Bedarf an barem Gelde auch gering, da das meiste, was zum Leben nötig war, auch die Kleidungsstücke, im eigenen Haushalt hergestellt wurde.

Auch der Bau der Wohnhäuser und Scheunen verursachte nicht große Geldausgaben, da die ganze Gemeinde freiwillig und ohne Entschädigung unter der Leitung des Meisters mitarbeitete; nur die Kost wurde gegeben. Ebenso war es, wenn ein tiefer Brunnen gegraben wurde. Diese Arbeit galt für ebenso mühsam wie der Neubau eines Hauses. Die Anlage eines engen, senkrechten Brunnenschachtes kannte man damals noch nicht; vielleicht traute man sich diese Arbeit auch nicht zu.

An Steuern zahlte man wenig, drückend waren dagegen die vielen Zehnten und Meyergerfälle. Der Zehnten bestand darin, daß der Gutsherr berechtigt war, jede zehnte Roggengarbe oder Hode von den Feldern wegzuholen. Die Meyergerfälle bestanden in Lieferung von Korn, Geflügel, Schweinen und Geld.

Fast alle Bauern in Appeln waren an das Rittersgut in Wellen zehntpflichtig. Sie durften nicht früher ihre Garben einfahren, bis der Gutsherr seine Garben abgefahren oder ausgesondert hatte.

Die Meyergerfälle mußten vielfach an die Kirche zu Kirch wistedt, aber teilweise auch nach Horneburg und andern Orten geliefert werden. In den Jahren um 1840 wurden die Zehnten und Meyergerfälle größtenteils abgelöst.

Wenn auch gewiß keiner die früheren Zustände wieder herbeiwünschen würde, so hatten unsere Väter doch das eine voraus, daß sie das Hasten und Jagen nach vergänglichem Gut, wie es unsere Zeit besonders froh zeigt, nicht kannten; sie lebten somit ruhiger und zufriedener. (Schluß folgt.)

Aufruf!

Ich will versuchen, meine im Jahre 1913 begonnene Sammlung der Flurnamen des Bielelandes (Geestendorf, Wulsdorf, Schiffdorf, Bramel) bis zum Juni d. Js. zu einem gewissen Abschluß zu bringen, damit die bisher erzielten Ergebnisse meiner Sammlerarbeit nicht unbekannt und ungenützt bleiben. Da ich fern der alten Heimat weile, bedarf ich zu diesem Abschluß der freundlichen Hilfe der Heimatfreunde an der Unterweser, die Material für meine Arbeit haben oder beschaffen können. Ich rufe sie daher dazu auf, mir durch Zusendung von Material, vor allem für die Zeit vor 1800, insbesondere von alten Flur-, Amts-, Bezirks- und ähnlichen Karten, auf denen Flurnamen eingetragen sind, und von Flurbeschreibungen, Taxationsverzeichnissen u. dergl. zu helfen, und verschere sie meines herzlichen Dankes. Die Ergebnisse sollen voraussichtlich im Jahrbuch der Männer vom Morgenstern mitgeteilt werden.

Mit deutschem Gruß aus dem deutschen Danzig

Dr. Hermann Strunk,

Senator der Freien Stadt Danzig, Ehrenmitglied des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern.

Neue Heimatliteratur.

1. Landschöpf Gerdtz, Lüdingworth. Vom Ahn zum Enkel. Hefte für Heimat- und Sippenpflege im Gebiet der Elb- und Wesermündung. Heft I, 1922. Druck von B. Borgardt, Bremer vörde.

2. Hanja-Heimatbücher. Herausgegeben von Fr. Plettke, Konservator des Morgenstern-Museums, Geestemünde:

Heft II: H. Mahler. Aus dem Holstersack. Jagd- und Jugendgeschichten.

Heft III: Fr. Plettke. Strand- und Heidewanderungen im Mündungsgebiet der Weser.

Verlag Hanja-Antiquariat, Bremerhaven, 1922.