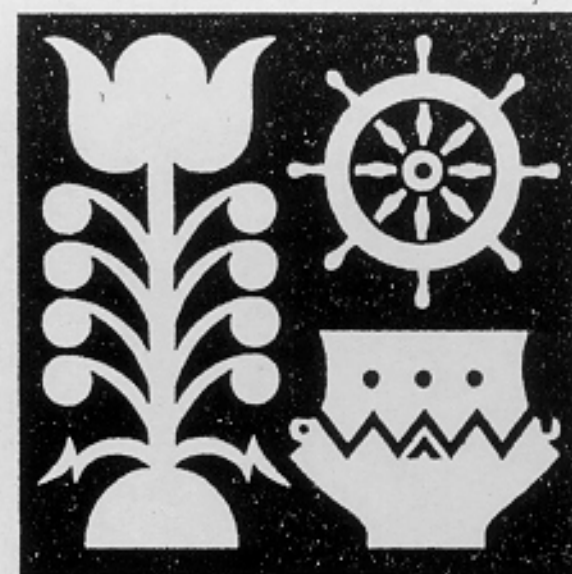


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Juni 1972
Nr. 270



Vor 300 Jahren

Der erste Spatenstich zur Carlsburg

Am 11. Juni 1672 erfolgte der erste Spatenstich zur Carlsburg. Es sollte eine Stadt und Festung an der Unterweser entstehen, die mit großen Hoffnungen begleitet wurde. Zur Erinnerung an diesen Tag sprach Dr. Burchard Scheper in einem vom Magistrat veranstalteten Vortragsabend am 8. Juni 1972 in der Aula der Schillerschule. Der nachstehende Aufsatz bringt einige Gedanken dieses Vortrags. Eine größere Veröffentlichung darüber ist anderweitig vorgesehen.

Nach dem Tagebuch des Generalgouverneurs für die Herzogtümer Bremen und Verden, Feldmarschall Henrik Horn, meldet Oberstleutnant Melle am 5. Juni 1672, daß er mit seinen Mannschaften an die Weser gekommen war und sofort mit den geplanten Befestigungsarbeiten bei Geestendorf beginnen wollte. Am 7. Juni 1672 begab sich Melle nach Geestendorf, um dort 1200 Mann schwedisches Fußvolk ans Land gehen zu lassen. Feldmarschall Graf Horn erschien am 10. Juni in Geestendorf und blieb dort bis zum 12. des Monats. Am Dienstag, dem 11. Juni 1672, erfolgte durch den genannten Gouverneur der erste Spatenstich zu einer Festung und Stadt, die später Carlsburg genannt werden sollte. Ein vom Bremer Rat an die Unterweser entsandter Soldat berichtet am 16. Juni 1672, daß vor 14 Tagen auf der Weser Schiffe mit schwedischem Volk angekommen seien, daß man Kalk und Steine in die Geeste gebracht habe, daß eine Stadt „abgestochen“ worden sei und am Dienstag, der vorausgehende Dienstag ist gemeint, der Gouverneur den ersten „Spaden gegraben“ habe. Der

Bericht des Soldaten fährt fort, daß er festgestellt habe, daß Schiebkarren gemacht wurden und „wohl 1000 Sattel und Zeug zu Dragoner-Pferden da hingen“. Nach seinem Bericht sollen noch elf Schiffe mit Volk nachkommen. Alles in allem, so meldet er, habe er gehört, daß 18 000 Mann insgesamt dann in Deutschland sein würden.

In der Geschichte der Menschheit ist die Entstehung und Entwicklung der Stadt ein ganz besonderes Ereignis von kaum zu beschreibender Tragweite. Mit der Stadt und ihrer Lebens- und Wirtschaftsform erhob man sich über Zeit und Raum und war nicht mehr völlig hilflos der Natur preisgegeben. Handel und Gewerbe beispielsweise sind Dinge, die man nicht nur bei schönem Wetter verrichten kann. Ohne die in der städtischen Siedlungsform angelegten Möglichkeiten, beispielsweise im Bereich der Wirtschafts- und Sozialstruktur, waren technische Entwicklung und industrielle Revolution unmöglich. Wir erleben freilich gerade heute, wie auch die Stadt als menschliche Lebens- und Gemeinschaftsform in sich problematisch geworden ist. Dies geschieht gerade im europäisch-abendländischen Bereich in dem Augenblick, als städtische Kultur und städtische Wirtschaft zur Kultur und Wirtschaft schlechthin geworden sind.

Die im 11. und 12. Jahrhundert neu entstehende Stadt hat auch und gerade der deutschen Geschichtslandschaft weithin Wesen und Gestalt verliehen. — Bremerhaven ist eine junge Stadt mit alter Geschichte. Die Region mit und um Bremerhaven hat eine alte Geschichte. In diesem Zusammenhang sei nur auf die Funde der Feddersen Wierde, die Bedeutung des vor- und frühgeschichtlichen Ortes Sievern und schließlich auf die vorgeschichtliche Kreisaufnahme des Archäologen Dr. Hans Aust hingewiesen. Das reiche Fundgut und die Arbeit der Archäologen haben konsequent zu einem im letzten Jahr begonnenen großen Unternehmen der Deutschen Forschungsgemeinschaft, das vom Institut für Marschen- und Wurtenforschung in Wilhelmshaven unternommen wird, geführt.

Um 1000 wurde hier eine reiche und vielgestaltige Entwicklung abgebrochen. Es kam nicht zur Städtebildung. Das Ereignis der mittelalterlichen Stadt mit all ihren Folgeerscheinungen fand hier nicht statt. Die Städtelosigkeit sollte auch fortan sich als sichere geschichtliche und wirtschaftliche Hypothek unserer Region erweisen.

Im Licht der skizzierten geschichtlichen Ereignisse und Zustände ist der Stadtgründungsversuch Schwedens an der Unterweser und der erste Spatenstich des schwedischen Gouverneurs, Feldmarschall Graf Henrik Horn, am 11. Juni 1672 ein bedeutendes Ereignis.

Nach der ungeheuren Kraftentfaltung der Wikingerrzüge hatte Schweden sich zunächst auf sich selbst zurückgezogen. Mit Gustav Wasa (1520 bis 1560) begann Schwedens eigenständige Rolle unter den europäischen Mächten. Unter Gustav Adolf gewann Schweden den Rang einer Großmacht. Man machte sich nunmehr energisch an Städtegründungen im ganzen Einfluß- und Hoheitsbereich, zu dem damals auch die Herzogtümer Bremen und Verden zählten. Der Kanzler Oxenstierna schreibt: „Städte stärken und bauen ein Land in Bevölkerung und Wirtschaft, stoßen Schwierigkeiten und Fährnisse hinzu, ist dort die beste Zuflucht und dort sucht und findet man Mittel und dort hält man am längsten aus. Handel macht Städte reich,

Handwritten text in German, likely a historical document or letter, mentioning Carlsburg and the year 1672.

Verpflichtung zur Arbeitsleistung von Leher Eingesessenen zum Bau der Carlsburg. Schreiben der Regierung der Herzogtümer Bremen und Verden an den Gerichtsverwalter Arnold Wicht zu Lehe (1683)
Stadtarchiv Bremerhaven

aber mehr noch Manufakturen, die Grundlage und Glieder des Handels sind.“ — Da es Schweden nicht gelang, in die Welt hinauszugreifen, suchte es seine Großmachtstellung in europäischen Unternehmungen zu festigen. Schon hatten die Dänen ihr Interesse für die Wesermündung gezeigt. Auch Bremen hatte sich vermutlich mit Plänen getragen. 1653 schlug Feldmarschall Graf Königsmarck vor, Lehe zu einer blühenden Stadt zu machen.

Das Projekt Lehe verschwand allerdings sehr bald in der Versenkung. Die Anlage einer Handelsstadt bei Geestendorf fand im schwedischen Reichsrat und Kriegskollegium lebhafteste Unterstützung.

Dionys Bredekow und Johann von Melle legten um 1670 Entwürfe für die spätere Carlstadt vor. Die Arbeit Melles wurde als Grundlage dieses Vorhabens akzeptiert. Kühne Pläne wurden entworfen. Man hoffte, viele Einwohner heranzuziehen und wollte sich ihnen gegenüber außerordentlich tolerant erweisen. Großzügige Privilegien sollten Rang und Stellung der Stadt festigen. Man wollte sogar Amsterdam, damals das Warenhaus der Welt schlechthin, Konkurrenz machen.

Der Aufbau der Carlsburg erfolgte unter den Klagen und Protesten der Leher.

1675 kam die Bewährungsprobe der Festung. Nicht nur etliche militärische Anlagen, Kasernen und Magazine standen damals schon da, sondern einige Bürger hatten bereits zu bauen begonnen. Von der Seeseite nahmen brandenburgische und holländische Kriegsschiffe die Carlsburg unter Beschuß. Die Leher Chronik vermerkt unter dem 19. September 1675: „Auf dem Sonntagmorgen fangen sie an zu bombardieren auf der Carlsburg und

Fortsetzung Seite 4

**Erh. Königl. Majest. zu
Schweden / in dero Herzogthümern
Bremen und Verden beordneter Gouverneur
und Regierung.**

Nachdemnach aus unterschiedlichen wichtigen Ursachen / absonderlich aber wegen des sich fast überall ereignenden grossen Mangel an Vieh / dienlich erachtet / die in diesem Herzogthum bestehende Reuter und Dragoner in das ganze Land herum / nach dem Tuz der Contribution einzuarbeiten und zu verlegen / Als ist zugleich nöthig befunden worden / so wohl zu des Landes Conservation / und der Unterthanen Erleichterung / als der Milice bequemer Subistenz / die vorrige Verpflegung / Ordonnanz in den fürnehmsten Punkten gegenwärtig anhero zu wiederholen / und so ferne es bequemt / zu erläutern.

1. Sollen bey jetzigen weitläuffigen Quartieren sowohl die Officier / als gemeine Reuter und Dragoner / sich mit denjenigen Wirthen vergnügen / welche ihnen von den Dörfern und Bedienten jedes Orts angewiesen werden / und nicht Macht haben / selbige nach eigenem gefallen zu verändern / oder mit denen zum Hülfis Quartier verordneten Hausleuten und Unterthanen sich in Handlung oder Accord einzulassen / und ein und ander Vortheil zubeziehen / sondern es werden diese untereinander selbst sich billiger massen zu vergleichen haben / auff was weise Sie dem / so einen Officier / Reuther oder Dragoner würdlich im Hause hat / mit einem Beytrag zu Hülfis kommen können. Im fall Sie aber / unter sich darüber nicht eins zu werden vermöchten / haben Sie sich bey jedes Orts Obrigkeit anzumelden / und deren Entscheidung darüber anzuwenden.

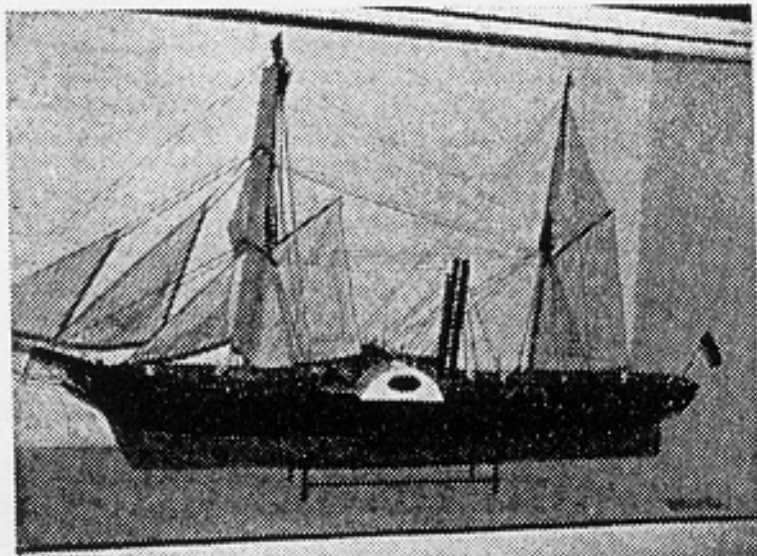
2. Und

Quartier und Verpflegungsordnung der königlich-schwedischen Regierung in Stade (1685)
Stadtarchiv Bremerhaven

Bremerhaven - und zwei Seegefechte bei Helgoland

Unruhige Zeiten zwischen 1848 und 1865 an der deutschen Küste

Im Februar 1848 begann die französische Bürgerrevolution, deren Wogen umgehend auch die deutschen Länder — im Deutschen Bund — erreichten. Dänemark erhob Ansprüche auf Schleswig-Holstein, einige wenige dänische Kriegsschiffe blockierten mit Erfolg die deutsche Küste. Ein dänisches Kriegsschiff lag bei Helgoland und kaperte jedes erreichbare Schiff! Es gab ja keine deutsche Flotte, d. h. Kriegsmarine. Diese Wehrlosigkeit war beschämend. So erhob sich denn jetzt mit einer geradezu überwältigenden Einhelligkeit in ganz Deutschland der Ruf nach einer deutschen Kriegsflotte. (Bessell). — Als Folge der März-Revolution wurde in Frankfurt/M. das Vorparlament am 31. März, am 18. Mai die Nationalversammlung eröffnet. Der Bremer Kaufmann und Senator Arnold Duckwitz (1802—81) wurde Reichshandelsminister und gleichzeitig Marineminister. Er gilt als der Schöpfer der ersten deutschen Flotte, die nun erst geschaffen werden mußte. Die Hamburger Reeder Godeffroy und Sloman stellten die hölzernen Raddampfer „Hamburg“, „Bremen“ und „Lübeck“ zur Verfügung, die der Bundestag für 300 000 Taler ankauft. Ein Hamburger Segelschiff wurde zur Segelfregatte „Deutschland“ umgebaut; leider war dieses Schiff kriegsunbrauchbar und diente dann in der Geestemündung den Seekadetten als Schulschiff. — Die kleine preußische Marine brachte in die Bundesflotte die am 5. April 1849 vor Eckernförde eroberte dänische Segelfregatte „Gefion“ als „Eckernförde“ ein.



„Barbarossa“, Brommys Flaggschiff

Von England wurde die Dampffregatte „Britannia“ (Raddampfer) gekauft, die den Namen „Barbarossa“ erhielt und vorerst Flaggschiff des Befehlshabers Brommy wurde. Bremerhaven wurde von der Marineabteilung des Vorparlaments in Frankfurt zur Marinestation bestimmt. In Brake wurden kleinere Einheiten stationiert und sogleich ein einfaches Trockendock gebaut, um die in England von der Cunard-Linie gekaufte „Erzherzog Johann“ ex „Acadia“, die bei der Überführungsfahrt bei Terschelling gestrandet war, zu reparieren! Die „Erzherzog Johann“ war mit 1135 Reg.-T. vermessen und leistete 740 PSi. Sie war 1839/40 in Greenock gebaut und hatte bei 61,78 m Länge 15,53 m Breite über den Radkästen einen Tiefgang von 5,10 m! — In den USA wurde der RD „Hansa“ ex „United States“ gekauft, die kurz vorher in New York gebaut worden war. Dieses Schiff von 74 m Länge, 19,50 m Breite über den Radkästen und einem Tiefgang von 4,71 m war mit 1800 Reg.-T. vermessen und leistete 750 PS. Die „Hansa“ kam erst im November 1849 in Bremerhaven an und wurde dann Flaggschiff des Admirals Brommy.

Hinzu kamen noch 26 sog. Kanonenbotten, die aber keine Dampfschiffe, sondern Ruderschaluppen waren (mit Segel). —

Im Sommer 1849 waren erst drei Kriegsschiffe seetüchtig: Die Fregatte „Barbarossa“ und die Korvetten „Hamburg“ und „Lübeck“. Am 4. Juni 1849 wagte Brommy mit diesen Schiffen einen „Blockadedurchbruch“: Das dänische Kriegsschiff „Geysir“, das vor Cuxhaven gelegen hatte, flüchtete in Richtung Helgoland, wo weitere dänische Kriegsschiffe lagen: die Blockadefregatten „Rota“, „Thetis“ und „Bellona“. Von diesen weiter entfernt die Segelfregatte „Valkyren“, die bestrebt war, sich mit den anderen dänischen Schiffen zu vereinigen. Brommy eröffnete das Gefecht, und die „Valkyren“ wäre vermutlich das Opfer der Deutschen geworden, wenn nicht von der damals englischen Insel Helgoland mit einem großen Böller ein Warnschuß abgegeben worden wäre, zum Zeichen, daß sich die Schiffe bereits in neutralen Gewässern befinden. Brommys Schiffe mußten umkehren, konnten aber

nicht in die Weser einfahren, da die Dänen inzwischen diesen Weg verlegt hatten. Brommy ankerte also vor Cuxhaven. Aber nur eine halbe Nacht: Durch eine Kriegslist, einen angeblichen Ball am 6. Juni auf den Schiffen, wurden die dänischen Spione getäuscht, so daß die Brommyflotte noch in der Nacht aus- und in die Weser einlief. —

Das war praktisch die einzige Aktion der deutschen Bundesflotte! Im Laufe des Jahres 1849 kamen aus England noch drei von Duckwitz bestellte Schiffe von 600, 625 und 900 Registertonnen, die die Namen „Großherzog von Oldenburg“, „Königlicher Ernst August“ und „Frankfurt“ erhielten. Als die Reparaturen am „Erzherzog Johann“ und der „Bremen“ beendet waren, zählte die Flotte 3 Dampffregatten, 6 Dampfkorvetten und 2 Segelfregatten. —

Die Schiffe lagen zu jeder Zeit auf der Reede, so daß Brommy, als der Neue Hafen weitgehend fertiggestellt war, bat, mit seinen größeren Schiffen im Neuen Hafen überwintern zu dürfen. Die Erlaubnis wurde ihm von van Ronzelen erteilt: Am 21. und 22. November 1851 liefen die Schiffe „Hansa“, „Barbarossa“, „Königlicher Ernst August“, „Erzherzog Johann“ und „Eckernförde“ durch die neue Schleuse in den Neuen Hafen ein. Offiziell wurde der Hafen jedoch erst im Sommer 1852 dem regelmäßigen Verkehr übergeben. — Als wenig bekannt sei noch bemerkt, daß das jetzige Theatergelände in den Jahren der Bundesflotte „Kanonenplatz“ hieß. Dort wurden die Kanonen aufgestellt, bevor die Schiffe damit armiert wurden. —

Für eine deutsche Bundesmarine war es noch zu früh, der Traum von einem geeinten Deutschland verfloß, die „Nationalversammlung“ in Frankfurt regierte nicht mehr, die Flotte konnte keinen Bestand mehr haben, — das Ende kam schnell und entwürdigend: Auf der Reede von Bremerhaven wurde die Flotte von dem oldenburgischen Staatsrat Hannibal Fischer meistbietend versteigert!

Die Dampffregatte „Barbarossa“ und die Segelfregatte „Eckernförde“, nun wieder als „Gefion“, gingen in den Besitz der preußischen Marine über. — Die Dampffregatten „Hansa“ und „Erzherzog Johann“ wurden bei der Versteigerung von der Bremer Firma W. A. Fritze gekauft und von dieser 1858 nach England verkauft. Aus der „Hansa“ wurde ein Truppentransporter unter dem Namen „Indian Empire“. Das Schiff verbrannte später auf See. Die 6 Dampfkorvetten „Ernst August“, „Großherzog von Oldenburg“, „Lübeck“, „Hamburg“, „Bremen“ und „Frankfurt“ wurden an die General Steam Navigation Company in London verkauft.

„Hansa“ und „Erzherzog Johann“, nun als „Germania“, machten bis zum Verkauf nach England noch Passagier- und Auswandererfahrten nach Amerika. Von Anfang März 1855 bis Juli 1856 waren beide Schiffe im Krimkrieg als Truppentransporter zwischen England und dem Schwarzen Meer eingesetzt. —

Admiral Karl Rudolf Brommy, geb. 1804 in Anger bei Leipzig, hat die Enttäuschungen über den Zusammenbruch der Flotte nicht lange überlebt: Er starb 1860 in St. Magnus bei Bremen und wurde in Hammelwarden bei Brake beigesetzt. —

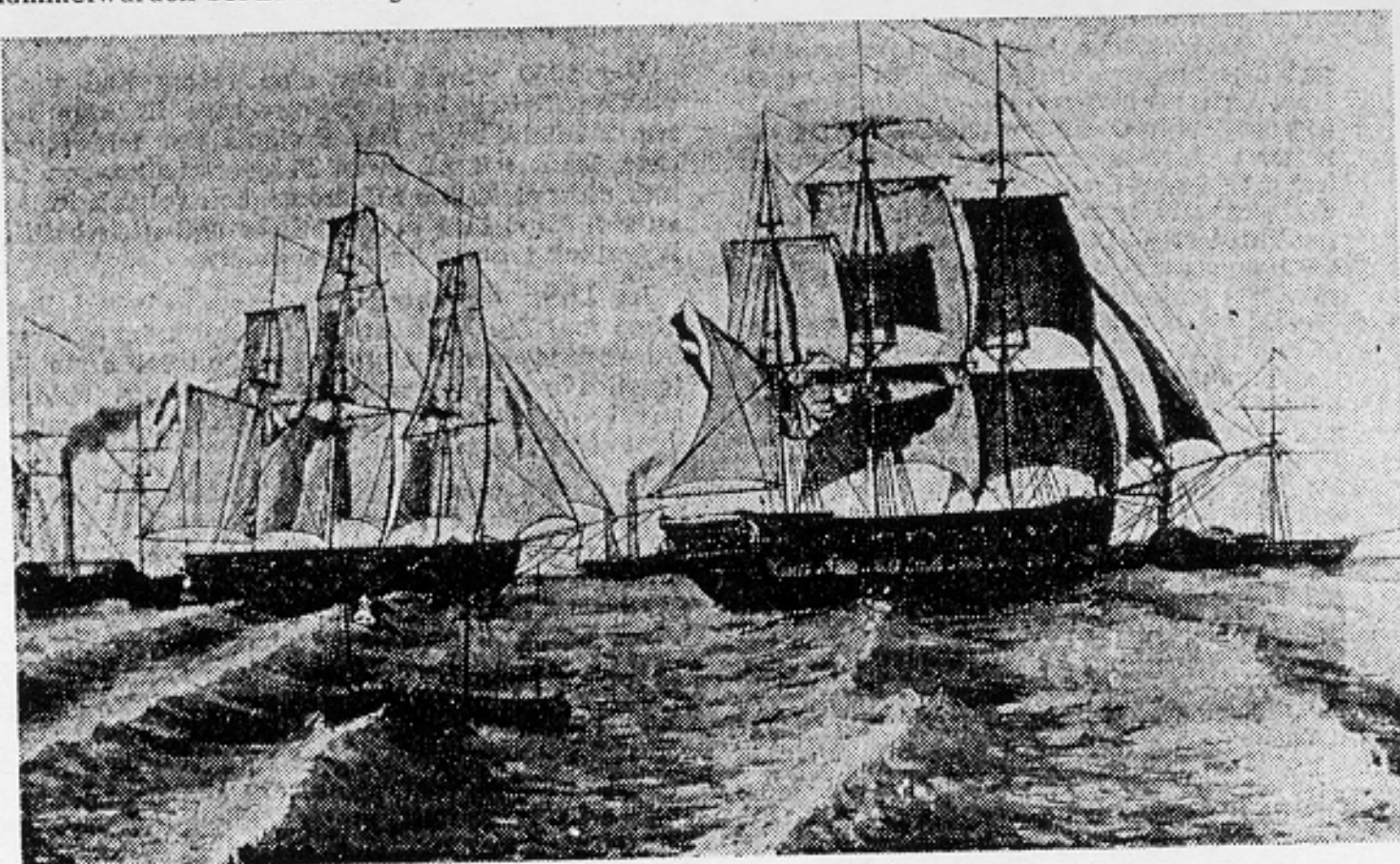
11 Jahre nach Auflösung der deutschen Bundesflotte sahen Bremerhavens Reede und Werften wieder Kriegsschiffe. Wieder war Dänemark der Anlaß des Streits um Schleswig-Holstein. Die deutsche Nordseeküste war ungeschützt der feindlichen Blockade preisgegeben, so daß sich Hamburg nach Wien um Hilfe wandte. Ein österreichisches Geschwader, die Fregatten „Schwarzenberg“ und „Radetzky“, unter dem Befehl des Kommodore Tegetthoff, vereinigte sich vor Texel mit den kleineren preußischen Schiffen „Basilik“, „Der Blitz“ und dem alten Raddampfer „Preußischer Adler“. Diese Schiffe standen ebenfalls unter dem Befehl des Kommodore Tegetthoff. — Am 9. Mai, nachmittags, kamen bei Helgoland drei dänische Fregatten, „Jylland“, „Niels Juel“ und „Heimdall“ in Sicht. Die österreichisch-preussische Flotte hatte insgesamt 87, die dänische 102 Geschütze. Die langsamen preußischen Schiffe blieben zurück, und die Österreicher standen den überlegenen Dänen allein gegenüber.

Das Führerschiff „Schwarzenberg“ erhielt mehrere schwere Treffer, Brand im Vorschiff, es waren 32 Tote und 69 Verwundete zu beklagen. Weil der Kampf unter diesen Umständen nicht länger fortgesetzt werden konnte, entschloß sich Tegetthoff, mit seinen Schiffen die neutrale Insel Helgoland anzulaufen, bis die Dänen außer Sicht waren. Dann begab sich Tegetthoff mit seinen beiden Fregatten „Schwarzenberg“ und „Radetzky“ nach Cuxhaven, wo am nächsten Morgen von der Tecklenborg-Werft in Geestemünde etwa 50 Schiffszimmerleute und Takler mit Aufräumarbeiten und Notreparaturen begannen. Am 10. Juni bereits dampften die Österreicher nach Bremerhaven, und bei Tecklenborg wurde die endgültige Wiederinstandsetzung vorgenommen. Die „Schwarzenberg“ bekam u. a. einen neuen Fockmast. Am 30. Juni 1864 war das Flaggschiff wieder völlig hergestellt, es konnte von den Bremerhavenern sogar besichtigt werden. Anfang Juli 1864 kam auch noch das zweite österreichische Geschwader für längere Zeit zu Besuch nach Bremerhaven: Die Fregatten „Kaiser Max“, „Erzherzog Friedrich“ sowie die Korvetten „Kaiserin Elisabeth“ und „Don Juan d'Austria“. Leben und Abwechslung war damit durch die vielen Soldaten, noch dazu verschiedener Nationalitäten, garantiert. Auch mancher Bund fürs Leben nahm hier von Schiff zu Land seinen Anfang.

Erst im November 1864 verließen die ersten österreichischen Schiffe „Radetzky“ und „Elisabeth“ die Reede. Im Mai 1865 verließen die letzten Schiffe die gastliche Stätte bzw. die gastlichen Stätten von Bremerhaven, Geestemünde und Lehe.

Nicht nur damit hatten Reede, Hafen und Werften von Bremerhaven ihre Bewährungsprobe bestanden: Seit dem 19. Juni 1847 gab es einen regelmäßigen Dampfschiffs-Passagierverkehr nach Amerika, der dann von dem Norddeutschen Lloyd seit dem 19. Juni 1858 mit dem Passagier-Postdampfer „Bremen“ (1) fortgeführt und ausgebaut wurde. Die „Bremen“, nun ein Schraubendampfer, war zusätzlich noch ein Dreimast-Rahsegler, aber doch schon mit 2674 BRT vermessen. Mit 700 PS konnten 11,5 Knoten gefahren werden.

Herbert Kuke



Die erste deutsche Flotte, 1848

Prügeleien um Torf und Heide

Über Grenzstreitigkeiten zwischen Hadlern und Wurstern

Grenzstreitigkeiten sind keine moderne Erfindung, und sie sind auch nicht auf die großen Grenzen beschränkt. Wie heftig der Streit schon an und um kleine Grenzen sein kann, davon geben die Verhältnisse im 15. bis 17. Jahrhundert in dem Gebiet Auskunft, in dem Land Wursten, Land Hadeln sowie das Amt Ritzebüttel zusammenstießen und wo Bremen und das Kloster Neuwalde kräftig mitmischten. Dabei wurden die unterschiedlichen Interessen recht kräftig vertreten, blutige Schlägereien waren noch lange nicht der Höhepunkt.

Worum es bei den Auseinandersetzungen ging, kann man aus den Abmachungen schließen, die im Buxtehuder Recess zu finden sind. Dieser Recess ist ein Vertragswerk zwischen den streitenden Parteien, in dem man sich u. a. über die Bezahlung des Pastors in Altenwalde einigte und den Ort des Notgerichtes festlegte. Man vereinbarte eine Regelung über den Viehauftrieb auf den Buntiedsweiden und bestätigte die Grenze zwischen dem Amt Ritzebüttel, Land Wursten und Land Hadeln. Die letzte Regelung sollte den immer wieder möglichen Zank vermeiden, der im Zusammenhang mit der Bergung von Strandgut ins Haus stand.

Leider hatte man den Hadelern einen ganz handfesten Grund gelassen, den Buxtehuder Recess nicht anzuerkennen, man hatte den Vertrag abgeschlossen, ohne sie hinzuzuziehen. So mähnten sie auf Wurster Gebiet Heide, gruben Torf und gingen dort auf die Jagd. In der Abwehr solcher Übergriffe waren die Wurster nicht zimperlich, zudem machte es den jungen Leuten großes Vergnügen, hier ihren Privatkrieg zu spielen.

Hierzu kann man recht interessante Einzelheiten in der „Hader Chronik“ von Bruno Kiep lesen, der u. a. die Akte über einen Briefwechsel wiedergibt, der, so kann man dort lesen, „wegen eines großen Schafdiebstahls der Wurster entstanden war, indem diese am 17. Oktober 1632 dem fürstlichen Schäfer Claus Meyer von Franzenburg 435 Schafe durch 10 Reiter abnehmen ließen, etwa einen Büchenschuß von Franzenburg entfernt, die er dann selbst bis Midlum

treiben mußte, von wo aus man sie weiterschaffte nach Dorum.“

Die Schwierigkeiten an der Grenze riefen nun auch die Obrigkeit auf den Plan. Kiep bringt in seiner Chronik eine „Instruktion des Herzogs August vom 13. August 1633 an seine Abgeordneten wegen Bestimmung der Hader Grenz in der Hader Heide“. Diese lautet wie folgt: „... und sollen Unsere Abgeordneten Unsere Gerechtigkeit auf der Hader Heide in der Kürze also deducieren, nembl. daß der Oxsteder Wedel und Beek, die Kleine Lieth, der Collenberg, und nicht weit von demselben belegene fünf Steine, fürters besser ins Süd-Osten der Mühlensterth, und endlich der Wanhöjer Beek von uhralten und undenklichen Jahren dero die rechte unzweifeltliche Scheidung der Lande Hadeln und Wursten gewesen, u. noch sey, also u. dergestalt, das alles was disseits angeregter Grentzen dem Lande Hadeln werths zu befinden Uns und dem Hause Sachsen an Hals und Hand, Ober und Nieder Bothmäßigkeit, und was daran dependirt, unstreitig zuständig...“ Sogar darüber hinaus hätte der Herzog Rechte gehabt, so z. B. das Recht zu jagen bis an die Dörfer Wanhöden, Krempel, Clausburg und Scharpelstede. Aber, so kann man weiterlesen, und man wundert sich über die hier anklingende Kumpanei zwischen dem Erzbischof und den Wurstern, „hätte doch der Erzbischof und besonders die Wurstfriesen seit langen Jahren sich unterstanden, den Hadlern nicht nur auf ihrem Mohr, sondern sogar in ihren Häusern Gewalttätigkeiten und Einfälle zu tun, den Torf wegzunehmen, wie auch die abgemähte Haide, auch das Haidemähen verwehrt, sie hätten sogar eigenmächtig auf der Haide einen Stein setzen lassen bei der Großen Lieth, um dadurch die Grenzlinie zu verändern, ferner kürzlich etliche hundert Schafe gewaltsamerweise weggenommen.“

Die Sache mit den Schafen schien doch sehr große Aufmerksamkeit hervorgerufen zu haben. Wie wenig zimperlich man bei solchen Aktionen vorzugehen pflegte, zeigt ein Bericht aus dem Jahre 1616, den man ebenfalls bei Kiep nachlesen kann.

„Also haben die Wurstfriesen... in a. o. 1616, 14. Jun., als ezliche Haderler weit und woll über

die 224 Schritt uff diesseits dehrer Steine, welche zwischen den Collenberg undt Mühlensterdt befunden werden, und also uff Sächsischem Grundt und Boden zur Handthabung ihrer uhralten Gerechtigkeit Heide gehawen, solches drei Wurstfriesen ihnen nicht gestatten wollen, besondern sich an sie gemacht und sie armata manu (mit bewaffneter Hand) überfallen, darüber dan, als es zum Streit gerahen, und sich die Haderler, wie nicht unbillig, zu Wehre gesetzt, einer von den Wurstern erschlagen, die andern aber beide tödtlich verwundet, wiewol die Haderler auch nicht ganz frei ausgangen, besondern zum Theil verwundet, zum Theil braun und blau geschlagen worden.“

Die Wurster schnaubten verständlicherweise vor Wut, und schon am nächsten Tage gab es die nächste Keilerei. „Des andern Tages, nemlich den 15. Juny, haben ezliche Haderler von demselben Orte ezliche Fuder Heide abholen wollen, seint aber daselbst von einer großen Anzahl Wurstfriesen überfallen, zuerst mit Schlegeln übel tractirt, dannach mit Pferden und Wagen ins Land zu Wursten nach Spieka gefuhret, daselbst die ezliche Tage angehalten, ist ihnen auch angemutet, daselbst Abhandlung zu machen oder Bürgen zu stellen, als sie aber sich dessen ganz geweigert, seint sie leztlich von da gelassen, aber haben nichts desto weniger einen Wagen müssen im Stich und dahinden lassen.“

Dennoch haben immer wieder besonnene Leute versucht, solche Streitereien zu vermeiden oder zu schlichten. Es waren denn auch wohl nicht selten junge Leute, die ihre Kräfte bei solchen Hauereien maßen, und weniger die älteren. So soll ein Wurster gesagt haben, es „währen nur etzliche leichtfertige Buben, dieselben thäten sich rottiren und dergleichen Händel anfangen.“ Wer immer es auch war, der den Streit anfang, wer sich als Genealoge mit den Heiraten zwischen Wursten und Hadlern beschäftigt, ist über die Vielzahl erstaunt. Die Unstimmigkeiten scheinen also recht heftig gewesen zu sein, letzten Endes hat man sich aber immer wieder vertragen.

Willy Hey, Cappel

Die „Anton Dohrn“ auf letzter Forschungsfahrt

Seit nunmehr 17 Jahren pflügt der für wissenschaftliche Untersuchungen auf hoher See besonders geeignete Kolbendampfer „Anton Dohrn“ (einer der letzten „grand old men“ auf diesem Gebiet) unermüdlich die rauhen Meere zwischen Elbe—Weser und allen nordatlantischen und arktischen Küsten. — Von Ende Juni bis Ende Juli d. J. befindet sich der wegen seiner guten Lage in der See und erschütterungsfreier Laborgegebenheiten hochqualifizierte Dampfer-Veteran auf seinem letzten Einsatz für Forschungszwecke; anschließend wird das Schiff mit dem traditionsreichen Namen auf „Meerkatze“ umgetauft und soll dann im Fischereischutz Verwendung finden.

Diese letzte, rein meereskundliche Fahrt läuft unter den Auspizien des hiesigen Instituts für Meeresforschung, d. h. in diesem Falle unter der Leitung von Dr. A. Gaertner (Bot. Abteilung des Bremerhavener Institutes). Außerdem beteiligen sich an der Abschlußfahrt noch die Bakteriologische Abteilung von Dr. Weyland sowie die Bodenkundliche (Sedimentologische) Abteilung von Dr. Lüneburg des gleichen Instituts und einige Gäste aus Kiel.

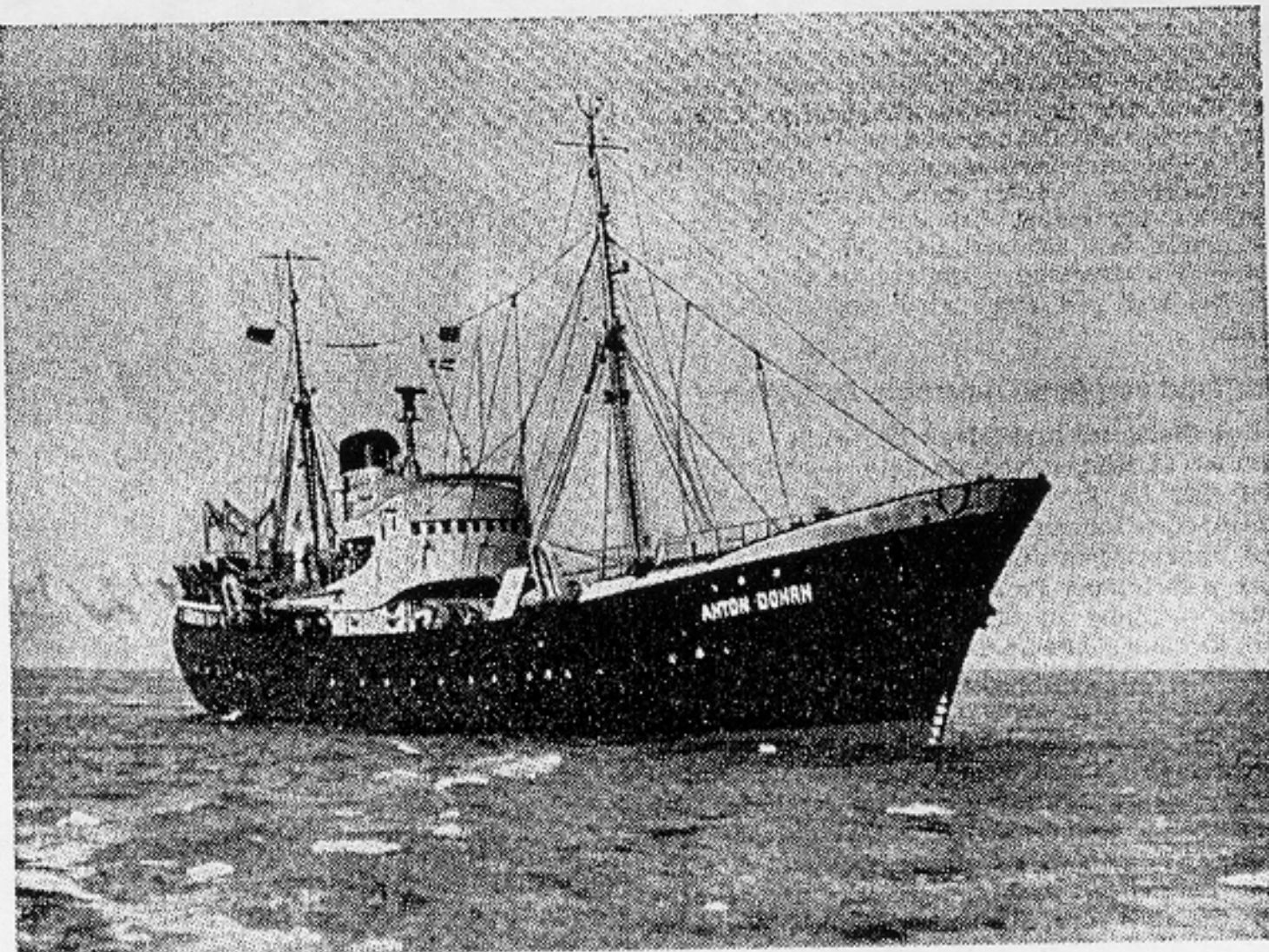
Die „Anton Dohrn“ steuert zunächst in der Zeit zwischen dem 27. und 30. 6. 72 von Cuxhaven aus die 500—700 m tiefe Norwegische Rinne zwischen dem Oslo-Fjord und Egersund in Südwest-Norwegen an. Hier, in den verhältnismäßig großen Tiefen des zentralen Skagerraks, befinden sich ausgedehnte und dicke Schichten meist schwarzgrauer, feinsten Tone und Schluffe, denen das Hauptaugenmerk der Bakteriologen und Sedimentologen gilt. Es geht u. a. darum, den mikrobiologischen und bodenkundlichen Charakter solcher feinen und immerhin noch küstennahen Sedimente (Tonablagerungen) in den Griff zu bekommen, weil solche weichen marinen Böden nicht nur biologisch bedeutungsvoll, sondern auch gerade in jüngster Zeit im Zusammenhang mit dem Verklappen mehr oder minder giftiger Abwässer in den europäischen Küstenmeeren von steigendem Interesse sind, neigt doch ein derart feinkörniges Material bevorzugt

zum Absorbieren diverser Giftstoffe (permanente Aufnahme).

Die „Anton Dohrn“ fährt anschließend von Egersund weiter in die isländischen Küstengewässer, wo in wettergeschützter Lage spezielle mikrobiologische (mykologische) Grundlagenforschungen zwi-

schen der offenen See und den Ufern Islands durchgeführt werden. — Nach der am 22. 7. 1972 beendeten Forschungsfahrt begibt sich die „Anton Dohrn“ dann zurück in die Bundesrepublik, um die oben erwähnte Wandlung über sich ergehen zu lassen.

Dr. H. Lüneburg, Bremerhaven



Forschungsschiff „Anton Dohrn“, erbaut 1955

Der erste Spatenstich

Fortsetzung von Seite 1

sollen des Tages 3½ dusend Kugeln hingeschossen haben."

Die Kapitulation vom 12. Januar 1676 war das Ende des großen Traumes. — 1680 erhielt Schweden die Herzogtümer Bremen und Verden zurück. Erik Dahlberg, der berühmte schwedische Festungsmeister, entwirft ein neues Projekt Carlsburg. Nie wieder sollte es Dahlberg gelingen, einen ähnlichen Plan, der auch italienische Formvorstellungen enthielt, von ebenbürtiger Konsequenz und Geschlossenheit vorzulegen.

Von den späteren Versuchen, erneut die Carlsburg aufzurichten, soll hier nicht mehr die Rede sein. Erwähnt sei nur noch, daß 1698 Karl XII. sich hier noch einmal versuchte. Doch waren die Kräfte der schwindenden Großmacht Schweden schon verbraucht, ehe sie recht in Aktion treten konnten.

Die Akten der Leher Registratur beenden das Kapitel Carlsburg wie folgt: „Im Jahre 1705 wurde das Kommandantenhaus und die Baracken wie auch die Feldsteine an der Weserkante öffentlich verkauft und erhielten der Richter Wynken und der Einnehmer Mathiesen, welche die Summe von 268 Reichstälern geboten hatten, von königlicher Cammer in Stade den Zuschlag.“

Politisch signalisiert die Carlsburg Aufstieg und Fall der schwedischen Großmachtstellung und des schwedischen Imperialismus. Wie ein Seismograph registrierte sie alle Möglichkeiten und Grenzen der schwedischen Politik. Ein Teil der Entwürfe zur Carlsburg und auch teilweise deren Durchführung stand auf dem Höhepunkt des städtebaulichen Könnens jener Tage.

Seit der Schwedenzeit blieb der Gedanke einer Hafengründung an der Unterweser lebendig. Viele Projekte wurden entworfen, von denen hier im einzelnen nicht die Rede sein kann. In einer günstigen Situation griff Bremen mit seinem mutigen

Bürgermeister Smidt entschlossen zu, gründete Hafen und Stadt Bremerhaven und nahm somit das alte bremische „Ärgernis“ an der Unterweser, das Bremen Kopfzerbrechen bereitet hatte, fest in den Griff. Es begann der Prozeß der Städtewerdung an der Unterweser und der Weg von Teilstädten zu einer einheitlichen Stadt; ein Weg, der erst heute endet. Zweifellos war die Gründung Bremerhavens durch Smidt 1827 der entscheidende Akt zur Überwindung der Städtelosigkeit an der Unterweser. Doch er war nicht der einzige Akt.

Im Ringen um die Städtewerdung an der Unterweser haben die Schweden einen wichtigen Schritt getan. Die Carlsburg war der erste Meilenstein auf dem Weg zur Überwindung der Städtelosigkeit und zur Gewinnung zentraler Funktionen in diesem Raum. Der 11. Juni 1672 sollte daher im Selbstbewußtsein und im geschichtlichen Selbstverständnis der Bürger Bremerhavens einen Platz haben.

Dr. Burchard Scheper

Umschau

Archäologische Kommission tagt in Bederkesa

Der Hauptausschuß der Archäologischen Kommission für Niedersachsen, dem Kreisarchäologe Dr. Aust als Vertreter der kommunalen Institutionen Niedersachsens angehört, hielt seine Jahressitzung 1972 unter Leitung von Professor Dr. Jankuhn, Göttingen, am 3. und 4. Juni in Wolfenbüttel ab. Ein Punkt der langen Tagesordnung galt der Vorbereitung der alle drei Jahre stattfindenden Mitgliederversammlung der Gesamtkommission. Diese Tagung, zu der eine von allen Teilnehmern dankbar begrüßte Einladung von Oberkreisdirektor Prieß vorlag, findet vom 4. bis 6. Oktober 1973 in Bederkesa statt. Das umfangreiche Programm soll u. a. die Teilnehmer in die Ergebnisse der archäologischen Landesaufnahme und in das laufende Forschungsprogramm des Instituts für Marschen- und Wurtenforschung Wilhelmshaven einführen. Als Hauptredner sollen international bedeutende Gelehrte eingeladen werden, so der führende dänische Archäologe Professor Dr. Becker, Kopenhagen, dem in den letzten Jahren in Jütland die vollständige Ausgrabung eines achtmal während der vorrömischen Eisenzeit verlegten Dorfes gelang.

Fachkongreß der Archivare

Mit Rücksicht auf den in diesem Jahr wieder fälligen „Internationalen Archivtag“ findet 1972 nicht der sonst alljährlich veranstaltete „Deutsche Archivtag“ statt. So erhalten die regionalen Archivtage nun besonderes Gewicht, und der diesjährige „Südwestdeutsche Archivtag“ in Meersburg am Bodensee war vom Programm, wie von der Teilnehmerzahl und -zusammensetzung her so etwas wie ein Ersatz-Archivtag für das gesamte Bundesgebiet. Generalthema der Veranstaltung (vom 12. bis 14. Mai d. J.) waren die Auswirkungen der allgegenwärtigen Gebiets- und Verwaltungsreformen auf Archivwesen und Heimatpflege. Zum Programm gehörten auch Vorträge der Geschichte des Veranstaltungsortes und seiner Landschaft, Exkursionen und eine zünftige Weinprobe im Meersburger Neuen Schloß. Der „Morgenstern“ wurde durch Archivoberrat Dr. Lembcke, Otterndorf, bei der — wider Erwarten durch fast sommerliches Wetter begünstigten — Veranstaltung vertreten, die sehr gut vorbereitet war und einen eindrucksvollen Verlauf nahm.

Hortfund von Appeln erregte Aufsehen

Das Biologisch-Archäologische Institut der Universität Groningen veranstaltete am 25. und 26. Mai 1972 im Provinzialmuseum von Drenthe in Assen eine Tagung von 50 nordniederländischen und nordwestdeutschen Archäologen, um speziell über gemeinsame Probleme der Bronze- und Eisenzeitforschung zu diskutieren. Zu den zahlreichen Rednern zählte auch Kreisarchäologe Dr. Aust, der über das Thema „Keramik der Bronze- und Eisenzeit an der Wesermündung“ einen Vortrag hielt und damit eine längere Diskussion auslöste. Direktor Dr. Hingst vom Landesamt für Bodendenkmalpflege Schleswig-Holstein erklärte, das neue und überraschend reiche Material aus dem Kreise Wesermünde sei ein außerordentlich wichtiger Beitrag zur bisher noch sehr unzureichenden Kenntnis der Siedlungsgeschichte der südlichen Nordseeküste während des Überganges von der Bronze- zur Eisenzeit. Insbesondere der Hort-

fund von Appeln im Jahre 1971 sei von überregionaler Bedeutung und der seit langen Jahren gesuchte Schlüssel für viele ungelöste typologische und chronologische Fragen. Die von allen Teilnehmern als außerordentlich anregend und informationsreich bezeichnete Arbeitstagung soll in Zukunft alle zwei Jahre wiederholt werden und 1974 in Oldenburg stattfinden.

Im Zeichen des Kranichhauses

Die auf den 29. Mai d. J. verlegte Mitgliederversammlung der Kranichhaus-Gesellschaft e. V. erfreute sich eines sehr guten Besuchs. Auf der Tagesordnung standen u. a. eine Änderung der Vereinssatzungen, Wahlen des Vorstands und Beirats sowie die Ernennung von Oberkreisdirektor a. D. Büning zum Ehrenmitglied. Der gesamte bisherige Vorstand — mit Landwirt Albert Oest als Vorsitzendem, Sparkassendirektor a. D. Meyer als Schatzmeister und Archivoberrat Dr. Lembcke als Schriftführer — wurde in seinem Amt bestätigt. Mit ehrenden Worten gedachte der Versammlungsleiter, Bürgermeister Bortfeld, Otterndorf, des verstorbenen langjährigen Kranichhaus-Betreuers, Heinrich Bente. Viel



Heinrich Bente (Mitte) bei einer Führung durch das Kranichhaus am 15. März 1972. Rechts Oberkreisdirektor Dr. Quidde

Anklang fand der lebendige Vortrag von Real- schullehrer Fischhöfer, Otterndorf, über „Sturmfluten in Land Hadeln“. An dem offiziellen Teil schloß sich das traditionelle gesellige Beisammensein an, dem Hadler Hochzeitssuppe mit Küm ebenfalls wie die launigen, teils plattdeutschen Einlagen von Landrat Grube MdL, Dr. Aust, W. Tietje und Kreisbaumeister Stürtz fröhliche und behagliche Stimmung verliehen. Der Rückblick auf die im abgelaufenen Vereinsjahr geleistete heimatpflegerische Arbeit bot dazu gleichfalls Anlaß. Rechtzeitig war eine z. T. farbig bebilderte Informationsschrift über das Kranichhaus fertig geworden. (Das von Dr. Lembcke verfaßte Heft ist zum Preis von 50 Pf bei der Kranichhaus-Gesellschaft in Otterndorf erhältlich.) Unter den Gästen der gelungenen, von großer Harmonie ge-

tragenen Veranstaltung in den Otterndorfer „Elbterrassen“, die auch dem nunmehr fünfzehnjährigen Bestehen des Vereins galt, sah man den „Morgenstern“-Vorsitzenden, Realschulrektor Hansen, Bederkesa.

Läßt sich das Gift denn nicht vermeiden?

Manche Einwohner beobachteten in den letzten Wochen wieder die Unkrautvernichtungsaktion des Straßenbauamtes Stade an den Rändern der Landstraßen. Tonnenweise wird von den gelben Wagen giftige Lösung auf die grünen Böschungen versprüht, die dann den Sommer über braun verdorrt, die Landstraßen „zieren“. Gewiß ist dieses Verfahren billiger als das frühere Mähen, ebenso erwiesen ist aber auch, daß am Ende der Giftkette — sei es über die pflanzlichen und tierischen Zwischenträger oder das Wasser — der Mensch steht und die Sparmaßnahme mit seiner Gesundheit teuer bezahlen muß.

Festschrift Langen

In der Zeit vom 14. bis 16. Juli 1972 findet in Langen das 4. Ortsgemeinschaftsfest statt. Aus diesem Anlaß wird auch in diesem Jahre eine Festschrift herausgegeben, die neben dem Programm wieder eine Fülle von Aufsätzen über Langen enthält. Für interessierte Heimatfreunde, besonders für Sammler heimatkundlicher Literatur, sind solche Festschriften zu einem begehrten Objekt geworden. Die Schrift ist in den Wochen vor dem Fest in Langen kostenlos zu bekommen.

Gründung einer „Zentralstelle für Niederdeutsch“ in Bremen

Am 2. Kolloquium zur Gründung eines Niederdeutschen Instituts in Bremen, das alle Tätigkeiten des Niederdeutschen im norddeutschen Raum erfaßt und verbindet, nahmen aus Bremerhaven und Wesermünde die Vorsitzenden des Bauernhausvereins Lehe und des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, Architekt H. Thees und Realschulrektor H. E. Hansen, teil. Eine solche zentrale Stelle, die auf Initiative von Senator Speckmann, Bremen, Professor Dr. Wesche, Göttingen, und Schriftsteller Schmidt-Barrien, Frankenburg, und dank der Hilfe der Martin-Brinkmann-Stiftung errichtet werden soll, wird sich in erster Linie um die Erhaltung und Förderung des vielfältigen niederdeutschen Lebens zu kümmern haben.

Plattdeutsche Herdabende in Speckenbüttel

Vom 24. Juni bis zum 16. Juli wird die Niederdeutsche Bühne „Waterkant“ auf der Diele des Geestbauernhauses in Speckenbüttel an jedem Sonnabend und Sonntag ihren diesjährigen sommerlichen Herdabend gestalten. Anlaß des 75. Geburtstages von Karl Bunje, des Verfassers so bekannter plattdeutscher Stücke wie „De Etappenhas“, „Up Düwels Schuufkaar“ und „Dat Hörrohr“, wird in diesem Jahr dessen kleine Komödie „Vulle Pangschon mit Familienansluß“ aufgeführt.

Neues Werk über Vogteien im Erzbistum Bremen

Im Verlag des Stader Heimat- und Geschichtsvereins ist kürzlich erschienen das Buch von Karl Reinecke: „Studien zur Vogtei- und Territorialentwicklung im Erzbistum Bremen (937—1184)“ (eine Marburger Dissertation).

Das „Niederdeutsche Heimatblatt“ erscheint monatlich als Beilage der Nordsee-Zeitung/Nordwestdeutsche Zeitung. Es kann gesondert bezogen werden zum Preis von jährlich 3,60 DM. Druck und Verlag: Nordwestdeutscher Verlag Ditzgen & Co., Bremerhaven, Hafenstraße 140. Postscheckkonto: Hamburg 136 96. Redaktionsausschuß: Dr. Hans Aust, Bernd Behrens, Heinrich Egon Hansen, Dr. Rudolf Lembcke und Dr. Burchard Scheper. Anschrift für alle und Beiträge an Dr. Burchard Scheper, Magistrat der Stadt Bremerhaven, Stadtarchiv, 285 Bremerhaven, Postfach 3224.