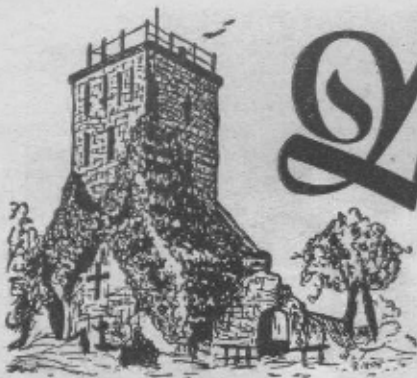




Lieder Deutsches Heimatblatt



№. 191

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimatsbund an Elbe und Wejermündung, e. V.

November 1965

Vom Schicksal des größten Tecklenborg-Schiffes „Johann Heinrich Burchard“

Mittelpunkt der neuen Schiffsabteilung des Morgenstern-Museums ist seit etwa einem Monat das großartige Wertmodell des früheren HAPAG-Dampfers „Johann Heinrich Burchard“, das die Industrie- und Handelskammer Bremerhaven dankenswerterweise als Schaustück zur Verfügung stellte. Dieses Schiff, mit 19 802 BRT die größte Einheit, die unsere „verschrödete“ Tecklenborg-Werft gebaut hat, war zusammen mit zwei Schwesterschiffen und den drei 50 000-t-Dampfern der „Imperator“-Klasse vor dem ersten Weltkrieg ein überzeugender Ausdruck für den Expansionsdrang der Hamburg-Amerika-Linie. Albert Ballin, der besonders befähigte „General“ der HAPAG, war gegen Ende des ersten Jahrzehnts zum Großangriff gegen seine Wettbewerber angetreten. — Nach einem nicht überzeugenden Versuch mit dem Schnelldampfer „Deutschland“, 16 703 BRT, dessen Rekordreise im Jahre 1900 erstmalig mit dem Ausdruck „blaues Band“ verknüpft ist, übernahm Ballin das Prinzip der White-Star-Line. Diese hatte den mit Regierungshilfe erbauten Expreßschiffen der Cunard-Line, „Lousitania“ und „Mauretania“, ihre Dampfer „Titanic“ und „Olympic“ entgegengesetzt. Der Slogan der White-Star-Line lautete: „Größerer Komfort und vernünftige Geschwindigkeit.“ — Nach guten Erfahrungen mit dem in Belfast nach diesem Prinzip gebauten D. „Amerika“ gab die HAPAG bei Blohm & Voss die drei Riesenschiffe „Imperator“ (51 669 BRT), „Vaterland“ (54 282 BRT) und „Bismarck“ (56 551 BRT) in Auftrag. Dieses Trio hätte dem Norddeutschen Lloyd das Geschäftsleben verdammt schwer gemacht, wenn nicht am 4. August 1914 der Atlantik Hauptschauplatz des ersten Weltkrieges geworden wäre.

Auch die „HASUD“ sollte mattgesetzt werden

Drei weitere Großbauten sollten gleichzeitig auf der La-Plata-Route der Hamburg-Amerika-Linie die Vormachtstellung verschaffen, die bis dahin die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft unbestritten mit ihren „Cap“-Schiffen besaß. Der Bau dieser drei HAPAG-Dampfer, für die entgegen der bisherigen Namenspolitik zwei Hamburger Bürgermeister und Großadmiral Tirpitz als Paten vorgesehen waren, wurden bei Joh. C. Tecklenborg, der AG „Weser“ und beim Stettiner

Vulcan in Auftrag gegeben. Bei den zwei ersten handelte es sich um Schwesterschiffe von nahezu 20 000 BRT, die mit 18 Knoten Dienstgeschwindigkeit den Südatlantik kreuzen sollten. D. „Tirpitz“ war etwas größer und zeichnete sich besonders durch eine interessante Turbinenanlage mit hydraulischem Getriebe aus, das als „Föttinger-Transformator“ bekannt geworden ist, aber keine weitere Verbreitung gefunden hat. In ihrer eleganten Linienführung und Anordnung der drei „gehaltvollen“ Schornsteine, die nach dem Ballinschen Vorbild bald in Mode kamen, waren die drei „Südamerikaner“ kleinere Ausgaben der Nordatlantik-Riesen, der bei Tecklenborg in Auftrag gegebene „Johann Heinrich Burchard“ wurde deshalb an der Unterweser auch „Klein-Imperator“ genannt. Den „Kollegen“ „William O'Swald“ konnte die AG „Weser“ in ihrem Auftragsbuch notieren. — Der dritte Schornstein dieses Trios war übrigens eine „Maske in Gelb“, ein blinder, der mehr Kraft vortauschen sollte, als hinter den Maschinen stand; dies war damals allgemein üblich, weil die Auswanderer aus dem Osten von der Zahl der Schornsteine magisch angezogen wurden. Die Schornstein-Ehrlichkeit kam erst fast zwei Jahrzehnte später in Mode.

„Trinitatis-Maschine“

Der Auftrag für D. „Johann Heinrich Burchard“ wurde am 19. Februar 1912 erteilt und die Ablieferung des Schiffes für den 15. Dezember 1913 festgelegt. Als Baupreis wurden 8,427 Mill. Mark vereinbart. Besonders interessant war die Maschinenanlage, die nach dem Prinzip der „Dreieinigkeit“ arbeitete. Sie bestand aus drei Aggregaten, zwei sehr soliden Dreifachexpansionsmaschinen und einer Turbine, deren Laufrad von dem Abdampf der beiden Kolbenmaschinen beflügelt wurde, bevor er sich im Kondensator wieder zu Wasser verdichtete. Die Turbine gab ihre Leistung an eine mittschiffs angeordnete dritte Schraubenwelle ab. Insgesamt arbeiteten 9000 „indizierte“ Zylinder- und 4600 „effektive“ Turbinen-Pferde an den drei Schrauben und verliehen dem 179,96 m langen und 24,53 m breiten Schiff eine Geschwindigkeit von etwa 18 Knoten. Vor dem ersten Weltkrieg, als die Trampschiffe mit 8 bis 9 Knoten über

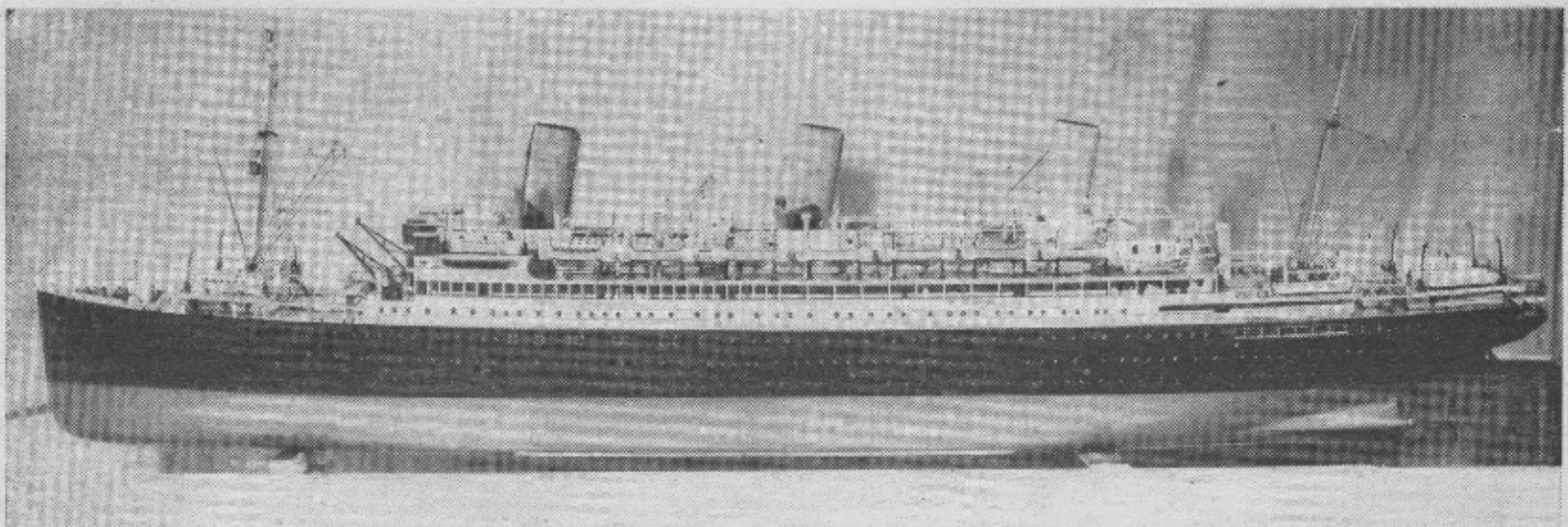
die Ozeane schlichen, galten diese drei Dampfer auf dem Südamerika-Track als ausgesprochene Schnellläufer.

Kapazität 2000 Passagiere, 6000 t Ladung

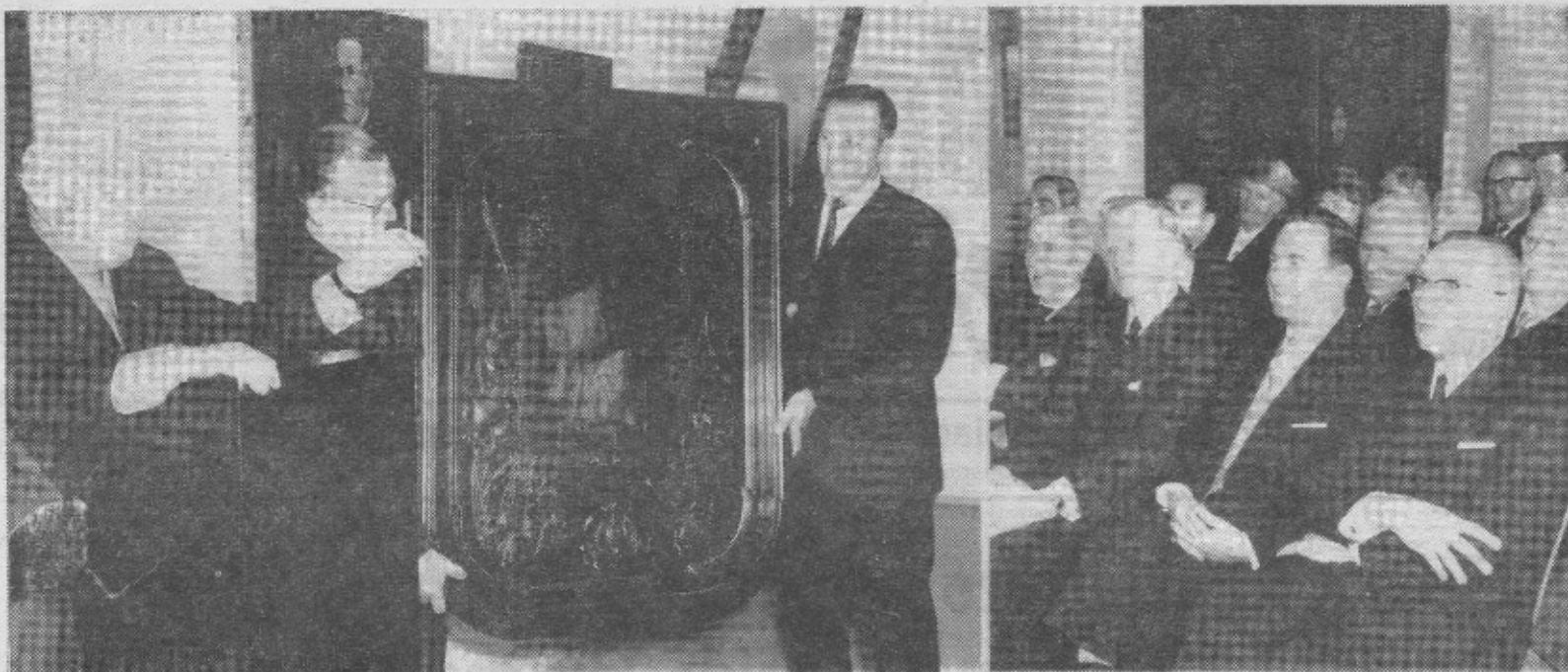
Die Inneneinrichtungen waren von namhaften Künstlern entworfen und zeugten vom Geist eines modernen Stilgefühls. In der I. Kajüte konnten 369 Gäste, in der II. 185 Passagiere, in der III. Klasse 380 Reisende und im Wohndeck 944 Auswanderer beziehungsweise Saisonarbeiter untergebracht werden. Zu ihrer Beförderung und Betreuung waren 450 Mann vorgesehen. Besonderes Aufsehen gab es wegen des geräumigen Schwimmbades auf dem Bootsdeck, dessen Dach je nach Wetterlage geöffnet werden konnte. Auch das geplante Gewächshaus erregte in der Presse Aufmerksamkeit.

Schwieriger Stapellauf

D. „Johann Heinrich Burchard“ lief am 10. Februar 1913 vom Stapel, das Schwesterschiff „William O'Swald“ folgte ihm am 30. März. — Die Geeste bot für den Stapellauf des großen Schiffes einige Schwierigkeiten, und der Landrat des Kreises Geestemünde hatte sie für jeden Schiffsverkehr gesperrt. Georg W. Claßen, Vorstandsmitglied und befähigter Chefkonstrukteur der Tecklenborg-Werft, war froh, als nach geglücktem Stapellauf die Anker des Schiffes in den Mudd der Geeste donnerten. Schon 1907, als D. „Prinz Friedrich Wilhelm“ mit 17 324 BRT ins Wasser rauschte, hatte es bereits Lobeshymnen für die geglückte Schiffsgeburts gegeben, in die allerdings der „Schreiber dieses“ damals nicht einstimmt, weil ihm die Heckwelle des Lloyd-Dampfers am Ufer des Volksgartens ein Bad verpaßte, dessen hydrographische Wirkung bis oberhalb des menschlichen „Südpols“ reichte. — Der Pate konnte übrigens nur im Geiste am Taufakt teilnehmen, weil er schon zwei Jahre vorher das Zeitliche gesegnet hatte. Er hätte sich gern die Reise nach Bremerhaven gemacht, denn er war im Bremischen ein wenig zu Hause. Burchard war nämlich im Jahre 1852 in Bremen geboren und stieg erst später als Rechtsanwalt zu senatorischen und schließlich 1902 zu bürgermeisterlichen Ehren der Freien Hansestadt Hamburg auf.



Modell des Dampfers „Johann Heinrich Burchard“, Geschenk der Industrie- und Handelskammer zur Eröffnung der neuen Schiffsammlung



Am Rednerpult Dr. Arnold Rehm; Gemeindedirektor Schmidtsdorf und Bürgermeister Eckhoff überreichen als Geschenk des Fleckens Bederkesa ein Lederbild von der früheren Ausstattung eines Lloyd-Schnelldampfers, geschaffen in der Zeit des Jugendstils

Unter den Ehrengästen der Eröffnungsfeier von links nach rechts: Werftdirektor Bertram Rickmers, Oberingenieur D. Janssen von der früheren Tecklenborg-Werft, Präsident Külken, IHK, Bürgermeister Tallert, Stadtrat van Heukelum, Hauptgeschäftsführer Dr. A. Dierks

Den Taufakt vollzog inmitten feierlicher Zylinderigkeit nach einer „markigen, weithin schallenden Rede“ des Hamburger Bürgermeisters Predöhl die Tochter des Paten mit einer Flasche „Kupferberg Gold“, wie der Reporter gewissenhaft bemerkte. Leider ließen diese Patenschaften Burchard und seinen Kollegen O'Swald nicht in die maritime Geschichte eingehen; beide Schiffe haben ihren Namen nicht über See getragen. D. „Johann Heinrich Burchard“ lag, nachdem das Schiff den Ausrüstungskai verlassen hatte, während des ersten Krieges bei Schuppen 14 des Kaiserhafens in Nachbarschaft der für die Qualität ihrer belebenden Getränke bekannten Gastwirtschaft „Roter Sand“. An Bord vertrieben gelegentlich anmutige Mädchen aus den Unterweserorten den Wachoffizieren die Längeweile durch beschwingte Zusammenkünfte, die man heute als Partys zu bezeichnen pflegt, seinerzeit aber als Zeichen hansischen Wagemutes auf dem Gebiete der Frauen-Emanzipation gewertet wurden.

Verhängnisvoller Torpedoschuß

Die angedeutete Namenslöschung war die betrübliche Folge eines soldatischen Irrtums. Da hatte am 16. März 1916 Oberleutnant z. S. Metz, Kommandant von „UB 13“, in der Nordsee beim Nordhinder Feuerschiff einen großen Dampfer in sein Sehrohr bekommen, der sich auffallend unschuldig bewegte. Das Schiff bot für einen U-Boot-Fahrer ein geradezu ideales Ziel, das den Schuß förmlich herausforderte. Der Kommandant drückte, und der Treffer saß auch da, wo er sitzen sollte: Das „feindliche“ Schiff ging schnell auf Tiefe. Leider mußte der Kommandant bald feststellen, daß er die „Tubantia“ des Königlich-Holländischen Lloyd, 1914 in Glasgow gebaut und zu 13911 BRT vermessen, torpediert hatte. Obwohl das Kriegstagebuch und der Torpedonachweis frisiert wurden, sickerte die Wahrheit schnell durch, und es kam zu scharfen Protesten der niederländischen Regierung in Berlin. Da es am Tatbestand, trotz des „schneeweißen“ Gutachtens des Reichsmarineamtes, nicht viel zu deuteln gab, sprach das Auswärtige Amt den Holländern sein lebhaftes Bedauern aus und legte dem Königlich-Holländischen Lloyd die beiden „Bürgermeister“-Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie auf die Wunde „Tubantia“ und andere schon schmerzende Narben der Reederei, die im Laufe der kriegsrischen Auseinandersetzungen besonders hohe Schiffsverluste hatte hinnehmen müssen.

Der Eigentumswechsel ging nun nicht in der Form vor sich, daß die holländische Gesellschaft die Schiffe übernahm und die HAPAG vom Reich entschädigt wurde, sondern Albert Ballin und Mijneer Wilms handelten einen regelrechten Kaufvertrag aus, der am 8. Juni 1916 in Berlin geschlossen wurde. Danach gingen beide Schiffe um den Preis von 25 Mill. Mark in den Besitz des Königlich-Holländischen Lloyd über; die Übergabe aber sollte erst unmittelbar nach Friedensschluß erfolgen. — Bei dem Handel spielte übrigens ein deutlicher Hinweis auf schwedische und dänische Interessenten eine Rolle, die Ballin sehr seltsam folgendermaßen formulierte: „Sie werden mich nicht für so geschmacklos halten, Ihre Kauflust anzureizen zu wollen, indem ich Ihnen andere Käufer vorspiegele.“

Die Alliierten machen Schwierigkeiten

Durch diesen Vertrag konnten sich die beiden Hamburger Schiffe bei Abschluß des Waffenstill-

standes im Jahre 1919 als DD. „Limburgia“ und „Brabantia“ der Beschlagnahme durch den Feindbund entziehen, der bekanntlich damals die ganze deutsche Handelsflotte als Vorleistung auf die sogenannten Reparationen beansprucht hatte. Als die beiden Dampfer im Jahre 1920 nach Amsterdam überführt wurden, protestierten die Alliierten nachdrücklich gegen diese angeblich fingierte Eigentumsübertragung. Deren Einsprüche konnten aber die Indienststellung der beiden Schiffe nicht verhindern. Die Namensträger der beiden südlichen Provinzen der Niederlande wurden in den Linienverkehr nach dem La Plata eingestellt, für den sie ja ursprünglich bestimmt waren. Inzwischen drückten die Alliierten aber weiter in Den Haag, und diese diplomatischen Aktionen hatten die Herausgabe einer Denkschrift zur Folge, in der die holländische Reederei die Rechtmäßigkeit des Flaggenwechsels durch Veröffentlichung des Vertrages und des Briefwechsels mit der Hamburg-Amerika-Linie unter Beweis stellte. Dennoch beharrten die damaligen Feindbundmächte auf der Herausgabe der beiden Einheiten, und die Reederei beugte sich schließlich, anscheinend nicht ganz unwillig — die beiden Schiffe waren sicher zu groß für den Linienverkehr der holländischen Gesellschaft — wohl auf gutes Zureden der Regierung dem Ansinnen der Reparationskommission. Die „Limburgia“ und „Brabantia“ wurden den United America Lines zur Verfügung gestellt. Diese im Jahre 1921 gegründete, dem Harriman-Konzern gehörende Reederei hatte mit der Hamburg-Amerika-Linie einen ähnlichen Agenturvertrag abgeschlossen wie seinerzeit der Norddeutsche Lloyd mit der bald an Grund geratenen United-States-Mail SS Co., der Vorgängerin der jetzigen United States Lines. Die ehemaligen HAPAG-Schiffe bekamen nun ihre dritten Namen und fuhren als „Reliance“ — ex „Johann Heinrich Burchard“ — und „Resolute“ unter den Stars und Stripes. Diese Namen „Zuversicht“ und „Entschlossen“ hatten einen leicht martialischen Beigeschmack, und es gab Leute an der Wasserfront von New York, die deswegen unkten — wie sich später zeigen sollte, nicht mit Unrecht.

Neue Flagge wegen Durstes

Zusammen mit dem als Hilfskreuzer bekanntgewordenen D. „Prinz Eitel Friedrich“ des Norddeutschen Lloyd, der ehemaligen „Cleveland“ der HAPAG, und zwei Dampfern amerikanischer Abstammung fuhren „Reliance“ und „Resolute“ ab 1922 zwischen Hamburg und New York. Leider kriegten die an und für sich beliebten Schiffe im harten internationalen Konkurrenzkampf kein „Bein an Grund“, weil sie auch als schwimmende Teile der Vereinigten Staaten wegen der Prohibitions-Gesetzgebung ebenso trocken sein mußten wie das Festland. — Der smarte Harriman verschaffte deshalb beiden Schiffen die panamaische Staatsangehörigkeit, und unter dieser Flagge haben sie in der Linien- und Kreuzfahrt schöne Erfolge gehabt. Nach Mr. Isherwood, einem in England bekannten Schiffbauer, waren die beiden Hamburger „Schwestern“ die ersten Schiffe, die sich der inzwischen beliebt beziehungsweise unbeliebt gewordenen „Flags of Convenience“, der steuerbegünstigten Flaggen, bedienten, unter denen heute rund 1600 Einheiten mit 15,4 Mill. BRT registriert sind.

Im Jahre 1926 aber hatte Mr. Harriman ein Haar in der atlantischen Suppe gefunden; er zog sich aus dem Schiffsverkehr zurück und bot die

ehemaligen HAPAG-Schiffe seinem Partner zum Kauf an. Die Hamburg-Amerika-Linie akzeptierte und stellte Mr. Harriman als Gegenwert ein Aktienpaket im Nennwert von 10 Mill. RM zur Verfügung. Mit diesem Rückkauf war aber keine Namensrestauration verbunden, und die beiden Paten konnten nur im Geiste an Bord wirken; namensmäßig blieben die beiden „Schwestern“ Amerikaner, weil sie als „Reliance“ und „Resolute“ beim amerikanischen Publikum eingeführt waren. Beide bewährten sich gut unter der ersten Hausflagge und gaben mit ihrer schön „geschnittenen“ weißen Außenhaut, zu der die bunten Schornsteine mit ihrem schwarz-weiß-roten Topp lebendig kontrastierten, viel her; als aber die neuen Schiffe der Ballin-Klasse in Fahrt gesetzt wurden und sich nach Umbau bewährten, ließ die Beliebtheit der „Reliance“ und „Resolute“ nach, und die HAPAG war ebenso wie der Norddeutsche Lloyd froh, als Benito Mussolini ihnen Alttonnage abkaufte, weil er seine Devise vom mannhaften Nutzen des gefährlichen Lebens im Jahre 1934 gegen den Negus von Abessinien unter Beweis stellen wollte. Die „Resolute“ ging damals als „Lombardia“ unter der Flagge des Lloyd Triestino in den schmutzigen Krieg, der erst nach Verwendung des „unkonventionellen“ Senfgases für die italienische Flagge entschieden werden konnte.

Auf die „Reliance“ verzichtete Mussolini. Sie fand weiter mit Erfolg auf Kreuzfahrten Beschäftigung. Ihr Einsatz in diesem Geschäft wurde aber am 8. August 1938, am Abfahrtsstage zu einer Nordlandreise, dramatisch unterbrochen. Auf ungeklärte Weise brach in einem Vorratsraum des B-Decks gegen 5 Uhr morgens ein Feuer aus, das rasch katastrophalen Umfang annahm. Durch das Löschwasser bekam das Schiff plötzlich Schlagseite; Wasser strömte durch offene Bullaugen ein, und das schöne Schiff kenterte im Hafen. Ein vorzeitig an Bord gegangener Fahrgast und ein Besatzungsangehöriger fanden den Tod durch Ertrinken. Die Wiederherstellung des Schiffes lohnte sich nicht mehr. Im zweiten Kriegsjahr hat man die „Reliance“ zu handlichen Eisenpaketen zerschnitten und in den Hochofen gesteckt. Die „Anatomie“ besorgte mit bekanntem Geschick die Firma „Eisen & Metall“.

Unserem Modell wäre beinahe ein ähnliches Geschick beschieden gewesen, wenn nicht die Industrie- und Handelskammer Bremerhaven auf Initiative ihres Hauptgeschäftsführers, Dr. August Dierks, die Nachfolgerin der Tecklenborg-Werft, die AG „Weser“, um Rückführung des Modells nach Bremerhaven gebeten hätte. Die bremsische Werft mußte nämlich im zweiten Weltkrieg ihre Modelle einer Luftwaffenschule in Bad Eilsen für den Schiffserkennungsdienst zur Verfügung stellen. Hier sind die meisten Modelle von Angehörigen der britischen Besatzungsmacht „am Boden zerstört worden“.

Die „Lombardia“ ex „William O'Swald“ sank am 4. August 1943 im Bombenhagel eines amerikanischen Flugzeuggeschwaders auf den Grund des Hamburger Hafens. — Als glückhaftes Schiff erwies sich die „Stieflschwester“ „Tirpitz“. Sie wurde der Canadian Pacific SS. Co. zur Verfügung gestellt und ist zunächst als „Empress of China“ und später als „Empress of Australia“ glücklich gefahren. Das Schiff endigte erst im Jahre 1957 auf einer Abwrackwerft in Hongkong.

Arnold Rehm

Bericht über das diesjährige Dreiertreffen

Vorgeschichtsforschung, Schiffahrtsgeschichte und Kunstgeschichte - Aufschlußreiche Heimatkunde

Auf Einladung der Männer vom Morgenstern beteiligten sich am 17. Oktober die Bremer Historische Gesellschaft und der Stader Geschichts- und Heimatverein an einer Studienfahrt zu den vorgeschichtlichen Stätten im Südtel des Landkreises Wesermünde, dem Morgenstern-Museum in Bremerhaven und der Cappeler Kirche. Das Treffen war vom Kreisheimatpfleger Aust, Bederkesa, und der Leitung des Morgenstern-Museums vorbereitet worden. Zwei mittelalterliche Burganlagen, eine wohl 600jährige „Gerichts“-Eiche, das Hügelgräberfeld in der Siebenbergensheide, die neu eingerichtete Schiffsabteilung des Morgenstern-Museums in Bremerhaven und die renovierte Kirche zu Cappel mit ihren Grabdenkmälern sollten besichtigt werden.

Mittelalterliche Burganlagen

Unter Führung von Mittelschullehrer und Kreisheimatpfleger Aust, Bederkesa, fand die Besichtigung von vorgeschichtlichen Stätten im Raume von Heine, Lehnstedt, Neuenhausen, Uthlede, Hagen und Kassebruch statt. Nach seinen aufschlußreichen Erläuterungen führte er die Teilnehmer zu einer neuentdeckten Burganlage, einer sogenannten Motte (sprich: „Mott“), auf dem Grundstück von Bürgermeister Hannken-Illjes. Ehemals hatte dort wahrscheinlich ein Gutshof gestanden. Solche befestigten Höfe wurden „Burg“ genannt und wiesen stets im nahen Sumpf eine dazu gehörende Befestigung auf, einen Turmhügel, dessen Leitbilder aus dem normannischen Nordfrankreich stammen und daher auch heute noch den Namen „Motte“ führen. — Hiervon gibt es zwei Typen, eine Zufluchtsstätte zum Wohnen und eine Straßensperre, die den Durchgangsverkehr zu kontrollieren hatte, wie die bereits bekannten von Hainmühlen und Rotenburg. Hier in Heine handelte es sich um eine Zufluchtsstätte zum Wohnen. Davon sind jene zu Flögeln, Bederkesa und die Pappelnburg zu Lübbstedt bereits bekannt. — So stand vor etwa 800 Jahren mitten in einer Talane ein künstlicher Hügel, wie auch dieser zu Heine an der Drepte. In zahlreichen Windungen zog sie sich durch das sumpfige Auetal, dessen Turmhügel deshalb unzugänglich war. Noch heute führt der Weg vom Hof kommend hinunter über eine sumpfige Wiese. Wenn nicht Herr Hannken-Illjes die letzten zehn Meter mit Brettern ausgelegt hätte, wäre der Turmhügel von den Heimatfreunden nicht erreicht worden. — Erst jetzt, bei der Begradigung der Drepte, wurden Hölzer entdeckt, dicke Balken und Vierkant-Pfähle mit einem Rost.

Großsteingräber

In zügiger Fahrt brachten die vier Busse die Teilnehmer durch die sonnige Landschaft nach Lehnstedt-Neuenhausen. Weit reichte der Blick über die mattgrüne Wesermarsch bis zum Weserufer. Lehn-

stedt ist die an Steingräbern reichste Gemeinde im Landkreis Wesermünde. Sieben Großsteingräber liegen in ihrer Gemarkung. Sie sind nicht nur hier, in unserer engeren Heimat, sondern in Norddeutschland schlechthin die ältesten wirklich historischen Denkmale überhaupt.

„Gerichts“-Eiche und mittelalterliche Burganlage

Auf dem Grundstück von Landwirt Petersen in Lehnstedt-Neuenhausen steht die noch gut erhaltene, mächtige „Gerichts“-Eiche, die „Staleke“, die zum Wappenbaum des Kreises Wesermünde wurde. In der Bezeichnung Staleike ist das Wort Bestaller, eingesetzt und bestallter Richter, enthalten, mithin wiederum ein Hinweis auf die „Gerichts“-Eiche. — In der Nähe waren die Reste einer ähnlichen Burganlage wie in Heine entdeckt worden. Beim Dränieren kamen nicht nur Pfahlreihen zum Vorschein, sondern auch Scherben, die das Alter dieser Anlage mitbestimmen helfen. Auch diese letzte Zuflucht mit ihrem festen Wehrturm war von einem Wasserlauf umgeben. Einstmals wohnte hier das Herrengeschlecht der von Wersebes, die schon in einer Gründungsurkunde von 1189 in Zeven erwähnt werden. Der Gutshof mit seinen sieben Einzelhöfen ist 1811 verlassen worden, sagte Herr von Wersebe aus Meyenburg, als er den Teilnehmern seine Familiengeschichte berichtete. In Voßloh, Uthlede, Bostedt und Meyenburg hatten sie ihre Gutshöfe. Auch soll die Wulsbüttler Kirche von einem Voßloher von Wersebe erbaut worden sein.

Hügelgräberfeld

Rings vom Moor umgeben ist der Twelenberg bei Uthlede, der einen Namensvetter im Twelberg bei Cuxhaven-Duhnen hat. Beide werden sprachlich als „Zwillingsberg“ gedeutet, obwohl auch noch andere Auslegungen möglich sind. Nachdem Hagen durchfahren war, wurde in der Siebenbergensheide das Hügelgräberfeld bei Kassebruch besichtigt. Die Hügel- und Steingräber sind die sichtbaren Bodendenkmäler unserer Heimat. Sie waren zum Teil auch mit den Gräberfeldern oft an den ältesten Wegen und Heerstraßen angelegt worden. Hier nannte Kreisheimatpfleger Aust Zahlen, die die Heimatfreunde aufhorchen ließen. Bisher sind im Landkreis Wesermünde 1200 Grabbügel eingeebnet und nur acht fachwissenschaftlich untersucht worden; das sind nicht einmal ein Prozent!

Morgenstern-Museum und Schiffsabteilung

In Bremerhaven wurde das Morgenstern-Museum besichtigt, das am Tage zuvor eine neue Schiffsabteilung eröffnet hatte. Mit einer Führung durch die bekannte Vor- und Frühgeschichtliche Abteilung — mit den kunstvoll bearbeiteten Feuersteingeräten, den meisterlich geformten und verzierten Urnen, den Funden von der Feddersen-Wierde mit dem Grundriß eines kleineren Wur-

tenhauses auf umzäuntem Hofplatz — verabschiedete sich Kreisheimatpfleger Aust von den Teilnehmern.

Die Schiffsabteilung ist im Laufe der letzten Jahre mit Hilfe von vielen Freunden und Gönnern neu entstanden.

In den ausgestellten alten Registern wurden der Name des Schiffes, der Heimathafen, Gattung und Bauart des Schiffes, Größe und Tragfähigkeit, Zeit und Ort der Erbauung, Eigentümer, Wohnort und Erwerbsgrund amtlich registriert. Auch lagen Schriftstücke aus der Zeit der Ersten Deutschen Flotte und ein Bild des Contre-Admirals Karl Rudolph Brommy aus.

Zu den Walfänger- und Segelschiffsmodellen konnten mannigfaltige Erläuterungen gegeben werden. Schon 1653 begann der Bremer Walfang und fand erst 1872 seinen Abschluß. Vor der Einführung des Harpunengeschützes wurden die Wale mit Handharpunen und Stoßlanzen erledigt. — Alle Arten von Segelschiffsmodellen bis zu den vier Meter langen Werftmodellen neuerer Fahrgastschiffe konnten gezeigt werden.

Nach einer interessanten Fahrt durch das Hafengebiet über die Nordschleuse, an Weddewarden, Insium und dem Ochsenturm vorbei, erreichte man die Strandhalle in Wremen zu kurzer Mittagsrast. In der Cappeler Kirche berichteten Dr. B. E. Siebs über die Bildnisgrabsteine und G. Schlechtriem über die Kirchengrabung von Cappel. — Nicht nur die Bildnisgrabsteine halten die Erinnerung an die einst mächtigen Wurster Geschlechter wach, sondern ihr Wohlstand spiegelt sich auch in der Kirche wider, sagte Dr. Siebs, nachdem er noch die zahlreichen Wappen erklärt und erläutert und besonders auf die damals herrschende spanische Mode hingewiesen hatte. Dr. Siebs berichtete noch über weitere Einzelheiten, die zum Teil in seinem 1962 erschienenen Buch „Die Porträtgrabsteine des Landes Wursten“ nachzulesen sind. Daß die Bildnisgrabsteine restauriert und vom Kirchhof in das Kirchenschiff hineingenommen wurden und somit dem Wetter nicht mehr ausgesetzt sind, ist in der Hauptsache dem Vorstand des Heimatbundes der „Männer vom Morgenstern“ zu verdanken. Elektromeister Tants aus Cuxhaven-Stickenbüttel war es, der diesen Vorschlag dem Vorstand unterbreitete und sich auch später für die Durchführung dieses Vorhabens anläßlich der Renovierung der Cappeler Kirche einsetzte.

Um 1260 Guß eines Taufkessels

Die Kirchengrabung zu Cappel wurde durchgeführt, nachdem Handwerker beim Bau eines Heizungsschachtes auf die Werkstattgrube von Bronze-gießern stießen. Schon um 1260 hatten jene in der Kirche von Cappel eine Grube ausgehoben, um darin Taufbecken zu gießen. Solche auf drei oder vier Beinen stehenden mittelalterlichen Taufkessel sind noch heute in den verschiedensten Kirchen unseres Heimatgebietes erhalten. Der Taufkessel selbst ist in Cappel nicht erhalten geblieben. Man fand aber den vollständigen Gußkern aus Ton, den größten Teil des Gußmantels und einen abgesprungenen Bronzerest vom oberen Rand des Kessels.

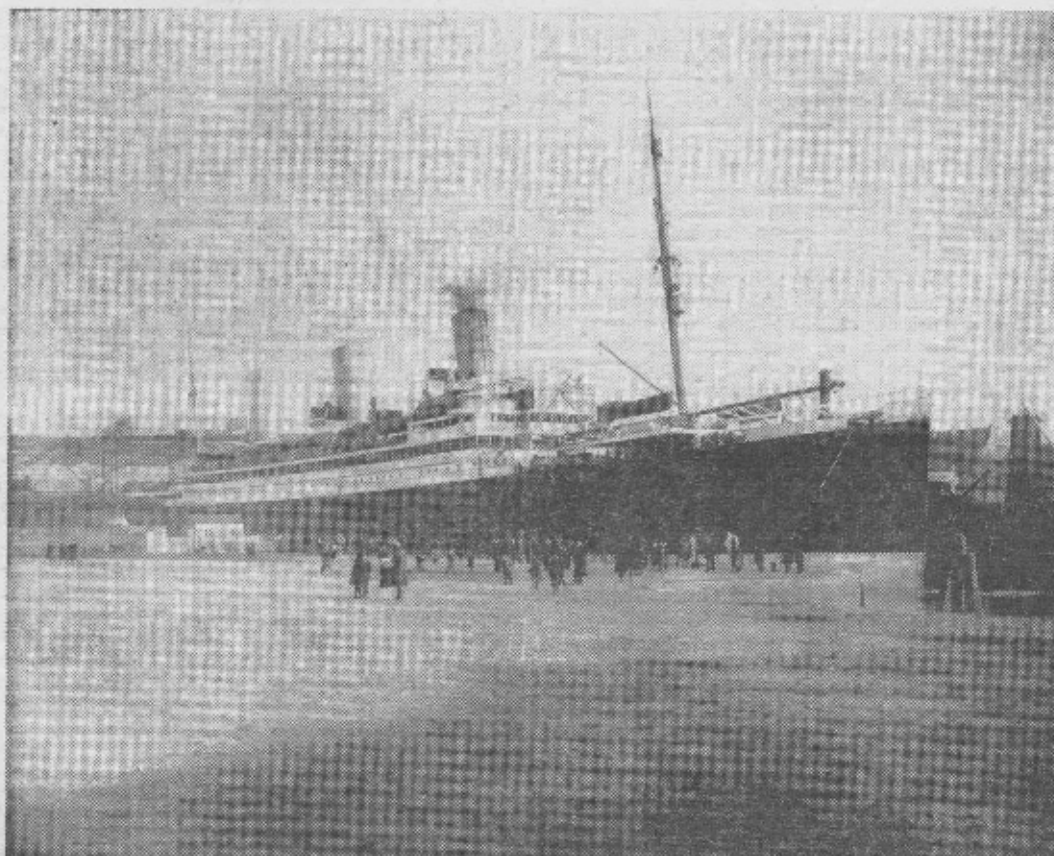
Mit großer Freude nahmen die 130 Heimatfreunde davon Kenntnis, daß die Kirchengemeinde diesen Guß des Taufkessels in einer Glockengießerei wiederholen möchte, wie ihn die Vorfahren vor etwa 700 Jahren ausführten. Abschließend spielte der Organist, Regierungsrat a. D. Dr. Voigt, Werke von Vincent Lübeck, Dietrich Buxtehude und Johann Sebastian Bach.

Abschluß und Kaffeetafel in Dorum

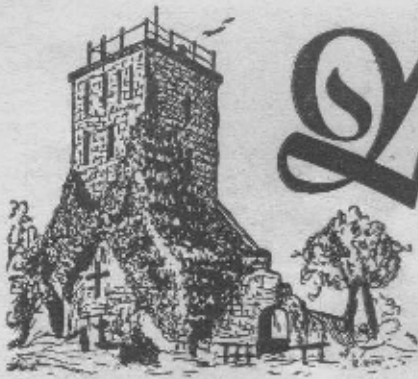
Eine gemeinsame Kaffeetafel in Simgens Hotel ließ diesen so erlebnisreichen Tag ausklingen. Hier berichtete Dr. Voigt ausführlich von der Geschichte der berühmten Arp-Schnitger-Orgel. Vorsitzender Dr. Siebs gab abschließend seiner Freude darüber Ausdruck, daß die jährlich stattfindenden Dreiertreffen eine aufschlußreiche Heimatkunde vermitteln. Man würde sich jetzt schon auf das von den Stadern auszurichtende nächstjährige Treffen freuen. Für die Vorbereitung und Durchführung dieses umfangreichen Dreiertreffens dankte er den Herren Aust und Schlechtriem und ebenfalls den Herren, die sich für die Erläuterungen während der Busfahrt zur Verfügung gestellt hatten. Dazu gehörten neben den bereits Genannten noch Schulleiter H. Körtge und Kreisamtmann a. D. Hunger, Bremerhaven.

Den Dank für die Teilnehmer sprach Studienrat Dr. C. Allmers, Vegesack, in sehr humorvoller und lebenswürdiger Weise aus. Abschließend sagte er: „Wie schön unsere Heimat ist, haben wir gesehen und können jedes Jahr immer wieder wunderbare Neuigkeiten entdecken.“ — Ein Stader Teilnehmer schloß sich mit einem herzlichen Dank an.

H. Schlichting, Cuxhaven



Dampfer „Johann Heinrich Burchard“ nach Verlassen der Werft am 21. November 1915.
Stiftung von Oberingenieur D. Janssen



Niederdeutsches Heimatblatt



Nr. 191

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimabund an Elbe- und Wejermündung, e. V.

November 1965

Vom Schicksal des größten Tecklenborg-Schiffes „Johann Heinrich Burchard“

Mittelpunkt der neuen Schiffsabteilung des Morgenstern-Museums ist seit etwa einem Monat das großartige Werftmodell des früheren HAPAG-Dampfers „Johann Heinrich Burchard“, das die Industrie- und Handelskammer Bremerhaven dankenswerterweise als Schaustück zur Verfügung stellte. Dieses Schiff, mit 19 802 BRT die größte Einheit, die unsere „verschroderle“ Tecklenborg-Werft gebaut hat, war zusammen mit zwei Schwesterschiffen und den drei 50 000-t-Dampfern der „Imperator“-Klasse vor dem ersten Weltkrieg ein überzeugender Ausdruck für den Expansionsdrang der Hamburg-Amerika-Linie. Albert Ballin, der besonders befähigte „General“ der HAPAG, war gegen Ende des ersten Jahrzehnts zum Großanriff gegen seine Wettbewerber angetreten. — Nach einem nicht überzeugenden Versuch mit dem Schnelldampfer „Deutschland“, 16 703 BRT, dessen Rekordreise im Jahre 1900 erstmalig mit dem Ausdruck „blaues Band“ verknüpft ist, übernahm Ballin das Prinzip der White-Star-Line. Diese hatte den mit Regierungshilfe erbauten Expreßschiffen der Cunard-Line, „Lousitania“ und „Mauretania“, ihre Dampfer „Titanic“ und „Olympic“ entgegengesetzt. Der Slogan der White-Star-Line lautete: „Größerer Komfort und vernünftige Geschwindigkeit.“ — Nach guten Erfahrungen mit dem in Belfast nach diesem Prinzip gebauten D. „Amerika“ gab die HAPAG bei Blohm & Voss die drei Riesenschiffe „Imperator“ (51 669 BRT), „Vaterland“ (54 282 BRT) und „Bismarck“ (56 551 BRT) in Auftrag. Dieses Trio hätte dem Norddeutschen Lloyd das Geschäftsleben verdammt schwer gemacht, wenn nicht am 4. August 1914 der Atlantik Hauptschauplatz des ersten Weltkrieges geworden wäre.

Auch die „HASUD“ sollte mattgesetzt werden

Drei weitere Großbauten sollten gleichzeitig auf der La-Plata-Route der Hamburg-Amerika-Linie die Vormachtstellung verschaffen, die bis dahin die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft unbestritten mit ihren „Cap“-Schiffen besaß. Der Bau dieser drei HAPAG-Dampfer, für die entgegen der bisherigen Namenspolitik zwei Hamburger Bürgermeister und Großadmiral Tirpitz als Paten vorgesehen waren, wurden bei Joh. C. Tecklenborg, der AG „Weser“ und beim Stettiner

Vulcan in Auftrag gegeben. Bei den zwei ersten handelte es sich um Schwesterschiffe von nahezu 20 000 BRT, die mit 18 Knoten Dienstgeschwindigkeit den Südatlantik kreuzen sollten. D. „Tirpitz“ war etwas größer und zeichnete sich besonders durch eine interessante Turbinenanlage mit hydraulischem Getriebe aus, das als „Föttinger-Transformator“ bekannt geworden ist, aber keine weitere Verbreitung gefunden hat. In ihrer eleganten Linienführung und Anordnung der drei „gehaltvollen“ Schornsteine, die nach dem Ballinschen Vorbild bald in Mode kamen, waren die drei „Südamerikaner“ kleinere Ausgaben der Nordatlantiker-Riesen, der bei Tecklenborg in Auftrag gegebene „Johann Heinrich Burchard“ wurde deshalb an der Unterweser auch „Klein-Imperator“ genannt. Den „Kollegen“ „William O'Swald“ konnte die AG „Weser“ in ihrem Auftragsbuch notieren. — Der dritte Schornstein dieses Trios war übrigens eine „Maske in Gelb“, ein blinder, der mehr Kraft vortäuschen sollte, als hinter den Maschinen stand; dies war damals allgemein üblich, weil die Auswanderer aus dem Osten von der Zahl der Schornsteine magisch angezogen wurden. Die Schornstein-Ehrlichkeit kam erst fast zwei Jahrzehnte später in Mode.

„Trinitatis-Maschine“

Der Auftrag für D. „Johann Heinrich Burchard“ wurde am 19. Februar 1912 erteilt und die Ablieferung des Schiffes für den 15. Dezember 1913 festgelegt. Als Baupreis wurden 8 427 Mill. Mark vereinbart. Besonders interessant war die Maschinenanlage, die nach dem Prinzip der „Dreieinigkeit“ arbeitete. Sie bestand aus drei Aggregaten, zwei sehr soliden Dreifachexpansionsmaschinen und einer Turbine, deren Laufrad von dem Abdampf der beiden Kolbenmaschinen beflügelt wurde, bevor er sich im Kondensator wieder zu Wasser verdichtete. Die Turbine gab ihre Leistung an eine mittschiffs angeordnete dritte Schraubenwelle ab. Insgesamt arbeiteten 9000 „indizierte“ Zylinder- und 4600 „effektive“ Turbinen-Pferde an den drei Schrauben und verliehen dem 179,96 m langen und 24,53 m breiten Schiff eine Geschwindigkeit von etwa 18 Knoten. Vor dem ersten Weltkrieg, als die Trampschiffe mit 8 bis 9 Knoten über

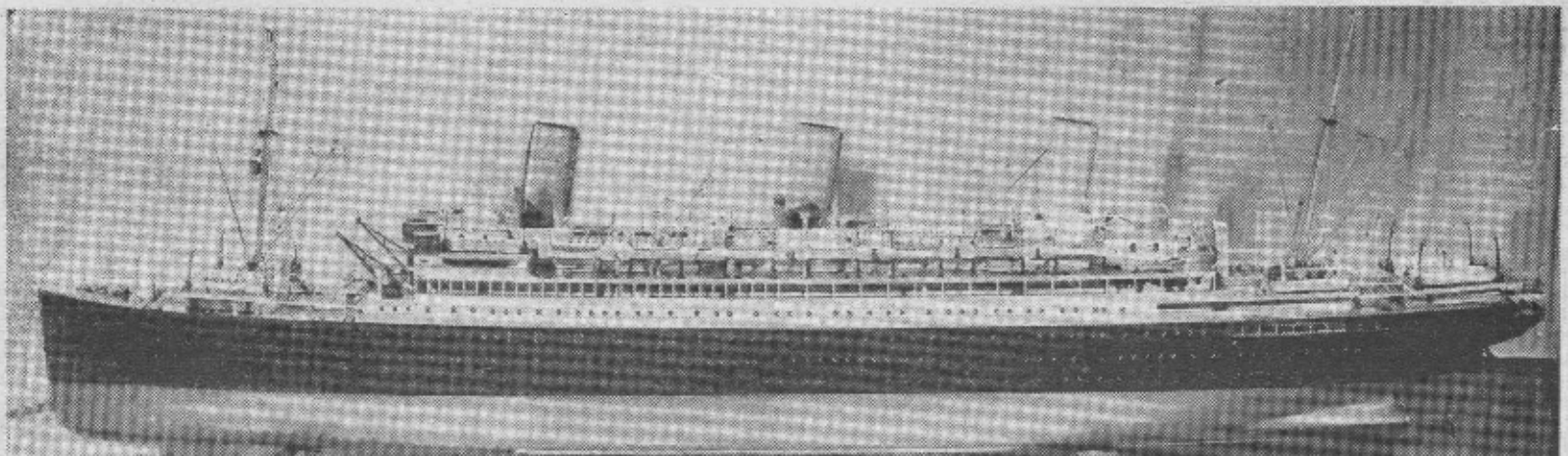
die Ozeane schlichen, galten diese drei Dampfer auf dem Südamerika-Track als ausgesprochene Schnellläufer.

Kapazität 2000 Passagiere, 6000 t Ladung

Die Inneneinrichtungen waren von namhaften Künstlern entworfen und zeugten vom Geist eines modernen Stilgefühls. In der I. Kajüte konnten 369 Gäste, in der II. 185 Passagiere, in der III. Klasse 380 Reisende und im Wohndeck 944 Auswanderer beziehungsweise Saisonarbeiter untergebracht werden. Zu ihrer Beförderung und Betreuung waren 450 Mann vorgesehen. Besonderes Aufsehen gab es wegen des geräumigen Schwimmbades auf dem Bootsdeck, dessen Dach je nach Wetterlage geöffnet werden konnte. Auch das geplante Gewächshaus erregte in der Presse Aufmerksamkeit.

Schwieriger Stapellauf

D. „Johann Heinrich Burchard“ lief am 10. Februar 1913 vom Stapel, das Schwesterschiff „William O'Swald“ folgte ihm am 30. März. — Die Geeste bot für den Stapellauf des großen Schiffes einige Schwierigkeiten, und der Landrat des Kreises Geestemünde hatte sie für jeden Schiffsverkehr gesperrt. Georg W. Claßen, Vorstandsmitglied und befähigter Chefkonstrukteur der Tecklenborg-Werft, war froh, als nach geglücktem Stapellauf die Anker des Schiffes in den Mudd der Geeste donnerten. Schon 1907, als D. „Prinz Friedrich Wilhelm“ mit 17 324 BRT ins Wasser rauschte, hatte es bereits Lobeshymnen für die geglückte Schiffsgeburts gegeben, in die allerdings der „Schreiber dieses“ damals nicht einstimme, weil ihm die Heckwelle des Lloyd-Dampfers am Ufer des Volksgartens ein Bad verpaßte, dessen hydrographische Wirkung bis oberhalb des menschlichen „Südpols“ reichte. — Der Pate konnte übrigens nur im Geiste am Taufakt teilnehmen, weil er schon zwei Jahre vorher das Zeitliche gesegnet hatte. Er hätte sicher gern die Reise nach Bremerhaven gemacht, denn er war im Bremerischen ein wenig zu Hause. Burchard war nämlich im Jahre 1852 in Bremen geboren und stieg erst später als Rechtsanwalt zu senatorischen und schließlich 1902 zu bürgermeisterlichen Ehren der Freien Hansestadt Hamburg auf.



Modell des Dampfers „Johann Heinrich Burchard“, Geschenk der Industrie- und Handelskammer zur Eröffnung der neuen Schiffsammlung