

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Februar 1980
Nr. 362



Christliche Seefahrt – eine gefährliche Arbeit

Von den Lebens- und Arbeitsbedingungen der deutschen Seeleute im 19. Jahrhundert

Rudolf Herbig, der Verfasser des jüngst bei der RMG Werbe- und Verlagsgesellschaft in Wolframs-Eschenbach erschienenen Buches „Wirtschaft, Arbeit, Streik, Aussperrung an der Unterweser“ (432 Seiten; 28 DM) gibt in diesem Aufsatz einen Überblick über ein bislang wenig beachtetes Kapitel unserer Sozialgeschichte.

Eine detaillierte Schilderung der sozialen und wirtschaftlichen Lage der Seeleute in den verschiedenen Epochen unserer Geschichte würde viele Bände füllen und zum großen Teil – was besonders für das 19. und den Anfang des 20. Jahrhunderts zutrifft – einer Leidenschronik gleichkommen.

Leicht ist das Leben an Bord der Schiffe zu keiner Zeit gewesen, und die „Seeromantik“ geisterte weit mehr in den Köpfen derjenigen, die die „christliche Seefahrt“ mehr von außen sahen, als in denen der Seeleute selbst. Die Realitäten sahen – damals wie heute – anders aus.

Die Gefährlichkeit des Seemannslebens und die Härte der Arbeitsbedingungen läßt sich u. a. an der seit langer Zeit ständigen großen Fluktuation, besonders unter den jüngeren Jahrgängen der seemannischen Bevölkerung, ablesen. Diese Altersgruppen stellten aber zu jeder Zeit den Hauptanteil der Seeleute und brachten häufig Engpässe bei der Besetzung der Schiffe mit erfahrenen Mannschaften mit sich. Nach einer Statistik des Vereins für Sozialpolitik waren 1903 87,5% aller Seeleute unter 40 Jahre alt. Bis zum ersten Weltkrieg bestanden die Decksmannschaften der deutschen Handelsflotte zu 79% aus Jahrgängen zwischen 15 und 30 Jahren. Bis 1934 hatte sich daran noch nichts geändert. Einer Erhebung der Seeeberufsgenossenschaft zufolge gehörten 1934 85,7% der Mannschaften des Deckspersonals und 79% des Maschinen- und Heizpersonals den Altersgruppen zwischen 14 und 35 Jahren an.

Der Seeleutemangel infolge überharter Arbeitsbedingungen, langer Arbeitszeiten und schlechter Bezahlung führte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schließlich dazu, daß die Schiffe häufig mit zu geringer Besatzung fuhren und Arbeitszeit und Arbeitskraft der übrigen bis zur Erschöpfung ausgenutzt werden mußte.

Die Matrosenheuern sanken zwischen 1870 und 1888 von 70 auf 42 Mark trotz sonst allgemein steigender Preise und Mieten. Sie erreichten erst um 1900 wieder die Höhe von 60 Mark. Besonders schlecht waren das Heizpersonal (Heizer und Kohlenzieher) und die Stewards gestellt. Von einer Monatsheuer, die von 1875 bis 1900 um 65 Mark für Heizer und 60 Mark für Kohlenzieher pendelte, mußten alle Ausrüstungsgegenstände und Reinigungsmittel selbst gekauft werden. Für eine Überstunde wurden 30 Pfennig

bezahlt. Damit lagen die Einkommen der Seeleute noch weit unter denen der Arbeiter an Land, obwohl auch dort durchaus keine auskömmlichen Löhne gezahlt wurden. Die Stewards erhielten 35 Mark Heuer.

Krankheiten infolge schlechter und einseitiger Ernährung traten ständig auf und gaben immer wieder zu Klagen Anlaß. Verdorbener Dauerproviant, knappe, z. T. unzureichende Portionen, kaum genießbares, den Flußmündungen entnommenes Trinkwasser waren auf Dauer auch von den Gesundesten und Widerstandsfähigsten kaum zu verkraften. Außerdem ließen die Bestimmungen über die Verpflegung der Besatzungen infolge ihrer wenig konkreten Abfassung dem Reeder bzw. dem Kapitän viele Wege offen. In einer bremischen Verordnung betreffs „Beköstigung der Schiffsmannschaften“ vom 15. März 1873 wurde für eine ganze Anzahl von Lebensmittellisten eine bestimmte Quantität nicht festgesetzt. Es hieß darin einfach „zur Sättigung hinreichend“, oder „nach Bedarf zu verabreichen“ und ließ der Willkür dadurch viel Raum.

Die Sterblichkeitsrate unter den Seeleuten erreichte gegen Ende des 19. Jahrhunderts unvorstellbare Quoten. Den Untersuchungen des Hamburger Hafenarztes Dr. B. Nocht zufolge kamen in den acht Jahren zwischen 1877 und 1884 21,8% der Besatzungen Hamburger Schiffe durch Unfälle und Krankheiten zu Tode bzw. wurden als verschollen gemeldet. Tropenkrankheiten (Pocken, Cholera, Gelbfieber, Typhus) standen dabei an erster Stelle. In den acht Jahren zwischen 1888 und 1895 starben von den im Ausland auf deutschen Schiffen erkrankten Seeleute 42% an Gelbfieber, davon in Rio de Janeiro in 99 Tagen auf 47 Segelschiffen mit 368 Mann Besatzung 38 Mann, also mehr als 10% an dieser Krankheit. Der Dampfer „Köln“ des Norddeutschen Lloyd, der entgegen einer Meldung der Reederei, die in der Presse angekündigt, den südamerikanischen Hafen Santos während einer dort ausgebrochenen Gelbfieberepidemie im Januar/Februar 1893 nicht mehr zu bedienen, doch anließ, meldete 17 kranke Besatzungsangehörige. Fünf von ihnen wurden in Santos zurückgelassen, und fünf weitere starben während der Rückreise.

Die Schwere der Arbeit auf See fand an Land bzw. im Hafen kaum eine Unterbrechung. Die Mitarbeit der Mannschaft beim Laden und Löschen war üblich. Die Arbeitszeit – auf See zwischen 12 und 14 Stunden bei normalen Wetterverhältnissen – war während der Liegezeit im Hafen kaum kürzer. Zehn Stunden am Tage, dazu ein bis zwei Nachtwachen, entsprachen der Regel.

Im Jahre 1892 erhob der Kapitänleutnant a. D. und Admiralsratsrat Georg Wislicenus bittere Klage gegen die Ausbeutung der Schiffsbe-

satzungen in seiner Schrift: „Schutz für unsere Seeleute“. Er forderte u. a.: Gesetzliche Bestimmungen über die Ladehöhe, um endlich das Überladen der Schiffe, das damals gang und gäbe war, zu unterbinden. Besonders bei Massengutladungen wirkte sich oft verheerend aus, daß es noch keine bindenden Vorschriften über die Beschränkung der Ladekapazitäten gab. Der Wettbewerb der Reedereien um Fracht und Rentabilität führte unter anderem zum rücksichtslosen Überladen der Schiffe. – Übrigens ist das auch heute noch keine Seltenheit, trotz genauer Vorschriften. –

Allein im Jahre 1873 verunglückten 187 deutsche Schiffe, davon 20 mit Getreide-, 18 mit Holz- und 25 mit Kohleladung. Der größte Teil der Verluste mußte auf übergegangene Ladung infolge Überladung (zu hohe Holzladungen an Deck), Fehler beim Stauen der Ladung bzw. Verrutschen infolge fehlender Laderaumschotten (bei Kohle und Getreide) zurückgeführt werden. 1872 gingen 22% aller bremischen Getreideschiffe verloren.

Immer wieder wurde diese Art der Ladung in Berichten und Zeitungsmeldungen als besonders gefährlich geschildert. Fehlerhafte Schiffsführung, geringe Stabilität der Schiffe und Versagen der Pumpen führten ebenfalls häufig zu Verlusten.

Weiter forderte Wislicenus eine bessere und den Anforderungen entsprechende Ausrüstung der Schiffe mit Seekarten, einwandfreie Kompassse, Sextanten, Chronometer, Barometer und anderen notwendigen nautischen Instrumenten.

Bis zum Inkrafttreten der Seemannsordnung vom 1872 (1.1.73) verloren Seeleute, deren Schiff durch Untergang, Strandung, Kollision etc. das Ziel der Reise nicht erreichte, ihre Heuer vom ersten Tag der Reise an, auch wenn das Schiff erst nach monatelanger Fahrt verunglückte. Selbst wenn sie gerettet wurden, standen sie mittellos da. Im Falle ihres Todes erhielten auch die Hinterbliebenen keinen Pfennig. Erst dann trat eine neue Regelung in Kraft, die den Schiffsbrüchigen Heuer und Heimreise sicherte.

Die häufige Mißachtung der Unfallvorschriften an Bord der Handelsschiffe als Folge der Überarbeitung, bewußter Übertretung auf Veranlassung von Vorgesetzten, Ignoranz und Unkenntnis bei den Verantwortlichen führte zu einer katastrophalen Häufung der Unfälle. Unter solchen Umständen mußte jede noch so gut gemeinte neue Vorschrift ins Leere stoßen. Sie wurden oft durch die Schiffsführung noch nicht einmal zur Kenntnis genommen. In den Jahren zwischen 1888 und 1900 nahmen die gemeldeten Unfälle um 340% zu. Die der Seeeberufsgenossenschaft bekannt gewordene Zahl der Todesfälle als Folgeerscheinung von Unfällen stieg von

200 auf 670, obwohl die Anzahl der versicherten Personen demgegenüber nur um ca. 50% zunahm.

Was für die Landbetriebe in Industrie und Handwerk zu jener Zeit (um 1900) längst selbstverständlich war – nämlich eine staatliche Kontrolle und Aufsicht zwecks Innenhaltung der Arbeitsschutzvorschriften der Gewerbeordnung (Novelle vom 17. Juli 1878 zur Gewerbeordnung von 1869) – galt für Handelsschiffahrt und Hochseefischerei nicht.

Die Reeder kämpften – mit Erfolg – gegen jede Einschränkung ihrer Handlungsfreiheit und fanden bei den staatlichen Instanzen, von Ausnahmen abgesehen, zunächst weitgehend Unterstützung. Während andere seefahrende Nationen längst bindende gesetzliche Vorschriften zur Unfallverhütung erlassen hatten (England, USA), arbeitete die Seeeberufsgenossenschaft auf der Grundlage der Selbstverwaltung durch die Reeder, die auch die entstehenden Personal- und Sachkosten trugen.

Das jahrzehntelange Zögern der Reichs- und Länderregierungen (Preußen, Hamburg, Bremen), die Arbeitsvermittlung in der Schiffahrt gesetzlich zu regeln, hat diese der schlimmsten Ausbeutung ausgesetzt. Die Heuerbaase, wie sie in Deutschland genannt wurden, konnten ohne jede staatliche Beschränkung ihrem Gewerbe nachgehen und taten das oft mit größter Skrupellosigkeit. Die Seeleute waren auf Ge-
deih und Verderb auf deren gewerbsmäßig betriebene Vermittlung angewiesen, wenn sie ein Schiff haben wollten. Es gab keine andere Instanz, die ihnen dazu verhelfen konnte. Die Heuerbaase, die meistens noch neben ihrer Stellenvermittlung Gastwirtschaften und Schiffsausrüstungsgeschäfte betrieben, gelangten infolgedessen in eine völlig unkontrollierbare Schlüsselposition. Die Arbeitssuchenden waren ihnen bedingungslos ausgeliefert und konnten gegen die ihnen aufgezogenen überhöhten Vermittlungsgebühren kaum etwas unternehmen. Seeleute und zeitweilig auch die Reeder hatten zu zahlen, erstere, wenn sie ein Schiff, letztere, wenn sie einen Mann haben wollten.

Zuerst trat – wie so oft im Bereich der Seeschiffahrt – die englische Regierung diesem Unwesen entgegen. Mit einem Gesetz von 1854 machte England die Vermittlung von Heuerverträgen konzessionspflichtig. Bremen zog zwar zwei Jahre später nach; jedoch machte die 1869 erlassene Gewerbeordnung diesen Vorstoß zur Eindämmung der Mißbräuche wieder zunichte. Es hat dann noch bis nach der Jahrhundertwende gedauert, ehe endlich eine gesetzliche Regelung zustande kam. Die großen Reeder hatten sich inzwischen selbständig gemacht und eige-

Fortsetzung Seite 2

Eine Regelung muß her!

Wie sicher lagern wertvolle Akten? – Ortsarchive nicht unproblematisch

Folgende Geschichten haben sich ereignet, sie sind belegbar. Da schickt der Gemeindefunktionär der Gemeinde Y Angestellte in den Rathauskeller, wo endlich einmal gehörig aufzuräumen sei, damit wertlose Aktenbündel mit viel Makulatur zur Müllabfuhr gebracht werden können. Aber im Eifer des Gefechtes wandert eine wertvolle Archivakte des Heimatpflegers auf Nimmerwiedersehen mit in den Müll. Wie sollten auch die Saubermänner den Wert von alten Akten unterscheiden können!

Da sagt auf der letzten Vorstandssitzung der Morgensterner einer zum anderen: „Mir hat jemand alte Urkunden aus dem Archiv des Fleckens übergeben. Sie wurden wohl mal für familienkundliche Arbeiten entliehen, aber nie zurückgebracht.“ So gehen wichtige und oft unersetzbare Urkunden ihre eigenen Wege und finden nicht an ihren eigentlichen Aufbewahrungsort zurück.

Da legt ein kleiner Ort anscheinend keinen Wert auf eine eigene Sammlung ehrwürdiger papierener Zeugnisse seiner Vergangenheit. So übernimmt diese Aufgabe ein Liebhaber und Hobbyhistoriker und sammelt liebevoll und mit Sorgfalt alle aussagekräftigen Urkunden, schreibt Artikel und gibt als Quelle an: „Akten in Verwahrung beim Verfasser.“ Na, schön, aber was passiert, wenn einmal Erben keinen Blick für solche Akten haben und sie, wie schon oft geschehen, als alte Scharfsteine zur Müllkühle bringen?

Daß Gefahren dieser oder ähnlicher Art für das Archivmaterial unseres Raumes inzwischen erkannt sind, beweist die langsam auf Touren kommende Diskussion über die Zentralisierung der Ortsarchive. Natürlich haben schon einige Heimatpfleger mit großem Einsatz ein Ortsarchiv aufgebaut. Davon und mit ihm leben sie. Es ist „ihr Kind“, das sie mit Umsicht hegen und pflegen. Was jedoch meist vergessen wird: Oft

steht und fällt solcherlei Einrichtung in den Dörfern und Flecken mit der Person, die sich für sie engagiert. Ist immer ein gleichrangiger Nachfolger da, dem die Pflege des Archivs ebenso eine Herzenssache ist? Wenn nicht, was dann?

Es ist kein sturer Lokalpatriotismus, wenn gesagt wird, ein Archiv gehöre dorthin, wo sein unmittelbarer Bezug zwischen Vergangenheit und Gegenwart bestehe. Nur ob man hochkarätige Urkunden oben geschilderten Gefahren aussetzen muß und sie nicht besser zentral, fachkundig und pflegeintensiv aufbewahrt, bleibt nach wie vor überlegenswert. Die Gemeindeverwaltungen lichten so vieles ab. Sollte es nicht auch ein leichtes sein, am Ort Kopien in ausreichender Zahl von den wichtigsten und unersetzlichen Urkunden aufzubewahren?

Etwas anderes macht viel nachdenklicher: Folgende Episode trug sich zu. Um sich über die Geschichte der Vor-Nazi-Zeit und die Personen, die damals im Wesermünder Raum eine Rolle spielten, auch vor Ort zu informieren, wurde ein Ortschronist nach Aufzeichnungen aus der damaligen Zeit befragt. Antwort: „Aha, Sie wollen wohl in der Vergangenheit wühlen, um – wie heute Mode – heutigen Parteigrößen was am Zeug zu flicken.“ Auf die Versicherung, daß dies nun wirklich nicht die Absicht sei, wurde der Hinweis auf die Ortschronik, die offizielle, gegeben. Aber man habe noch chronikunabhängige Aufzeichnungen, die so kitzlig seien, daß man sie erst lieber selber aufhebe und nicht freigebe.

Und da eben liegt der Hase im Pfeffer. Es gibt geschönte Akten. Wer's nicht glaubt, erkundige sich reihum nach aktienkundigen Vorgängen aus der Nazizeit. Da wurde vielfach tabula rasa gemacht. Man hatte vorgesorgt, daß kein Makel bleibe. Ist ein Ortsarchiv ein Selbstbedienungsladen, wo beachtet wird, was gefällt? Wie steht es heute damit?



So oder so: Chaos oder Ordnung



Wie wird sich späteren Heimatforschern unsere jetzige Lokalgeschichte darbieten.

Es ist doch kein Geheimnis, daß die Verwaltungen mit vielen ihrer Angestellten und Beamten je nach Mehrheitsverhältnissen politisch eingefärbt sind. Das ist legitim! Aber was dann, wenn irgendwelche der entsprechenden Couleur unangenehme Vorgänge nach Ablauf der Verwahrungsfrist zum Aufheben oder Wegwerfen anstehen? Wie kann man es da nicht verstehen, daß auch heute mancher schwach werden könnte und durch seine Auswahl Akten schönte. Aus der Sicht der Histo-

riker und Heimatforscher ist das ein unmöglicher Zustand.

Die Entscheidung: weg oder aufheben sollte Aufgabe eines sachkundigen Heimatpflegers und des Kreisarchivars sein. Wie werden spätere Generationen aus Kenntnis unserer Akten heraus uns beurteilen? Eingefärbt nach der Gnade irgendeines Ortsmatadors, wie er will, daß man uns später so sieht, oder ungeschönt so objektiv wie nur irgendwie möglich.

Auf jeden Fall: Eine vernünftige Regelung in Sachen Ortsarchive muß her! Und das bald!

Klaus Dobers

Christliche Seefahrt ...

Fortsetzung von Seite 1

ne Heuerbüros (Norddeutscher Lloyd, HAPAG) eingerichtet, die von den Seeleuten aber mit großer Vorsicht betrachtet wurden, weil in ihnen – nicht zu Unrecht, wie sich bald herausstellen sollte – Instrumente zur Disziplinierung und vor allem zur Maßregelung bei politischer und gewerkschaftlicher Betätigung gesehen wurden.

Treffend charakterisiert wird die seinerzeitige Situation der Seeleute in der Allgemeinen Schiffsfahrts Zeitung Nr. 61/1901. Es heißt dort u. a.: „Das am meisten autokratisch regierte, aber auch das geordnetste Staatswesen“, in dessen Getriebe jedes Mitglied ein ganzer Mann sein muß und seiner Pflicht unweigerlich zu erfüllen hat ... ist das Seeschiff! In diesem Staat ist keineswegs der Mensch gleich und namentlich auch nicht gleich an materiellen und pekuniären Einnahmen. In diesem Staat gibt es auch keine Drückbergerei von übernommener Arbeit, es blüht die Akkordarbeit in ausgesprochener Weise, und Faulenzerei wird, wenn sie denn gar nicht anders weichen will, schlimmstenfalls, wie jetzt der beliebte Ausdruck lautet – in der Manier des dunklen Mittelalters, nämlich mit dem sehr wirksamen und unter Umständen höchst nützlichen und empfehlenswerten Tausende sehr praktisch beseitigt.“ ... „Der Gehorsam ist ein unbedingter, die Strafen auf Ungehorsam sind sehr strenge, und – ein Parlament ist nicht vorhanden.“ Rudolf Herbig

Kinematograph und andere Kuriositäten

Damals fand der Jahrmarkt auf dem Altmarkt, im sogenannten „Alteestemünde“, statt. Auch Zirkus Althoff u. a. schlugen dort ihre Zelte auf und da war es ein Sigmund Breitbart, der jeden Abend 5 Millimeter starke Eisenketten durchbiß. Auch ein „Strohschneider“ spannte auf dem Altmarkt sein Hochseil und zeigte waghalsige Experimente. Aber diesesmal war Jahrmarkt und das bedeutete für uns Sensationen, Erlebnisse, denn damals war das Gesicht eines Jahrmarktes anders als es heute ist.

Mein Bruder und ich kamen von „Neugeestemünde“ und mußten über die „Kanalbrücke“, über die die „Pferdebahn“ fuhr. Am Zollhäuschen vorbei, vor dem der Uniformierte mit dem langen Säbel stand, strebten wir der Budenstadt zu. Gleich rechts war der Stand von dem Zuckerbäcker „Sasse“. Heiße Zuckermasse wurde geknetet, ausgerollt und zu Stangen geschnitten. Wir mußten diesesmal mit dem Duft zufrieden sein, denn auch der „Moppenonkel“, der gegenüber seine Bude hatte, war als ein Original bekannt. Es war beliebt, saß hinter seiner Auslage und rief den Vorbeiziehenden seine Eigenzitate zu: „Ihr kleinen Chinesen, seid ihr auch schon dagewesen?“ Sie gehörten zum Stadtbild mit dem langen schwarzen Seidenkleid, Seidenschuhen, runden Seidenkappchen mit dem Knopf drauf. Aber das Besondere dieser Asiaten war der Zopf, der fast

bis zum Boden herunterhing. In der Reihe der Buden kamen dann die Azteken, die letzten ihres Stammes, kleine verhutzelte Menschen mit einer großen Nase. Zwei Stände weiter hatten sich die „Stallings“ etabliert. Wer kannte sie nicht, diese Schwerathleten. Herausfordernd riefen sie den „Sportfreund“ zum Wettkampf auf; gegen Prämie versteht sich.

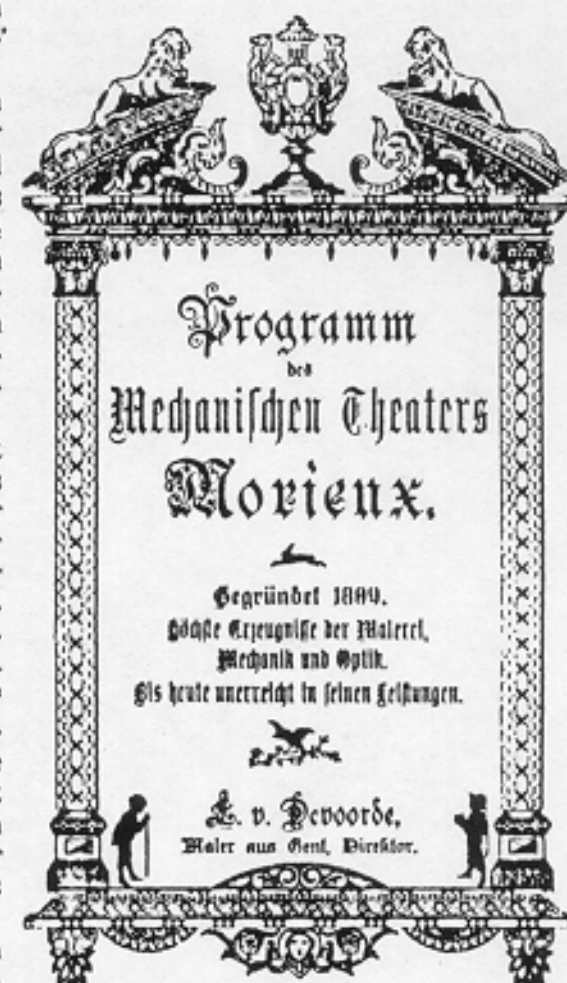
Und dann standen wir vor dem „Kinematographentheater“. Über die ganze Länge der Stirnwand stand es in großen Buchstaben. Das „Billet“ kostete 10 Pfennig und 4 Filme waren zugesagt. Einige Reihen Sitzbänke waren montiert. Die Vorführung war laufend und nach jedem Film wurde angezeigt, welches „Billet“ abgelaufen sei. Eine Kontrolle gab es auch.

Gegenüber dem Landratsamt stand der „Wahre Jakob“ und pries mit lautstarken Witzten Hosenträger und Regenschirme an. Auch er war ein Original. Die Borriesstraße war mit Tuch- und Geschirrständen belegt. An der Ecke Markt-/Borriesstraße, neben dem Uhrmacher Lidecke, hatte der „Moritatensänger“ seinen Stand. Ein Podest, darauf eine große bebilderte Wand. Er drehte die Orgel und seine Frau zeigte mit dem Stock die Bilder an, von dem „Rabenvater“, der seine acht Kinder verhungern ließ. Schaurig war's schon.

Auf dem Heimweg haben wir noch dem Orgeldreher zugehört. Noch

heute klingt es mir in den Ohren: Sei gegrüßt du mein schönes Sorrent, und: Wenn die Blätter leise rauschen: Vieles ist vergessen, vieles ist in der Erinnerung geblieben. Vieles ist heute anders und nicht mehr so schön.

Karl Gürtler



Die Konkurrenz ruhte nicht

Ein Streit um die Einrichtung einer Nebenfähre über die Oste

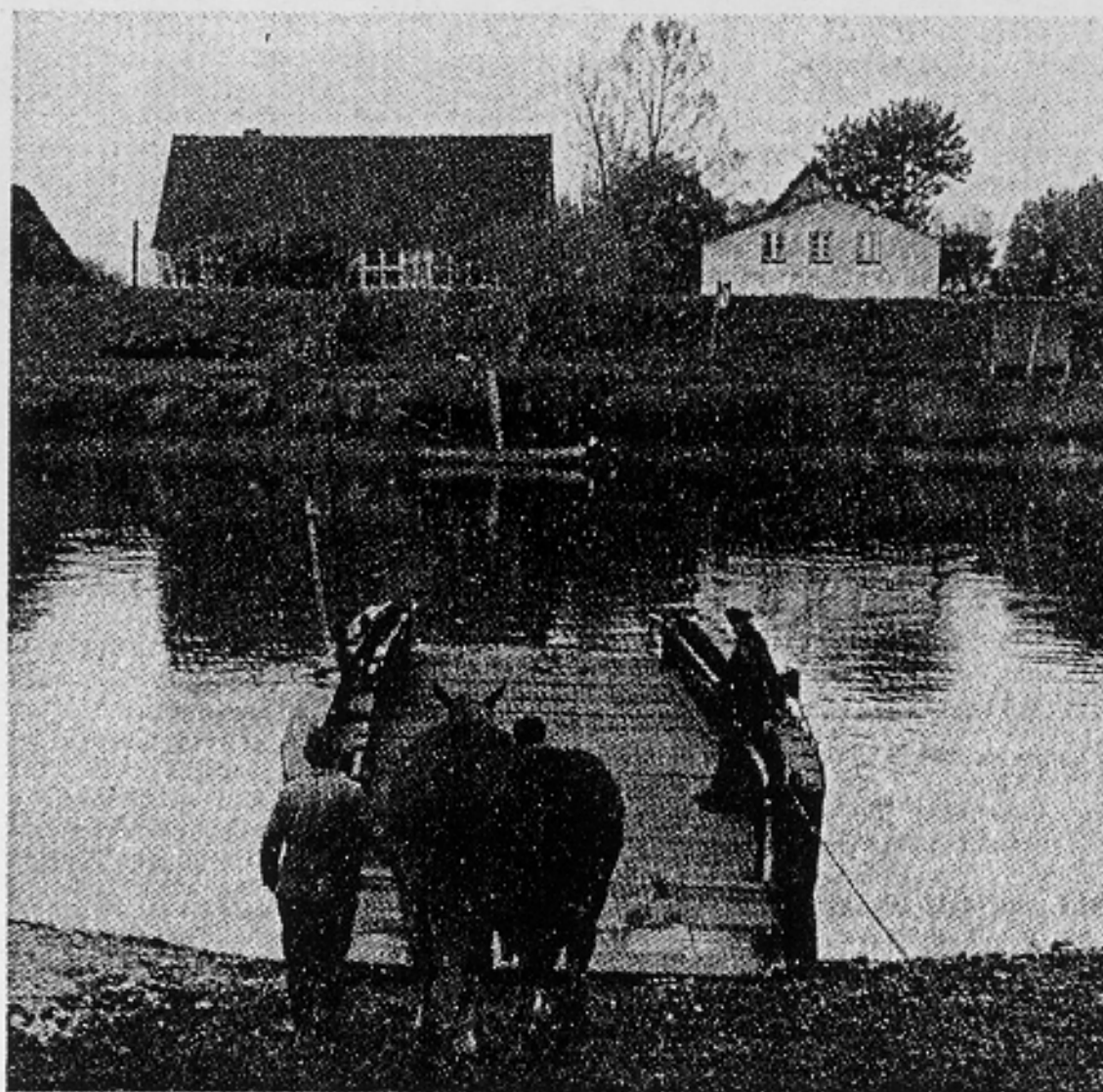
Die Oste war für unsere Vorväter ein recht lästiges Verkehrshindernis, das zu weiten Umwegen zwang, weil nur in größeren Abständen Fähren zum Übersetzen eingerichtet waren, denn jede Fähre sollte natürlich ihrem Inhaber oder Pächter das tägliche Brot sichern. Die Bevölkerung nahm jede Möglichkeit, auf die gegenüberliegende Seite zu gelangen, wenn die Geschäfte es erforderten, gern wahr, auch wenn es nicht ganz Rechtsens war. Entscheidend war, daß man sich lange beschwerliche Wege ersparte, bei den damaligen Verkehrsverhältnissen ein recht verständlicher Wunsch. Aber dieser Wunsch verleitete manchen Besitzer eines Kahnese, sich selbst eine Fähre „anzumaßen“ und dergestalt das Familieneinkommen aufzubessern, zumal der Fährdienst auch durch die Ehefrau wahrgenommen werden konnte, während der Mann seiner Arbeit nachging.

Ein solcher nicht konzessionierter Fährdienst wurde um 1818 von dem Johann Friedrich Meisterknecht in Großenwörden aufgenommen. Meisterknecht war aus dem Preußischen gebürtig, von Beruf Drechsler und konnte wohl eine Aufbesserung seiner Einnahmen gebrauchen, denn später bekommt er Strafaufschub, weil er gerade arbeitet. Zu dieser Zeit ist Johann Katt rechtmäßiger Fährmann in Kleinwörden und erhebt Beschwerde gegen Meisterknecht wegen Einrichtung einer Nebenfähre. Katt führt als Begründung an, Meisterknecht habe keine Konzession, und es sei kein Weg auf der Kleinwörder Seite. Die übergesetzten Personen müßten ihren Weg über private Deichländereien nehmen. Das wirkt! Binnen drei Tagen gibt das Amt Himmelpforten eine Bekanntmachung heraus, die besagt, daß auf dem Deich kein öffentlicher Weg sei, man solle sich deshalb nicht von Meisterknecht übersetzen lassen.

Meisterknecht muß aber viel an den Einnahmen aus dem Fährverkehr gelegen haben, denn im Mai 1818 wird ihm, wohl auf sein Drängen hin, eine beschränkte Genehmigung erteilt. Er darf nur in eiligen Notfällen und bekannte Personen aus der nächsten Umgebung, die in Großenwörden angesessen sind, übersetzen. Außerdem müssen die Außendeichsbesitzer, bei denen angelandet wird, nichts dagegen einzuwenden haben. Die Konzession schließt mit der Drohung, bei Zuwiderhandlung die Erlaubnis zu entziehen.

Diese Drohung hat den Meisterknecht aber nicht besonders beeindruckt, er legt seine Genehmigung recht großzügig aus. So beschwert Katt sich im November 1818 in Himmelpforten, daß Drechsler Meisterknechts Frau an einem Nachmittag zweiundvierzig Personen übergesetzt habe, darunter auch den Pastoren und andere namentlich aufgeführte Einwohner. Das soll am 15. Oktober geschehen sein. Dies Datum läßt vermuten, daß vielleicht in der Nähe ein wichtiger Markt stattgefunden hat und sich dadurch die hohe Anzahl der Personen erklären läßt. Wie dem auch sei, Meisterknecht wird von Amts wegen an seine begrenzte Konzession gemahnt.

Aber die Beschwerden des Kleinwörder Fährmanns, inzwischen ist es Friedrich Hornbostel, hören nicht auf. Im September 1819 kommt es zu einer Verhandlung auf dem Amt Himmelpforten, bei der Meisterknecht sich damit zu entschuldigen sucht, daß es nur Einwohner und eilige Fälle gewesen seien, außerdem habe seine Frau gefahren, da er außer Haus arbeite. Er wird trotzdem zu 5 Rth Strafe verurteilt und bei



Alte Prahmfähre über die Oste (aus Mader/Bastian: Hadeln und Land Wursten)

weiterer Nichtbeachtung seiner beschränkten Erlaubnis mit Gefängnisstrafe und Einzug seines Kahnese bedroht.

Die Drohung zeitigt aber keine besondere Wirkung, denn ein Jahr später stehen beide wieder vor Gericht. Meisterknecht gibt an, aus Gefällig-

keit und ohne Geld übergesetzt zu haben, aber es hilft ihm nichts, er muß Strafe zahlen und erhält einige Tage Gefängnis, allerdings mit Aufschub.

Er ist aber erstaunlich hartnäckig, denn kurze Zeit später ersucht er das Amt um eine erweiterte Konzession gegen eine Entschädigung für

Hornbostel, was ihm jedoch nicht gewährt wird. Es bleibt bei der Erlaubnis von 1818.

Daß aber in der Einwohnerschaft ein echtes Bedürfnis für eine zusätzliche Fähre vorhanden war, dem Meisterknecht Rechnung getragen hatte, geht daraus hervor, daß im Herbst 1819 der Pferdearzt Jacob Mahler aus Großenwörden auf dem Amt Himmelpforten erscheint und darum bittet, von Meisterknecht übergesetzt werden zu dürfen. Pferdearzt Gade, auch aus Großenwörden, schließt sich dem Anliegen an. Das Amt sieht wohl die Notwendigkeit einer Nebenfähre ein, verlangt aber von Mahler, er solle sich verpflichten, dafür zu sorgen, daß Meisterknecht sich streng an seine begrenzte Erlaubnis hält. Mahler lehnt das, mit Recht, ab. Trotzdem behält Meisterknecht seine bisherige Genehmigung. Es bleibt also bei der zusätzlichen Nebenfähre in Großenwörden.

Diese Fähre hat bis 1915 bestanden. Der damalige Fährbesitzer Balthasar von Ahn wendet sich im zweiten Kriegsjahr des ersten Weltkrieges an das Landratsamt mit der Bitte, den Handkahnfährbetrieb einstellen zu dürfen für die Dauer des Krieges, da sein Sohn im Felde sei und er ein Augenleiden habe, das es nicht erlaube, ohne Gefahr Personen in der Dunkelheit überzusetzen. Außerdem sei der Verkehr sehr gering.

Am 5. November 1915 genehmigt der Regierungspräsident die Außerbetriebsetzung der Handkahnfähre über die Oste bei km 49,110 und ersucht um Bekanntgabe durch das Kreisblatt.

Gisela Tiedemann, Cadenberge

Eine wichtige Neuerscheinung im Taschenbuchformat:

Museen und Sammlungen in Niedersachsen und Bremen



Schon in 3. Auflage erschien soeben das Verzeichnis der niedersächsischen und Bremer Museen, abermals von dem rührigen hannoverschen Museumsdirektor Dr. Waldemar Röhrbein bearbeitet und im Hildesheimer Lax-Verlag veröffentlicht. Herausgeber ist unverändert der Museumsverband für Niedersachsen und Bremen e. V., dessen Vorsitzender, Dr. Helmut Ottenjann („Chef“ des Cloppenburgers Museumsdorfes), ein Geleitwort beisteuerte.

In dem kartonierten Taschenbuch sind mehr als 200 Museen und Sammlungen nachgewiesen, gleichgültig ob der Staat, Kreise, Städte oder Vereine die Trägerschaft haben. Alle diese Institutionen werden mit Öffnungszeiten, den zuständigen Wissenschaftlern, Literatur und vor allem mit ihren Beständen vorgestellt, wozu auch eine bescheidene Schwarz-Weiß-Bilderung beiträgt. Eine Übersichtskarte ergänzt das 264 Seiten starke Nachschlagewerk, das im Buchhandel DM 9,60 kostet.

Über die Nützlichkeit und Notwendigkeit eines solchen Unternehmens dürfte es keine Diskussion geben, wohl aber über die Vollständigkeit und Verlässlichkeit der Angaben und über das obwaltende Auswahlprinzip. Das gilt sowohl für die einzelnen Artikel als auch für den Buchtext insgesamt. Auch wenn durchaus nicht die vielen Schwierigkeiten verkannt werden sollen, die bei der Vorbereitung und Herausgabe eines solchen Buches zwangsläufig auftreten, der große organisatorische und Arbeitsaufwand zu bedenken ist, so darf doch gefragt werden, ob so manche Fehler und so manches Fehlen wirklich unvermeidlich waren bzw. sind.

Bevor die Sammlungen im einzelnen beschrieben werden, wird jeweils deren Entstehungsgeschichte kurz geschildert. Da alle Angaben letztlich von den Museumsträgern stammen, die im allgemeinen wohl zutreffend über ihre Museen unterrichtet sind, müssen die erkennbaren Fehler wohl der Redaktion angelastet werden. Und erkennbare Fehler sind leider nicht ganz selten: wider-

sprüchliche Öffnungszeiten und Datierungen, unklare Trägerschaft, falsche Schreibung von Personennamen usw. Aufschlußreich ist es, die Angaben in der Sparte „Eintritt“ miteinander zu vergleichen. Die Spanne reicht vom „Nulltarif“ bis zu mehreren DM Eintrittsgeld pro Besucher im Erwachsenenalter. Nicht immer sagen solche Regelungen etwas über die tatsächlichen finanziellen Ausstattungen der Museen aus, ebensowenig über deren Bedürfnisse.

Gerade weil ein solcher „Führer“ so wichtig, die Initiative dazu so verdienstvoll ist, muß man die deutlichen Mängel dieses immerhin schon in 3. Auflage vorliegenden Bändchens bedauern. Insofern ist die Genugtuung, die sich auf der Rückseite des Bändchens ob seiner Existenz verbal kundtut, doch etwas zu relativieren. Niedersachsens und Bremens „Museumslandschaft“ wird eben nicht optimal präsentiert, vollständig ohnehin nicht. Nun ist absolute Vollständigkeit in solchem Fall gewiß nicht möglich und auch nicht erstrebenswert. Andererseits sind 202 Museen und Sammlungen mit historischen, kunst- und kulturgeschichtlichen, natur- und heimatkundlichen Exponaten zweifellos eine imponierende Bilanz der beiden Bundesländer. Und doch wird man die eine oder andere Einrichtung im Lande vermissen. Auf eine Berücksichtigung der vielen „Heimattuben“ wurde offenbar bewußt verzichtet; das mag angesichts des Konzepts in der Regel vertretbar sein. Für manchen wirklich interessanten Einzelfall muß man es jedoch bedau-

Fortsetzung Seite 4

Wichtige Neuerscheinung

Fortsetzung von Seite 3

ern. Und es fehlen eben nicht nur die „Heimattuben“. Warum wurde z. B. das gewiß nicht unwichtige Allmers-Heim in Rechtenfleth, das Karl Dill-Schneider soeben in einem kleinen „Führer“ vorstellte, ausgelassen? Wundern muß man sich auch über das Weiterleben von Landkreisen, die man der Kreisreform anheimgefallen glaubte. Eine etwas längere und entsprechend genutzte Vorbereitungszeit hätte dem Unternehmen gutgetan. Um diesen „Preis“ hätte man getrost noch ein paar Monate auf die Publikation warten können und sollen, selbst wenn die Zweitauflage schon seit längerem vergriffen war.

Ein solcher Mängelkatalog soll gewiß nicht den Eindruck erwecken, es handle sich hier um eine unbenutzbare Publikation, wohl aber zu einem kritischen Gebrauch mahnen. Vielleicht wird das bei der 4. Auflage dieses Taschenbuchs nicht mehr nötig sein, doch bis dahin dürfte noch

einige Zeit vergehen, und so lange ist die 3. Auflage ungeachtet ihrer Schwächen nicht zu entbehren.

Abschließend seien hier die Orte des Elbe-Weser-Dreiecks genannt, deren museale Einrichtungen behandelt werden: Bremerhaven, Cuxhaven, Otterndorf, Wingst und Lamstedt. Mit anderen Worten: Osten, Wanna, Neuenwalde, Rechtenfleth fehlen. Bederkesa konnte noch nicht genannt werden, sein noch in Vorbereitung befindliches kreiseigenes Burg-Museum wird in der folgenden Auflage bestimmt zu finden sein.

Summa summarum: Auf eine Neuerscheinung wurde aufmerksam gemacht, die die berechtigten Ansprüche nicht in jeder Hinsicht befriedigt, trotzdem aber für alle landes- und heimatkundlich Interessierten in Niedersachsen und Bremen unentbehrlich ist und ihnen viele nützliche Dienste leisten wird. Für das Archivwesen sind übrigens mehrere ähnliche Publikationen in Vorbereitung. Dr. Rudolf Lembcke

Unglück auf dem Flögeler See

Anfang April 1817 machte der Köthner (heute etwa Nebenerwerbslandwirt) Claus von Dehsen in Flögeln die betrübliche Feststellung, daß sein Vorrat an Brennmaterial während der Wintermonate beängstigend zusammengeschrunpft war. Wollte er nicht Gefahr laufen, demnächst zum Mittagessen nur noch Kaltverpflegung zu erhalten, mußte er umgehend seinen Torfschuppen wieder auffüllen. Kohle war im Amte Bederkesa nämlich noch weitgehend unbekannt, die Familien gebrauchten zum Kochen und Heizen Torf. Holz als Brennmaterial konnten sich nur die wohlhabenden Amtseinswohner leisten.

Wie alle Bewohner des Dorfes besaß auch Familie v. Dehsen ein Moorgrundstück, auf dem sie ihren Torf selbst stach. – Am 10. April nun machte sich der Köthner zusammen mit seinem 15jährigen Sohn auf den Weg zu diesem Moor. Das Grundstück lag jenseits des Flögeler Sees, dort, wo heute ein großer Campingplatz und Wochenendhäuser den Ufersaum zieren. Ein ausgebauter Weg führte allerdings noch nicht dahin, nur der See bot sich als Transportweg an.

Vater und Sohn ruderten daher mit ihrem Kahn über das spiegelglatte Wasser und beluden dann das Gefährt mit Torfstücken, die sie im Vorjahr gestochen und in Reihen aufgeschichtet hatten. Da beide schnell und schwer arbeiteten, bemerkten Vater und Sohn nicht, wie

sich das bisher ruhige Wetter rasch veränderte. Erst als sie die Rückfahrt antraten, nahmen sie zur Kenntnis, daß ein kräftiger Wind aufgekommen war, der an Stärke ständig zunahm. Als sich der schwer beladene Kahn mitten auf dem See befand, hatte der Wind bereits Sturmstärke erreicht, und die Wellen schäumten an dem schwerfälligen Gefährt empor. Das Boot nahm beständig Wasser auf, und die Ladung sog sich damit begierig voll. Der Kahn erhielt dadurch Schlagseite und kenterte schließlich.

Als Mann und Sohn nicht pünktlich zum Abendessen erschienen, ahnte Frau v. Dehsen Schlimmes und ging zum See, um nach dem Boot Ausschau zu halten. Auf dem Wasser war es jedoch nicht zu entdecken. Erst als die Bauersfrau eine Strecke am Ufer entlang gelaufen war, gewahrte sie das kieloben treibende Boot. Von den Insassen fehlte jedoch jede Spur. Obwohl die alarmierten Dorfbewohner das südöstliche Ufer bei Fackelschein absuchten, konnten die beiden Vermissten nicht gefunden werden. – Erst fast einen Monat später, nämlich am 7. Mai, gab der See die Leichen seiner Opfer frei.

Am 29. 4. 1738 hatte sich übrigens bereits ein ähnliches Drama auf dem See abgespielt. Damals verunglückte der 58jährige Köthner Marten Struß mit seinem 28 Jahre alten Sohn Johann. Ihre Leichen gab der See bis zum 7. Mai wieder frei. Beplate (Quelle: Kirchenbuch Flögeln)

Einladung

Gemeinsam mit der Niederdeutschen Bühne „Waterkant“ Bremerhaven veranstaltet der Heimatbund der Männer vom Morgenstern im Kleinen Haus des Stadttheaters

am Sonntag, dem 9. März 1980, um 11.15 Uhr eine

Literarische Matinee.

Der bekannte Schriftsteller Heinrich Schmidt-Barrien liest aus dem Manuskript seines kürzlich vollendeten Romans „Rettende Küste“, der in Bremerhaven und im Lande Wursten an der Niederweser spielt.

Gäste willkommen!

Unkostenbeitrag: 3,-DM

Anmeldungen bei der stellv. MvM-Schriftführerin C. Heyne, Berliner Platz 1, Bremerhaven-G., Tel. 2 71 43, erbeten.

UMSCHAU**Wo blieben die mittelalterlichen Siegelstempel Hadelns?**

Noch in den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts gab es zwei romanische Original-Siegelstempel des Landes Hadeln, die damals im Otterdorfer Landratsamt verwahrt wurden. Landrat (Hinrich) Wilhelm Kopf wählte 1930/31 zusammen mit dem hannoverschen Archivar und späteren Professor Dr. Georg Schnath dieses Nikolaus-Siegel zum Muster für das damals geschaffene und nach 1945 wiedereingeführte Hadler Kreiswappen. (Eben dieser Nikolaus – das alte Seefahrer- und Küstenbewohnersymbol – fand ja unlängst seinen Platz auch im Wappen des jungen Landkreises Cuxhaven.) Seit Kriegsende werden diese 700 Jahre alten, von einer ungewöhnlich langen unveränderten Tradition zeugenden Typare vermisst. Wo mögen sie geblieben sein? Für Hinweise wäre die Redaktion dankbar, ebenso wie der Niedersachsens-Preisträger Prof. Dr. Schnath in Hannover. Abgebildet sind diese Siegel übrigens sowohl in der gerade wiedererschienenen „Hadler Chronik“ von E. Rüther (MvM-Sonderveröffentlichung) als auch im Bildband des Kunstdenkmal-Inventars von Land Hadeln und Cuxhaven, der zusammen mit den Wexmünder Kunstdenkmal-Inventarbanden in wenigen Monaten als Nachdruck erneut auf dem Markt sein wird.

Niederdeutsche Bühne „Waterkant“

Auf dem Spielplan der Niederdeutschen Bühne „Waterkant“ Bremerhaven steht seit dem 25. Januar Hans Balzers Komödie „Dat Halunkenstück“ mit Willi Rickmann und Harald Tietjen in den Hauptrollen. – Inzwischen wurden unter der Leitung von Kurt Müller-Reitzner die Proben für die letzte Inszenisierung dieser Spielzeit, dem lustig Spill „Dat Verlegenheitskind“ von Jens P. Asmussen, aufgenommen. Die Premiere ist für den 19. April vorgesehen. In dem neuen plattdeutschen Stück

wirken mit Inge Debelts, Ilse-Marie Hanebuth, Susanne Hermann, Uta Müller, Susanne Stark, Marie Wiemken; Werner Ebert Franz Hager, Peter Raap, Johann Siemer und Hans-Dieter Wiemken.

Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft der Männer vom Morgenstern

Die nächste Tagung der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft der Männer vom Morgenstern findet am Sonnabend, 8. März, im Haus des Handwerks in Bremerhaven-G. statt. Interessierte Familienforscher sind herzlich eingeladen.



Dieses Bild zeigt den verdienten Rektor a. D. Johann Jakob Cordes, der am 2. März sein hundertstes Lebensjahr vollendet hätte. Der ehemalige Vorsitzende des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern und Hermann-Allmers-Preisträger starb im hohen Alter am 30. April 1976. – Im nächsten Jahrbuch der Männer vom Morgenstern gibt Cordes' Enkel Wolfgang Steinborn einen ausführlichen Überblick über die Veröffentlichungen des früheren Bremerhavener Schulleiters.

Plattdeutsche Woche der Altenwalder Schule

In der Woche vor den Osterferien veranstaltet die Altenwalder Schule in der Alula der Grundschule Cuxhaven-Franzenburg drei niederdeutsche Abende. Am Montag, dem 17. März, spielt die Theatergruppe der Freiwilligen Feuerwehr Nordholz-Deichsende Walter A. Kreyes dreiaktige Komödie „Appels in Nawers Gaarn“. Am Mittwoch, dem 19. März, steht ein Plattdeutscher Leseabend mit Musik auf dem Programm, den Meta Grube, K. H. Holtmann, Pastor Hülsemann, die Volkstanzgruppe Altenbruch-Lüdingworth und der Kinderchor Altenwalde bestreiten. Am Freitag, dem 21. März, schließlich gibt es einen Bunten Plattdeutschen Abend mit dem Shantychor Cuxhaven, dem Blanche-Trio Bremerhaven, der Holzschuhtanzgruppe Odisheim, K. H. Holtmann und H. Rüsch. Die Veranstaltungen beginnen jeweils um 20 Uhr. Gäste, auch aus dem Kreise der Morgensterner, sind herzlich willkommen.

Der Wiederaufbau der Burg zu Bederkesa

Die Mitglieder des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern sind eingeladen zu einem Diavortrag von K. O. Ahrens und Rudolf Swierzynski von der Burgegesellschaf Bederkesa am Freitag, dem 14. März, 20 Uhr, im Waldschlößchen Bederkesa. Thema: „Der Wiederaufbau der Burg zu Bederkesa“.

Auch für Interessenten der Hadler Geschichte

Zum 80. Geburtstag des mecklenburgischen Historikers Dr. Georg Tessin, der später am Bundesarchiv in Koblenz wirkte, gab Dr. Helge bei der Wieden im Auftrag der Stiftung Mecklenburg eine mehr als 200 Seiten umfassende Festschrift heraus. Dieser 1979 im Böhlau-Verlag, Köln-Wien, erschienene Band trägt den Titel „Aus tausend Jahren mecklenburgischer Geschichte“ und enthält eine Fülle wichtiger Beiträge aus der

Feder namhafter Autoren, so z. B. den Aufsatz von Prof. Dr. Walther Hubatsch, Bonn: Der Freiherr vom Stein und Mecklenburg. Für den „Morgensterner“ dürfte insbesondere der Beitrag des Rateburger Kreisarchivars Dr. Hans-Georg Kaack von Interesse sein: Mecklenburg und Sachsen-Lauenburg, Begegnung und Konfrontation im 17. Jahrhundert. Hier wird ein wesentlicher Abschnitt aus der Geschichte der alten Hadler Landesherrn unter Auswertung der einschlägigen Archivalien und des zum Thema gehörenden Schrifttums behandelt.

Neues Mitglied im Mühlenrat der MvM

Für den nach Aachen versetzten Dipl.-Ing. Erich Melzer wurde kürzlich dessen Nachfolger in der Bauverwaltung des Landkreises Cuxhaven, Werner Steinke, in den siebenköpfigen Mühlenrat der Männer vom Morgenstern berufen. – Auf der Tagung des Mühlenrates am 17. 1. 1980 wurden weitere Zuschüsse für die Erhaltung der Windmühlen in Lintig und Bremerhaven-Speckenbüttel bewilligt.

8 Groschen Strafe für Zerstörung von Nestern

Unter diesem Titel brachten wir in der letzten Ausgabe des Niederdeutschen Heimatblattes einen Beitrag unseres Mitgliedes Heinz Weitack, Langen. Bei diesem Aufsatz, der schildert, daß „Umweltschutz“ keine Erfindung unseres Jahrhunderts ist, war bedauerlicherweise der Verfasser nicht genannt worden.

Das „Niederdeutsche Heimatblatt“ erscheint monatlich als Beilage der Nordsee-Zeitung/Nordwestdeutsche Zeitung. Es kann gesondert bezogen werden zum Preis von jährlich DM 6,-. Druck und Verlag: Ditzgen Druck- und Verlags-GmbH, Bremerhaven, Hafenstraße 140 (Postcheckkonto Hamburg 136 96).

Redaktionsausschuß: Bernd Behrens, Klaus Dobers, Heinrich Egon Hansen, Dr. Rudolf Lembcke und Dr. Burchard Schaper. Anschrift für alle und Beiträge an Dr. Burchard Schaper, Magistrat der Stadt Bremerhaven, Stadtarchiv, 2850 Bremerhaven, Postfach 21 03 60.