

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Nr. 417
September 1984



Am 14. Oktober 1984 zum Mühlentag in neuem Gewande:

Die drei Mühlen in der Samtgemeinde Bederkesa

Wassermühle Hainmühlen – Windmühlen Lintig und Bederkesa

Mit der Hand haben die Menschen in vorgeschichtlicher Zeit das Korn zwischen Steinen zu Mehl zerrieben. Erleichterung brachten dann die ebenfalls mit der Hand betriebenen Drehmühlen. Einen weiteren Fortschritt stellten die Pferde- oder Roßmühlen dar: Pferde übernahmen die gleichförmige Arbeit der Menschen und gingen im Kreis am sogenannten Göpel, mit dem nicht nur gemahlen, sondern auch gedroschen, geschliffen und gebuttert wurde. Die Muskelkraft der Zugtiere wurde später durch die natürlichen Energiequellen Wasser und Wind ersetzt. Wohl schon um Christi Geburt entstanden die ersten Wassermühlen, gefolgt im Mittelalter von den Windmühlen, und zwar zunächst von den total in den Wind zu drehenden hölzernen Bockmühlen, die seit dem 18. Jahrhundert auch in unserer Gegend von den sogenannten Holländer Mühlen, bei denen lediglich der Kopf in Windrichtung zu stellen ist, abgelöst wurden. Als sich mehr und mehr die Motorkraft durchsetzte, kam es in unserem 20. Jahrhundert allenthalben zum großen Mühlensterben.

Einige Mühlen haben jedoch überlebt; sie werden heute zumeist liebevoll gehegt und gepflegt. Vorbildlich bietet sich in dieser Beziehung die Samtgemeinde Bederkesa dar, wo man sich gerade in letzter Zeit besonders intensiv um die erfolgreiche Restaurierung der drei in ihrem Gebiet noch vorhandenen Mühlen gekümmert hat. Einen gewissen Abschluß stellt nun ein eigener Mühlentag, Sonntag, 14. Oktober 1984, dar, wenn diese Mühlen in Hainmühlen, Lintig und Bederkesa der Öffentlichkeit feierlich präsentiert werden.

Die Wassermühle Hainmühlen ist zweifellos die älteste von ihnen. Sie hat der Rat der Hansestadt Bremen bereits 1419 von einer Mette Gogrew gekauft und dann fast 250 Jahre von Pächtern betreiben lassen. Auch in den folgenden zwei Jahrhunderten, als die staatlichen Eigentümer wechselten, waren die Pächter dem Amtmann von Bederkesa unterstellt. Erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, als hier der alte Mühlenzwang für die Bauern aus Köhlen, Ringstedt, Hainmühlen, Kührstedt, Lintig, Meckelstedt und Großenhain aufgehoben worden war, kaufte der Hainmühlener Gutsbesitzer Döschner die Wassermühle zusammen mit der von 1753 bis 1929 existierenden Bockmühle Hainmühlen, verpachtete sie jedoch an ausgebildete Müller. 1980 erwarb dann die Samtgemeinde Bederkesa die Wassermühle von dem Gutsbesitzer von Kameke und ließ das technische Baudenkmal an der Wittgeeste, das in seiner jetzigen Form größtenteils einem Neubau aus den Jahren 1828/1829 entspricht, mit



Die Wassermühle in Hainmühlen

finanzieller Hilfe des Landes Niedersachsen, des Landkreises Cuxhaven und des Mühlenrates der Männer vom Morgenstern sowie tatkräftiger Unterstützung weiterer Institutionen und Personen in den letzten beiden Jahren gründlich restaurieren und auch wieder ein Mühlenrad anbringen; schon um die Jahrhundertwende war das vorige Rad ent-

fernt worden. (Ausführliche Informationen über die Baugeschichte der Wassermühle Hainmühlen bietet eine jetzt vom Heimatbund der Männer vom Morgenstern herausgegebene sorgsam illustrierte Veröffentlichung von Professor Dr. Heinz Meyer-Bruck und Ernst Beplate)

Die Windmühle Lintig, eine Galeriholländer, brannte nach einem

Blitzschlag am späten Abend des 5. August 1982 bis auf die Grundmauern nieder, nachdem sie erst kurz zuvor erneuert worden war. Die Gemeinde Lintig und der Müller Grabow waren sich einig, daß dieses schmucke Baudenkmal wieder hergestellt werden mußte, zumal für die Finanzierung die Versicherungssumme fast ausreichte und auf und in das Backsteinfundament die günstig erworbenen, vorwiegend hölzernen Bestandteile der äußerlich nur noch wenig ansehnlichen Windmühle Bramstedt von 1870/1871 eingepaßt werden konnten. Das Interesse der Lintiger Bürger wurde in letzter Zeit besonders augenfällig durch die Aktivitäten des am 10. Januar 1984 gegründeten Mühlenvereins Lintig.

Bis zur Fertigstellung der von einer von Lintiger Bauern gegründeten Mühlenbau-Gesellschaft im Herbst 1872 hatten die Lintiger und Meckelstedter ihr Getreide zum Mahlen auf häufig schlecht passierbaren Feldwegen zu den Gutsmühlen in Hainmühlen fahren müssen. Die neue Lintiger Galeriholländer war anfangs an einen Müller Spiering verpachtet, der sie dann 1877 für 33 000 Mark käuflich erwarb. 1901 wurde ein Gasmotor eingebaut.

Fortsetzung Seite 4



Links die Mühle in Bederkesa, rechts die in Lintig, 1982, vor dem Brande.

Die Zerstörung Wesermündes in der Bombennacht vom 18. September 1944

Eine Erinnerung nach 40 Jahren

Am 18. September 1944 brachte ein britischer Bombenangriff Tod und Zerstörung über die Stadt Wesermünde, wie Bremerhaven damals hieß. Bei den Menschen, die diese Montagnacht miterlebten, hat sich das entsetzliche Geschehen tief und für immer eingeprägt. Für sie bedeutet dieser Tag schmerzliches Erinnern. Die mittlere und jüngere Generation kennt den Bombenkrieg – zum Glück – nicht mehr aus eigenem Erleben. Das Gedenken aus Anlaß des 40jährigen Jahrestages soll auch dazu beitragen, der nachfolgenden Generation einen wahrheitsgemäßen Eindruck von dem furchtbaren Geschehen zu vermitteln. Dazu soll eine Ausstellung des Magistrats beitragen, die im Gemeindehaus der Großen Kirche an der „Bürger“ vom 18. September bis 6. Oktober mit zahlreichen Fotos, Zeitungsausschnitten, Augenzeugenberichten und Gegenständen die Ereignisse des 18. September 1944 dokumentiert.

Es gibt noch viele offene Fragen historischer, politischer, militärischer, technischer und moralischer Dimension über das finstere Thema des Bombenkrieges. Namen wie Guernica, Warschau, Rotterdam, London, Coventry, Köln, Hamburg, Berlin, Dresden, Hiroshima und Vietnam sind mit diesem Abschnitt grausamer Kriegsführung auf fürchterlicher Weise verbunden.

Nachdem zuerst in Polen, in Holland und vor allem in England deutsche Luftangriffe zu Schrecken, Tod und Zerstörung geführt hatten, wurde danach jede größere deutsche Stadt durch vernichtende britische und amerikanische Bombenangriffe zum Frontgebiet. Ohne Rücksicht und ohne Unterschied waren die Zivilpersonen, also vor allem Frauen, Kinder, alte Leute, Kranke und Hilflose, dem Schrecken des modernen Krieges ausgesetzt, oft schlimmer als an der wirklichen Front.

Das britische Bomber Command unter Luftmarschall Harris sah als Ziele der Angriffe gegen Deutschland nicht Fabriken oder sonstige militärische Objekte an, sondern suchte die Moral der Zivilbevölkerung, insbesondere der Industriearbeiterschaft, zu treffen. Es kam zu den gefürchteten Flächenbombardements deutscher Städte. Die britischen Nacht- und die amerikanischen Tagesangriffe erreichten Ausmaße von nie gekannter Wucht. Eine deutsche Stadt nach der anderen sank in ungeheuren Feuerstürmen in Schutt und Asche. Über 500 000 deutsche Zivilpersonen haben im

zweiten Weltkrieg in diesem Inferno ihr Leben verloren.

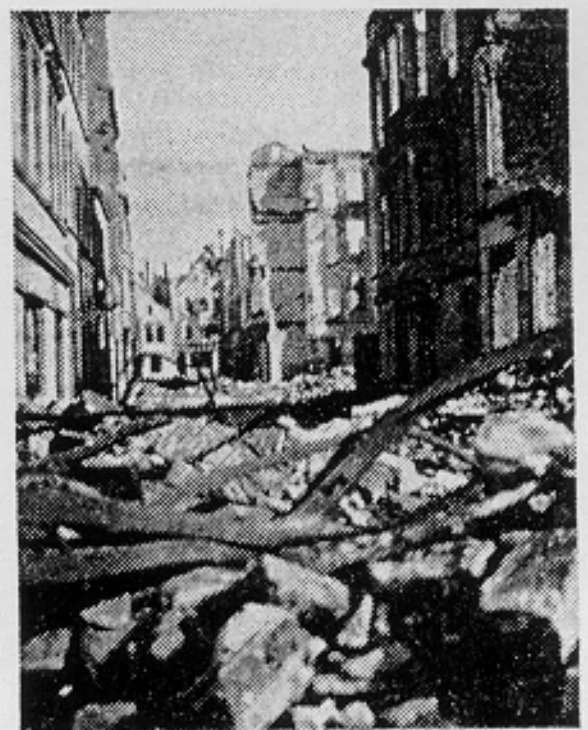
Und trotzdem – so bitter es sein mag – auch bei Betrachtung des Bombenkrieges muß der Grundsatz von Ursache und Wirkung seine Gültigkeit behalten. Der zweite Weltkrieg ist am 1. September 1939 von Hitler-Deutschland begonnen worden und führte anfangs zu vielbejubelten militärischen Erfolgen. Aber im Herbst 1944 näherte sich dieser Krieg seiner Endphase, der völligen Niederlage Deutschlands. Spätestens im Laufe des Jahres 1944 wurde erschreckend deutlich, daß sich Hitler nicht scheute, Volk und Staat der Vernichtung preiszugeben. Er war entschlossen, Deutschland und die Deutschen mit sich in den Abgrund zu reißen.

Das damalige Wesermünde war eine von mindestens 100 deutschen Städten, die nach einem festgelegten englisch-amerikanischen Plan durch Tages- und Nachtangriffe systematisch vernichtet wurden. Auf alliier-

Nacht vom 7. zum 8. April 1941 kamen bei der Zerstörung der Wohnhäuser Poggenbruchstr. 83 und Weserstr. 210 elf Menschen ums Leben, das waren die ersten Luftkriegstoten Wesermündes. Am 26. Januar 1942 fiel eine Sprengbombe auf das Haus Batteriestr. 85, in dem acht Menschen ihr Leben verloren. Bei diesen Bombenabwürfen und auch weiteren im Jahre 1943 handelte es sich nicht um gezielte Angriffe, sondern um Notabwürfe, die meistens auf den Rückflügen der englischen Bomber erfolgten.

Mit dem Angriff vom 3. Februar 1944, bei dem amerikanische Bomber vormittags über 300 Bomben vor allem auf Wulsdorf und den Fischereihafen abwarfen, wurde es auch für Wesermünde ernst. 32 Menschen wurden getötet, 77 verletzt. Am 15. Juni 1944 wurden durch Sprengbomben in Geestemünde 60 Häuser völlig vernichtet, 40 schwer beschädigt. Es gab 148 Tote.

Der Tagesangriff vom 18. Juni 1944



Die schmalen Nebenstraßen, wie hier die Kurze Straße, waren nach dem verheerenden Angriff kaum noch passierbar

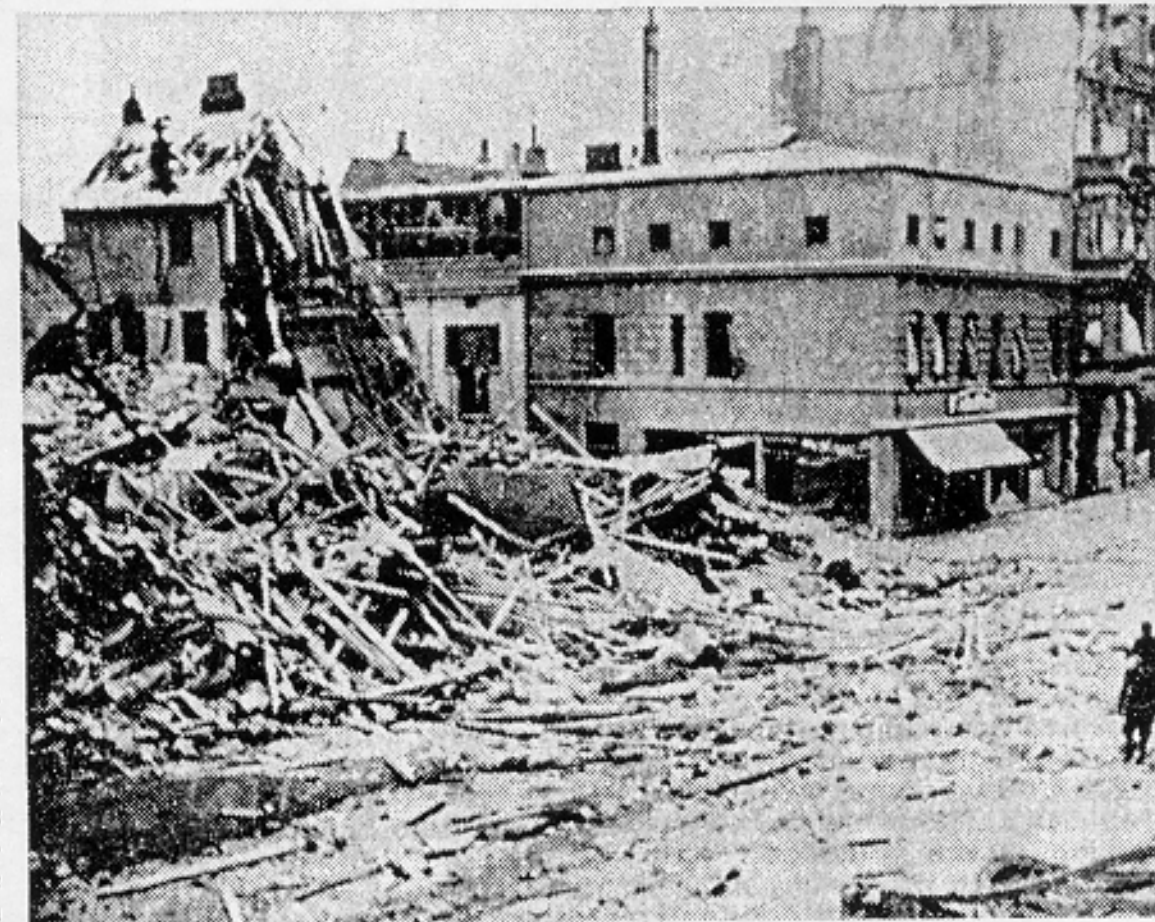
Schicksalstag rückte heran.

In den frühen Abendstunden des 18. September 1944 starteten 206 Lancasterbomber und sieben Mosquitos der 5. britischen Bomberflotte zu einem neuen Angriff. Ihr Ziel war die Hafenstadt Wesermünde.

In unserer Stadt ahnte an diesem Montag noch niemand etwas von der drohenden Gefahr. Jeder ging an diesem trockenen, warmen und windstillen Spätsommertag seiner gewohnten Beschäftigung nach. Gegen 21.30 Uhr löste die Warnzentrale in der früheren Lloydagentur in der Lloydstraße den 769. örtlichen Fliegeralarm aus. Kurz darauf meldete der Warnsender: „Achtung vor Bombenwürfen.“

Der Markiererverband der Bomberflotte konnte den ausgewählten Punkt im Norden der Stadt schnell finden und seine zehn Markierungsbomben präzise setzen, die wegen ihrer typischen Form im Volksmund „Tannenbäume“ genannt wurden. Um 21.58 Uhr gab der Masterbomber dem Hauptverband die Anweisung, das Ziel anzufliegen und zu bombardieren. Aus verschiedenen Richtungen flogen die schweren Lancastermaschinen heran, und innerhalb von nur 20 Minuten prasselten 480 Sprengbomben, 420 000 Thermitbrandbomben und 31 Minenbomben auf die Wohngebiete Wesermündes herab, exakt gezielt vom Leher Tor im Norden bis zur Georg-Seebeck-Straße im Süden. In wenigen Minuten war das Stadtgebiet in ein ausgebreitetes Flammenmeer verwandelt.

Fortsetzung Seite 3



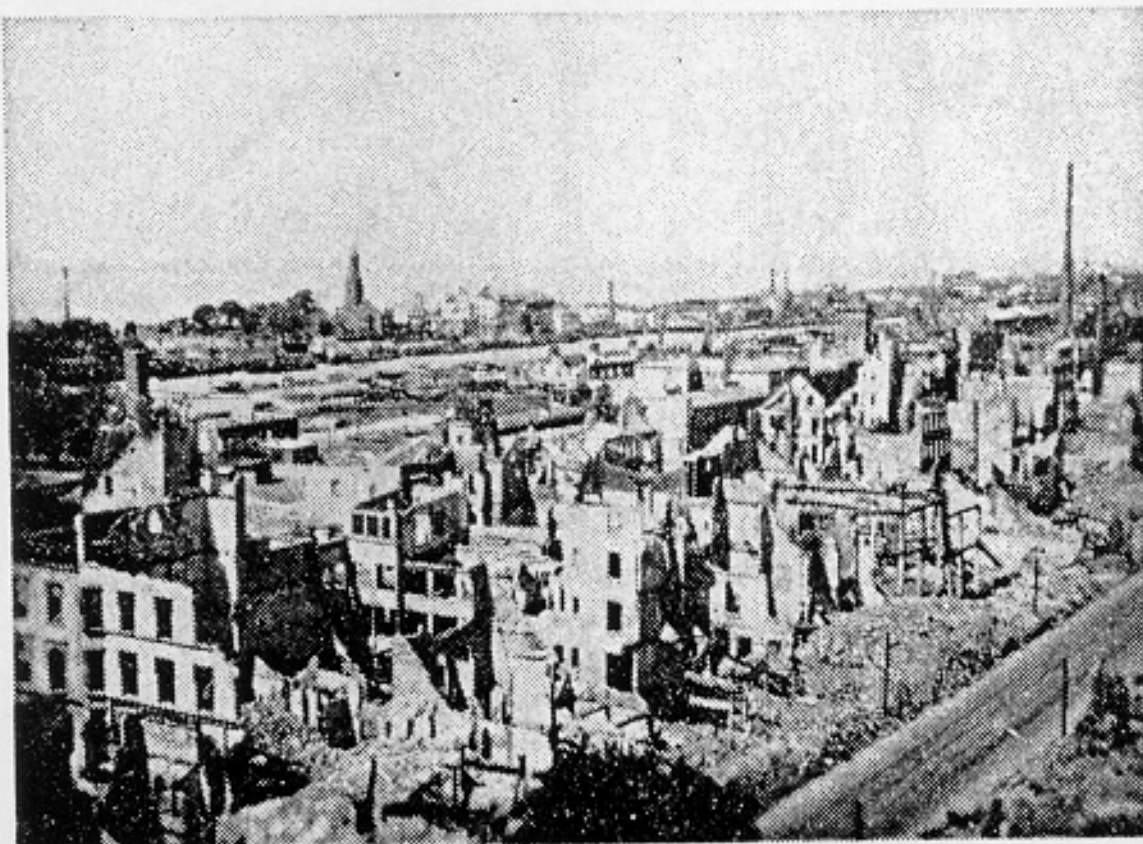
Nach dem schweren Angriff auf Lehe am 18. Juni 1944 in der Hafenstraße/Ecke Auf den Säulen

ter Seite wurde dieses Vorgehen als Vergeltung und als Strafe für die Deutschen im Rahmen des von Hitler angezettelten Krieges angesehen.

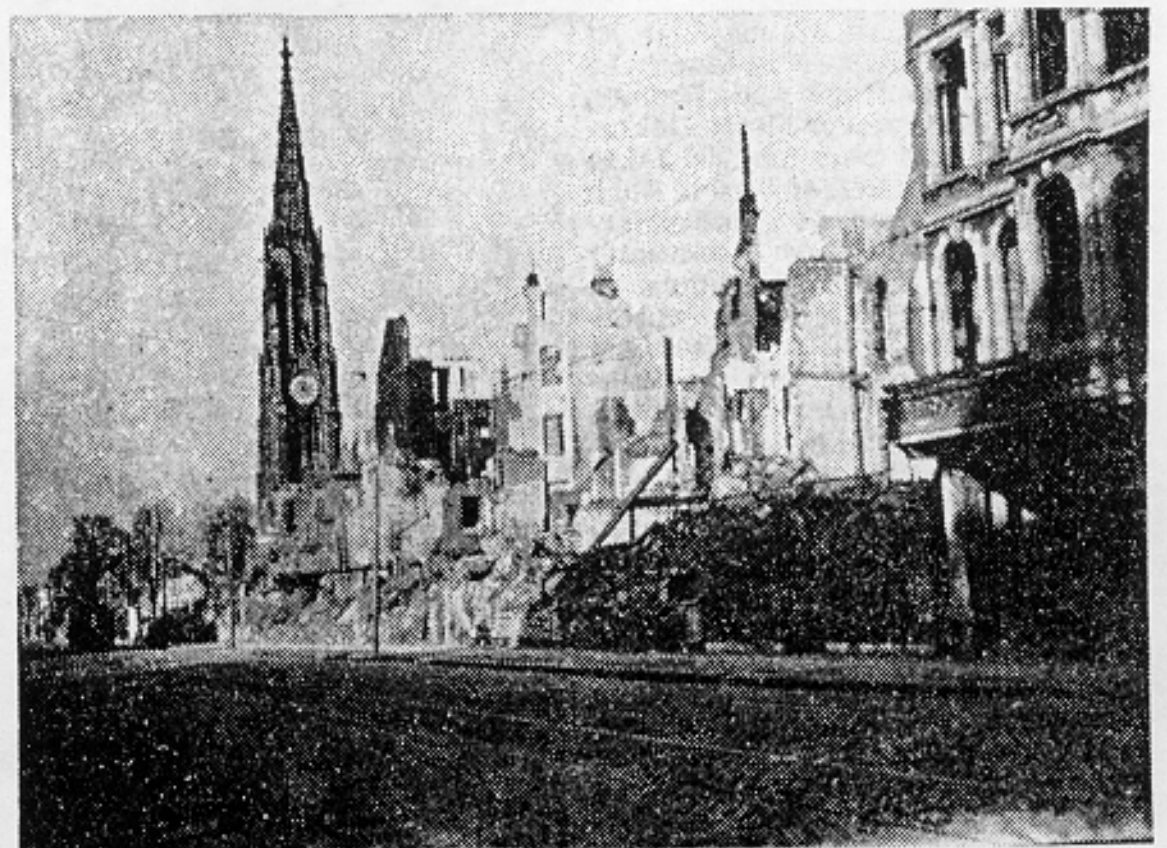
Am 16. Oktober 1940 fielen in der Feldstraße in Geestemünde die ersten Bomben des 2. Weltkrieges auf Wesermünder Stadtgebiet. In der

traf vor allem die Hafen- und Rickmersstraße, die Zahl der Toten, vorwiegend Frauen und Kinder, betrug 200. Sechs Tage später, am 24. Juni, waren der Fischereihafen und die Seebeckwerft das Ziel feindlicher Bomben, 84 Tote waren zu beklagen.

All dies Schreckliche war für unsere Stadt aber nur das Vorspiel. Der



Das zu 97 Prozent zerstörte Alt-Bremerhaven



Die Trümmer an der „Bürger“ zwischen Kirchen- und Mittelstraße

Die erste Geestemünder Werftgründung

Schau & Oltmanns – Geestemünder Dockkompanie

Von den einstigen Anlagen der Seeschiffbau- und Werftfirma Schau & Oltmanns, die sich zwischen dem König-Georgs-Dock und der Werft von Tecklenborg oberhalb der Geestebücke am linken Geestufer an der damaligen Dock- und jetzigen Clausenstraße befanden, ist heute nichts mehr vorhanden. Während um 1850 an der Geeste auf Bremerhavener Seite keine Werftplätze mehr zur Verfügung standen, existierte am linken hannoverschen Flußufer noch kein einziger Schiffszimmerbetrieb. Erst nach der Zurücknahme des Reitkampdeiches konnte das 1845 als Konkurrenz zu Bremerhaven entstandene Geestemünde zwei Dock- und Schiffbauplätze anbieten, die an Schau & Oltmanns und Tecklenborg vergeben wurden. Das Unternehmen der aus dem oldenburgischen Brake nach Geestemünde gekommenen Schiffbaumeister Schau und Oltmanns kann man als erste Werftneugründung in Geestemünde bezeichnen, das neben Rickmers und Tecklenborg wesentlichen Anteil an dem Aufschwung des Geestemünder Holz- und Segelschiffbaus hatte.

Über den aus technikhistorischer Sicht sehr interessanten Werdegang des aus Kiel stammenden Schiffszimmerbaas Hans Sonne Schau, der von 1876 – 1879 Vizepräsident der Geestemünder Handelskammer war und zusammen mit Friedrich Busse die Pläne für den ersten deutschen

Hochseefischdampfer, die „Sagitta“, entwarf, gibt sein Lebenslauf vom 4. November 1852 Auskunft. Nach einer kurzen Seefahrtszeit und Schiffszimmerlehre in Kiel arbeitete Schau in Eckernförde. Anschließend ging der junge Schiffszimmermann nach Kopenhagen und Helsingör, um seine theoretischen und praktischen Kenntnisse zu erweitern. Schau informierte sich bei englischen Werften über den Bau von Holz- und Eisendampfschiffen. Als Offizier der ersten deutschen Flotte unter Admiral Brommy befaßte er sich u. a. mit der Konstruktion von Kanonenbooten und Dampfschiffen. Da er aus seiner Marinezeit in Bremerhaven die örtlichen Verhältnisse kannte, bemühte er sich nach Auflösung der deutschen Flotte mit seinem Partner und Teilhaber, dem Schiffbaumeister Oltmanns aus Brake, um einen Dockplatz in Geestemünde.

Der langjährige Mietvertrag wurde am 23. Dezember 1852 in Hannover abgeschlossen. Der jährliche Pachtzins betrug 380 Taler. Die Mieter durften das Grundstück nur für die Anlage eines Trockendocks verwenden. Der Bau einer eventuellen Helgeneinrichtung war zwar grundsätzlich erlaubt, doch mußte vorher eine zusätzliche Baugenehmigung beantragt werden. Ferner durfte die Helling die Schifffahrt auf der Geeste nicht behindern. Die Pächter mußten sich verpflichten, das Trocken-



Blick auf das Gelände der Marineschule an der Geeste. Am rechten Bildrand erkennt man die Einfahrt zum ehemaligen Tecklenborg-Dock, an das sich der einstige Schiffbauplatz von Schau & Oltmanns flußaufwärts anschloß. (Foto: Dirk J. Peters, Deutsches Schifffahrtsmuseum, 1981)

dock in den folgenden drei Jahren fertigzustellen. Weiter durften auf dem Gelände nur solche Gebäude errichtet werden, die für den Schiffbau- und Dockbetrieb unbedingt erforderlich waren, wozu auch Wohnungen für die Pächter und die bei ihnen beschäftigten Arbeiter gehörten.

Das Trockendock und die übrigen Schiffbaueinrichtungen wurden von 1853 – 1855 erstellt. In den nächsten Jahren wurden die Anlagen erweitert und neue Gebäude errichtet. Der Längsthelgen grenzte an den Dockplatz von Tecklenborg. Das Trockendock war parallel zum Helgen gebaut, hatte eine Länge von 81 bzw. 57,9 m und wies eine Einfahrtbreite von 13,02 m auf. Die Tiefe betrug 4,14 m unter mittlerem Hochwasser. Den Abschluß des Geländes bildeten die Werkstatt- und Wohngebäude. Das Trockendock war von Schau und Oltmanns selbst konstruiert und erbaut worden und wies etwas geringere Abmessungen als die benachbarte Tecklenborgsche Anlage auf. Die Wände, der Boden, das Tor und die massive Schleuse des Docks waren vollständig aus Holz hergestellt worden. Für die damalige Zeit bedeutete die Errichtung einer derartigen Dockkonstruktion eine eindrucksvolle Ingenieurleistung, zumal die Arbeiten durch den ungünstigen Baugrund und durch das Hochwasser der Geeste erschwert worden waren.

Nicht unerheblich waren auch die Baukosten, die mindestens 60 000 Taler betrugen und Schau & Oltmanns in finanzielle Schwierigkeiten brachten, die mit Unterstützung der hannoverschen Regierung gelöst werden konnten, da Hannover das Ansehen des jungen Hafenortes Geestemünde nicht durch einen Konkurs aufs Spiel setzen wollte. Die Firmeninhaber gerieten 1855 erneut in finanzielle Schwierigkeiten, die durch eine Beteiligung der Gläubiger an der Firma überwunden werden konnten. Das Unternehmen hieß jetzt „Geestemünder Dockbaukompanie“. Schau und Oltmanns behielten aber die Geschäftsführung in ihren Händen.

Über die weitere Entwicklung dieses Seeschiffbau- und Dockbetriebs gibt es nur wenige Informationen. Die Firma erhielt 1873 die Baugenehmigung für eine Dampfkesselanlage. 1856 wurde das 224 Lasten große Segelschiff „E. von Beaulieu“ für Kapitän C. W. Fesenfeld hergestellt. Im Auftrag der später berühmten

Segelschiffreederei F. Lacisz aus Hamburg entstanden hier in den Jahren 1860 und 1861/62 die Brigg „Pacific“ und die Brigg „Peru“. Die beiden Barken „Paladin“ und „Parnaß“ wurden 1877 und 1878 wieder bei Schau & Oltmanns auf Rechnung der Firma F. Lacisz erbaut. 1864 erfolgte der Stapellauf der Bark „Juno“, während in den Jahren 1874 und 1878 die Schonerbrigg „Doctor Lasker“ und die Schonerbark „Diana“ hergestellt wurden.

Der Geestemünder Werft- und Dockbetrieb beschäftigte 1860 bereits 150 Schiffszimmerleute. Als die Holz- und Segelschiffswerften wegen der Umstellung auf den Eisen-, Dampf- und Stahlschiffbau sich in einer tiefen Strukturkrise befanden und keine Aufträge mehr bekamen, ging die Beschäftigungszahl zurück. Bei Schau & Oltmanns betrug die Durchschnittszahl der beschäftigten Arbeiter vom 1. April 1882 bis zum 31. März 1884 35, die vom 1. April 1885 bis zum 30. September 1885 auf 25 sank und sich im nächsten Halbjahr weiter auf 17 verringerte.

Im Jahre 1891 wurde das Unternehmen Schau & Oltmanns, das aus privaten und geschäftlichen Motiven nicht weitergeführt werden konnte, von Friedrich Georg Seebeck erworben, der das Trockendock, die zwei vorhandenen Helgen und Gebäude modernisierte. Zusätzlich wurden eine Helling, Eisen- und Metallgießerei und weitere Werkstätten angelegt, um den Eisenschiffbau, die Schiffsreparatur und Dampfkesselherstellung betreiben zu können. Nur ein Jahr später wurde das erste Schiff, der Fischdampfer „Uranus“, zu Wasser gelassen. 1893 erfolgten die Erweiterung des Docks, die Vergrößerung der Maschinenwerkstatt und der Kesselschmiede. Als die Firma Seebeck ihre neue Werft am Geestemünder Handelshafen 1910/11 in Betrieb nehmen konnte, ging das einstige Gelände von Schau & Oltmanns mit den Anlagen und Gebäuden in den Besitz des preußischen Wasserbauamtes über. Das Dock wurde 1933 zugeschüttet, nachdem die ehemalige Schleuse zum Geestemünder Handelshafen nach einem Umbau 1931 als Dock für die Dienstfahrzeuge des Amtes zur Verfügung stand. Heute gehört dieser einstige traditionsreiche Seeschiffbau- und Dockplatz von Schau & Oltmanns an der Clausenstraße, wo der Geestemünder Schiffbau begann, zum Areal der Marineschule.

Dirk J. Peters

... nach 40 Jahren Fortsetzung von Seite 2

Es bildete sich der gefürchtete Feuersturm, der wie ein schwerer, heulender Orkan über die leidgeprüfte Stadt hinwegfegte und überall das tobende Feuer stärker entfachte. Die flüchtenden Menschen konnten in Flammen und Qualm kaum atmen, die Augen waren verklebt, jeden Augenblick bestand die Gefahr, von herabstürzenden Balken oder herumwirbelnden Steinen und Mauerstücken getroffen zu werden. Die verzweifelten Menschen suchten im Hafengebiet, am Weserdeich, an der Geeste, auf dem Kirchenplatz, auf dem Geestemünder Neumarkt, in den Parkanlagen und an weiteren freien Stellen dem grauenhaften Inferno zu entkommen. Mancher sprang, um der mörderischen Glut zu entgehen, einfach in das offene Wasser. Viele Bewohner versuchten zäh und verbissen, ihre in Brand geratenen Häuser und Wohnungen zu retten, leider in den meisten Fällen ohne Erfolg.

In dem glühenden Feuersturm und den zusammenstürzenden Häusern Wesermündes haben 618 Menschen ihr Leben verloren. 1200 Einwohner wurden verletzt. Über 30 000 Menschen waren obdachlos geworden, in wenigen Minuten hatten sie ihre Wohnungen und ihre gesamte Habe verloren. 2760 Gebäude wurden total vernichtet, darunter sechs Kirchen und 14 Schulen, über 1800 Gebäude hatten zum Teil schwere Beschädigungen. 56 Prozent des vorhandenen Wohnraumes in Wesermünde war total zerstört. Die Stadtmitte, das alte Bremerhaven, lag zu 97 Prozent, Geestemünde zu 75 Prozent in Trümmern. Die Stadt war in ihrem Lebensnerv getroffen.

Nur mit großem Respekt und mit Bewunderung muß man von den vielen Männern und Frauen, Jungen und Mädchen sprechen, die unmittelbar nach dem katastrophalen Luftangriff und in den Tagen danach unter Einsatz aller Kräfte Hilfe leisteten. Trotz der gewaltigen Personen- und Sachschäden gelang es den mutigen Helfern, wenigstens provisorisch die nötigsten Maßnahmen zu

treffen. Es mußten ja in kürzester Zeit 30 000 Menschen, die ihr Heim verloren hatten, mindestens notdürftig untergebracht, versorgt und versorgt werden. Auch Wesermündes damaliger Oberbürgermeister Dr. Walter Delius und seine Mitarbeiter in der Stadtverwaltung haben diese nahezu unlösbare Aufgabe beherrscht angepackt und im Sinne der Einwohner das Notwendige getan oder veranlaßt.

Was viele Generationen arbeitssamer Menschen mühevoll und mit großem Fleiß aufgebaut hatten, vernichtete dieser grauenvolle Feuersturm in einer einzigen Nacht. Der Wehrmachtsbericht vom 19. September 1944 meldete in lakonischer Kürze: „Feindliche Bomber führten Terrorangriffe gegen Wesermünde und Budapest sowie andere Orte im ungarischen und serbischen Raum.“ – Wer Wesermünde nicht kannte, mußte meinen, es läge irgendwo auf dem Balkan.

In Wesermünde sind durch Bombenangriffe während des zweiten Weltkrieges insgesamt 1143 Frauen, Männer und Kinder getötet worden. Sie haben als unschuldige Zivilpersonen in dem verbrecherischen Hitlerkrieg mit dem höchsten, ihrem Leben, bezahlt. 2038 Einwohner wurden zum Teil schwer verletzt.

In einem beispiellosen Prozeß des Wiederaufbaues sind nach 1948 überall in den deutschen Städten die gewaltigen Kriegsschäden beseitigt worden. Auch bei uns ist eine neue Stadt entstanden. Die bedrückenden Trümmerfelder, die jahrelang das Bild unserer Städte bestimmten, kennen wir nur noch von alten Fotos. Diese alten Fotos, einige Filme, Ausstellungen, Schriften, Berichte der damaligen Zeitzeugen und Vorträge müssen als Mahnung und Lehre für die Zukunft verstanden werden. Jeder Bürger muß sich auferufen fühlen, immer und überall daran mitzuwirken, daß es nie wieder einen Krieg gibt, der Tod, Verderben, Zerstörung und wohl auch die endgültige Vernichtung über die Menschheit bringen würde.

Harry Gabecke

(Fotos: Sammlung des Verfassers)

Umschau

„Hansische Häfen im Spätmittelalter“ – Ein Vortrag von Prof. Dr. H. Stooß

Im Rahmen der vom Institut für vergleichende Städtegeschichte, Münster, und dem Stadtarchiv Bremerhaven gemeinsam veranstalteten Arbeitstagung „Hafen und Stadt vornehmlich im Nordseebereich“, die am 8. und 9. Oktober 1984 im Weser-Forum stattfindet, hält in Verbindung mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, am Montag, dem 8. Oktober 1984, Prof. Dr. H. Stooß, Münster, um 20 Uhr im Vortragssaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums einen öffentlichen Vortrag zum Thema: „Über hansische Häfen im Spätmittelalter“ – Prof. Dr. Stooß ist einer der profiliertesten Stadthistoriker, der auch 1977 in Bremerhaven anlässlich der 150-Jahr-Feier der Stadt einen Vortrag gehalten hat. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen. BS

35. Sachsensymposium in Bederkesa

Vom 1. bis 5. Oktober findet das diesjährige, 1949 von dem damaligen Cuxhavener Museumsleiter und Kfzdenkmalpfleger, dem Morgensterner Karl Waller (1893–1963), begründete Symposium der Arbeitsgemeinschaft für Sachsenforschung mit Fachgelehrten aus den skandinavischen Ländern, aus England, Belgien, den Niederlanden und den beiden deutschen Staaten in Bederkesa statt. HEH

Wassermühle Hainmühlen

Zum Mühltage am 14. Oktober 1984 in der Samtgemeinde Bederkesa, wo die Wassermühle Hainmühlen sowie die Windmühlen Lintig und Bederkesa eingeweiht werden, erscheint beim Heimatbund der Männer vom Morgenstern als 1. Heft einer Reihe von Mühlenmonographien

Die drei Mühlen ... Fortsetzung von Seite 1

Nach einem wenig rühmlichen Intermezzo von 1913 bis 1919 erlebte die Griesegraue von 1919 bis 1958 mit dem Müller Hermann Bremer eine neue Blütezeit. Auch die Nachfolger, die Müllermeister Walter und Karl-Heinz Grabow, sind stets bemüht gewesen, das Bauwerk zu erhalten. Die Müllerfamilie und der für den Wiederaufbau verantwortliche Großhainer Bauunternehmer Friedrich Warnke werden nun mit vielen Lintigern stolz sein auf die geglückte Restaurierung dieses dörflichen Wahrzeichens.

Die jetzige Windmühle Bederkesa stammt aus dem Jahre 1881; sie wurde damals an der Stelle einer nach einem Blitzschlag abgebrannten Bockmühle als sogenannte Erdhol-

Im 18. Jahrhundert gab es in den Herzogtümern Bremen und Verden ein Gesetz, das das Betteln und Vagabundieren (Umherziehen ohne festen Plan) unter Strafe stellte. Die Vögte (Polizei) der einzelnen Ortschaften hatten darauf zu achten, daß dieses Gesetz auch befolgt wurde. Um ihre Aufmerksamkeit zu erhöhen, erhielten sie pro Verhafteten eine Gebühr von ihrer Obrigkeit. Doch dem Staat genügte diese Maßnahme noch nicht, daher befahl die Regierung in Stade den Leitern ihrer Ämter, einmal im Jahr eine regelrechte Jagd auf Bettler und Vagabunden zu veranstalten. Diese „Betteljagden“ wurden generalstabsmäßig durchgeführt, wobei die Amtsverwaltung jeden Einwohner ihres Bezirks mit als Hilfspolizisten heranziehen konnte. Dies war nötig, weil nicht nur sämtliche Wirtschaften des Amtes auf Gäste überprüft wurden, die der Wirt nicht bei der Behörde angemeldet hatte, sondern auch die Feldmark zog man mit in die Kontrolle ein.

Die Bettlerjagd, die das Amt Bederkesa im November 1767 durchführte, zeitigte tatsächlich einen Erfolg, was in früheren Jahren oft nicht der Fall gewesen war. Zwischen „Großenheyn“ und Drittgeest (Hof

unserer Region die 40 Seiten umfassende Broschüre „Die Wassermühle Hainmühlen“ mit Beiträgen von Ernst Beplate und Professor Dr. Heinz Meyer-Bruck. HEH

75 Jahre Schwebefähre Osten

Ende September 1984 war ein dreiviertel Jahrhundert vergangen, seit zwischen dem heutigen Hemmoorer Stadtteil Basbeck und der Gemeinde Osten ein neues und damals ebenso sensationelles wie revolutionäres Verkehrsmittel, nämlich die Schwebefähre, ihren Betrieb aufnahm. Der breite und gezeitenabhängige Ostefluß war seit eh und je für die Anwohner und den kreuzenden Fernverkehr ein arges Hindernis, das mit den traditionellen Prähmfähren nur mühsam überwunden wurde. Um unabhängiger zu werden und eine größere Ladefläche zu erhalten, ersann man das originale Transportmittel, bei dem das hohe und flußüberspannende gitterförmige Tragegerüst dem Fährwagen Halt gibt, der durch Elektromotoren getrieben

nach Bremervörde zu) stellte der Vogt einen Mann ohne Paß, den Amtsschreiber Nanne gleich an Ort und Stelle kurz vernahm, bevor er ins Gefängnis neben der Burg in Bederkesa gebracht wurde. Bei dem Verhafteten handelte es sich um den 28jährigen Christopher Meinecke aus Bethel, Amts Poppenburg, im Stift Hildesheim. Der Mann, er war Schneider von Beruf, hielt sich aber während der letzten Jahre weitgehend in Imbeck im Amt Buxtehude auf. Bei dem dortigen Einwohner Ludewig Peets bewahrte er seine Habseligkeiten auf, wenn er sich auf Arbeitssuche begab. 14 Tage vor seiner Verhaftung verließ der Schneider Imbeck und ging auf Arbeitssuche, wobei er über Bremen, Vegesack usw. ins Amt Bederkesa gelangte. Bevor der Mann, der weder einen Paß noch einen Lehrbrief besaß, verhaftet wurde, hielt er sich nach seinen Angaben eine Nacht in Drangstedt bei Wirt Claus Cornahrens auf, die folgende verbrachte er im Haus eines ihm namentlich nicht bekannten Mannes in Kleinenhain.

Als Amtsschreiber Nanne den Verhafteten am nächsten Tag zum gründlichen Verhör vom Gerichtsdienst vorführen ließ, verwickelte sich Meinecke in Widersprüche. Während der Mann bei dem kurzen

Verhör in Drittgeest angegeben hatte, aus Naumburg in Sachsen gebürtig zu sein, gab er nun Gronau bei Hildesheim als Geburtsort an, verbesserte es dann aber in Bethel. Auf die Widersprüche hingewiesen, antwortete der Schneider, in Gronau habe er sein Handwerk erlernt. Doch Nanne glaubte auch die übrigen Angaben nicht. Aus diesem Grund ließ er den Wirt Cornahrens aus Drangstedt nach Bederkesa kommen und fragte ihn, warum er Meinecke hätte bei sich übernachten lassen, ohne dies dem dortigen Vogt pflichtgemäß anzumelden. Doch der Mann fiel ob dieser Eröffnung aus allen Wolken, denn er kannte den Verhafteten gar nicht. Gleiches ergab sich, als der Gastwirt Claus Brickwedel aus Drangstedt in die Amtsstube zitiert wurde, weil Nanne glaubte, Meinecke hätte sich in den Namen der Wirte geirrt. Doch bei Brickwedel hatte sich schon seit drei Wochen kein Übernachtungsgast mehr eingefunden.

Da die Bederkesaer Beamten nach diesen Lügen glauben mußten, hinter Meinecke verberge sich nicht nur ein Bettler und Vagabund, sondern ein Krimineller, überstellten sie ihn in das Stader Gefängnis. (Quelle: Staatsarchiv Stade) Ernst Beplate

befähre, ihren Betrieb aufnahm. Der breite und gezeitenabhängige Ostefluß war seit eh und je für die Anwohner und den kreuzenden Fernverkehr ein arges Hindernis, das mit den traditionellen Prähmfähren nur mühsam überwunden wurde. Um unabhängiger zu werden und eine größere Ladefläche zu erhalten, ersann man das originale Transportmittel, bei dem das hohe und flußüberspannende gitterförmige Tragegerüst dem Fährwagen Halt gibt, der durch Elektromotoren getrieben

wird. 65 Jahre lang tat diese von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg erbaute Spezialfähre ihren Dienst, die ein wenig an die geringfügig ältere Wuppertaler Schwebebahn erinnert. Dann, im Jahre 1974, wurde sie stillgelegt, denn längst nicht mehr war sie den Anforderungen des modernen Straßenverkehrs gewachsen. Zu langsam und mit einer inzwischen viel zu kleinen Ladefläche, war sie jetzt ein Verkehrshindernis und wurde deshalb durch eine moderne Straßenbrücke ersetzt. Aber als technisches Baudenkmal blieb sie erhalten und gibt dem alten Kirchort Osten zusammen mit der benachbarten und imposanten Barockkirche seine unverwechselbare Silhouette. Vor einigen Jahren gründete man eine „Fördergesellschaft zur Erhaltung der Schwebefähre Osten e.V.“. Sie hat am 23. September 1984 in einer Festveranstaltung das Jubiläum der nach wie vor betriebsfähigen Fähre gebührend gefeiert und damit erneut auf eine ungewöhnliche geschichtliche Sehenswürdigkeit der Region aufmerksam gemacht. Baujahr 1909! RL

37. Bevensen-Tagung

Zum Treffen niederdeutscher Autoren, Wissenschaftler, Kritiker und Verleger kam man in diesem Jahr zum 37. Mal in Bad Bevensen/Landkreis Uelzen in der Zeit vom 21. bis 23. September 1984 zusammen. HEH

Plattdeutscher Schulmeistertag 1984 in Verden

Der Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden hat die Lehrer des Altbezirks Stade zum diesjährigen Plattdeutschen Schulmeistertag am 18. Oktober 1984 nach Verden eingeladen. 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: Ditzgen Druck und Verlags-GmbH, Bremerhaven, Hafenstraße 140 (Postcheckkonto Hamburg 136 96). Redaktionsausschuß Bernd Behrens, Klaus Dobers, Heinrich Egon Hansen, Dr. Rudolf Lembcke und Dr. Burchard Schepers. Anschrift für alle und Beiträge an Dr. Burchard Schepers, Magistrat der Stadt Bremerhaven, Stadtarchiv, 2850 Bremerhaven, Postfach 21 03 60.



September 1984

Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Donnerstag, 4. Okt. 1984, 20 Uhr, Bederkesa, Hotelrestaurant „Waldschlößchen“: Gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft für Sachsenforschung und der Burgesellschaft Bederkesa aus Anlaß des 35. Sachsensymposiums ein Vortrag des Landesarchäologen Dr. Karl-Heinz Brand: „Die Ausgrabungen im Bremer Dom.“

Freitag, 5. Oktober, bis Sonntag, 7. Oktober 1984: Studienfahrt in das südhannoversche Bergland mit Besuch der Festversammlung des 65. Niedersachsentages in Duderstadt. Leitung: Heinrich E. Hansen. Abfahrt 7.30 Uhr, Kreissparkasse am Hauptbahnhof Bremerhaven.

Montag, 8. Okt. 1984, 20 Uhr, Bederkesa, Musiksaal der Grundschule in der Seminarstraße (Nähe „Waldschlößchen“): Gemeinsam mit der Volkshochschule im Landkreis Cuxhaven ein Vortrag von Universitätsprofessor Dr. Heinrich Schmidt, Oldenburg: „Mittelalterliche Bauernfreiheit an der Nordseeküste.“

Sonntag, 20. Okt. 1984, 15 Uhr, Dörum: Tagung der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft.

Mittwoch, 24. Okt. 1984, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Gemeindehaus St. Petri, Marienstr. 50: „Plattdeutsche Lyrik in Wort und Lied“ mit Hans Hinrichs und Udo Brozio, Cuxhaven.



Düt un dat ut de Muuskist

Weddersehen in de anner Welt

Se weern nu al so lang verheiraadt, Emma un Jonny. Man af un an frisch 'n ornlich Gewitter bi jem de Leev wedder op. Se kregen sik jümmer mal wedder in de Wull, un denn geef een Woort dat anner.

So ok letzten Sünndag. Do güng dat um dat Fernsehprogramm. Jonny wull Sport in de Glotzmöhl kieken un Emma so ne bunte Musikschaun. Se kemen dull in Fahrt un wullen sik

in de Raasch meist de Ogen utkleien. Toletzt futer Emma: „Dat will ik di seggen: In'n Heven kummst du Satan nie!“ „Na ja“, meen Jonny dröög, „dennso draapt wi beiden us dar unnen in de Höll ja wedder.“

„Woso kummst du dar op?“ wull Emma nu weten.

„Dat will ik di seggen, mien Schietbüdel“, verklar Jonny ehr, „ik heff nämlich annerletzt in de Zeitung leest: Drakens stiegt nich höger als dreihunnert Meter!“ HEH