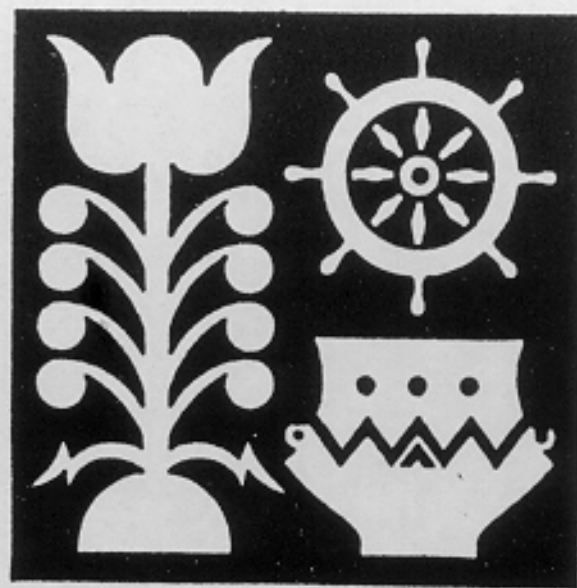


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

April 1984
Nr. 412



Unter „Herthas“ hölzernen Augen Galionsfigur im Schiffahrtsmuseum – Aus der Geschichte einer Fregatte

Die imposante Galionsfigur der gedeckten Fregatte „Hertha“ im Deutschen Schiffahrtsmuseum zeigt keine griechische Schönheit und auch keine romantische Jungfrau, sondern eine germanische Erdgöttin mit einem breiten, fast strengen Gesicht und Eichenblätter und Getreideähren im Haar. Zu den Schiffsjungen, die auf der 1865 noch unter der preußischen Adlerflagge in Dienst gestellten Fregatte angingen, gehörte auch der erst 1919 verabschiedete Fregattenkapitän und Torpedofachmann Parpert. Auf einer Weltkarte hat er die frühen Fahrten der „Hertha“ eingetragen. Aus seinem Nachlaß konnte ich dieses Dokument dem Schiffahrtsmuseum übergeben.

Nicht nur im Museum, auch in den Handbüchern der Galionsfiguren und alten Kalendern steht verzeichnet: „Kiefernholz Leihgabe der historischen Sammlung der Marineschule Mürwick, gut erhalten, restauriert... erbaut auf der Königlichen Werft in Danzig 1860–1865...“

Auf der hölzernen, kupferplattierten „Hertha I“ fuhr Kaiser Friedrich III. als Kronprinz und siegreicher Feldherr von Königgrätz 1869 für den Norddeutschen Bund zur Eröffnung des Suezkanals nach Ägypten, wovon noch weiter berichtet werden soll. Auf „Hertha II“, einem Schulkreuzer, tat Großadmiral Dönitz seine ersten Schritte als Seekadett. So ist der Name „Hertha“ mit zwei kurzfristigen, von Tragik umwitterten deutschen Staatsoberhäuptern verbunden gewesen. Daß der Kronprinz nicht mit „Hertha I“ oder dem Begleitschiff „Elisabeth“ die eigentliche Eröffnungsfahrt durch den Suezkanal mitmachte, sondern auf der als „Aviso“ dienenden schnellen königlichen Yacht „Grille“, hängt damit zusammen, daß der Suezkanal anlässlich seiner förmlichen Eröffnung noch nicht ganz fertig war. Offenbar hatte Kanalbauer Lesseps das Wasser frühzeitig eingelassen, um die letzten Untiefen im Naßbaggerverfahren besser ausheben zu können. An der Niederweser oberhalb Bremerhavens begegnete man dem Suezkanal nicht nur mit freudigen Empfindungen. Hermann Allmers, der „Marschendichter“, berichtet in seinem „Marschenbuch“, daß ein „angesehener Landmann in Osterstade, der als pflichtgetreuer Deichbeamter seiner Zeit bei der betreffenden Wasserbaubehörde allen Ernstes gegen den eben in Angriff genommenen Suezkanal protestieren zu müssen glaubte, weil man gar nicht wissen könne, ob unsern Mooren auch dadurch Wasser zugeleitet würde. Jedenfalls werde ein Protest nicht schaden, meinte er. – Wo aber der bedenkliche Suezkanal in der Welt lag, davon hatte der wackere und wachsamer Deichbeamte nicht die leiseste Ahnung“. „Hertha I“ war im Krieg Preußens gegen Österreich 1866 freilich als frisch eingestellte „gedeckte Fregatte“ noch nicht mit zeitgemäßen Geschützen ausgestattet. 1866 war das „Kriegsschiff“, das

zunächst „28–68 Pfünder“ führte, auf gezogene Stahlkanonen (Ringkanonen) modern umgerüstet worden. Ein Jahr später lag sie in Ostasien auf der Reede von Tschifu im Norden der Schantung-Halbinsel.

1870 befand sich dort der französische Admiral Dupré mit einem überlegenen Geschwader von drei Schiffen, nämlich der Fregatte „Venus“ mit 22, der Korvette „Dupleix“ mit 12 und dem Aviso „Linois“ mit 6 Geschützen. Demgegenüber kamen die neuen Geschütze der „Hertha“, die in einem Batteriedeck „eingedeckt“ standen, natürlich nicht an. Kapitäne in Ostasien waren 1870 immer noch auf die eigenen Entscheidungen angewiesen. Erst am 8. August 1870 kamen Gerüchte über den am 19. Juli erfolgten Kriegsausbruch nach Tschifu. Die blutigen Schlachten von Weißenburg und Wörth waren längst geschlagen und die französische Blockadeflotte längst in die Ostsee abgereist, bis mit und ohne Drahtverbindung die Kriegsnachricht die Kriegsschiffe auf der Schantung-Halbinsel erreichte. Dem auf sich selbst gestellten Kapitän der „Hertha“ schien ein längeres Verweilen auf offener Reede nicht ratsam, und er verließ darum am 9. August kurz nach Mitternacht die Schantung-Halbinsel und fuhr durch das Gelbe Meer nach Nagasaki, dem nächsten japanischen Hafen. Hier traf 36 Stunden später auch der von Admiral Dupré nachgeschickte „Dupleix“ ein, dessen Kommandant „demjeni-

gen der „Hertha“ den Vorschlag machte, für die Dauer des Krieges die chinesischen und japanischen Gewässer für neutral zu erklären“. „Dupleix“ fuhr dann „Hertha“ voraus nach Yokohama, um mit der französischen Gesandtschaft über eine Bestätigung des Neutralitätsvertrages zu verhandeln. Sechzehn Tage später wagte sich auch „Hertha I“ auf den Sprung nach Yokohama. Sie lag dann bis zum Ende des „Deutsch-Französischen Krieges“ auf der dortigen Reede von bis zu fünf französischen Kriegsschiffen bewacht und schließlich regulär blockiert. Denn der Neutralitätsvertrag wurde von der nach Sedan ausgerufenen französischen Republik nicht sanktioniert. Die Kriegslist, dem Gegner erst einen Neutralitätsvertrag anzubieten, um Zeit zu dessen Bekämpfung zu finden, hatten die Preußen 1866 auf dem Lande gegenüber den Hannoveranern vor Langensalza praktiziert. Immerhin hat „Hertha I“ durch Bindung des französischen Ostasiengeschwaders wahrscheinlich einigen Handelsschiffen unter norddeutscher Flagge einen guten Dienst geleistet. Offenbar hatte man den Segelschiffen angeraten, Duell mit Dampfschiffen nicht anzunehmen.

In den volkstümlichen Darstellungen des Siebziger Krieges kommen jene Kriegsfahrzeuge der norddeutschen Marine, welche keinen Kampf mit französischen Schiffen annahmen oder annehmen konnten, meist

sehr schlecht weg. In den Texten wird gewöhnlich der Name des Kommandanten noch nicht einmal genannt. Dafür wurde der Kommandant der Glattecks-Korvette „Augusta“ und besonders der Kommandant des für die Hochsee hergerichteten Kanonenboots „Meteor“, der spätere Admiral Knorr, herausgestrichen. Witzigerweise war die nach der preußischen Königin benannte „Augusta“ ursprünglich auf einer der leistungsfähigen französischen Werften für die amerikanischen Südstaaten in Bordeaux gebaut, dann aber 1864 von der preußischen Regierung aufgekauft worden. „Augusta“ kaperte am Ende des Krieges 1870/71 in der Biskaya französische Postschiffe, die trotz des Krieges in Nordfrankreich und während der Belagerung von Paris ihre regelmäßigen Kurse fuhren. Die Franzosen, mit der damals zweitgrößten Kriegsflotte der Welt hatten 1870/71 den deutschen Seehandel brachgelegt und durch die Seeherrschaft nach dem Sturz des Kaiserreichs Napoleons III. den Volkskrieg und den Widerstand ermöglicht, wobei die ritterliche Art der französischen Marine allseits gerühmt wurde, nicht zuletzt beim Landkampf und an den deutschen Küsten. Vor Kolberg sah Vizeadmiral Graf Bouët-Willamez von einer Beschließung der Festungsanlagen ab, „mit Rücksicht auf die friedlich am Strande promenierenden Badegäste etc.“.

Schon im Juli 1867 hatte sich der Quartiermeister des preußischen Kronprinzen, Generalmajor von Stosch, der 1872 „Chef der Admiralität“ wurde, mit einem fingierten Plan über die Gefährdung der deutschen Küsten durch die französische Flotte befaßt. Stosch berichtete in seinen auch heute noch lesenswerten Denkwürdigkeiten (1904) von seinem Besuch beim Kronprinzen in Swinemünde: „Sehr hübsch war eine Fahrt mit drei Kriegsschiffen in die See mit Exercitien. Das war mir ganz neu, und die Seeluft bei klarem Sonnenschein erfreute Leib und Seele...“ Der „Torpeder“-Kapitänleutnant Parpert schrieb daraufhin, er hätte diese denkwürdige erste Seereise des späteren Chefs der Admiralität auch mitgemacht und zwar auf „Hertha“!

Zur Fahrt anlässlich der Eröffnung des Suezkanals im Herbst 1869 ab Brindisi auf der dazu ausgestatteten „Hertha I“ forderte der Kronprinz seinen alten Quartiermeister als Begleitung an. Wahrscheinlich war dies die erste größere Seereise des späteren Chefs der kaiserlichen Marine, dessen bisheriges Dasein als Offizier in hohen Stäben dazu sonst keinen Anlaß gegeben hätte, ganz abgesehen von siebzehn bitteren Leutnantsjahren.

Bei der Eröffnung des Suezkanals, über den man sich am besten anhand der Stahlstiche der „London-Illustrated News“ informiert, kehrte der



Galionsfigur der „Hertha“ im Deutschen Schiffahrtsmuseum (Foto: Deutsches Schiffahrtsmuseum, Günther Meierdircks)

Fortsetzung Seite 2

Kleine Landstadt an Elbe und Medem

Aus Otterndorfs Geschichte – 1261 erstmals schriftlich erwähnt

„Rothenburg des Nordens“ hat man die „kleine Landstadt“ an der Elbmündung gelegentlich genannt. Das war auch damals schon, vor mehr als einem halben Jahrhundert, eine freundliche Übertreibung. Aber, daß die heute nicht viel mehr als sechstausend Einwohner zählende Stadt immer noch eine in Teilen sehr individuell gestaltete historische Altstadt besitzt, fällt jedem Besucher auf. Als der Hamburger Kunsthistoriker Alfred Lichtwark 1908 in einem seiner berühmten „Reisebriefe“ Otterndorf voller Begeisterung beschrieb, waren Individualität und Historie noch ausgeprägter erhalten.

Im Jahre 2000 wird Otterndorf seit sechshundert Jahren Stadtrecht besitzen. Die Siedlung selbst zählt noch einige Jahrhunderte mehr. Grabungen und Bodenfunde der letzten Jahrzehnte legen die Vermutung nahe, daß hier im 10. Jahrhundert eine Handelsniederlassung planmäßig entstand. Im Delta des an dieser Stelle in die Elbe mündenden verhältnismäßig kleinen Moorflusses Medem bot eine natürliche Watteninsel wohl günstige Voraussetzungen für die Anlage einer Wurt, einer künstlichen Aufschüttung also, auf der Händler und Fischer ihre Häuser errichten konnten. Die Lage an den damals und weit bis in die Neuzeit hinein hierzulande Monopolcharakter besitzenden Wasserwegen Elbe und Medem war geradezu ideal. Eine Datierung der Anfänge Otterndorfs in die „Wikingerzeit“ ist auch deshalb möglich, weil dieser Uferstreifen erst damals zu besiedeln war; zuvor lag er nämlich niedriger und folglich in der Überflutungszone.

Schriftlich wird Otterndorf erstmals im Jahre 1261 erwähnt, mit ihm eine Kirche am Ort – d. h. auf der Wurt – und spätestens seit dem 14. Jahrhundert ist auch das „Schloß“, die Wasserburanlage der Sachsen-Lauenburger Herzöge, nachweisbar, die fast ein halbes Jahrtausend lang Herren des (Marschen-)Landes Hadeln und seiner Stadt Otterndorf waren.

Otterndorf und Hamburg, das ist



Otterndorf: An der Medem

ein immer wiederkehrendes Thema in der Geschichte der einzigen Stadt Hadelns. Bei der unterschiedlichen Größe der „Partner“ versteht es sich, daß Otterndorf mehr Nehmer als Geber war. Im 15. Jahrhundert befand die Stadt sich mit dem Lande Hadeln viele Jahrzehnte lang in Hamburger Pfandherrschaft. Aber auch danach und ebenso zuvor waren die Beziehungen Otterndorfs zu der relativ benachbarten Großstadt Hamburg eng. Sie waren vor allem wirtschaftlicher Art, doch neben Schifffahrt und Handel spielte auch der Bevölkerungsaustausch über die Jahrhunderte hinweg eine Rolle. Über Otterndorf gelangten die Produkte der Hadler Landwirtschaft auf dem Wasserweg nach Hamburg; von dort kamen Bier, Wein, Tuche, Holz u. a. zurück. Später wurden außerdem z. B. heimische Ziegel nach Hamburg exportiert. Druckerzeugnisse und Kirchenglocken von dort bezogen. Hamburg war für Otterndorf das Maß der Dinge, was sich auch an historischen (Backstein-) Bauten wie dem Kranichhaus (18. Jahrh.) und dem einstigen Hotel

„Zur Sonne“ (gleichfalls 18. Jahrh.) erkennen läßt, das neuerdings Verwaltungsgebäude der Stadt Otterndorf und der Samtgemeinde Hadeln ist.

Otterndorf war und blieb verhältnismäßig klein und kam deshalb weder zur Ehre einer Hansemitgliedschaft, noch befand es Merian für würdig, Otterndorf in seinen berühmten Zyklus der Städteansichten aufzunehmen. Wenn für die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts nicht viel mehr als 500 Einwohner angenommen werden, kann solcher Befund nicht sehr überraschen. Auf zwei große Stadtbrände in der ersten Jahrhunderthälfte folgte nicht nur der Wiederaufbau, sondern vor allem eine planmäßige Stadterweiterung nach 1550. Nun wurde östlich anschließend, also außerhalb der Wurt gebaut, und die Stadtfläche verdoppelte sich. Merklich wuchs auch die Einwohnerzahl an, doch blieb sie damals noch deutlich unter 1000. In diese Zeit der Stadterweiterung fällt der Bau des Rathauses und zweier kleiner Stadttore – die sich im Gegensatz zum ebenso aus Backsteinen errichteten Rathaus leider nicht erhalten haben – sowie die Anlage von Stadtwällen und Gräben, die zumindest noch teilweise erhalten sind und zum Reiz des heutigen Stadtbildes beitragen. Voraussetzung der Stadterweiterung war schließlich die Anlage des Seedeiches und die Abschleusung der Medem an ihrer Mündung gewesen. Zu derartigen technisch-organisatorischen Leistungen war man erst gegen Ende des Spätmittelalters imstande. Seit dem Ende des 17. Jahrhunderts griff die Bebauung auf das Gelände außerhalb der Tore und Wälle über.

Mit Sicherheit war das Stadtbild Otterndorfs zu Beginn der Neuzeit noch nicht sehr eindrucksvoll, denn an den schmalen, unregelmäßigen Straßen der Wurtsiedlung standen kleine, reetgedeckte Fachwerkhäuser. Sie hatten ihren Giebel an der Straße und erinnerten an bescheidene Bauernhäuser Niederdeutschlands. Auch die askanische Burganlage des Mittelalters hatte nichts Großartiges an sich und dürfte eher einem größeren Bauernhof gegliedert haben, der von Graben und Planken umgeben war. Selbst die heute durch Größe und Gestalt so eindrucksvolle Kirche im Zentrum der Wurt und damit zugleich auf deren Scheitel gelegen, verdankt ihre gegenwärtige Abmessung und Gestaltung erst dem 18. und 19. Jahrhundert. So war das mittelalterliche Städtchen ohne den architektonischen Reiz, der ihm insbesondere in

den ersten Jahrhunderten der Neuzeit zuteil wurde, und von der mittelalterlichen Bausubstanz hat sich kaum etwas erhalten.

Vieles sollte sich ändern mit der Anlage der historischen Neustadt. Dieses schon erwähnte Stadterweiterungsgebiet bekam mit der breiten Marktstraße eine bemerkenswerte Achse, an deren Beginn das Rathaus errichtet wurde – an der Nahtstelle zwischen Alt- und Neustadt. Und das St. Severus, zeitweise auch dem Hadler Schutzpatron Nikolaus geweihte Gotteshaus gewann eben gleichfalls erst in der Neuzeit durch veränderte oder neugeschaffene Architektur und Ausstattung seinen besonderen Rang. Wenn hier zum Teil schon das 16. und 17. Jahrhundert zu nennen sind, so hat für das historische Stadtbild insgesamt vor allem das 18. Jahrhundert Bedeutung erlangt. Damals wurde auch das tonnengewölbte Kirchenschiff neugestaltet. Noch heute sieht man es der Stadt an, daß es ihr im 18. Jahrhundert besonders gut ging. Daran änderten weder der Wechsel in der Landesherrschaft (an die Stelle der in Ratzeburg residierenden Sachsen-Lauenburger traten die Welfen in Hannover) noch die schlimme Weihnachtssturmflut des Jahres 1717, noch Nordischer oder Siebenjähriger Krieg auf Dauer etwas. Sogar der Dreißigjährige Krieg des vorhergehenden Jahrhunderts hatte die Stadt relativ glimpflich davonkommen lassen. Wichtig war das Fortdauern der Hadler Privilegien, von denen auch die Otterndorfer profitierten.

Materielles Wohlergehen war auch den ideellen Bereichen von Ästhetik und Bildung förderlich. Deshalb blühte vor dem Hintergrund einer florierenden Marsch-Landwirtschaft des 18. Jahrhunderts mit allen ihren Folgen ebenso das geistige Leben in Otterndorf auf. Lesezirkel und Konzerte mobilisierten das Städtchen; die alte Lateinschule am Ort nahm neuen Aufschwung und konnte von 1778 bis 1882 den berühmten Philologen Johann Heinrich Voß als Rektor für sich gewinnen. Wenige Jahre zuvor schon hatte sie mit dem späteren Orientforscher Carsten Niebuhr und dem späteren Polyhistor Christoph Meiners Schüler, die bald von sich reden machen sollten; beide Männer stammten aus der Nachbarschaft Otterndorfs.

Kaufleute und Hofbesitzer leisteten sich nun großzügig gestaltete, mit Stuckdecken geschmückte Häuser, die noch heute wesentlich das Gesicht der Hauptstraße prägen. Zu

Fortsetzung Seite 3

„Hertha“ ...

Fortsetzung von Seite 1

Kronprinz sehr den deutschen und den preußischen Standpunkt heraus. Die „Kriegsschiffe“ wurden von Brindisi aus nach Korfu umdirigiert, um den österreichischen Kaiser zu überholen, der wie der Kronprinz über Konstantinopel reisen wollte. In Korfu rühmte er die „segensreichen Wirkungen der englischen Herrschaft“ auf den Ionischen Inseln. In Konstantinopel beim Sultan im „Palais impérial de Beglerbey“ fühlte er sich wie im Feenpalast, die Fahrt durch den Bosphorus erinnerte an die „belebtesten Gegenden des Rheinthals“. Mit „Hertha I“ ging es dann weiter nach „Palestina“ und Ägypten.

Stosch, nüchtern wie ein Preuße sein muß, berichtet weiter: „Die Feier war entsetzlich langstielig und heiß.“ Und zum Abschluß: „Einen Blick warfen wir in das Rote Meer...“ Typisch für den praktischen Stosch, daß er selbst den „eitlen“ Kronprinzen bewegen konnte, beim obligaten Wüstenausflug statt des „niederträchtigen Kamels“ einen soliden Reitesel zu benutzen. Auf der Rückfahrt – diesmal an Bord der „Elisabeth“ – promenierte der Kronprinz an Deck. „Wobei ich ihm bei dem starken Schwanken des Schiffes mit meinem lahmen Bein (Reitunfall) nicht folgen kann.“

In älteren Handbüchern wurden den Fregatten „Hertha“, „Elisabeth“ und die übrigen Schiffe ihrer Klasse wegen ihrer besonderen Seetüchtigkeit gerühmt. Und dies, obwohl „Hertha“ die von Tacitus beschriebene Erdgöttin war!

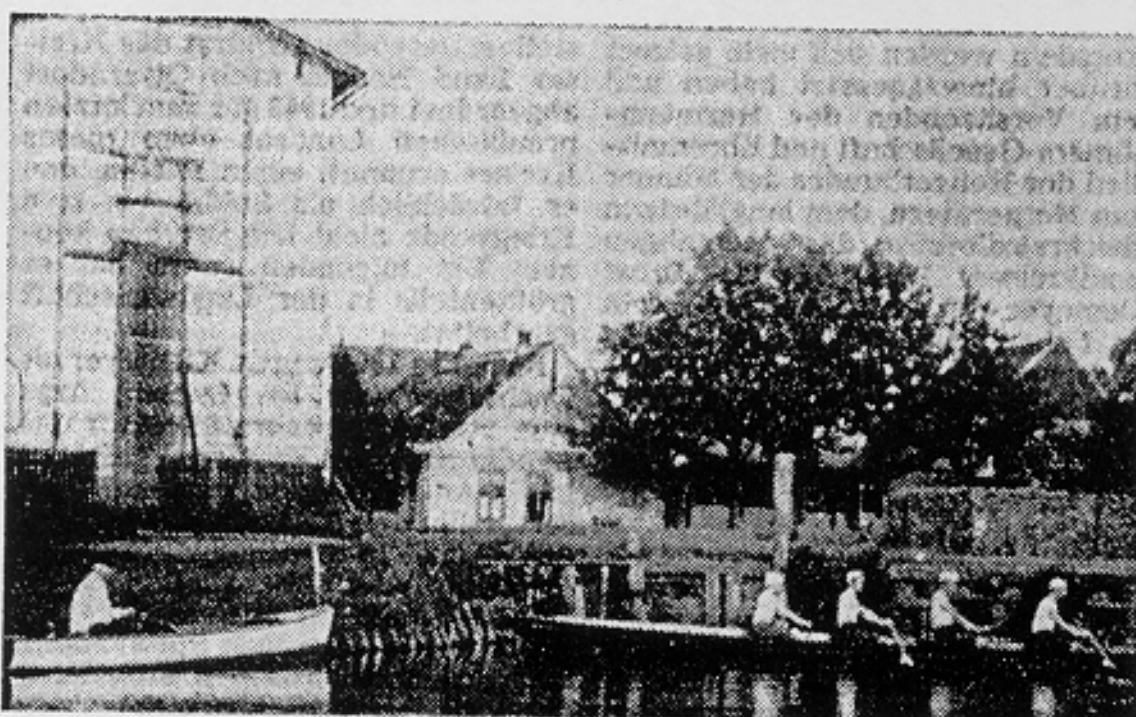
„Hertha I“ war schon zu Kaiser Wilhelms II. Zeiten zur Kohlenhulk in Swinemünde herabgesunken, während der traditionsreiche Name auf den strahlenden neuen Schulkreuzer „Hertha II“ überging. Dort brauchte man auch nicht mehr, wie die alten Seekadetten und Schiffsjungen auf Hertha I, „verteilt auf zwei Masten, noch vor dem Frühstück über den Topp zu entern“. Mit strahlender elektrischer Beleuchtung – damals noch unerhört – und dem Kaiser an Bord, paradierte „Hertha II“ vor Jaffa. Dann fuhr der spätere deutsche Flottenchef Ingenohl nach Ostasien, auf „Hertha II“ und begleitet von dem „Marineprinzen“ Adalbert von Preußen. Ein „Offiziers-Anwärter“ an Bord hieß Ernst von Weizsäcker, der spätere Staatssekretär im Auswärtigen Amt. Ihm brachte man dort die militärische Maxime bei: „Handeln Sie! Falsch handeln ist immer noch besser als gar nichts tun.“ Am Ende seines politischen Lebens kam er zu der Erkenntnis: „Auch wir von der Marine waren in den falschen politischen Ansatz mit verwickelt.“

Jasper-Wilhelm Gottschalk

Bederkesas Hafen am See

Bierbrauer aus Bederkesa benutzten die am See beginnende Wasserstraße

Die alte kurhannoversche Landesaufnahme von 1768 weist es aus: Bederkesa besaß einen „Hawen“ am See. Das Seeufer reichte bis an die untersten Häuser der Seebeckstraße heran, denn der Kanal wurde erst hundert Jahre später gegraben. Der Hafen lag vor dem heutigen Restaurant „Seelust“. Pfähle, wie noch auf dem Stich von 1835 abgebildet, mußten das Ufer der Anlegestelle halten und dürften gleichzeitig zum Festmachen der Schiffe gedient haben. Aus alten Fleckensrechnungen ist zu ersehen, daß 1779 diese morsch gewordenen Pfähle ersetzt werden mußten. Also gab es schon lange einen Güterumschlag an diesem Platze. Auch aus dem Jördebuch des Amts Bederkesa, in dem 1692 der Amtmann Erich alle Rechte, Abgaben usw. des hiesigen Amts verzeichnete, erfahren wir das: „Die Bürger des Fleckens Bederkesa, so da Bier nach dem Lande Hadeln fahren, müssen für jedwede Tonne Bier an dieses Amtshaus 4 Groten erlegen, und solches Geld muß heraufgebracht werden, ehe sie damit fort-schiffen...“ Die Bederkesaer Bierbrauer benutzten gerne die im See beginnende Wasserstraße, um ihr weithin begehrtes Bier an die Unterelbe zu befördern. So wird noch lange „beym Abfahrtsplatz am hiesigen Bederkesaer See das sogenannte Stromgeld für das ins Land Hadeln verfahrne Bier“ genommen oder „bis May 1811 den hiesigen Brauern für jährlich 55 Reichthalern verpachtet“, wie in jüngeren Urkunden ersichtlich. Auch der Flecken Bederkesa, der den Hafen instand zu halten hatte, nahm Gebühren (nachweisbar für Ende des 18. Jahrh.) von allen Auswärtigen, wenn sie Güter in Richtung Hadeln bzw. Unterelbe verschifften ließen. Zum Umschlag kamen besonders Holz, Ziegelsteine, Sand, Getreide, Honig.



Hier war einst Bederkesas „Hawen“ am See. Auf dem Foto – um 1900 – trennt bereits der Kanal den Flecken vom See. Aber immer noch werden Ziegelsteine umgeschlagen, wie die Stapel vor der „Seelust“ beweisen. Links am Bildrand die große Eis-Scheune der Bierbrauerei.

Das Amt und der Flecken Bederkesa steckten sicherlich die Stromgelder gerne ein, doch hat der Frachtverkehr über den See als Wasserstraße nur eine untergeordnete Rolle gespielt. Das wird deutlich aus einem Bericht des Amtmanns von der Decken, der im August 1810 auf Anfrage aus Hannover schreibt, daß „eine große Fracht- und Handels Route zu Lande“ nicht durch hiesiges Amt ginge, aber „der Handel zwischen Bremen und Hamburg oder anderen an der Weser und Elbe gelegenen Plätzen, in so weit er durch hiesige Gegend geht, größtenteils zu Wasser geführt“ werde. Dem Bericht nach fuhren die Schiffe von der Weser die Geeste hoch bis zur Schiffsstelle bei Köhlen. Dort wurden die Ladungen gelöscht und über Land „etwa 1½ Meilen weit bis

an den Bederkesaer See verfrachtet, daselbst aber wieder in Kähne verladen“. Eine kurze Wasserstrecke im See, und dann folgte der Weitertransport dem Abfluß des Sees, der Aue, später der Medem bis Otterndorf an der Elbe. „Denselben Weg nehmen vice versa die Güter von Hamburg und den übrigen Elbe-Plätzen.“

Es wird weiter darauf hingewiesen, daß „dieser Transport... weitläufig und beschwerlich sei und auch in einiger Bedeutung erst seit der Elbe- und Weser-Blockade in Gange, um den Binnenhandel zwischen Holland, Oldenburg und Bremen mit Hamburg zu führen“. Erst die Einrichtung der napoleonischen Kontinentalsperre (1806–1813) gegen England machte den Bederkesaer See also für den Verkehr zu Wasser bedeutsam. Amtmann von der Decken kann zwar damit einige Zölle und Abgaben für sein Amt verbuchen, sieht aber ganz klar: „Obige Abgaben zeigen schon an sich, daß man jenen Weg nicht als eine große Handels, sondern nur als eine zum Absatz inländischer Produkte und zum Verkehr der Unterthanen dienenden Route betrachten kann, welche nur durch temporäre Handels-Hindernisse eine größere Lebhaftigkeit gewonnen haben.“ Auf diese „Lebhaftigkeit“ dürfte es zurückzuführen

sein, daß nach einer Akte aus dem Jahre 1809 der Bederkesaer Gastwirt Baetzendorf am Seeufer einen Kran errichten wollte. Da stark und leistungsfähig geplant, sollte er die kurz vorher errichtete „Krahnmaschine“ des Bürgers Joh. Heinrich Hinck ersetzen.

Die Fertigstellung des Hadelner Kanals 1854 und des Kanals zur Geeste 1859 brachte für Bederkesa mehr Verkehr. Den meinte ein Honorarior des Fleckens, Dr. Peschau, Schwiegersohn des hier berühmten Hauptmanns Böse, nutzen zu können, indem er 1863 am Landungsplatz des Ankeloher Ufers eine Scheune errichten ließ. Sie sollte als Lagerplatz für Ziegelsteine, Dachpfannen, Bauholz, Brenntorf und Kaufmannsgüter dienen. Man muß aber die Zeilen des einstigen Ortschronisten Julius Homburg mit Vorsicht aufnehmen, wenn er lokalpatriotisch schreibt: „Dementsprechend herrschte dahin auch reger Verkehr durch größere und kleinere Kähne, sogenannte Böcke, vom Lande Hadeln aus. Dieser Wasserweg war eben der bequemste und billigste, und Steinstraßen von Bederkesa über Linting gab es damals noch nicht.“ Wenn der Verkehr so „rege“ gewesen wäre, hätte man sicher die aufgetretenen Verschlammungen beseitigt und kaum 20 Jahre später diese Scheune und mit ihr den Landungsplatz nicht verfallen lassen. Immerhin erlebte diese Verkehrsverbindung über den See nach Ankelohe einen Höhepunkt. Der Bederkesaer Kaufmann Hermann Krooß schreibt darüber in sein Tagebuch: „21. Februar (1867). Abends 6 Uhr kam der erste Dampfer auf unserem neuen Kanale hier an. Der Kapitän heißt Kampen. 22. Februar. 9½ Uhr wurde mit dem kleinen Schiffe eine Fahrt über den See nach Peschaws Scheune gemacht. 15 Minuten hin nach 15 Minuten zurück. Gewaltige Aufregung! 23. Februar ist das Schiff nach Bremerhaven weitergefahren.“ Diese erste Dampfbootfahrt über den See war für Bederkesa zwar sensationell, aber eben doch nur eine Eintagsfliege. Die Anlegestelle – der „Hawen“ mit dem Umschlagplatz am Seebeck bestand noch in veränderter Form vor wenigen Jahrzehnten, aber am Kanal und nicht mehr am See.

Klaus Dobers

Kleine Landstadt ...

Fortsetzung von Seite 2

gleicher Zeit entstand der zweigeschossige Ziegel-(Neu-)Bau des Schlosses in der Art eines barocken Herrenhauses (heute Sitz des Amtsgerichts). Das sogenannte Torhaus in seiner Nachbarschaft ist der letzte Rest der alten Wasserburganlage zwischen Wurt und Medem. Es ist ein Jahrhundert älter als der schlichte Schloßbau des Barock, und abermals bildet der rote Backstein das Baumaterial.

Im Rückblick ist die „Franzosenzeit“ Anfang des 19. Jahrhunderts für Otterndorf nur als Intermezzo zu bezeichnen, so drückend und momentan umwälzend sie damals auch war. Im Königreich Hannover (ab 1814) und zunächst selbst unter preußischer Herrschaft (ab 1866) wurden die Hadler Sonderrechte kaum angetastet, das ruhige Otterndorfer Dasein nahm seinen Fortgang. Von den Neuerungen des Jahres 1848 hatte nur die seitdem existierende örtliche Zeitung Bestand. Mit der Wandlung ihrer Tendenz von national und liberal über national-liberal zu konservativ spiegelte sie zugleich die Positionsänderung des lokalen und gewiß auch des regionalen Bürgertums während der folgenden Jahrzehnte wider.

Seit 1848 verkehrte auch täglich eine Postkutsche zwischen Otterndorf und Stade, denn jetzt stand endlich eine feste Straße, eine Chaussee, zur Verfügung. Die Ablösung der Wasserwege durch Land-„Wege“ – gegen Ende des 19. Jahrhunderts kam hier die Eisenbahn hinzu – änderte vielhundertjährige Lebensgewohnheiten und Orientierungen in der klei-

nen Stadt und ihrer weiteren Umgebung. Zunächst nur sehr zögernd machte sich das Zeitalter der Technik und Industrialisierung bemerkbar. Ursache war dieselbe Randlage, die Otterndorf durch viele große Kriege relativ ungeschoren kommen ließ, so auch durch die beiden Weltkriege. Doch machten die Maschinen der neuen Industrien nicht ganz vor den Mitte des vergangenen Jahrhunderts abgetragenen Stadttoren halt, und gegen Ende des Jahrhunderts verschwanden hier manche traditionellen Handwerkszweige völlig. Gleichzeitig dehnte sich das Bebauungsgebiet merklich aus, obwohl die Einwohnerzahl der Stadt kaum zunahm. Dies geschah erst, als im Jahre 1929 die benachbarten Gemeinden Osterende- und Westerende-Otterndorf der Stadt zugeschlagen wurden. Nunmehr zählte sie 4000 Einwohner statt knapp 2000 zuvor. Nach dem letzten Krieg waren es zeitweilig mehr als 7000, während in der Gegenwart reichlich 6000 Einwohner gezählt werden. Zu den quasi historischen Otterndorfer Berufen von Handel und Handwerk und (in den Außenbezirken) Landwirtschaft kamen in den letzten hundert Jahren viele Verwaltungsangehörige.

In preußischer Zeit wurden nach und nach die überlieferten Hadler Selbstverwaltungsorgane reduziert, die Stadt Otterndorf aber wurde Kreissitz für die Kreise Hadeln (1885) bzw. Land Hadeln (1932). Seit 1977 muß sie sich mit dem Sitz einer Samtgemeindeverwaltung begnügen. Die Glanzzeit des 18. Jahrhunderts und der mittelalterliche Innenstad-Grundriß verleihen ihr aber noch heute ein unverwechselbares Aussehen. Dr. Rudolf Lembcke

„Plattdisches Wörterbuch“ neu

Diejenigen, die seit vielen Jahren das Fehlen eines griffigen Handwörterbuchs der plattdischen Sprache vermißten, werden jetzt das Erscheinen dieses vorzüglichen Nachschlagewerks begrüßen. Einer der beiden Geschäftsführer des rührigen und renommierten Instituts für niederdeutsche Sprache, Dr. Wolfgang Lindow, hat das im Verlag Schuster in Leer herausgekommene Buch bearbeitet, das mit seinen nahezu 12000 Wörtern auf 257 Seiten den wesentlichen Wortschatz der plattdischen Mundarten zwischen Ostfriesland und Mecklenburg zusammenfaßt. Vorrangig als ein Hilfsmittel für jene will es verstanden sein, die Plattdeutsch nicht als Muttersprache im mündlichen Sprachgebrauch erlernten, sondern über das gedruckte Wort sowie über Funk und Fernsehen damit Bekanntschaft machen.

Bezüglich der Rechtschreibung hält sich Lindow an die von den meisten plattdischen Schriftstellern beachteten, seit 1956 von Johannes Saß veröffentlichten Regeln. Es wäre wünschenswert, wenn nun auch

die letzten Produzenten plattdischer Texte um der Leser willen endlich danach verfahren! Das Vorhandensein des neuen Nachschlagewerks läßt jedenfalls bisher vorgebrachte Ausreden wegen eines fehlenden plattdischen „Duden“ nicht mehr zu. – Auch den Korrektoren norddeutscher Zeitungen, die zuweilen niederdeutsche Geschichten und Gedichte bringen, dürfte dieses neue „Plattdisches Wörterbuch“ willkommene Dienste leisten. Als Beispiel dafür, wie aussagekräftig der Band ist, sei ein Stichwort angeführt, über dessen Bedeutung vor einigen Wochen in Zeitungsartikeln und Leserbriefen gestritten worden ist: „leeg, adj. (flekt. leger, leegst). 1. niedrig, flach; 2. schlecht, minderwertig, licherlich; böse; 3. schlimm, elend, krank; 4. (übertr.) schlau, gerissen, raffiniert“. Man kann davon ausgehen, daß das neue „Plattdische Wörterbuch“, der „Lindow“, schon recht bald als ein häufig benutztes Standardwerk gelten wird, zumal es aufgrund eines Druckkostenzuschusses der Wolfgang-Ritter-Stiftung im Buchhandel lediglich 29,80 DM kostet. HEH

Ernst Klemeyer wurde 80 Jahre alt

Nun, es mag sein, daß der von der Idee preußischer Pflückerfüllung für das Gemeinwohl durchdrungene Jubilar anlässlich seines Geburtstages seine Gratulanten schlicht auf Otto von Bismarcks Feststellung verwiesen hat, wir Menschen wären



auf dieser Welt, um unsere Schuldigkeit zu tun, und hätten als getreue Knechte keinen Anspruch auf Dank. Trotzdem werden sich viele getrost darüber hinweggesetzt haben und dem Vorsitzenden der Hermann-Allmers-Gesellschaft und Ehrenmitglied des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, dem langjährigen Oberkreisdirektor des ehemaligen Landkreises Wesermünde, Ernst Klemeyer, der am 19. April 1984 sein 80. Lebensjahr vollendete, Glückwünsche ausgesprochen und ihm ganz besonders für seinen beherzten Einsatz weit über seine beruflichen Obliegenheiten hinaus den Dank gesagt haben, den dieser Mann verdient hat.

Klemeyer ist immer ein wenig stolz auf seine bäuerliche Herkunft gewesen, stammt er doch von einem Hof in Intschede im Kreise Verden. 1925 bestand er am Domgymnasium in Verden seine Reifeprüfung, studierte dann in Tübingen, Kiel und Göttingen, legte 1929 und 1933 die beiden juristischen Staatsexamina ab und schlug anschließend die Verwaltungslaufbahn ein, deren Stationen vor dem 2. Weltkrieg Minden, Koblenz, Magdeburg und Berlin hie-

ßen. Als Sechszunddreißigjähriger wurde er 1940, wenige Wochen vor seiner Einberufung zum Militär, als stellvertretender Landrat des Kreises Land Hadeln nach Otterndorf abgeordnet und 1943 gar zum letzten preußischen Landrat eben dieses Kreises ernannt, einen Posten, den er tatsächlich als Soldat bis zum Kriegsende nicht hat ausüben können. Die folgenden Jahre hat er größtenteils in der Landwirtschaft gearbeitet.

Im Jahre 1951 wurde Klemeyer als Nachfolger von Dr. Ludwig Arps zum zweiten Oberkreisdirektor des Landkreises Wesermünde gewählt, in ein Amt, das er bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand 1969 innegehabt hat. In diesen achtzehn Jahren des Wiederaufbaus, als in vielen Bereichen die Weichen für die bis heute zu registrierende Entwicklung in der niedersächsischen Umgebung der kurz zuvor bremisch gewordenen Kreisstadt Bremerhaven (Wesermünde) gestellt worden sind, hat Ernst Klemeyer in beharrlicher Arbeit als Hauptverwaltungsbeamter des Landkreises Wesermünde große Leistungen vollbracht, die hier nicht im einzelnen gewürdigt werden können.

Vielmehr sei daran erinnert, daß er sich ebenso energisch mancher anderen Aufgabe ehrenamtlich annahm. Geblieben ist davon bis heute und damit seit mehr als dreißig Jahren der Vorsitz in der Hermann-Allmers-Gesellschaft in Rechtenfleth. Dem Heimatbund der Männer vom Morgenstern, dessen Vorstand er von 1956 bis 1972 angehörte, zunächst als stellvertretender Vorsitzender und zuletzt drei Jahre als Vorsitzender, ist der 1979 mit dem Hermann-Allmers-Preis ausgezeichnete als Ehrenmitglied verbunden geblieben.

Der Jubilar kennt die Weisheiten seines niedersächsischen Landsmannes Wilhelm Busch, der einst meinte: „Dafür, daß man lebt, muß man sich zwicken lassen“, aber auch: „Die Welt, das läßt sich nicht bestreiten, hat ihre angenehmen Seiten.“ Just davon möchten Ernst Klemeyer noch viele beschieden sein! In dem Bewußtsein, eine gute Ernte eingebracht zu haben, möge er nun doch einen Vorteil des Altwerdens genießen: das Wachsen der Empfänglichkeit für die Liebe und das Wohlwollen der Mitmenschen.

Heinrich E. Hansen

Umschau

Dr. Keltsch erhielt Verdienstmedaille

In einer kleinen Feierstunde wurde dem ehemaligen Leiter der Landwirtschaftsschule Dorum, Oberlandwirtschaftsrat a. D. Dr. sc. nat. Alfred Keltsch für seine langjährige ehrenamtliche Tätigkeit in mehreren Gremien, die ihm vom Bundespräsidenten verliehene Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland überreicht. Als Beiratsmitglied und Wurster Obmann des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern hat sich der nunmehr Geehrte jahrzehntelang besonders für die Belange dieser großen Vereinigung eingesetzt.

HEH

Jahreshauptversammlung des Landschaftsverbandes

Auf der diesjährigen Mitgliederversammlung des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden am 3. April 1984 auf der Insel in Stade konnte eine positive Bilanz für das Jahr 1983 vorgelegt werden. Allein 187 000 DM konnten als Zuschüsse für Maßnahmen der Baudenkmalpflege ausgeschüttet werden. Mit der Betreuung der kleineren Museen und neuerdings der Erfassung aller wissenschaftlichen Bibliotheken im alten Regierungsbezirk Stade, der Durch-

führung eines plattdeutschen Lesewettbewerbs und der Herausgabe der vierteljährlichen erscheinenden Kulturzeitschrift „Zwischen Elbe und Weser“ und eines gleichnamigen Bildbandes in 2. Auflage konnten weitere Aktivitäten genannt werden.

HEH

Niedersächsische Hansestädte

Als Veröffentlichung aus dem Stadtarchiv Stade erschien soeben ein „Handbuch der Niedersächsischen Hansestädte“. Auf 178 Seiten, zweispaltig und im Querformat, werden Abrisse der Stadtgeschichte niedersächsischer Städte geboten. Und zwar hat man die Städte innerhalb des heutigen Bundeslandes Niedersachsen ausgewählt, die einstmals der Hanse angehörten. Der Bogen spannt sich deshalb von so unterschiedlichen und unterschiedlichen großen Gemeinwesen, wie Braunschweig und Osnabrück, bis hin zu Iburg, Quakenbrück und Friesoythe. Zahlreiche Abbildungen ergänzen den kartierten und vom Stader Stadtarchivar Dr. Bohmbach bearbeiteten Band, bei dessen Abfassung viele weitere Kommunalarchivare Niedersachsens mitwirkten. Die ortsgeschichtlichen Abrisse beschränken sich keineswegs auf die Zeit der Zugehörigkeit zu dem berühmten Handels- und Städtebund, sondern führen bis in die unmittelbare Gegenwart und sind so auch als ein Akt der Selbstdarstellung der

betreffenden Städte zu verstehen. Verständlich auch, daß das Konzept keinen Platz für Städte des Elbe-Weser-Dreiecks ließ. Ein Verzeichnis der wichtigsten ortsgeschichtlichen Literatur beschließt jeweils die Präsentation der einzelnen Städte. Eingeleitet wird der von der Stadt Stade herausgegebene Band durch zwei übergreifende Beiträge zur Geschichte der Hanse aus der Feder von Dr. Bohmbach. Zum Ladenpreis von 16,80 DM kann die nützliche Veröffentlichung erworben werden.

RL

75 Jahre Druckerel Friedrich Riemann

Anlässlich ihres 75jährigen Firmenjubiläums am 10. April 1984 hat die im Bremerhavener Stadtteil Lehe ansässige Druckerel Friedrich Riemann eine kleine Festschrift herausgegeben, in der die Geschichte des nunmehr seit einem Vierteljahrhundert im Familienbesitz befindlichen Betriebes, in dem heute von den elf Mitarbeitern allein acht Familienmitglieder sind, aufgezeigt wird.

HEH

„Rieder, Peer, Jägerslüüd un Buurn“

Unter diesem Titel ist jüngst das zweite plattdeutsche Buch des aus Cuxhaven-Westerwisch stammenden langjährigen Karikaturisten der Tageszeitung DIE WELT, Wilhelm Hartung, im Verlag M. Glogau Jr. in Hamburg erschienen. Auf 160 Seiten enthält dieser Leinenband im Großformat deftige plattdeutsche Bilder-geschichten und Vertellen. Preis 39,80 DM.

HEH

Noch einmal Hoffmann von Fallersleben

Bekanntlich gibt es im Elbe-Weser-Winkel eine Hoffmann-von-Fallersleben-Tradition. Sie hängt nicht zuletzt mit dem mehrmaligen Aufenthalt des Sprachgelehrten, Dichters und Politikers in dieser Region während der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zusammen. Es lag bisher schon mancherlei literarische Würdigung oder Analyse dieser Besuche und des Besuchers vor. In der neuesten Folge der „Mitteilungen“ des Stader Geschichts- und Heimatvereins (März 1984) befaßte sich nun Dr. Fritz Schmoldt, ein Nachkomme von Hoffmanns Otterndorfer Freunden, erneut mit dem

vielschichtigen und verschiedenen Deutungen zugänglichen Hoffmann, der vor allem als Dichter bekannter Kinderlieder sowie des „Liedes der Deutschen“ lebendig blieb. Schmoldts kleiner Aufsatz trägt den Titel „Begegnung mit Hoffmann von Fallersleben“, behandelt auch dessen Beziehungen zu Land und Leuten an der Niederelbe und geht auf einen Stader Vortrag des Autors anlässlich des 100. Todestages von Hoffmann zurück.

RL

Mai 1984



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Sonnabend, 5. Mai 1984: Studienfahrt nach Hildesheim. Leitung: Dr. Burchard Scheper. Abfahrt: 7.30 Uhr Kreissparkasse am Hauptbahnhof Bremerhaven.

Sonnabend, 5. Mai 1984: 15 Uhr: Tagung der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft.

Sonntag, 6. Mai 1984: Studienfahrt nach Meldorf in Dithmarschen. Leitung: H. Hinrichs.

Mittwoch, 16. Mai 1984, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Gemeindehaus St. Petri, Marionstraße 50: Vortrag Sita und Heinz Steen, Bockenheim: „Sprachspielereien um Till Eulenspiegel“. Zugleich Einführung in unsere Studienfahrt vom 29. Juni bis 1. Juli 1984.

Sonnabend, 19. Mai 1984: Studienfahrt Jeverland und Friesische Wehde. Leitung: Werner Barre. Abfahrt: 7.30 Uhr Kreissparkasse am Hauptbahnhof Bremerhaven.

Donnerstag, 31. Mai, bis Sonntag, 3. Juni 1984: Viertägige Studienfahrt in die Pfalz. Leitung: Gert Schlechtriem.



Düt un dat ut de Muuskist

Fliederfarven

So richtige schöne ole Farven as geel, rot, gröön, blau, witt un swatt, de gifft dat vondagen ja woll gar nich mehr. Wenn 'n de Reklame glöven will, dennso heet dat nu tabac, tornado, malachit, azur, alpin, negro oder anners wat. Ja ja!

Annerletzt keem Jan Allers in Dorum in'n Tüüchladen. He wull 'n Oberhemd köpen.

„Wat for 'n Farv schall dat denn ween?“ fraag de Fro.

„Ja, du“, sä Jan, „wies mi mal so'n modernet in fliederfarven.“

Nu sleep de Fro gliicks 'n paar an,

all fliederfarven, as se sä, also twischen rot und blau so'n Klöör.

Man Jan weer nich tofreden: „De Farv is nich richtig.“

Do worr se 'n beten vergrellt: „Kumm mit un wies mi in't Regal, wat for 'n Farv du nu egentlick meenst!“

Jan gung mit un angel sik dar von't Boort 'n sneewittet Oberhemd rut. „So“, sä he, „so'n schall dat ween.“

„Büst du denn mall? Un dar seggst du fliederfarven to?“ kreeg he nu to hören.

Doch Jan sä ganz sinnig: „Ja, Deern, kennst du denn keinen witten Flieder oder Syrenen mehr?“ HEH

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: Ditzon Druck und Verlags-GmbH, Bremerhaven, Hafenstraße 140 (Postscheckkonto Hamburg 136 96). Redaktionsschluß 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.