

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Nr. 428
August 1985



Aus der Geschichte der Seebeckwerft

Vor 75 Jahren begann die Seebeckwerft mit Schiffsneubau am Südende des Geestemünder Handelshafens

Im Frühjahr 1910 konnte die Seebeckwerft an ihrem jetzigen Standort am Südende des Geestemünder Handelshafens den Schiffsneubau aufnehmen. Von 1906 bis 1910 entstand hier auf einem Areal von 124 421 m² für fast drei Millionen Mark eine neue Werft, die alle Belange des industriellen Seeschiffbaus erfüllte und den Grundstock des heutigen Betriebes bildet. Die Anlage ist so großzügig geplant gewesen, daß sie selbst jetzt noch für die heutigen Schiffsgrößen ausreicht. Die Entwicklung der Seebeckwerft spiegelt die wechselvolle Geschichte des Bremerhavener Seeschiffbaus wider, der sich trotz vieler Krisen und der harten in- und ausländischen Konkurrenz bis heute hat behaupten können. Die Seebeckwerft AG, die bedeutendste Seeschiffbaufirma in Bremerhaven, die das Erbe der Ende 1983 stillgelegten Bremer Traditions- werft AG „Weser“ angetreten hat, gehört mehrheitlich zum Krupp- Konzern und beschäftigt zur Zeit 2600 Arbeitnehmer.

Das am 1. Oktober 1876 in der Geestemünder Bülowstraße von Georg Seebeck als Kupferschmiede-, Klempnerei- und Gelbgießereiwerkstatt gegründete Unternehmen brauchte nicht wie die traditionellen Holz- und Segelschiffswerften die schwierige Übergangsphase zum modernen Eisen-, Stahl- und Dampfschiffbau überwinden, sondern konnte sich gleich auf die Herstellung von eisernen Dampfschiffen konzentrieren. Mit der Motorbarkasse „Minna“, die knapp 10 m lang war, 6,7 BRT Tragfähigkeit hatte und 1879 fertiggestellt wurde, begann der Schiffbau.

1886 konnte Seebeck am Ostufer des Querkanaals in der Schultzestraße von der Bremerhavener Wencke- Werft ein Gelände erwerben, das einen direkten Zugang zum Wasser und einen Eisenbahnananschluß aufwies. In den folgenden Jahren stellte die Firma, die zu der Zeit etwa 120 bis 150 Beschäftigte zählte, kleine Barkassen und Schlepper her, die von einer behelfsmäßigen Helling vom Stapel liefen. Der Maschinenbau spielte bei Seebeck von Anfang an eine wesentliche Rolle. Eine andere Besonderheit dieses Unternehmens war damals schon der Serienschiffbau, den die Werft bis heute beibehalten hat.

1891 gelang der Firma durch den Kauf des Geestemünder Dock- und Schiffbaubetriebes Schau & Oltmanns der Sprung an das linke Geesteufer und damit eine beträchtliche Erweiterung des Geschäftes. Nur ein Jahr später lief hier das erste Schiff, der Fischdampfer „Uranus“, vom Stapel. Von dem rasanten Aufstieg der deutschen Hochseefischerei profitierte insbesondere die Seebeckwerft, die sich zu einer regelrechten

Spezialfirma im Fischdampferbau entwickelte.

Das Jahr 1895 spielte in der Unternehmensgeschichte eine wichtige Rolle, weil sich durch die Übernahme der beiden traditionsreichen Bremerhavener Schiffbaubetriebe Carl Lange, Johanns Sohn und Bremer Schiffbaugesellschaft, vormals H. F. Ulrichs, und durch die Gründung der Aktiengesellschaft „Georg Seebeck AG, Schiffbau, Maschinenfabrik und Trockendocks“ mit einem Startkapital von 800 000 Mark die Struktur der Firma entscheidend veränderte. Der Betriebssitz wurde 1898 nach Bremerhaven verlegt. Mit dem 1900 erfolgten Kauf der alten Wencke- Werft, die 1885 vor 100 Jahren den ersten deutschen Hochseefischdampfer, die „Sagitta“, abgeliefert hatte, waren damit bis auf Rickmers und Tecklenborg alle hier ansässigen Holz- und Segelschiffbauunternehmen von Seebeck übernommen worden, von deren Erfahrungen man profitierte. Die Aktiengesellschaft Seebeck besaß nun eine Vielzahl von Schiffsneubau-, Dock- und Reparaturreinrichtungen, welche auf einem Areal von 65 000 m² mit einer Wasserfront von 920 m verteilt lagen. Das Gelän-

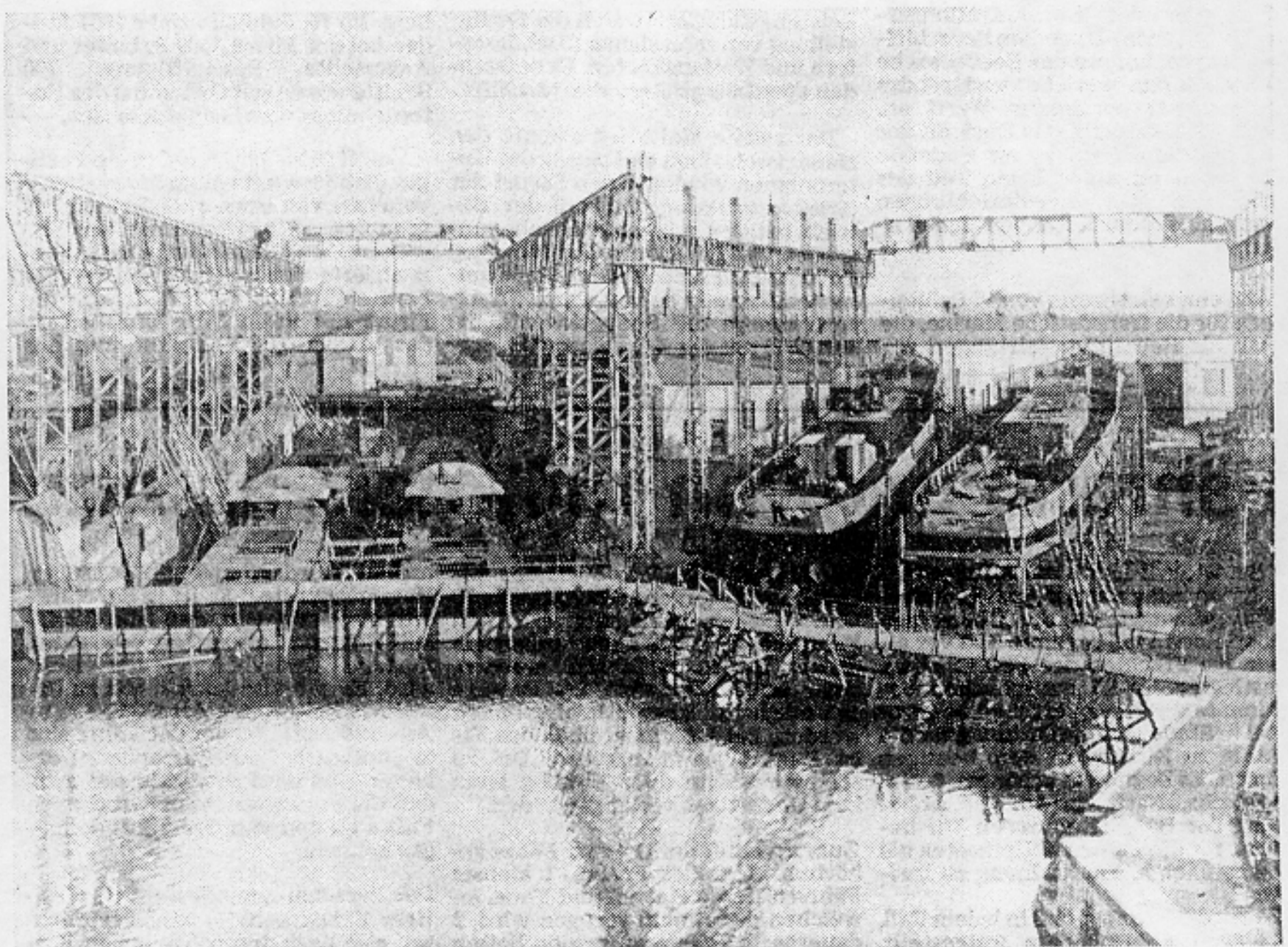
de von Lange und Wencke wurde überwiegend als Reparaturplatz benutzt, während das Baudock von Ulrichs für den Schiffsneubau ausgerüstet wurde. Diese von Ulrichs übernommene Idee entwickelte Seebeck dann konsequent als erster im deutschen Seeschiffbau weiter und ist bis heute ein besonderes Kennzeichen dieses Unternehmens geblieben.

Obwohl die Firma in den folgenden Jahren beträchtliche Investitionen vornahm, konnte der Nachteil der räumlichen Trennung der Produktionsstätten, die an beiden Ufern der Geeste verstreut lagen, auf die Dauer nicht beseitigt werden. Nach Verhandlungen mit der preußischen Regierung und den zuständigen Stellen in Geestemünde gelangte man 1906 in den Besitz eines idealen Werftgeländes am Südende des Geestemünder Handelshafens, das sich in geschützter Lage befand und genügend Raum für später geplante Erweiterungen bot. Die preußische Staatsbauverwaltung übernahm im Tausch gegen den neuen Bauplatz im Geestemünder Freihafengebiet, den Seebeck für eine Zeitdauer von 60 Jahren in Erbbaurecht erhielt, das ehemalige Gelände von Schau & Oltmanns.

Die Werft war nach den modernsten Erkenntnissen der damaligen Arbeits- und Produktionsmethoden für 1500 Beschäftigte konzipiert worden. Die zwei Baudocks von 170 m Länge wurden von Krangerüsten mit Laufkränen eingerahmt, die damals wie heute ein Wahrzeichen Geestemündes darstellen. Um die Dockeinrichtungen gruppierten sich Helgen, Schiffbauwerkstätten, Schnürboden, Winkelschmiede, Schmiede, Tischlerei, Gießerei, Modellager, Maschinenfabrik, Schlosserei, Dreherei, Kupferschmiede, Kesselschmiede, Kraftanlage, Kantine und Verwaltungsgebäude. Für den Transport von Sektionen im Ausrüstungshafen war ein Schwimmkran von 100 t Tragfähigkeit vorhanden, der auch jetzt noch seinen Dienst versieht.

Während Georg Seebeck seinen Wohnsitz von Geestemünde nach Bremerhaven verlegte, wo 1908 neben der Geestebrücke auf dem ehemaligen Platz des Maschinenhauses von Wencke ein repräsentatives Wohngebäude entstand, konnte die Seebeckwerft nach vierjähriger Bauzeit im Frühjahr 1910 den Schiffsneubau im Geestemünder

Fortsetzung nächste Seite



Bau von Minensuchbooten auf der Seebeckwerft im Jahre 1915 – Blick auf die Baudocks und Helgen.

Foto: Archiv Deutsches Schiffahrtsmuseum

Aus der Geschichte der Seebeckwerft

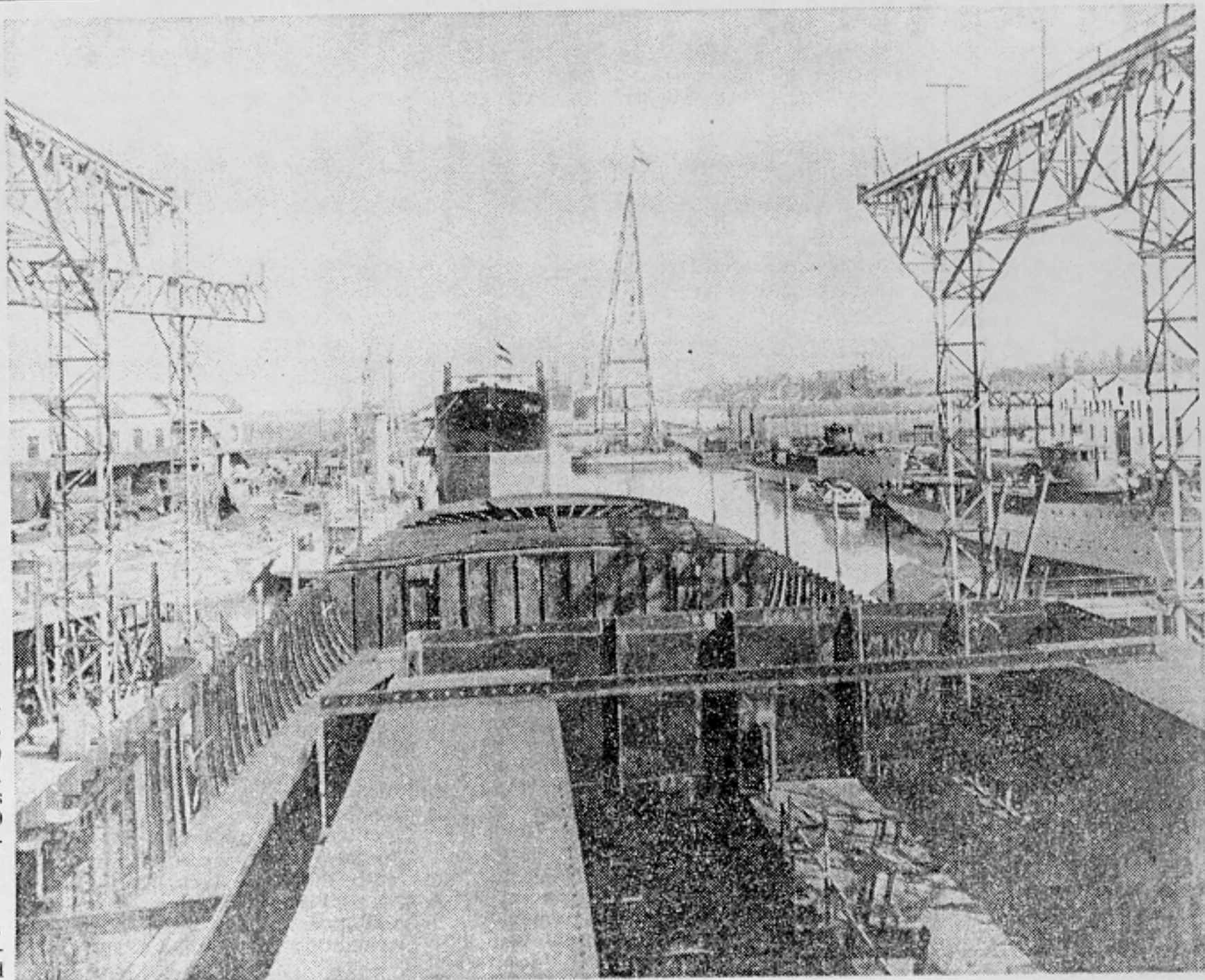
Fortsetzung von Seite 1

Handelshafen aufnehmen. Im Herbst 1911 begann die Maschinenfabrik mit der Produktion. Die Fertigungsstätten auf dem alten Gelände von Ulrichs an der Deichstraße wurden 1915 stillgelegt und später verkauft.

Bis zum ersten Weltkrieg entstanden hier fast 350 Schiffe unterschiedlichster Größen und Typen wie Fisch-, Fracht-, Tank-, Passagier- und Schleppdampfer, Barkassen, Leichter, Jachten und Motorboote sowie Maschinen- und Kesselanlagen. Unter den vielen Reparaturaufträgen verdient die Verlängerung des Lloyd dampfers „Stettin“ um 17 m besondere Erwähnung. Diese Tradition setzte Seebeck sehr viel später mit der Vergrößerung der „Royal-Viking“-Kreuzfahrtschiffe 1981 bis 1983 fort. Die Beschäftigtenzahl betrug 1895 etwa 500 Arbeiter, stieg bis 1905/06 kontinuierlich auf ungefähr 1100 Personen an und sank infolge der schlechten Konjunkturlage, der Übersiedlung nach Geestemünde und einiger Streiks auf ca. 500 bis 600 Arbeiter in den Jahren 1909/10 ab. Bei Ausbruch des ersten Weltkrieges zählte das Unternehmen wieder 1400 Beschäftigte. Das Aktienkapital belief sich auf 3,5 Millionen Mark.

Wie viele deutsche Seeschiffbau betriebe wurde die Seebeckwerft während des Krieges für die Rüstungsproduktion mit dem Bau und der Reparatur von Minensuch- und Torpedobooten voll in Anspruch genommen. In den ersten Nachkriegsjahren sorgten insbesondere die Reparaturaufträge für ausreichende Beschäftigung. Das Unternehmen zählte jetzt 2200 Arbeiter und Angestellte. Nach dem Tode des Werftgründers Georg Seebeck, 1928, erwarb die „Deutsche Schiffs- und Maschinenbau AG“ (Deschimag), zu der auch die Tecklenborg-Werft gehörte, das Aktienkapital von Seebeck. Während die Tecklenborg-Werft in diesen Krisenzeiten durch Auflösung ein Opfer der Konzentrationserscheinungen im deutschen Seeschiffbau wurde, konnte das Seebecksche Unternehmen überleben und trat das Erbe dieser berühmten Werft an. Seebeck übernahm das Dock an der Geeste, die Slipanlage am Süden des Fischereihafens I, ein Teil der modernen Maschineneinrichtungen und einige Mitarbeiter von Tecklenborg.

Mit einer Großserie von 17 Schleppern für die französische Marine, die noch als Reparationsleistungen ab-



Bau von Minensuchbooten auf der Seebeckwerft im Jahre 1916 – Blick in den Werfthafen, im Hintergrund der Handelshafen. Foto: Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum

geliefert wurden, sowie weiteren Schleppern und einigen Fischdampfern konnte sich Seebeck in der Weltwirtschaftskrise behaupten. Die Schiffbaukonjunktur besserte sich erst ab Mitte der 1930er Jahre, als durch die Autarkiebestrebungen des nationalsozialistischen Deutschland die Hochseefischerei ausgebaut und eine Walfangflotte geschaffen wurde. Die Seebeckwerft bewies ihre Leistungsfähigkeit durch die Fertigstellung von zahlreichen Fischdampfern und Walfangbooten. Es entstanden ebenfalls größere Frachtschiffe.

Der zweite Weltkrieg stoppte den Handelsschiffbau und zwang das Unternehmen wieder in den Dienst der Kriegsproduktion. Obwohl der Betrieb bei den schweren Bombenangriffen 1944 erhebliche Zerstörungen davontrug und nach Kriegsende keine Schiffe mehr gebaut werden durften, konnte die Seebeckwerft, die seit 1945 mit der AG „Weser“ in Bre-

men einen Unternehmensverbund bildete, schon 1950 wieder 17 Schiffe abliefern, nachdem die Schiffbaubeschränkungen schrittweise aufgehoben worden waren. Seebeck hatte wohl von allen deutschen Werften den besten Start, was mit der fehlenden Demontage der Werksanlagen, aber auch mit dem technischen Sachverstand sowie der Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter zusammenhing. Im 75. Jubiläumsjahr 1951 fanden bei der Firma 2800 Arbeiter und Angestellte Beschäftigung. 750 Schiffe waren seit Gründung des Unternehmens vom Stapel gelaufen.

Von 1968 bis 1975 wurden die Fertigungsstätten mit einem Investitionsvolumen von etwa 60 Millionen DM grundlegend modernisiert und erweitert. Der Reparaturbetrieb konzentrierte sich im südlichen Teil des Fischereihafens II. 1976 feierte die Firma mit ihren 3500 Mitarbeitern das 100jährige Bestehen mit der

Übergabe des 1000. Schiffes.

Das letzte Jahrzehnt war durch den harten nationalen und internationalen Wettbewerb auf einem geringer werdenden und sich rasch verändernden Weltschiffbaumarkt gekennzeichnet. Wegen der Schließung der AG „Weser“ in Bremen konnte die Seebeckwerft AG, wie die offizielle Firmenbezeichnung seit 1984 lautet, überleben. Nach den vergangenen Krisenjahren und der finanziellen Konsolidierung ist das größte Bremerhavener Schiffbauunternehmen zur Zeit in allen Bereichen gut ausgelastet. Neben dem traditionellen Serien- und Spezialschiffbau sowie dem Reparaturgeschäft hofft man durch die Erweiterung der schiffbaufremden Fertigung und durch die Entwicklung von neuen Technologien weiter konkurrenzfähig zu bleiben, um für die Zukunft gerüstet zu sein.

Dirk J. Peters

Fährordnung von 1847 der Fähr zu Kirchosten

So, wie wir heute die Straßenverkehrsordnung kennen, gab es früher Fährordnungen, die das Übersetzen über einen Fluß regelten und vor allem die Pflichten des Fährinhabers festlegten. In 15 Paragraphen bestimmte die hannoversche Landdrostei in Stade 1847 die Ordnung für die Fähr zu Kirchosten, dem heutigen Osten. Es beginnt in schönem Amtsdeutsch: „Nach vorgängiger Anhörung der Beteiligten haben Wir beliebt, für die Fähr zu Kirchosten die nachstehende Fährordnung zu treffen.“

Es wird bestimmt, daß in jedem Fall,mäßigen Fährinhabers festgestellt, gegen Taxe zu jeder beliebigen Zeit von beiden Seiten über die Oste zu setzen. Als Verkehrszeiten gelten „Ostern bis Michaelis von Morgens 4

bis Abends 10 Uhr, Michaelis bis Ostern von Morgens 6 bis Abends 10 Uhr.“ Gegen „Erlegung erhöhten Fährgeldes“ muß auch außerhalb dieser Zeiten gefahren werden, wenn es verlangt wird. Die Passage soll möglichst lange eisfrei gehalten werden, bei Übergang über das Eis ist Begleitung mitzugeben. Bei zu starkem Sturm oder Eisgang kann kein Übersetzen verlangt werden.

Zum Inventar der Oster Fähr gehören: „1 großer Prahm, 1 kleines Fährschiff, die Ketten und Taue, an welchen der Prahm gezogen wird, 2 dauerhafte Pfähle an beiden Seiten der Oste, an denen jene Ketten und Taue befestigt werden, die benötigten Taue, mittelst welcher die Wagen bei der Einfahrt in den Prahm ge-

hemmt werden, und die sonstigen Hemmapparate.“ Es ist in der Fährordnung festgelegt, daß „die Obrigkeit sich von Zeit zu Zeit vom guten Zustand desselben vergewissern“ wird. Es gab also auch schon zu damaligen Zeiten eine Art TÜV. An- und Auffahrt vor der Fähr sind in „untadelhaftem Zustande zu erhalten“, es muß gewährleistet sein, daß die Passanten immer trockenen Fußes zu und von der Fähr gelangen können.

Das Personal – „mindestens ein tüchtiger Fährknecht“ – wird verpflichtet, sich nach den polizeilichen Vorschriften zu richten, einen nüchternen, ordentlichen Lebenswandel zu führen und sich höflich und bescheiden den Passanten gegenüber zu be-

tragen. Bei Nachlässigkeit droht Kündigung.

Es wird die Verpflichtung des rechtauch wenn der Führer darauf verzichtet, ein Wagen bei der Einfahrt „gehemmt“ werden muß. Eine von hinten einzuhängende Kette sollte verhindern, daß ein Wagen ins Wasser rollte. Das ist trotzdem öfter vorgekommen. Nur der Fuhrmann durfte bei der Ein- und Ausfahrt auf dem Wagen sitzen bleiben. Während der Überfahrt hatte er die Pferde am Kopf festzuhalten.

Weiter bestimmt die Fährordnung, daß im Wartehäuschen auch nachts ein Fährknecht anwesend sein muß, ebenfalls hat nachts ein Licht zu brennen. Die Beförderung von Betrunknen war verboten.

Gisela Tiedemann (Wingst)

Die dritte Mühle im Speckenbütteler Park

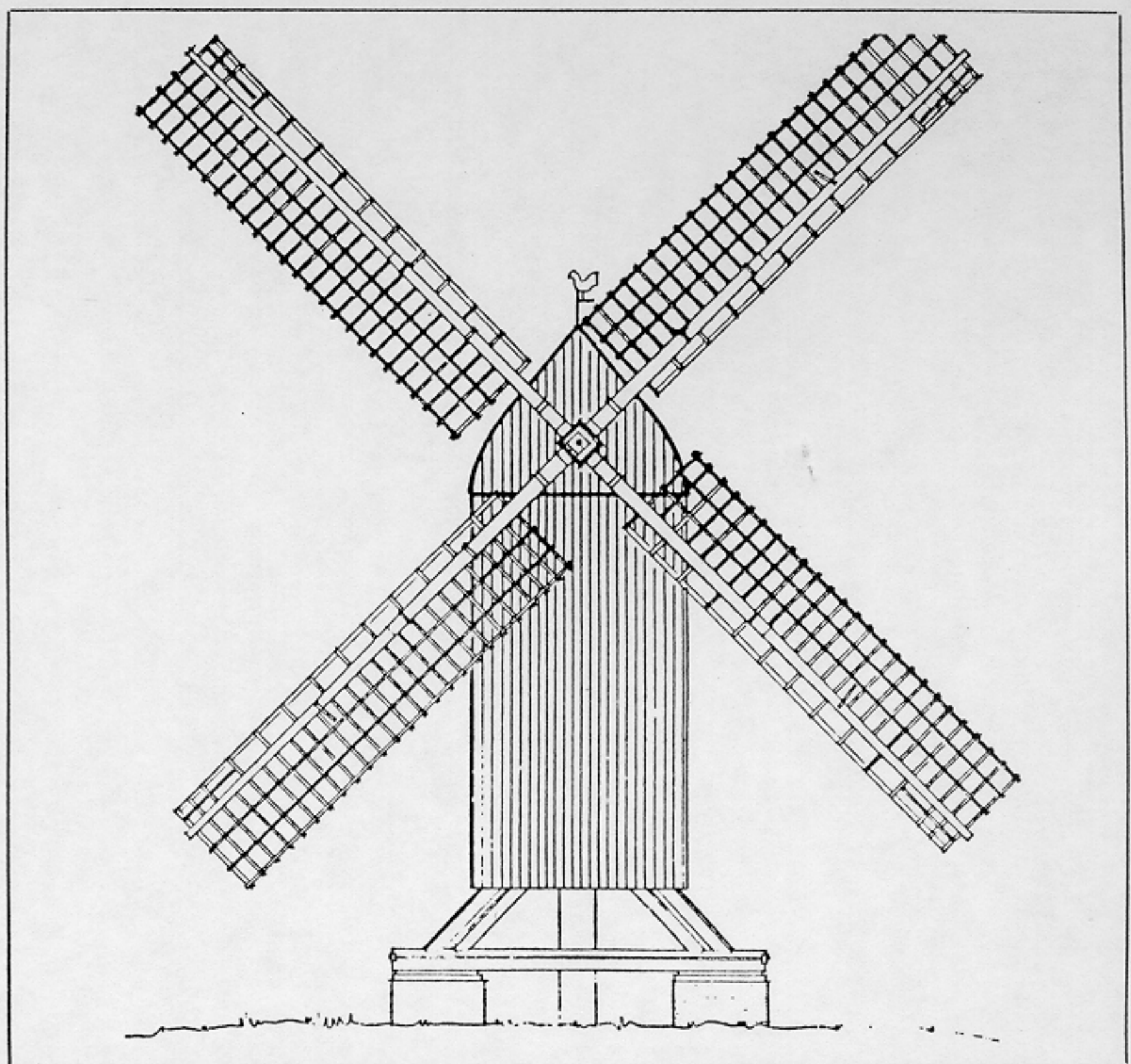
Neubau einer Bockwindmühle – Ehemalige Wehdener Mühle als Vorbild

Nachdem am 30. Dezember 1983 im Bremerhavener Stadtpark Speckenbüttel die dort 1960 wiedererrichtete, vorher in Holßel stehende Kornwindmühle, eine sogenannte Erdholländer, in einer durch leichtsinnigerweise abgeschossenen Leuchtmunition verursachten Feuersbrunst weitgehend vernichtet worden war, hatte sich der Bauernhausverein Lehe e. V. als Eigner der Gebäude des Freilichtmuseums Speckenbüttel im vergangenen Jahr leider vergeblich bemüht, da ein Wiederaufbau aus statischen Gründen ausschied, einen Ersatzbau im norddeutschen Raum für eine Umsetzung nach hier ausfindig zu machen. Darum faßten Vorstand und Mitgliederversammlung im Frühjahr dieses Jahres den Entschluß, auf der Grundlage eines 1931 von dem damals jungen Architekten Otto Schild im Auftrage des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern gefertigten Aufmaßes der Bockwindmühle von Wehden einen Nachbau eines solchen hölzernen Baudenkmals von der niederländischen Firma „Molenmakersbedrijf Roemeling en Molema“ in Scheemda/Provinz Groningen bis zum Sommer 1986 herstellen zu lassen.

Ganz bewußt machte man jetzt aus einer gewissen Not eine Tugend: Eine Kopie einer Holländer Mühle würde mindestens die dreifache Summe kosten. Außerdem gibt es in unserem Landstrich an der Wesermündung noch eine ganze Reihe ansehnlicher Mühlen dieses Typs, während die neue Speckenbütteler Bockmühle weit und breit die einzige ihrer Art im Morgenstern-Gebiet sein wird.

Schließlich hat es im Speckenbütteler Park vor fünfzig Jahren schon einmal als Vorgängerin jener 1983 vernichteten Erdholländerin eine Bockmühle gegeben, die auf Initiative des tatkräftigen und hartnäckigen Schöpfers eines der ältesten deutschen Freilichtmuseen überhaupt und Gründers des Bauernhausvereins Lehe e. V., Dr. Jan Bohls (1863–1950), von ihrem ursprünglichen Standort Nordleda im Lande Hadeln 1935 transloziert worden ist. Leider ist auch diese am Nachmittag des 24. November 1941 ein Raub der Flammen geworden, spielende Kinder hatten sich im Innern ein Heulager eingerichtet und es dann angezündet. Noch während des 2. Weltkrieges bemühte sich der achtzigjährige Jan Bohls die Stadt Wesermünde zum Kauf der Bockmühle in Dorum-Asum zu bewegen, um sie, sobald es die Verhältnisse zuließen, in Speckenbüttel an Stelle der abgebrannten ehemaligen Nordledaer Mühle als Kulturdenkmal wieder aufzubauen. „Sie ist die einzige noch vorhandene Bockmühle unserer Gegend. Kommt der Erwerb nicht zustande, so besteht die Gefahr, daß ein Mühlenbauer das Bauwerk ausschachtet und somit vernichtet“, schrieb Bohls. Jedoch waren seine Bemühungen nicht mehr von Erfolg gekrönt. Vielmehr war die Alsumer Griesegraue bald nach Kriegsende so baufällig geworden, daß man ihre kümmerlichen Reste Anfang der fünfziger Jahre abreißen mußte. Erst ein knappes Jahrzehnt später kam es dann zum Wiederaufbau der Erdholländer vom Holßelerfeld, der zweiten Speckenbütteler Mühle.

Die dritte nun stellt eine Rekonstruktion der früheren Wehdener Bockwindmühle dar, die, obwohl schon vorher einige Jahre außer Betrieb, den 2. Weltkrieg nicht lange überdauert hat. Ursprünglich hatte sie einmal, und zwar seit 1720, am Norderende des alten Fleckens Lehe



So wird die neue Bockwindmühle aussehen, die der Bauernhausverein im Speckenbütteler Park in Bremerhaven als Nachkonstruktion einer früheren Wehdener Mühle errichten will.

als Große oder Norderfeldsmühle am Wege nach Langen gestanden. Im Jahre 1877 kaufte sie der Wehdener Landwirt Claus Edebohl von dem Leher Zimmermeister Lührs, um sie auf seinem Grundstück am Westrand seines Heimatdorfes wieder aufzurichten zu lassen. Doch gab es anfangs Schwierigkeiten, wie noch vorhandene Akten im Niedersächsischen Staatsarchiv Stade (Rep. 74 Lehe Nr. 549) belegen. Wehdens Gemeindevorsteher Johann Sancken gab am 27. 8. 1877, nachdem ihm Edebohls sein Bauvorhaben angezeigt hatte, dieses in ortsüblicher Weise den Gemeindegliedern bekannt und forderte sie auf, Einsprüche innerhalb von zwei Tagen schriftlich einzureichen. Weil das offenbar nicht geschah, gab Sancken drei Tage später den Bauantrag mit einer Lageskizze und der Feststellung, daß die Mühle 130 Meter von anderen Gebäuden und 25 Meter vom Feldweg entfernt errichtet werden sollte, sowie mit dem Bemerkten: „Gegen den Mühlenbau ist ortsseitig nichts einzuwenden“ an das Königliche Amt in Lehe weiter. Auf Rückfrage des Leher Kreishauptmanns Düesberg antwortete der Gemeindevorsteher zunächst, daß der in Frage kommende Feldweg kein öffentlicher Fahrweg wäre, „sondern nur ein Weg nach dem Felde und nach Wiesen und Weiden, und daß die nach einer Polizeiverordnung der Landdrostei Stade von 1869 geforderte Mindestentfernung von 20 Ruten (ca. 150 Meter) des „durch Wind zu bewegenden Triebwerks“ bis zum Feldweg nicht einge-

halten werden könnte, „da das Stück Land keine 40 Ruten lang ist und zwischen dem Weg, der nach Lehe führt, und dem in Frage kommenden Feldweg liegt, und auf dem angegebenen Platz der Wind auch am günstigsten ist.“

Mittlerweile hatte am 10. 9. 1877 der Wehdener Halbbauer Johann Meyer mündlich beim Amtssekretär in Lehe protestiert: Die Baustelle wäre nur höchstens 95 Fuß (ca. 28 Meter) von einem von ihm „behufs Beweidung seines in der Nähe belegenen Landes benutzten öffentlichen Fahrweges“ entfernt. Ohne eine Sondergenehmigung war die Errichtung der Bockmühle unter 20 Ruten vom Fahrweg jedoch nicht gestattet. Falls Edebohls „solches dennoch tun sollte“, schrieb der Kreishauptmann, würde „nicht bloß gesetzliche Bestrafung (Geldbuße bis zum Betrage von 10 Talern), sondern auch die Fortschaffung der Anlage verfügt werden“ müssen. Der Gemeindevorstand sollte noch einmal prüfen, ob der besagte Feldweg nach dem Gesetz über Gemeindewege und Landstraßen vom 28. 7. 1851 nicht doch als öffentlicher Weg anzusehen wäre und die Entfernung der Mühle von beiden Wegen, dem nach Spaden und Lehe sowie dem Feldweg, nicht mehr als 25 Meter betragen könnte.

Der Gemeindevorsteher Sancken korrigierte daraufhin am 15. 9. 1877 seine eine Woche zuvor abgegebene Erklärung und bezeichnete den Feldweg nunmehr als öffentlichen

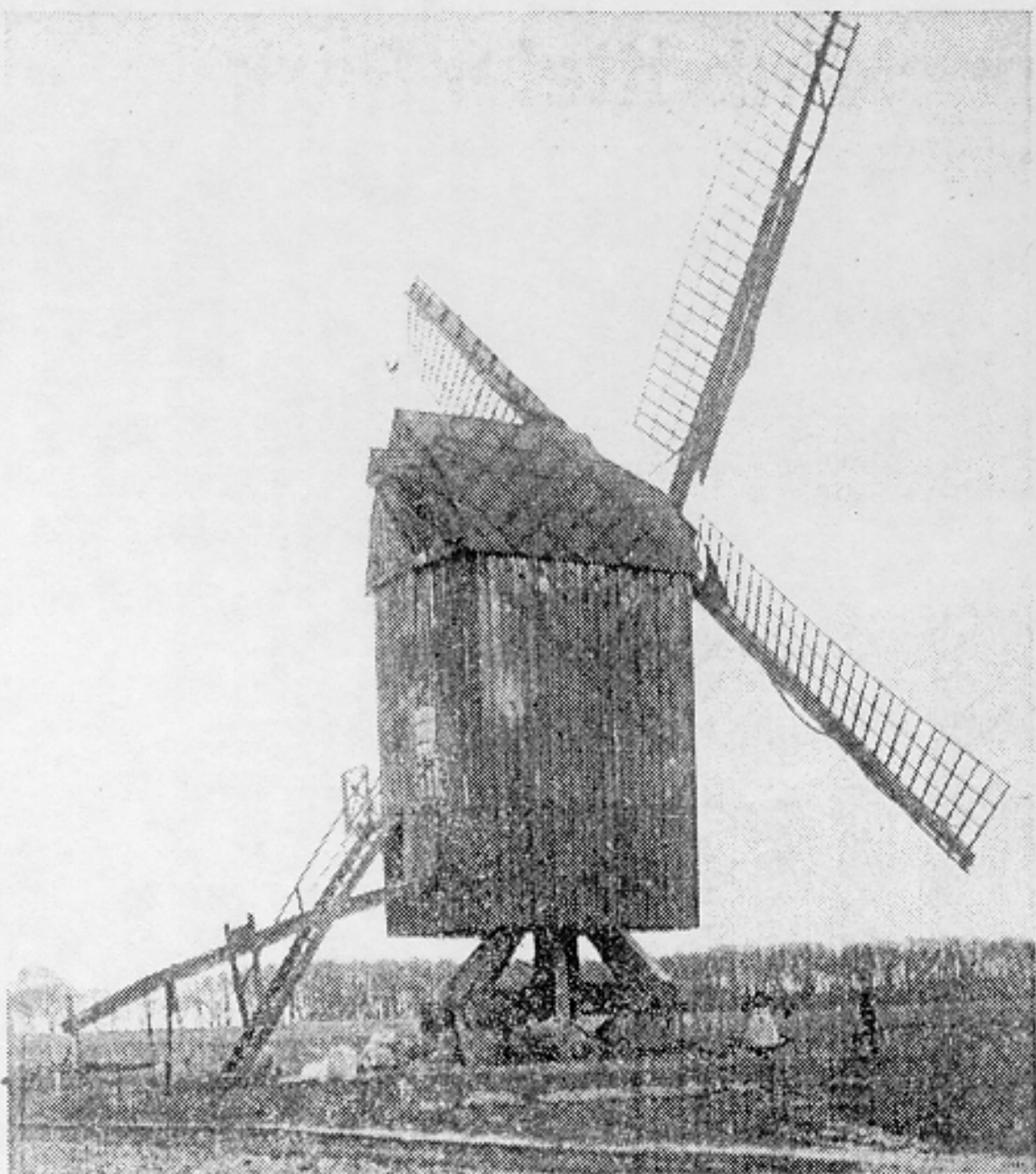
Weg. Außerdem meinte er: „Die Entfernung der Mühle von dem Wege nach Lehe beträgt 32 Ruten. Folglich kann auch eine größere Entfernung als 25 Meter innegehalten werden, da das Stück zwischen den beiden Wegen 38 Ruten lang ist.“

Auch der Wehdener Antragsteller Claus Edebohls stimmte einem Vermittlungsvorschlag zu, die Mühle in der Mitte seines Grundstücks zwischen dem Weg über Spaden nach Lehe und dem Feldweg zu errichten – also jeweils 19 Ruten 12 Fuß (= 92,30 Meter) davon entfernt. Trotzdem billigte der Stader Landdrost Küster am 9. 10. 1877 Edebohls ursprünglichen Antrag zur Erbauung der Bockwindmühle auf dem anfangs dafür vorgesehenen Bauplatz in nur 25 Meter Entfernung vom Feldweg (der heutigen Straße von Wehden nach Debstedt) wegen dessen geringer Bedeutung. Damit war auch der Einspruch des Wehdener Halbbauern Meyer abschlägig beschieden.

Gut sechzig Jahre hat man dann noch mit dem einen Mahlgang dieser Wehdener Mühle, deren Flügel mit Segeln bespannt waren, Korn gemahlen. Als Lohn wurde kein Geld entrichtet; vielmehr wurde vom Müller die Metze, plattdeutsch „Maten“ genannt, einbehalten, die den sechzehnten Teil des gemahlenen Kornes ausmachte.

Der Eigentümer Claus Edebohls hat das Müllerhandwerk nicht selbst ausgeübt, sondern seine Griesegraue an fachkundige Müller verpachtet,

Fortsetzung Seite 4



Die dritte Mühle im Speckenbütteler Park

Fortsetzung von Seite 3

bis sie 1905 an die ledigen Geschwister Wilhelm, Hermann und Mine Lindhoff, deren Bruder die Holländermühle in Elmlohe besaß, verkauft wurde. Als Wilhelm Lindhoff 1929 starb, haben Hermann Lindhoff und seine Schwester Mine „Möller“, wie sie allgemein im Dorf hieß, zunächst ihre Mühle einige Jahre weiter betrieben. Doch bereits während des 2. Weltkrieges wurde ein Flügel vom Sturm abgerissen, so daß das Mahlen eingestellt werden mußte. Wind und Wetter haben dann weiter am Gebäck der alten Wehdener Bockmühle genagt, deren Reste endlich am 13. Februar 1951 abgebrochen worden sind. Sie war die letzte ihrer Art weit und breit im Land an Elb- und Wesermündung gewesen.

Der langjährige Vorsitzende des Bauernhausvereins Lehe e. V., Architekt BDA Dipl.-Ing. H. G. Thees, hat nun aufgrund des alten Aufrisses der Wehdener Mühle von Otto Schild die Bauzeichnung für den Nachbau im Speckenbütteler Park fertiggestellt. Die Kosten für das Objekt in Höhe von 350 000 DM sind erst zu sechs Siebteilen gedeckt. Ganz lang dieser Betrag, der sich bisher aus der ausgezahlten Versicherungssumme, Anteilen aus der Seestadt-Lotterie, Spenden und Zuschüssen der Stadt Bremerhaven und des Mühlenrates der Männer vom Morgenstern zusammensetzt, also noch nicht.

Alle Mühlenfreunde in Bremerhaven und Umgebung sind darum aufgerufen, ihr Scherflein beizusteuern, damit kein Schuldenrest stehen bleibt. Der Bauernhausverein Lehe e. V. gibt gern Spendenbescheinigungen bei Einzahlungen auf sein Konto 2 003 011 bei der Städtischen Sparkasse Bremerhaven (BLZ 292 500 00)

Heinrich E. Hansen

Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Sonnabend, 7. September 1985: Studienfahrt nach Verden und Thedinghausen. Leitung: Harry Gabcke. Abfahrt Kreissparkasse am Hauptbahnhof in Bremerhaven um 8 Uhr.

Sonnabend, 21. September 1985: Studienfahrt nach Hamburg. Leitung: Rixta von Lehe. Abfahrt Kreissparkasse am Hauptbahnhof in Bremerhaven um 7 Uhr.

Mittwoch, 25. September, bis Sonnabend, 5. Oktober 1985: Studienfahrt mit der Bundesbahn nach Südtirol. Leitung: Siegfried Haneberg. Abfahrt in Bremerhaven/Hauptbahnhof: 6.13 Uhr. – Es sind noch einige Plätze frei. Melden Sie sich bitte umgehend bei Frau Carla Heyne, Borriesstr. 1, 2850 Bremerhaven, Tel. 04 71/2 71 43.



Das Foto links zeigt die Bockmühle, die von 1720 bis 1877 in Lehe und von 1877 bis 1951 in Wehden stand. Ihr Nachbau soll 1986 im Speckenbütteler Park errichtet werden. (Foto: Morgensternmuseum Bremerhaven.) Auf dem Foto rechts ist die aus Hölzel stammende Erdholländer-Windmühle zu sehen, die von 1960 bis zu ihrer Vernichtung durch Brand im Jahre 1983 im Speckenbütteler Freilichtmuseum stand. (Foto: Bauernhausverein Bremerhaven.)

Umschau

Mühlennachmittag in Speckenbüttel

Am Sonntag, dem 8. September 1985, lädt der Bauernhausverein Lehe e. V. zu einem bunten Mühlennachmittag mit mehreren Mitwirkenden in den Park von Speckenbüttel ein. Dort wird gegen 15.30 Uhr im Backhaus beim Geestbauernhaus an der Parkstraße Butterkuchen gebacken. Von 16 bis 18.30 Uhr soll dann im Marschenhaus beim Freibad ein abwechslungsreiches Programm ablaufen. Jedermann ist zur Teilnahme eingeladen. Der Überschub dieser Veranstaltung ist für den Fonds zum Neubau der Bockmühle in Speckenbüttel bestimmt.

Einweihung des Deichmuseums in Dorum

Nach dreijähriger Vorbereitung wird in einer Feierstunde am Freitag, dem 6. September 1985, um 14 Uhr in der Aula der Grundschule Dorum an der Poststraße das Niedersächsische Deichmuseum, das sich in der Trägerschaft der Landesstube Alten Landes Wursten befindet, der Öffentlichkeit übergeben. Der Aufbau dieser Kulturstätte ist in erster Linie dem ehemaligen Wesermünder Kreisbaumeister und langjährigem MvM-Beiratsmitglied Erwin Stürtz zu danken, der als kundiger Fachmann das Konzept für dieses Deichmuseum erstellt (siehe Niederdeutsches Heimatblatt November 1983) und dann in nimmermüder Kleinar-

beit die Exponate zusammengetragen hat. Als Ergebnis dieser Bemühungen präsentiert sich jetzt im Hauptort des Landes Wursten im Gebäude der früheren Grundschule gegenüber der Heinz-Pache-Halle ein küstenbezogenes Museum, das seinesgleichen sucht. Es wird in einer der nächsten Nummern des Niederdeutschen Heimatblattes ausführlich vorgestellt.

1125-Jahr-Feier in Lunestedt

In der Gemeinde Lunestedt wird anlässlich der ältesten urkundlichen Erwähnung des Ortsteils Westerbeverstedt im Jahre 860 ein mehrtägiges Dorffest am ersten September-Wochenende veranstaltet. Höhepunkt wird am Sonntag, dem 8. September 1985, der Festzug mit vielen Festwagen sein. Bereits am Donnerstag, dem 5. September 1985, wird auf der Diele des Körserschen Hauses um 20 Uhr das von der Gemeinde Lunestedt und dem Heimatbund der Männer vom Morgenstern herausgegebene Buch „Lunestedt, ein Dorf im Landkreis Cuxhaven“, das 210 Seiten umfaßt, vorgestellt.

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: Ditzen Druck und Verlags-GmbH, Bremerhaven, Hafenstraße 140 (Postscheckkonto Hamburg 136 95). Redaktionsausschuß Bernd Behrens, Klaus Dobers, Harry Gabcke, 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.



Keen grode Utwahl

Beide harrn se de Dartig al achter sik un weern also al lang „in't zweete Gras“, as de Lüüd sään. Un just vonnabend weer dat so'n moje Luft, so'n richtiget „küssiget Buschwedder“, as de Buur jümmer sä.

Nüms von de beiden, Frierk nich un Mathilde nich, sä man bloots een

eenzig Wort, as se daar bi Maand-schienen dör't Holt trocken.

Opletzt fung Mathilde 'n beten wat tögerig doch an: „Frierk, wi beiden loopt nu al meist teihn Jahr mit 'nanner. Ik meen, wi schullen heiraden.“ „Ja“, sä Frierk na'n ganze Tiet, „dat seggst du so! Gooovst du denn, us nimmt överhaupt noch enn, Tille?“

HEH