

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Nr. 405
September 1983



Ausgegraben und als Feuerholz verkauft

Die erste Schiffsausgrabung in Deutschland vor 125 Jahren in Geestemünde

Heute ist das 1971 gegründete Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven mit der Bremer Hansekogge, dem Konservierungslabor und der schiffsarchäologischen Arbeitshalle das Forschungszentrum für Schiffsarchäologie in der Bundesrepublik Deutschland. Wer aber hätte geahnt, daß auch die erste – für ihre Zeit überraschend gut dokumentierte – Schiffsausgrabung in Deutschland ausgerechnet im heutigen Bremerhaven stattgefunden hatte? Der Laienforscher und Vorgeschichtsfreund Rainer Pöttker aus Achim hat kürzlich den Grabungsbericht mit der zugehörigen Zeichnung unter Eisenbahnakten in Hannover gefunden und dem deutschen Schiffahrtsmuseum vermittelt. Er hatte dort nach ganz anderen Dingen gesucht, nämlich nach Informationen über Großsteingräber, deren Steine zum Bau von Eisenbahnstrecken verwendet worden waren.

Wie aber geriet eine so gute Grabungs-Dokumentation unter Eisenbahnakten und blieb der archäologischen Forschung verborgen? Das Schiff wurde 1857 beim Ausheben des Geestemünder Handelshafens gefunden, den die „Königlich-Hannoversche General-Direction der Eisenbahnen und Telegraphen“ unter Leitung von Baurath Buchholz bauen ließ. Mit Bericht und Zeichnung wollte Buchholz seiner Direktion lediglich anzeigen, daß das Schiff „besondere Merkwürdigkeiten“ nicht aufweise, eine Aufbewahrung also nicht gerechtfertigt sei. Dem Ersuchen nach Verkauf als Brennholz ist sicherlich stattgegeben worden. Immerhin war das Bewußtsein von der möglichen Bedeutung eines Schiffsfundes schon so stark, daß der Eisenbahn- und Wasserbau-Ingenieur sich durch ein Gestattungsersuchen bei seiner vorgesetzten Dienststelle absicherte und zugleich einen ebenfalls ausgegrabenen Einbaum (6,25 m lang und fast 1 m breit) aufbewahren ließ. Hätte er ihn doch nur ebenfalls zeichnen lassen! Der aufbewahrte Einbaum ist längst verschwunden. Der Staat hatte seine Verantwortung für archäologische Funde damals noch gar nicht realisiert und die Bemühungen um Erkenntnisse zur Vorgeschichte den Altertums- und Heimatvereinen überlassen. Aber selbst daran fehlte es noch im Bremerhavener Raum. Der Heimatbund der Männer vom Morgenstern wurde ja erst 1882 gegründet. Sehr viel präziser als bei vielen späteren Schiffsfunden in Deutschland konnte Buchholz bereits die kulturgeschichtliche Zuordnung seines Fundes bestimmen. Es handelt sich in der Tat um einen kleineren Küstensegler (über 22 m lang, 5,86 m breit), wie sie nach niederländischen Vorbildern („Kuffsche“) zwischen 1600 und 1800 an anderen Küsten sehr häufig waren. Heute wissen wir auch genau, daß die viereckigen Löcher in den Seiten zum absichtlichen Versenken hineingeschlagen worden sind. Es handelt sich also in der Tat um das

Schiff, mit dem 1673/74 während der Anlage der Carlsburg der südliche Mündungsarm der Geeste geschlossen wurde.

Detlev Ellmers

An Königlich-Hannoversche General-Direction der Eisenbahnen und Telegraphen zu Hannover

Bericht des Bauraths Buchholz, Geestemünde, am 29ten September 1858

Hat Anlagen:
Eine Zeichnung
Ein Zeitungs-Artikel
in Abschrift.

betreffend:

Ein bei Aushebung des hiesigen Hafenbassins
aufgefundenes altes Schiffswrack,
nebst
einigen sonstigen kleineren Fundstücken.

Das im vorigen Herbst bei Aushebung des Hafenbassins aufgefundene alte Schiffswrack ist bei weiterer Vertiefung derart in diesem Sommer bloßgelegt, daß solches die anliegende Aufmessung gestattet hat.

Da dasselbe zu besonderen Merkwürdigkeiten weder nach Structur noch Inhalt, keine Veranlassung gegeben hat, so würde dasselbe ohne weitere Notiz als altes Holzwerk zu beseitigen sein, wenn nicht die allgemeine Aufmerksamkeit durch einige wunderliche Journal-Artikel in eine mythische Stimmung versetzt worden wäre.

Aber die nähere Besichtigung hat letztere nicht unterstützt, zumal auch im Inneren des Fahrzeuges einige alte Steine gefunden sind. Schon die leichte Structur verräth, daß selbiges zu Kriegszwecken niemals gebraucht sein kann, so wie denn überall die Form nicht über die letzten 160 bis 200 Jahre hinausgeht und somit jene Vermuthung ausschließt, es sei hier zum wenigsten ein römisches Legionenschiff aufgefunden.

Das Ganze ist weiter nichts als ein ganz gewöhnliches Küstenschiff, höchst wahrscheinlich zum Verschließen eines abzudammenden Flußarmes verwendet.

Es spricht dafür eine Zeitungs-Nachricht in No. 269 der Hannoverschen Nachrichten vom 14. Novbr. v. J. welche den historischen Zusammenhang in verständiger Weise nachweist. Dieselbe erfolgt anbei in Abschrift.

Eine unweit des Schiffes gefundene 6 pfündige Kanonenkugel steht mit demselben in keinem Zusammenhang, indem auch an anderen Punkten des Bassins dergleichen aufgefunden sind. Es stammen dieselben wahrscheinlich aus dem letzten Kriege, wo hiesigen Orts zwischen der französischen Strandbatterie und einem englischen Kriegsschiff eine ernsthafte Begrüßung vorgekommen sein soll.

Das Zifferblatt einer Sonnenuhr

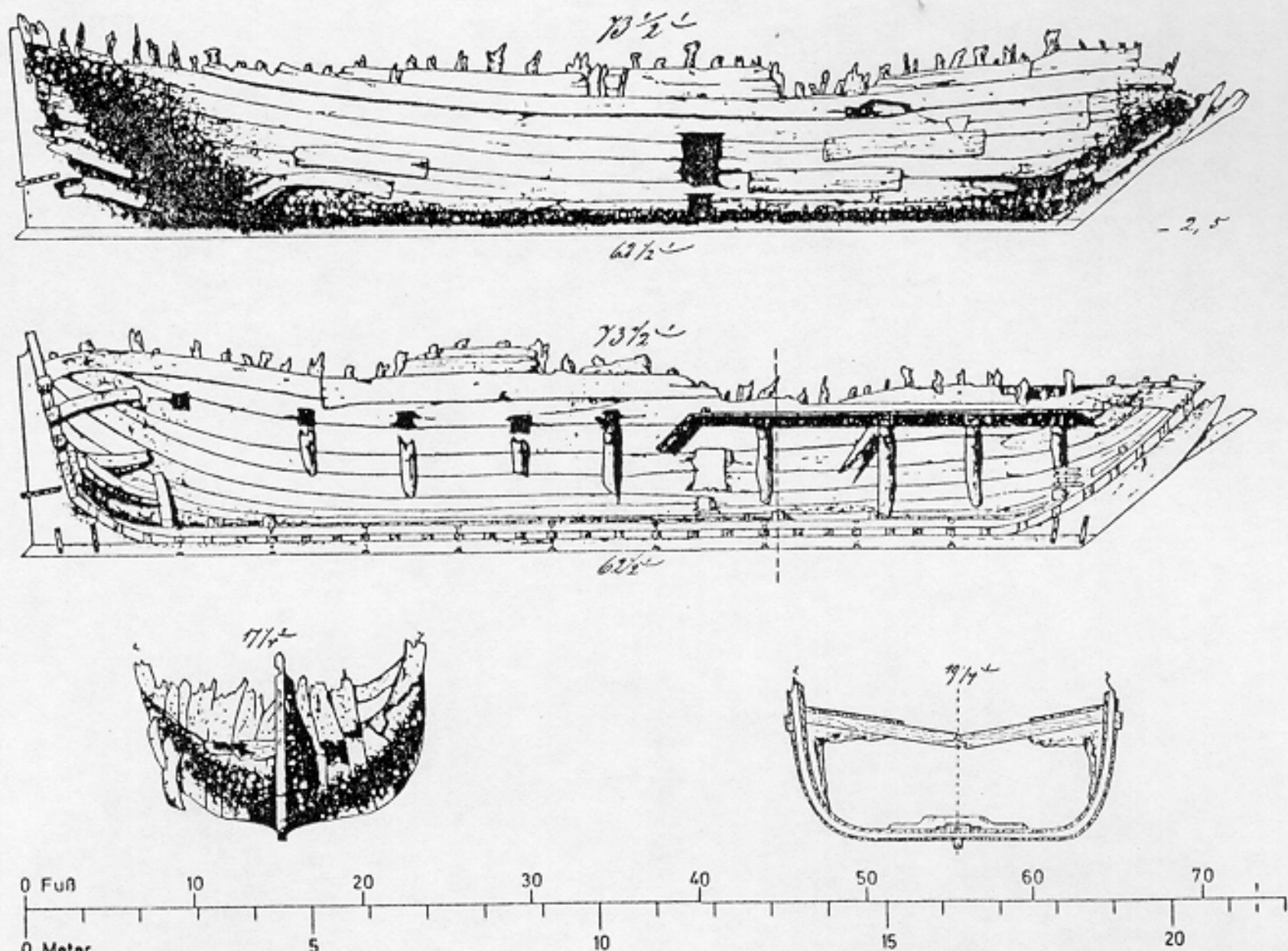
hat sich bei der Aushebung des Bassins vorgefunden. – Es trägt die Jahreszahl 1786 und ist ohne allen Kunstwerth.

Ferner ist im vordern Theile des Bassins, in einer Tiefe von 12 Fuß unter gewöhnlichem Ebbespiegel, ein Canot, aus Einem Baumstamme gezimmerter kleiner Kahn von 20½ Fuß Länge und 3¼ Fuß Breite und unweit davon ein kleiner eiserner Anker ausgegraben worden.

In einem der Seitenarme der Geesteflußmündungen versunken, ist derselbe 20 Fuß tief, bis zu gegenwärtiger Terrainshöhe mit Schlamm bedeckt; woraus ebenso hohes Alter, als das des versunkenen Schiffes, hervorgeht; Für letzteres würde, wenn die anliegenden historischen Nachrichten richtig, ein Alter von etwa 160 Jahren sich herausstellen.

Die Königl. General-Direction ersuche ich nun, geneigt zu gestatten, daß das größere Schiff auseinandergeschlagen und als werthloses Nutzholz zu Brennmaterial verkauft werde, während der kleinere leicht bewegliche Kahn einstweilen auf der Baustelle zu reservieren sein wird.

Nach einer Mittheilung des hiesigen Schiffbaumeisters Schau/: des Constructeur der vormaligen deutschen Flotte:/ sind an dem größeren s.g. Kuffschiffe besondere Merkwürdigkeiten hinsichtlich seiner Fortsetzung Seite 2



Johann Lange und Friedrich Wilhelm Wencke

Vor 150 Jahren begann die Ansiedlung der ersten Seeschiffbaubetriebe in Bremerhaven

Am rechten Geesteufer zwischen dem Tonnenhof des Wasser- und Schiffsamtes und der Geestdrehbrücke, wo sich jetzt die Kennedybrücke mit dem Sturmflutsperrwerk, eine Liegewiese, die Seebeck-Villa und eine neugeschaffene Grünanlage mit einer Sitzbank und der Seeadler-Skulptur von Gerhard Marcks befinden, erstreckten sich einst die Werftbetriebe von Johann Lange und Friedrich Wilhelm Wencke. Heute erinnern nur noch die verfallene Toreinfahrt des zweiten Lange-Docks und die Überreste des Wencke-Docks, das in seinen sichtbaren Teilen von 1977 bis 1979 restauriert wurde, an die Epoche dieser Unternehmen. Im Gegensatz zu dem bereits aus hannoverscher Zeit seit etwa 1821 hier ansässigen kleinen Bootsbaubetrieb des Schiffszimmerbaas Cornelius waren die Werften von Lange und Wencke ausschließlich für die Reparatur und den Neubau von Seeschiffen konzipiert worden. Lange und Wencke stehen am Anfang der Bremerhavener Seeschiffbaugeschichte, die durch Firmen wie Rickmers, Abegg-Tecklenborg, Ulrichs, Schau & Olmanns, Seebeck und die Schiffbaugesellschaft Unterweser geprägt wurde, die sich an der Geeste ansiedelten.

Mit Johann Lange aus Vegesack, der neben Wencke als erster Werftunternehmer den Wert Bremerhavens als Seeschiffbau- und Reparaturplatz erkannte, hatte sich zweifellos einer der renommiertesten deutschen Schiffbaumeister hier niedergelassen, der außer dem Bremerhavener Zweigbetrieb Schiffbauwerkstätten am Aueufer in Vegesack, Grohn und an der Lesum besaß, im Jahre 1841 fast 600 Arbeiter beschäftigte und das bei weitem bedeutendste Schiffbaugeschäft an der Unterweser bis ungefähr 1860 inne-

hatte. In dem Pachtabkommen, das am 21. August 1833 in Bremen unterzeichnet wurde, mußte sich Lange verpflichten, den 135 000 Quadratfuß großen Bauplatz am rechten Geesteufer, der etwa an der Stelle des Tonnenhofes des Wasser- und Schiffsamtes und der Kennedybrücke lag, für eine Schiffswerft mit einem Lagerplatz für Holz und einer Helling einzurichten. Der Helling sollte Schiffe von 250 Lasten Tragfähigkeit aufnehmen können. Die Mietzeit betrug 15 Jahre, und der jährliche Mietzins war auf 15 Taler Gold festgelegt worden. Bevor man mit der Errichtung der Helling 1834 beginnen konnte, mußte das im Außendeichbereich befindliche Gelände aufgeschüttet und eine Uferbefestigung angelegt werden.

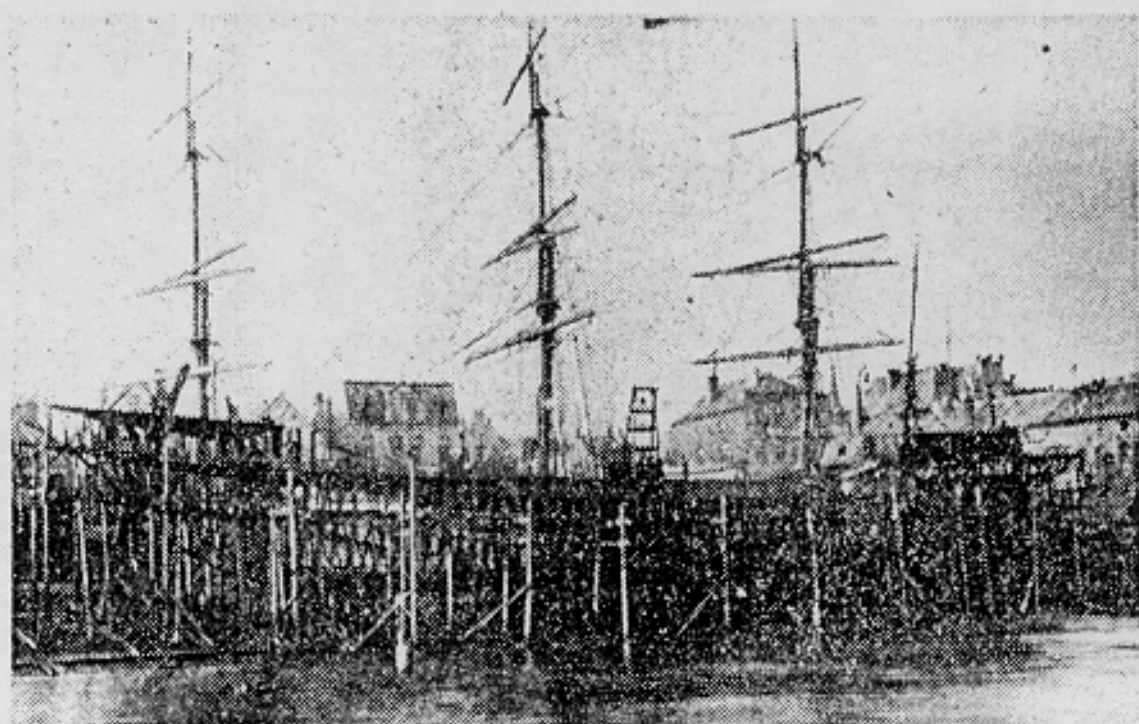
In den Jahren von 1837 bis 1840 entstand nach der Überwindung zahlreicher Probleme ein Doppeltrockendock, das neben dem später errichteten Wencke-Dock für Deutschland eine Neuheit darstellte. Die einfache, aber sehr wirkungsvolle Dockkonstruktion wies eine Länge von 62 bzw. 58 m auf, war 13,7 m breit, hatte eine Drempeltiefe von 4,11 m unter mittlerem Hochwasser und war rechtwinklig zur Geeste in das Ufer hineingebaut worden. Johann Langes Betrieb in Bremerhaven diente überwiegend der Reparatur großer Seeschiffe. Diese bescheidene Werft bestand aus einem Helling, Holzlagerplatz, Dock, wenigen Arbeitsschuppen, einer Schmiede und einem Gebäude mit Aufenthaltsräumen und Wohnunterkünften für die bei Lange beschäftigten Arbeiter.

Der Mietvertrag über die Errichtung einer Schiffswerft, Helling und eines Holzlagerplatzes zwischen der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke zu Bremerhaven und dem Schiffszimmerbaas

herzustellen und der Feldmarschall Erich Dalberg mußte einen Abriß zur Verbesserung und Erweiterung derselben verfassen. Allein die Sache geriet ins Stocken. Was von der alten Festung noch übrig war, wurde 1717 durch die damalige große Wasserfluth der,estalt ruiniert, daß man am gerathensten fand, sie völlig zu demoliren -

Es ist jetzt weiter nichts als einige Rudera der ehemaligen Wälle und Gräben zu sehen. Der Platz nahe dabei, wo vor Anlegung dieser Festung, die Leher Schanze gestanden, liegt jetzt an der Vieländischen Seite /: Geestendorfer Ufer /: indem ein kleiner Arm des Geesteflusses durchgegraben und der alte Alveus durch Einsenkung eines Schiffes verstopft worden"

Demnach und wie es auch der Augenschein vermuthen läßt, hat das Schiff ein so großes Alter nicht, wie vielfach geglaubt wird. - und was die obige Notiz noch mehr bestätigt, ist das Vorkommen von 2 Reihen von je 4 alten Pfählen, welche nahe des fraglichen Schiffes ausgegraben sind und ohne Zweifel behuf Ueberbrückung eines Wasserlaufes gedient haben müssen. Noch in unserer Zeit wurde ein alter Wasserlauf auf dem Geestendorfer Außendeiche ohnweit der Stelle des gefundenen Schiffes „die alte Geeste" genannt. - Bei der hier stattfindenden starken Zuschließung von Vertiefungen in Außendeichsländereien wird also auch in damaliger Zeit der zuge-deichte Arm des Geesteflusses nebst Schiff sehr bald mit Schlamm bedeckt worden sein und ist dann bei den kommenden Generationen der ganze Vorfall in Vergessenheit gerathen. -



Die Wencke-Werft im Jahre 1900 mit dem im Bau befindlichen Schooner „Richard Hagen" und dahinter ein stählernes Vollschiß im Dock (Foto: Morgenstern-Museum)

Friedrich Wilhelm Wencke aus Bremen wurde am 23. September 1833 abgeschlossen und enthielt identische Bestimmungen wie das mit Lange vereinbarte Pachtabkommen. Das Grundstück grenzte an den Langeschen Bauplatz, lag am rechten Geesteufer im Außendeichbereich gleich unterhalb der Fähre und späteren Geestdrehbrücke und umfaßte ein Gebiet von 110 000 Quadratfuß. Die Wencke-Werft kann als erste Neugründung eines Schiffbauunternehmens gelten, welches sich in Bremerhaven ansiedelte. 1834 begann Wencke mit der Errichtung der Helling, von der das erste in Bremerhaven gebaute Seeschiff, die hölzerne Brigg „Wilhelm Ludwig", vom Stapel lief, das 1835 fertiggestellt wurde. Etwa Mitte der 1840er Jahre entstand das Doppeltrockendock, das Seeschiffe von mindestens 350 Lasten aufnehmen konnte, 4,46 m unter mittlerem Hochwasser lag, eine Bodenlänge von 52 bzw. 34 m und eine Einfahrtsbreite von 11 m besaß und durch hölzerne Stemmte abgedichtet wurde. Das hölzerne Dockbassin war auf Pfählen errichtet, die in den Schlick gerammt waren. Durch die gute Konjunkturlage in jener Zeit beschäftigte Wencke eine beträchtliche Anzahl von Schiffszimmerleuten und Lehrlingen. Er erweiterte seinen Betrieb und ließ ein Wohn- und Unterakunftsgebäude für seine Arbeiter anlegen. Von 1835 bis 1866 entstanden auf der Wencke-Werft 27 Schiffe, u. a. der 1840/41 gebaute hölzerne Seeraddampfer „Manchester".

Nach dem Tode des Werftgründers

Johann Lange im Jahre 1844 führte sein Sohn Carl Lange das Bremerhavener Zweigunternehmen weiter, der das bis dahin gemietete Baugelände an der Geeste für 22 500 Taler bis 1856 vom bremischen Staat käuflich erwerben konnte. Bis 1860 liefen hier sieben hölzerne Segelschiffe vom Stapel. Schwerpunkt der Firma blieb das Reparatur- und Dockgeschäft. Das von Carl Langes Vater errichtete Doppeltrockendock wurde 1854/55 umgebaut, so daß die Länge 56 bzw. 53,5 m aufwies, die Tiefe 4,35 m unter mittlerem Hochwasser betrug und die Einfahrt 14,46 m breit war. Anfang der 1860er Jahre ließ Carl Lange mit Unterstützung des Norddeutschen Lloyd ein weiteres Trockendock mit zwei Schiffsliedplätzen bauen, das 107 m lang und 17,36 m breit war. Die Einfahrtstiefe betrug 5,15 m unter mittlerem Hochwasser. Obwohl der Dockbetrieb 1882 für die Reparatur eiserner Schiffe eingerichtet worden war, fehlte dem Bremerhavener Unternehmen für den vollständigen Übergang zum Eisen-, Stahl- und Dampfschiffbau mit den erforderlichen Innovationen und Investitionen offensichtlich der geeignete Nachfolger, nachdem Carl Lange Anfang der 1880er Jahre die Führung der Werft an Johann Raschen jun. abgegeben hatte. Diedrich Georg Seebeck erwarb 1895 die Bremerhavener Anlagen der traditionsreichen Firma Lange, die am 4. Juni 1895 endgültig aufgehört hatte zu bestehen.

Nachdem Wencke 1856 seinen bisher gemieteten Schiffszimmerplatz

Fortsetzung Seite 3

Ausgegraben ...

Fortsetzung von Seite 1

Struktur nicht zu entdecken gewesen, so wie denn auch der kleinere Kahn sonstige Merkwürdigkeiten als die seiner langen Dauer nicht nachweis't.

B.

Auszug aus den Hannoverschen Nachrichten No. 269 vom 14. Novbr. 1857, Geestemünde im November 1857

Notizen über das ausgegrabene Wrack

Wegen des bei den Erdarbeiten bei dem Geestemündener Hafenbau ausgegrabenen alten Schiffes dürfte nachstehende Notiz aus dem Werke „Altes und Neues aus den Herzogthümern Bremen und Verden von J. H. Prattje 1778" nähere Auskunft geben.

Im X. Bande Pag. 298 § 10 heißt es: „In dem Winkel, welchen der Ausfluß des Geesteflusses macht, ließen die Schweden 1673 durch den Obersten und Ingenieur P. Mell eine Festung, welche Carlsburg genannt wurde, anlegen. Die Nachricht von der Erbauung derselben findet man im VII. Bande des Bremischen Magazins S. 15 f. und die Privilegien und Freiheiten, welche ihr das folgende Jahr von König Karl XI gegeben werden, ebendasselbst S. ...

Dieser Ort wurde 1675 von den vereinigten Braunschweig Lüneburgschen und Münsterschen Truppen belagert. Der Oberst Mell, der die Festung angelegt hatte, commandierte darin und hielt sich ein ganzes Vierteljahr; würde sie damals auch nicht übergeben haben, wenn nicht Mangel an Holz, Salz und Volk ihn dazu genöthigt hätten.

König Carl XII gedachte zwar im Jahre 1698 diese Festung wieder



Das ehemalige Werftgelände von Wencke mit den Überresten des Docks am rechten Geesteufer, 1982 (Foto: Dirk J. Peters, Deutsches Schiffsahrtsmuseum)

Von Bexhövede nach Eppendorf

Beurteilung des Pfarrers Johannes Hoyer vor 332 Jahren

In Joh. Heinr. Pratjes vermischter historischer Sammlung wird das Kirchspiel Bexhövede beschrieben.¹⁾ Die dortige Kirche, schon im 12. Jahrhundert von den Herren von Bexhövede gegründet, war bis ins 19. Jahrhundert eine Patronatskirche. Als Nachfolger der Herren von Bexhövede waren die Burgmänner von Altlüneberg Patrone dieser Kirche. Im Gutsarchiv Altlüneberg finden sich daher zahlreiche Dokumente über diese Patronatskirche.

Bei der Durchsicht noch ungeordneter Papiere im Gutsarchiv Altlüneberg fand sich eine von dem Altlüneberger Burgmann und Patron der Kirche in Bexhövede, Christoff Lütke, abgefaßte Beurteilung des Pfarrers Johannes Hoyer. Dieser wurde, nachdem er 15 Jahre, von 1635 bis 1650, in Bexhövede tätig gewesen war, nach Eppendorf berufen.

In der Liste der Pfarrer, die Joh. Heinr. Pratje am Schluß seiner Beschreibung des Kirchspiels Bexhövede aufstellte, fehlt Johannes Hoyer.²⁾ Das ist insofern erstaunlich, da es sich bei Johannes Hoyer, wie dem Beurteilungstext zu entnehmen ist, um einen Prediger mit guten Beziehungen zu einflußreichen Leuten

handelte.

An einer anderen Stelle in Pratjes Schriften findet sich eine Erklärung für das Fehlen Hoyers in der Reihe der Bexhöveder Pfarrer. Die Versetzung Hoyers fand 1650 statt, d. h. vor der Einrichtung eines Konsistoriums, dem alle geistlichen Vorgänge unterstehen sollten. Erst am 2. September 1651 nahm das von der schwedischen Landesregierung genehmigte Konsistorium seine Arbeit auf.³⁾ Es ist also möglich, daß der Versetzungsvorgang nur zwischen Christoff Lütke als Burgmann von Altlüneberg und dem Hamburger Bürgermeister Albert von Eitzen ausgehandelt wurde und daher in Stade nicht aktenkundig wurde.

Pratje, der die Konsistoriumsakten benutzte, konnte deshalb in Stade keine Unterlagen über Johannes Hoyer vorfinden. Die Lücke, die zwischen Nick. Lübeck, der 1635 Bexhövede verließ, und Otto Hollmann, der 1651 seinen Dienst in Bexhövede antrat, ließ er ohne eine Erklärung offen.

Genannt wird Johannes Hoyer allerdings in einer Zusammenstellung der Pastoren der Landeskirchen Hannovers und Schaumburg-Lippes seit der Reformation. Dort heißt es, daß Hermann Heyer (Hoyer), geb. Juli 1606 in Segeberg, 1635 als Pastor nach Hamburg ging.⁴⁾

Um sich ein Bild von dem, durch eine Berufung nach Eppendorf ausgezeichneten Bexhöveder Pastor machen zu können, soll die von Christoff Lütke verfaßte Beurteilung im Wortlaut wiedergegeben werden.

„Ich Christoffer Lütken, Burgman zu Altlünebergen Erbgesessen zu Bexhövede, vnd Patron meiner Kirchen daselbst, wie auch respektive zu Loxstedt und Altenlüneberg, Uhrkunde vnd bezeuge, daß von meinem Vater Schl. auch Burgman, Erbgesessen, vnd Patron gedachter Örter, der Ehrwürdige vnd wolgelahrte H. Johannes Hoyer, auff an-

rührung vornehmer Leute, nach Verspürung guter qualitäten, erbawlichen Gaben, vnd exemplarischen Leben ao/635 zum Pastor gedachter Kirchen zu Bexhövede, bey der damahligen vacantzlegitimè vociret⁵⁾ am gebührendem ohrt ordiniret, confirmiret, vnd intorduciret, auch solche anvertrawte Kirchen vnd Gemein, von solcher Zeit an, bis hieher; nemlich in die 15 Jahr, mit reiner gesunder Lehr, die Er den Biblischen Schriften vnd Libris Symbolicis⁶⁾ gemeyß geprediget, mit fleissiger unverdrossener Amtsverwaltung, die Er frühe vnd spätt, bey Tag vnd Nacht, bester massen vnvorweigert verrichtet, vnd Christlichen Priesterlichen exemplarischen Leben, das Er nach des A. Pauli instruction angestellet, löblich vnd vntadelbahr, wie solches Adel vnd Vnadel, in vnd ausserhalb des Kirchspiels bekand, derogestalt vorgefanden, daß Ich es nicht allein mit guter wahrheit vnd reinem Gewissen bezeugen, sondern auch zurühen habe, wegen welcher bekannten qualitäten, erbawlichen Gaben, rühmlicher Amptsverwaltung, vnd exemplarischen Leben Er auch von dem Woledlen, Hochweisen vnd Hochgelarten H. Albert von Eitzen, dem Eltisten H. Bürgermeistern der Stadt Hamburg, auch Eltisten Vorsteher des Closters S. Loban vnd Patron der Kirchen zu Eppendorff, an seines Vaters, als eines emeriti statt, zu einem Seelsorger vnd Pastoren der Kirchen zu Eppendorff vociret, wann er nun solcher von Gott wunderbahrlichen gefügten Vocation folgen mus, ist Er von Mir endtsbenannten Burgman und Patronen meiner gedachten Kirchen zu Bexhöveden, nach gebührlicher resignation, wiewol fast ohngern wie auch wieder sämptlicher eingepfarten Wunsch, dimittiret worden, welches alles Ich neben bedanckung guter Amptsverwaltung hiemit vnd in Krafft dieses, vnter Meiner Handt, vnd angebohrenen Adelichen Pitt-

schafft, damit demselben von jedermann ein vngezweifelter glaube, darumb Ich auch gebürlich bitten thue, möge zugestellet werden, bekräftigten vnd bezeugen wollen;“ ohne Unterschrift

Der damals noch junge Kirchenpatron und Burgmann von Altlüneberg stellt seinem Pastor ein sehr gutes Zeugnis aus.⁷⁾ Zahlreiche, im Gutsarchiv Altlüneberg vorhandene Dokumente sprechen dafür, daß Christoff Lütke eine positive Einstellung zur Kirche und zu seinen Patronatsherrenpflichten hatte.

Die Beurteilung „seines“ Pastors wird daher weniger von verbaler Gefälligkeit, als von den tatsächlichen Qualitäten Johannes Hoyers bestimmt worden sein.

Obwohl hier offenbar ein ausgezeichnete Pastor von einem wohlwollenden jungen Patronatsherren beurteilt wird, ist die personale und dienstliche Abhängigkeit des Pastors vom Patron der Kirche unverkennbar. Dies Abhängigkeitsverhältnis konnte verhängnisvoll werden, wenn es dazu führte, der Herrschaft, sprich dem Adel, mehr zu dienen als seiner Gemeinde, sprich dem Unadel.

Anmerkungen:

1) J. H. Pratje: Vermischte historisch

e Sammlung, Stade 1845 Bd. 3 S. 496

2) J. H. Pratje; wie Anm. 1 Bd. 3.

Stade 1845 S. 496

3) J. H. Pratje, wie Anm. 1 Bd. 2 S. 399

Stade 1844

4) Philip Meyer: Die Pastoren der

Landeskirchen Hannovers und

Schaumburg-Lippes seit der Reform-

ation, Bd. 1 S. 92 Göttingen 1941

5) vociret-berufen

6) Libris Symbolicis: Bekenntnis-

schriften, insbesondere Schriften

der Reformation. Duden Lexikon

Mannheim 1961

7) Christoff Lütken wird 1649 zum

ersten Mal in der Roßdienstliste er-

wähnt, Geburtsdatum bisher unbe-

kannt, Sterbedatum: 18. Sept. 1700.

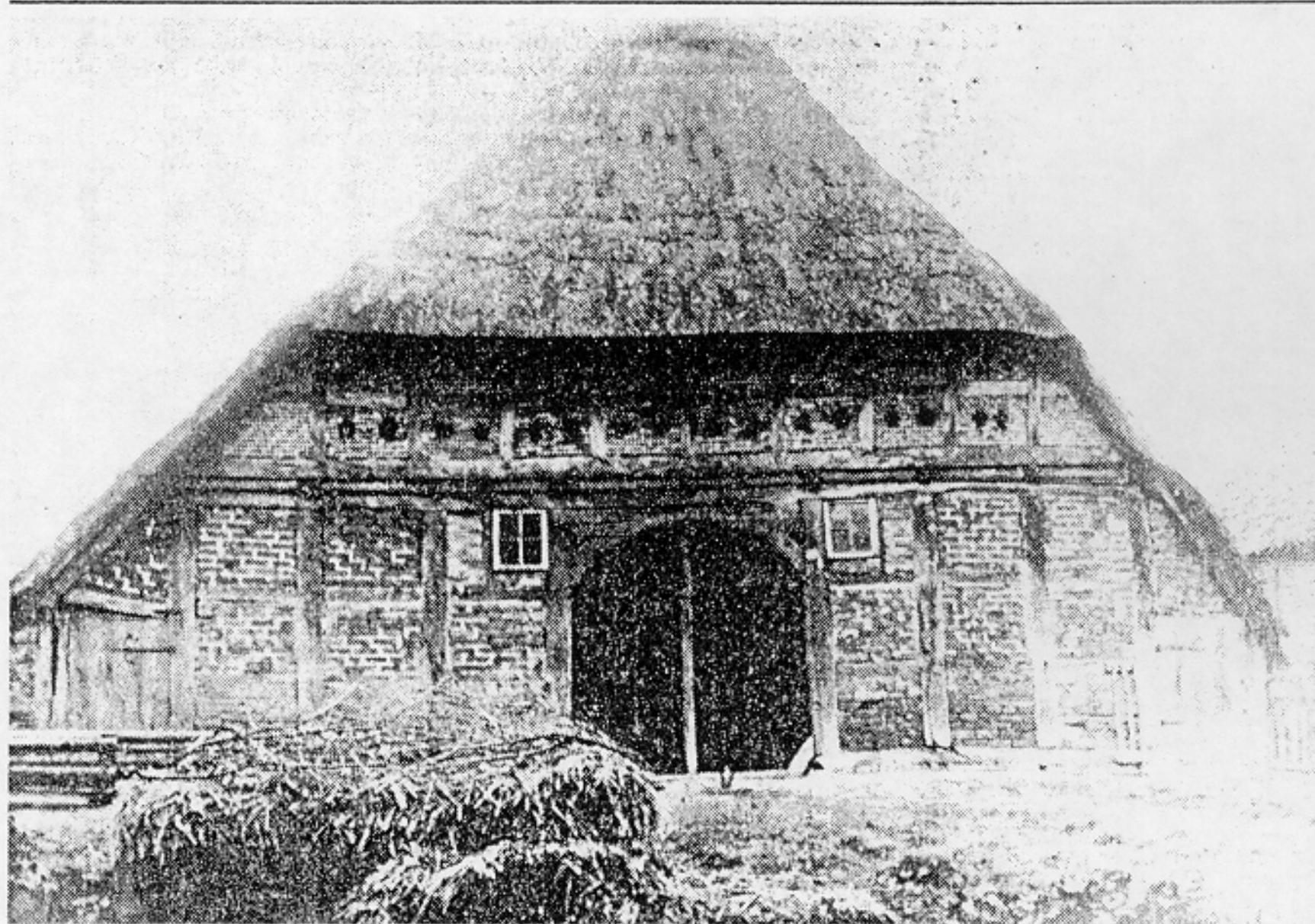
Lange und Wencke

Fortsetzung von Seite 2

für 18 400 Taler gekauft hatte, wurde die Werft in den folgenden Jahren erweitert. Insbesondere wurde das Trockendock 1860 vergrößert. Nach dem Umbau hatte das Dock eine Länge von 81 bzw. 58 m. Die Tiefe betrug 4,8 m unter mittlerem Hochwasser, während die Einfahrt 15 m breit war. Anstelle der hölzernen Verschlusstore wurde ein Hebepon-ton eingesetzt. Die hölzernen Dockwände wurden später durch eine aus Muschelkalk und Ziegeln bestehende Bauweise erneuert. Das Wencke-Dock gilt in seinem erhaltenen Zustand von 1860 als ein technisches Denkmal ersten Ranges. Die Lagepläne der Firma Wencke aus dem Jahre 1872 bieten eine gute Übersicht der damaligen Werftanlage mit dem Trockendock, Wohn- und Kontorgebäude und den Werkstätten. Ein sehr schönes Modell der Wencke-Werft ist im städtischen Morgenstern-Museum zu bewundern.

Nach dem Tode von Friedrich Wilhelm Wencke im Jahre 1859 wurde das Unternehmen in eine offene Handelsgesellschaft umgewandelt. Die Besitzer waren die Witwe des Werftgründers und der Schwiegersohn F. W. A. Rosenthal, der für die Firma von 1866 bis 1872 die Verantwortung trug. Seit 1873 wurde die Werft in Form einer offenen Handelsgesellschaft unter Leitung des Schiffbaumeisters J. W. H. Baars weitergeführt, bis Nicolaus Diedrich Wencke, ein Sohn des Firmengründers, den Betrieb 1881 als alleiniger Inhaber übernahm. Dieses Unternehmen baute viele interessante Spezialschiffe, von denen hier nur der erste deutsche Hochseefischdampfer „Sagitta“ erwähnt werden soll. Ähnlich wie bei der benachbarten Firma Lange gelang der Wencke-Werft nicht der vollständige und konsequente Übergang zum Eisen-, Stahl- und Dampfschiffbau. Den Endpunkt der hier entstandenen Fahrzeuge bildete der stählerne Dreimastschoner „Richard Hagen“, der 1900 vom Stapel lief. Im selben Jahr mußte die traditionsreiche Firma ihren Betrieb einstellen, die Diedrich Georg Seebeck für 170 000 Mark erwarb. Am 10. Oktober 1901 wurde das Wenckesche Unternehmen aus dem Handelsregister Bremerhaven gestrichen.

Dr. Dirk J. Peters



Das Bild zeigt den Hof des ehemaligen Junkergeschlechtes derer von Witmer in Sandstedt ca. zur Zeit der Jahrhundertwende. Zu dieser Zeit erwähnt H. Schriever in seinem Buch „Hagen und Stotel“ den Witmer-Hof als „Ole Caserne“ (S. 400), weil er als Mietwohnung für mehrere Familien diente. Mitte der 20er Jahre verkaufte der damalige Besitzer Friedrich Wilhelm Dresselhaus dieses Haus an den Bauernhausverein Lehe, der es unter fachkundiger Leitung abbrechen und im Park in Speckenbüttel als typisches Marschenhaus wieder aufbauen ließ. Die Einweihungsfeier erfolgte am 3. 9. 1927. Dieses historisch so wertvolle Kulturdenkmal überstand zwar den Krieg, ging aber 1946 durch Unachtsamkeit in Flammen auf. Der Aufbau des jetzigen Marschenhauses erfolgte ganz im Stil des alten.

Das 34. Sachsensymposium in Skara – 1984 in Bederkesa

Als Karl Waller, Ehrenmitglied der MvM, 1950 in Cuxhaven die Arbeitsgemeinschaft für Sachsenforschung gründete, ahnte er wohl kaum, daß sich seine Schöpfung in den nächsten Jahrzehnten zu einer traditionsreichen und angesehenen wissenschaftlichen Einrichtung von internationaler Bedeutung entwickeln würde. Immer noch treffen sich jährlich auf sogenannten Symposien für Sachsenforschung etwa 50 bis 80 Archäologen und Historiker mit wechselndem Teilnehmerkreis und Tagungsort, um ungeklärte Forschungsfragen und neueste Ergebnisse zur Geschichte der Nordseevölker von der vorrömischen Eisenzeit bis ins Mittelalter zwanglos zu diskutieren.

Man beschränkt sich schon lange nicht mehr auf die Chauken-Sachsen, sondern beschäftigt sich auch mit deren Nachbarn, insbesondere den Friesen, Franken, Thüringern und den angrenzenden Nordvölkern in der Zeit von etwa 500 v. Chr. bis 1500 n. Chr. Die Themenkreise haben sich gemäß der Forschungsentwicklung über die ursprünglichen Stammesfragen längst auf alle Bereiche der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte ausgeweitet.

Das 34. Symposium für Sachsenforschung fand vom 29. August bis 3. September in der mittelschwedischen Stadt Skara statt, an dem aus dem MvM-Bereich Prof. Dr. Peter Schmid, Dr. Hajo Zimmermann, Dr. Hans Aust, cand. phil. Gerrit Aust und sogar noch unser 85jähriges Ehrenmitglied Prof. Dr. Willi Wegewitz teilnahmen. In diesem Jahre fiel unter den 65 Teilnehmern aus acht Staaten die besonders starke englische Beteiligung auf.

Der Leiter des Skaraborgs Länsmuseums (Zentralmuseum der Provinz Skaraborg), Dr. Ulf Erik Hagberg, erntete zum Schluß des Sym-



Ein Teil der Teilnehmer vor dem beflaggten Skaraborg Länsmuseum. Im Vordergrund auf dem Rasen sitzend Dr. Ulf Erik Hagberg.

posions ungeteilten Beifall für die hervorragende Organisation der Tagung, deren reiches Programm 26 Vorträge, zwei Tagesexkursionen, örtliche Führungen und mehrere überraschende stilvolle Rahmenveranstaltungen und Empfänge enthielt. Was der schwedische Kollege museal, forschungs- und denkmalpflegerisch leistete und brillant vorzuführen verstand, fand begeisterte und dankbare Aufnahme.

Nach der Eröffnung des Symposiums durch Dr. Helge Brattgard, Bi-

schof von Skara, der ältesten Bischofsstadt Schwedens mit besonderen Beziehungen zu Bremen, war bereits der Einführungsvortrag Dr. Hagbergs über Zentral-Westergötland ein erster unvergeßlicher Höhepunkt. Ebenso glanzvoll war auch der Abschlußvortrag Dr. Zimmermanns über „Die Besiedlung der Geest im Elbe-Weser-Dreieck im 1. Jahrtausend n. Chr.“. Das war zugleich eine erste Einführung in das 35. Symposium, zu dem Kreisarchäologe Dr. Aust im Auftrage von Ober-

kreisdirektor Prieß die Arbeitsgemeinschaft für Anfang Oktober 1984 nach Bederkesa einlud. Der koordinierende Ausschuß, bestehend aus schwedischen, norwegischen, dänischen, deutschen, niederländischen, belgischen, französischen und englischen Vertretern, entschloß sich einstimmig für Bederkesa, obwohl auch Einladungen aus Odense (Dänemark), Caen (Frankreich), Bergen (Norwegen) und Hamburg vorlagen.

Hans Aust

Umschau

Städtetagung in Wolfenbüttel

Vom 3. bis 15. Oktober 1983 findet in der Herzog-August-Bibliothek in Wolfenbüttel, veranstaltet von der Deutschen Forschungsgemeinschaft, ein Rundgespräch über deutsche Städtegründungen der Neuzeit statt. Die Leitung des Rundgesprächs liegt in den Händen von Professor Dr. Wortmann, Hannover. U. a. werden Vorträge über die Idealstadt der Renaissance und die Gründung

schwedischer Festungstädte in Deutschland gehalten. Unter den Hafenstädten des 19. Jahrhunderts werden Bremerhaven und Wilhelmshaven behandelt. Aus Bremerhaven nimmt Dr. Burchard Scheper an dieser Tagung teil.

Otto Schild gestorben

Am 30. August 1983 ist im Alter von 78 Jahren ein treuer Morgensterner, der Bremerhavener Architekt Dipl.-Ing. Otto Schild, gestorben. Schon vor mehr als 50 Jahren hat er für den Heimatbund der MvM eine ganze

Reihe von Bauernhäusern und Mühlen im damaligen Landkreis Wesermünde zeichnerisch exakt aufgenommen, u. a. Moorkaten in Hymendorf und Kransmoor, Fachwerkhäuser in Altlüneberg, Wiemsdorf, Junkernhose und Wulsbüttel sowie die Wehdener Bockmühle und die Wassermühle in Kassebruch.

900 Jahre Westersode

Mit einer Festwoche beging man im Stadtteil Hemmoor-Westersode vom 21. bis 26. September 1983 die Wiederkehr der ältesten urkundlichen Erwähnung des Dorfes vor 900 Jahren. Aus diesem Anlaß ist als Band 12 der neuen Reihe der Sonderveröffentlichungen der Männer vom Morgenstern eine reich bebilderte, gut 300 Seiten umfassende „Chronik von Westersode“ erschienen, zu der viele Autoren Beiträge geliefert haben. Das Buch ist für 20 DM erhältlich.

Cuxhaven und die Elbmündung

Zu diesem Thema spricht am Mittwoch, dem 12. 10. 1983, 20 Uhr, im Gemeindehaus St. Petri in Cuxhaven, Marienstraße 50, auf einer Morgenstern-Veranstaltung Karl-Heinz Kriegel vom Stadtarchiv Cuxhaven zu einem Filmvortrag. Auch Gäste sind willkommen!

Werner Schieder 80 Jahre alt

Am 24. September 1983 vollendete der langjährige Bederkesaer Ortsheimatpfleger, das Ehrenmitglied des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, Lehrer a. D. Werner Schieder, der sich in den Jahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg große Verdienste um den Flecken am See erworben hat und nach wie vor zu den

rührigsten Vorstandsmitgliedern der Burgesellschaft Bederkesa zählt, sein 80. Lebensjahr. Die Männer vom Morgenstern gratulierten ihrem lange Jahre ihrem Beirat angehörnden Freunde in dankbarer Verbundenheit.

Premiere bei der Niederdeutschen Bühne „Waterkant“

Nach Abschluß ihrer erfolgreichen sommerlichen Herdabend-Serie mit dem Einakter „Över Krüz“ von Hans Balzer im Geestbauernhaus Speckenbüttel beginnt die Bremerhavener Niederdeutsche Bühne „Waterkant“ am 30. September 1983 im Kleinen Haus des Stadttheaters Bremerhaven ihre 64. Spielzeit mit der Komödie „Willem sien Willen“ der heute in München lebenden, aber aus Bremerhaven stammenden Ina Nicolai. Das Stück, das jetzt an der Unterweser von Kurt Müller-Reitzner inszeniert wurde, erlebte vor einigen Jahren seine Uraufführung im Hamburger Ohnsorg-Theater.

Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft

Nächstes Treffen am 29. Oktober, 15 Uhr, in Dorum.

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.



En Antog hett he ok

In Geestemünn is siene Fischbraatköök siet över foftig Jahren best bekannt: Un Egbert Höpker versteiht siene Saak. Vondaag noch steiht he jeden Dag 'n paar Stünnen sülvst mit an'n Fischbackaven. He is gar nich to verwesseln, de grode Keerl mit siene lüttkareerte Bäckerbüx, de witte Jack un siene hoge Konditermütz.

Em maakt dat ok nix ut, mit disse Arbeitskluft mal even na buten to lopen, na de Post, na de Bank oder na de Spaarkass. Dat hett em fröher sülvst siene Fro nich afgewöhnen kunnt, wenigstens op de Straat doch even en Antog antotehn. Vele Lüüd in siene Naverschop kennt Egbert Höpker darum egentlick blots so richtig in siene Arbeitskluft.

Man annerletzt in siene Betriebsferien, do gung he doch mal mit'n Antog los, so richtig mit Slips und Kraagen. He harr ja Urlaub un wull nu glicks so'n paar Schrieversaken bi de Behörden un op de Spaarkass erledigen.

Jedenfalls de Keerl in de Kass an'n Schalter verjaag sik nich slecht, as he sienen olen Kunnen mit'n mal nich in siene oolt vertroot Arbeitstüch ansichtig worr. Ganz verbiestert kekk he em an un fung denn an to stamern: „Dag..., ja..., Dag ok, Herr Höpker!“ – Aver denn wull de Spaarkassenmensch em doch 'n beten opmuntern, un he slöög dar rut: „Ja, Herr Höpker, würklich, dat harr ik nich dacht: Aver 'n Antog hebbt Se ja ok!“

HEH