



Niederdeutsches Heimatblatt



Nr. 112

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern

Heimatbund an Elbe und Wesermündung, e. V.

April 1959

Das Hofleben lief nach der Uhr ab

Kurhannover vor 200 Jahren — Krönungsfeierlichkeiten wahres Volksfest

Die englischen Könige aus dem Hause Hannover im 18. Jahrhundert sind in England selbst, das den Absolutismus in der Form des Kontinents ablehnte, nie beliebt gewesen. Der Landessprache nur ungenügend kundig, nahmen sie an den Regierungsgeschäften keinen Anteil und hielten sich von den Sitzungen des Ministerrates fern. Das gilt vor allem für Georg I. und Georg II. Hier liegen auch die Wurzeln für die Entwicklung der englischen Kabinettsregierung, wie wir sie heute kennen.

Kurfürst Georg Ludwig, als Georg I. seit 1714 auf dem englischen Thron und auch seit 1727 sein Sohn und Nachfolger Kurfürst Georg August, als König Georg II., bewiesen stets eine große Anhänglichkeit an ihrem Stammlande. Sie haben recht eigentlich Hannover zur Residenz- und Hauptstadt entwickelt, denn wenn sie auch in London resi-

spiel und endlich Feuerwerk am Abend vervollständigten die Feierlichkeiten.

War der König nicht in Hannover, blieb alles dort, wie es in seiner Gegenwart gewesen war. Jeden Tag zog die Wache aufs Schloß und jeden Sonnabend war Empfang bei Hofe. Der englische Dichter Thackeray, der sowohl witzige als auch boshafte Biograph der hannoverschen Könige, hat ihn uns beschrieben. Der ganze hannoversche Adel versammelte sich. Ein großer Thronsessel mit dem Bilde des Herrschers stand in der Mitte des Audienzsaales und jeder der Anwesenden verneigte sich tief vor ihm in der strikten Reihenfolge des Ranges. Man dämpfte sogar in seiner Nähe die Stimme, ganz, als ob der Kurfürst anwesend sei.

Wie denn im Zuge der barocken Hofetikette der betonte Formalismus, wie er an allen Höfen in großer Blüte stand, auch in Hannover geübt wurde. Geringfügigste Umstände gewannen eine ungeheure Wichtigkeit. So war es beispielsweise ein großes Problem, ob man einem bestimmten Gast einen Stuhl oder einen Sessel anbieten sollte. Jahrelang wurde darüber diskutiert, ob die Kut-schen der höheren Gesandten, auch wenn sie leer seien, den Vorrang vor denen der niederen Gesandten hätten, wenn diese persönlich darinnen saßen.

Das Hofleben lief nach der Uhr ab. Indessen bot es doch sicher mehr Abwechslung, als manche der zeitgenössischen Berichte uns glauben machen wollen. So wechselten bei dem viermonatigen Aufenthalt Georgs II. im Sommer 1740 in Hannover die Empfänge fremder Gesandter, die Truppenparaden, verschiedene Bälle, die abendlichen Assembles verbunden mit dem obligaten Kartenspiel, Theater-

vorstellungen auf dem Gartentheater zu Herrenhausen und Hofgottesdienste in lockerer Folge miteinander ab. Dazu kamen zwei Staatsjagden, deren eine im Wietzebruch bei Burgwedel, die andere bei Linsburg abgehalten wurde und die Hofgesellschaft für Wochen beschäftigte. Nach dort nahm man sogar Möbel, Silber- und Leinwand auf Wagen mit. Alle Veranstaltungen waren für einen größeren Personenkreis bestimmt. Der Rahmen für das Zeremoniell richtete sich naturgemäß nach der Art der Veranstaltung. Bei den Empfängen fremder Fürstlichkeiten und den Galafestlichkeiten wurde eine strenge Hofetikette beobachtet.

Der Aufwand an Speisen und Getränken war erheblich. Bei den Ballfestlichkeiten wurde noch gegen zehn Uhr abends ein Souper eingenommen, nachdem man bereits zwischen den Tänzen ein kaltes Büfett, um sich zu stärken, eifrig aufgesucht hatte. Aber auch die Zahl der Bedienten, der Pagen und Lakaien war nicht gering. Sie hatten bei der Tafel aufzuwarten, die Gäste zu bedienen und abends bei deren Ankunft und Abfahrt zu leuchten.

Bei den Truppenparaden, den sogenannten „Truppenrevuen“ und Jagdvergnügungen ging alles weniger förmlich zu. So wurde üblicherweise auf dem Paradeplatz eine Reihe von hellen Zelten aufgeschlagen, die dem König und der zahlreichen Begleitung Schatten und Erfrischungen wie Schokolade und Kaffee bieten konnten. Unsere an lärmende Massenszenen gewöhnte nüchterne Zeit wird niemals wieder ein solch buntes Bild erleben, wie es damals vor 200 Jahren die farbenfrohe Kleidung der Kavaliere und die Seidenroben der Hofdamen sowie die blauen und roten Röcke der Soldaten mit ihren silberblitzenden Bordüren in der Sonne eines schönen Sommertages boten. —

Dr. E. H. Werther, Bremerhaven

Fraag

Mien Sülm, nu kiek mi in't Gesich
un löög mi nich, un swöög mi nich:
Ik fraag di wat.

Treck af den Namen, den ik arv,
un all de Leev, de üm mi warv:
treck af!

Treck af den Stand ok, de mi driggt,
dat Leven all, dat üm mi stiggt:
treck af!

Treck af mien Lachen, dat jem höög,
mien Woort un Wenen, dat jem röög:
treck af!

Wat blifft dai na? Blifft dar wat na?
Du seggst nich nee un seggst nich ja
un kickst mi an? Hermann Claudius

dierten, statteten sie doch ihrem Kurfürstentum gern lange Besuche ab. Sie haben das Schloß in Herrenhausen zu einer der imposantesten Hofhaltungen der damaligen Zeit gemacht. Die Gründung der Landesuniversität 1737 hat ja ihre Wirkung bis auf den heutigen Tag!

Besonders Georg II., dessen persönlich sparsames und nüchternes Wesen dazu in betontem Gegensatz steht, pflegte bei seinem Aufenthalt in Hannover einen barocken Pomp. Er ist im Laufe seiner 33jährigen Regierungszeit zwölf Male in den hannoverschen Landen gewesen. Aus dem Jahre 1727 wird uns von den Krönungsfeierlichkeiten berichtet, die sich zu einem wahren Volksfest gestalteten. Da briet man auf dem Holzmarkt für die Bevölkerung den obligaten Festochsen „angefüllt mit Gänsen, Enten, Schafen, Rehen und garniert mit Schinken und Bratwürsten“. Dazu sprühten auf der Leinstraße dreierlei Weine aus großen Wappentieren: roter aus dem Löwen, rheinischer aus dem Einhorn und französischer Weißwein aus dem weißen Sachsenroß. Kavaliere streuten Geld unter die Menge. Eine zweistündige Kanonade während der großen Festtafel im Schloß, später Komödien-



Die Ebbe bestimmt die Ruhepause im kleinen Sielhafen



Nur noch wenige „griese Graue“

Die Zahlen zeigen deutlich, in welch erschreckendem Maße die Wind- und Wassermühlen immer mehr aussterben. Das läßt sich in einer so stürmischen Zeit technischer Entwicklung auch nicht aufhalten, und soll auch gar nicht aufgehalten werden. Wenn aber die Mühlen nun vollends aus unserem heimatlichen Landschaftsbild verschwänden, wäre das sehr betrüblich. Erfreulich ist es daher, daß sich die niedersächsische Regierung vor einigen Jahren entschloß, durch staatliche Zuschüsse die wertvollsten Mühlen zu erhalten. Ganz besonders freudig wurde von allen Heimatfreunden die Nachricht aufgenommen, daß es dem 1. Vorsitzenden des Bauernvereins, Dr. Meyer-Bothling, gelungen ist, die Holbeler Mühle für den Bauernhausverein in Bremerhaven-Speckenbüttel zu erwerben. Dort soll sie — im „alten Glanz“ eines zünftigen Strohdaches — wieder aufgebaut werden.

Im mühlenreichsten Land Europas, in Holland, ist schon vor vielen Jahren eine Vereinigung gegründet worden, die es sich zum Ziel gesetzt hat, dem Mühlensterben ein Ende zu bereiten. Heute stehen in Holland noch etwa 1600 Mühlen. In den letzten Jahrzehnten wurden oft über 100 im Jahr niedergehauen oder verschandelt, indem man den Kopf entfernte oder häßliche Motorenhäuser anbaute. Man hatte nichts gegen die Maschinen einzuwenden, wohl aber, daß man den alten „Griesen“ ihr Gesicht nahm. Die Mühlenaktion, die besonders tatkräftig vor zehn Jahren durchgeführt wurde, hatte Erfolg. In Holland gingen die Mühlenverluste, vor allem die Verschandelungen an den Mühlen, um mehr als 60 Prozent zurück. „Holland hat wieder ein Gesicht“, schrieben die Zeitungen der Niederlande.

Nun, es gibt verschiedene Arten von Mühlen. In unserer engeren Heimat sind es vor allem drei verschiedene Typen, die vorwiegend zu finden sind: Bockmühle, Poltrock- und Holländermühle. Am bekanntesten ist die Holländermühle. Sie ist ein feststehender, turmartiger Bau, an dessen oberem Ende eine drehbare Haube angebracht ist. Durch einen Balkenausleger stellt der Müller die Mühle in den Wind. Diese Arbeit wurde ihm durch die später erfundene Windrose abgenommen (siehe Titelbild), die die Haube mit den Flügeln automatisch in den

Die alten „griesen Grauen“ werden weniger. Heute zählt man im Landkreis Wesermünde nur noch elf Windmühlen. In sechs Orten, nämlich in Schiffford, Nordholz, Midlum, Bramstedt, Hagen und Bederkesa stehen sie unter Denkmalschutz, d. h. den Besitzern werden notfalls staatliche Zuschüsse zur Instandsetzung gewährt. Die anderen Mühlen finden wir auf kleinen Hügeln und vor den Siedlungen in Heerstedt, Lintig und Lübberstedt, in der weiten Marschenlandschaft Spieka-Neufelds sowie in Heise. Wie stark sich das Bild wandelt, erkennt man daran, daß es vor 40 Jahren etwa 60 bis 70 Mühlen in den beiden ehemaligen Landkreisen Lehe und Geestmünde gab. Wassermühlen gibt es heute im Kreis Wesermünde noch fünf, sie stehen an den kleinen Bächen und Flüssen in Deelbrügge, Beverstedtermühlen, Hainmühlen, Wulsbüttel und Kassebruch; und nur eine davon ist noch in Betrieb, die von Kassebruch.

Wind stellt. Der Unterbau einer Holländermühle weist verschiedene Formen auf, sie kann hoch und schlank sein, aber auch breit ausladend. Die Erdholländer unterscheidet sich durch den fehlenden Rundgang.

Die älteste Bauart ist die Bockmühle (siehe Dörumer Mühle), sie besteht aus einem Unterbau, der die Form einer abgestumpften Pyramide hat, auf dem die drehbare Mühle ruht. Die dritte Gattung, die Poltrockmühle, die man in unserer engeren Heimat allerdings selten trifft, ähnelt der Bockmühle. Das Mühlenhaus hat keinen Unterbau, sondern ist flach auf dem Boden auf Rollen gelagert.

Wie sieht es nun in einer Windmühle aus? Das technische Geheimnis einer alten Mühle ist schnell erklärt. Wenn man die oberen Stockwerke betritt, hört man ein dumpf rollendes Geräusch, es wird von der Königswelle verursacht, die das gleich darunterliegende große Triebrad in Bewegung setzt. Die Königswelle wird über einen hölzernen Übertrager von den sich drehenden Flügeln in Gang gesetzt. Von hier aus kann man die Kraft auf jeden Riemen und jede Seilscheibe übertragen.

Das gilt für den Aufzug, der die Säcke hochzieht, und auch für die Reinigungsmaschinen, die das überlaufende Korn vom Schmutz und der äußeren Schale befreien. Das wichtigste aber, das vom großen Triebrad bewegt wird, sind die Mahlmäschinen und der Mehlgang. Zwischen den gerillten, schweren Mühlensteinen wird das Korn gemahlen, gesammelt und nach verschiedenen Reinigungsprozessen in Säcken aufgefangen.

Vor nicht allzulanger Zeit sprach ich mit dem damals noch ältesten Windmühlenmeister im Regierungsbezirk Stade, Hermann Bremer, Lintig, der heute seinen Lebensabend in Cuxhaven verbringt. Er war der Ansicht, daß der Fortschritt der Technik nicht unbedingt ein schnelles „Mühlensterben“ zur Folge zu haben braucht. „Man muß nur“, so sagte er mir, „das Werk stets sorgfältig nachsehen und jeden kleinen Fehler sofort verbessern. Bei mir, in meiner fast 100 Jahre alten Mühle, betragen die Reparaturkosten im Jahr etwa



Hübsche Galerieholländer in der Wesermarsch



Umgeben von hohen uralten Bäumen: Wassermühle Wulsbüttel

500 DM!“ Das ist sehr wenig Geld, wenn man bedenkt, daß ein so kompliziertes Werk aus teurem Holz, Stroh und Mauerwerk stets Wind und Wetter ausgesetzt ist. Müller Bremer gab zu, daß die goldenen Zeiten der Müller in den Dörfern, vor allem auch in den entlegenen kleinen Gemeinden, längst vorbei sind, seit der Erfindung der Schrotmühlen und der Entstehung der mechanischen Großmühlen in den Städten.

Wir plauderten dann ein wenig über Wind und Wetter und Hermann Bremer vertrat den Standpunkt, daß der Müller gar nicht so sehr die gewöhnlichen Stürme fürchtet, denn der Mühlenkopf dreht sich ja automatisch in den Wind. „Ich brems das Werk einfach ab, und der Sturm heult sein Lied in den Flügeln“. Aber die Gewitterstürme, die haben es in sich! Sie brausen urplötzlich über das Land und kosten manche Mühle dann „Kopf und Kragen“. Diese Stürme rasen so rasch daher, daß das Werk sich nicht rechtzeitig in den Wind stellen kann, und ehe man sich's noch recht versieht, stürzt der tonnenschwere Kopf krachend zu Boden.

„Über den Wind kann man sich in unserer Küstenheimat nicht beklagen“, meinte Hermann Bremer. „In einem Jahr zählte ich in Lintig durchschnittlich etwa 250 Windtage.“ Nach einem Rundgang um seine hübsche Mühle sagte er ein wenig betrübt: „Tschä, die alten „Griesen“ werden eines Tages nicht mehr sein, das ist mir völlig klar. Selbstverständlich, der Fortschritt läßt sich auch von der Windmühle nicht aufhalten und der alte Satz von früher hat schon längst seine Bedeutung verloren: „Wo sik veele Flunken dreiht, de Bueree dat düchtig geit.“

h. c.

Bederkesas Kampf um den Anschluß an das Eisenbahnnetz

Nach langen Bemühungen wurde die Strecke Bremerhaven—Bederkesa am 1. Juni 1896 eröffnet

In gut drei Stunden bringt ein moderner Bus der Bundesbahn seine Fahrgäste von Bederkesa nach Hamburg, nur eine Stunde länger dauert die Fahrt auf dem Schienenwege. Versetzen wir uns in die Zeit der Postkutsche vor hundert Jahren, so bedeutete die einfache Fahrt nach Hamburg eine Tagesreise. Bis über die Mitte des vorigen Jahrhunderts hinaus war das Gebiet zwischen Elbe und Wesermündung noch nicht durch die Eisenbahn erschlossen; aber ebenso weit reicht auch der Kampf Bederkesaer Bürger um den Anschluß an das bestehende Eisenbahnnetz zurück. Bereits in den zwanziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts bestanden Pläne zu einem Bahnbau von Bremen nach Bremerhaven, 1847 war die Bahnstrecke Hannover—Bremen eröffnet, aber es dauerte noch 15 Jahre, ehe die Weiterführung dieser Strecke bis Bremerhaven dem Verkehr übergeben werden konnte. Es wären auch wohl noch weitere Jahre vergangen, wenn sich nicht Männer gefunden hätten, die immer wieder die dringende Notwendigkeit der Weiterführung betont hätten und alle maßgeblichen Stellen mit ihren Forderungen bestürmten.

An der Unterweser war es besonders der Volksverein in Lehe, welcher in dieser Richtung eine ganz besonders rege Tätigkeit entfaltete. In einer Mitgliederversammlung wurde am 18. Januar 1851 einstimmig beschlossen, daß der Volksverein „aus Lehe und den verschiedenen benachbarten und weiter entfernt liegenden Orten Männer bezeichnen und namhaft machen möge, von welchen man sich überzeugt halten dürfe, daß sie sich für die Sache (Fortführung der Eisenbahn von Bremen bis zum Ausflusse der Geeste in die Weser) interessieren, und daß dann diese Männer von seiten des Vorstandes des Volksvereins einzuladen seien, um nach zuvoriger Besprechung dieser Angelegenheit einen Ausschuß zu bilden, welcher die Sache weiter in die Hand zu nehmen und namentlich die Schritte zu thun habe, welche er zur Erreichung des großen Zwecks für erforderlich erachten möge.“

Aus der Versammlung wurden auch die Bederkesaer Bürger Arend Krooss, Heinrich Böse und Dr. Kersten namhaft gemacht. Sie wurden dann auch zu der am 1. Februar im Hause des Gastwirts Grotian in Lehe angesetzten Versammlung eingeladen. In dieser Versammlung wurde ein „Eisenbahnausschuß“ gewählt, „der mit allen ihm zu Gebote stehenden gesetzlichen Mitteln bei den betreffenden Behörden auf die Fortführung der Eisenbahn bis zum Ausflusse der Geeste in die Weser hinzuwirken“ hat. Dem Ausschuß gehörten an „die Doktoren Joppert, Meyn und Henrici, G. H. Bösch in Lehe, Fabrikant C. Hartlaub zu Geestemünde, L. Wohlers zu Geestendorf und H. Hencken zu Wachholz.“

Bereits Anfang März hat der Ausschuß eine Petition ausgearbeitet und an das Königliche Gesamtministerium in Hannover abgesandt. In der Petition werden „1. Die Gründe der Wichtigkeit und der Nothwendigkeit, 2. die der Rentabilität der fraglichen Bahn“ eingehend dargelegt.

Im Mai ist die Antwort auf die Petition aus Hannover da, die besagt, daß man nicht abgeneigt sei,

zur geeigneten Zeit auf das empfohlene Eisenbahnprojekt einzugehen. Mit dieser Antwort begnügt sich der Ausschuß aber nicht, man beschließt, sich jetzt an die Ständeversammlung mit der Bitte zu wenden, „dieselbe möge die fragliche Angelegenheit bei der Königlichen Regierung kräftigst unterstützen und befürworten“. Der Ausschuß wandte sich auch an die Gemeinden des Hinterlandes mit der Bitte, von sich aus Gesuche betr. Fortführung der Bahnstrecke an die Regierung in Hannover zu richten. In einem Schreiben an den Hauptmann Böse heißt es wörtlich: „Da die Petition (an die Ständeversammlung) in diesen Tagen abgesandt worden ist, so dürfte es gewiß nicht unzweckmäßig, vielmehr als zur Erreichung des großen Zwecks sehr förderlich erscheinen, daß jetzt ein Petitionssturm losgelassen und somit möglichst viele Petitionen aus den einzelnen Orten der hiesigen Gegend sobald als möglich an die allgemeinen Stände des Königreiches abgesandt würden.“

Der Bederkesaer Magistrat beteiligte sich an dieser Aktion nicht, weil er bereits andere Forderungen an den Staat gerichtet hatte, deren Erfüllung ihm ebenso wichtig erschien, nämlich der Ausbau des alten Postweges nach Lehe bzw. der Neubau einer Chaussee. Der Flecken führte seit längerer Zeit Verhandlungen mit der Regierung in dieser Angelegenheit und wollte nun diese Verhandlungen nicht durch neue Forderungen stören.

1857 hatte sich Hannover für den Bau der Bahn Bremen—Bremerhaven entschieden; am 23. Januar 1862 wurde die Strecke eröffnet. Damit war die Eisenbahn dem Flecken schon wesentlich näher gerückt, aber das Endziel noch lange nicht erreicht; Bederkesa will selbst Eisenbahnstation werden.

Noch bevor der Bahnbau Bremen—Bremerhaven beschlossen wurde, wandte sich das Augenmerk der Bederkesaer auch einer anderen Möglichkeit zu, nämlich einer Bahnstrecke von Hamburg nach Cuxhaven über Stade, Bremervörde, Drittgeest, Bederkesa, Fickmühlen, Neuenwalde.

Unter dem 29. August 1855 richtet der Magistrat ein Gesuch an das Königliche Ministerium des Innern zu Hannover, betr. „die Eisenbahnanlagen von Harburg nach den Häfen der Elbe- und Wesermündung“. Zugunsten der Streckenführung über Stade, Bremervörde, Bederkesa wird in der Eingabe angeführt: 1. „Diese Linie ist der gerade Weg und deshalb auch wohl der beste. 2. Der Weg läuft bis ans Ziel auf dem sehr trockenen durchgehends noch unkultivierten Rücken der Wasserscheide zwischen dem Elbe- und Wesergebiet, hat überall vorzüglichen Baugrund, und die zu gewährenden Grundentschädigungen kommen kaum in Betracht. 3. Marschländerereien, gegenwärtig so enorm theuer, brauchen nicht expropriert zu werden, wie, wenn in der Gegend von Stade die Bahn schon abzweigen und durch die Ämter Himmelpforten, Neuhaus und das Land Hadeln nach Cuxhaven ihren Verlauf nehmen sollte, erforderlich wäre. 4. Die Oste braucht nicht zweimal und nicht unterhalb Bremer-vörde überschritten zu werden. 5. Zudem die von uns vorgeschlagene Eisenbahn Neuenwalde erreicht, trifft sie den Mittelpunkt der gerade zum Eisenbahnbau trefflich geeigneten Linie zwischen Gee-

stemünde und Cuxhaven, geht in dieser Linie bis nach Cuxhaven und hält so der Zukunft eine Eisenbahnverbindung zwischen Geestemünde, Lehe, Bremerhaven und Cuxhaven offen, die eben durch sie selbst schon zur Hälfte beschafft wäre. 6. Bei Realisierung des von uns befürworteten Planes könnte gleichzeitig mit der Hauptbahn die schon angedeutete, der Zukunft vorbehaltene Zweigbahn von Neuenwalde nach Geestemünde (bloß zwei Meilen) in Angriff genommen werden. Durch diese so sehr kurze Zweigbahn wäre mit einem Schlage nicht nur die Verbindung der Hafenörter an der Mündung der Elbe und Weser, sondern auch eine Verbindung Hamburg, Harburg mit Geestemünde und Bremerhaven hergestellt.“

Unterschieden ist die Eingabe von den Mitgliedern des Magistrates Arend Krooss, J. H. Hildebrandt und H. Krooss, den Bürgervorstehern E. Peschau, E. Prott, Albert Krooss, D. Schwartz, J. D. W. Sievers und W. H. Sengstaken.

Das Hannoverische Innenministerium eröffnete dem Magistrat zu Bederkesa auf die eingegangene Vorstellung, daß, „wenn eine zur Zeit noch nicht in Frage stehende Eisenbahnverbindung zwischen Harburg und Cuxhaven in nähere Berücksichtigung kommen sollte, das Gesuch in weitere Erwägung gezogen werden soll.“ Mit diesem Bescheid mußten sich die Bederkesaer zunächst zufrieden geben.

Die Kriege 1864 und 1866 lassen alle Projekte ruhen. Da Hannover preußisch geworden ist, wandte sich der Magistrat von Bederkesa mit seinen Plänen für eine Streckenführung der Bahn Harburg—Cuxhaven über Bederkesa 1867 an das Königlich Preussische Staatsministerium zu Berlin.

Der Vorschlag ist etwas abgeändert worden; Bederkesa wünscht nicht mehr eine Bahnlinie über Stade—Bremervörde—Bederkesa—Neuenwalde, sondern über Stade—Hechthausen—Lamstedt—Bederkesa—Neuenwalde nach Cuxhaven. Für diesen letzten Plan hat der Magistrat auch die Zustimmung Hamburger Behörden bekommen, die in dem neuen Gesuch besonders zur Geltung gebracht wurde.

Die Antwort auf dieses Gesuch gab der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten; sie besagt, daß dem Gesuch zunächst nicht näher getreten werden kann, da die „Beschlussnahme über das gedachte Bahnprojekt vorläufig auf die Anordnung wegen Aufnahme von Vorarbeiten auf die Linie Harburg—Stade hat beschränkt bleiben müssen.“ Bederkesas Wünsche blieben aber auch in den folgenden Jahrzehnten unberücksichtigt.

Der Kampf um den Anschluß an das Eisenbahnnetz erhielt neuen Antrieb durch die Eröffnung des Lehrerseminars im Jahre 1876. Fast hundert Seminaristen besuchen das Seminar; sie sind im ganzen nördlichen Niedersachsen beheimatet. Die nächste Bahnstation ist Lehe, und zwischen Bederkesa und Lehe besteht täglich einmal Postverbindung. Bederkesas Wünsche gehen nun dahin, eine Bahnverbindung nach Lehe zu bekommen; ja, man hofft sogar, daß eine Strecke Lehe—Bederkesa in Zukunft über Bederkesa hinaus nach Hechthausen weitergeführt werden könnte und damit der Anschluß an die Strecke Hamburg—Cuxhaven hergestellt würde.

Der ehemalige Vorsteher von Lehe, Johann Bohls, der Vater unseres unvergessenen Dr. Jan Bohls, hatte den Bösehof erworben und darin eine Gaststätte eingerichtet, der er den Namen „Waldschlößchen“ gab. Im Waldschlößchen tagte regelmäßig eine Stammtischrunde, zu der außer einigen angesehenen Bederkesaer Bürgern auch das Lehrerkollegium des Seminars gehörte. Das Hauptgesprächsthema war natürlich die leidige Verbindung zur nächsten Bahnstation. Man wußte, was alles unternommen worden war, um die Bahn nach Bederkesa zu bekommen, und man war sich darüber einig, daß man einflußreiche Fürsprecher brauche, die mit den nötigen Unterlagen versehen, die berechtigten Forderungen des Fleckens bei den höchsten zuständigen Stellen vortragen. Solch einen einflußreichen Fürsprecher hatte man auch bald gefunden. Der Waldschlößchenwirt war Parteifreund des damaligen Oberpräsidenten der Provinz Hannover, Rudolf von Bennigsen, der auch gleichzeitig Präsident des Preussischen Abgeordnetenhauses war. Bohls war bereit, mit einer Abordnung zu von Bennigsen zu fahren, zwei weitere Herren, der Bürgermeister Krooss und der Seminar-direktor, gaben ebenfalls ihre Zusage, mitzufahren. Die drei Bederkesaer fanden bei von Bennigsen eine überaus freundliche Aufnahme, er gab ihnen auch die Versicherung, sich für den Bau einer Bahn von Bremerhaven nach Bederkesa einzusetzen. Alte Bederkesaer behaupteten, daß die drei Hannoverfahrer bei ihrer Rückkehr die Eisenbahn quasi „in der Tasche“ gehabt hätten. Am 1. Juni 1896 wurde die Bahnstrecke Bremerhaven—Bederkesa schließlich eröffnet. Werner Schieder



Bockmühle zu Dorum-Alsum: Ein Opfer der Axt

Das Bauernhorn von Appeln 1771

Es hat sechs Generationen treu und brav gedient

In den wohlverdienten Ruhestand getreten ist seit einigen Jahren das Bauernhorn von Appeln, das mehr als 150 Jahre mit seinem dumpfen Baßton bei freudigen und ersten Anlässen in der Gemeinde „tonangebend“ war. Es ist ein krummgebogenes Kuh- oder Ochsenhorn, in das außer der Jahreszahl 1771 die Namen der jeweiligen Oberhäupter der Dorfgemeinde, der Bauernmeister und der Gemeindevorsteher eingeschnitten sind. Einen Gemeindevorsteher oder Gemeinderat kannte man damals noch nicht. Das Wohl und Wehe der Gemeinde berieten die alteingesessenen, stimmberechtigten Bauern. Die Einladung zur Burstärksversammlung erfolgte durch einen Laufzettel, den Burstärkszettel, der von Haus zu Haus ging. Seine Unleserlichkeit nahm von Haus zu Haus zu, auch an die ungelente Handschrift hatte man sich gewöhnt. Auf dem Laufzettel konnte man entziffern: Durchs Bauernhorn aufgefordert, findet an dem und dem Tage, zu der und der Stunde eine Burstärksversammlung im Hause des Bauernmeisters oder ein Antreten zu Wegarbeiten usw. statt. Straßen und Feldwege wurden durch Gemeindesteuern einsparende Hand- und Spann Dienste ausgebessert und instand gehalten.

Kurz vor der festgesetzten Zeit und Stunde wurden dann die Einwohner durch kräftiges Blasen in das Bauernhorn nochmals an ihre gemeinnützigen Pflichten erinnert. In Alltagszeug und Holzschuhen, die halblange, mit billigem Knaster gespeiste Pfeife im Munde führend oder einem Priem achter de Kusen, begaben sich die „verantwort-

lichen Redakteure“ zum Versammlungslokale, der sandbestreuten Dönz ihres Gemeindeoberhauptes, dem ersten ihresgleichen.

Auch Bauernhochzeiten waren Angelegenheiten des ganzen Dorfes. Auch hier kündete das Bauernhorn den Beginn der Hochzeitsfeier an. Der Beverstedter Kirchenglocke Ton brach sich am Imberg und war in Appeln nicht mehr zu hören. So mußte allemal bei Beerdigungen das Bauernhorn wieder einspringen und sich mit seinem durchdringenden Ton in den Dienst der Dorfgemeinschaft stellen. Sein wehklagender dumpfer Ton erscholl einmal, wenn es Zeit war zum Ankleiden und zum anderen Male, wenn die Stunde heranrückte, zum Trauerhause zu gehen.

Auch an Betstunden, am Tage der kleinen Feste sowie an den dritten Feiertagen der großen kirchlichen Feste, Weihnachten, Ostern und Pfingsten, ertönte das altehrwürdige Bauernhorn. Durch Mark und Bein zog sein wimmernder Klang, wenn im geschlossenen Haufendorf, deren Häuser und Scheunen ausnahmslos weiche Stroh- oder Reithedachung aufwiesen, plötzlich eine Feuersbrunst ausbrach. Und von verheerenden Feuersbrünsten ist die Gemeinde oft und nachhaltig heimgesucht worden.

So hat das Bauernhorn von Appeln, das mittlerweile besseren Errungenschaften der Technik den Platz geräumt hat, sechs Generationen in inniger Anteilnahme, in Freud und Leid, treu und brav gedient.

Ludwig Behrens, Beverstedt

Es gab verdächtige Segler . . .

Vom Franzosenbaum und Franzosenhaus in Dedesdorf

Oben am Weserdeich in Eidewarden, ungefähr dort, wo der Gräpersche Hof sich hinter hohen Eschen versteckt, stand eine alte Linde, der Franzosenbaum genannt. Leider fiel dieser unter Naturschutz stehende Baum im Frühjahr 1945 durch die Axthiebe der Flaksoldaten zu Boden und wanderte ins Feuer.

Jeder Deichwanderer hatte an dieser Linde seine Freude. Der stetige Westwind vom Wasser her hatte dafür gesorgt, daß die Krone wohl in die Breite, am Deiche anlehnend, aber nicht in die Höhe wachsen konnte. Wieviel Geschlechter des alten Schifferplatzes Eidewarden mögen nach Feierabend im Schatten dieses stolzen Baumes geruht haben, um von hier aus den breiten Weserstrom zu überblicken.

Aber wie kam denn eigentlich diese seltsame Linde zu dem Namen „Franzosenbaum“? Das sei hier kurz erzählt.

Kaiser Napoleon verhängte im Jahre 1806 gegen England die Kontinentalsperre. Er wollte durch diese Blockade dem englischen Handel einen tödlichen Schlag versetzen und England zum Frieden, ferner zur Anerkennung des im Utrechter Frieden aufgestellten Seerechts zwingen. Die französischen Besatzungstruppen hatten streng darauf zu achten, daß kein englisches Schiff einen Hafen des europäischen Festlandes, soweit es Frankreich untertan war, anliefe. Überall an der Küste und an den Hauptwasserstraßen wurden „Douanen“ aufgestellt und mit Wachmannschaften besetzt. Ein solches französisches Wachthaus stand auch in Eidewarden auf dem Deich neben der Linde. Daher bald die Namen „Franzosenhaus“ und „Franzosenbaum“. Hier stieß der Deich dicht an den Strom, und man konnte schon von weitem die ankommenden Schiffe sehen. Hier war auch damals die von Gräper betriebene Bootsfähre nach Kleinensiel, die sich heute zu einer modernen Autofähre entwickelt hat. An verdächtige Schiffe, es waren ja nur Segler, ruderte man heran und kontrollierte sie. Unten im Gräperschen Hause aber befand sich die Gastwirtschaft. Hier saßen die französischen Soldaten, soweit sie keinen Dienst hatten, beim Karten- und Würfelspiel, um die Zeit totzuschlagen. Bei Trinkgelagen sind kleine Raufereien mit den hiesigen Einwohnern wohl nicht ausgeblieben.

Das Franzosenhaus auf dem Deich, massiv gebaut, mit einer Grundfläche von 10 qm, war natürlich der Einwohnerschaft ein Dorn im Auge. Unterdrücker im eigenen Lande zu haben, galt gerade beim freiheitsliebenden Volk am Meere als harte Schmach. Wenn die französische Douane in Eidewarden auch nur mit 2 Offizieren und 10 Mann besetzt war, so empfand man die Unterbringung und Verpflegung im kleinen Dorf doch auf die Dauer als sehr lästig.

Als Napoleon im Winter 1812/13 nach ungeheuren Verlusten und völlig geschlagen aus Rußland zurückkehrte, kam bald der Tag der Befreiung. Überall in Deutschland begann die Auflehnung gegen die französische Fremdherrschaft. Eines Tages griff die Volksbewegung, die Berichten zufolge in

Hamburg begonnen hatte, auch auf Landwürden über. In Dedesdorf waren viele Leute aus der Umgegend versammelt, um gegen die Franzosen zu rebellieren, wogegen der Maire nichts ausrichten konnte.

Am 17. März hatten es die Eidewarder Einwohner jedoch auf das französische Wachthaus abgesehen. Sie versammelten sich am Abend im Dorf, marschierten zum Deich und zerstörten das Wachthaus, welches sieben Jahre der Fremdherrschaft gedient hatte. Blockade und lästige Kontrollen sollten nunmehr zu Ende sein. Der damalige Amtmann baute das zerstörte Wachthaus aber später in seinem Garten am Dedesdorfer Pumpsiedel wieder auf.

Hier steht das alte Franzosenhaus noch heute in gutem Zustande. In der Zeit der schlimmsten Wohnungsnot hatte nach dem letzten Kriege sogar eine Flüchtlingsfamilie im Franzosenhaus Unterkunft gefunden. Jetziger Eigentümer ist der Arzt Dr. med. Wandel, der das Grundstück vor einigen Jahren von Frau Alma Dauwes, geb. Rabien, käuflich erwarb.

Er ist gewiß nichts Besonderes, dieser kleine Backsteinbau mit dem verwitterten Ziegeldach aus vergangenen Tagen; aber wir wollen ihn dennoch als ein geschichtliches Denkmal betrachten aus einer bewegten Zeit, wo Not und Sorge um die Heimat nicht minder waren als heute.

H. Schnittger, Dedesdorf



Das „Franzosenhaus“

Heimatschutz

Wie ein Märchen voll Glanz und verborgenem Sinn Wand sich im Grunde das Fließchen dahin, Vom Kiefernhochwald sorgsam umhegt — Nun wird es begradigt und hochgelegt. Das Märchen versinkt, es war einmal, Viel besser verzinst sich ein Zillenkanal, Und statt des Geheimnisses ernst und froh, Grüßt jetzt das „Vereinigte Kiesbüro“.

Es dehnte sich hinten im Walde weit, Ein heiliger See aus der Wendenzeit, Schwarzgrün bei Tage, grünglasend bei Nacht, Aus Triglavs Schätze der letzte Smaragd. Sein Feuer erlosch, der See verschwand, Die Pumpen senkten den Grundwasserstand. Doch ward die Stelle auch wüst und stumm, So zieht sich dafür ein Drahtzaun herum, Und ob den Gott nun niemand mehr nennt — Die Dividende ist achtzehn Prozent.

Ehrfürchtig liebende Frage hallt Im Wind: „Wer hat dich, du schöner Wald —?“ Der Holzhändler hat dich und morgen ist's aus.

Am Lieblingsplatz, den sich das Volkslied erkor, Eröffnet er sein Verkaufskontor. Wohin die Faust mit dem Geldsack faßt: Verwüstung, Schande, Schmutz und Morast, Getrost, es kommt, wenn alles im Schmutz, Ein neues Gesetz für den Heimatschutz.

Caliban. (Richard Nordhausen.)

Dieses Zeitgedicht voller Anklage, getragen von der Sorge um die Erhaltung der Heimat und ihrer Schönheit, erschien schon 1913 im „Tag“, der damals viel gelesen wurde. Längst haben unsere Heimatschützer solchen Machenschaften und dem Geschäftsgeist einen Riegel vorgeschoben. Aber leben wir trotz aller Vorteile, die wir gern anerkennen, nicht wieder in einer Zeit, deren „Ungeist“ in gewisser Weise dem ähnelt, der sich allerorten im vorigen Jahrhundert während der Gründerzeit breitmachte, oder jenem, der in der saturierten Zeit zwischen 1910 und 1914, wo die Heimatschützer nicht wach und hart genug sein konnten, üblich wurde? Ein beredtes Beispiel dafür bietet das, was in diesen Jahren am Hohen Meißner geschieht, wo Wirtschaft und Technik Frau Holles Reich bedrohen und im letzten Jahrzehnt Unverstand und Krämergeist dazu geführt haben, daß schreiende Reklame Sporthotels, Bergcafés und scheußliche Wochenendhäuser an dieser Stätte entstanden, so daß 1958 tatsächlich der Landtag eingespannt werden mußte, um es der Forstverwaltung zu ermöglichen, die durch Bergbau noch besonders stark mitgenommenen oder vom Abbau bedrohten Flächen wieder in Kultur zu bringen. Und solches geschieht dort, wo sich im Oktober 1913 die deutschen Jugendbünde trafen, um sich zur Meißnerformel zu bekennen „nach eigener Bestimmung, vor eigener Verantwortung und mit innerer Wahrhaftigkeit ihr Leben zu gestalten.“

Hans Wichmann, Rastede

Die nächsten Fahrten

Sonntag, den 3. Mai, Treffen mit dem Stader Geschichts- und Heimatverein und der Bremer Historischen Gesellschaft in Buxtehude. Anschließend Studienfahrt. Führung durch Buxtehude, Kurvorträge von Dr. Kettke über den Halepaganaltar und von Dr. Schindler: Die Stadt Buxtehude als Typ einer landesherrlichen Kleingründung. Mittagessen in der Klosterburg in Neukloster. Weiterfahrt durch Stade in das, wie wir hoffen, blühende Oederquart (Besichtigung der Kirche). Fahrt über Hollerdeich bis Eschweg, dort Wanderung auf dem Deich bis Freiburg, dort wieder in den Bus bis Drochtersen und nach Kraut- sand (Kaffeepause). Plauderei über Kehdingen und auf der Rückfahrt über Stade Blick in die Kirche von Assel. Abfahrt vom Straßenbahnhof Lehe 7 Uhr, Amtsgericht 7.02 Uhr, Pauluskirche 7.05 Uhr, Leher Tor 7.07 Uhr, Handelskammer 7.11 Uhr, Hauptbahnhof 7.15 Uhr, Bucht-/Georgstraße 7.17 Uhr, Postamt Wulsdorf 7.22 Uhr.

Rückkehr gegen 20.00 Uhr.

Fahrtpreis 8,15 DM, Mittagessen einschl. Bedienung 3,85 DM, Kaffee und Kuchen einschl. Bedienung 2,00 DM. Anmeldungen sind schnellstens zu richten an den Fahrtenleiter F. Riedel, Bremerhaven-G., Weidestr. 2, Fernsprecher 7 90 83. Anmeldeschluß 26. April 1959.

Großfahrt 1959 in die Normandie

Für diese Fahrt sind zwei Plätze freigeworden. An der Fahrt Interessierte bitte ich, sich umgehend anzumelden. Ausführliche Beschreibung der Fahrt im März-Heimatblatt. Außerdem stehen noch Fahrtenbeschreibungen in beschränkter Anzahl bei Fahrtenleiter Riedel, Weidestr. 2, zur Verfügung.

Das „Niederdeutsche Heimatblatt“ erscheint monatlich als Beilage der Nordsee Zeitung/Nordwestdeutschen Zeitung. Es kann gesondert bezogen werden zum Preis von vierteljährlich 0,60 DM einschließlich Postkosten. Druck und Verlag Nordwestdeutscher Verlag Ditzten & Co. Bremerhaven. Hafenstraße 140. Postscheckkonto Hamburg 13696. Für den Inhalt verantwortlich: Dr. Dr. Panzer Bremerhaven-Lehe Lange Straße 7.