



Verlag der „Nordwestdeutschen Zeitung“, G. m. b. H., Bremerhaven-Wesermünde

Mitteilungsblatt der „Männer vom Morgenstern“

Nr. 8

Heimathund an Elb- und Wesermündung e. V.

November 1931

Topographische Landesaufnahme des Kurfürstentums Hannover von 1764/86.

Die Historische Kommission für Niedersachsen hat sich für unsere Landeskunde ein großes Verdienst erworben: Sie hat für die Vorarbeiten zum Historischen Atlas unserer Landschaft 1924 die Karten der oben bezeichneten Landesaufnahme zu veröffentlichen begonnen und jetzt liegt das Werk in sechs Lieferungen mit 165 Karten vollständig vor uns.

Wir haben schon vor drei Jahren kurz davon berichtet, als der Geheimrat Wagner, der Leiter dieser Arbeiten, es bei der Herausgabe der vierten Lieferung, die in 31 Blättern die Karten der früheren Herzogtümer Bremen und Verden brachte, öffentlich bekundete, hier im Norden wirkten die Männer vom Morgenstern, und bei ihnen habe er immer so lebhaftes Interesse für landesgeschichtliche Arbeiten gefunden und so hoffe er hier auch besonderes Verständnis für die große Bedeutung dieser Karten zu finden.

Was hat es denn für eine Bewandnis mit dieser Landesaufnahme? Darauf sei zunächst einmal ganz kurz berichtet. In den Jahren 1764 bis 1786 hat die Regierung des Kurfürstentums Hannover eine vollkommene Aufnahme ihres Landes durch das Artillerie- und Ingenieurkorps machen lassen. Dieses Kartenwerk hat den Maßstab 1:21 333 $\frac{1}{3}$, in welchem es aus 105 Blättern im Rahmen von 58,4 mal 87,6 Zentimeter besteht; es befindet sich im Staatsarchiv zu Hannover. Dieses Werk in der Zeit, da es entstand, zu vervielfältigen, daran hat wohl niemand gedacht, schon der Kosten wegen, die die Herstellung eines Kupferstiches erfordert hätte; auch galt damals jede genauere Karte eines Landes als ein sorgfältig zu hütendes Staatsgeheimnis.

Auf den Ursprung der Karten und ihre Ausführung einzugehen, ist hier nicht der Ort. Nur die Tatsache sei kurz hervorgehoben, daß den Anstoß zu ihrer Ausführung Nordhannover gegeben hat. Die Regierungskammer in Hannover plante im Jahre 1764 die Herstellung eines Kommunikationskanals zwischen der Elbe und Weser durch die großen Moore von Stade bis Bremen, um dadurch jene wilden Moor-Räume gemeinnütziger zu gestalten und auch den Zug der Kommerz und den Austausch der Waren zwischen den beiden Handelsstädten Hamburg und Bremen durch das Land zu leiten. Aus diesem anfänglichen Teilplan entstand dann das Unternehmen der Gesamtaufnahme.

Diese 165 Karten liegen jetzt in der Wiedergabe der Historischen Kommission vor uns; nur etwas verkleinert. Das Werk in der Originalgröße zu bringen, war wegen der Kosten nicht möglich. Die Verkleinerung, auf die Hälfte 1:40 000, gibt aber alle Einzelheiten in vollkommen ausreichender Deutlichkeit.

Das Oberflächenbild, die topographische Gestaltung, ist durch Schummern und Schraffierung aufs Klarste zum Ausdruck gebracht. Bei der Zeichnung von Holz und Busch wird zwischen Nadelholz und Laubholz unterschieden. Bei dem Pflugland sind die einzelnen Schläge ihrem Umriss nach in die Karte eingezeichnet. Die Dörfer sind genau ihrem Lageplan nach hergestellt, jede Wohnstätte ist als solche angegeben, bei manchen Dorfsiedlungen steht sogar die Zahl der Feuerstätten verzeichnet. Das ist alles so fein und genau, daß man für die Geschichte der Siedlungsformen die vergrößerten Ausschnitte aus solchen Karten benutzen und für die Arbeiten wiedergeben kann. Die Straßen und Wege sind deutlich als Chaussees, Poststraßen, gefestigte Fahrwege, Feld- und Fußwege unterschieden; sogar die Reihen der Bäume längs den größeren Straßen sind vermerkt. Diese Karten bieten das Bild der Landschaft mit ihrer Be-

siedlung, wie es wohl seit Jahrhunderten bestand; erst seit ungefähr 60 Jahren ist dieses Bild ja so vielfach verändert. Für Arbeiten über die Landesgeschichte, bei Lokalforschungen ist dieses Kartenwerk ein überaus wertvolles Hilfsmittel; so hat sich denn auch der Herausgeber der v. d. Osten'schen Geschichte des Landes Wursten, Herr Amtsgerichtsrat Wiebald, entschlossen, in einer verkleinerten Wiedergabe von mehreren dieser Karten ein Landschaftsbild vom Lande Wursten aus dem Jahre 1770 zu bringen.

Das Kartenwerk, als Ganzes, zu kaufen, hat für die einzelnen teuren Zweck, ist auch wohl bei dem Preise von zirka 160 bis 180 Mark ausgeschlossen. Nun hat sich aber die Historische Kommission entschlossen, Einzelblätter zum Preise von 2 Mark abzugeben — bis zu einer bestimmten Grenze. Der Unterzeichnete hat sich die Mühe und die Freude gemacht, solche Einzelblätter auf Versammlungen herumzureichen, und viele waren überrascht, als sie solch ein feines Bild ihrer heimatlichen Landschaft sahen und dankbar erfreut, daß ihnen solch eine Karte angeboten werden konnte. Manche Blätter, wie die von Harburg oder Sulingen, können nicht mehr abgegeben werden. Aber die meisten sind noch zu erhalten. Man schreibe an das Geographische Seminar der Universität Göttingen oder an den Heimatverein seiner Landschaft oder auch an den Unterzeichneten, Pastor D. Rütger, Harburg-Wilhelmsburg, Bremer Straße 15 a.

H. R.

Zwischen niederländischen Grenzsteinen.

Niedersachsens Geschichte ist Niedersachsens Schicksal. Der Verdegang, den Niedersachsen nahm, spiegelt sich noch wieder in den politischen Grenzen und konnte, wie man aus vielen Kreisgrenzen innerhalb der Provinz Hannover weiß, noch nicht einmal in dem größten staatlichen Gebilde Nordwestdeutschlands völlig verwischt werden. Aber kein Land ist so zersplittert wie der Freistaat Braunschweig, besteht er doch aus nicht weniger als zehn einander nicht berührenden Gebietsteilen, die ihrerseits wiederum zwanzig preussische Splinter einschließen, ganz abgesehen von dem Besitzgewirr in Woltorf und Babstorf. Ein guter Freund aus Braunschweig erzählte mir unlängst, daß er in seiner Schulzeit niemals eine Heimatkarte von Braunschweig gesehen habe, die den ganzen Staat darstellte. Was Wunder auch! Sie hätte von Thedinghausen bei Bremen bis an den Südrand des Harzes und wiederum fast bis vor die Tore von Magdeburg reichen müssen. Heute ist es vielfach nicht mehr möglich, den Ursprung dieser politischen Zerklüftung einwandfrei aufzuhellen, wir müssen uns eben mit den Tatsachen abfinden. So bringt es Braunschweigs Streulage mit sich, daß im Lande sechs Oberpostdirektionen zuständig sind, daß im Kreise Sameln — Pyrmont sich drei Oberpostdirektionsbezirke berühren.

Es ist so gut wie gar nicht bekannt, daß an einer Stelle Niedersachsens die Grenze zwischen zwei Nachbarstaaten durch keinen Grenzstein zu fassen ist, das ist an der Westseite des Dümmer der Fall. Nach dem noch heute gültigen Staatsvertrage zwischen Oldenburg und Hannover vom Jahre 1842 gehört das Ufer zu Oldenburg, der Wasserspiegel — hier wird der normale Zustand angenommen — zu Hannover. Nun befindet sich der Dümmer bekanntlich im Stadium des Verlandens, das Ufer wächst also

langsam an und mit ihm wandert die Grenze. Ein in Deutschland wohl einzig dastehender Fall!

An der Südgrenze Landwüldens, der oldenburgischen Marsch auf dem rechten Weserufer liegt das Kirchdorf Büttel. Eigentlich sind es zwei in einander verschachtelte Dörfer. Der Ort gehört nämlich teils zu Preußen, teils zu Oldenburg. Um den Unterschied schon äußerlich anzudeuten, nennt Oldenburg seinen Ort Büttel. Obwohl beide Teile ziemlich gleich groß sind — 16 Häuser sind preussisch, 19 oldenburgisch — läuft die Grenze so eigenwillig, daß nicht einmal ein Eingeborener sie ganz genau angeben kann. Während Büttel, also der preussische Teil, eine eigene Kirche besitzt, zu der übrigens auch einige oldenburgische Orte in der Nähe gehören, ist Büttel nach Dedesdorf eingepfarrt. Das wirkt sich nun so aus, daß Leute, die neben der Bütteler Kirche wohnen, einen Kirchweg von fünf Kilometer haben. Büttel wird auch in politischer Hinsicht von Dedesdorf aus verwaltet, während Büttel eine selbständige Gemeinde bildet, also eigene Verwaltung hat. Büttel sowohl wie Büttel verfügen über eine eigene Feuerwehr und eine eigene Feuerspritze.

Die Entwicklung in den Zadenstädten Wilhelmshaven und Rühringen brachte es mangels eines einheitlichen Bebauungsplanes mit sich, daß die Grenze dort heute nicht nur 20 Häuserblocks, eine Reihe Grundstücke und Straßenzüge schneidet, sondern auch gewerbliche Betriebe, Schlafzimmer, Läden, Säle usw. Um sein Grundstück voll auszunutzen, war ein Bäcker gezwungen, seinen Laden auf preussisches, die Backstube aber auf oldenburgisches Gebiet zu bauen. Anscheinend bedachte er aber nicht, welche Folgen das haben könnte; denn Oldenburg setzt den Beginn des Backens auf 6 Uhr fest, während in Preußen schon um 5 Uhr begonnen werden darf. Bis also der Bäcker mit seinen Brötchen fertig war, hatten seine Ortskollegen bereits das Geschäft gemacht. Hätten nicht die Oldenburger Behörden ein Einsehen gehabt und ihm auf oldenburgischem Hoheitsgebiet die preussische Arbeitszeit zugebilligt, der Bäcker wäre mit dem Brötchengeschäft völlig ausgefalket gewesen.

Noch einen anderen Fall: Eine Abwrackwerft in Wilhelmshaven wurde dem Gewerbeaufsichtsamt in Aurich zur Bestrafung angezeigt, weil die vorgeschriebenen Handtücher fehlten. Es war der Betriebsleitung ein leichtes, nachzuweisen, daß die Handtücher auf dem Teil der Werft hingen, der unter oldenburgischer Hoheit steht, mithin die preussische Behörde gar nicht zuständig sei. Auf eben dieser Werft ereignete sich ein Unfall an der Abrichtmaschine. Nun stand aber diese Maschine auf der Grenze, ohne daß es möglich gewesen wäre, den genauen Grenzverlauf innerhalb des Gebäudes festzustellen. So konnte denn auch nicht ermittelt werden, ob die preussischen oder oldenburgischen Maschinenteile den Unfall verursachten und welche Behörde den „Fall“ zu bearbeiten hatte.

Die ärgste politische Zersplitterung begegnet uns in den Gemeinden Woltorf und Pabstorf. Letzteres liegt im südlichen Teile des Kreises Helmstedt. Der braunschweigische Anteil beträgt 3300 Morgen mit 1067 Einwohnern, er faßt 17 preussische Flächen ein, die zwar teilweise nur wenige Quadratmeter haben, insgesamt jedoch 4800 Morgen ausmachen und von 265 Menschen bewohnt werden. Hier verläuft die Grenze noch eigenwilliger als bei Wilhelmshaven; denn sie schneidet einmal den Hauseingang vom Treppenturm, ein andermal die Latentür vom Laden ober läuft gar mitten durch den Viehstall. Jeder Ortsteil steht auch hier unter eigener Verwaltung. Kommt es einmal zu einer gemeinsamen Sitzung der beiden Gemeindevertretungen, so haben die Preußen, denen nach ihrem Gesetz zwölf Ausschussmitglieder zustehen, ohne weiteres die Mehrheit, da die Braunschweiger nach ihren Landesvorschriften nur mit neun Gemeinderatsmitgliedern antreten können.

Werfen wir nun auch noch einen Blick nach Woltorf! Ein Hausierer mit preussischem Gewerbechein achte wohl darauf, daß er nur die 125 preussischen Häuser aufsuche, kenntlich an schwarzen Hausnummern auf weißem Grund, dagegen hüte er sich in solche Häuser zu gehen, die blaue Nummern im gelben Feld zeigen; denn sie gehören zu Braunschweig. Eine andere Kennzeichnung gibt es hier nicht, und doch liegen die Hoheitsverhältnisse so verwickelt wie wohl in keinem anderen deutschen Orte. Kann doch nicht einmal das Meßtischblatt ein klares Bild liefern! Die Woltorfer Feldmark, die 1162 Hektar umfaßt, besteht nämlich aus 217 preussischen und 156 braunschweigischen Hoheitsgebieten, während 27 weitere Grundstücke gemeinsamer Hoheitsbesitz sind. Stellenweise wechselt zum großen Leidwesen der Jäger die Grenze alle zehn oder zwölf Meter. Jeder Orts- teil wird selbständig verwaltet. Wegen des gemeinsamen Besitzes — er ist glücklicherweise nicht bewohnt — finden von Zeit zu Zeit gemeinsame Sitzungen beider Gemeindevertretungen statt. Es gibt dann allemal eine harte Aufzählung zu machen, wenn die preussischen Gesetzesbestimmungen von der braunschweigischen abweichen. Zwangsläufig müssen drei Gemeinderäte gefürht werden. Aus der gemeinsamen Kasse wird der Nachtwächter bezahlt, er betreut in Personalunion beide Ortsteile, die hier bunter gemischt liegen, als es je im Kartenspiele der Fall sein könnte. Nur einmal war Woltorf einträchtig, nämlich in der Franzosenzeit, von 1807 bis 1813. — Vor etlichen Jahren sollte in Woltorf eine Benzinverkaufsstelle eingerichtet werden. Der preussische Landrat in Peine trug keinerlei Bedenken, die Anlage zu genehmigen. Es stellte sich jedoch bald heraus, daß die Verkaufsstelle auf braunschweigischem Hoheitsgebiete lag, mithin die Kreis- direktion Braunschweig zuständig sei. Diese aber mußte ihrerseits entdecken, daß der unterirdische Tank zwar in Braunschweig, die Zapfstelle aber in Preußen lag.

Die Grenzpfähle spielen auch im modernen Verkehrsweisen eine Rolle und nicht einmal immer eine förderliche. Wir wollen ganz davon absehen, wo überall Landstraßen bis an die Landesgrenze ausgebaut, aber vom Nachbarstaat nicht fortgeführt wurden und nun als Sackstraßen enden, wollen auch nicht nachgrübeln, weshalb für das Bremer Wirtschaftsgebiet drei Eisenbahndirektionen zuständig sind, sondern nur einen Fall herausstellen. Vor mehreren Jahren wurde der Kreis Hümmeling durch eine

Bahn erschlossen, die in Werlte endigte. Etwas später baute Oldenburg die Bahn von Cloppenburg westwärts, mußte aber an der Landesgrenze aufhören. Da es dieser Bahn die Spurweite der Kreisbahn gab, setzte es stillschweigend voraus, daß die Kreisbahn durch Ausbau des noch fehlenden Stückes von nur zwei Kilometer Länge den Anschluß herstellen würde. Karten verzeichneten die Bahn von Cloppenburg vielfach als bis zur Ems durchgehend, ein Reisender aber, der sich darauf verläßt, macht erstaunte Augen, wenn er zwischen Werlte und Landesgrenze — so nannte Oldenburg den Endbahnhof, da kein Ort in der Nähe lag — heute noch zwei Kilometer tippeln muß. Und der Grund? Die Kreisbahn fürchtete, daß ein erheblicher Teil der Güter den kürzeren Weg über die Oldenburger Bahn nehmen könnte, wodurch ihre Einnahmen geschmälert würden. Dem schob sie einen Kiesel vor und baute die Bahn nicht.

Autofriede um Grenzpfähle! Auch das gab es. Kaufleute aus Hameln wollten vor etlichen Jahren den Landleuten aus der Jthörde die Wein- nachschüsse dafür erleichtern, daß sie die Dorfbewohner mit einem Kraftwagen abholen ließen. Dem stemmte sich aber die Braunschweiger Regierung entgegen, die die Käufer im Lande behalten wollte, und verbot dem aus Preußen kommenden Auto die Fahrt auf braunschweigischem Gebiete. Die Sache wirbelte damals viel Staub auf und kam nur dadurch aus der Luft, daß für die Fahrten bezahlt werden mußte.

Auch die Reichspost kann ein Lied davon singen, was es heißt, neue Linien über die Grenze zu legen. Sie plante z. B. einen regelmäßigen Verkehr zwischen Bremen und Heiligenrode einzurichten, hatte dabei aber allerlei Schwierigkeiten zu überwinden, die sich jedoch ins Arge steigerten, als zwei Kleinbahnen, an den vier Staaten — Bremen, Preußen, Oldenburg und Braunschweig — beteiligt waren, mit Entschädigungsansprüchen herauskamen. Schließlich spielte die Post den Klügeren und gab den Plan kurzerhand auf — zum Schaden der ganzen Gegend, die auf diese Weise eine kurze Verbindung zur Großstadt erhalten hätte.

Grenzstein in Niedersachsen! Manches von dem, was hier erzählt wurde, klingt ergötzlich; aber reizt es nicht letzten Endes doch ein wenig zum Nachdenken. Professor Brüning machte diese vielfach kurios anmutenden Verhältnisse zum Gegenstand einer Denkschrift, die dem hannoverschen Provinziallandtag überreicht wurde. Gewiß kann man nicht mit einem Schlage alles bereinigen, aber in vielen Teilen könnte die unproduktive Verwaltungsmaschine entlastet werden. D. St. (Br.)

Das Vogelschutzgebiet Mellum.

Auf der merkwürdigen Insel Alte Mellum betreibt der Oldenburger Landesverein für Heimatkunde und Heimatschutz mit Unterstützung einer Reihe von anderen norddeutschen ornithologischen Gesellschaften, vor allem aber unter tätiger Mithilfe des Wilhelmshavener Naturforschervereins ein Natur- und Vogelschutzgebiet, das einem besonderen Mellumrat untersteht.

Um der Schutz dort auf der Insel wirksam ausüben zu können, ist in den Monaten Mai bis September auf Mellum ein Vogelwart stationiert, dem seitens der zuständigen Behörden Polizeigewalt verliehen ist. Die Durchführung dieser Schutzarbeit, die notwendig ist, falls man das Gebiet auf alle Fälle sicher stellen will, stößt angesichts der ganzen Zeitverhältnisse auf wachsende Schwierigkeiten und konnte in diesem Jahre nur durchgeführt werden dank der Unterstützungen von Oldenburg und Bremen, wie denn auch die Behörden, vor allem die Marine den Bestrebungen nicht nur wohlwollend gegenüberstehen, sondern sie nach Kräften fördern. Welche Bedeutung dem Schutzgebiete in den Kreisen der Wissenschaft beigemessen wird, davon zeugt der Besuch in diesem Sommer: Staatliche Stelle für Naturdenkmalpflege in Berlin, der Oldenburger Landesverein für Heimatkunde und Heimatschutz, das Geologische Institut der Universität Hamburg, die floristisch-zoologische Arbeitsgemeinschaft Hannover und die Teilnehmer des geologischen Kurses, veranstaltet vom Provinzialschulkollegium Hannover. Die Sturmflut am Totensonntag 1930 richtete auf Mellum keinen Schaden an. Auffällig ist dagegen der starke Anbruch an neuem Lande und die weite Verbreitung des Quellers, der die Marschbildung beschleunigen hilft. Den Wärterdienst übten in diesem Sommer die Herren Goethe und Kreiling aus Detmold aus, die nach fachmännischem Urteil Anerkennenswertes leisteten, vor allem auch hinsichtlich der Mauserverhältnisse und der Beobachtungen über den Vogelzug. Unter den auf Mellum brütenden Vögeln steht die Silbermöwe mit Schätzungsweise 1600 Paaren weitaus an erster Stelle, sie muß hier allerdings kurz gehalten werden, weil sie andere Vögel, die seltener sind und eines besonderen Schutzes bedürfen, nicht hochkommen lassen, sondern die junge Brut vernichten. Die Silbermöwen erhalten ständig Zugang aus dem Westen, so daß man ständig mit 1600 bis 2000 Paaren auf Mellum rechnen muß. Weiter wurden beobachtet: Sturmmöwen 10 (5), Brandseeschwalben 600 (300), Flußseeschwalben 1000 (600), Küstenseeschwalbe 1 (—), Zwergseeschwalbe 35 (5), Austerfischer 18 (35), Kotschenkel 10 (5), Seeregenpfeifer 1 (—), Brandgans 5 (10), Feldlerche 15 (25). Die in Klammer gesetzten Zahlen geben allemal die ausgebrüteten Jungen an. Wenn das Brutergebnis in diesem Jahre geringer als sonst war, so liegen die Ursachen dafür in der ungünstigen Witterung und in den Räubereien der Silbermöwe. Beringt wurden 833 Tiere, von denen 480 in der Reife gefangen wurden. Der Rest entfällt auf Jungtiere. Alles in allem kann man den abgelaufenen Sommer durchaus als Erfolg buchen.

Der Blick in die Zukunft ist trübe. Es wird überaus schwer halten, die nötigen Geldmittel aufzubringen, während andererseits eine auch nur einjährige Pause alles bisher Aufgebaute wieder zerstören wird. Ohne Aussicht wird das Schutzgebiet in wenigen Wochen von gewissenlosen Leuten ausgeplündert sein. Der Mellumrat, der Sonntag in Oldenburg tagte, war sich denn auch völlig einig darin, daß alles versucht werden müsse, um im Sommer 1932 den Posten eines Vogelwartes wieder zu

besehen, wenn auch etwas kürzere Zeit als seither. Der Mellumrat wird nichts unversucht lassen, um dafür die notwendigen Geldmittel zu beschaffen und hofft bei diesen uneigennütigen, für Natur und Wissenschaft gleich bedeutsamen Bestrebungen tatkräftige Unterstützung zu finden.

Ueber Wege und Verkehrsverhältnisse in den Marschen.

Welch ein Gegensatz zwischen den jetzigen sauberen, gepflegten Klinkerstraßen der Marsch und ihren früheren unergründlichen Kleiwegen! Allerdings bot in den harten Kämpfen der Marschländer um die Erhaltung ihrer Freiheit der trostlose Zustand der Einfahrts- und Durchgangswege oft genug auch treffliche Hilfe und sicheren Schutz gegen Kriegsvölker und raubgierige Horden. Die Unbefahrbarkeit der Wege hielt den Bauern Zigeuner, heutehungriges Gesindel und sonstiges fahrendes Volk vom Halse. So erklärt sich — wenigstens zu einem Teile — die Gelassenheit und Passivität der Bevölkerung gegen gutgemeinte Erlasse und Vorschläge der Behörden zum Besten der Verkehrsverbesserung. Dazu kam natürlich auch, daß kein besonderes treibendes, wirtschaftliches Bedürfnis für den Ausbau des Wegenetzes vorlag, weil die Grundstücke größtenteils rings um das Gehöft lagen. Die für den Bau und die Erhaltung der Häuser, Scheunen, Schleusen und Brücken nötigen Materialien (Holz, Sand), sowie der Torf wurden eben geholt, wenn die Wege trocken waren. Sicherlich — und nicht zuletzt — mag auch die hohe Belastung infolge der Instandhaltung der Deiche, Wettern (Wasserlösen) und Schleusen ein wesentlicher Grund mit dafür gewesen, daß man größere Aufwendungen für den Straßenbau scheute. Oder auch ein wenig Furcht vor Vorwanddiensten und sonstigen Leistungen? Das wäre verständlich; denn auch die Anwohner der römischen Heer- und Poststraße mit ihren Relaisstationen fürchteten den Verkehr. Brachte er ihnen doch keinen Vorteil, sondern lästige Verpflichtungen, oft sogar Verarmung.

In den Städten war's nicht besser. Die Gassen waren unergründlich und schmutzig. Aller Unrat flog auf die Straßen, und nicht nur in Otterndorf, wie v. d. Osten berichtet, waren sie der Tummelplatz der Schweine. In Bremen und Hamburg („Schweinekrieg“) war's ebenso. Erst um 1760 wurden in Otterndorf die Straßen gepflastert. Zufrieden war man schon, wenn die abfließende Jauche dem Fußgänger nicht gerade die Straße unpassierbar machte. Um 1800 wurde endlich verfügt, daß die Straßen schweinefrei zu halten seien. Und in den Flecken unseres Bezirks sind die Düngerhaufen noch heute nicht überall verschwunden.

In der Marsch war ursprünglich der Deich die Hauptverkehrsader. Wegen seiner Höhenlage trocknete er leicht ab. In den meisten Fällen führte himmelwärts ein Spurweg oder wenigstens doch ein Pfad entlang. In den rechtselbischen Marschen hieß er Kiep. Vielleicht stammt daher der Name „Kieper“. Natürlich wurden auch die Achterdeiche und Kaje-deiche zum Reiten und Fahren benutzt. Steinpflasterungen gab es zuerst nur in den Dörfern.

Wie traurig die Wegeverhältnisse noch im 18. Jahrhundert waren, dafür ein paar Beispiele: Als 1756 die Einquartierung des Alten Landes wegen einer Ruhrerkrankung der Bevölkerung nach Horneburg verlegt werden mußte, fuhren die Bauern Hafer und Futtermittel dorthin. Jeder Wagen war mit vier bis sechs Pferden bespannt. 1673 schrieben die Bauern in einer Eingabe: „Die Wege sind so tief, daß man nicht fort- und durchzukommen weiß, und sind die Pferde dergestalt abgetrieben, daß sie zu der bevorstehenden Saatzeit fast unbrauchbar werden.“ Kein Wunder, daß Faust im Lande Wurten sich von Weibiltz stets einen trockenen Weg unter den Füßen wünschte. In der „Teich-, Holz- und Jagdordnung“ von 1693 wurde für das Herzogtum Bremen bestimmt, daß die für das Deichwesen und die Deichschauungen geltenden Bestimmungen auch Anwendung auf „Schleusen, Sieble, Wetterungen, Wege und Stege“ haben sollten. Die Unterhaltungsarbeiten an den Wegen bestanden zur Hauptsache im Zubaden der Wagenpuren und im Reinigen der wasseranführenden Seitengräben. Besonders niedriggelegene und daher feuchte Wegestrecken wurden durch Bohlen, Faschinen, Sand und Stroh passierbar gemacht. („Bohlenweg“ in der Feldmark Bremen.) Die zahlreich in den Marschen auftretenden „Specken“ haben ihren Namen von Reissigbündeln, mit denen die Wege befestigt wurden; v. d. Osten sagt: Specken heißt „Faschinenbaum“. Nötigenfalls mußte man „to bede föhren“, d. h. man mußte einen Besitzer bitten, die Ueberfahrt über sein Grundstück zu gestatten.

Nach ihrer Lage und Bestimmung, nach ihrem Alter und ihrem baulichen Zustande spricht man vom farkweg, möhlenweg, furweg (Süderweg), neeweg (neuer Weg), nördterweg, steenweg, dießweg, wetternweg usw. Bezeichnend ist auch der Name „Muddweg“ im Alten Lande. Vor zweihundert Jahren hieß er noch „Lus-Muddweg“ (mnd.: Lus = Schilf; muddg = dicker Schlamm; muddig = also schilfiger Schlammweg.) Auf die Zeit der Befiedlung deutet der „Sassenweg“ bei Steinkirchen hin. Die Verbindungswege zwischen Ortschaften und Siedlungen nannte man Landwege (in Wursten, Stade). Der Feldweg hieß auch die Trift. Wegen sind kleinere Feldwege in den Gemeinden Jsmum, Bremen und Mulsun, z. B. hurwefen (Bremen). Ein Helmer ist ein Weg, der in eine Niederung führt, und ein Strich ein Weg, der parallel zur Deichführung läuft (Cappeler-Strich). Hierher gehören auch die Bezeichnungen: reihe, flucht, piep (Süderpiep), und ende (Westerende).

Mancherlei Erschwerungen begeitete dem Verkehr die Schlagbäume, Brückengelder (brückenhüner), Wegegelder, Durchgangszölle und Abschößgebühren für den Personenverkehr.

Wenn der Ostwind im Frühjahr die weiten Flächen trocken legte, wurden die Marschwege fest und glatt wie eine Diele. Durch den Schmutz und auf das Feld fuhr man mit der sogenannten „Elöb“. Im Winter erklang auf den Straßen das harmonische Geläute der Schlittenglocken. Aerzte und Pfarrer saßen hoch zu Ross, wenn sie ihrer Berufstätigkeit

„nachgingen“. Bei einer Kirchenvisitation im Jahre 1864 wurde bekanntgegeben, „daß dem pastori, wenn er zum Kranken gefordert werden sollte, ein Pferd, zumahlen heym schlechten Wetter, gesand werde“. Allgemein war es Brauch, daß die Frauen, hinter ihrem Mann oder dem Knecht auf dem Pferde sitzend, zur Kirche oder zur Visite ritten. Die Rehdingerinnen waren als geübte, furchtlose und stattliche Reiterinnen bekannt. Wurden die Wege hart, dann hieß es: „Nu könnt wie farjolen.“ Die Kariole war ein zweirädriger Federwagen, die in ihrer Bauart Ähnlichkeit mit der — allerdings nur für Erdbewegungen gebrauchten — Störkor hatte. Für Familienausfahrten verwandte man später Korb- oder Stuhlswagen.

Auf der Insel Finkenwärder, im Alten Lande und in den Vierlanden bedienten sich Kinder und Erwachsene bei schlechtem Wetter gern der Stelzen. Sie sind Jahrhunderte hindurch in Gebrauch gewesen. Als Tillh 1628 Stade belagerte, litten seine Krieger stark unter den Unbilden der Bitterung. Der regenreiche, milde Winter weichte den Schlickboden zum Morast auf. Die zu Erdarbeiten herangezogenen Marschbewohner dagegen hielten durch, weil sie mit „ihren am Knie befestigten Stelzen, welche damals Jedermann trug, trockenen Fußes sich allenthalben bewegen“ konnten. Wiedemann (1864) schreibt in seiner „Geschichte des Herzogtums Bremen“, daß er sie noch in Gebrauch gesehen habe: „Die Stelzen waren kurz, etwa zwei Fuß lang, und wurden durch Riemen befestigt. Die Kinder waren in ihrem Gebrauch sehr gewandt, hatten keine Stütze in der Hand und hielten sich gut im Gleichgewicht. Die alten Schullehrer des Landes klagten über diese Einrichtung; denn die Kinder hatten die Gewohnheit, die Stelzen vor der Schultube auf einen Haufen zu werfen und nach Beendigung des Unterrichts mit vielem Lärm und Streiten ihr Eigentum wieder an sich zu nehmen.“ Im Sielande des Landes Hadeln, z. T. auch in Rehdingen, und im Alten Lande boten die zahlreichen Wasserläufe einen Ersatz für die schlechten Landwege. Mit dem Rahn und im Winter mit dem „Striebschuh“ glitt man über die Flete, Wettern und Gräben dahin. Neben den schmalen Wegen gab es natürlich auch breitere Durchgangswege. Wie auf der hohen Vieth und auf dem hohen Mittelrücken Schleswig-Holsteins (Alter Postweg, Ochsenweg) gab es auch in den Marschen schon früh Postwege. Aus dem Verzeichniß über die „Routen und Heerstraßen durchs Herzogtum“ aus dem Jahre 1694 ist feststellbar, daß bereits damals Postverbindungen von Stade nach Cranz (3 Meilen), von Stade nach Lütke (1 Meile), von Stade nach Freiburg und Neubaus (6 Meilen), von Bremervörde nach dem Lande Wüthden (5 Meilen), von Bremervörde nach dem Sielande (4½ Meilen) und von Bremervörde nach dem Lande Wursten (5 Meilen) bestanden. Die gepflasterten Straßen sind meist erst nach 1860 entstanden. In ganz Rehdingen gab es 1850 noch keine gepflasterte Straße. Nur in den Dorfschaften hatte man wohl Fußwege mit Klinkern angelegt, aber so schmal, daß sich nicht zwei Menschen darauf begegnen konnten. Die Freiburg-Neuhäuser-Chaussée ist von 1858 bis 1861 und die Landstraße von Otterndorf nach Lehe erst 1873 erbaut worden.

Im Sommer 1863 durchreiste der blinde König Georg V. die Landschaft. Als er durchs Alte Land kam, wurde er um den Ausbau der Straße Franco-Stade gebeten. 1873 wurde sie vollendet. Mit der Eröffnung der Unterelbischen Bahn im Jahre 1887 wurden zahlreiche Nebenstraßen nach den Bahnhöfen ausgebaut. Mit dem Verschwinden der Pferdepösten ist ein Stück alter Zeit dahingegangen und mit Asphalt und Kraftwagen hat eine neue ihren Einzug gehalten.

J. J. C.

Merkwürdige Erdbewegungen in der Bremer Gegend.

(Nachdruck nicht gestattet!)

Schon Plinius erwähnt als ein „Wunder Germaniens“, daß ganze mit Bäumen bewachsene Inseln aus der Weser- und Elbmündung der römischen Flotte entgegen schwammen. Es sind dies wahrscheinlich Moorstücke gewesen, die von den noch unbewohnten und unbedeichten Ufern losgerissen wurden. Ähnliches hat sich noch im Jahre 1756 im Unterlaufe der Weser zugetragen, wo die Fluten ganze Moorstrecken aufgehoben und mit den darauf befindlichen Häusern und Viehherden an eine andere Stelle verlegt haben. — Zu diesem interessanten Thema liegt uns aus dem Jahre 1851 ein Bericht vor, den wir gekürzt, im übrigen jedoch möglichst unverändert hier wiedergeben möchten. Es heißt da:

Es gibt in diesem Augenblicke (also vor etwa 80 Jahren) in den Moor Gegenden, wie bei Hesthausen „im Bremischen“, sogenannte schwimmende Moore, d. h. beträchtliche Landstriche, die einen Moorboden enthalten, der auf Sandgrund ruht und sich bei anhaltendem Regenwetter in die Höhe erhebt, weil das Wasser zwischen dem Moore und dem Sande stehen bleibt. — Aber das ist nichts im Vergleich zu Waakhausen im Herzogtum Bremen. Dort erheben sich nicht allein die Ländereien, sondern sie verändern auch ihre Lage, so daß man, wie sonderbar es klingen mag, recht eigentlich sagen kann: man muß seinen Acker festbinden, damit er nicht davonlaufe.

Das sogenannte schwimmen der Erde reich bei Waakhausen zieht sich etwa eine halbe Meile lang und eine Viertelmeile breit am südlichen Ufer der Hamme hin und ist wohl schon vor Jahrhunderten, als noch keine Deiche waren, durch eine ungewöhnliche Ueberschwemmung entstanden. Aller Wahrscheinlichkeit nach war dieser Grund schon einmal bewohnt, denn man findet in seiner Tiefe nicht nur sehr große unvermoderte Baumstämme, die stets in der Richtung von Südwesten nach Nordosten liegen, sondern auch mancherlei Geräte und Werkzeuge.

Wenn die Weser, die Wümme und Hamme von vielem Regen angeschwollen sind und das Wasser austritt, so hebt sich der Boden dieses Landstriches mit allem, was darauf steht, Eichen, Tannen, Erlen, Bir-

Die schwimmende Erdrinde ist 30, 25, 20, ja oft nur 15 Fuß dick; sie ruht, wie schon bemerkt, auf festem Sandgrunde, der sich schnell sättigt, das später eindringende Wasser bleibt über ihm stehen und drängt die obere Erdrinde in die Höhe. Dies geschieht jedoch ganz allmählich. Man würde es nicht einmal bemerken, wenn nicht die Häuser und Scheunen es verräthen. Die Häuser nämlich sind auf Wurten erbaut und werden durch ihre Schwere wie durch den aufgetragenen Sand niedergehalten. Um sie herum aber reißt das Erdreich auf und steigt in die Höhe; wenn das Wasser bedeutend hoch wird, so kommen die Gebäude wohl gar zwei bis drei Fuß tief ins Wasser zu stehen, obgleich sie sonst 8 bis 12 Fuß über dem emporgehobenen Boden zu sein pflegen. — Zu solchen Zeiten ist es nicht selten, daß bei eintretendem Westwinde die Acker, die untereinander durch ziemlich breite Gräben getrennt sind, sich in Bewegung setzen und an die benachbarten Landstücke rücken, so daß der Grenzgraben der einen Seite oft ganz verschwindet, während der entgegengesetzte sich in

Die auffallendste Verrückung ereignete sich bei der hohen Flut des Jahres 1761. Einem Heinrich Ahrenselder (Wohnort nicht angegeben) wurde seine große mit 80 baumstämmigen Eichen besetzte Hofstelle vom Hause weggerissen und hundert Schritt weit fortgeschwemmt. Ehe das Wasser fiel, holte man sie mit Erdwinden wieder heran! Dies hatte man jedoch bei einem anderen Landstücke, das etwa einen halben Morgen groß und mit vielem Niederholz bewachsen war, veräumt, oder die hohe Flut verschwand, ehe man daran gehen konnte. Dieses Landstück blieb daher auf dem Felde eines Nachbarn, wohin es geschwemmt war, sitzen, und um es wieder zu bekommen, mußte man es nachher abgraben. — — —

Soweit die Schilderung aus dem Jahre 1851, die Verhältnisse zum Gegenstand hat, wie sie wohl in ganz Deutschland als einzigartig bezeichnet werden dürfen. Aber auch dort, wo diese eigenartigen Vorfälle sich gelegentlich ereigneten, kann vorliegende Darstellung vielleicht auf einiges ortsgeschichtliches Interesse Anspruch erheben.

Dr. L.

Verfammlungen.

Die **Versammlung in Guxhaven** wurde zunächst durch das Nicht-
erscheinen des Redners beeinträchtigt. Dadurch aber, daß sofort heimliche
Redner mit Berichten und Vorträgen einsprangen, konnte die Versamm-
lung einen wirkungsvollen Verlauf nehmen.

Die für Hagen in Aussicht genommene Versammlung wird noch in diesem Monat im Saale von Hr. Weriebe stattfinden. Der Termin wird durch die Tagespresse bekanntgegeben werden.

Der Vorstand.

Morgensternbücherei

Die umfangreiche Bücherei unseres Heimatbundes ist seit 1925 in der Stadtbibliothek Bremerhaven untergebracht, um so einem möglichst großen Leserkreise zugänglich zu sein. Durch das Entgegenkommen der Stadt Bremerhaven bieten sich unsern Mitgliedern folgende Vorteile: Befreiung von der Enttragsgebühr und der Kataloggebühr, falls bei erstmaliger Benutzung der Stadtbibliothek die Zugehörigkeit zum Heimatbunde durch Vorlegen der letzten Beitragsquittung nachgewiesen wird. Sämtliche Bücher der „Morgensternbücherei“ und der „Belehrenden Literatur“ der Stadtbibliothek werden an unsere Mitglieder ohne Leihgebühr verliehen! (Nur für die Abteilung „Schöne Literatur“ wird die übliche Gebühr von 10 Pfennig je Band erhoben.) Der 174 Seiten starke neue Katalog der Stadtbibliothek, der auch sämtliche Werke der Morgensternbücherei verzeichnet, wird allen Mitgliedern auf Anfordern bei Studienrat Cornelius (Bremerhaven, Gymnasium, Zimmer 7) kostenlos zugestellt. Bei Versand von Büchern an auswärtige Mitglieder sind von diesen nur die Postkosten zu ersehen.

Leihverkehr nur durch die
Stadtbibliothek Bremerhaven.

Geöffnet: Sonntag, Montag, Donnerstag, 12—1 Uhr;
Freitag, 7—8 Uhr abends.

Verlag der „Männer vom Morgenstern“.

Bestellungen nur an „Morgensternbücherei“, Bremerhaven, Gymnasium. — Zum Verlagspreis liefern wir nur an Mitglieder und Buchhändler. — An Nichtmitglieder wird nur durch den Sortimentsbuchhandel geliefert. — Porto wird berechnet, Verpackung wird nicht berechnet.

„Jahrbücher“ der Männer vom Morgenstern.

		Verlagspreis		Ladenpreis				Verlagspreis		Ladenpreis	
Nr.		<i>RM</i>				Nr.		<i>RM</i>			
1		0,65		1,00		17		3,20		4,80	
2	"	1,00		1,50		19	"	1,60		2,40	
3	"	1,00		1,50		20	"	1,20		1,80	
4	"	1,00		1,50		21	"	2,40		3,60	
7/8	"	2,00		3,00		22	"	2,00		3,00	
9	"	1,80		2,70		23	"	1,40		2,10	
11	"	4,00		6,00		24	"	3,20		4,80	

Sonstige Veröffentlichungen.

	Verlagspreis	Ladenpreis
Schröder, „Lehes Franzosenzeit“, gebunden RM	2,00	3,00
„ “ geheftet ” .	1,60	2,40
Menge, „Leher Chronik“	1,00	1,50
Zahrenhusen, „Laufstand von Horneburg I“ ”	0,50	1,00

Verantwortlich: Hauptschriftleiter Wilhelm Georg, Bremerhaven.

Plettke, „Führer durch das Morgenstern- museum“	2,00	3,00
Rüther, „Kirchliche Denkmalspflege“	0,25	0,50
Ramsauer, „Chronik des Landes Wührden“	2,40	3,60
Capelle, „Registrum bonorum et jurium ecclesiae bremensis“ (Johan Roden Bof)	3,30	5,00
v. d. Osten, „Die Altsachsen“ (aus Jahrb. 12)	0,60	1,00
Schübeler, „Grabungen“ (aus Jahrbuch 12)	0,25	0,50
Müller=Bräuel, „Prähistorische Denk- mäler des Kreises Geestmünde“ (aus Jahrbuch 11)	0,25	0,50
v. d. Decken=Ossen, „Vom Lande Rehdingen“ (aus Jahrbuch 10)	0,25	0,50

Heimatlicher Aunkunftsdienst des Vaterländischen Museums in Hannover. Als Hauptstelle für niederfächfifche Heimatkunde hat das Vaterländifche Museum der Stadt Hannover die vielfältigen Aufgaben des Sammelns, der Denkmalspflege, der wiffenfchaftlichen Forfchung und der Volksbildung in der Heimatkunde. Darüber hinaus wird feine Hilfe in heimatkundlichen Fragen von vielen Seiten in Anfpruch genommen. Als unentbehrliches Hilfsmittel hat fich dabei ein heimatkundliches Nachfchlage-Archiv erwiefen, das vor zwei Jahrzehnten angelegt wurde. Damit das Museum mit Hilfe diefes Archivs noch mehr als bisher den vielen Fragen gerecht werden kann, bittet die Direktion des Museums, ihr auch weiterhin Zeitungsausfchnitte, Notizen, Mittheilungen und Abbildungen heimatkundlichen Inhalts zuzufenden. — Wir bitten unfere Mitglieder, der Museumsleitung direkt oder durch die Vermittlung unfere Gefchäftsftele: Wefermünde-G., An der Geeftebrücke, derartige Zufendungen zu überreichen.

Grabungen auf dem Gehrdenener Berg bei Hannover. Der Direktor des Hannoverschen Provinzialmuseums, Dr. Jacob Friesen, hat auf dem Gehrdenener Berg durch Grabungen eine Cheruskerburg aus der Zeit um Christi Geburt festgestellt und damit einen Fund von außerordentlicher geschichtlicher und kulturgeschichtlicher Bedeutung gemacht. Die aufgefundenen Gefäßscherben lassen die Anlage auf die Zeit von 15 v. Chr. bis 15 nach Christi Geburt datieren. Ähnliche Fundgegenstände zeigten die Befestigung bei Haltern und die Burg Mattemum bei Niedernstein.

Büchertisch.

Seimatatlas Unterweser. Herausgegeben von Schulrat Bartels und
Studienrat Burgdorff. 2.—M. Verlag Gustav Winters
Buchhandlung Franz Quelle Nachfolger in Bremen.

Nach langer Vorbereitungen erschien jedoch der Heimatalas Inter-
weiser, der eine fühlbar gewiesene Lücke schließen dürfte. Der Atlas ent-
hält zunächst acht Bilderseiten der engeren Heimat, deren Auswahl mit
Geschick und Verständnis getroffen ist. Als erste Karte ist das Wander-
gebiet südlich von Wesermünde-Bremerhaven aufgenommen,
die ebenso wie die Karte Wandergebiet nördlich von Wesermünde-Bremer-
haven durch eine vorzügliche Auswahl der Farben wie ein Kunstwerk
wirkt. Der Plan von Bremerhaven-Wesermünde im Maßstabe 1:20 000
ist mit großer Sorgfalt ausgeführt und dürfte nicht nur für den Schul-
gebrauch geeignet sein, sondern auch jedem Bewohner unserer Heimat
Freude machen. Besonders sei betont, daß das Hafengebiet bis auf den
neuesten Stand berücksichtigt ist. Daß eine Karte „Ausschnitt aus Deutsche
Bucht“ nicht fehlen darf, ist wohl selbstverständlich. Eine große prächtige,
außerordentlich klare Karte von Niedersachsen (1:750 000), die den Weiser-
lauf von Münden abwärts enthält, gibt die Wiedergabe der Höhen-
schichten in verschiedenen Farben im Verein mit einer genügend feinen
Schraffur der Berge. Die Nebenkarte von der Porta Westfalica mit
einem Blockdiagramm erhöht den Wert dieser Karte um ein bedeutendes.
Die Karte Regierungsbezirk Stade ist gleichfalls vorzüglich ausgeführt.