

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

April 1981
Nr. 376



Die alte Kaiserstraße in Bremerhaven

Straße wurde 1895 angelegt – Ab 1905 fuhr die Pferdebahn

In der Galerie 198 (Sjovall) läuft vom 21. 3. bis 20. 5. 1981 die Ausstellung: Kaiserstraße – eine Straße erzählt. Die Ausstellungsgegenstände wurden mit viel Engagement und Akribie durch Evelyn Sjovall zusammengetragen. Gezeigt wird die Geschichte der Straße von 1891–1949. Die Ausstellung bot schon jetzt – wie inzwischen zu erfahren war – Anlaß zu manchen Begegnungen und den Austausch vielerlei Erinnerungen. Damit wird erneut bewiesen, daß städtische Geschichte in unverwechselbarer Weise dazu dienen kann, Gespräch und Begegnung zwischen den Bürgern zu wecken und zu fördern. Das gilt zweifellos besonders für Stadtteilgeschichte und „Straßengeschichte“. Zu erinnern wäre in diesem Zusammenhang an die Veranstaltung des Stadtarchivs Bremerhaven im Dezember letzten Jahres aus Anlaß des 300jährigen Geburtstages der Alten Apotheke in der Dionysiuskirche zu Lehe. – Zur Eröffnung der Ausstellung über die Kaiserstraße sprach am 21. 3. 1981 Schulleiter Harry Gabcke in einem mit viel Interesse und Beifall aufgenommenen Vortrag zum Thema: Die alte Kaiserstraße in Bremerhaven. Die nachfolgende Veröffentlichung bringt Auszüge seines Vortrages.

Die ungeheure Industrialisierung und ein starker konjunktureller Aufschwung am Ende des 19. Jahrhunderts führten im Deutschen Reich zu einer lebhaften Binnenwanderung, die mit Landflucht und Verstädterung verbunden war. Auch das junge Bremerhaven war das Ziel eines solchen Wanderstromes. Überall in den Städten herrschte eine starke Wohnungsnot, oft waren die Wohnverhältnisse katastrophal und menschenunwürdig.

Für die Verstädterung, Binnenwanderung und Wohnungsnot im Kaiserreich sind die Unterweserorte, die ja vorwiegend von ihren Häfen und vom Schiffbau lebten, ein besonders augenfälliges Beispiel.

Von 1870 bis 1910 wuchs die Bevölkerung Alt-Bremerhavens, die auf engstem Raum zwischen Weser und Geeste leben mußte, von 10 200 auf 24 200. In den drei Unterweserorten lebten 1870 etwa 26 000 Einwohner. 1910 waren es 87 000, das ist eine Steigerung von 330 %! Eine weitere Ausdehnung der Stadt konnte nur aufgrund preußischer Gebietsabtretungen nach Norden erfolgen.

Der Ausbau der Häfen in Bremerhaven schritt zügig voran. Der Kaiserhafen I wurde nach Norden vergrößert, 1897 war die Große Kaiserschleuse mit der Neuen Lloydhalle fertig, das Kaiserdock konnte in Betrieb genommen werden. Der Norddeutsche Lloyd, der das Wirtschaftsleben Bremerhavens weitgehend bestimmte, war die größte Passagierreederei der Welt.

In den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts lagen die Hafenanlagen Bremerhavens weit nördlich des eigentlichen Stadtgebietes, eine verkehrsmäßige Anbindung fehlte. Es war dringend erforderlich, eine nach Norden führende Straße zu bauen, die den direkten Anschluß an die neuen Hafenanlagen herstellte. Dafür bot sich das Gelände nördlich der Grünen Straße, der heutigen Grazer Straße, an. Bis Anfang der 70er Jahre war dieses Gebiet tiefliegendes Weideland, das beim Bau des alten Kaiserhafens bis zur jetzigen Straßenhöhe aufgeschüttet und mit Schlick aufgepumpt worden war. Das Gelände wurde an eine Petroleumgesellschaft verpachtet, die hier Tanks und Schuppen errichtete. Etwa ab 1895 wurde dieses Gelände vom bremischen Staat zur Bebauung aufgeschlossen und eine Straße angelegt. Der Senat beschloß am 20. Oktober 1896, diese neue Straße, an der noch kein Haus stand, „Kaiserstraße“ zu nennen. Diese Namensgebung war für jedermann einleuchtend, da die Kaiserstraße auf 1000 Meter parallel zum Kaiserhafen verläuft und einen direkten Zugang da-



Die Ostseite der Kaiserstraße 1929. Es gab noch Bäume an der Straße.

hin bildet. An die Person Kaiser Wilhelms II. hat man dabei sicher erst in zweiter Linie gedacht.

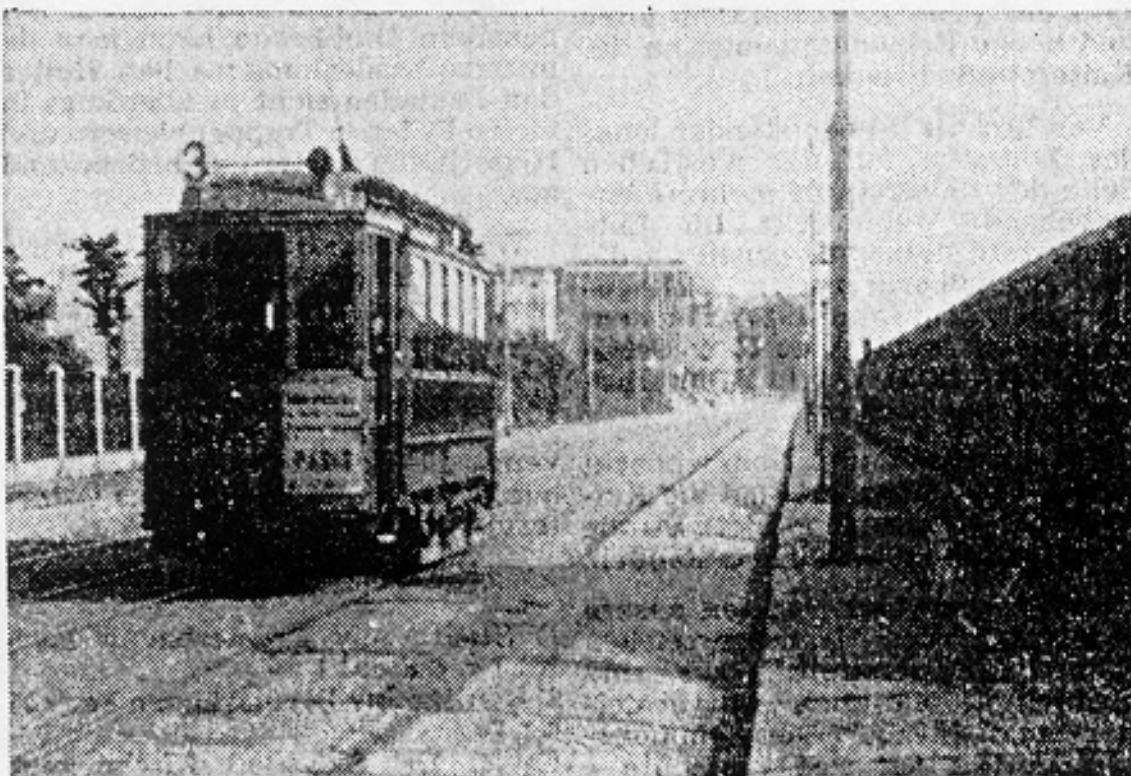
Der äußerst knappe Grund und Boden in Bremerhaven, der drückende Bedarf an Wohnraum und der Drang der Bauherren, möglichst schnell reich zu werden, führte zu einer Bauweise, wie sie bis dahin an der Unterweser unbekannt war. Auf nur 500 qm großen Grundstücken wurden fünfgeschossige Häuser mit Läden und Gastwirtschaften im Erdgeschoß und möglichst vielen, keineswegs immer gesunden Wohnungen errichtet. Die Häuser erinnern an Berliner oder Hamburger Mietskasernen. Bei den hohen, eng gestaffelten Häusern gruppieren sich die Gebäudeteile um einen trostlosen Hinterhof, einen engen Lichtschacht oder ein düsteres Treppenhaus. Dagegen sind zur Straße hin die Fassaden meist mit Stuck reich verziert, wie man es aus der Wilhelminischen

Zeit von den meisten deutschen Städten kennt.

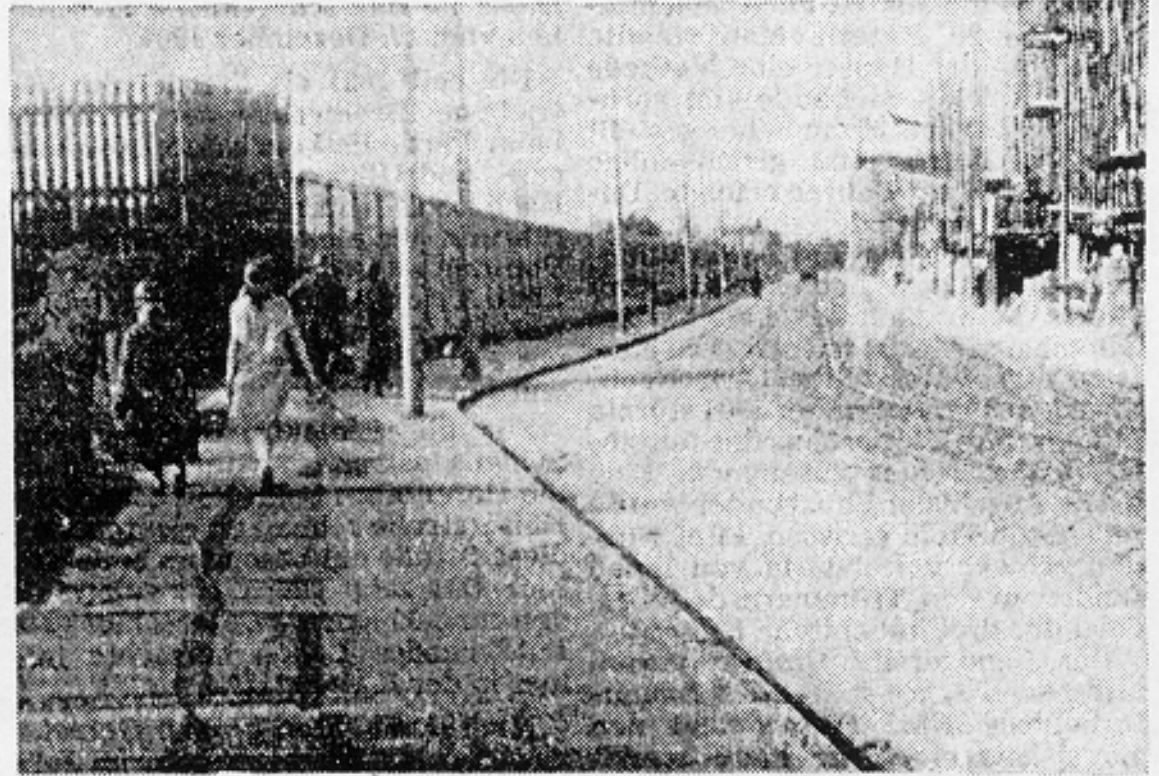
In kurzer Zeit – von 1902 bis 1907 – entstand ein Viertel mit der Kaiserstraße als Mittelpunkt. Dazu gehören die Schleusenstraße, die Caccilienstraße (heute Donandtplatz), die Sommer- und Gartenstraße, Am Gitter und Kleine Straße, heute das westliche Stück der Dresdner Straße.

Eines der ersten Häuser an der Kaiserstraße war das repräsentative Wohn- und Geschäftshaus Nr. 1, das spätere Haus des Handwerks, mit seiner eindrucksvollen, aus Jugendstil und Neubarock gemischten Fassade. Ursprünglich war dieses stattliche Gebäude als Bahnhofshotel geplant. Auf dem Caccilienplatz, dem heutigen Donandtplatz, sollte ein Personenbahnhof der Deutschen Reichsbahn gebaut werden. Die Eisenbahnlinie verlief am südlichen

Fortsetzung Seite 2



Ein Straßenbahnwagen der Linie 3 in der nördlichen Kaiserstraße 1929.



Die nördliche Kaiserstraße 1929 mit Blick nach Norden.

Das Forsthaus in Wachholz

Schon im Mittelalter eine Hofstelle – Vor 200 Jahren wurde das Haus gebaut

Im Juni dieses Jahres kann das sog. ehemalige Forsthaus in Wachholz, das Domizil des am 31. Mai 1979 gegründeten Heimatvereins Samtgemeinde Beverstedt e. V., seinen 200. Geburtstag feiern. Aus diesem Anlaß werden vom 19. bis 21. Juni 1981 drei Festtage in und bei diesem Hause veranstaltet. – Beverstedts Ortsheimatpfleger Hans Mindermann gibt im folgenden einen Abriss der Geschichte dieses Gebäudes:

Dieses hübsche niederdeutsche Hallenhaus zeichnet sich besonders durch seine Lage mitten im Staatsforst aus. Es ist schon ein herrlicher Anblick, wenn man von der Straße Beverstedt-Lunestedt aus das Fachwerk dieses Hauses mit dem Reetdach durch die Baumücken sieht. Das Gebäude ist zwölf Meter breit und fast 27 Meter lang. Über der großen Döör ist zu lesen:

PS 37 V. 5: BEFIEHL DEM HERRN DEINE WEGE UND HOFFE AUF IHN, ER WIRD'S WOHL MACHEN. MARTEN HINCKEN + BECKA HINCKEN. D. 7. JUNY ANNO 1781.

Beim Lesen dieses Psalmwortes stellen sich die Fragen, wer die Erbauer waren und warum es ihnen vor 200 Jahren möglich war, in der Staatsforst ein Haus zu erstellen. Nun, der heutige Ortsteil Wachholz des Fleckens Beverstedt ist uralter Siedlungsraum, wofür ein Großsteingrab der Jüngeren Bronzezeit und 23 Hügelgräber aus der Bronzezeit als Belege gelten können. Im Spätmittelalter war Wachholz ein einsteiliger Hof, der zu dem großen Besitz der Herren von Luneberg gehörte und von einer Familie Brüning meierpflichtig bewirtschaftet wurde, die dort um 1500 einen zweiten Bauernhof einrichten konnte. Im Jahre 1759 zählte der Stader Generalsuperintendent Pratje in Wachholz schon 4 Feuerstellen (Wohnhäuser) auf.

Bis zum Ende des Dreißigjährigen Krieges gehörte alles Land in Wachholz den Nachfolgefamilien derer von Luneberg. Nur der Wald dort zählte zum Rittergut Beverstedtermühlen. 1648 kamen die erzbischöflichen Besitzungen als Herzogtümer Bremen und Verden in schwedische Hand. Beverstedtermühlen wurde an die Schwester des späteren



Das Forsthaus in Wachholz (Kohlezeichnung von Christian Probst für den Mühlenkalender der Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln).

schwedischen Königs Karl X. Gustav, Eleonore Catharina, verehelichte Landgräfin von Hessen-Eschwege, verpfändet, da Schweden ihre Mitgift in Höhe von 27 000 Reichstälern nicht bezahlen konnte.

Von Beverstedtermühlen wurde aber der Wald in Wachholz nicht mit verpfändet; für ihn wurde ein Holzvogt eingestellt, wie es seinerzeit üblich war. Es war naheliegend, daß man für dieses Amt einen nachgebornen Sohn der Familie Brüning aus Wachholz wählte, nämlich Johann Brüning, 28 Jahre alt. Ihm wurde Land zur Bewirtschaftung meierpflichtig zur Verfügung gestellt mit einem Bauplatz im Wald. Für die Erstellung eines Hauses mußte er nach der Meierpflicht selbst bzw. seine Familie sorgen. In den Beverstedter Kirchenbüchern werden Angehörige dieser Brünings nun als Kötner und Holzvögte bezeichnet. Mitte des 18.

Jahrhunderts war Harm Brüning Holzvogt und Halbhöfner in Wachholz. Die Familie hatte offenbar durch Fleiß und Tüchtigkeit mittlerweile ihren landwirtschaftlichen Betrieb zu einem halben Hof vergrößern können. Harm Brünings Tochter Rebecka, plattdeutsch „Becka“ oder „Becke“ genannt, heiratete am 23. Mai 1763 im Alter von 24 Jahren Marten Hincken, den Sohn des Halbbauernmanns Marten Hincken aus dem benachbarten Wehldorf. Obwohl Erbe des väterlichen Hofes, übernahm der junge Ehemann auch das Amt des Holzvogtes in Wachholz, um auch diesen Hof seines Schwiegervaters zu erhalten. Das Ehepaar ließ sich 1775 in Wehldorf ein neues Haus errichten (heute Plein-Roes), auf dessen Hausbalken die Worte eingekerbt wurden: „BIS HIERHER HAT UNS DER HERR GEHOLFEN. DER NAME DES HERRN SEI GELOBT.“

HERR GOTT, BEWAHRE DIESES HAUS UND GIEB UNS DEINEN SEGEN, SO IST AN MENSCHEN NEID UND MISSGUNST NICHTS GELEGEN. MARTEN HINCKEN + BECKA HINCKEN. ANNO 1775, D. 7. JUNY. Hier war das erste Haus als Kötnerhaus für einen Kleinbauern gebaut und mit den Jahren sicher für die vermehrten Erntevorräte einer Halbbauernstelle zu klein geworden. Auf den Tag genau, den 7. Juni, lassen Marten und Becka Hincken dann sechs Jahre später ihr zweites neues Haus in Wachholz datieren. Ihre Ehe wurde mit zwei Söhnen und vier Töchtern gesegnet. Der älteste Sohn Carsten heiratete 1802 ein Mädchen aus Wehldorf und übernahm im Alter von 25 Jahren den elterlichen Hof in Wehldorf. Carstens Tochter heiratete später einen Jürgen Plein aus Beverstedt und brachte diesem den Wehldorfer Hof mit in die Ehe.

Der zweite Sohn des Holzvogts Marten Hincken, Arend, der in Wachholz als Erbe und Holzvogt vorgesehen war, starb bereits am 19. 8. 1808 im Alter von 23 Jahren. Da die älteren Töchter aus dem Hause geheiratet hatten, übernahm das Amt des Holzvogts der Mann der jüngsten Tochter Catharina Margarethe, die am 20. 12. 1817 Jacob Hinrich Tienken aus Freschlunberg geheiratet hatte, den Sohn des dortigen Vollhöfners Lüder Tienken.

Als durch das Ablösungsgesetz von 1831 mit den Ausführungsbestimmungen von 1833 allen Meierpflichtigen im Königreich Hannover die Möglichkeit gegeben wurde, sich für den fünfundzwanzigfachen Jahresabgabebetrag freizukaufen, nutzte auch die Familie Tienken diese Gelegenheit. Sie richtete jetzt in ihrem Haus in Wachholz eine Gastwirtschaft ein, die sich schon bald eines regen Zuspruchs erfreute; denn die Kirchwege der Heerstedter und Stinstedter wie auch der Freschlunberger und Westerbeverstedter führten damals durch Wachholz nach Beverstedt. Auch die Toten dieser Ortschaften wurden bis ca. 1870 in Beverstedt beigesetzt, und es war üblich geworden, nach der Beerdigung auf dem Rückweg bei Tienken einzukehren und sich dort ein wenig

Fortsetzung Seite 3

Kaiserstraße

Fortsetzung von Seite 1

Rand des Platzes an der Bogenstraße. Zum Bau dieses Bahnhofes ist es nie gekommen.

Die Häuser im Kaiserstraßenviertel mußten auf besonders schlechtem Baugrund errichtet werden. Über dem tragfähigen Sand liegen Schlick, Moor, Tonschichten und Mutterboden bis zu einer Mächtigkeit von 20 Metern. Man wandte beim Bau der Häuser eine Methode an, bei der die Gebäude von vornherein um 20 bis 30 cm höher gestellt wurden, damit eine gleichmäßige Versackung der Bauten erfolgte. Dabei wurde der Boden durch Rosten, Pfähle, Holzholme und Betonfüllungen unterstützt. Fehlende Sorgfalt führte beim Bau des Laden- und Mietshauses Kaiserstraße 34 zu einer traurigen Katastrophe. Am Nachmittag des 17. Dezember 1904 stürzte das gesamte Vorderhaus des fünfgeschossigen Baues zusammen. Eine große Anzahl der Bauarbeiter wurde mit in die Tiefe gerissen. Fünf wurden schwer verletzt, 14 von ihnen fanden in den Trümmern den Tod, darunter drei italienische Maurer.

Das Landgericht Bremen verurteilte zwei Jahre später den Bauunternehmer Karl Platow und den Hausbesitzer Walter Peuß wegen fahrlässiger Tötung zu je zwei Mona-

ten Gefängnis. Der Einsturz des Hauses ist nach dem Sachverständigengutachten durch die Verwendung mangelhaften Betons und durch ungleichmäßige Sackung und Verdrückungen von Mauerpfeilern entstanden. 2) Der Hauseinsturz hat wie ein Schock gewirkt. Auf dem Grundstück Kaiserstraße 34 wurde nie mehr ein hohes Haus errichtet. Die auffällige Baulücke gegenüber der Sommerstraße erinnert noch heute an das schreckliche Geschehen vom 17. Dezember 1904.

Die seit 1881 als Pferdebahn betriebene Bremerhavener Straßenbahn wurde 1905 auch durch die Kaiser- und Rickmersstraße verlegt. Nach drei Jahren erfolgte die Einführung des elektrischen Betriebes. Von nun an gehörten die Wagen der Linie 3, der „Grünen“, zum vertrauten Bild in der Kaiserstraße, bis sie vor Jahren von den Bussen abgelöst wurden.

Für die Seeleute, die über die Schleusenstraße, später auch über die Hafenfähre beim Rotensand, die Kaiserstraße schnell erreichten, war diese Straße ein besonders beliebtes Ziel. Das zeigt sich nicht zuletzt in den rund 30 Kneipen, die es hier gab. Pulsierendes Leben herrschte immer in der Kaiserstraße.

Nach der letzten großen Gebiets-erweiterung Bremerhavens im Jahre 1905 begannen die Erschließungs-

und Planungsarbeiten für das „neue Bebauungsgebiet“ östlich der Kaiserstraße. Der Verlauf der Hardenberg-, Scharnhorst-, Gneisenau-, Kant- und Steinstraße wurde festgelegt. Der Wohnungsbau begann hier – nach der Unterbrechung durch den 1. Weltkrieg – im Jahre 1927. Besondere Verdienste um diesen Ausbau erwarb sich der damalige Bremerhavener Oberbürgermeister Waldemar Becké. Nach ihm wurde 1949 der Platz zwischen dem alten und neuen Bebauungsgebiet an der Kaiserstraße benannt.

Von 1936 bis 1940 entstanden längs des Zollzauns auf der westlichen Seite der Kaiserstraße mehrere ansprechende Wohnblocks. Die Entwürfe dazu stammen – genau wie die der gegenüberliegenden Wohngebäude aus dem Jahre 1929 – von dem berühmten Architekten Hans Scharoun (1893–1972), der in Bremerhaven aufgewachsen ist.

Die vernichtende Bombennacht des 18. September 1944 hat die Kaiserstraße als einzige größere Straße Alt-Bremerhavens heil überstanden.

Im Oktober 1949 löschten unsere Stadtväter den traditionsreichen Namen „Kaiserstraße“ aus und nannten sie nun auch „Bürgermeister-Smidt-Straße“. Diese Namensveränderung hat sich bis heute – nach 32 Jahren – nicht durchgesetzt.

Die meisten Bremerhavener sind bei der Bezeichnung „Kaiserstraße“ geblieben, zumal es die „Kaiserhöfen“ nach wie vor gibt, oder man spricht – fälschlich – von der „alten Bürger“.

Inzwischen finden wir wieder Gefallen an alten Fassaden mit ihren reichen Verzierungen. Viele Häuser an der Kaiserstraße erfreuen heute durch den Anblick ihrer frisch gestrichenen Fassaden und farblich herausgehobenen Stukkaturen. Bei genauem Hinblicken kann man da manche Entdeckung machen. Hinter den Fassaden sieht es allerdings in vielen Fällen in Treppenhäusern und Hinterhöfen finster und bedrückend aus.

Viele Geschäfte und Gastwirtschaften an der Kaiserstraße haben heute einen durchaus individuellen und besonderen Charakter. Viele Menschen, besonders junge Leute, ziehen heute gern in Altbauwohnungen. So scheint für viele Bremerhavener die Kaiserstraße das zu werden, was für die Bremer das Ostertorviertel ist.

Harry Gabcke, Bremerhaven

1) Stadtarchiv Bremerhaven Fach 161 Nr. 4 Band 1

2) Stadtarchiv Bremerhaven Fach 35 Nr. 24

Fotos: Dr. Siegfried Kirchheimer (New York – früher Bremerhaven)

Bremerhaven im Museum für Meereskunde

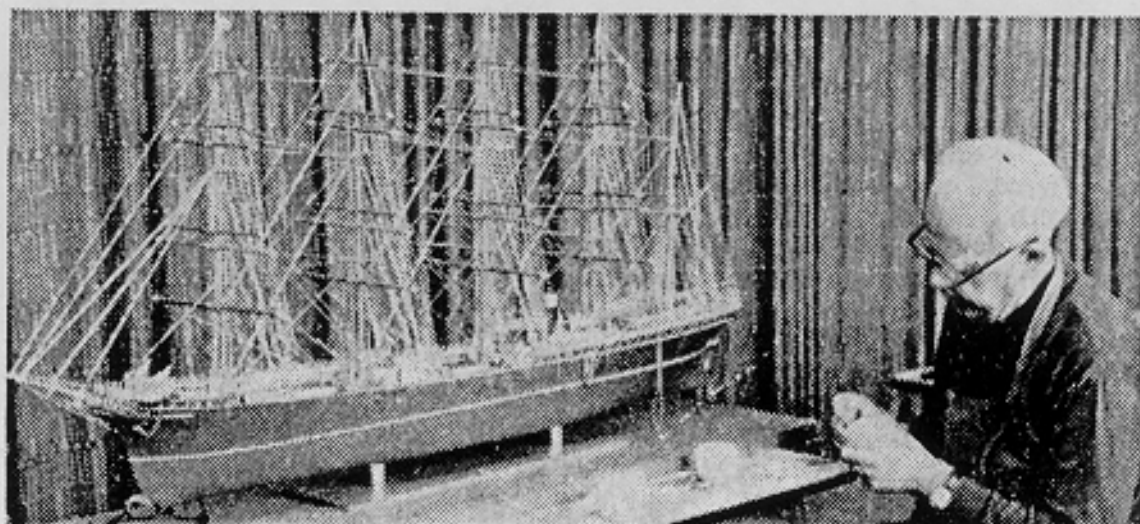
Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum weckt alte Erinnerungen

Die Ausstellung „Erinnerungen an das Museum für Meereskunde“ im Deutschen Schiffahrtsmuseum – gleichsam eine der ersten „Preußen“-Ausstellungen unter den vielen Veranstaltungen dieses Sommers in Berlin und einigen großen Städten – wirft die Frage auf, ob es auch aus der Unterweserstadt Objekte in dem alten Museum gegeben hat.

Das war tatsächlich der Fall, wie sich anhand des letzten, im Jahre 1940 gedruckten Führers und zahlreicher Bildreproduktionen nachweisen läßt. Die Anfänge der mit Bremerhaven und Brake eng verbundenen ersten Deutschen Marine waren u. a. mit Erinnerungsstücken an den Admiral Brommy, wie Offiziershut, Krummdolch, schwarz-rot-goldene Flagge, Uniformknöpfen mit dem doppelköpfigen Reichsadler, Fernrohr und zwei Modellen von Schiffsgeschützen vertreten. Eine 24 Abdrücke umfassende Siegelsammlung des Admirals zeigte nicht nur die Siegel der elf großen Kriegs-

schiffe der Bundesflotte, sondern u. a. auch die vom Marine-Hospital in Geestemünde, von der Medicinal-Abteilung, dem Marine-Hospital und der Material-Direction der Seezeugmeisterei und vom Kommando des Reichs-Marinier-Corps. Vom ersten Flaggschiff „Barbarossa“, 1849 in Bremerhaven in Dienst gestellt, gab es ein Modell und von dem 1852 von der Preußischen Marine übernommenen und 1880 bei einer Torpedouübung versenkten Schiff die Galleonsfigur, ein Schnitzwerk, den Kaiser Barbarossa darstellend. Selbst die dreisprachige „Beschreibung der zu veräußernden Deutschen Flotten-Schiffe“, verfaßt von dem Versteigerer Hannibal Fischer im Jahre 1852, war vorhanden.

Aus dem Jahre 1847 stammte das Bild von der ersten Ankunft des Postdampfers „Washington“ am 19. Juni 1847 in Bremerhaven, eine heute höchst seltene Lithographie von dem Bremer Marinemaler C. J. H. Fedeler, die vom Schiffahrtsmu-



seum wie vom Morgenstern-Museum noch immer sehr entbehrt wird!

Der Hamburger Hans Mielke, im Berufsleben Gartenarbeiter, hatte sich in seiner Freizeit auf den Modellbau großer Segelschiffe spezialisiert. Hier arbeitet er im Morgenstern-Museum an einem Modell des Fünfmasters „R. C. Rickmers“, das sich neben den gleichfalls von ihm gebauten Modellen von der Fünfmastbark „Potosi“ und dem Schulschiff „Großherzog Friedrich August“, sämtlich im Maßstab 1:100, heute im Deutschen Schiffahrtsmuseum befindet. „R. C. Rickmers“ begann vor 75 Jahren am 23. April 1906 seine erste Reise und bald darauf war die Fünfmastbark als Werftmodell auch im Museum für Meereskunde ein vielbewundertes Objekt.

Im der historisch-volkswirtschaftlichen Sammlung befand sich das Modell eines Bremer Vollschiffs „Melusine“; ein Segler gleichen Namens war 1875 bei Tecklenborg von Stapel gelaufen. Tecklenborgs gesamte Werftanlage war in Modellform dargestellt.

Aus der Vielzahl der Schiffsmodelle ragten heraus die Fünfmaster „Preußen“, 1902 bei Tecklenborg erbaut, und „R. C. Rickmers“, aus dem Jahre 1906 von der Rickmers Werft. Im Seezeichensaal hingen Bilder von Heinrich Helldorf vom Bau des Rote-Sand-Leuchtturms, wie vom Transport des Senkkastens für den Unterbau.

Von diesem Bild fühlte sich beispielsweise der Weltreisende Sven Hedin so gefesselt, daß er es in dem Kapitel „Das Marinemuseum“ in seinem 1911 erschienenen Buch „Von Pol zu Pol“ mit folgenden Worten beschreibt: „Es stellt eine ganze Flottille kleinerer Schiffe dar, die in die Nordsee hinausdampfen und eine riesengroße eiserne Trommel bugisieren. Sie kommen aus Bremerha-

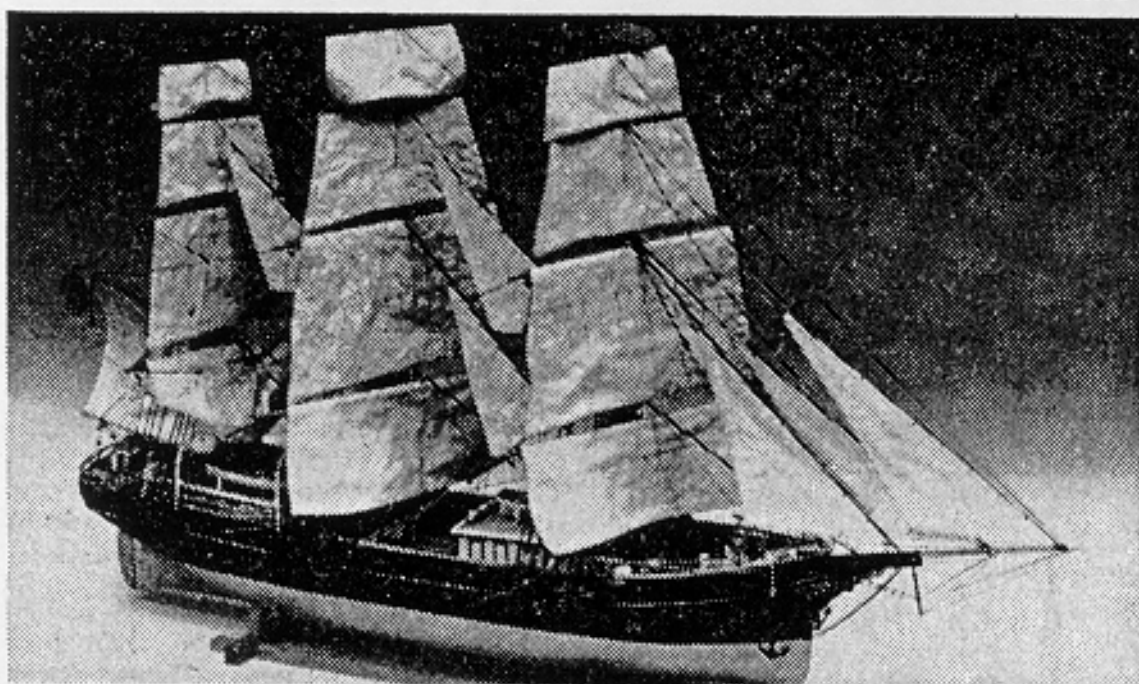
ven an der Wesermündung und halten fünfzig Kilometer davon an einer Stelle, wo die Tiefe nur sieben Meter beträgt. Einige Ventile werden geöffnet, so daß sich die Trommel mit Wasser füllt und sinkt. Taucher umgeben sie mit Beton, und so schafft man mitten im Meer eine Klippe, ein Inselchen, auf dem man dann einen Leuchtturm errichtet, der den Schiffen den Weg nach Bremerhaven zeigt.“

Einer der Mitarbeiter beim Bau der Nordschleuse vor 50 Jahren erinnerte sich beim Besuch der Ausstellung jetzt daran, daß sein früherer Arbeitskollege Bernd Alfs seinerzeit ein Modell des Kajeteils der Schleusenammer für das Meereskunde-Museum gefertigt habe.

In der Ozeanographischen Sammlung waren Gemälde von „Germania“ und „Hansa“, den in Bremerhaven erbauten bzw. für die Polarfahrt umgerüsteten Schiffen der zweiten deutschen Polarexpedition von 1869/71.

Ein Gemälde des führenden Marinemalers der wilhelminischen Ära, Prof. Karl Saltzmann, zeigte die ur-

Fortsetzung Seite 4



Modell des Bremer Vollschiffs „Melusine“, Nachbau des Berliner Schlossermeisters Franz Müller aus dem Jahre 1935 nach dem früher im Museum für Meereskunde befindlichen Original. Für Schiffsmodellbauer gab es dort viel Nachahmenswertes. Heute haben diese genauen Nachbauten nach dem mutmaßlichen Verlust der Originale dokumentarischen Wert. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum konnte davon die Schiffsjungenbrigg „Undine“ und die abgebildete „Melusine“ erwerben. In Bremerhavener Privatbesitz befinden sich noch Modelle einer Hansekogge und eines kurbrandenburgischen Kriegsschiffs, gleichfalls nach originalen Vorlagen des Berliner Museums gebaut.

Forsthaus Wachholz

Fortsetzung von Seite 2

zu stärken.

Als durch die Revolutionsunruhen des Jahres 1848 sich in Beverstedt zum Schutze des Fleckens eine Bürgerwehr gebildet hatte, verlegte diese ihre sonntäglichen Übungen auf die Wiese neben dem Haus Tienken in Wachholz. Die Marsch- und Schießübungen machten den Bürgerwehrmitgliedern offenbar Spaß, so daß sie 1850 den Schützenverein Beverstedt bildeten. Die Gastwirtschaft Tienken in Wachholz erwählte dieser Verein zu seinem Vereinslokal und feierte dann über fünfzig Jahre dort seine Schützenfeste. Geschossen wurde in einem breit ausgeworfenen Graben mit Vorderladern, die ganz gewaltig ballerten, so daß die Nichtschützen allemal zusammenzuckten. Eine 1930 gefällte alte Eiche war dort mit Bleikugeln förmlich gespickt, die das Holz blau gefärbt hatten. Abends wurde fleißig getanzt auf der mit Häcksel bestreuten Lehmdele des Bauernhauses. Nach alter Gepflogenheit war der hölzerne Fußboden der Gaststube mit feinem weißen Sand bestreut. Selbstgefertigte Talglichter und bekuppelte Petroleumlampen erhellten die Räumlichkeiten. Sogar eine Kegelbahn ließ Tienken bauen und das Backhaus zu einer Kegelstube erweitern. Sonntags wanderten viele

Beverstedter Familien nach Wachholz, um sich in Tienkens Gaststätte beim Kartenspiel und Kegeln von den Mühen des Alltags zu erholen. Auch die Beverstedter Lehrer machten gewöhnlich mit ihren Schülern und vielen Eltern ihren Jahresausflug in den Wachholzer Wald zu dieser Gastwirtschaft. Auf der Wiese neben dem Hause wurde dann zu den mitgebrachten Butterbrotten Himbeersaft getrunken, der häufig mit dem Wasser aus dem Ziehbrunnen verdünnt wurde. In der alten Beverstedter Schulchronik ist zu lesen, daß Lehrer, Schüler und Eltern ein ganzes Jahr von diesen herrlichen Ausflügen zehren konnten.

Im Jahre 1902 verkaufte die Familie Tienken Haus und Hofplatz an die staatliche Forstverwaltung, so daß man eigentlich erst von diesem Zeitpunkt an das Gebäude als Forsthaus, nicht aber als Försterhaus, bezeichnen kann. Der Forstwart Diedrich Wintjen zog damals mit seiner Familie ein; die Gastwirtschaft wurde nicht weitergeführt. Fast ein Dreivierteljahrhundert blieb dieses Haus nun Wohnsitz der Wintjens.

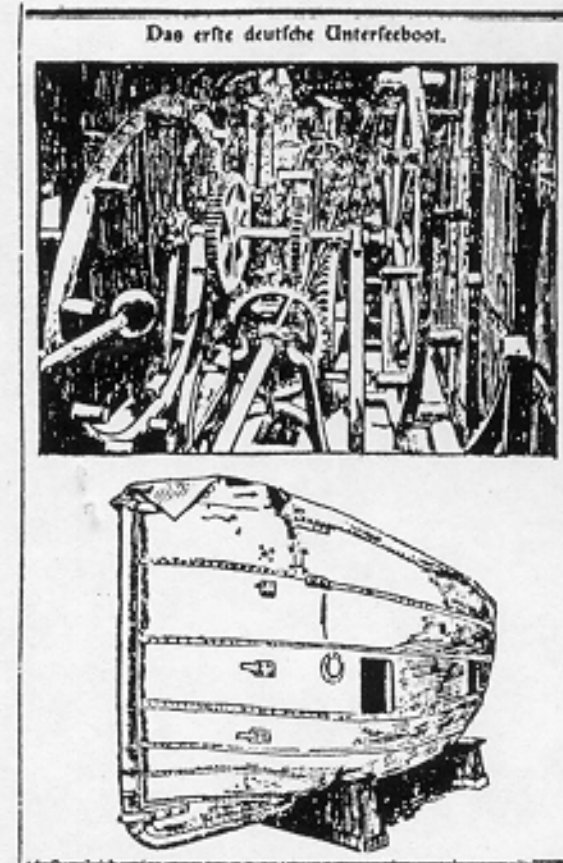
Bis in die zwanziger Jahre war dieses dreischiffige Hallenhaus ein sog. Rauchhaus mit offenem Feuer im Flett und ohne Schornstein. Der Rauch zog unter dem Wiemen an vielen Mettwürsten und Schinken vorbei und aus dem Ulenlock hinaus. Viele Beverstedter gaben hierher ihre Würste, Speckseiten und Schin-

ken zum Räuchern.

Vor fünfundzwanzig Jahren setzte sich der Heimatbund der Männer vom Morgenstern erfolgreich beim niedersächsischen Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten dafür ein, daß für den Betrag von 20 000 DM das damals äußerst altersschwache Reetdach grunderneuert und mit einem Dobbheidefirst versehen wurde.

Die Familie Wintjen zog 1976 in ein neuerrichtetes Haus, und das Wachholzer Forsthaus wurde für zwei Jahre an die Handweberei Lüders verpachtet. Im Jahre 1979 kaufte es die 1971 gebildete Samtgemeinde Beverstedt mit rund 7000 Quadratmeter Grünfläche, um dieses wunderschöne Zweistöckerhaus mitten im Wald der Nachwelt zu erhalten. Diesem Anliegen widmet sich mit großem Einsatz der 1979 ins Leben gerufene Heimatverein Samtgemeinde Beverstedt, dem der Ausbau und die Nutzung des alten Forsthauses Wachholz von der Kommune übertragen worden ist. Als ein kultureller Mittelpunkt der alten Börde Beverstedt möge es noch lange Jahre über seinen 200. Geburtstag hinaus stehen bleiben, ganz im Sinne des niederdeutschen Wunsches: Dit Huus, dat steiht in Gott sien Hand. Bewahr us dat for Floot und Brand un annere Malörigkeit! Mit eenen Wort: Laat't stahn as't steiht!

Hans Mindermann

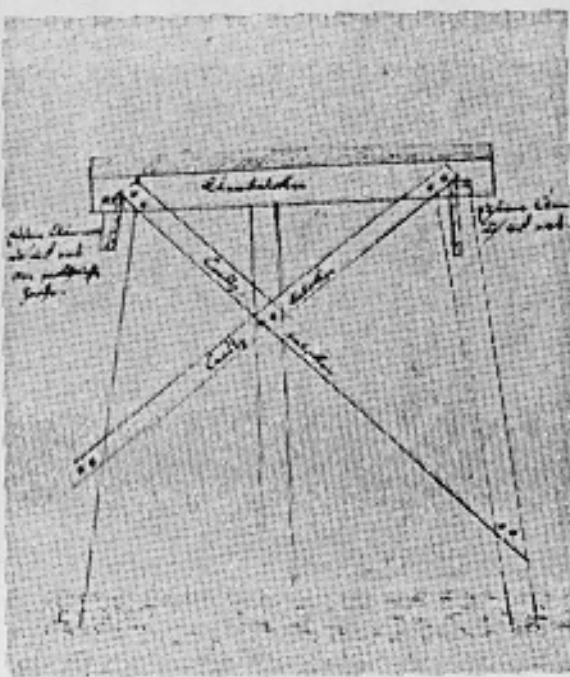


Zeichnungen des berühmten Tauchboots von Wilhelm Bauer, eines der populärsten Schaustücke aus dem Museum für Meereskunde. Im Sommer 1906 war das historische Stück aus dem Garten der Kieler Marineakademie in den Innenhof des Berliner Museums überführt worden. Selbst kleine Zeitungen, wie die wöchentlich in Dorum erscheinenden Wurster Nachrichten, aus deren Ausgabe vom 26. September 1906 die Abbildungen stammen, berichteten darüber.

Alte Fährn über Weser und Geeste

Fährorte sind Stätten von besonderer geschichtlicher Qualität. Hier wurden nicht nur Menschen und Güter übergesetzt, sondern Fährorte hatten sowohl wirtschaftliche als auch rechtliche und soziale Bedeutung. Das dürfte in besonderem Maße für die Leher Fährte gelten, die in der Nähe des Klushofes bei einem alten Dingplatz und bei der Siedlung Bruggehusen, deren Ursprünge vermutlich in frühmittelalterliche Zeit zurückreicht, lag. Mit Sicherheit jedenfalls ist die Leher Fährte sehr alt. In den Quellen der frühen Neuzeit findet sich immer wieder der Hinweis auf ihr hohes Alter. Ähnliches dürfte jedoch auch für die Geestendorfer Fährte gelten, die von Geestendorf über die Weser führte. In beiden Fällen wird jedenfalls in Quellen der frühen Neuzeit auf das hohe Alter dieser Fährten – wie kaum anders zu erwarten – hingewiesen.

Der Verfasser wird künftig versuchen, die Geschichte der Fährten, wenn auch nicht vollständig, so doch in einigen wesentlichen Punkten, aufzuheben. Dieser kurze Beitrag mag daher zunächst nur als erste Mitteilung gewertet werden und soll lediglich einige Details herausheben. 1653 erfahren wir aus einer Akte des Staatsarchivs Stade über eine Klage der Eingesessenen des Flekens Lehe über den Vogt zu Geestendorf an die Regierung in Stade. Der Vogt Gregorius Berendes hat den Lehern ihren Fährprahm weggenommen und wegtreiben lassen. Der Prahm sei nicht wiedergefunden worden, beklagen sich die Leher. Auf diesem Prahm, ein flachgehendes Wasserfahrzeug also, seien auch Pferde und Wagen über die Geeste befördert worden. Der Prahm sei von dem Rat zu Bremen gebaut worden. Die Leher berichten weiter, es müsse unbedingt ein neuer Fähr-



Ständer der Brücke zur Karlsburg (aus Schwarzwälder; Bremerhaven und seine Vorgängergemeinden).

prahm her. Der Vogt Gregorius Berendes müsse durch Zwangsmittel dazu gebracht werden, den Prahm wieder herbeizuschaffen. Eine andere Möglichkeit sei, dem Vogt Johan Eden zu Lehe „anzubefehlen“, einen neuen Prahm zimmern zu lassen. Das könne nirgends besser geschehen als zu Köhlen, das an der Geeste liege, wo entsprechendes Holz vorhanden sei. – In diesem Zusammenhang muß daran erinnert werden, daß es bei Köhlen seit alters her eine Hude gab.

Schon während der Mitte des 17. Jahrhunderts war, nach Akten des Stadtarchivs Bremerhaven, ein wesentlicher Streitpunkt an der Unterweser die Fährte über die Weser. Zweifellos lagen alte Rechte beim Amt Vieland hinsichtlich der Geestendorfer Fährte über die Weser. Jedoch auch die Leher beriefen sich

bezüglich ihrer Fährverbindung über die Weser auf altes Herkommen. – Wir wollen an dieser Stelle lediglich darauf hinweisen und hoffen, darüber später einmal ausführlicher zu berichten. Hier soll zunächst nur eine Episode über die Leher Geestefährte folgen.

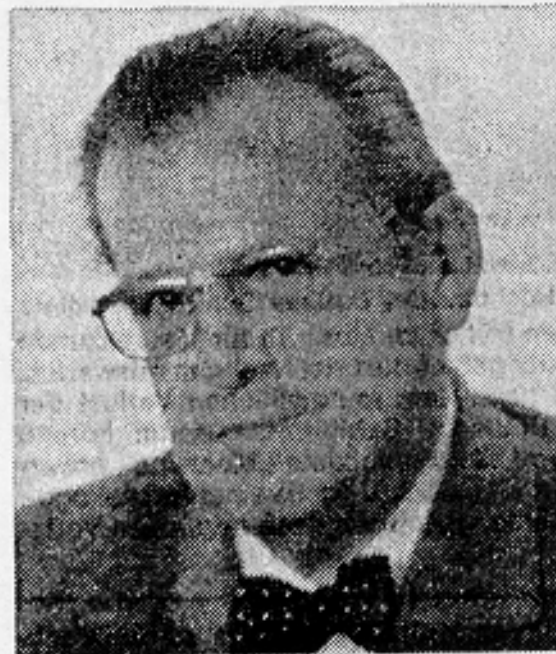
Wir wissen, dank den Forschungen von Herbert und Inge Schwarzwälder in ihrem Buch „Bremerhaven und seine Vorgängergemeinden“, Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 2, Bremerhaven 1977, S. 54–55, daß nach Zeichnungen des Jahres 1681 beim Wiederaufbau der Carlsburg eine Brücke über die Geeste von der Carlsburg zum Geestendorfer Damm errichtet worden ist. Im Frühjahr 1684 war die Brücke jedoch „zerrissen“, wie es in den Akten des Stader Staatsarchivs heißt, und mußte ausgebaut werden. Die Regierung in Stade schrieb an Arnold Wicht, Gerichtsverwalter in Lehe, daß die Leher Fährte ersatzweise dorthin gelegt werden solle. Die Bevollmächtigten in Lehe wiesen darauf hin, daß der Fährprahm aus Sicherheitsgründen nicht an die Stelle der Carlsburgbrücke verlegt werden könnte. Die dortigen Strömungsverhältnisse wären wegen der Nähe der Weser ungünstig. Als die Regierung in Stade die Verlegung weiterhin forderte, schrieben die Bevollmächtigten Lehes zurück, sie hätten den Befehl an die Fährleute weitergege-

ben. Diese bekundeten jedoch, daß sie nicht ohne Lebensgefahr wegen des starken Stromes mit Pferd und Wagen übersetzen könnten. Die Beschaffung eines neuen Prahms ginge über ihre Kräfte. Allerdings sei für die Überfahrt der Carlsburgbewohner ein Fischerkahn an dieser Stelle geeignet (ein Fischerkahn konnte natürlich nicht Pferd und Wagen befördern!). Die Regierung stimmt schließlich diesem Vorhaben zu, wengleich sie zunächst noch die Forderung nach einem Prahm, das Schiff, das Pferd und Wagen transportieren könnte, aufrechterhält. Die Leher schreiben ferner, daß auch in der jetzigen Jahreszeit (Frühjahr) von der Carlsburg bis zur Leher Fährte die Wege nicht so übel seien, wenn man von der Carlsburg sich etwas aus dem Vieland beschaffen wolle.

Wir möchten diese Details hier unkommentiert lassen, nur noch darauf hinweisen, daß Kähne nur zur Personenbeförderung dienten, der flachbodige Prahm jedoch das eigentliche Fährfahrzeug war. Dieses Fahrzeug besaß jedoch nur eine begrenzte Eignung und konnte bei ungünstigen Stromverhältnissen, die offenbar an der Geestemündung herrschten, nicht eingesetzt werden.

Quellen: StA Stade Rep. 5 a Fach 418, Nr. 92, 1684, Rep. 5a Fach 415, Nr. 6, 1653–1708, StA Bremerhaven 821/10/1 Dr. Burchard Scheper

Heiner Thees 70 Jahre alt



Sportausschuß, stellte er sein Fachwissen zur Verfügung. Ehrenamtlicher Stadtrat war er in der Zeit von 1975–1979. Letztgenanntes Jahr brachte ihm die Würde eines Stadtältesten.

Der Bremerhavener Turntag wählte den Architekten Thees schon 1954 an die Spitze des Turnkreises Bremerhaven. Seinen Initiativen sind mehrere Deutsche Meisterschaften, sportliche Großveranstaltungen und internationale Begegnungen in Bremerhaven zu verdanken. 1977 gab er den Vorsitz des Turnkreises Bremerhaven ab und wurde Ehrenvorsitzender, wie auch Vizepräsident des Landesturnverbandes Bremen.

Schon 1952 war Thees in den Vorstand des Bauernhausvereins Lehe e. V. berufen worden; ein Werk des unvergessenen Dr. Jan Bohls. Unter der Leitung und ständigen Initiativen von Heiner Thees begann der Ausbau des Geestgehöftes in Spekenbüttel und der Aufbau der Mühle. Nachdem er erster Vorsitzender geworden war, setzte er sich mit ganzer Kraft für den Wiederaufbau des Marschenhauses ein.

Auch im Heimatbund der Männer vom Morgenstern ist Heiner Thees als Beiratsmitglied aktiv. Seine besondere Fürsorge jedoch galt und gilt den Bauernhausanlagen im Stadtpark Spekenbüttel. Die Krönung seiner beruflichen und heimatkundlichen Tätigkeit bedeutet für Thees der Wiederaufbau der Burg in Bederkesa, die in diesem Jahr vollendet wird. Dr. Burchard Scheper

Bremerhaven ...

Fortsetzung von Seite 3

tümliche Art des Granatfangs mit Reusen und den Transport mit einem Schlickschlitten.

Im Schiffahrtssaal standen u. a. Lloydampfer-Modelle und darüber hing ein weiterer großformatiger Saltzmann „Im Nebel auf der Weser“, gestiftet von Kaiser Wilhelm II.

Als das Lustigste erschien übrigens Sven Hedin im Museum die große Erdkarte, auf der in kleinen beweglichen Modellen alle deutschen Postdampfer von insgesamt 75 Linien angebracht waren, die nach den im Museum eingehenden Standortmeldungen der Reedereien von Tag zu Tag weitergeschoben wurden. Marinemaler Alex Kirchner hatte ein großes Gemälde des ersten deutschen Walfangmuttersschiffs „Jan Wellem“ aus Wesermünde in dem Museum selbst geschaffen, umgeben von den bei Seebeck erbauten Fang-

dampfern; es gab Harpunen-Gewehre für den Walfang und Leinengeschütze für die Rettung Schiffbrüchiger vom Büchsenmacher H. G. Cordes aus der Fährstraße. In der biologischen Sammlung war u. a. ein Diorama des Lummensfelsens von Helgoland.

In der Fischerei-Sammlung standen in großen Schaukästen auf Glasplatten Modelle von Fischereifahrzeugen mit gestellten Netzen auf dem Meeresboden. Museumsgestaltungen dieser Art wurden Vorbild für viele Museen und haben in Bremerhaven die in den zwanziger Jahren aufgebaute Fischereisammlung des Instituts für Meeresforschung und das große Fischerei-Diorama im Aquarium der Tiergrotten beeinflusst.

Der Inhalt des letzteren ist heute in zwei großen Vitrinen des Deutschen Schiffahrtsmuseums ausgestellt, das 1975 in mannigfacher Weise die Tradition des bei Kriegsende weitgehend zerstörten Berliner Museums für Meereskunde wiederaufgenommen hat. Gert Schlechtriem



Düt un dat ut de Muuskist

Darum is dat in de Kark so still

De lütte Broder weer nu al meist'n half Jahr oolt. Siene Süster weer bold dree Jahr aller un harr sik do in de letzten Weken an wennt, dat se nich mehr alleen de Hauptperson weer in de Familie. Ganz besonnens harrn de Groten ehr jümmer wedder in de Wohnung dat lude Krakelen verbaden un meent: „Pst! Liese! De lütte Heini sloppt!“

Nu weer Oostern kamen, un de lütte Broder schull dofft warn. Oma un Opa un Unkel un Tanten weern ok anreist. Alle Mann gungen se na Kark. Mudder schoov den Kinnerwagen, wo de lütte Heini in sien langet Döppkleed in rumpaddel. Vadder harr sien Dochder an de Hand un vermahn ehr noch mal ernsthaftig: „So, un in de Kark mußt du aver ganz still ween! Pst! Liese!“ – Do meen de Deern tutig: „Warum denn, Papa? Slaapt se dar all?“ HEH

Sein Abitur machte Heiner Thees an der damaligen Oberrealschule, der jetzigen Lessingschule in Lehe. Sodann erlernte er das Maurerhandwerk und studierte anschließend an den Technischen Hochschulen Danzig und Hannover Architektur, Bau- und Kunstgeschichte. 1939 wurde er Regierungsbaureale und leitete sodann ein Neubauamt in Wilhelmshaven.

Der Jubilar kehrte erst nach seinem Kriegsdienst 1948 aus der Gefangenschaft nach Bremerhaven zurück und begann als freischaffender Architekt. 1955 trat Thees als Mitglied der FDP in die Stadtversammlungenversammlung ein, der er 20 Jahre lang angehörte. In mehreren Ausschüssen, vor allem im Bau- und

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 (Postscheckkonto Hamburg 136 96). Redaktionsausschuß Bernd Behrens, Klaus Dobers, Heinrich Egon Hansen, Dr. Rudolf Lembcke und Dr. Burchard Scheper. Anschrift für alle und Beiträge an Dr. Burchard Scheper, Magistrat der Stadt Bremerhaven, Stadtarchiv, 2850 Bremerhaven, Postfach 21 03 60.