



Niederdeutsches Heimatblatt



Nr. 160

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimathund an Elbe und Wesermündung, e. V.

April 1963

Richard Drögereit

An der Geestemündung zur Schwedenzeit

Die folgenden Ausführungen geben fast unverändert einen halbstündigen Vortrag wieder, den Staatsarchivdirektor Dr. Drögereit, Stade, am 11. März auf der Mitgliederversammlung der Gesellschaft Bremerhaven 1947 gehalten hat. Sie bieten also nur Umriss, die im einzelnen noch auszufüllen, vielleicht auch zu berichtigen sind auf Grund eines recht erheblichen z. T. noch unbenutzten Quellenmaterials. Das soll später nachgeholt werden, zumal das Morgensternmuseum für das kommende Frühjahr eine Sonderausstellung über „Unsere Heimat in der Schwedenzeit“ vorbereitet. Die Schriftleitung des Niederdeutschen Heimatblattes dankt dem Referenten wie der Gesellschaft Bremerhaven 1947 für das Recht der ersten Veröffentlichung. Alle beigegebenen Kupferstiche entstammen der grafischen Sammlung des Morgensternmuseums.

Das Geestemündungsgebiet spielte lange Jahrhunderte geschichtlich keine Rolle. Das Gelände, höchstens mit Wiese bedeckt, lag jeder Überschwemmung offen. Erst auf dem nahen Rande der Geest standen Geestendorf und der Flecken Lehe. — Beide waren weder dadurch bekannt, daß sie als Festen die Weser beherrschten, noch dadurch, daß sie für den Handel über Wasser eine Rolle gespielt hätten.

Erst im 15. Jahrhundert versuchte der Bremer Erzbischof Johann Slamstorp, an der Geestemündung eine Burg anzulegen. Kurz nachdem diese im Jahre 1408 von der umwohnenden Bevölkerung sogleich niedergerissen worden war, drang die Stadt Bremen endgültig in den Raum zwischen Bederkesa und Geeste ein. Bremen beherrschte seitdem für mehr denn zwei Jahrhunderte die Weser von Hoya bis zur „salzigen See“. Doch hatte die Stadt keine Veranlassung, an der Geestemündung etwas zu unternehmen. Die Schiffe jener Zeit, deren größte kaum über 150 Registertonnen hatten, segelten immer noch bis Bremen. Die Versandung der Unterweser hatte — jedenfalls in erheblicherem Maße — noch nicht begonnen. Als sie dann um 1600 einsetzte, zu einer Zeit, als auch die Schiffe erheblich größer wurden, da erbaute die Stadt 1619 im Aumunder Tief bei Vegesack einen Vorhafen.

Während des 30jährigen Krieges erkannten dann die in größeren Räumen denkenden Kaiserlichen zuerst den militärischen Wert der Geestemündung. Sie stellten 1628 bei Geestendorf eine verfallene Schanze — vielleicht die ehemalige Burg des Bremer Erzbischofs — wieder her. Wenig später — 1630 — legte dann der Bremer Rat — auf Grund äußeren Zwanges — dar, wieviel zweckmäßiger gegenüber den von oldenburgischer Seite geplanten Häfen eine solche Anlage bei der Geestemündung sein würde, wo sich die Möglichkeit für einen großen Hafen direkt anbiete. — Bremen besaß damals ja noch den Raum auf dem nördlichen Geestufer!!

Diese Erkenntnis suchte der Dänenprinz, Erzbischof Friedrich von Bremen, 1639 in die Tat umzusetzen. Er legte nördlich der damals südlicher als heute in die Weser mündenden Geeste eine die Weser beherrschende Schanze an. Er soll angeblich sogar geplant haben, zu Geestendorf eine neue Stadt zu gründen. Dieser Traum verging schon 1640; der Gedanke selbst aber blieb.

Er trat sofort wieder hervor, als den Schweden das Erzbistum Bremen und das Bistum Verden durch den Westfälischen Frieden zufielen. — Graf Hans Christoph von Königsmarck, der schwedische Generalgouverneur zu Stade, bereitete dem Schwebezustand des Bremer Außenbesitzes Lehe ein Ende, indem er zwar den Zeitpunkt ausnutzte, als Lehe sich mit dem Bremer Rat angelegt hatte und indem er als zugestandenem Vorwand die Eintreibung rückständiger Kreissteuern angab, gleichzeitig auch versuchte, von den Lehern ein Schutzgesuch zu erhalten; tatsächlich aber ließ er Lehe am 20. April 1653 besetzen, weil „wegen Bequemlichkeit des Wassers sowohl, als daß bereits ziemlich viele Leute daselbst wohnen, eine gute Handelsstadt (daraus) bald zu machen (sei), bevorab, wann dieselbe mit einigen Privilegien von Ew. Königl. Majestät gnädigst beneficiert würde.“

Das aber war genau im Sinne der königlichen Instruktion von 1652 für die Regierung zu Stade, die dem Gouverneur geeignete Maßnahmen nahelegte, den Handel nach Bremen-Verden hinzuleiten. So billigte Königin Christine, die kurz zuvor noch Königsmarck jegliche Tätlichkeit gegenüber der Stadt Bremen untersagt hatte, inzwischen nach einem Schreiben an ihren Residenten Rosenhan zu Hamburg wohl doch andern Sinnes geworden war, nicht nur diesen Gewaltakt, sondern auch den kurz darauf von Königsmarck sogleich ins Werk gesetzten Plan, bei Geestendorf eine Schanze anzulegen, eben die Leher Schanze. Auch das paßte gut zu der Regierungsinstruktion, die dem Gouverneur auferlegte, „die angefangene Arbeit mit Fortifikation und mehrer Befestigung der Plätze“ eifrig fortzusetzen.

Das Projekt einer Handelsstadt Lehe verschwand — wohl infolge der Konjunkturen, wie man damals sagte, d. h. wegen des drohenden Kieges mit Polen — sogleich wieder — und zwar für immer. Dagegen wurde der wichtige Bau der Leher Schanze weitergetrieben. Man mußte ja immer auf kriegerische

Auseinandersetzungen mit dem dänischen Konkurrenten gefaßt sein, dem man erst vor wenigen Jahren eine schwere Niederlage beigebracht und wichtige Gebiete entrissen hatte. Jetzt hatte der dänische König Friedrich III., der ehemalige Erzbischof von Bremen, nicht nur Aussicht auf die Nachfolge in Oldenburg, womit er das linke Weserufer beherrschte, sondern auch den verständlichen Wunsch, das Erzbistum, das er einst besessen, zurückzugewinnen. So würde er nämlich die Wesermündung voll beherrscht haben.

Sobald nun der Krieg tatsächlich drohte, suchte Schweden die Hilfe Cromwells, indem es ihm 1657 gegen eine Anleihe von 200 000 Pfund sowohl Buxtehude an der Elbe wie auch die Leher Schanze an der Weser anbot. Die Sache zerschlug sich, vielleicht, weil Cromwell festeren Fuß im Stadischen fassen wollte. Sie wirft aber ein bezeichnendes Schlaglicht auf die entscheidende Schwäche des schwedischen Großmachtgebildes, den chronischen Geldmangel, den es nur mit Hilfe des Königs von Frankreich überbrücken konnte.

Am 3. Juli 1657 erschien denn die dänische Flotte vor der Geestemündung. Nach wenigen Schüssen kapitulierte die wiederbesetzte, ehemals kaiserliche Schanze bei Geestendorf, bald darauf auch die kurz zuvor noch einigermaßen ausgebaute Leher Schanze. Nach kurzer Zeit eroberte Karls X. Gustav Feldmarschall Wrangel das Verlorene, auch die Leher Schanze, wieder zurück.

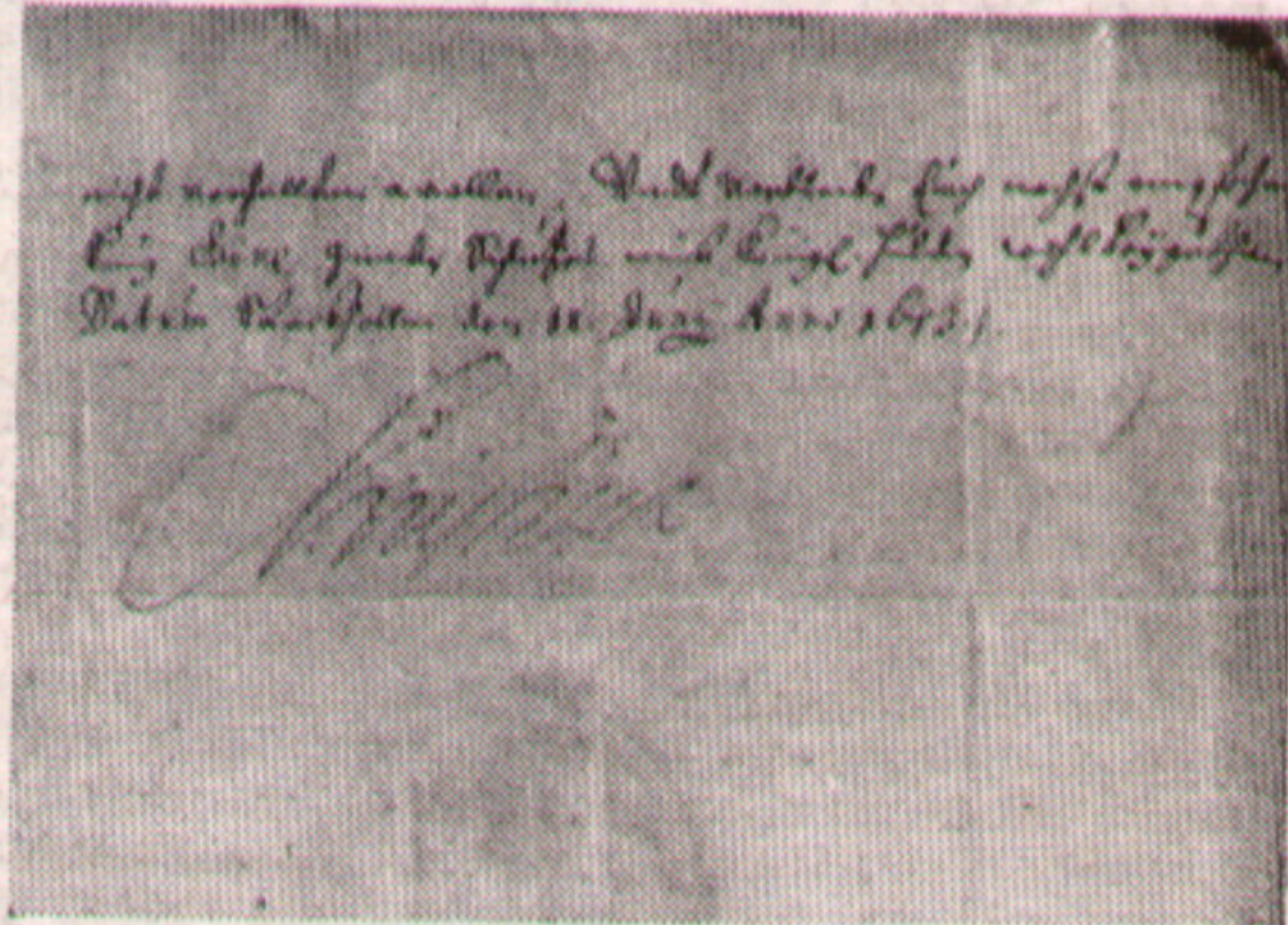
Die stark beschädigte Befestigung wurde sogleich wieder instand gesetzt. Allein, immer wieder beschädigten die Sturmfluten die Contrescarpe schwer. Auch wurde erst 1659 nach mehreren Versuchen ein Brunnen erbohrt, der wirklich gutes Wasser spendete. So konnte der tüchtige, um Lehe wirklich verdiente Gerichtsverwalter Deelwater die Schanze schon 1664 für abbruchreif halten. Er wies mit Recht auf die günstigere Lage der kaiserlichen Schanze bei Geestendorf hin. Doch Wrangel war anderer Ansicht. Deshalb baute man bis 1771 an der Leher Schanze weiter.

Diese Arbeit ging vor allem auf Kosten der Leher, die nicht nur den Grund und manches andere hatten zur Verfügung stellen, sondern auch noch wesentlich die Fuhren leisten müssen. Dazu vermochten es Gouverneur und Stände, daß die Leher auch zur Kontribution herangezogen wurden, obwohl noch 1654 Graf Königsmarck ihre Privilegien anerkannt hatte, die sie davon befreiten, und ob-

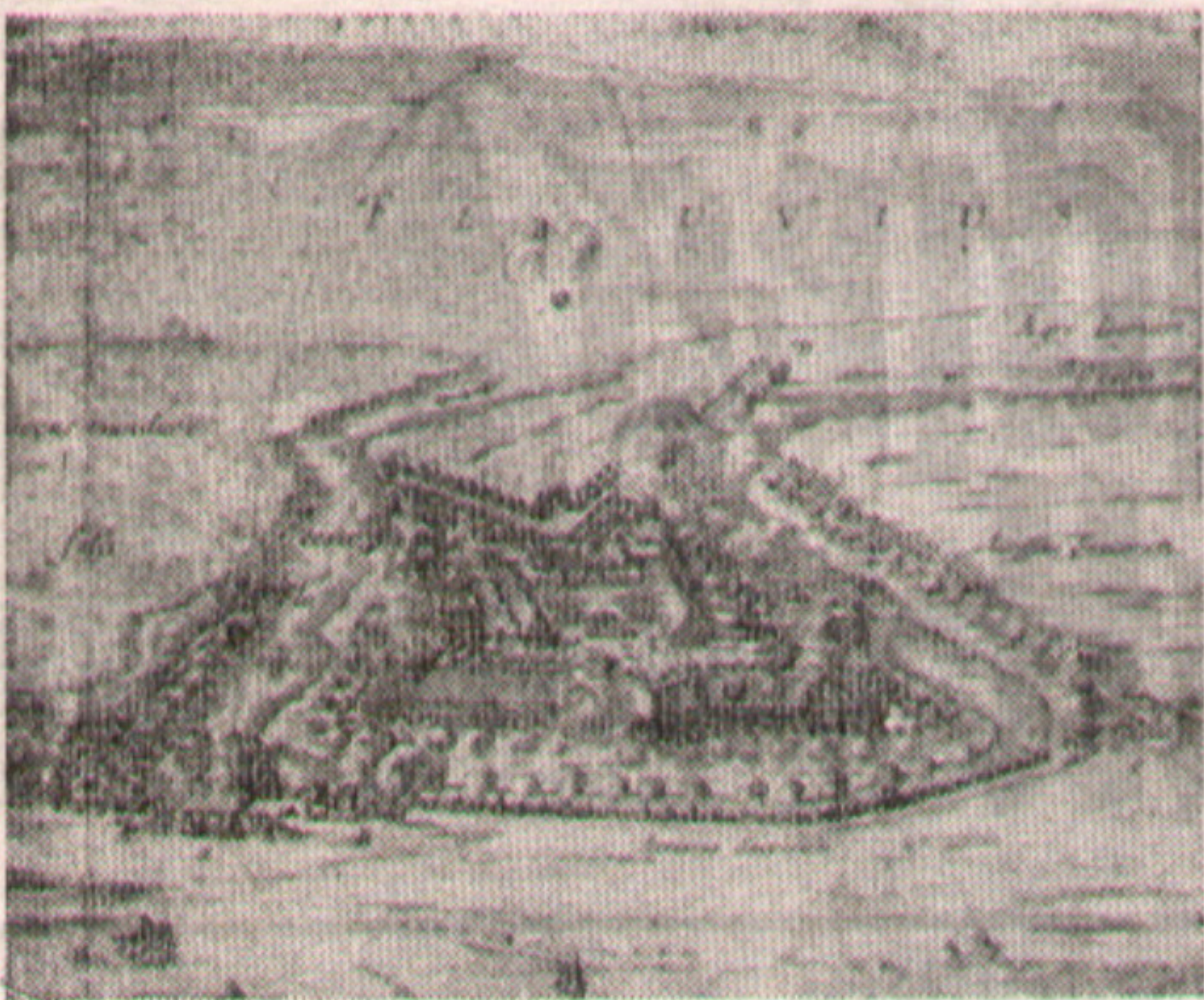


CHRISTINA D. G. SVECORVM. GOTHORVM.
VANDALORVMQ. REGINA. etc.

Königin Christine von Schweden
(Morgensternmuseum)



Namenszug der Königin Christine von Schweden unter einem am 11. Juni 1653 an die Regierung in Stade gerichteten Schreiben, in dem zur Fortsetzung und baldigen Vollendung des Schanzenbaues zu Geestendorf (Leher Schanze) aufgefordert wird. (Staatsarchiv Stade)



Die „Leher Schanze“ im Jahre 1657 unter dänischer Besatzung während der Belagerung durch schwedische Truppen (Morgensternmuseum)

wohl der König ihnen einen günstigen Bescheid zugehen ließ.

Im folgenden Jahre 1672 faßte dann der noch nicht 17jährige Karl XI. den endgültigen Entschluß, eine wirkliche Festung bei Geestendorf anzulegen. Durch sie sollte nicht nur die Sicherheit und Erhaltung der beiden Herzogtümer Bremen und Verden gewährleistet, sondern auch eine bessere Verbindung des in der Ostsee ziemlich abgeschlossenen Schweden mit dem Handel über die Nordsee hergestellt werden.

Es waren die zwei entscheidenden Gesichtspunkte für den Staat des 17. Jahrhunderts, namentlich aber die kapitalschwache Militärmacht Schweden, die hierin Ausdruck fanden: die Sicherheit des gefährdeten Außenbesitzes durch Festungen und die gleichzeitige Förderung des Handels unter Zusammenfassung der Manufakturen, um die Militärmacht unterhalten zu können.

Die Planung bestand offenbar schon einige Zeit, da einmal der älteste erhaltene Plan für die Stadtgründung, den der Stader Kondukteur Bredekow entworfen hatte, von 1670 stammt, und da zum anderen die Geeste 1669 durch das Wrack der „Strussen“ blockiert und in ein neues Bett gezwungen worden sein soll. Damit aber fiel der Plan Bredekows, der die neue Stadt mit Einschluß des Dorfes über Geestendorf anlegen wollte. Man entschied sich jetzt für das nördliche Ufer des neuen Mündungsarmes.

Wegen uns nicht bekannter „bewußter Verhinderung“ kam Karls Verlangen 1672 nicht zum Tragen. So wiederholte er am 26. März 1673 — weil die Konjunkturen nun günstig seien — seinen Befehl an den Generalgouverneur Horn: „daß Ihr Eure höchste Sorgfalt und Beflissenheit anwenden wollet, den Bau soltaner Festung nach dem darüber gemachten und von uns approbierten Dessin nun bei erster Frühlingszeit anzufangen und denselben also beschleunigen zu lassen, wie es die Möglichkeit immer zulassen will.“ — In die Festung sei sodann eine Stadt zu legen. Die Stader Regierung soll zu dem Zweck fremde Bürger und Handwerker anlocken und nach Möglichkeit den Flecken Lehe dorthin verlegen. Zur Wahrnehmung der Zivilverwaltung wird zugleich der Rat und Deichinspektor Johann Besser eingesetzt. Der eigentliche Baumeister, der französische Ingenieur und schwedische Oberstleutnant, auch Generalquartiermeister, Johann Melle übernahm die Garnison, für die schnellstens Baracken zu erbauen seien, am 21. April.

Aus französischen Subsidiengeldern wurden 6000 Reichstaler bereitgestellt, um namentlich die Facharbeiter zu bezahlen, die die Contrescarpe zur Weser hin bauen sollten.

Die Regierung zu Stade wird weiter aufgefordert, sich Gedanken über die Privilegierung der Stadt zu machen. Sie läßt sich reichlich Zeit damit — in der schwedischen Verwaltung herrschte ein Bürokratismus, wie er heute noch vorkommen soll. — Die Regierung beauftragte zunächst einmal Besser, einen Entwurf wegen Einrichtung des Stadtwesens vorzulegen. Auf diesen geht der für das lutherische Schweden unerhörte Vorschlag zurück, auch Reformierte zu gleichem Recht zuzulassen und anderen „Religionsverwandten“ die private Ausübung ihrer religiösen Handlungen zu gestatten. Freilich mußte man mit Zuzug niederländischer Reformierter rechnen; auch hing die Mehrzahl der Leher dem Calvinismus an.

Diese Gedanken führte dann der Etatspräsident der Stader Regierung, der ehemalige pfälzische Gesandte Kleihe, in allen Einzelheiten zwar umständlich, aber doch mit erstaunlicher Großzügigkeit aus. Er entwarf sogar für portugiesische und andere reiche Juden sowie für Mennoniten eigene Privilegien, dachte auch an Verkehrsverbindungen, etwa einen Kanal nach Hadeln. Ja, er wollte sogar Katholiken Zugang zu den höchsten Städtämtern einräumen.

Um den Entwurf zu überbringen und das Projekt zu fördern, insbesondere Geld in Höhe von mindestens 30 000 Rtlrn zu besorgen, wurde Besser An-

fang Dezember nach Stockholm gesandt. Infolge des widrigen Wetters war er statt der üblichen 12 bis 14 Tage fast einen ganzen Monat unterwegs, so daß hierdurch schon eine Verzögerung eintrat. In Stockholm kam dann die Sache nicht weiter, sondern wurde verschleppt, weil eben kein Geld vorhanden war. Das einzig Erreichbare war zunächst nur der königliche Entschluß vom 13. Januar 1674, den neuen Ort Carlsburg zu benennen.

Melle hatte inzwischen größte Schwierigkeiten mit dem Aufbau. Er bezahlte zwar so gut es ging; er schoß selbst aus Eigenem vor, doch stieß er überall auf Widerspenstigkeit. Dazu wurden die Konjunkturen für Schweden immer ungünstiger. Man bedurfte also jetzt des Geldes für andere Zwecke. Immerhin ließ der König das Leher Privatbesitzern gehörende Festungsgrundstück schätzen und bestimmte, es vorläufig aus der Kontribution mit sechs Prozent zu verzinsen.

Trotz aller Schwierigkeiten, die auch gerade von den von den schwedischen Herrschern im Bremischen zu großzügig Beschenkten kamen, führten Melle und Besser, der erst im Oktober 1674 aus Stockholm zurückkam, das Werk weiter. Der König, der offenbar sehr an dem Plan hing, sandte im Juni drei Zeichnungen seines Architekten Tessin über die Anlage der Gassen und Ausführung der Häuser nach Stade, damit dort die brauchbarste ausgesucht werde. Auch machte er nochmals 5000 Rtlr locker und sorgte für eine ausreichende Bestückung.

Die Lage verdüsterte sich für Schweden zusehends. Man bereitete sich in Stade darauf vor, daß Carlsburg abgeschnitten werden könne. Darum setzte man neben Melle und Besser noch den Regierungsrat Graffenthal als Kommissar ein, der jedoch, als es brenzlich wurde, Carlsburg verließ, da ihm „die ungesunde Luft nicht zuträglich“ sei.

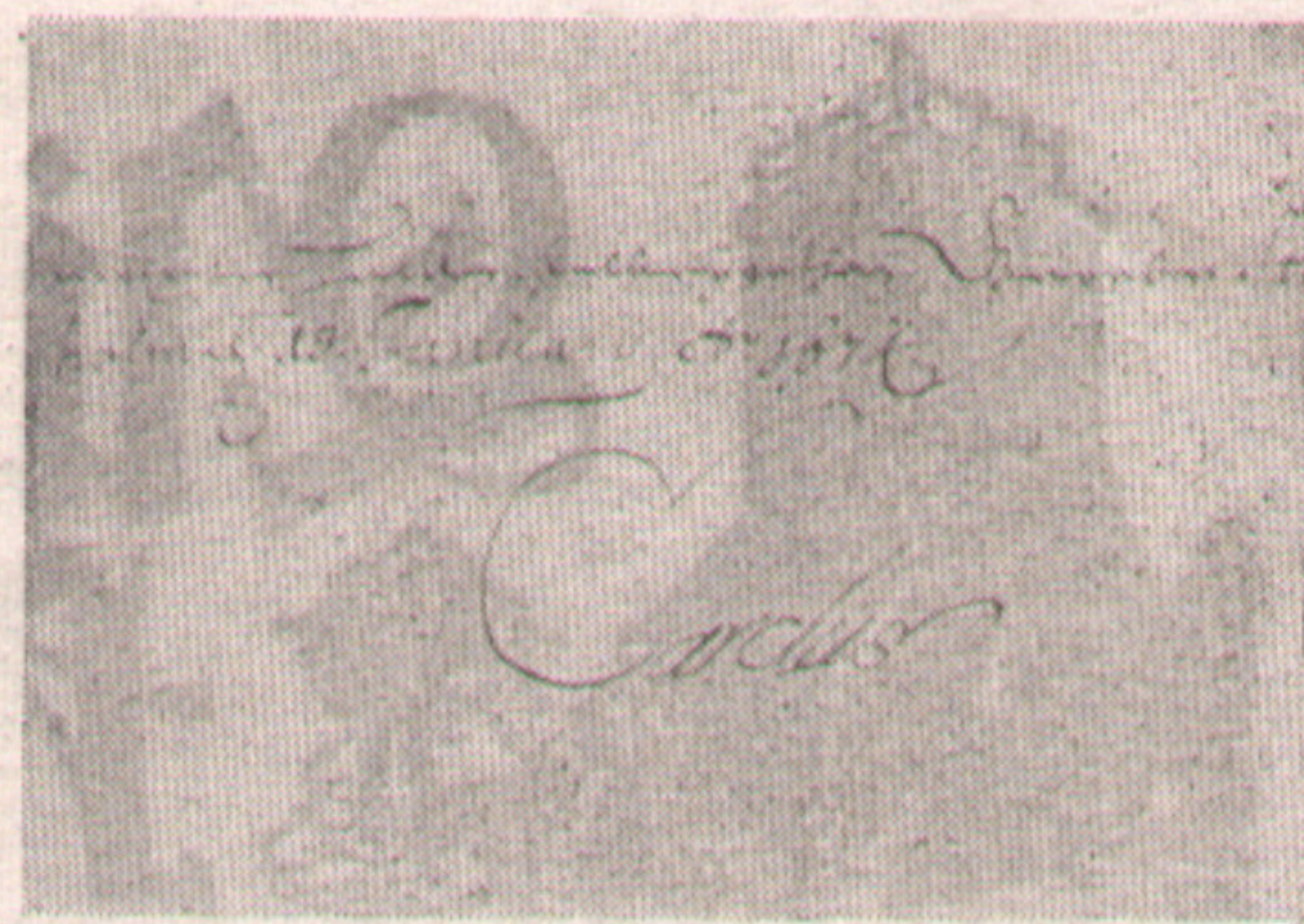
Zur merkwürdigerweise größten Überraschung der Schweden begann der Angriff von der Seeseite. Neun brandenburgische Schiffe beschossen am 19. September die Festung von der Geestemündung aus und setzten Truppen an Land, die jedoch unter erheblichen Verlusten zurückgeschlagen wurden. Infolge der Eifersucht unter den Verbündeten und wohl auch des grundlosen Geländes erfolgte jedoch kein Angriff von der Landseite. Dennoch erfüllte sich das Schicksal der Festung.

Es mangelte in ihr an allem, sogar an Unterkünften —, und an verläßlichem schwedischem Fußvolk. Den deutschen Knechten, unter die man noch 100 Gefangene gesteckt hatte, konnte man wenig vertrauen. Schließlich blieben von 800 Mann nur 290 einsatzfähig. Auf Entsatz bestand keine Hoffnung. Da entschlossen sich die Offiziere — ohne Wissen Bessers, dem Horn später die Schuld zuschieben wollte — zu einer Eventualkapitulation, der am 12. Januar 1676 die endgültige folgte. Die Besatzung erhielt freien Abzug; die Schweden wurden in zwei Transportern auf Kosten der Alliierten nach Gotenburg gebracht.

Die Alliierten beschlossen zwar die Zerstörung der Karlsburg, betrieben sie aber offenbar sehr lässig, wohl weil Dänemark, dem Wursten und die Karlsburg zugefallen waren, kein richtiges Interesse daran hatte. Als nämlich Schweden, das auf die richtige Karte — Frankreich — gesetzt hatte, 1680 Bremen und Verden zurückerhielt, konnte der König nochmals versuchen, die Festung wieder aufzubauen. Ja, er beauftragte sogar den berühmten Festungsbaumeister Rimpler mit der Herstellung eines Entwurfs für eine Idealstadt. Doch man mußte



Jugendbildnis Karl XI., 1664 (Morgensternmuseum)



Namenszug des Königs Karl XI. unter einem am 13. Jan. 1674 an die Regierung in Stade gerichteten Schreiben, in dem von der neuen Stadtgründung die Rede ist, „welche wir nun hinfüro Carlsburg benamset haben wollen“ (Staatsarchiv Stade)

sich darauf beschränken, den westlichen Teil, wo die Verbündeten eine Schanze aufgeführt hatten, wieder einzurichten.

Immer noch dachte Karl XI. an die Handelsstadt; er erinnerte an die wöchentlichen Markttage und soll der Festung ein Jahrmarktsprivileg erteilt haben. Allein, es kamen keine Ansiedler, und der Ort verfiel. So blieb Karl XI. nur noch der Befehl zur Zerstörung der Wälle und alleinigen Erhaltung der hohen Schanze. Von hier wurden dann 1685 die Soldaten ebenfalls abgezogen und nach Lehe verlegt. Drei Jahre später erhielten die Leher, nachdem der dortigen, neu errichteten lutherischen Gemeinde zuerst Material aus der Karlsburg zur Verfügung gestellt worden war, ihre Ländereien zurück. Damals hatte die Regierung zu Stade auch die einst festgesetzten Zinsen bis auf einen geringen Rest abgetragen.

Noch einmal versuchte Karl XII. im Jahre 1698, die Karlsburg wieder aufzubauen. Er ließ sogar von dem großen Festungsbaumeister Schwedens, Dalberg, einen Riß entwerfen, und veranlaßte seine Gesandten, sich nach Ansiedlern umzusehen. — Da begann im Jahre 1700 der Krieg, der Schweden wieder in seine einstige Ausgangsposition zurück-

Von der Besatzung der Karlsburg

Aus dem ältesten Kirchenbuch der Marienkirche in Geestendorf: 1694 d 4 Marty ist H. Capitain Hering vormahliger commandant in Carlsburg begraben. Aus einer Geestendorfer Musterrolle im Staatsarchiv Stade: 1675 Gemeine Köter Jacob Santman 35 (Jahre alt) Itzo in Carelsburch Handtlinger bey die attolery hat aber ein eigen Heuschen in Geestendorff.

Dr. Siebs

versetzte. — Nun brachte man die letzten vier Kanonen von der Karlsburg nach Stade und verkaufte 1705 das letzte Material für 268 Rtlr an den Richter Wyneken und den Einnehmer Matthiessen aus Lehe. Dänemark bemächtigte sich 1712 Bremens, das es 1715 gegen eine Entschädigung an das mächtigere Hannover abtreten mußte. Die Weihnachtsflut von 1717 ebnete dann die verlassenen Wälle weitgehend ein.

Wie die Großmacht Schweden, verschwand auch die von ihr geplante Handelsstadt, die ihr den Zugang zum Atlantischen Ozean ermöglichen sollte. Man darf den Untergang von Karlsburg nun nicht — wie Eimer — vor allem darin suchen, daß die Schweden keine Ahnung von den Gezeiten gehabt hätten; die eigentlichen Erbauer oder die, die es hätten sein sollen, wußten darum. Es war, wie Bessell richtig herausstellte, allein oder vorwiegend der chronische Geldmangel der auch sonst auf schwachen Füßen stehenden Großmacht Schweden.

Es blieb dem aufkommenden Bürgertum des 19. Jahrhunderts überlassen, im Bewußtsein seiner Tradition und unter Führung eines weitsichtigen, übertragenden Mannes an gleicher Stelle eine künstliche Stadt zu schaffen — und sie mit wirklichem Leben zu erfüllen!

Quellen: Es handelt sich hier nur um wenige der in Betracht kommenden Aktenstücke:

Staatsarchiv Stade

Rep. 5a Fach 415 Nr. 2: Die Streitigkeiten zwischen dem Flecken Lehe und dem Rat der Stadt Bremen wegen Bestellung der Richter und der hieraus von kgl. schwedischer Regierung zu Stade genommene Vorwand zur Okkupation des Fleckens Lehe und Anlegung einer Schanze daselbst usw. 1653.

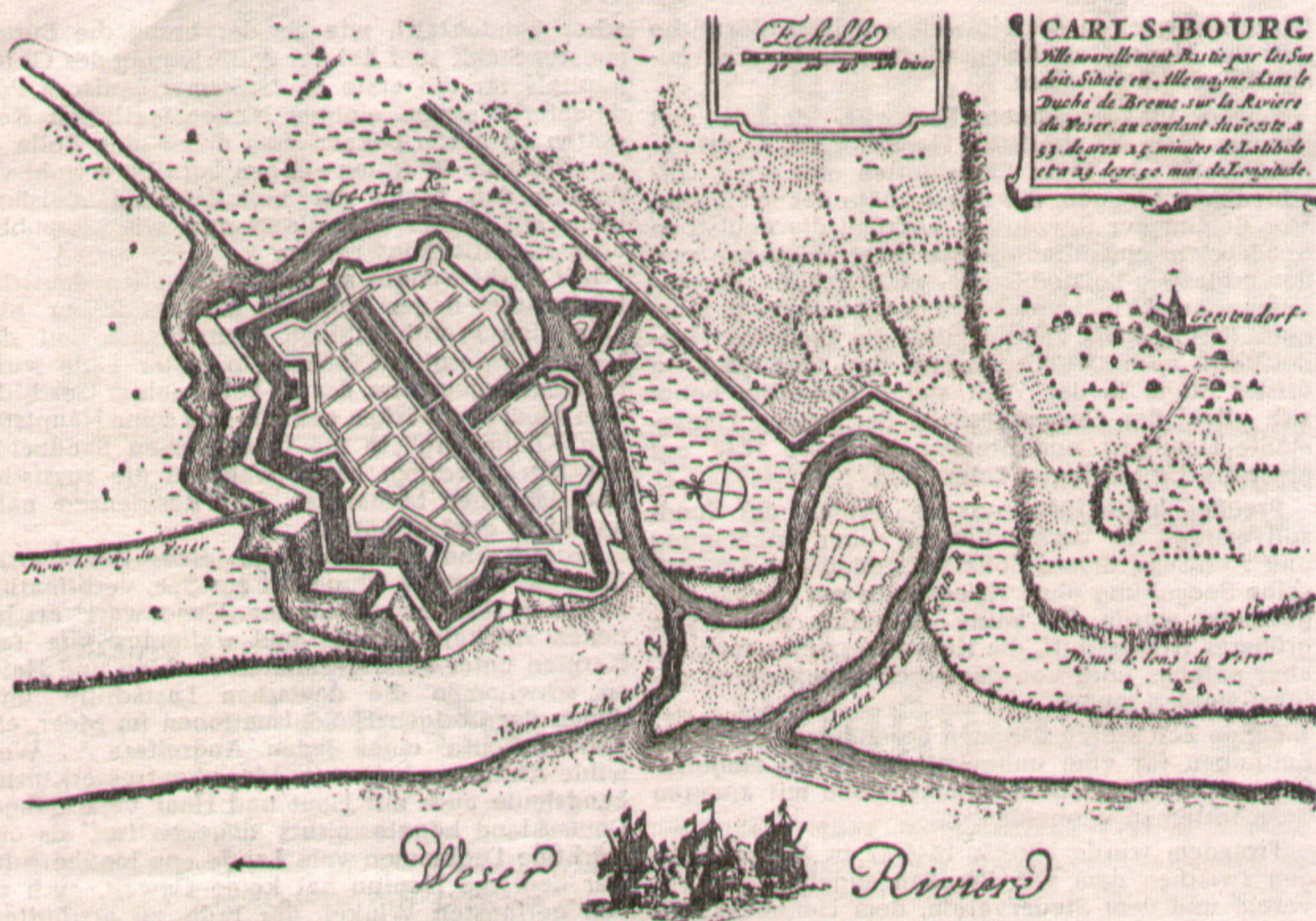
Fach 419 Nr. 1: Verhandlungen mit dem Kommandanten der Leher Schanze, deren Verproviantierung und bauliche Unterhaltung 1655/75.

Nr. 2: Die Erbauung einer neuen Brücke über die Graft an der Leher Schanze 1656/57.

Nr. 6: Königl. Schreiben an den Feldmarschall Horn und Verhandlungen zwischen der Regierung in Stade und dem Rat Besser wegen Erbauung der Stadt und Festung Karlsburg, deren Privilegien usw. 1672/76.

Schrifttum: Manecke, U. Fr. Chr.: Topographisch-historische Beschreibung der Städte, Am-

Schätze des Morgensternmuseums



Durch das neue Werk des schwedischen Gelehrten Gerhard Eimer „Die Stadtplanung im schwedischen Ostseebereich 1600—1715, mit Beiträgen zur Geschichte der Idealstadt“ ist auch dieser Kupferstich mit dem Grundriß der seit 1672 begonnenen, nach König Karl IX. von Schweden benannten Stadt Karlsburg an der Geestemündung in ein neues Licht gerückt worden. Eimer kommt u. a. zu der Feststellung, daß dies der einzige schwedische Stadtplan ist, der im 17. Jahrhundert im Kupferstich erschien. Er diente als Beilage zu der Privilegienveröffentlichung, mit deren Bekanntgabe die schwedische Regierung kapitalkräftige Anwohner für die neue Stadt heranlocken wollte. Der Kupferstich (Format 25,5x17,5 cm) ist um 1680/90 von dem bekannten Amsterdamer Stecher H. van Loon angefertigt worden und wurde später nachgestochen, wie ein unsigniertes Blatt etwas größeren Formats, gleichfalls in der graphischen Sammlung des Museums, zeigt. Als Vorlage kann ein Manuskriptplan angesehen werden, den Eimer aus den Beständen des berühmten Stockholmer Kriegsarchivs als „1672 anerkanntes Projekt für die Anlage der Stadt von Johan Mell“ in seinem Buch veröffentlicht hat.

Ein Kanal bildet die Längsachse des von zehn Bastionen umschlossenen, mit der Spitze zur Weser zeigenden eiförmigen Stadtgrundrisses, der sich an den natürlichen Bogen des Geesteverlaufs im Süden und Osten anschmiegt und auf der

nordwestlichen Seite durch ein doppeltes Wall- und Grabensystem geschützt ist. Auf dem Kupferstich sind zwei Mündungen der Geeste eingezeichnet. Strategische Gründe dürften maßgebend gewesen sein, die letzte, in Richtung auf das Kirchspiel Geestendorf (das also ursprünglich viel dichter an der Geeste lag) weitausholende Schleife des Flusses vor Einmündung in die Weser durch die Versenkung eines Schiffes abzuschneiden und den Fluß in ein direkt in Richtung Weser führendes neues Bett (die heutige Geestemündung) zu zwingen. Der letzte Geestebogen umschloß ursprünglich an drei Seiten die „Leher Schanze“ (ab 1653 von den Schweden ausgebaut), auf dem Gebiet etwa zwischen dem heutigen Berliner Platz und der Gorch-Fock-Schule liegend, die also damals tatsächlich auf der Leher Seite der Geestemündung angelegt war. Die alte Karlsburg selbst umfaßte in ihrer Breite etwa das Gebiet im Stadtteil Mitte zwischen der Geestebücke und der Großen Kirche, war also keineswegs auf das Gelände der Karlsburg-Brauerei beschränkt, wie heute noch des öfteren irrtümlich angenommen wird.

Weitere Einzelheiten über die verschiedenen Projekte der schwedischen Stadtplanung an der Geestemündung wird im kommenden Frühjahr eine Sonderausstellung des Museums über „Die Schwedenzeit in unserer Heimat“ vermitteln, für die schon jetzt Material gesammelt wird. gs

Clipper an der Weser

Bis zum 21. April läuft im Morgensternmuseum noch eine Sonderausstellung über „Clipper an der Weser“ mit dem Untertitel „Der Einfluß des amerikanischen Schiffbaues auf die Werften an der Weser“. Für die Sonderausstellung sind zahlreiche Leihgaben vom Focke-Museum in Bremen und aus Privatbesitz zusammengetragen worden, die z. T. noch nie öffentlich gezeigt wurden und auch sobald nicht wieder ausgestellt werden.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß sich bei Sonderausstellungen des Morgensternmuseums der Bestand noch durch Stiftungen während der Dauer der Ausstellungen zu vermehren pflegt.

Bislang sind dem Museum an größeren Ausstellungsstücken u. a. das Halbmodell einer Bark von der früheren Tecklenborg-Werft (Stiftung von Frau Kimme) geschenkt worden. Als Werftmodell gehört dieses Stück in die 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts und damit in eine Zeit, in der sich Einflüsse des amerikanischen Clipperbaues auch in der Formgebung der hiesigen Schiffsneubauten auszuprägen begannen. Außerdem erhielt das Mu-

ter und Gerichte in den Herzogtümern Bremen und Verden (Handschrift von ca. 1827).

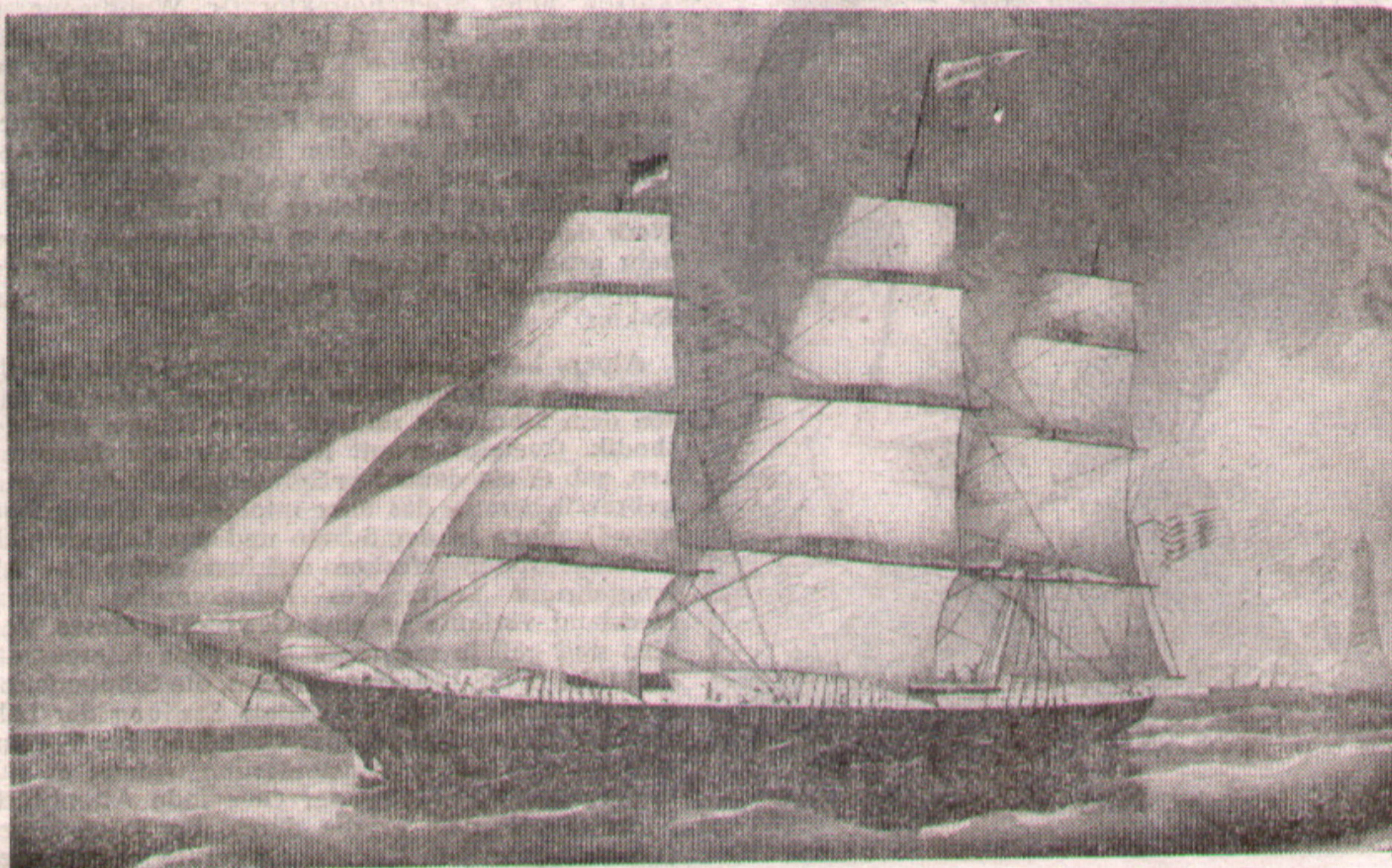
Andersson, I.: Schwedische Geschichte, 1950.
Bessell, G.: Geschichte Bremerhavens, 1927.

Eimer, G.: Die Stadtplanung im schwedischen Ostseebereich 1600—1715. Stockholm 1961.

Klinsmann, W.: Geschichte der Herzogtümer Bremen und Verden in den Jahren 1648 bis 1653 (Stader Archiv NF Heft 17, 1927).

Schröder, H.: Geschichte der Stadt Lehe, 1927.

seum einen Schiffsriß „f. Capt. Jachens“ von 1869 (Stiftung von Hinrich Julius), der auf eine der zahlreichen oldenburgischen Werften (J. B. Böning?) zurückzugehen scheint.



Das Thema der Ausstellung ist ja ein doppeldeutiges, denn neben den Modellen und Bildern von Seglern der Weserwerften werden auch eine Reihe in Amerika erbaute Segler gezeigt, die bekanntlich in größerer Zahl in den 60er und 70er Jahren in den Besitz bremischer Reedereien übergingen. Es ist zu bedauern, daß sich von den Bremerhavener Werften fast gar keine Schiffsrisse erhalten haben, es sei denn, sie kommen noch aus Privatbesitz zum Vorschein.

Unter den zahlreichen Leihgaben von privater Seite verdienen besonders zwei Schiffsporträts Beachtung. Das eine hat Frau Kruidter, Bremerhaven, zur Verfügung gestellt. Es zeigt mit der Bark „Louis“ einen typischen Frachtsegler aus der Zeit vor der Einführung der Clipper mit ihrer schärferen Rumpfform und der höheren Takelung.

Lokalgeschichtliches Interesse erweckt gerade dieses Bild, da es sich um ein Schiff von einer der ältesten Bremerhavener Reedereien handelt, deren Eigentümer Hinrich Garrels aus Leer zu den ersten Einwohnern des neuen Hafenortes gehörte.

Auf dem anderen Gemälde, das als Leihgabe von F. Schmidtman, Dorum, in die Ausstellung gelangte, ist unter dem Namen „Wursata“ ein Segler wiedergegeben, der bereits die Verarbeitung der amerikanischen Neuerungen auf den Weserwerften in den 50er Jahren dokumentiert. Bei dem Schiff handelt es sich um das 1854 bei Rischmüller in St. Magnus erbaute größte Seeschiff des Landes Wursten, das einer Reihe angesehener Wurster Landwirte gehörte, die sich zu einem Seeschiff-fahrtsverein zusammengeschlossen hatten.

Wie das Gemälde der „Wursata“ aus dem Jahre 1857 stammt auch ein Bild des Weserclippers „C. J. Borgstede“, erbaut bei Ahlers in Elsfleth, das Frau Gertrud Cornelius, Bremerhaven, vor einiger Zeit dem Museum schenkte, von dem Vegesacker Marinemaler Oltmann Jaburg (1830—1908), der sich damit als Meister in der Wiedergabe alter Segelschiffe ausweist und durchaus neben C. H. Fedeler bestehen kann.

Selbstverständlich kann diese Sonderausstellung nicht den Anspruch erheben, das Thema vollständig zu erschöpfen. Dazu wären Vorbereitungen nötig, die weit über unser Heimatgebiet hinausgreifen. Leider konnte auch in der Ausstellung kein Modell oder Gemälde desjenigen Schiffes gezeigt werden, das man geradezu als Prototyp eines an der Weser geschaffenen Clippers ansehen kann: das 1854 auf der Rickmers-Werft erbaute Dreimastvollschiff „Ida Ziegler“. Nach den bisherigen Ermittlungen befindet sich ein seinerzeit für die Weltausstellung in Paris geschaffenes Werftmodell heute im National-Schiffahrtsmuseum „Steen“ zu Antwerpen. Ein ebenfalls von der Rickmers-Werft herrührendes Halbmodell des Schiffsrumpfes ist im „Club zur Geduld“ in Winterthur in der Schweiz. Dort hängt auch das bestehende Gemälde des Vollschiffs „Ida Ziegler“, das im Vergleich mit anderen Schiffsporträts unzweifelhaft als Arbeit des bremischen Marinemalers Carl Justus Harmen Fedeler (1799—1858) anzusehen ist. Somit kann der Katalog der bremischen Schiffahrtsbilder dieses Malers um ein weiteres Gemälde bereichert werden. Die Könnerschaft C. J. H. Fedelers bei der Wiedergabe von Schiffen zeigt sich besonders eindringlich auf einem in der Sonderausstellung aus dem Besitz des Focke-Museums gezeigten großen Blatt mit insgesamt 46 Ansichten von Kriegs-Kauffahrtschiffen und Küstenfahrern.

Flottenbestrebungen in Deutschland vor 1848

1827 wurde Bremerhaven gegründet. Mit der Stationierung der größten Einheiten der 1848 von der Frankfurter Nationalversammlung beschlossenen ersten deutschen Kriegsmarine, deren Kommando bald Brommy übernahm, wurde der nun rund 3500 Einwohner zählende Hafenort weiten Kreisen in Deutschland bekannt. Über diese erste deutsche Flotte wird der Verfasser am 25. 4. in einem Lichtbildervortrag im Morgensternmuseum sprechen. Hier gibt er gleichsam als Einführung einen Abriss über die Flottenbestrebungen vor 1848.

Im Mittelpunkt der Revolution des Jahres 1848 stand in deutschen Ländern neben der Entfaltung liberaler und demokratischer Kräfte das Streben, endlich die Zerrissenheit in Einzelstaaten zu überwinden und die nationale Einheit zu erringen. Die Bewegung dieser Zeit, die fast in jeden Winkel des Vaterlandes gedrungen war, erhoffte sich auch, wie der bremische Bürgermeister Arnold Duckwitz in seinen 1877 erschienenen Denkwürdigkeiten schreibt, „daß das große Deutschland eine kräftigere Vertretung gegen die Außenwelt nicht nur auf dem Gebiete der Diplomatie und des Handels, sondern vor allem in der Wehrkraft zu Wasser und zu Lande erlangen“ würde.

Des Fehlens einer eigenen mächtigen Kriegsflotte wurde man sich in Deutschland im März und April 1848 allgemein schmerzlich bewußt. Keime für eine Flottenbewegung sind aber schon nach 1815 u. a. in den Äußerungen Gneisenaus, Boyens, Prinz Adalberts von Preußen, Jahns und Ludwigs I. von Bayern zu finden. Als Piraten dem deutschen Handel in der Nordsee einigen Schaden zugefügt hatten, war der badische Gesandte 1817 sogar vor dem Frankfurter Bundestag, wenn auch ohne Erfolg, für den Aufbau einer Marine eingetreten, „um einen selbständigen Schutz zu gewinnen, welcher die Nationallehre wie das Gesamtinteresse der deutschen Handelsindustrie und des deutschen Völkerrechts wider Schmach und Verletzung zu sichern allein im Stande sei“.

Besonders aber seit 1840 war mit dem Vordringen des Liberalismus und der Listschen Gedanken vom nationalen Handelsstaat die Notwendigkeit, eine Kriegsmarine zu schaffen, stärker hervorgehoben worden. Eine Flotte hätte einen Ausdruck nationaler Geschlossenheit nach außen und der Freiheit nach innen bedeutet.

Dichter schwärmten in glühenden Worten von einer mächtigen Marine, so Ferdinand Freiligrath in seinen „Flottenträumen“ oder Georg Herwegh in dem Gedicht „Die deutsche Flotte“. „Das Meer, das Meer macht frei!“ sang Herwegh; dieser Gedanke klang immer wieder auf Germanistentagungen und Sängerfesten der vierziger Jahre an. Ja, er bewegte auch in starkem Maße die Flottengründung von 1848. Die deutsche Flotte würde den Charakter der Nation beeinflussen; denn das Meer erzöge freie Menschen, broad-minded, und es dulde keine feigen Untertanen.

Einige Denkschriften erschienen schon vor der Revolution zur Frage der Seebewaffnung. In ihnen

fehlte nicht selten der Hinweis auf jene glorreiche Zeit der Hanse, als Kriegsschiffe die Kauffahrteischiffe geschützt hatten.

Bereits 1843 errechnete Duckwitz, damals erst Senator, daß die deutsche Handelsmarine, zusammengesetzt aus neun Einzelfloten mit neun verschiedenen Flaggen, die zweitgrößte der Welt war. Vor Beginn der Revolution besaßen die deutschen Reedereien, einschließlich der österreichischen und der schleswig-holsteinischen, 6806 Schiffe. Berechnungen auf Grund von Müllers Statistischem Jahrbuch (1845—1847) zeigten, daß die deutsche Handelsflotte nach Großbritannien und den USA an dritter Stelle in der Welt stand. Immerhin belief sich allein der Gesamtverkehr der beiden Hansestädte Hamburg und Bremen im Jahre 1847 auf mehr als 250 Millionen Taler Gold.

Preußen hatte 1842 nach dem Ablauf der Sundzollverträge in Verhandlungen über Ermäßigung und Ablösung dieses Zolls feststellen müssen, daß seine Seegeltung ohne Kriegsflotte nur gering eingeschätzt wurde. Es baute daraufhin sein erstes größeres Kriegsschiff, die Korvette „Amazone“, die aber anfangs noch von dänischen Seeoffizieren geführt werden mußte.

Lange Zeit waren dagegen besonders Hamburger Zeitungen für eine unbewaffnete Flotte eingetreten, um so möglichst Zusammenstöße mit anderen Seemächten zu vermeiden.

Trotzdem wurde bereits 1846/47 in Verhandlungen zwischen dem von Preußen angeführten Zollverein und dem Steuerverein, dem Hannover, Oldenburg und Schaumburg-Lippe angehörten, ein allgemeiner Handels- und Schiffahrtsbund erörtert. Der im Vereinsentwurf vorgesehene Aufbau einer Kriegsflotte scheiterte aber mit dem Gesamtplan aus Angst vor der Übermacht des einen oder des anderen Staates. Sogar die Gefahr „republikani-

scher Tendenzen“, wie sie der bremische Bürgermeister Smidt 1847 bei der Aufbringung des Grundkapitals für die erste deutsch-amerikanische Postdampferlinie von einigen binnenstaatlichen Kabinetten zu hören bekam, mag dabei eine Rolle gespielt haben. Es schien einigen Politikern wohl verdächtig, daß es in der bremischen Handelsflotte immerhin Schiffe gab, die Namen wie „Republik“ oder „Constitution“ trugen.

Mit Recht konnte man um 1848 allen deutschen Küstenstaaten den Vorwurf machen, bisher nicht „für eine Wehrhaftigkeit Deutschlands auf dem Meere“ gesorgt zu haben. In erster Linie wurde Preußen angegriffen, das im Laufe seiner Geschichte dem Meer den Rücken gekehrt und seine Hauptstadt von Königsberg „in die unwegsamen Sandheiden der Mark“ verlegt hätte, während die russischen und dänischen Monarchen ihre Residenzen näher ans Meer gerückt hätten.

Bezeichnend ist die Klage eines Zeitgenossen über die deutsche Ohnmacht zur See, veröffentlicht in einem 1848 im 1. Band der „Gegenwart“ erschienenen Artikel: „Wehr- und waffenlos wie fette Karpfen unter scharfgezahnten Hechten und Haien, so schwimmen die deutschen Lastschiffe unter denen der übrigen Handelsnationen im Meer, eine sichere Beute eines jeden Angreifers... Wenn wilde Anthropophagen (= Menschenfresser) unsere Landsleute auch mit Haut und Haar verschlingen, Deutschland könnte nichts dagegen tun, als ohnmächtige Drohungen vom Lande aus hinüberufen. Der deutsche Neptun hat keine Gewalt, auch nur den geringsten Winkel der Erde zu erschüttern; denn wir Deutschen haben es versäumt, ihm seinen Dreizack zu schmieden. Er ist ohnmächtig wie ein Jupiter tonans ohne den Donnerkeil.“

Hier eine Änderung herbeizuführen, sollte eine der Aufgaben der Frankfurter Nationalversammlung werden.

Heinrich E. Hansen

Hinrich Alpers 70 Jahre



Zu den aktiven Mitarbeitern unseres Heimatbundes, die in jüngster Zeit ihr 70. Lebensjahr vollendeten, gehört auch Hinrich Alpers, Rektor a. D., in Altenbruch. Am 13. März 1893 in Wangersen, Kreis Stade, als einziger Sohn eines Landwirts geboren, kam er auf Rat seines Lehrers Fittschen trotz der Bedenken seines Vaters, der den Hoferben gern behalten wollte, Ostern 1907 auf die Präparanden-Anstalt nach Diepholz und Ostern 1910 auf das Verdener Seminar, das er im März 1913 absolvierte. Nach seiner anschließenden Militärzeit in Schleswig wurde er Ostern 1914 in Altenbruch einstweilig angestellt. Im August desselben Jahres kam er mit dem 3. Batl. des Stader Res. Inf. Rgts. 75 ins Feld, wurde 1916 schwer verwundet und nach längerem Aufenthalt in verschiedenen Lazaretten 1917 nach Altenbruch entlassen, wo er seinen Unterricht wieder aufnahm. Neben seinem gewissenhaften Einsatz für die Schule bildete er sich in Deutsch und Geschichte weiter, nahm in beiden Fächern an Fortbildungskursen unter Studiendirektor Dr. Wohltmann in Stade teil und bestand im September 1931 seine Mittelschullehrerprüfung. Er war daraufhin als zukünftiger Schulleiter in Altenbruch vorgesehen, aber nach den damaligen Bestimmungen konnten keine Lehrkräfte aus dem Kollegium dieses Amt übernehmen, und deshalb war er von 1937 an für zwei Jahre als Hauptlehrer in Drochtersen tätig. Nach dem Tode des auch in Morgensternerkreisen sehr geachteten Richard Wehnke ernannte ihn die Regierung in Stade zum Hauptlehrer und 1951 zum Rektor.

Alpers hat sich bereits als junger Lehrer schriftstellerisch betätigt. Seine damaligen Arbeiten galten dem Schulrecht und vor allen Dingen der Methodik. Gemeinsam mit Rektor Drewes, Drochtersen, gab er ein deutsches Sprachbuch für den Schulgebrauch heraus, das aber infolge der Nachkriegsumwälzungen in der Schule und der Lehrmethode andersgearteten Werken weichen mußte. — Als langjähriger Leiter des Lehrervereins Hadeln-Hochland verfaßte er eine Geschichte dieses Vereins und gab in mehreren Vorträgen interessante Einblicke in die Lehrerausbildung, die Schulaufsicht, den Unterrichtsstoff, die soziale Stellung der Lehrer usw. in der Zeit seit der Gründung des Vereins 1831. — Seit seiner Pensionierung widmet er sich in verstärktem Maße der Gemeinde Altenbruch. Nicht allein, daß er die durch die Kriegsfolgen (Wohnungsnot!) in Unordnung geratenen Arbeiten

und Sammlungen des ehemaligen Kirchspielschreibers Johann Scherder wieder für die Forschung zugänglich zu machen versuchte, er verfaßte auch eine ganze Reihe von Aufsätzen für unser Niederdeutsches Heimatblatt und unsere Jahrbücher. — Zuletzt sei noch darauf hingewiesen, daß Rektor Alpers sich seit Jahren bemüht, die Ortsgruppe Altenbruch nicht nur zusammenzuhalten, sondern auch den Mitgliederbestand zu erhöhen bestrebt ist. In vielen Versammlungen ergriff er selbst das Wort zu einem Vortrage.

Neben dem Oberkreisdirektor W. Büning, Otterndorf, als Mitglied des Vereinsvorstandes gehörten viele andere prominente Morgensterner und die Ortsverwaltung, der Alpers verschiedene Jahre als Ratsherr angehörte, zu den Gratulanten. Möge es dem Jubilar vergönnt sein, bei guter Gesundheit noch viele Jahre für die Heimat zu wirken und zu schaffen!

Richard Tiensch

Jeverlandfahrt

Den Auftakt zu mehreren Studienfahrten in den nächsten Monaten, die wiederum Fahrtenleiter Riedel ausgearbeitet hat, bildet die Jeverlandfahrt am Sonntag, dem 5. Mai. Hauptziel ist die alte friesische Residenzstadt Jever mit ihren Kunstschätzen. Am Nachmittag wird eine Rundfahrt durch das Jeverland angetreten, die neben reizvollen landschaftlichen Eindrücken die Besichtigung kleiner Hafenorte, Kirchen und Herrenhäuser vorsieht.

Fahrtroute: Dedesdorf — Varel — Jever — Tetens — Minsen — Hooksiel — Burg Kniphausen — Sande — Varel — Bremerhaven. Abfahrtszeiten: Stadtgrenze 7.30, Parkbahnhof 7.32, Jägerhof 7.34, Flötenkiel 7.36, Amtsgericht 7.38, Pauluskirche 7.41, Leher Tor 7.43, Bgm.-Smidt-Ged.-K. 7.46, Handelskammer 7.49, Hauptbahnhof 7.51, Georg-/Grashoffstraße 7.53, Postamt Wulsdorf 7.58, Dedesdorf 8.15. Rückkehr gegen 20.30 Uhr, Fahrtkosten 15,— DM. Anmeldungen bis zum 28. 4. bei Fahrtenleiter F. Riedel.

Lichtbildervortrag über das Jeverland

Nicht nur die Teilnehmer an der Jeverland-Exkursion, sondern alle Morgensterner sind freundlichst zu einem Lichtbildervortrag eingeladen, den der Kaufmann Martin Folkers, Vorsitzender des Jeverländischen Geschichts- und Altertumsvereins, am Dienstag, dem 30. April, um 20.00 Uhr auf Einladung des Heimatbundes im Morgensternmuseum hält.

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 136 96. Schriftleitung: Gert Schlechtriem, Bremerhaven-G., Georgstraße 90. Gestaltung: Hein Carstone



Arnold Duckwitz, Reichshandelsminister (1848—49), bremischer Senator und späterer Bürgermeister