

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück T 1914 E
Gebühr bezahlt

Nr. 439
Juli 1986



75 Jahre Weserfähre GmbH

Bei der korrekten Benennung von Jubiläen können sich leicht Probleme ergeben. So bedarf die griffige Überschrift dieses Berichtes, sorgfältig und informativ zusammengestellt vom Nordenhamer Heimatforscher Wilhelm Stallmann, einer Interpretation.

Einen einigermaßen regelmäßigen Fährbetrieb zwischen dem oldenburgischen und hannoverschen Ufer der Wesermündung gibt es, wie auch dieser Bericht nachweist, seit mindestens 400 Jahren. Eine regelmäßige Dampferverbindung besteht seit dem Jahre 1862, und von 1884 ab besorgte die Bugsiergesellschaft „Union“ den Fährbetrieb. Vor jetzt 75 Jahren wurde die heutige „Weserfähre GmbH“ unter anderem Namen gegründet. Mit diesen Hinweisen läßt hoffentlich jeder kritische Leser die Überschrift „75 Jahre Weserfähre GmbH“ gelten.

H. G.

Vor 75 Jahren, am 21. August 1911, nahm die „Weserschiffsgesellschaft mbH“ mit den Fährschiffen „Oldenburg“ (1) und „Preußen“ die Fährfahrten zwischen Geestemünde, Blexen und Nordenham auf. Ein Jahr zuvor war mit einem Gesellschaftsvertrag der Grundstein für eine damals allen Ansprüchen genügende Fährverbindung zwischen den Weserufern gelegt. Als Gesellschafter beteiligten sich der Oldenburger Staat, die Städte Lehe, Bremerhaven, Geestemünde und Nordenham, die Gemeinde Blexen, der Amtsverband Butjadingen sowie die Firmen J. Frerichs und Cie., „Norddeutsche Seekabelwerke AG.“ und „Midgard“ DSAG. Bereits bei der Gründung der Gesellschaft wurden beide Fährschiffe in Auftrag gegeben, deren Fertigstellung rechtzeitig Anfang August 1911 erfolgte. So war die Gesellschaft in der Lage, mit dem Tage des Auslaufens des Vertrages ihrer Vorgängerin, der Bugsiergesellschaft „Union“, am 21. August 1911 den Fährverkehr zu eröffnen.

Urkundlich belegt ist die Fährverbindung zwischen den Weserufern mit dem 26. Mai 1573. Die Gerechtsame lag „von oldings her“ im Eigentum der Blexer Kirche. Mit Graf Anton I. von Oldenburg (1526–1573) wurde sie herrschaftlich-oldenburgisches Pachtstück. Jahrhunderte gingen darüber hin. Einen Jahrzehnte andauernden Streit zwischen Lehe und dem Amt Geestendorf, der offensichtlich nicht allein um die Fährgerechtigkeit als vielmehr um die Freiheit der Geesteschiffahrt ging, beendete ein Urteil des Hofgerichts in Stade am 10. Mai 1756: „... den ergangenen Acten nach für Recht, daß Kläger und die sämtlichen Einwohner des Fleckens Lehe bey der Befugniß, sich und ihre Mitbürger mit ihrem Vieh und Waaren in ihren Kähnen über die Weser fahren zu dürfen, zu schützen (sind) ...“

Die Einrichtungen der alten Fährverbindung mit ihrer Abhängigkeit von Wind und Wetter waren dürftig, insbesondere die Anlegestelle in Blexen. Unerträglich wurde der Zustand schließlich mit dem sprunghaft anwachsenden Verkehr seit der Gründung Bremerhavens im Jahre 1827 und wiederum 30 Jahre später der Ortschaft „Nordenham“. Alle Versuche, eine dem wechselhaften, aber ständig zunehmenden Verkehrsaufkommen gewachsene Fährverbindung zu schaffen, führten zu keinem endgültigen Erfolg. Mit dem Aufkommen der Dampfer des Norddeutschen Lloyd, der vom Jahre 1857 an für die gesamte Personenbeförderung auf der Weser zeichnete, kam am 8. April 1862 mit dem „Lloyd“ ein Abkommen über eine regelmäßige Dampferverbindung zwischen Nordenham, Blexen, Bremerhaven/Geestemünde zustande. Aber die Beförderungszahlen blieben hinter den Erwartungen zurück. Nach 1871 findet sich in den „Lloyd“-Berichten kein Hinweis mehr auf diese Schiffsfahrtsverbindung. Die am 20. August 1884 von der Oldenburger Staatsregierung unter Vertrag genommene Bugsiergesellschaft „Union“ konnte den Anforderungen nicht gerecht werden.

Auch als im Jahre 1905 die großherzoglich-oldenburgische Eisenbahn bis Blexen weitergeführt und hier der Hauptanlegeplatz der Fährverbindung eingerichtet wurde, besserten sich die Zustände der Unzulänglichkeit nicht. Die interessierten und zuständigen öffentlichen Stellen kamen schließlich zu dem Entschluß, selbst als Unternehmer aufzutreten und dem Fährunternehmen eine breite wirtschaftliche und verkehrsmäßige Grundlage zu geben. Dieser Entschluß mündete in

den Gesellschaftsvertrag vom 1. August 1910.

Sitz der „Weserschiffsgesellschaft mbH“ war Oldenburg, der Geschäftsführer der dortige Eisenbahndirektionspräsident. Die Gesellschaft sorgte für gute technische Vorbedingungen: Die Stadt Geestemünde hatte auf 100 Meter Kajenlänge an der Geeste Anlegestellen mit zweckmäßigen Einrichtungen bereitzustellen, die Geeste wurde auf 4,5 m unter gewöhnlichem Niedrigwasser vertieft, das kleine „Union“-Fährhaus durch einen am 2. Juli 1912 dem Verkehr übergebenen Neubau ersetzt.

Der Dampfer „Preußen“ war ein symmetrisch gebautes Schiff mit je einer Schraube vorne und hinten. Bei 50,4 Metern Länge bot er 625 Personen Platz. Die „Oldenburg“ (1) war ein Doppelschraubendampfer von 45 Metern Länge und für die Beförderung von Gütern, Vieh und Personen, auch von und nach Nordenham, vorgesehen. Außerdem übernahm die Gesellschaft von der „Union“ den kleinen Fährdampfer „Fischereihafen I“, der den Namen „Weser“ erhielt. Der Kohlenplatz befand sich in Nordenham. Wöchentlich einmal mußten die großen Dampfer 18 bis 20 Tonnen Kohlen aufnehmen.

Nur drei Jahre der glückhaften Fahrt war den Fährschiffen beschieden, dann kam der 1. Weltkrieg. Die Marine nahm im Jahre 1915 die Fährdampfer „Oldenburg“ und „Weser“ in Kriegsscharter. Die „Preußen“ mußte nun den Fährverkehr allein bewältigen. Sie hat es, was niemand vorhersehen konnte, regelmäßig und zuverlässig zwölf lange Jahre durchgehalten. Nach Kriegsende wurden die „Oldenburg“ und die kleine „Weser“ verkauft.

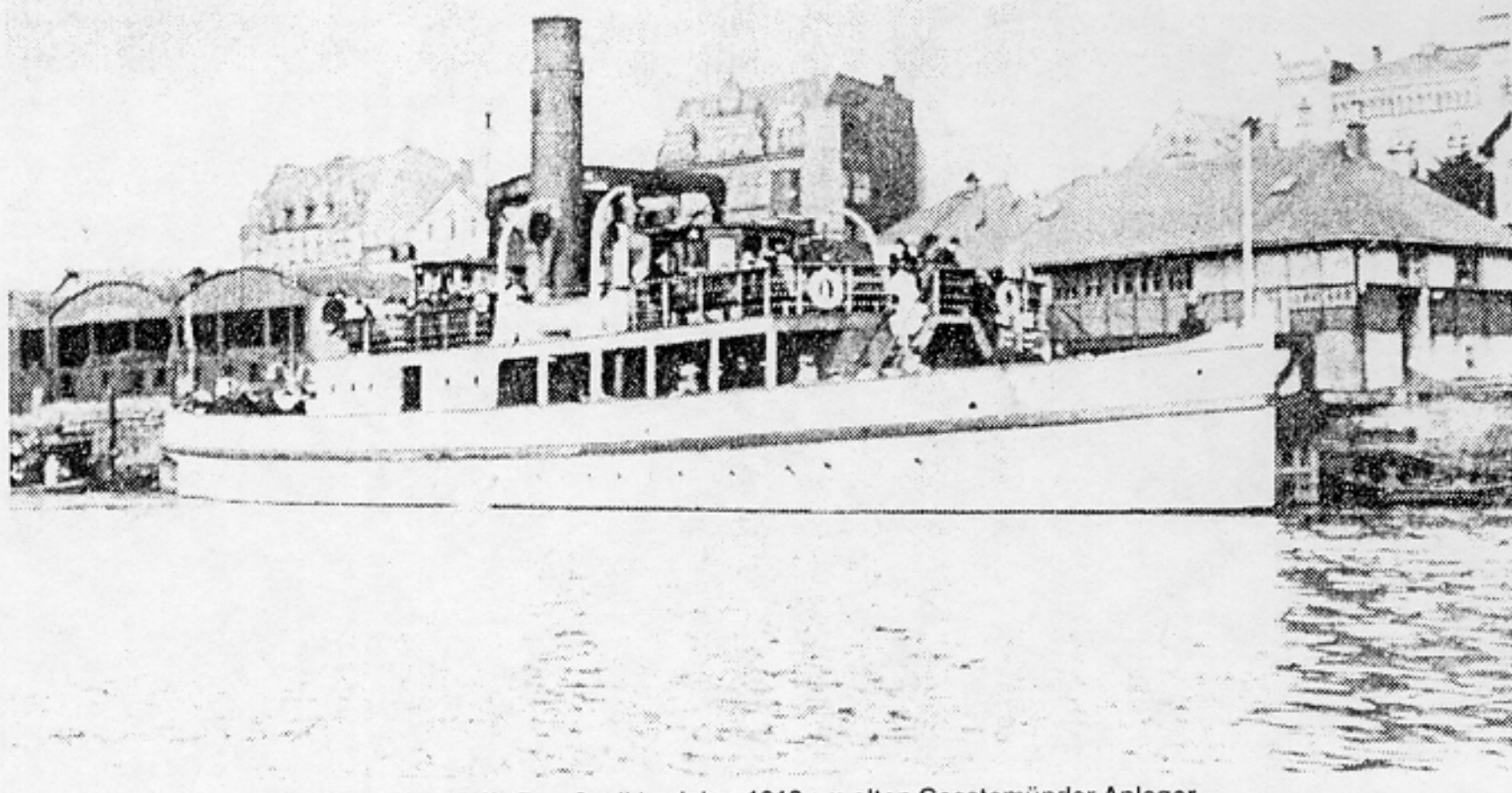
Am 12. November 1921 wurde der Sitz der Gesellschaft nach Geestemünde verlegt und die Firma in „Weserfähre GmbH“ umbenannt. Die Schwierigkeiten der Nachkriegszeit und Inflation konnten erst im Jahre 1927 überwunden werden. Im Juli 1927 kam der 508 BRT große Fährdampfer „Oldenburg“ (2) in Fahrt.

Von 1925 bis 1933 stieg die Zahl der beförderten Personen nur wenig, doch die Zahl der übergesetzten Fahrzeuge um das Sechsfache. Im Jahre 1936 überstieg die Zahl der beförderten Personen zum erstenmal die Millionengrenze. Bis dahin hatte die „Weserfähre GmbH“ ihre Anleger verbessert und die Schiffe entsprechend der zunehmenden Motorisierung umbauen und mit breiterem Fahrzeugdeck versehen lassen. Der 1937 beschlossene Plan einer großzügigen Erneuerung aller Anlagen der Weserfähre konnte wegen Materialschwierigkeiten, verursacht durch Aufrüstung und Krieg, nicht mehr ausgeführt werden.

Bei dem vernichtenden Bombenangriff auf Bremerhaven am 18. September 1944 brannten beide Fährdampfer, Fährhaus und Güterschuppen vollkommen aus, die Anlagen wurden schwer beschädigt. Die „Weserfähre“ stand vor einem Nichts, doch der Fährverkehr mußte weitergehen. Er wurde zunächst mit Schleppern und Schuten provisorisch aufrechterhalten. Ab 20. Oktober 1944 konnte der kleine Dampfer „Wangerooze“ von der damaligen Reichsbahnverwaltung gemietet werden. Im Juli 1945 stellte die Militärregierung die größere „Frisia X“ zur Verfügung.

Nur mit größten Schwierigkeiten und nach Überwindung vieler Wider-

Fortsetzung Seite 4



Das Fährschiff „Preußen“ im Jahre 1919 am alten Geestemünder Anleger.

Von der Spezialkommission zum Amt für Agrarstruktur

Der Weg eines niedersächsischen Amtes in der Seestadt Bremerhaven

Das hätte sich der erste Spezialkommissar in Geestemünde, der Koblenzer Regierungsassessor Heinrich Nahde, wohl kaum gedacht, daß sich „seine“ Spezialkommission einmal so prächtig entwickeln würde, wie sie das in den letzten 85 Jahren getan hat. Als er am 1. Juli 1901 in sein Büro in der Geeststraße 2 in Geestemünde kam, stand er in einem mit Petroleumfunzeln und gemieteten Möbeln ausgestatteten Provisorium, das noch nicht einmal groß genug war, ihn und seine vier Mitarbeiter zu beherbergen. Ihm blieb nichts weiter übrig, als das Vermessungsbüro mit dem Oberlandmesser Kohlhepp und dem Landmesser Schuster jenseits der Kanalbrücke im Geestemünder Rathaus einzurichten und das Büro in der Geeststraße für sich und die Verwaltungsabteilung mit dem Spezialkommissions-Bureau-Diätar Fremdling und dem Spezialkommissions-Civil-Anwärter Labes zu nutzen. In der Aufbauphase der „Station“, wie die Spezialkommission im behördeninternen Kürzel genannt wurde, war das kein glücklicher Umstand. Aber ein neues, und zwar gemeinsames Büro ließ sich in Geestemünde der Jahrhundertwende nur schwer finden. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts hinkte der Wohnungsbau, wie in fast allen Städten, hinter dem Bevölkerungswachstum her. Fast war es Glückssache, eine Wohnung oder ein größeres Büro in dieser jungen, aufblühenden, 20 000 Einwohner zählenden Stadt zu finden. Das galt auch für die Spezialkommission, eine königlich preussische Behörde. Die hiesige Kommission war die unterste Instanz der königlich preussischen Generalkommissionen. Die hatten ursprünglich „General-kommissionen zur Regulierung der gutsherrlich-bäuerlichen Verhältnisse“ geheißen und waren 1811 eingesetzt worden. Vorangegangen waren Gesetze von 1807 und 1811, durch die Freiherr vom Stein die Leibeigenschaft der Bauern aufhob, ihnen ermöglichte, alle Abgaben und Verpflichtungen, die sie mit den Großgrundbesitzern zusammenketteten, zu lösen und freie Bauern zu werden.

Diese „Auseinandersetzungen“ zwischen den Bauern und den Großgrundbesitzern waren nicht leicht. Sie erforderten ein recht umständliches Feststellungs-, Taxierungs-, Vermessungs- und Gerichtsverfahren, das der Staat durch Kommissionen in die Hand nahm, eben die Generalkommissionen in den preussischen Provinzen. Diese setzten die Spezialkommissionen eine Zeitlang jeweils dort ein, wo sich Schwerpunkte der Auseinandersetzungen und Teilungen von gemeinsamen Landbesitz abzeichneten. Hatten die Spezialkommissionen ihre Arbeit erledigt, wurden sie aufgelöst und an anderen Orten neu eingerichtet. Als sich im Laufe des 19. Jahrhunderts die Generalkommissionen mit der „Verkoppelung“ genannten Neuordnung der oft kleinen, weit auseinanderliegenden bäuerlichen Wirtschaftsfelder zu gemischten Verwaltungs- und Gerichtsbehörden entwickelten, bekamen auch die Spezialkommissionen ihren festen Sitz.

Geestemünde hatte sich um die Jahrhundertwende zum Sitz einiger Behörden entwickelt. Man schien in Geestemünde erkannt zu haben, daß die Kommission bei der Baulandumlegung gute Dienste leisten können. In ihrer Wertschätzung war man sich einig mit dem Kreis Geestemünde, der wiederholt die Einrichtung einer Spezialkommission beantragt hatte. Deren Hilfe bediente sich dann selbst die Kirche. „Der

Kirchenvorstand zu Geestemünde beantragt... die Verkoppelung eines Theiles der Feldmark Geestemünde östlich der Feldstrasse“, heißt es am 13. Februar 1902. Zu diesem Zeitpunkt scheint man sich in Lehe noch etwas schwer mit der Spezialkommission getan zu haben. Spezialkommissar Nahde schreibt am 23. 10. 1901: „Mit dem Bürgermeister Augspurg zu Lehe habe ich... über die Aussichten der Verkoppelung von Lehe Rücksprache genommen. Der Bürgermeister war über die in Frage kommenden Grundstücke gar nicht orientiert, zeigte auch nicht das geringste Interesse für die Sache.“

Dennoch, die Kommission entwickelt sich schnell. Schließlich wird sie auch in Lehe tätig, wo es Senator Bischoff ist, der aus seinem Interesse an Verkoppelungen kein Hehl macht. In den nächsten Jahren nimmt die Arbeit zu. Die Suche nach größeren Büros wird ständige Nebenbeschäftigung des Kommissars. Insgesamt zieht man bis 1912 viermal innerhalb Geestemündes um.

Die neuen Quartiere helfen zwar gegen die Raum-, nicht aber gegen die Personalnöte. Dagegen helfen nur Rationalisierungsmaßnahmen, die freilich heute vorsintflutlich anmuten: im Juli 1908 die erste Schreibmaschine, im August desselben Jahres das lang ersehnte Telefon, im Juni 1909 der „Cyclostyl“-Vervielfältiger als Höhepunkt damaliger Büro-rationalisierung. Doch immer noch birgt die erste Dekade dieses Jahrhunderts ihre Tücken. Zwar zockelt ab 1908 in Geestemünde keine Pferdebahn mehr, die Bahn ist jetzt elektrifiziert. Reisen über Land dauern dafür noch immer endlos lange. Terminabsprachen mit Gemeindevorstehern lassen sich nur mühselig schriftlich treffen, selbst Fahrpreise und Fahrzeiten öffentlicher Verkehrsmittel zu erfragen, bedarf es eines umständlichen Schriftverkehrs.

Als einziger Ausweg, die Station Geestemünde zu entlasten, bleibt nur deren Teilung. Ab 1. April 1912

gibt es die Spezialkommission Lehe. Da aber das Vermessungsbüro, das für beide Kommissionen zuständig ist, in Geestemünde bleibt, bleiben die Erschwernisse, wenn auch in anderer Form, bestehen. Das führt zu dem Entschluß, die Geestemünder Kommission mitsamt Vermessungsabteilung ebenfalls nach Lehe zu verlegen. Im Oktober 1916 ziehen beide Kommissionen, die jetzt Lehe I und II heißen, in das neue Sparkasengebäude an der Hafenstraße. Fast 70 Jahre, bis Ende März 1986, werden sie und ihre Nachfolgerinnen hier bleiben.

Das „Gesetz über Landeskulturbehörden“ vom 3. Juni 1919 bringt für die Leher Spezialkommissionen einige Änderungen mit sich. Beide werden mitsamt dem Vermessungsbüro zum „Kulturamt Lehe“ vereinigt. Dessen Kompetenzen gegenüber denen der Spezialkommissionen werden erweitert. Vor allem aber kommt mit der Rentengutsbildung ein neuer Aufgabenbereich auf das Kulturamt zu, das schon bald als das Amt gilt, in dessen Bereich die meisten Rentengüter in der Provinz Hannover entstehen.

Mit dem 1. November 1924, dem Tag, an dem sich Geestemünde und Lehe zu Wesermünde zusammen-schließen, ändert das Kulturamt Lehe seinen Namen in Kulturamt Wesermünde, den es auch beibehält, als am 1. November 1939 durch den Anschluß Bremerhavens Wesermünde Großstadt wird. Nach der Umbenennung Wesermündes in Bremerhaven im Februar 1947 heißt es „Niedersächsisches Kulturamt Bremerhaven“ und trägt diesen Namen bis 1974.

In den fünf Jahrzehnten von 1924 bis 1974 wird das Amt in der Unterweserstadt zu einer Institution, von der die Bevölkerung nicht selten als von „unserem Kulturamt“ spricht. Diese fast liebevolle Bezeichnung veranlaßt so manchen, sich an das Amt mit der Bitte um Theaterkarten zu wenden oder dort gar ein Engagement als Schauspieler, Musiker oder

Sänger zu suchen. Was übrigens, wie alte Mitarbeiter zu erzählen wissen, recht häufig vorgekommen sei.

Im November 1947 löst ein Brief des Bremerhavener Oberstadtdirektors Gullasch im Kulturamt Bremerhaven helle Aufregung aus. Das Amt sei aufgrund eines Senatsbeschlusses „in die Selbstverwaltung der Stadt Bremerhaven übergegangen“. Dem Personalamt seien „umgehend die Gehaltskonten, Personallisten sowie Personalakten zu übersenden“. Der damalige Kulturamtsvorsteher Hespe klärt den Irrtum auf, das Kulturamt bleibt eine niedersächsische Behörde.

Im Lauf der Jahrzehnte wandeln sich nicht nur die Namen, sondern auch die Aufgaben des Amtes entsprechend den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gegebenheiten. In den ersten eininhalb Jahrzehnten sind es, neben gelegentlich vorkommenden Ablösungen alter Wege- und Weiderechte, hauptsächlich die Verkoppelungen. Letztere haben auch nach dem ersten Weltkrieg Bedeutung, als zunehmend die Neusiedlung und die Bildung von Rentengütern eine große Rolle spielen. Während der 1930er bis 50er Jahre gilt es, dem steigenden Nahrungsmittelbedarf zu entsprechen. Und nach dem zweiten Weltkrieg stellen die Flüchtlinge und die Eingliederung der heimatvertriebenen Landwirte das Niedersächsische Kulturamt Bremerhaven vor riesige Aufgaben.

Der eintretende Strukturwandel in unserer Landwirtschaft, ihre zunehmende Mechanisierung und Automatisierung, verbunden mit dem Einsatz größerer Maschinen sowie ihre Anpassung an den Wettbewerb in der Europäischen Gemeinschaft verlangen wenig später nach großräumigen Flurbereinigerungsverfahren. Diesen Aufgaben widmet sich das Amt, seit seiner Umbenennung am 1. Januar 1974 in „Amt für Agrarstruktur Bremerhaven“ kurz „AfA Bremerhaven“ genannt. Daneben ist es heutzutage sehr intensiv in der ein-

Fortsetzung Seite 4



Auf dem Grundstück, auf dem bis 1944 das „Riedemannsche Palais“ (rechts) gestanden hat, ist heute das Amt für Agrarstruktur untergebracht.

Alte Probleme ländlicher Museumsgründung

Heimatismuseen und Heimatstuben haben derzeit Hochkonjunktur. Über die Gründe und Folgen hat Klaus Dobers in diesem Blatt berichtet. Wer sich mit der Thematik beschäftigt, erkennt schnell, daß vieles „schon mal dagewesen“ ist, wenn auch unter anderen Vorzeichen.

Zu den Orten mit einer vergleichsweise längeren Museumstradition gehört Hadelns „kleine Landstadt“ Otterndorf. Richard Tiensch, örtlicher „Matador“ und alter Morgensterner, hat seinerzeit notiert, wie er zusammen mit anderen Gleichgesinnten bald nach dem ersten Weltkrieg begann, „alte Gegenstände bäuerlichen Brauchtums zu sammeln“, um „ein Museum zu gründen“. Und auch damals bereitete die „Unterbringung der Gegenstände“ Kopfschmerzen – ganz zu schweigen von einer angemessenen Präsentation. Nach zwölf Jahren war man soweit, doch die Freude währte nicht lange.

Im Jahre 1936 schrieb der Otterndorfer Landrat, den Tiensch mobilisiert hatte: „Das Heimatmuseum des Kreises Land Hadeln, das sich gegenwärtig in dem Turmhaus beim Amtsgericht in Otterndorf befindet, soll anderweitig untergebracht werden, weil die Einrichtung eines richtig gegliederten Museums in diesem Gebäude wegen Raummangels unmöglich und wegen der im Gebäude vorhandenen Feuchtigkeit unzumutbar ist. Mit Rücksicht auf die in dem Museum enthaltenen wichtigen Funde, „Urkunden usw.“. So geschrieben ganze zwei Jahre nach der Museumseröffnung! Was da andeutungsweise über das Museumsinventar gesagt wird, läßt dessen „Vielseitigkeit“ ahnen.

Wie der preußische und braune

Landrat damals ausführte, seien „in der Stadt Otterndorf selbst z. Z. keine geeigneten Räume vorhanden“, deshalb wolle man das Museum im „Feierabendhaus“ der Hemmoorer Zementfabrik unterbringen, womit man zugleich dem Mitbetreuer und Alt-Morgensterner Willi Klenck wörtlich entgegengekommen wäre. Und – auch das kommt bekannt vor – es solle sich „nur um eine vorläufige Regelung“ handeln. Die „Portland Cementfabrik Hemmoor“ erwiderte, „daß das Feierabendhaus zur Zeit durch die Jugendorganisationen, die Veranstaltungen „Kraft durch Freude“ und die Veranstaltungen der NS-Kulturgemeinde voll auf in Anspruch genommen ist und daher für die Unterbringung des Museums nicht in Frage kommt. Es würde uns auch nicht angenehm sein, in diesem Gebäude wiederum ein Provisorium zu schaffen, wie wir es bereits gelegentlich der Unterbringung des Arbeitsdienstes getan haben“. Da klingt einiges von den Aktualitäten und Bedrängnissen der Zeitgeschichte an. Was damals als Aufbruch und Erwachen neuen Lebens verstanden wurde, erscheint im Rückblick eher als Aktionismus und Chaos. Ärgerlich schrieb der Herr Landrat an den Rand des abschlägigen Bescheides aus Hemmoor: „Na, denn nicht“. Es war derselbe Amtsinhaber, der zwei Jahre zuvor keinen Anlaß sah, das historische Hadler Landeshaus in Otterndorf, Sitz der Stände und des Kreistags, dem Kreis zu erhalten und dort – gemäß Anregung des „Reichsbauernführers“ – „ein Museum der Hadelner Bauernkultur einzurichten“. Statt dessen wurde das Gebäude an einen Privatmann verkauft, der dort fortan eine Gastwirtschaft betrieb. Der zur Sache gehörende

widersprüchliche Schriftwechsel zwischen staatlichen und Parteidienststellen ist in diesem Zusammenhang unerheblich, belegt aber auf seine Weise das staatlich-politische Durcheinander im Deutschland des „Wonnemond“ 1934.

Volle 30 Jahre, also weit über die Hitlerzeit hinaus, verblieb das Otterndorfer Museum in seiner von Anfang an unzureichenden Behausung, dem alten „Torhaus“ der historischen Burganlage zwischen Medemufer und Stadtkern. Erst dann kam es zum Umzug in ein größeres und besser geeignetes Gebäude, nämlich ins „Kranichhaus“ in Otterndorf. Dort wurde auch ein neues und in sich konsequentes Konzept realisiert. An die Stelle eines typischen, umfassender Thematik gewidmeten Heimatmuseums im Kleinformate trat ein zeitlich-thematisch überschaubares Museum zur Kulturgeschichte und Volkskunde der Region mit einem baulich dazu passenden Rahmen. Mancher bedauerte und bedauert die Vereinigung des Programms, aber die große Mehrzahl der weit über 100 000 Besucher seit 1964 hat die damit gewonnene Individualität des Dargestellten nachdrücklich begrüßt.

Solche Sicht der Dinge findet sich in Übereinstimmung mit der Haltung von Museumsverbänden und zuständigen staatlichen Stellen, die seit mehr als einem halben Jahrhundert aus guten Gründen für die alte Weisheit plädieren: „Multum, non multa“ („Viel, nicht vielerlei“). Es geht ja nicht um vermeintliche Mißgunst unersättlicher ortsferner Zentraleinrichtungen, sondern um Lebensfähigkeit und fachliche Solidität der mit Begeisterung geschaffenen heimatkundlichen Sammlungen. Oder

sollte es nur Ausdruck eines fragwürdigen Zeitgeistes gewesen sein, wenn der preußische Kultusminister 1936 schrieb, „daß durch Fehlgründungen das Interesse der Bevölkerung erlahmt und eine Zersplitterung der Kräfte und Bestrebungen eintritt, die, sachkundig eingesetzt, eine der wesentlichsten und schönsten Aufgaben unserer Zeit zu erfüllen berufen sind. Es erscheint häufig wichtiger, vorhandene Museen lebendig zu gestalten, als neue zu gründen; und es kommt mehr darauf an, daß ein bestimmter Landschafts- oder Volkstumsbezirk in einem lebensfähigen und lebensvermittelnden heimatkundlichen Institut seinen Niederschlag findet, als daß jede kleine Gemeinde ein eigenes Museum besitzt, dessen erzieherischer Wirkungskreis naturgemäß nur ein sehr begrenzter sein kann. Die Tatsache des Vorhandenseins einzelner Gegenstände, die zunächst nur einen persönlichen Erinnerungswert für denjenigen haben, von dem der Anstoß zum Aufbau einer heimatismusealen Einrichtung ausgeht, kann allein noch nicht die Gründung einer solchen rechtfertigen.“

„Bedeutung des Materials, als auch das Bedürfnis zu dessen Sammlung und Aufstellung“ wurden damals als Stichworte für ländliche Museumsgründer gegeben. Hinzugefügt werden mußte und muß noch der Hinweis auf die unerläßliche Ausstattung und Betreuung. Dinge, die leicht übersehen werden und am Otterndorfer Beispiel in ihrer Wichtigkeit auszumachen sind! Literarisch interessierte Zeitgenossen wissen wohl, daß der „Gegenstand“ vor wenigen Jahren auch zum Romantitel wurde.

Dr. Rudolf Lembecke

Wo war man in Lehe „auf jenem Ort“?

Wer sich mit der Geschichte des Fleckens Lehe beschäftigt, stößt vor allem in den Akten des 18. Jahrhunderts immer wieder auf die recht seltsame Ortsangabe „auf jenem Ort“. Wo man „jenen Ort“ zu suchen hat, darüber findet man keine Angaben.

Auch in der Literatur zur Leher Geschichte taucht diese Bezeichnung auf. In der „Beschreibung des Königl. Churfürstl. Gerichts Lehe im Herzogtum Bremen von dem Richter D. Ribbentrop“, etwa 1802 verfaßt und als Jahresbericht der Männer vom Morgenstern, Heft 1, 1898 veröffentlicht, heißt es im 11. Kapitel, daß im Jahre 1734 „auf jenem Ort“ 22 Gebäude ein Raub der Flammen wurden. 1742 waren es 2, 1796 deren 160 und 1800 wiederum 2 Gebäude, die „auf jenem Orte“ abbrannten.

Schröder zitiert in seiner 1927 erschienenen „Geschichte der Stadt Lehe“, Seite 498, ein Protokoll des Richters Johanns aus dem Jahre 1738. Dieser hatte einige Leher Einwohner wegen ihrer Spökenkerei, „ob wären allerhand Spukereyen von Feuerbrand und Kriege allhie gesehen worden“, verhört. Die 50 Jahre alte Elisabeth Stemmermanns sagte dabei aus, „sie habe gesehen, daß es „auf jenem Ort“ hinter Carsten Wittpens Hause so hell sei“. An einer anderen Stelle (Seite 3) erwähnt Schröder das Leher „Tor auf jenem Orte“ und bemerkt dabei, es hätte vermutlich vor dem Flötenkiel gestanden.

Nun war der Flötenkiel früher eine unbebaute Weggabelung. Selbst wenn Schröder mit seiner Vermutung recht hat, daß das Tor dort gestanden habe, „jener Ort“ muß an-

derswo zu suchen sein, denn immerhin brannten dort nach Ribbentrop 1734 22 und 1796 160 Gebäude ab.

Der Hinweis auf die „auf jenem Ort“ abgebrannten Häuser zeigt nun die Möglichkeit, den Bereich abzugrenzen, wo „jener Ort“ zu suchen ist. Vom zweiten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts an für etwa 90 Jahre schrieben die Leher Bevollmächtigten alles in einer Chronik auf, was ihnen wichtig erschien. Ein Feuer im Ort gehörte ganz gewiß dazu, denn es brachte bei den überwiegend mit Reith gedeckten Häusern jedesmal für alle Einwohner größte Gefahr für Leben und Eigentum mit sich. Die verheerenden Brände von 1796, 1801 und 1806, bei denen insgesamt 360 Häuser (nach Schröder) in Schutt und Asche fielen, sind ein schlimmer Beweis dafür.

Diese Chronik nun, die „Leher Krönicke“, wird heute im Stadtarchiv Bremerhaven aufbewahrt. In ihr findet man neben der Meldung, daß es gebrannt hat, auch den Namen des geschädigten Hausbesitzers.

Über den Brand von 1742 heißt es darin: „Ao 1741 den 18. Nov. morgens 4 bis 5 Uhr ist wiederum eine Feuer Brunst allhie entstanden, in Claus Timmermanns Wittwen Haus und ist dieses Wohnhaus nebst August Casper Rahen Wohn Haus in selbiger Gluth auff gegangen“. (Für die Frage nach dem hier gesuchten Ort ist es unerheblich, daß die von Ribbentrop genannten Jahre und die Häuserzahl nicht immer mit der „Krönicke“ übereinstimmen.)

Das Haus des verstorbenen Claus Timmermann und das des Krämers August Casper Rahn lagen im 4. Viertel. Dieses Viertel ist der Bereich links der Langen Straße von Süden

nach Norden gesehen, beginnend gegenüber der Alten Kirche. Es umfaßt weiter das Gebiet nördlich der Spadener Straße mit der Pieperstraße und der ganzen Spadener Straße.

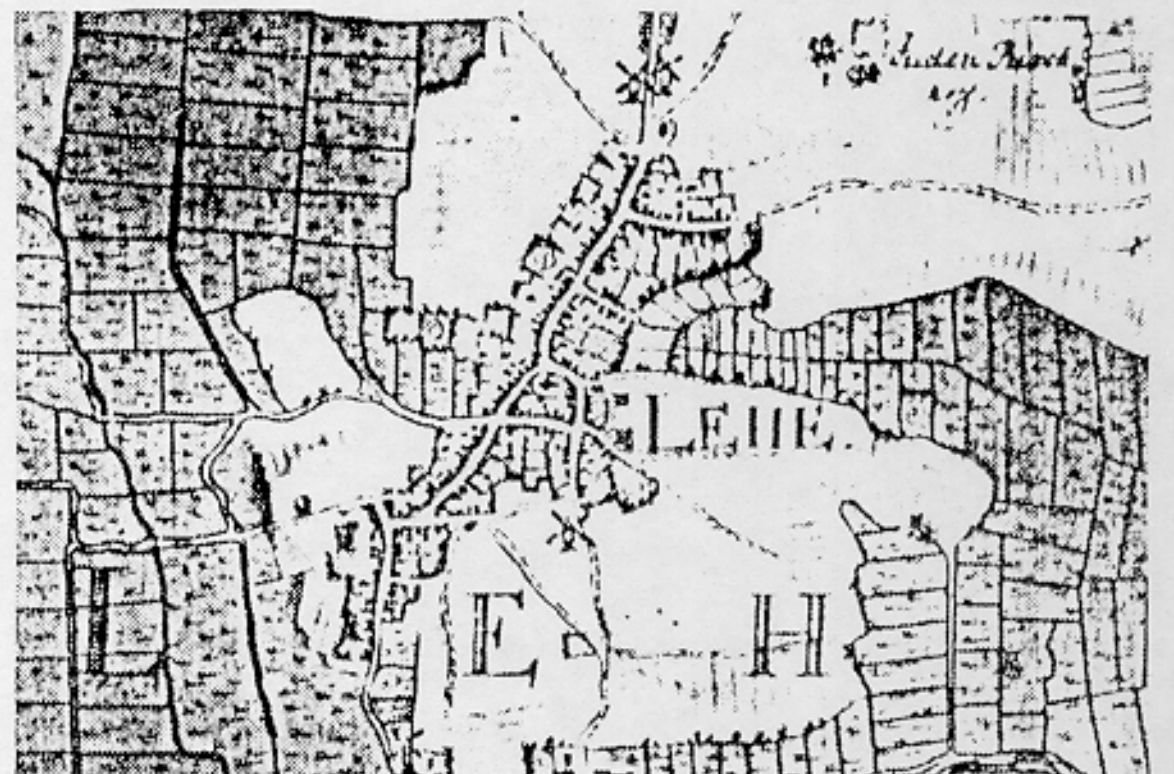
Schröder (Seite 44) zählt nur „die Ostseite nördlich der Spadener Straße“ zum 4. Viertel. Das dürfte mindestens für das 18. Jahrhundert nicht zutreffen. Es kann hier nicht genauer untersucht, aber die Vermutung geäußert werden, daß die Besiedlung an der Spadener Straße und nördlich davon, rechts und vielleicht auch links der Langen Straße noch nicht existierte, als die Viertelsgrenzen festgelegt wurden. Dieser Teil scheint späterer „Anwuchs“ zu sein.

Doch zurück zu „jenem Ort“ in Lehe: beim Brand von 1734 wurden nach Ribbentrop 22 Häuser zerstört (Krönicke: „...sind 36 Gebäude wor unter 25 Wohnhäuser abgebrannt“). Diese Häuser lagen eben-

falls im 4. Viertel. Im 4. und 1. Viertel brannten die 160 Häuser im Jahre 1796 ab. Das 1. Viertel lag dem 4. gegenüber. Es begann an der Ecke Spadener Straße/Lange Straße und erstreckte sich südwärts bis hinter die Kirche, Ecke Krüselstraße – Straße „Achter de Kark“ (heute nördliches Ende der Poststraße).

1. und 4. Viertel bildeten das Nordende von Lehe, das Genor. Schröder bringt für diesen Namen eine wenig einleuchtende Erklärung. Sie spielt hier auch keine Rolle. Entscheidend ist, daß auch die alten Leher des 18. Jahrhunderts mit diesem Namen nichts mehr anzufangen wußten. So übersetzten sie also „Genor“, vermutlich „Jenoen“ gesprochen, mit „jenem Ort“, wie sie es ähnlich mit Speckenbüttel machten, das man bis in dieses Jahrhundert hinein oftmals „Speck und Butter“ nannte.

Rinje Bernd Behrens



Lehe in der Kurhannoverschen Landesaufnahme um 1768: Der Flötenkiel ist noch eine unbebaute Weggabelung.

75 Jahre Weserfähre

Fortsetzung von Seite 1

stände konnten die ausgebrannten Fährschiffe instand gesetzt werden. Die „Oldenburg“ (2) wurde Anfang 1946 wieder in Fahrt gesetzt, im Mai 1948 auch die bewährte „Preußen“. Nach Wiederaufbau des Fährhauses und des Güterschuppens wurde Anfang 1950 die „Greif“ als drittes Schiff erworben und nach Umbau zu einem Fahrgastschiff als „Bremerhaven“ in Dienst gestellt. Das kleine leistungsfähige Schiff brachte der „Weserfähre“ zunächst spürbare Entlastung, besonders in Spitzenzeiten des Personenverkehrs. Im Laufe der Jahre zeigte es sich immer deutlicher, daß die alten Fährschiffe zwar noch für die Personenbeförderung geeignet waren, jedoch nicht mehr für den Kraftfahrzeugverkehr. Das gleiche galt für die Anlegebrücken in Bremerhaven und Blexen.

Am 19. August 1954 eröffnete die „Weserfähre“ mit der Übernahme der neuen Anlegebrücken und des auf der Schichauwerft gebauten Fährschiffes MS „Bremerhaven“ den bedeutendsten Abschnitt in ihrer Entwicklung. Er fiel zusammen mit dem Beginn einer beispiellosen Straßenverkehrsentwicklung, die niemand auch nur voraussehen konnte. Die Steigerung der Kraftfahrzeugbeförderung im Jahre 1955 von rund 42 000 wurde nur noch zweimal in den Jahren 1970 und 1971 übertroffen bei 1,7 Mill. beförderter Personen

und fast einer halben Million Kraftfahrzeuge im Jahre 1971.

Am 14. August 1957 wurde ein zweites Fährschiff, die „Nordenham“, in Dienst gestellt. Beide Schiffe bewältigten den von Jahr zu Jahr sprunghaft ansteigenden Straßenverkehr bis zum Jahre 1965. In diesem Jahr, ebenfalls im August, erfolgte die Indienststellung des dritten Fährschiffes, der „Berlin“. Beide Schiffe wurden bei der AG „Weser“ Seebeckwerft gebaut. Alle drei Fährschiffe haben als Antrieb zwei Voith-Schneider-Propeller, je einen vorn und achtern, die ein müheloses Manövrieren erlauben. Im Jahre 1972 wurde das Flaggschiff „Bremerhaven“ umgebaut und erhielt eine zusätzliche Fahrzeugspur. In den Jahren 1978 bis 1980 erfolgte eine Neumotorisierung der Schiffe „Bremerhaven“ und „Nordenham“, deren Maschinen nach fast 25 Jahren ausgedient hatten. Gleichzeitig wurden die Maschinenanlagen automatisiert, so daß sie wachfrei von der Brücke aus gefahren werden können.

Die Weserfähre mit ihren drei Fährschiffen ist nicht nur die größte Flußfähre Deutschlands. Sie ist gleichzeitig die älteste noch bestehende Reederei in Bremerhaven. Die 3,4 Kilometer lange Fahrstrecke wird bei jedem Wetter, außer bei hohen Sturmfluten, befahren. Die Schiffe der „Weserfähre GmbH“ beförderten in 75 Jahren Fährfahrt über 76 Millionen Personen und rund zehn Millionen Fahrzeuge.

Wilhelm Stallmann

Von der Spezialkommission . . .

Fortsetzung von Seite 2

zelbetrieblichen Förderung und in der letzten Zeit in der Dorferneuerung aktiv.

Daß die ökologischen Ansprüche von den Mitarbeitern des Amtes für Agrarstruktur Bremerhaven seit geraumer Zeit gesehen und umgesetzt werden, zeigt beispielhaft das Flurbereinigungsverfahren Kührstedt-Ringstedt. Nicht von ungefähr hat der niedersächsische Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten der Gemeinde Ringstedt 1985 den „Ersten Sonderpreis für natur- und landschaftsgerechte Maßnahmen in Dorf und Gemarkung“ verliehen.

Viel bleibt zu tun. Die Zeiten für die Landwirtschaft sind nicht einfach. Da mag der Einzug des Amtes zum 1. April 1986 in sein neues Domizil in zweifacher Sicht zu Optimis-

mus veranlassen. Das Amt für Agrarstruktur kehrt nach 85 Jahren dorthin zurück, wo es als Spezialkommission mit seiner erfolgreichen Arbeit begonnen hat: nach Geestmünde. Und – es arbeitet in Zukunft gewissermaßen von einer historischen Stelle aus, von der viele wirtschaftliche Impulse ausgingen. Denn dort, wo man heute das Niedersächsische Amt für Agrarstruktur findet, in Bremerhaven, Borriesstraße 46, hat bis zum 18. September 1944, ehe es Bomben vernichteten, das ältere Bremerhavener noch bekannte „Riedemannsche Palais“ gestanden. Dessen Bauherr, der Petroleumkönig Wilhelm Anton Riedemann, hat von hier aus Ende des 19. Jahrhunderts sein Imperium gesteuert und Geestmünde damals zum größten deutschen Ölimporthafen gemacht. Das müßte für die Zukunft ein gutes Omen sein!

Paul Uhrmacher



Düt un dat ut de Muuskist

Methode Sütterlin

Faken kann man nu Grootöllern schimpen hören över de Jugend von vondaag und dat de nix mehr lehrt un nich maal mehr ornlich schrieven kann, so as se fröher. Do musse se glieks den eersten Dag in de School mit'n Griffel de ganze Schiefertafel vull zackige „i“ maken. Bi den Schoolmester harrn se darto in'n Chor herbeden müßt: „Rauf, runter, rauf! Mütze drauf!“ – Un daarom, so meent vele Ole vondaag, harrn se fröher ok so akkraat dat Schrieven lehrt. Und dat weer natürlich noch de gode düütsche Schrift ween!

Dat männigeen von diesse olen Klooschieters ok daarmaals al bloots scheve Haken un Staken op de Schiefertafel kregen hett un noch vondaag 'n teemliche Kleierce to Papier bringt, dat ward nich seggt. Un doch is dat wahr! Ok in de Tiet, as Oma un Opa as lütte Pöökse von soß Jahren to'n eersten Maal na School gungen, hebbt de jehr Öllern un

sülfst de Schoolmesters al över dat schlechte Schrieven von de Gören klaagt.

Von de Fachlööd in de unnerste Klaß muß de düütsche Schrift, so as se daarmaals in ganz Düütschland lehrt woor, na een ganz bestimmte Method, de een Schriftgelehrten mit Namen Sütterlin erfunden harr, de Kinner biböögt warn.

Op een grode Provinziallehrerverammlung vor meist soßig Jahren in Wesermünde, as de gröttste Deel von uns Bremerhaven daarmaals heet, hett op den bunten Abend op den Saal bi Hein Wuppi in Leh Heinrich Rahmeyer, Schoolmester an de Pestalozzischule un mit sien plattdüütschen Snackkraam „Käppen John un Koopmann Bohn op'n Diek“ in de Nordwestdüütsche Zeitung wiethen bekannt, von siene lütten Bötels in de School al meent: „Un schrieven doot se as de Swien. – Dat is Methode Sütterlin.“ Süht woll, so is dat mit de goden olen Tieden!

HEH

Schiffbrüchige wurden in Bederkesa verhaftet

In der Nacht vom 14. zum 15. Oktober 1754 geriet die Galiote „Freudenberg“ auf ihrem Weg von Riga nach Rotterdam in der Ostsee in einen furchterlichen Sturm. Das mit Hanf, Flachs und „Leinsaat“ beladene Schiff trieb in der Nähe von Bornholm auf Klippen und mußte von der 16köpfigen Besatzung aufgegeben werden. Unter der Führung des Steuerannes begaben sich neun Matrosen in das große Rettungsboot, während die restlichen mit Kapitän Jonas Starck das kleinere Boot bestiegen. Kaum hatten beide Boote vom Wrack abgelegt, als das größere Rettungsboot mit allen Insassen unterging. Das zweite Boot irrte drei Tage und Nächte auf dem Meer umher, bis es die deutsche Küste erreichte. Die Schiffbrüchigen mußten während dieser Zeit ohne Wasser und Nahrung ausharren.

Völlig mittellos versuchten die Matrosen, einige stammten aus Holland, in ihre Heimat zurückzukehren. Als einzige Hilfe für den weiten Marsch erhielten sie von Kapitän Starck eine schriftliche Bestätigung über den erlittenen Schiffbruch, ein gleiches Schreiben stellten ihnen die Stadt Lübeck aus sowie ein Pastor. Die Do-

kumente sollten den Vorzeigern Almosen, Essen und freie Unterkunft auf ihrem Weg in die Heimat verschaffen. Bevor die Matrosen Bremen, ihre erste große Wanderetappe, erreichten, zeigte es sich jedoch, daß die Dokumente nicht das hielten, was sich ihre Aussteller davon versprochen hatten. Als die Männer in Bederkesa um Brot und Almosen baten, setzte sie der Gerichts- und Armenvogt Lorentz Bauer kurzerhand hinter Schloß und Riegel, denn im gesamten Herzogtum Bremen bestand damals eine Verordnung, die das Betteln unter Strafe stellte. Am nächsten Morgen führte der Gerichtsdiener die Inhaftierten in die Amtsstube in der Bederkesaer Burg, wo sie Amtsschreiber Meiners verhörte. Als der Beamte die Schicksalsgeschichte der Matrosen erfuhr, kam er mit seinem Vorgesetzten, Freiherrn Grote, dem Leiter des Amtes Bederkesa, überein, die Männer nicht mit der üblichen Gefängnisstrafe zu belegen, sondern es bei einer Verwarnung bewenden zu lassen. Die Matrosen wurden jedoch über die Amtsgrenze ins Land Hadeln abgeschoben. (Quelle: Staatsarchiv Stade – Rep 74 Lehe 306)

Ernst Beplate

Umschau

Fritz Leopold 75 Jahre

Am 11. Juli wurde der Kreisbaumeister a. D. Fritz Leopold 75 Jahre alt. Er ist langjähriger bewährter Schatzmeister des Bauernhausvereins Lehe und Beiratsmitglied der Hermann-Allmers-Gesellschaft und des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern.

Wechsel bei der Hermann-Allmers-Gesellschaft

Am 22. Juni wurde anlässlich des diesjährigen Allmerstages in Rechtenfleth ein Wechsel im Vorstand vollzogen. An die Stelle des aus Altersgründen nach 34 Jahren nicht wieder kandidierenden Oberkreisdirektors a. D. Ernst Klemeyer trat der Bremerhavener Museumsdirektor Gert Schlechtriem. Zum neuen stellvertretenden Vorsitzenden wurde Oberkreisdirektor Jürgen H. Th. Prieß in den Vorstand der Hermann-Allmers-Gesellschaft gewählt.

1125 Jahre Rechtenfleth

Das Heimatdorf des Marschendichters Hermann Allmers feierte vom 26. bis zum 29. Juni 1986 die älteste bekannte schriftliche Erwähnung des Ortes vor 1125 Jahren. Damit verbunden waren die Festlichkeiten zum 100jährigen Bestehen des dortigen Männergesangsvereins und zum 75jährigen des Turnvereins Rechten-

fleth. Im Mittelpunkt des Festkommers standen die Festvorträge von Archivoberrat Hans Otte, Hannover, über „Rechtenfleth im Kirchspiel Sandstedt“ und vom Morgenstern-Vorsitzenden Heinrich E. Hansen, Bederkesa, über die Geschichte Rechtenfleths. Anlässlich der Feierlichkeiten wurde vom Rechtenflether Heimatverein „Ketelhoken“ auch eine von Hardy Köhler redigierte Festschrift herausgegeben, die wesentliche Auszüge aus Aufzeichnungen des langjährigen Rechtenflether Lehrers Friedrich Beckhusen (1886–1951) enthält. Außerdem wurde zu diesem Ortsjubiläum eine Medaille mit dem Wappen Rechtenfleths und dem Bildnis von Hermann Allmers geprägt.

Sonderschrift

„Kornwindmühle Lintig“

Für die im Herbst 1984 wieder eingeweihte Lintiger Kornwindmühle hat jetzt der Mühlenrat der Märf vom Morgenstern eine 40 Seiten starke Broschüre mit Beiträgen von Professor Heiner Tomhave und Heinrich E. Hansen herausgebracht, die zum Preis von 3 DM erhältlich ist. Das Büchlein enthält auch mehrere zeitgenössische Bilder sowie die von Studenten der Fachhochschule Niedersachsen während der Bauaufnahme gefertigten sorgfältigen Bauzeichnungen.

„Haus am See“ in Bremervörde

Kürzlich wurde an dem idyllisch gelegenen See am Nordrand der Stadt Bremervörde als kulturelle Begegnungsstätte das „Haus am See“ eingeweiht, das zum größten Teil aus der Bausubstanz eines alten Niedersachsenauses, des aus dem Jahre 1861 im nahen Ostendorf erbauten und dort 1985 abgebrochenen Hofes Tietjen, besteht.

Niederdeutsches Heimatblatt

Druck und Verlag
Ditzten Druck und Verlags-GmbH
Halenstr. 140, 2850 Bremerhaven
(Postscheckkonto Hamburg 13 696)

Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung. Es kann gesondert zum Bezugspreis von jährlich DM 15,- per Post bezogen werden. Redaktionsausschuß: Bernd Behrens, Klaus Dobers, Harry Gabcke, Heinrich Egon Hansen, Dr. Rudolf Lembcke und Dr. Burchard Schepers. Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an: Harry Gabcke, Hagebullenweg 18, 2850 Bremerhaven, Tel. (04 71) 6 09 32.

Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Sonnabend, 2. August, bis Sonnabend, 9. August 1986: Studienfahrt nach Pommern und Ostpreußen. Leitung: Heinrich E. Hansen. Abfahrt um 5 Uhr Kreissparkasse am Hauptbahnhof in Bremerhaven.

Sonnabend, 23., und Sonntag, 24. August 1986: Studienfahrt nach Celle. Leitung: Harry Gabcke. Abfahrt um 8 Uhr Kreissparkasse am Hauptbahnhof in Bremerhaven.