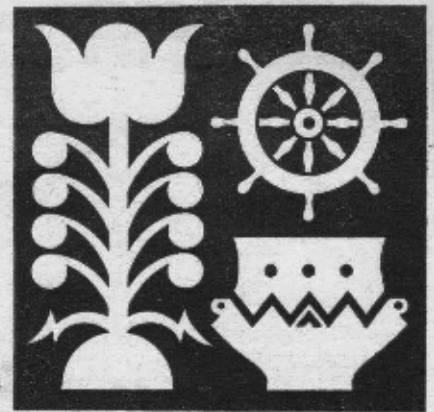


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimatbund an Elb- und Wesermündung e. V.

Nr. 220
April 1968



Jedutenberge geben Rätsel auf

Über die Jedutenberge ist schon viel geschrieben worden. Der bekannte Heimatforscher Eduard Krüger, Nordenham, bringt eine Zusammenfassung über die wichtigsten Arbeiten und gibt anschließend seine eigene Deutung, wonach es sich bei diesen auffälligen Erhebungen um Wachhügel aus der Zeit von Karl dem Großen handelt.

Heimatkundler und Heimatforscher haben seit je die Geheimnisse zu lüften versucht, die die Jedutenhügel umgeben, jene eigenartigen Rundhügel im Küstenraum der Nordsee, wie sie besonders bei uns am Ufer der Niederweser die Aufmerksamkeit auf sich lenken. Eine überzeugende Erklärung des Wesens und der Bedeutung dieser Jedutenhügel konnte keiner der Forscher beibringen. So berichtet Siebrand Meyer in seinen „Rustringische Merkwürdigkeiten“ de anno 1751 „wogegen die abgeordneten Höhen bei einigen Dörfern, welche die höchsten Fluten übertreffen, zu Wohnungen aber nicht bequem gewesen zu sein scheinen, vielleicht nach damaliger heidnischer Weise zu Verrichtung des Götzendienstes angelegt worden, da man auf etlichen bei dem Ab- oder Eingraben einen ordentlich gemauerten Herd mit Kohle und Asche entdeckt hat. So hat man mich insonderheit von den Höhen zu Beckum und Tossens versichert...“ J. G. Visbeck schreibt in seiner Veröffentlichung „Die Niederweser“, 1798: „Es gibt drei Hügel bei Wulsdorf, Lehe und Langen, die jetzo noch 15–20 Fuß hoch sein mögen. Vor alters waren sie vielleicht höher. Daß es keine Naturhügel, sondern durch Menschenhände aufgeführt sind, gibt der Augenschein. Sie heißen gemeinlich Jeduten-Berge. Ein achtsamer Mann indes, der dies aus Tradition haben mochte, unterschied einstens diese Hügel dahin, daß er den zu Lehe den Weg, den zu Langen den Wog und den zu Wulsdorf der Jedute zueignete. Noch vor hundert Jahren hieß bei dem gemeinen Mann dieser Gegend die Beteuerungsformel: De Jedute, de Weg und de Wog!“ — Weg war ein Bruder Othins, ob Wog, den Othin selber, darauf Woden (Wodan) hieß, anzeige, ist ungewiß. Die Jedute kennt wohl niemand. Ob die Jedute auf diesen Hügeln verehrt und Opfer derselben oder sonst einem der Götter gebracht sind, ist mir unbekannt. So viel aber ist wenigstens gewiß, daß sie ungemein bequem lagen, um von selbigen die Ankunft der Schiffe und Räuberflotten aus der See als von Warte zu beobachten und durch Feuerzeichen den Bewohnern dieser Gegend bekannt zu machen. Sehr alt müssen sie sein, noch älter als die Kirchen und Türme zu Lehe und zu Wulsdorf. Denn wozu wären die Jedutenberge noch nötig gewesen, wenn man in Kirchen und Türmen einen noch höheren Standpunkt als auf diesen Bergen gehabt hätte, zumal der Jedutenberg bei Wulsdorf nicht am Kirchhof liegt.“ Ludwig Kohli vermerkt in seinem Handbuch von 1825 unter Schmalenfleth, daß südlich dieses Dorfes ein aufgeworfener Hügel sei, „auf dessen Spitze ehemals ein hoher Eichbaum stand, wovon einige vermuten, daß unter demselben in alten Zeiten Gottesdienst gehalten worden“. Daß auch Hermann Allmers sich in seinem Marschenbuch, 1857, zu den eigenartigen Rundhügeln äußert, nimmt gewiß nicht wunder. Er schreibt: „Vor der alten Kirche zu Wulsdorf liegt ein mäßiger, künstlich aufgeworfener Hügel, der Jedutenberg genannt. Hier haben wir möglicherweise eine der wenigen Spuren friesischer Heidenzeit. Nach eintigen Geschichtsschreibern war hier nämlich der Sitz eines Jedutenkultus, von dessen Gottheit wir nicht viel mehr wissen als den Namen. Dieser aber hat sich seltsamerweise bis ins 18. Jahrhundert aufs lebendigste im Munde der Leute erhalten. Noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts hörte man von alten Völkern, als Ausdruck der Verwunderung und

des plötzlichen Erstaunens: O de Jedute! Oder auch kurzweg: O Jedut! rufen, gleichwie unser christliches Herrje! und „mein Gott!“. Ein anderer Ausruf lautete: O de Wed und de Wodt, vielleicht zusammengesetzt aus den Namen der friesischen Gottheiten Weda und Woda, von denen der Chronist Heimreich redet. Außer den obengenannten gibt es auch noch bei Lehe und dem nahegelegenen Dorf Langen ähnliche „Jedutenhügel“ — und endlich weiß man, daß der Ruf Jedut oder Jodut ein altes Feldgeschrei der Bremer und Friesen war. Jedenfalls ist die Sache noch sehr dunkel und alle bisherigen Deutungen des seltsamen Namens willkürlich und haltlos. Später diente der zu Wulsdorf liegende Hügel, da man von ihm einen weiten Blick nach der Wesermündung hat, als Piratenwarte, und dies gab dann zu der häufig herrschenden, durchaus irrthümlichen und unsinnigen Meinung Anlaß, es hätten sich die Seeräuber den Namen „Jedute“ gegeben.

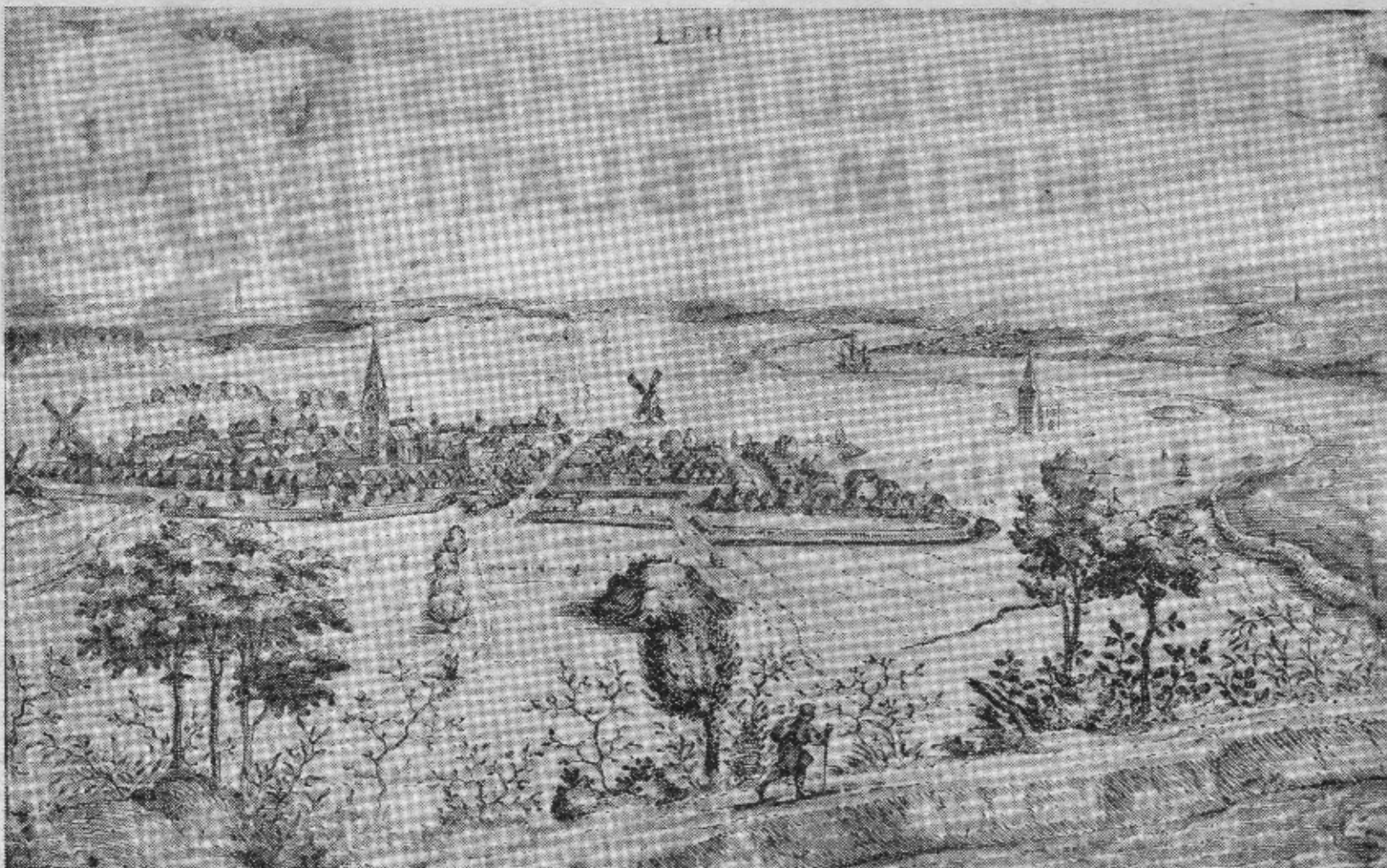
G. von der Osten, der Verfasser der Geschichte des Landes Wursten, verlegt die Entstehung der Jedutenhügel in die Wikingerzeit und schreibt ihnen eine wichtige Rolle für den Küstenschutz zu (Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 1922).

Mit einer solchen Küstenbewachung hängen, wie es scheint, die rätselhaften Jedutenberge zusammen, die wir an der Wesermündung finden. Das Wort bedeutet so viel wie Alarmberg; hatten aber diese Anlagen einen militärischen Zweck, so folgt aus dieser örtlichen Lage weiter, daß sie als Stützpunkt für den Küstenschutz dienten; und da eine langdauernde Bedrohung der norddeutschen Küsten aus anderen Jahrhunderten nicht bekannt ist, so scheint die Folgerung, daß die Jedutenberge für die Strandwachen der Wikingerzeit aufgeworfen sind, fast unvermeidlich. Wir müssen uns also die Verhältnisse so denken, daß auf diesen Erdhügeln ständiger Wachdienst unterhalten wurde und daß die ausgestellten Posten bei Annäherung verdächtiger Schiffe durch das uralte Kampfgeschrei der Sachsen und Friesen „Jodute!“ aufs schnellste die waffenfähigen Männer der Nachbarschaften zur Abwehr einer feindlichen Landung zusammenriefen — allerdings nur, wenn feindliche Räuber nicht zu viele waren, näherten sich dagegen eine weit überlegene Zahl, so konnten die Bedrohten durch eilige Flucht wenigstens Freiheit und Leben retten.

Ganz anderer Meinung über die Bedeutung der Jedutenhügel ist der Dr. H. Lübben, Bremerhaven, der 1923 in der „Tide“ unter der Überschrift: Ein bisher unbekanntes nautisches Landmarkensystem an der Wesermündung“ erklärt, daß die Entstehung der Hügel in das 12. bis 14. Jahrhundert zu verlegen sei, in die Zeit, da Alt-Rustringens Handel in Blüte stand und seine Märkte zu Aldessen, Langwarden und Blexen sogar von holländischen und flandrischen Kaufleuten besucht wurden. Die Hügel waren Teile eines nautischen Dreiecks und als solche wiederum eines größeren Systems von Ansteuerungspunkten zur Sicherung der Schifffahrt im Wattengebiet der Wesermündung, erklärt Lübben. Auf diesen Hügeln standen Baken mit einem dreieckigen Untergestell, von dessen Spitze aus ein senkrechter Balken hoch in die Luft hineinragte... Wir wollen in der Reihe der uns bekannten Äußerungen zum Geheimnis der Jedutenberge noch zur Kenntnis nehmen, was Sichart unter der Überschrift „Das Rätsel der Jedutenberge“ im Bremischen Jahrbuch, Band 39 von 1940, bekundet. Nachdem er sich auseinandergesetzt hat mit Darlegun-

gen von Hermann Allmers: Marschenbuch S. 194, Lübben-Tide 1924, S. 234 — G. von Osten: Jahrb. der Männer vom Morgenstern 1922 — wendet er sich der Deutung des Namens Jedute zu, indem er sich zunächst auf Wiarda beruft, der das Wort „thiod-ut“ = „Volk heraus“ deutet in dem Sinne „Kommt zu Hilfe, ihr Leute!“ Jedutenruf ist auch sächsisches Feldgeschrei und der Ruf zu den Waffen gewesen. Er war, modern ausgedrückt, der Mobilisierungsbefehl. Es nimmt wunder, daß Sichart entgegen diesen Erklärungen zur Deutung des Namens Jedute die Jedutenberge als Stätten des Hochgerichts, als alte Thingstätten sieht, auf denen das Schreigericht gehegt wurde, wenn ein Mord vorgekommen war. „Solche Schreigerichte wurden eingeleitet durch den Jedutenruf des Klägers.“ Diese Deutung Sicharts muß als völlig abwegig abgelehnt werden, schon durch den Hinweis, daß es wohl nicht dieser Rundhügel bedurft hätte, etwa vorgefallene Mordtaten abzuurteilen, und zwar nur im Bereich der Uferlandschaften der Niederweser!!! Wir schließen diesen geschichtlichen Rückblick auf die Erklärungen und Deutungen der Jedutenberge mit einer Äußerung, die der „Oldenburgische Volksbote“ von 1852 unter den Nachrichten vom Kirchspiel Burhave „Seite 156 unter 2. Jsens“ bringt: Dieses Dorf hat in seiner Nähe zwei Hügel, die wahrscheinlich bei Überschwemmungen zur Zuflucht und bei unruhigen Zeiten zu Wachtörtern gedient haben, von denen aus sich die Dorfschaften durch Feuer oder andere Andeutungen die nötigen Zeichen gaben. Von den Anhöhen konnte man die Ankunft der Schiffe oder Räuberflotten auf der See wie von einer Warte beobachten und den Bewohnern der Umgebung bekannt machen. — Der eine Hügel bei Harmhusen ist jetzt ziemlich abgetragen.

Wollen wir uns nach diesen rückschauenden Betrachtungen und Erläuterungen, Deutungen und Aufzeichnungen heimatsforschender Männer des Küstengebietes ein eigenes Urteil bilden, so sind dazu Voraussetzungen zu erfüllen, die bei aller Würdigung der vorliegenden Äußerungen eine einwandfreie Deutung des Wesens und der Aufgabe der Jedutenhügel ermöglichen. Da wäre zunächst eine Bestandsaufnahme der Rundhügel erforderlich. Die Literatur nennt zwar die zu Beckum, Tossens, Schmalenfleth und Harmhusen diesseits des Stromes, die zu Wulsdorf, Lehe und Langen jenseits der Weser, die Hügel zu Grebwarden, Volkers, Ellwürden und Waddens werden dagegen überhaupt nicht erwähnt. Dazu entnehmen wir dem Bestand 20 Tit. xxxv Nr. 64 a–c des Niedersächsischen Staatsarchivs Oldenburg, daß zu Waddens „auf dem hohen Berg außerhalb des Deiches nahe der Weser“ und zu Beer „auf dem hohen Berg außerhalb des Deiches nahe der Weser“ Schildwachen aufgestellt wurden, desgleichen zu Ellwürden „außerhalb des Deiches auf dem hohen Werf“ — den man übrigens später den Osterberg nannte, weil man auf ihm das Osterfeuer abzubrennen pflegte. Nicht mehr vorhanden sind die Jedutenberge von Beckum, Tossens, Ellwürden, Beer und Waddens, während von den Wurthöhen zu Isens nur noch eine als Jedutenberg auszumachen ist. Er bildet mit einer Wurt zu Harmhusen eine seltene Erderhöhung. Wenden wir uns nach dieser Bestandsaufnahme der nachweisbaren Jedutenberge im Ufergebiet der Niederweser dem Erdhügel selbst zu, so möge als Beispiel für die Maße eines solchen Erdrundlings der Jedutenberg von Schmalenfleth genannt sein: er ist 25 m breit bzw. lang, plus/minus 5 m hoch und hat eine Kuppe von 7 mal 7 m. Eine Untersuchung des inneren Erdhaufens erübrigt sich allerdings, nachdem man den Hügel im letzten Kriege als Unterstand bei Fliegergefahr aufgegraben und genutzt hat. Um so aufschlußreicher erwies sich die Erforschung des Innenlebens des



Ansicht des Fleckens Lehe von 1604 im Morgensternmuseum. Es handelt sich um die älteste der bislang bekannten Ansichten Lehes. Sie erschien im Jahre 1604 als Kupferstich (Originalgröße 19x12 cm) in einem in lateinischer Sprache geschriebenen Werk von Dilich über das damalige bremische Gebiet. Lehe wird 1310 erstmalig in einer Urkunde genannt. Ab 1408 gehört der aufstrebende Ort, seit 1588 auch mit Marktrechten und 1594 mit einer Fleckensordnung ausgestattet, als „Bremer Lehe“ zu Bremen. Im Mittelpunkt des Ortes erhob sich schon damals die Dionysiuskirche. Zwischen dem Deich im Vordergrund und dem Ort Lehe erhebt sich, etwa in der Mitte des Bildes, aus den Wiesen ein Hügel, der „Büllmersbarg“, der vermutlich auch in die Reihe der Jedutenberge gehört. Die Erderhöhung wurde bei der Anlage des Leher Altmarktes in den 80er Jahren abgetragen

Greßwarder bzw. des Volkser Hügels. Bohrungen durch die ganze Höhe sowie des Hanges und des Fußes haben eindeutig ergeben, daß diese Hügel in einem Erdgange aufgeworfen, also nicht mit den umliegenden Werten erhöht wurden. Auch liegt der Fuß des Hügels auf der alten Marsch, er wurde also nicht mit den Sinkstoffen der letzten Überflutungen vor dem Deichbau wesentlich bedeckt. Mit diesen Feststellungen dürfte eine zeitliche Aussage über die Entstehung der Jedutenberge möglich sein: sie wurden aufgeworfen, als die letzten vor-mittelalterlichen Wurlauftragungen beendet, Deiche aber noch nicht gebaut worden waren. Wir glauben nicht fehlzugehen, wenn wir das neunte Jahrhundert für die Entstehung der Jedutenberge anzeigen. Forschen wir dazu nach geschichtlichen Vorgängen, die unserer Aussage einen Hintergrund geben könnten, so war es die Zeit der Normanneneinfälle, die den Bau unserer Rundhügel hier im Bereiche der Wesermündung begründen und erklären könnten. Wir wollen uns nicht verlieren in den geschichtlichen Ereignissen, wie sie überall an der Nordseeküste die Menschen beunruhigten und in Schrecken versetzten. Nur einige Daten und Begebenheiten, die geeignet erscheinen, unseren Untersuchungen zur Entstehung der Jedutenhügel den historischen Hintergrund zu geben: 810: eine Flotte von 200 Schiffen dringt in Friesland ein und verwüstete alle Inseln — 845: eine Fotte von angeblich 600 Schiffen läuft in die Elbe ein und plünderte und brandschatzte Hamburg — 858: Wikinger dringen in die Weser ein und plünderten Bremen. Im übrigen verging kaum ein Jahr, daß Frieslands Küsten nicht von den Piratenschiffen bedroht und heimgesucht worden wären, wobei die friesischen Handelsmetropole Dursede nicht weniger als viermal verwüstet wurde... Es ist hier nicht der Ort, diese Normanneneinfälle im einzelnen darzulegen. Ich verweise zur Geschichte dieses Volkes auf „Vogel, Die Normannen und das fränkische Reich“, Holdelberger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte — Carl Winters Universitätsbuchhandlung.

Es war demgegenüber gewissermaßen ein nationaler Notstand, der die fränkischen Herrscher nicht unbeeindruckt lassen konnte, selbst wenn die Küsten ihres Reiches fern ihres Lebensbereiches lagen. Schon Karl der Große hatte Mitte März 800 von Aachen aus den Befehl gegeben, an der von den normannischen Piraten bedrohten Küste eine Flotte auszurüsten und Küstenwachen einzurichten,

zu deren Unterstützung alle Küstenbewohner bei strenger Strafe verpflichtet waren. Im Jahre 808 wurden diese Maßregeln in Erinnerung gebracht, 810 ein überstürzter Flottenbau gefordert, ohne daß diese Flotte nachweislich jemals in Tätigkeit getreten wäre, während die an allen schiffbaren Flüssen aufgestellten Küstenwachen sicherlich manche Landung namentlich kleinerer Gruppen räubernder Wikinger verhindert haben. So vernehmen wir, daß im Jahre 820 ein Landungsversuch von 14 Schiffen in Flandern von der Küstenwache vereitelt wurde; ebenso vergeblich war ein anderer Landungsversuch in der Seine. Erst jenseits der Bretagne hatten die Normannen mehr Glück: mit ungeheurer Beute beladen, zogen sie heimwärts... Karl der Große starb am 28. Januar 814. Sein Nachfolger Ludwig der Fromme war zu Beginn und dann wiederum in den letzten Jahren seiner Regierung ängstlich bemüht, die schon von seinem Vater getroffenen Vorkehrungen gegen die nordische Gefahr aufrecht zu erhalten und das Ansehen der Unverletzlichkeit des fränkischen Reiches zu wahren. Noch im Jahre 837 ergingen nach der Brandschatzung Antwerpens und der Überrumpelung einer Küstenwache auf der Insel Walcheren neue Anweisungen, und 838 beschloß der Reichstag von Nymwegen, ein starkes Aufgebot zum Schutz der Küsten aufzustellen mit dem Erfolg, daß die Normannen oft genug größere Verluste hinnehmen mußten. Mit der Gründung der Normandie 896–911 endete die Geschichte der Wikingerzüge auch gegen die friesischen Küstenlandschaften.

Auch wir wollen nach diesen kurzen Darlegungen zur Geschichte der Normannenzzeit wieder die Entstehung und die Aufgaben der Jedutenhügel im Bereich der Niederweser von neuem aufgreifen. Wir dürfen aussagen: Im Küstengebiet der Wesermündung liegen eine Reihe von etwa 5 m hohen Erdhügeln, die in einem Arbeitsgang aufgeworfen und daher nicht mit den umliegenden Werten erhöht worden sind. Wir verlegen ihre Entstehung infolgedessen in das beginnende 9. Jahrhundert und entnehmen der Geschichte, daß Karl der Große im Jahre 800 den Bau einer Flotte und Wachtdienst an allen Küsten befiehlt. Nach diesen bodenkundlichen und geschichtlichen Feststellungen gehen wir wohl nicht fehl, in unseren Jeduten-/Alarmhügeln die von Karl dem Großen geforderten Wachthöhen zu sehen, von denen aus man die Flußmündung und das Prielgebiet des Wattenmeeres beobachten

und die Annäherung feindlicher Piratenschiffe verkünden konnte.

Es ist diesen Deutungen gegenüber bemerkenswert, daß die Erinnerung an diese Begebenheiten geschichtlicher Vorgänge aus der Normannenzzeit sich in der Überlieferung und im Volksmund über die Jahrhunderte hinweg lebendig erhielten. Sowohl in der eingangs aufgeführten heimatkundlichen Literatur als auch in der mündlichen Aussage blieb das Geheimnis der Jedutenhügel im Dämmerlicht der Geschichte. „Der Anwohner eines solchen Hügels, ein betagter Landmann, wußte zu berichten, daß der Jedutenhügel von Wulsdorf „aus der Zeit der Seeräuber stamme, bei ihrer Annäherung habe man auf ihm Feuer entbrannt, um die Bevölkerung zu warnen und zusammenzurufen.“

Eduard Krüger, Nordenham

Eduard Krüger †

Rektor Eduard Krüger, der gute Nachbar der Morgensterner auf der anderen Weserseite, lebt nicht mehr. Am 22. Februar 1968 hat der unerbittliche Tod dem im 76. Lebensjahr stehenden bekanntesten Heimatforscher des Butjadingerlandes die Feder aus der Hand genommen. Noch vor wenigen Wochen hatte er für das Heimatblatt den nebenstehenden Aufsatz über die Jedutenberge verfaßt und weitere Arbeiten angekündigt. Sein letztes Druckwerk, kürzlich von Archivdirektor a. D. Dr. Lübking im Auftrag des Oldenburger Landesvereins und der Historischen Gesellschaft zu Oldenburg in der Reihe Oldenburger Balkenschild herausgegeben, behandelt die Fährten an der Jade und an der Wesermündung. Seit 1921 wirkte der gebürtige Jeveraner in Nordenham. Dem weiten friesischen Marschenland und seiner mittelalterlichen Geschichte, den Werten, den Kirchen und Burgen, den alten Bauerngehöften und ihren Familien galt sein forschendes Interesse. Mit seinen vielen Zeitungsartikeln erzielte er für seine Heimatarbeit eine ungewöhnlich große Breitenwirkung, die ihn wohl immer wieder zu neuen Forschungen beflügelte. Er gehörte zu den Gründern des Marschenrates. Die Studienfahrten unter seiner Leitung durch Butjadingen werden allen unvergessen bleiben, die in den fünfziger Jahren im großen Aufgebot der Heimatfreunde den Einladungen des Marschenrates folgten. In den heimatkundlichen Veröffentlichungen wird Eduard Krügers Andenken noch lange fortleben!

G. Sch.

Tecklenborg besaß größten Clipper

Schriftstücke im Bremer Staatsarchiv über „Mobile“ ausgewertet

Das Morgensternmuseum Bremerhaven ist seit einigen Jahren im Besitz eines sehr schönen Takelrisses des (Voll-)Schiffes „Mobile“. Der Takelriß wurde 1856 von dem Bremerhavener Techniker G(eorg) L(udwig) Abegg in London auf Leinen gezeichnet. Wie es der Zufall wollte, fanden sich im vergangenen Jahre weitere Zeichnungen (Hauptspant und Decks) dieses großen Schiffes an. Den Höhepunkt bildete aber der Jahresbeginn 1968, als das Morgensternmuseum ein großformatiges Schiffsbild (Ol) der „Mobile“ erwerben konnte, das im Jahre 1859 von dem Bremerhavener Maler Carl Fedeler angefertigt worden war.

Die Tatsache, daß sich jetzt mehrere Darstellungen dieses ehemals größten Schiffes der Norddeutschen Handelsflotte sowohl aus technischer als auch aus künstlerischer Sicht an einem Orte vereint sind, läßt es gerechtfertigt erscheinen, einmal in dem Geschichtsbuch dieses Schiffes zu blättern.

In USA erbaut

Das Schiff wurde im Jahre 1855 in Porthmouth (Massachusetts, USA) von Eichen- und Föhrenholz mit drei Decks erbaut und unter dem Namen „S. C. Thwing“ in Dienst gestellt. Die Führung übernahm Kapitän J. J. Nickersen. Wahrscheinlich hatte das Schiff schon auf seiner ersten Reise Pech, denn es strandete mit seiner Ladung Baumwolle auf der Reise von Mobile nach Göteborg am 3. Mai 1856, nach zuvor erlittenem Seeschaden, kurz vor dem Bestimmungsort, auf Rönö bei Lassö. Die Beschädigungen waren anscheinend nur gering; es wurde nicht kondemniert (als seeuntüchtig außer Dienst gestellt) sondern gelangte in dem Zustande wie es gestrandet war zur Auktion. Diese Auktion wurde in mehreren großen Zeitungen, sowie in der Lassö-Kirche, der Göteborger Domkirche und der Carl Johannis Versammlungskirche, Stockholm, bekanntgegeben. Sie fand am 9. Juni 1856 auf der Zollstation Klippan bei Göteborg durch den Zollverwalter Olof Rydholm statt. Den Zuschlag erhielt der Makler E. W. Bley für Herrn Großhändler A. Bourn für Reichsthaler 10 441,16 (schwedisch Banco). Auf diese Summe kamen noch 7 1/2 % Zoll für die Einfuhr nach Schweden. Der ehemalige Kapitän erhielt vier Tage Zeit, um die Baumwolle, Kleidungsstücke und sonstige die Assecuranz nicht angehende Gegenstände zu bergen. In der Auktionssumme waren außer dem Schiffskörper enthalten: eine Partie Planken und Stücke des aufgebrochenen Decks, das Steuer, Steuerrad und Bratspill, ein Wasserbehälter von 6000 Kannen Inhalt, 6 Tonnen Fleisch und Speck, die Schiffskombüse mit den eisernen und kupfernen Kesseln, sowie zwei Schiffsanker, „welche auf des Meeres Grunde liegen, nebst daran befestigten Ketten, welche nach den dänischen Gesetzen mit verkauft werden“.

Die erforderliche Wiederinstandsetzung des Schiffes erfolgte in Schweden. Hierüber gibt uns der Bielbrief Auskunft; es heißt hier: „Wir, Bürgermeister und Rath der See- und Stapelstadt Gothenburg und dem dazugehörenden Gebiete, thun hiermit kund und zu wissen: daß, nachdem zufolge eines vorgelegten, in gehöriger Ordnung befindlichen Auctions-Protocolls, das am letztverflossenen 3ten Mai nach erlittenem Seeschaden bei Lassö gestrandete Amerikanische Schiff „S. C. THWING“ am 9ten Juni dieses Jahres für Rechnung der betreffenden Assecuradeure, auf der Zollstation Klippan bei der hiesigen Stadt, in gesetzlicher Ordnung verkauft, und von dem Großhändler A. Bourn für die höchstgebotene Summe von Zehn Tausend Einhundert drei und Dreißig Reichsthaler 16/- Banco (Schiffskörper ohne die zusätzlich erworbene Ausrüstung und Einrichtung) käuflich erstanden ist, so haben der Schiffbaumeister A. Ahlberg und der Quartiersmann T. Bengtsson, vermittelt eines am heutigen Tage ausgefertigten Beweises attestirt: daß das besagte Schiff, nunmehr „Mobile“ genannt, im Jahre 1855 in Nord-America, von Eichen- und Föhren-Holz auf Cravel, circa Ein Tausend Sechshundert Amerikanische Tons groß, gebaut worden und hieselbst zu Achthundert Drei und Neunzig 77/100 theil schwere (schwedische) Lasten gemessen ist, und auf dem Schiffswerfte und Schiffszimmerplatze bei hiesiger Stadt, Kusten genannt, eine vollständige Reparatur gehabt hat, deren Kosten sich auf Drei und Dreißig Tausend Sechshundert Fünf und Vierzig : 33 645 : Reichsthaler 36 S. Reichsgelds Zettel, belaufen; daß alle, welche dabei gearbeitet, ihren richtigen Arbeitslohn empfangen haben; Und daß die Länge des Schiffes auf dem Verdeck zwischen den Steven, Zweihundert und Ein : 201 : 29/100 theil Fuß, dessen größte Breite von der Aussenkante bis zur Aussenkante der Verkleidung Vierzig : 40 : Fuß, so wie dessen Tiefe, bei der Hinterkante des großen Luks vom Deck bis auf die Bauchdielen Dreißig : 30 : 90 / 100 theil Fuß beträgt ...“

Rathhaus zu Gothenburg, den 22. November 1856 vom Bürgermeister und Rahtswegen, gez. C. H. Ewert.“

Von Tecklenborg erworben

Während der Werftliegezeit war der schwedische Kapitän J. M. Zechow mit der Führung des Schiffes beauftragt worden. Er sollte aber mit dem schönen, großen Schiff nie in See gehen, denn zur Zeit der Bielbrief-Ausstellung führte schon der Bremer Reeder und Kaufmann Franz Tecklenborg mit dem derzeitigen Eigentümer, Großhändler A. Bourn, Verhandlungen über den Ankauf des Schiffes. Die korrekte Abwicklung eines Handelsgeschäftes vor mehr als einhundert Jahren spiegelt sich im nachfolgenden Kaufbrief wider:

„Ich A. Bourn thue zu wissen und bekenne hiermit, daß ich an Herrn Franz Tecklenborg in Bremen verkauft habe — so wie ich nun vermöge dieses offenen Kaufbriefes mein, mir eigenthümlich zugehörendes, hier auf dem Revier liegendes, in Porthmouth in Nord-America von Eichen- und Föhren-Holz gebautes, hieselbst in öffentlicher Auction angekauft 893 77/100 schwere schwedische Lasten großes Schiff „S. C. Thwing“, jetzt „Mobile“ genannt, mit dem dazu gehörigen Inventare, als Anker, Ketten, Segel, Tauwerk, Böte etc., etc., in dem Stande, worin solches sich augenblicklich befindet, für die übereingekommene und bestimmte Kaufsumme von Zweihundert zwei und Zwanzig Tausend Fünfhundert Thaler Reichsgold an denselben verkaufe.

Und da mir diese Kaufsumme zum Vollen bezahlt worden ist, so verzichte und entsage ich für mich, meine Erben und Rechtsvertreter allen Rechten und Ansprüchen an besagtes Schiff „S. C. Thwing“, jetzt „Mobile“ genannt, sammt dessen Inventar oder anderem Zubehör, und verleihe dem Herrn Franz Tecklenborg, dessen Erben und Rechtsvertretern das Recht, obiges Schiff als sein rechtmäßig erworbenes Eigenthum in Besitz zu nehmen, solches zu benutzen, und frei darüber zu disponiren, indem ich mich nebst meinen Rechtsvertretern zugleich verpflichte, für diesen Verkauf nach den Gesetzen einzustehen und dafür aufzukommen.

Zu mehrerer Bekräftigung habe ich diesen Kaufbrief, in Gegenwart und Beisein der untenstehenden Zeugen eigenhändig unterschrieben.

So geschehen in Gothenburg, den 24. November 1856“

gez. A. Bourn

Nach Barzahlung der Kaufsumme war nun das Schiff durch diesen Kaufvertrag in den Besitz des Bremer Kaufmannes Franz Tecklenborg übergegangen. Auf Veranlassung des Schiffbaumeisters Hermann Beumann (Teilhaber der Firma Joh. C. Tecklenborg, Bremerhaven) attestierte der Bremer Consul in Göteborg, Joh. C. Wienchen, den rechtmäßig vorgenommenen und rechtskräftig gewordenen Kauf des Schiffes.

Als letzter Schritt zur Eingliederung der „Mobile“ in die Bremer Handelsflotte erfolgte die Ausstellung des „Naturalisations- und Registrations-Certificats“ durch den Senat der Freien Hansestadt Bremen mit Datum vom 6. Dezember 1856. Von diesem Augenblick an konnte die „Mobile“ die Bremer Handelsflagge setzen und erhielt die Bremer Nummernflagge No. 274. Es war seit diesem Zeitpunkt bis zur Vernichtung durch Feuer 1867 das größte Segelschiff der Norddeutschen Handelsmarine. (Die Bremerhavener Werft Joh. C. Tecklen-

borg hat, selbst zur Zeit des Schiffbauers Georg W. Claussen, bis 1880 kein hölzernes Segelschiff erbaut, das an die Größenordnung der „Mobile“ herankam).

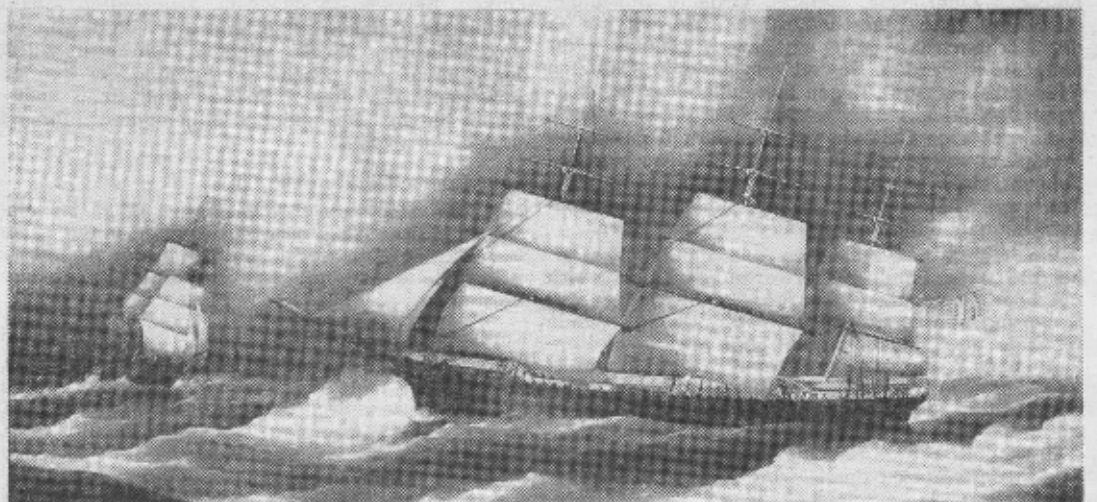
In höchste Klasse eingestuft

Dem Typ nach war die „Mobile“ ein (Voll-) Schiff, als Baumaterial für die Hauptverbände des Schiffskörpers wird Eichenholz angegeben. Bei einer Länge über Deck (zwischen den Steven) von 59,67 m, einer Breite (auf Außenhaut) von 8,04 m und einem mittleren Ladungstiefgang von 4,76 m wurde das Schiff mit 1176,9 Last (bremer zu 4000 Pfund), 784,6 Commerz-Last (bremer zu 6000 Pfund) oder 1765 brit. Reg. Tons (alter Messung) vermessen. Die Größe des Schiffes wird durch die Tatsache unterstrichen, daß drei volle Decks eingebaut waren. Obwohl nur für die Frachtschiffahrt eingerichtet, konnten 6 Kajütpassagiere in drei Kammern der achteren Hütte befördert werden. Die schiffbautechnische Überwachung übernahm die französische Klassifikations-Gesellschaft „Bureau Veritas“. Sie hatte das Schiff seiner Bauart und der Größe nach in die höchste Klasse eingestuft und für „Lange Fahrt“, d. h. für die Schifffahrt jenseits des Kap Hoorns und des Vorgebirges der Guten Hoffnung zugelassen. Die Erteilung dieser Klasse erfolgte 1857 für 7 Jahre und 1863 für 9 Jahre. Für die Fahrt in südliche Gewässer war die „Mobile“ auf 13/14 Fuß „kupferfest“ erbaut und das Unterwasserschiff mit einem Beschlag aus „Compositions-Metall“ (schmiedbare Kupfer-Zink-Legierung) auf Filzunterlage versehen. — Im Juli 1863 ließ der Correspondenz-Rheder D. H. Wätjen von dem U. S. Measurer of Vessels H. Gaines in New York eine Berechnung über die zulässige Passagierzahl als Auswandererschiff durchführen. Als Berechnungsergebnis werden 698 (1/2) Personen angegeben. Weitere technische Einzelheiten sind den Zeichnungen im Morgensternmuseum Bremerhaven zu entnehmen. (Die Zeichnung des Hauptdecks wurde z. Bsp. von Franz Tecklenborg jr., Mitinhaber der Bremer Fa. Franz Tecklenborg, Segel- und Compassmacher, im Dezember 1856 in Göteborg angefertigt).

Als alleiniger Eigentümer der „Mobile“ ist der Bremer Bürger und Kaufmann Franz Tecklenborg mit 1/1 Part in das Bremer Schiffsregister eingetragen. Dagegen tritt D. H. Wätjen, Bremen, als Correspondenz-Rheder auf.

Als erster Schiffsführer erhält der Bremer Kapitän Joh. Herm. Cassens am 8. Dezember 1856 (8. August 1859) den Bremer Seepaß. Unter ihm finden wir die „Mobile“ im Juni/Juli 1857 in Liverpool wieder. Hier wird eine größere Überholung des Schiffes durchgeführt und der Beschlag des Unterwasserschiffes erneuert. Die erste große Reise wird am 13. Juli 1857 angetreten. Sie führt um Kap Horn nach Callao, dem Haupthafen Perus, der nach 105 Tagen erreicht wird. Die weiteren Reisen des Schiffes werden einmal Gegenstand einer gesonderten Betrachtung sein. Es sei nur erwähnt, daß die Fahrt in südliche Gewässer ein für die Reederei teures Unternehmen war, denn der als Schutz des Unterwasserschiffes dienende Beschlag aus Compositions-Metall wurde im September 1861, November 1863 in London und im Oktober 1866 in Liverpool erneuert.

Der erste Schiffsführer, Kapitän Cassens, blieb fast sechs Jahre an Bord dieses Großseglers. Dann folgte aber ein fast jährlicher Wechsel. Im Okto-



Die Bremer Handelsschiffe „Mobile“ (im Vordergrund) und „Asia“ auf einem Ölgemälde des Bremerhavener Marinemalers Carl Fedeler von 1859. Neuerwerbung des Morgensternmuseums, restauriert von Helmuth Vinnen

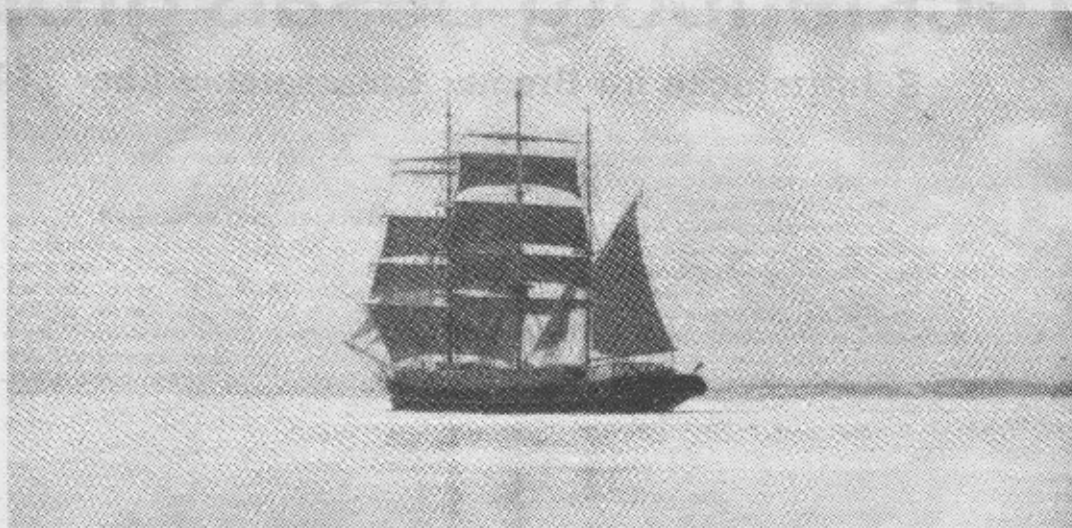
ber 1862 erhielt Kapitän F. L. Brandorff aus Bremen den Seepaß, im Januar 1864 Kapitän C. Lahußen aus Bremerhaven und im April 1865 Kapitän Aug. Theod. Huntemann aus Bremen.

„Mobile“ verbrannt

Den letzten Bremer Seepaß erhielt Kapitän Julius Bernhard Hermann Wieting aus Bremen am 13. Januar 1866. Unter ihm machte die „Mobile“, allerdings nicht durch sein Verschulden, die letzte Fahrt. Nach der Überholung in Liverpool im Oktober 1866 segelte das Schiff nach Mobile, dem großen Baumwollausfuhrhafen in Süd-Alabama am Golf von Mexiko. Wegen des großen Tiefganges konnte es nicht die dem Hafen vorgelagerte Barre passieren und mußte daher den ersten Teil der gepreßten Baumwollballen 8 Seemeilen südlich der Stadt vor dem Dog-Fluß übernehmen. Da auch hier eine Tiefgangsbeschränkung vorlag, segelte das Schiff nach der Lower-Bay hinüber und übernahm dann dort den Rest der Ladung. Insgesamt wurden 2437 Ballen Baumwolle geladen. Hier, im Angesicht der Stadt, dessen Namen der Großsegler trug, fand er auch sein allzufrühes Ende. Der Matrose Thomas Smith legte Feuer an die Ladung Baumwolle, das Schiff wurde ein Raub der Flammen. Es wurde am 18. Januar 1867 in der Bucht von Mobile, 27 Meilen unterhalb der Stadt, vollständig durch Feuer zerstört. Da der Ort der Brandstiftung der Gerichtsbarkeit der Stadt Mobile unterstand, wurde der Matrose auch hier vor ein Gericht gestellt und zu 15 Jahren Haft mit „harter Arbeit“ verurteilt. Die sicher aus einer Unzufriedenheit herrührende Tat der Brandstiftung war damit zwar gesühnt, das Schiff aber vernichtet und dem Correspondenz-Rheder D. H. Wätjen sowie dem Eigentümer Franz Tecklenborg ein unermeßlicher Schaden zugefügt.

Werner Jaeger, Duisburg

Vortrag über deutsche Marinemalerei

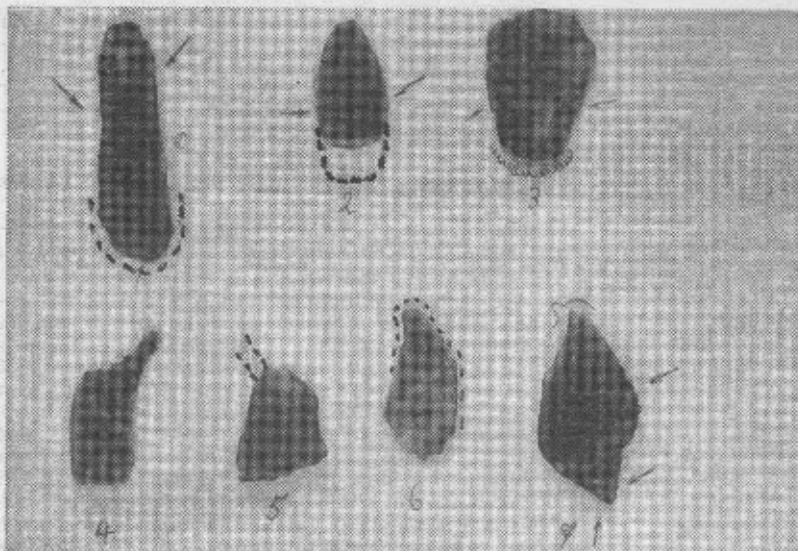


„Sommerstille“, Ölgemälde von Robert Schmidt, Hamburg, Slg. Siersdorfer

Wenn von Marinemalerei gesprochen wird, denkt man zunächst an die berühmten Seestücke niederländischer Maler, deren Bedeutung von den Kunsthistorikern voll anerkannt wird. Es gibt jedoch auch eine Epoche der deutschen Marinemalerei, von der die interessierte Öffentlichkeit noch recht wenig weiß. Herr Th. F. Siersdorfer, Dozent an der Folkwangschule in Essen, wird darüber einen aufschlußreichen Vortrag halten, der am Donnerstag, dem 9. Mai, um 20.15 Uhr im Morgenstern-

museum stattfindet. Der Referent verfügt über gutes Anschauungsmaterial, zum Teil aus einer eigenen großen Sammlung. Die malerische Darstellung von Segelschiffen wird mit im Vordergrund der Ausführungen stehen. Mit diesem Vortrag will das Museum eine kleinere Sonderausstellung mit Schiffsporträts aus eigenem Besitz eröffnen, darunter Neuerwerbungen niederländischer, belgischer, amerikanischer und chinesischer Herkunft.

Steinzeitfunde im Stadtgebiet



Die Funde

Klingenkratzer (Abb. 1—3)

Sämtliche vorliegenden Klingenkratzer haben die für die Hamburger Stufe typische umlaufende Randretusche.

Zinken (Abb. 4—6)

Die Abb. 4 zeigt einen typischen unbeschädigten Zinken. Bei dem in der Abb. 5 gezeigten Zinken ist die Nase abgebrochen, und die Abb. 6 gibt ein zinkenähnliches Gerät wieder. Gebraucht wurde der Zinken zum Lösen von Spänen aus Rentiergeweihen. Aus diesen Spänen sind dann später Geräte für die Jagd und zum allgemeinen Gebrauch angefertigt worden.

Kombinierte Geräte (Abb. 7)

Die Abb. zeigt ein solches Gerät. Oben ist eine zinkenähnliche Nase herausgearbeitet, unten ist ein Stichschlag angebracht, und die in der Abbildung rechte Seite ist mit feiner Retusche versehen worden.

Kerbspitzen (Abb. 8—12)

Kerbspitzen sind Pfeilspitzen, bei denen am unteren stumpfen Ende eine Kerbe ausgearbeitet wurde, um eine bessere Schäftung zu ermöglichen. Bei der in der Abb. 8 gezeigten Kerbspitze ist die Spitze abgebrochen. Nr. 11 war wahrscheinlich abgebrochen und wurde dann, um sie wieder gebrauchen zu können, an der Spitze nachretuschiert. Die Nrn. 8 und 11 und eine weitere hier nicht abgebildete Kerbspitze haben eine zweiseitige Fußbearbeitung. Diese zweiseitige Fußbearbeitung kann von Bedeutung für die typologische Einstufung werden.

Mikrogeräte (Abb. 13—16)

Mikrogeräte sind Kleingeräte verschiedener Formen. Abb. Nr. 14 zeigt eine kleine Schrägklinge mit Hohlkante. Nr. 16 kann eine kleine Kerbspitze sein. Auch hier wäre dann die zweiseitige Fußbearbeitung erfolgt.

Ein Teil der bereits vorliegenden Geräte läßt uns hoffen, daß wir auch in Zukunft zumindest zum Teil elegante und sehr präzise geschlagene Geräte erwarten können. Eine Festlegung in der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Typ innerhalb der Hamburger Stufe läßt sich noch nicht vornehmen. Beschrieben sind Kerbspitzen mit zweiseitiger Fußbearbeitung von dem Fundplatz Hasewisch bei Hamburg. Es ist möglich, daß wir hier Anschluß finden. Die Teiche lassen uns hoffen, daß bei einer gründlichen Untersuchung tierische Reste (Knochen usw.) gefunden werden.

Gedankt sei an dieser Stelle Herrn Schröder, Dorum, und den Herren Dr. Bosinski und Bokelmann vom Seminar für Urgeschichte an der Universität Köln für die geleistete Hilfe bei der Feststellung der Zugehörigkeit der in Bremerhaven gefundenen Artefakte.

Rolf Eggers, Bremerhaven
Foto: Stadtbildstelle Bremerhaven

In Bremerhaven, nahe der Stadtgrenze, im südöstlichen Stadtrandgebiet, fand der Verfasser Artefakte (vom Menschen bearbeitete Steine) aus der jüngeren Altsteinzeit (Jungpaläolithikum). Der Fundplatz liegt auf einem leicht nach Westen abfallenden Hang, übergehend in das anmoorige Gelände einer Niederung. Nach den bisherigen Feststellungen ist der anstehende eiszeitliche Untergrund bis zu 30 cm hoch mit humosem Boden, der heutigen Oberfläche, bedeckt. Größere Störungen durch holozäne Meereseinbrüche, wie wir sie in der Nachbarschaft gefunden haben, konnten nicht festgestellt werden. Soweit aus anderen Gebieten (Hamburg) bekannt, liegen Fundplätze der uns vorliegenden Stufe immer in der Nähe eines Teiches. Das anmoorige Gelände vor dem hier behandelten Fundplatz wurde mit einer Sonde auf das Vorhandensein eines solchen Teiches abgesucht. Es wurden zwei Stellen gefunden, von denen wir annehmen können, daß hier verlandete Teiche liegen.

Ein mehrfaches Absuchen des Fundplatzes erbrachte mehr Funde als erwartet. Es handelt sich um bearbeitete und unbearbeitete Abschläge. Zur Sicherung von Streufunden wurde das umliegende Gelände ebenfalls abgesucht und hierbei weitere Rast- bzw. Wohnplätze anderer Kulturen gefunden, von denen mit Sicherheit eine weitere paläolithische Kultur, älter als Hamburg, ausgemacht werden konnte.

Behandelt werden hier die Funde der Hamburger Stufe. Die weiteren Funde werden zu einem späteren Zeitpunkt an gleicher Stelle veröffentlicht. Die im Bereich des Fundplatzes der Hamburger Stufe gefundenen Artefakte und Abschläge bestehen fast alle aus gelblich-rötlich-buntem Flint (Feuerstein) und sind nur schwach patiniert.

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 Portokosten. Druck und Verlag: Nordwestdeutscher Verlag Ditzgen & Co., Bremerhaven, Hafenstraße 140. Postcheckkonto: Hamburg 136 96. Schriftleitung: Gert Schledttrien, Bremerhaven-G., Georgstraße 90, Gestaltung: Hein Carstens.