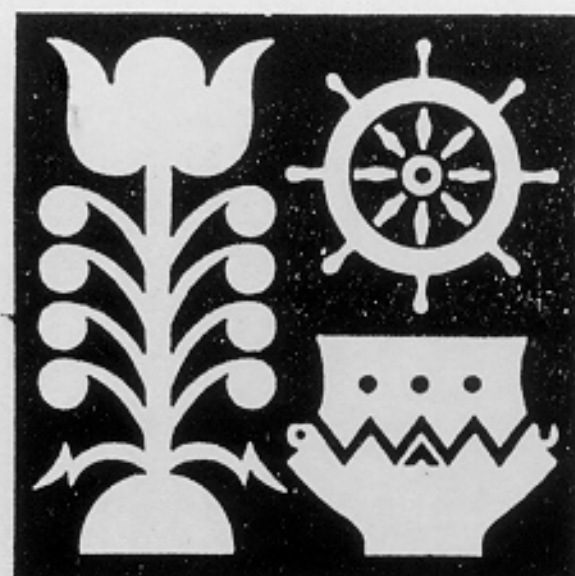


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück T 1914 E
Gebühr bezahlt

Dezember 1989
Nr. 480



Sehenswerte Mühlenlandschaft in unserer Heimat Positive Bilanz des Mühlenrats nach 10 Jahren

Andernorts, z.B. im benachbarten Landkreis Osterholz, in Ostfriesland oder im westfälischen Kreis Minden-Lübbecke, rühmt man sich seiner schönen intakten Mühlen und preist sie sogar an eigens so genannten Mühlenstraßen. Dabei brauchten wir in unserer Küstenregion an Weser- und Elbmündung, dem Bereich des großen Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, das Gebiet des niedersächsischen Landkreises Cuxhaven und der bremischen Seestadt Bremerhaven umfassend, in dieser Beziehung wahrlich einen Vergleich nicht zu scheuen oder gar unser Licht unter den Scheffel zu stellen.

Immerhin ist es hier einer ganzen Reihe von Mühlenbesitzern während des vergangenen Jahrzehnts in erster Linie durch bewundernswerte Eigeninitiative sowie mit finanzieller Unterstützung der öffentlichen Hand und des Mühlenrats der Männer vom Morgenstern gelungen, ihre Mühlen vor dem Verfall zu bewahren und in einen ansehnlichen Zustand zu versetzen. Freudig vermerkt werden kann überdies, daß in unserer Gegend sogar alle drei wichtigen Mühlentypen zu besichtigen sind: neben der am häufigsten noch anzutreffenden großen Holländer Windmühle und der Wassermühle neuerdings auch eine schicke Bockwindmühle des Bauernhausvereins Lehe im Speckenbütteler Park. Eine solche Vielfalt ist anderswo kaum zu finden.

Bekannt ist ja, daß Wassermühlen als ältester Typ in unseren norddeutschen Breiten im frühen Mittelalter bekannt gewesen sind. Urkundlich belegt ist erstmals in der Stiftungsurkunde Karls des Großen von 788 für das Erzbistum Bremen als Grenze auch ein Mühlenbach, der auf das Vorhandensein einer Wassermühle schließen läßt. Ebenfalls erinnern manche alte Ortsnamen auf unserer heimatischen Geest an solche vom Wasser getriebenen „Maschinen“, z.B. Beverstedtermühlen, Fickmühlen, Hainmühlen, Hosermühlen, Laumühlen und Stemmermühlen. In den Marschen hat es früher wegen des sehr geringen Gefälles äußerst selten solche Wassermühlen gegeben.

Umso schneller kamen dort und ebenfalls auf der hohen Geest seit dem hohen Mittelalter, etwa seit 1200, die ältesten Windmühlen, die hölzernen Bockmühlen, in Gebrauch, die ganz mit einem langen, geschwungenen Balken, dem sog. Steert, in die richtige Richtung des bei uns an der Waterkant fast ständig herrschenden Windes gedreht werden mußten.

Nach ihrer Blütezeit zwischen dem 15. und 18. Jahrhundert wurden die Bockmühlen nach und nach von den modernen hohen achtkantigen Holländer Windmühlen abgelöst, auf deren gemauerten Rümpfen lediglich noch die Kappen mit den Flügeln in die jeweils günstigste Windrichtung gebracht werden mußten, anfangs noch mit dem Steert, später zumeist selbsttätig mit der Windrose.

Vor hundert Jahren wurden die meisten Mühlen in der eingangs skizzierten heimatischen Küstenregion noch vom Wind angetrieben. Es gab hier damals gut 80 Mühlen, davon allein 60 sog. Holländer. Bei den restlichen zwanzig handelte es sich um Wassermühlen und Bockwindmühlen. Bald nach der Jahrhundertwende begann aber das sog. Mühlensterben, als sich mehr und mehr die von den natürlichen Energien Wind und Wasser unabhängigen Motormühlen durchsetzten. Gestoppt werden konnte diese Entwicklung erst ein wenig seit der Mitte der fünfziger Jahre, als die staatliche Denkmalpflege finanziell einigen Müllern die Baulasten erleichtern konnte. Wenigstens in ihrem äußeren Erscheinungsbild wurden auch dadurch ein paar Mühlen gerettet, daß man sie anderer Verwendung, z.B. Wohnzwecken, zuführte. Das geschah in unserer Region beispielsweise mit den Holländern in Hagen, Heerstedt, Nordholz und Uthlede sowie mit der



Galerieholländer in Hechthausen

Wassermühle in Wulsbüttel. In Schiffdorf, Lintig und Hechthausen haben sich außerdem seit zwölf Jahren eigene Mühlenvereine gebildet, die sich tatkräftig um den Bestand ihrer besonderen dörflichen Wahrzeichen kümmern.

Vor nunmehr zehn Jahren ist über-

dies auf Anregung von Oberkreisdirektor Jürgen H. Th. Prieß vom Vorstand der Männer vom Morgenstern ein besonderer Ausschuß, der siebenköpfige Mühlenrat, berufen worden, dem die 1979 durch Fusion entstandene neue Kreissparkasse Wesermündel-Hadeln einen Grundstock von 50 000 DM für den sog. Mühlenfonds zur Restaurierung der Mühlen in unserer engeren Heimat überwies.

In dem ersten Jahrzehnt seines Bestehens hat dieser MvM-Mühlenrat 32 Sitzungen durchgeführt und dabei alle Mühlen des Morgenstern-Gebietes bei entsprechenden Besichtigungen kennengelernt. Dabei stellte sich heraus, daß mindestens 13 dieser Bauten als erhaltenswert einzustufen sind. Bislang konnten für zehn dieser Objekte, nämlich für die Mühlen in Bederkesa, Bremerhaven-Speckenbüttel, Dedesdorf, Hainmühlen, Hechthausen, Heise, Lintig, Midlum, Osterbruch und Schiffdorf, Beträge in einer Gesamthöhe von mehr als 200 000 DM aus dem Mühlenfonds überwiesen werden, der übrigens Jahr für Jahr durch den Erlös der aus dem Verkauf von jeweils fünf- bis sechstausend Kunstkalendern, den sog. Mühlenkalendern, mit Zeichnungen bzw. Aquellen Christian Probsts immer wieder in großzügiger Weise von der Kreissparkasse aufgestockt worden ist. In zehn Jahren wurden somit mehr als 50 000 Mühlenkalender verkauft, was einen bemerkenswerten Beitrag weiter Bevölkerungskreise an der Erhaltung der hiesigen Mühlenlandschaft darstellt. Von den bisher eingenommenen 250 000 DM wurden außerdem aus dem Mühlenfonds Mittel für die von den befreundeten Professoren Dr. Meyer-Bruck und Tomhave von der Fachhochschule Nordost-Niedersachsen geleiteten Bauaufnahmen einiger Mühlen verwandt sowie Beihilfen für die inzwischen vier erschienenen Mühlenmonographien (Hainmühlen, Lintig, Bederkesa und Schiffdorf) bewilligt.

Die allgemein positive Zwischenbilanz ermutigt die Beteiligten nach zehn Jahren, sich auch weiterhin für die Erhaltung der in unserem Landstrich so charakteristischen und liebenswerten Mühlenbauwerke einzusetzen.

Heinrich E. Hansen



Galerieholländer in Heise

Mit 12 Kanonen auf Zollwache in der Elbe

Die Brigg „Piercer“ – Das letzte Königlich Hannoversche Elbzollschiff in Stade

Stadersand war und ist eine der ganz wenigen Stellen an der Niederelbe, an der Gebäude fast unmittelbar am Ufer stehen, am stromnächsten der massive Backsteinbau des Hafenamtes, daneben das helle, verputzte Zollamtsgebäude, über dessen Portal hoch oben die Initialen GR (Georgus Rex) unter der Hannoverschen Krone als Zeichen alter Herrlichkeit noch heute zu sehen sind.

Wenn man sich vor 140 Jahren der Mündung des Flusses Schwinge, der vier Kilometer stromauf die Stadt Stade durchfließt, von der Elbe her oder auf dem Landweg näherte, so wurde der Eindruck der Flußmündung auch schon von den beiden genannten stattlichen Gebäuden geprägt.

Das uns bis heute bekannte harmonische Bild erfuhr jedoch damals für das Auge des für seemannische Eindrücke empfindsamen Betrachters eine bedeutsame Steigerung: Ein alle Gebäude, Bäume und Deiche überragendes, mit einer komplizierten Briggakelage ausgestattetes Mastenpaar zog die Aufmerksamkeit des Ankommenden auf sich.

Beim Näherkommen konnte man in der Schwingemündung, am Bollwerk an den Leinen liegend, eine mit zwölf frei an Deck stehenden Kanonen bewaffnete stattliche Brigg erkennen.

Briggen stellten um 1840 einen auch in der Frachtfahrt sehr zahlreich verwendeten Schiffstyp dar.

Die beiden „vollgetakelten“, das heißt mit Rahen versehenen Masten bestanden aus Untermast, Marsstenge und Bramstenge. Ein weit ausladendes „Vorgeschrir“ mit Bugspriet, Klüverbaum und Stampfstock vervollständigte das kühn sich darbietende Bild.

An der Gaffel des Großmastes wehte stolz die Königlich Hannoversche See-Flagge, ein rotes Tuch mit dem Union-Jack am oberen Lick, inmitten des roten Georgskreuzes das springende weiße Welfenroß, welches bis heute das Wappenzeichen des Landes Niedersachsen geblieben ist.

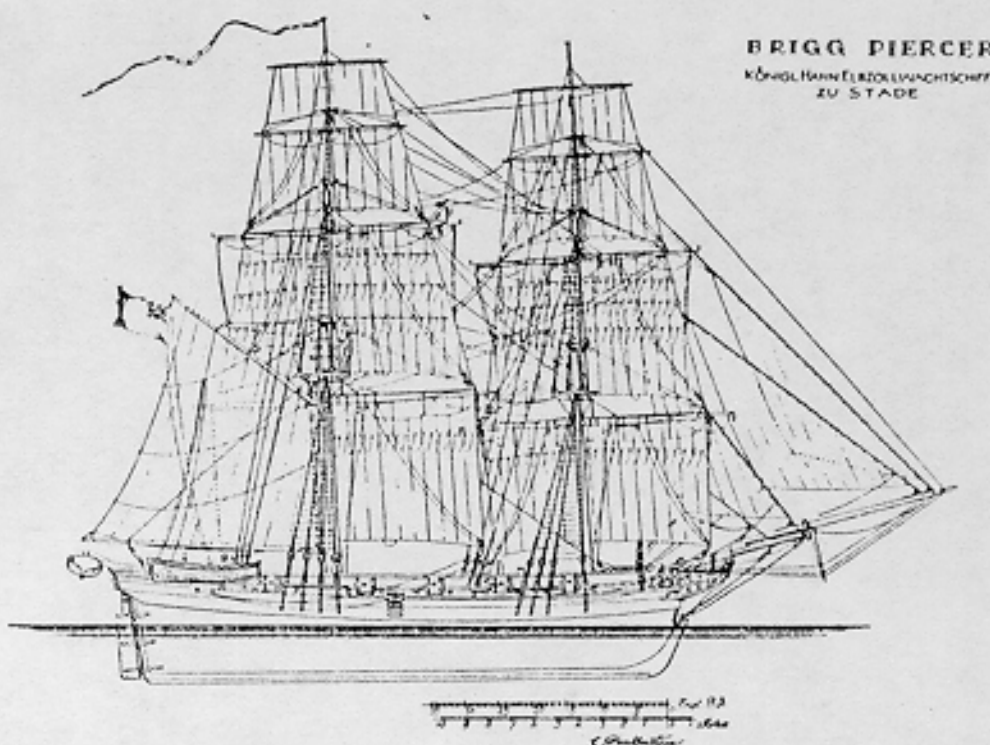
Dieses für damalige Verhältnisse schon größere Seeschiff gehörte in den Jahrzehnten zwischen 1814 und 1850 zum Bild von Stadersand, ebenso wie die dort heute noch vorhandenen Gebäude aus dieser Zeit. Es stellte gleichzeitig ein Wahrzeichen Königlich Hannoverscher Staatsmacht dar. Durch seine Gegenwart unterstützte es nachdrücklich den Anspruch auf den von hier erhobenen Elbzoll solange, bis dieses letzte Elbzollwachtschiff den sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts ändernden wirtschaftspolitischen Verhältnissen weichen mußte und 1850 außer Dienst gestellt wurde.

Wie kam nun eine solche stattliche Kriegs-Brigg mit dem seltsamen Namen „Piercer“ nach Stade?

In den Wirren der napoleonischen Zeit war das frühere Elb-Zoll-Wachtschiff verloren gegangen. Nach den schweren Jahren der Franzosenzeit bemühte sich die Regierung in Hannover, für die Elbe ein möglichst neues, gut ausgerüstetes Fregattschiff zu bekommen. Die Bemühungen hatten Erfolg, wenn sie auch nicht zu einem „Fregattschiff“ führten. Ein solches, an drei Masten Rahen tragendes Schiff kannten die Stader aus der vor-napoleonischen Zeit.

Das Königreich Hannover war seinerzeit mit der englischen Krone durch Personalunion verbunden. Der englische Kriegsminister Lord Bathurst ließ 1814 nach Hannover melden, eine „Gun-Brigg“ sei von Harwich nach Stade unterwegs.

Die Königliche Regierung in Hannover verfügte nach Stade: „Es soll eine Person umgehend bestimmt werden, um das Schiff und seine englischen Offiziere und Mannschaft in



Empfang zu nehmen. Ferner eine Mannschaft, möglichst gediente Wachtschiffsleute, sollen angeheuert und eingekleidet werden, um beim Empfang zu assistieren.“

Eile tat not. Wo war aber in so kurzer Zeit eine Persönlichkeit zu finden, die, als offizieller Vertreter der hannoverschen Regierung, militärische und seemannische Kenntnisse aufweisen konnte und imstande war, zu repräsentieren? Da erinnerte man sich eines Hauptmanns C. H. Müller, einem Sohn des alten Schiffskapitans, sich große Verdienste um die Landesbewaffnung im Kampf gegen Napoleon erworben hatte, des Hauptmanns Carl Delius. Er erhielt den Auftrag, unter Assistenz des Schiffers Nagel und des Quartiermeisters Dusch des alten Wachtschiffes, die Gun-Brigg „The Piercer“, bestückt mit 12 Kanonen, feierlich in Empfang zu nehmen. Am 3. Juni 1814 traf die Brigg in Stade ein.

Der 4. Juni, der Geburtstag König Georgs III., brach an. Von englischer wie von hannoverscher Seite hatte man Galauniform angelegt. Unter Salutschüssen wurde das Wachtschiff übergeben und dann besichtigt.

Hauptmann Delius berichtet: „Die Brigg hat 12 Kanonen, ist sehr paßlich und bequem eingerichtet, geht nur 8 bis 9 Fuß tief, ist mit allen Segeln und Inventar versehen, ist stärker, als bisher berichtet worden war. Es kann von 11 Mann gut bedient werden, nebst 2 Unteroffizieren zur steten Bewachung auch auf der (Schwinger) Schanze.“

Hauptmann Delius, damals in Gauseniek, wurde in einem Handschreiben vom 21. Oktober 1814 die Zufriedenheit der Regierung bei der Übernahme des Wachtschiffes ausgesprochen. Seine Diätenrechnung für die Vakanzzeit (August, September, Oktober) von 82 Rthl. wurde ebenfalls genehmigt.

Und auch Christian Dede, der spätere Schiffer (1. Offizier) auf der Brigg

„Piercer“, der gute Schreiberdienste geleistet hatte, erhielt eine Vergütung von 10,15 Rthl.

Da es anfangs an Kanonenpulver mangelte, hatte Leutnant Edwards aus seinem privaten Pulvervorrat für 43,24 Rthl. abgegeben. Auch Anker und Ankertaue wurden von England noch nachgeliefert.

Wie kann man den Schiffsnamen „Piercer“ erklären?

Er bedeutet, aus dem Englischen übertragen, soviel wie „Bohrer“ oder „Der (den Feind) Durchbohrende“.

Wenn eine in Stade überlieferte Abbildung auf einer sog. Kapitänstasse uns auch gute Auskunft über die Takelage der „Piercer“ gibt, so fehlten doch bisher jegliche weiteren Angaben über Größe und Form des Schiffskörpers, die Bauzeit und den Bauort.

Woher kamen nun die hier veröffentlichten Bauzeichnungen der Brigg „Piercer“?

Auf Nachforschung beim National Maritime Museum London erhielt Verf. Kopien der bei der britischen Admiralität Whitehall archivierten drei Bauzeichnungen.

Diese Pläne zeigen etwa im Maßstab 1:50

- 1) die Seitenansicht mit dem Wasserlinienriß,
- 2) die Draufsicht auf das Deck, die Raumaufteilung unter Deck,
- 3) den Längsschnitt mit Heckansicht und Spantenriß.

Ein Maßstab zum Abgreifen aller benötigten Maße in englischen Fuß befindet sich unter den Schiffsplänen.

Auf dem ersten Plan finden sich noch die folgenden Angaben:

Marine-Amt, 10. Februar 1804: Ein Bauentwurf von W. Ayles aus Topsham für eine Kanonenbrigg von den folgenden Ausmaßen:

Länge auf dem Deck 24,38 m, vom Kiel für die Tonnage 19,81 m, Breite maximal 6,86 m, auf den Mallen 6,71 m, Tiefe im Raum 2,87 m, Tragfähig-

keit in Tonnen 177 31/94. (Von englischen Fuß auf Meter umgerechnet)

Die Piercer wurde den Plänen zufolge in dem kleinen Hafenort Topsham am Ostufer der fürdeähnlichen Mündungsbucht des Flusses Exe erbaut, im äußersten Südwesten Englands, auf halbem Wege zwischen der Kanal-küste und der Stadt Exeter gelegen.

Wenn die Planung dem Marineamt am 10. Febr. 1804 vorgelegen hat, wie aus dem Plan zu entnehmen ist, wird der Kiel noch im gleichen Jahre gestreckt worden sein.

Es war die Zeit der großen Seekriegsaueinandersetzungen Englands mit dem unter Napoleon sehr mächtigen Frankreich. England brauchte viele Schiffe zur Verstärkung der Navy.

Die Fertigstellung wird man für das Jahr 1805 annehmen dürfen.

Durch die Pläne wird bestätigt, was Hauptmann Delius 1814 der Regierung in Hannover nach Ankunft der Brigg in Stade urkundlich überliefert berichtete:

Es sind Pforten für 12 Kanonen gezeichnet, zusätzliche zwei Pforten im Heck, – wohin Kanonen der Seitenbewaffnung im besonderen Bedarfsfalle „gemannt“ wurden. 2,74 m Tiefgang sind abzugreifen (9 Fuß), was für die Elbe als flaches Tidengewässer ebenso günstig war wie für englische Kanalhäfen, in denen Schiffe bei Niedrigwasser oft trocken fallen. – Deshalb erhielt die Brigg auch keine „scharfe“, aufgekimmte Rumpfform. Die Spanten waren im Bodenbereich recht flach gestaltet. – Dennoch haben die Linien der Unterwasser-Schiffsform einen nicht uneleganten Verlauf.

Welche Unterkunftsverhältnisse bot die Brigg ihrer Besatzung?

Nach unseren Vorstellungen war die Unterbringung sehr bescheiden – dennoch, auf einem Sportsegelboot sind auch Menschen unserer Zeit bereit, mit sehr wenig Raum und zum Teil sehr geringer Raumhöhe auszukommen, wenn auch meist nur für kurze Zeit.

Die Besatzung der Piercer mußte dagegen in den der Ankunft des Schiffes in Stade vorangehenden 9 Jahren sicher Monate und Jahre die Enge des Unterdecks als ständigem Aufenthaltsort ertragen.

Die Raumhöhe unter Deck betrug bis zum Deckenbalken 143 cm und bis unter die Decksplanken gemessen 167 cm. Wenn man hier gerade eben stehen konnte, so war Gehen nur sehr gebückt möglich. Der Koch konnte vor seinem gemauerten Herd im Bereich des Luksills normal stehen und sich einmal strecken.

Nur dem Kommandanten war eine Kajüthöhe von 167 cm bzw. 198 cm zugestanden worden.

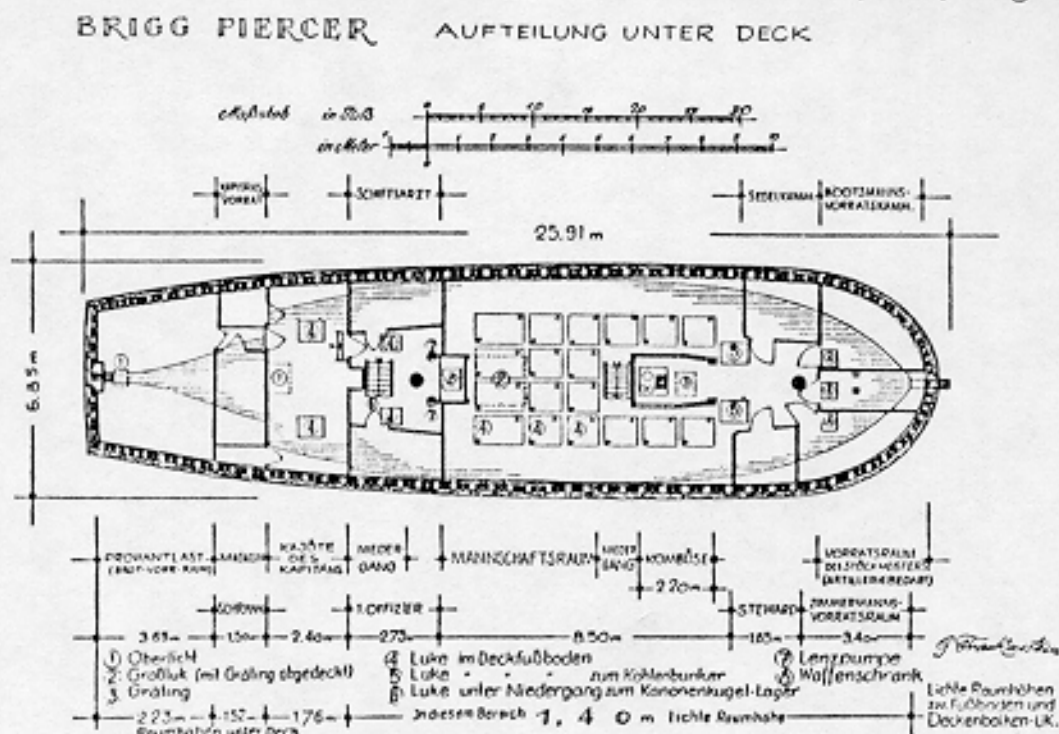
Es fällt auf, daß der Schrank für Handfeuerwaffen vom Mannschaftsdeck durch dicke Bohlenwände getrennt und nur von den Offizieren vorbehaltenen Achterschiff zugänglich war, eine Vorsichtsmaßnahme für den Fall einer Meuterei.

Eigene Kajüten hatten nur der Kommandant, Steuermann (1. Offizier) und der Wunderarzt im Achterschiff. Im Vorderschiff hatten Bootsmann, der Artillerieunteroffizier, Zimmermann und Steward abgeteilte Räume, wobei davon auszugehen ist, daß dieser „Mittelstand“ der Mannschaft in den Kammern, die mit „Store“, also Vorratsraum, bezeichnet sind, auch seine schmale Koje hatte.

Für die Besatzung gab es zum Schlafen nur Hängematten, die, brauchte man sie nicht, auf der das Oberdeck umgebenden Abdeckplanke der Verschanzung einschließlich der Matratze in fest aufgerolltem Zustand ihren Platz fanden.

Leider befand sich bei den alten Bauplänen kein Segelriß.

Fortsetzung Seite 3



Dem Lamstedter Karl-Heinz Meyer zum Siebzigsten

Am letzten Tag dieses Jahres, am 31. Dezember 1989, vollendet das langjährige Beiratsmitglied des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, der pensionierte Lamstedter Konrektor Karl-Heinz Meyer, sein 70. Lebensjahr. Weit über seine engere Heimat, die Kirchspiele Ringstedt und Lamstedt, hinaus ist der in Köhlen geborene und aufgewachsene Jubilar als der unermüdliche Leiter der schon in den zwanziger Jahren von seinem Mentor Willy Klenck begründeten Lamstedter Trachten- und Volkstanzgruppe, die seit 1954 auch an bedeutenden nationalen und internationalen Trachtenfesten teilgenommen hat, bekannt geworden.

Nach vierjährigem Besuch der

Volksschule seines Heimatdorfes wechselte Karl-Heinz Meyer zum Reformrealgymnasium in Wesermünde-Geestemünde über, wo er nach acht Jahren die Reifeprüfung bestand. Sieben Jahre, bis zum Sommer 1945, verbrachte er dann beim Reichsarbeitsdienst und bei der Wehrmacht. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde er in dem von dem damaligen Schulrat Walter Zimmermann ins Leben gerufenen Pädagogischen Seminar Wesermünde (seit 1947 Bremerhaven) zum Lehrer ausgebildet und erhielt schon 1947 seine erste Schulstelle in der Börde Lamstedt, der Heimat seiner Frau, mit der er sich noch im letzten Kriegsjahr verheiratet hatte. Bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand im Jahre

1983 hat er dort verantwortungsbewußt seine beruflichen Aufgaben als stets einsatzbereiter Konrektor der dörflichen Volksschule wahrgenommen, die sich zu seiner Zeit zu einer gegliederten Haupt- und Realschule mit Orientierungsstufe und einer besonderen Grundschule entwickelte.

Es ist hier nicht der Ort, Karl-Heinz Meyers Engagement in vielen Lamstedter und Hadelner Vereinigungen zu würdigen, im Turn- und Sportverein, in der Verkehrswacht, im Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge oder in mehreren Schützenvereinen, auch nicht im Vorstand des jungen Landestrachtenverbandes Niedersachsen.

Hervorzuheben ist aber hier seine kontinuierliche Mitarbeit in der Heimatbewegung unserer Region. Seit nahezu 40 Jahren übt er das Amt des Ortsheimatpflegers für die Börde Lamstedt aus, und über 30 Jahre leitet er nun schon das Lamstedter Börde-museum, für dessen Aufbau mitten im Ort er gemeinsam mit dem Lamstedter Bürgermeister Martin Steffens seinerzeit die Weichen gestellt hat. Fast 35 Jahre vertritt er die Lamstedter Morgensterner engagiert im Beirat des Heimatbundes, dessen 43. Jahrbuch er 1963 mit einem Aufsatz über die Verwandten des amerikanischen Zuckerkönigs Claus Spreckels (1828–1908) in



der Börde Lamstedt und in den USA bereicherte.

Für seinen außerordentlichen Einsatz sind ihm mehrere Ehrungen zuteil geworden; 1986 wurde er sogar mit dem Verdienstkreuz am Bande des Niedersächsischen Verdienstordens ausgezeichnet.

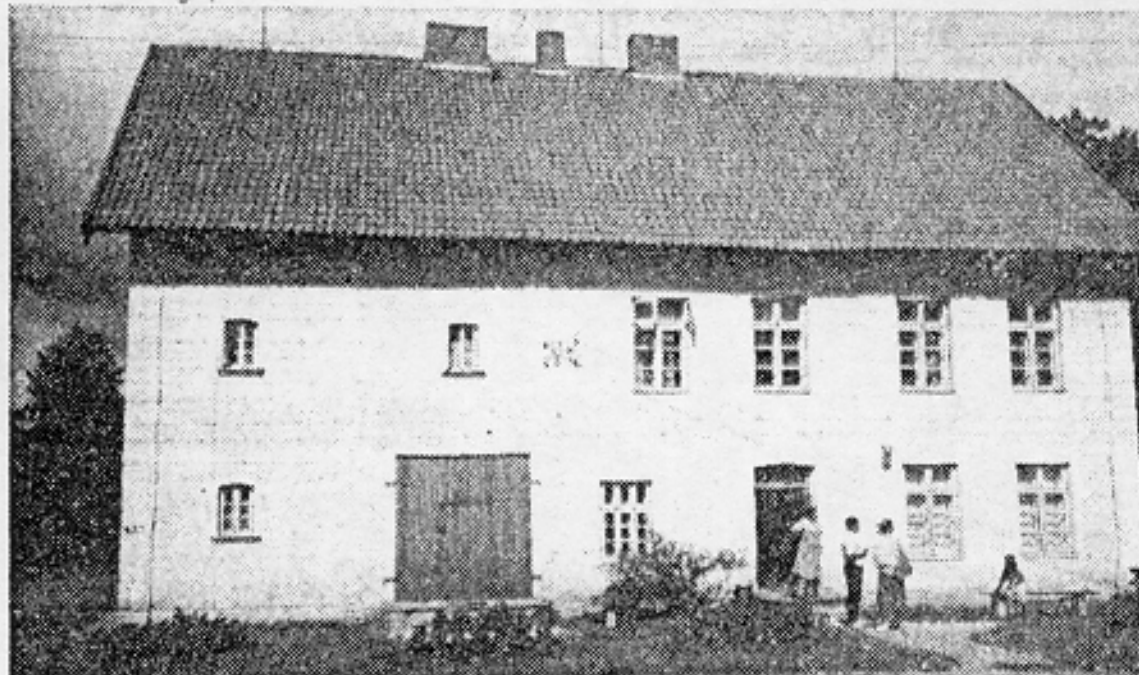
Die Morgensterner grüßen ihren alten Lamstedter Freund Karl-Heinz Meyer anlässlich seines „runden“ Geburtstages in Dankbarkeit und wünschen ihm für die Zukunft vor allem gute Gesundheit und für seine weitere Arbeit ein herzliches Glückauf!

Heinrich E. Hansen

MvM-Studienfahrten und -Lehrexkursionen

Auf der diesjährigen Zusammenkunft der Fahrtenleiter des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern am 21. November im Marschenhaus Speckenbüttel wurde beim Rückblick auf diese Veranstaltungen festgestellt, daß sie sich nicht zuletzt wegen der gründlichen Vorbereitung durch die ehrenamtlich tätigen Leiter nach wie vor regen Zuspruchs erfreuen. Im Jahre 1989 konnten 17 Fahrten durchgeführt werden. Die Bilanz für die vergangenen zehn Jahre (seit 1980) weist

138 MvM-Fahrten auf; davon führten 44 in die nähere Umgebung des Elbe-Weser-Dreiecks, 14 ins Oldenburgische und nach Ostfriesland, 16 ins übrige Niedersachsen, 14 nach Schleswig-Holstein, 15 in die übrige Bundesrepublik einschl. West-Berlin, 17 in die DDR, acht nach Polen und die UdSSR sowie zehn in das westeuropäische Ausland. – Für das kommende Jahr sind insgesamt 19 Studienfahrten vorgesehen, deren Ausschreibung Anfang Januar 1990 erfolgen soll. HEH



Während der MvM-Studienfahrten des Jahres 1989 wurden u. a. das Grab des romantischen Dichters Joseph von Eichendorff (1788–1857) in der schlesischen Stadt Neiße und das Geburtshaus des naturalistischen Dichters Hermann Sudermann (1857–1928) in dem memelländischen Dörfchen Matziken bei Heydekrug, der einst nördlichsten deutschen Kreisstadt im heutigen Litauen, besucht. Dort wurde Anfang dieses Jahres ein Sudermann-Gedenkzimmer eingerichtet.



mann (1857–1928) in dem memelländischen Dörfchen Matziken bei Heydekrug, der einst nördlichsten deutschen Kreisstadt im heutigen Litauen, besucht. Dort wurde Anfang dieses Jahres ein Sudermann-Gedenkzimmer eingerichtet.

Mit 12 Kanonen ...

Fortsetzung von Seite 2

Die Takelage wurde damals je nach Wunsch des Bestellers eines Schiffes nach überlieferten Regeln und handwerklichen Gesichtspunkten hergestellt.

So entsprach bei Briggen oft die Schiffs- oder Wasserlinienlänge der Höhe des Großmasts. – Die Länge der Bramraa glich der größten Schiffsbreite. Die Groß- und Fockraa hatten wiederum die doppelte Länge der zugehörigen Bramraa.

Nach solchen Regeln wurde unter Berücksichtigung der Vorgaben des Längsschnittes und des Tassenbildes der Takelriß rekonstruiert. Dabei sind zur Vereinfachung des Großstengestag- und Großbramstagesel, also die sog. „Schratsel“ zwischen dem Groß- und Fockmast weggelassen worden, ebenso die „Bulines“, die von den Seitenlieken der wichtigsten Raasegel nach vorne „fuhren“. Sie sollten das Einfallen des Bauches der Segel bei halben und Am-Wind-Kursen an ihrer Luv-Seite verhindern. Diese „Bauchleinen“ fielen in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts wegen besserer Segelherstellungsmöglichkeiten (Drahtliek) allgemein weg.

Wer waren die Kapitäne der Brigg Piercer?

Am 4. Juni 1814 übernahm Hauptmann Carl August Delius de Brigg von dem englischen Marinekommando in Stadersand (Brunshausen). Er hatte

sich um die ausgeschriebene Stelle des Kapitäns beworben. Die Stader Regierung setzte sich auch sehr für ihn wegen seiner Verdienste ein, die er sich im Kampf gegen Napoleon erworben hatte.

Doch sollte alles anders kommen. Vom Prinzregenten des Königreiches Hannover wurde am 25. August 1814 aus Großbritannien verfügt, die Stelle sei dem Schiffskapitän Joachim Deetjen aus Vegesack zu übertragen, der sich gleichfalls darum beworben hatte.

Einer der Gründe, ihn zu bevorzugen, war der, daß er in der Franzosenzeit den Herzog von Cambridge dem Zugriff Napoleons entzogen und mit seinem wendigen gut segelnden Kutter sicher nach England gebracht hatte.

Er starb 67jährig am 23. Januar 1827 und fand sein Grab auf dem Stader Garnison-Friedhof.

Am 11. April 1827, nach über zwölf Jahren Wartezeit, wurde dem inzwischen zum Major beförderten 49 Jahre alten Carl August Delius doch noch die Kapitänsstelle auf der Piercer zuerkannt. Da es sich um eine mit 1777 Rthl. jährlich gut dotierte Stelle handelte, hatten sich noch 15 weitere Bewerber darum bemüht.

In dem schon erwähnten Buch „Die Stader Elbzollfregatte und ihre Kommandanten“ läßt sich noch manche Einzelheit hierüber nachlesen.

Er starb am 8. August 1833 nach 6 Jahren Dienstzeit. Seinem Sarge

folgte die gesamte Besatzung. Die Mitglieder der Stader St.-Antonii-Brüderschaft, in die er 1822 eingetreten war, gehörten gleichfalls zum Trauerzuge.

In der Vakanzzeit von August 1833 bis November 1833 hatte Oberzollinspektor Theodor Gottfried Roscher das Kommando des Schiffes inne.

Am 22. November 1833 ernannte König Wilhelm IV. den 1781 in Stade geborenen Generalmajor Andreas v. Schlütter zum Kapitän der Piercer. Er war ihr letzter Kommandant, bis das Schiff 1850 „eingezogen“ wurde.

Auch diese Ernennung erfolgte aufgrund einer Verfügung des Herzogs von Cambridge, dem Vize-König von Hannover und General-Feldmarschall der Hannoverschen Armee, dessen Ober-Adjutant Andreas v. Schlütter war. Seine Besoldung wurde auf 1000 Thaler, dazu 300 Thaler Entschädigung festgesetzt.

Nach 17jähriger Dienstzeit schrieb er am 20. Oktober 1850 nach Hannover:

„Nachdem des Königs Majestät zu bestimmen geruht haben, daß nach erfolgter Einziehung der Elb-Zoll-Fregatte zu Brunshausen die Zollbatterien die Wahrnehmung der Hoheitsrechte allein übernommen haben, gedenke ich von meiner Schiffskapitänsstelle zurückzutreten.“

Andreas v. Schlütter verstarb am 24. Februar 1863, 82 Jahre alt, in Stade.

Damit beschloß der letzte Komman-

dant eine 200 Jahre alte wechselvolle Geschichte des Elbzollwachtschiffes zu Stade, das 1650 als schwedisches, 1715 als hannoversches Segelfahrzeug das jeweils einzige Kriegsschiff auf der Elbe war, welches die schwedischen und hannoverschen Hoheitsrechte auf diesem Strome wahrnahm.

Am 13. Juni 1865 verfügte das Kgl. Ministerium der Finanzen und des Handels:

„Der Stader oder Brunshausen Zoll hat gänzlich und für immer aufgehört.“

Während der Dienstzeit des Kapitäns C. A. Delius wurden noch jährlich etwa 120 000 Rthl. Zoll für die hannoversche Staatskasse eingenommen.

Leider ließen sich über die Beendigung der langen Dienstzeit der Piercer und ihren Verbleib keine Stellungnahmen oder Zeugnisse finden.

Gerhard Frankenstein

Niederdeutsches Heimatblatt

Druck und Verlag:

Ditzten Druck und Verlags-GmbH
Hafenstr. 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 und Heinrich Egon Hansen. Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:

Bernd Behrens, Muggenburgweg 2,
2857 Langen, ☎ (0 47 43) 55 87



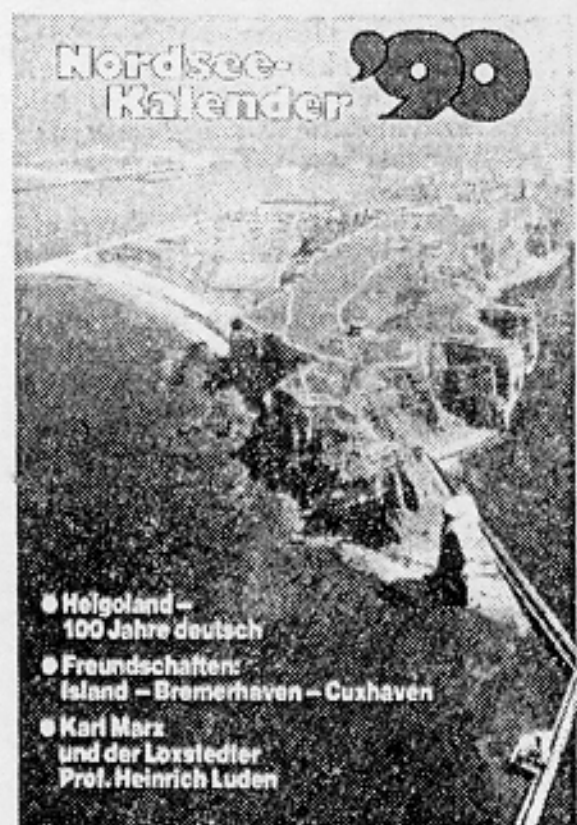
Man bloots...

Dat schull daar in Ueterlann 'ne grote Buernhochtiet geben. Man de Bruutvadder harr doch noch wat op'n Harten. An'n Pulterabend trock he sienen jungen Swiegersöhn an de Siet: „Du, wat ik di noch seggen wull: Hest

di 'ne gode Deern utsocht. Ilse ward di bestimmt ok 'ne gode Fro warm. Se is gesund un stark un kann ok düchtig mit topacken. Un se kann allens verdregen – man bloots keen Swartsuer un keen Wedderwoör. Anners kummst du daar licht mit to Gangen.“ HEH

Nordseekalender '90

Man braucht ihn eigentlich nicht vorzustellen, den Nordseekalender.



Der für 1990 ist immerhin der 42. Jahrgang. Das ist ein auch für Kalender ein recht passables Alter. Zum 19. Mal hatte die Redaktion Hein Carstens, und der hat im Laufe der Jahre ein recht schmuckes Büchlein aus dem Kalender gemacht, das Vieles und vor allem Interessantes bringt.

Zwischen dem ausführlichen Kalendarium im Anfang, in dem auch die so einschlägigen wie unzuverlässigen Wetterregeln nicht fehlen, und der Chronik in Bildern und anschließenden statistischen Informationen aus dem Elbe-Weser-Dreieck am Ende findet der Leser eine Fülle verschiedener Aufsätze zu unterschiedlichsten Themen.

Es kann hier nicht auf die Beiträge eingegangen werden, darum sei für den, der den Kalender noch nicht hat, sich aber vielleicht doch dafür interessieren könnte, ein kurzer Überblick über den Inhalt gegeben. Mehrere Aufsätze befassen sich mit den Inseln Helgoland (Helgoland ist 1990 100 Jahre deutsch) und Island. Über den

Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Januar 1990



Mittwoch, 10. Januar 1990, 17 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: MvM-Klönstunde; Leitung: Heiner Thees

Freitag, 12. Januar 1990, 15.30 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: Treffen der Teilnehmer der Studienfahrt „Teutoburger Wald, Wichengebirge und Wesergebirge“ vom 9. bis 11. Juni 1989, Leitung: Werner Barre. Anmeldung bei Frau Heyne (Tel. 04 71/2 71 43) erforderlich.

Freitag, 19. Januar 1990, 16 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Geestbauernhaus: Treffen der Teilnehmer der Studienfahrt nach Magdeburg, in die Altmark und in das Harzvorland vom 29. bis 23. Juni 1989, Leitung: Wolfgang Marten; Filmvorführung von Günter Thieding. Anmeldung unter 0 47 06/13 86 (Wolfgang Marten) bis 13. 1. erforderlich.

Freitag, 19. Januar 1990, 20 Uhr, Bederkesa, Festsaal der Burg: Vortrag des Kreisarchäologen Matthias Schön M.A.: „Das archäologische Jahr 1989 im Landkreis Cuxhaven“ (gemeinsam mit der Burrgesellschaft Bederkesa).

Sonnabend, 20. Januar 1990, 15 Uhr, Bremerhaven-Mitte, Am Alten Hafen 118, Sitzungssaal der Geestbank: Tagung der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft, Leitung: Bernd Behrens.

Freitag, 26. Januar 1990, 15.30 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: Treffen der Teilnehmer der MvM-Studienfahrt nach Dresden und ins Erzgebirge. Leitung: Sönke Hansen. Anmeldung bei Frau Heyne erforderlich.

Donnerstag, 1. Februar 1990, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Gemeindehaus St. Petri, Marienstraße 50: Lichtbildervortrag von Peter Bussler: „Cuxhaven und Ritzebüttel in graphischen Darstellungen des 19. Jahrhunderts“.

Die Bücherei des Morgenstern-Museums und die Bücherei der Männer vom Morgenstern im Morgenstern-Museum bleiben von Dienstag, dem 19. Dezember 1989, bis einschließlich Freitag, dem 5. Januar 1990, geschlossen.

Anfang des Arbeitsdienstes im Land Wursten wird sodann berichtet. Der Vorsitzende der Männer vom Morgenstern, Heinrich E. Hansen, schreibt über den berühmten Loxstedter Heinrich Luden. Dann geht es um eine Kap-Hoorn-Umsegelung, um Kalender (hier ist der Verfasser Hermann Gutmann), um Plattdeutsch (etwas aus der Feder von Fritz Drobe und über ihn selbst), um Minensucher, Erwachsenenbildung usw. Wenn man bedenkt, daß zusätzlich sehr viele Bilder den Kalender interessant machen, dann ist DM 10,80 wirklich kein Preis. BB

Inhaltsverzeichnis 1989 (Nr. 469–480)

Unsere Mitarbeiter und die Nummern der Heimatblätter, in denen Ihre Aufsätze stehen:

Altona, Heino, Imsum	478
Anders, Günter, Bremerhaven	476, 478
Bendig, Wolfgang, Nordenham	472
Beplate, Ernst, Bederkesa	470, 474, 476, 477, 479
Carstens, Karl-Heinz, Langen	476
Dirksen, Jens, Wremen	474
Dobers, Klaus, Bederkesa	469, 470, 471, 474, 475
Ernst, Dr. Manfred, Bremerhaven	478
Fink, Hermann, Mulsum	475
Fisser, Marc	479
Frankenstein, Gerhard, Stade	480
Gabcke, Harry †	474
Hansen, Heinrich E., Bederkesa	469–480
Heidemann, Peter, Loxstedt	471
Hoppe, Günter, Bremerhaven	479
Juchter, Friedrich, Bremerhaven	479
Kelm, Rüdiger, Bremerhaven	478
Krugger, Siegfried, Bremervörde	473
Lembcke, Dr. Rudolf, Otterndorf	469, 478
Meyer, Wilhelm Friedrich, Oldenburg	474
Middelmann, Dr. Raoul F., Curtin, Australien	470
Roppel, Horst, Frelsdorf	473
Scheper, Dr. Burchard, Bremerhaven	475
Schlechtriem, Gert, Bremerhaven	473, 476
Schmidt-Barrien, Heinrich, Frankenburg	470
Schneider, Rudolf, Cuxhaven	471
Schroeder, Klaus †	477
Seth, Elisabeth von, Kehdingbruch	475
Stratmann, Dr. Rolf, Bremerhaven	472
Stürtz, Erwin, Bremerhaven	472, 477

Morgenstern-Museum

Zehn Jahre Förderkreis Morgenstern-Museum (Dr. Rolf Stratmann)	472
Die Morgenstern- und das Morgenstern-Museum (Heinrich E. Hansen)	472
Ein neues Morgenstern-Museum am Ufer der Geeste (Wolfgang Bendig)	472

Bremerhaven

„De Dän' kummt, de Dän kummt!“ (Harry Gabcke †)	474
14 000 Bände stehen zur Verfügung (Dr. Burchard Scheper)	475
Heimathafen Geestemünde (Günter Anders)	476
Leopold Schönlunds Geestemünder Fischereimotive (Gert Schlechtriem)	476
Dree ole Sagen ut Bremerhaven (Klaus Schroeder)	477
Ein Schiffslandeplatz und Burgsitz an der Geeste (Rüdiger Kelm)	478
Die „Große Kunst“ – Aus Lehes Theaterleben (Günter Anders)	478
Versorgungsmängel, Unterernährung und Preiswucher (Marc Fisser)	479

Landkreis Cuxhaven

Ein imponierender Reigen der Bildungsgesellschaft (Dr. Rudolf Lembcke)	469
Unterstützung für Studenten und Bedürftige (Raoul F. Middelmann)	470
21 Tonnen Honig aus Bederkesa beschlagnahmt (Ernst Beplate)	470
Der Tagungsort stellt sich vor (Horst Roppel)	473
Frelsdorfermühlen, Basdahl, Oese und Poggmühlen	473
Kein Wohnrecht ohne Vermögen (Klaus Dobers)	474
Die Mulsumer Viertel (H. Fink)	475
Das Schicksal einer Wirth in Kedingbruch (Elisabeth v. Seth)	475
Die Stände des Landes Hadeln waren gegen Schutzjuden (Ernst Beplate)	476
„Laacken, Sargen, Gewürze und andere Waaren“ (Ernst Beplate)	477

Ein alter Nachwächtervertrag (Heino Altona)	478
Scharfrichter züchtigte Zigeuner in Bederkesa (Ernst Beplate)	479
Sehenswerte Mühlenlandschaft in unserer Heimat (Heinrich E. Hansen)	480

Bücher und andere Drucksachen

„Schiffe am Himmel“ – Zeppeline in Nordholz (Karl-Heinz Carstens)	476
100 Jahre Wasser und Bodenverband Geesteneriederung (Erwin Stürtz)	477
Ein Standardwerk zur Geschichte Bremerhavens (Heinrich E. Hansen)	478
„Bremerhaven in zwei Jahrhunderten“ (Dr. Manfred Ernst)	478
Der Mühlenkalender 1990 ist da (Heinrich E. Hansen)	478
MvM-Bücher sind Bestseller	479
Nordsee-Kalender '90	480

Ehronen, Würdigungen, Nachrufe

Jürgen H. Th. Prieß, dem stellvertretenden Morgenstern-Vorsitzenden, zum 60. (Heinrich E. Hansen)	469
Wo maakt de Keerl dat blot? (Heinrich Schmidt-Barrien)	470
Hermann-Allmers-Preis 1989 an Heinrich E. Hansen	470
Gert Schlechtriem wird 60 Jahre alt (Heinrich E. Hansen)	472
Oberkreisdirektor a. D. Ernst Klemmeyer wird 85 Jahre alt (Erwin Stürtz)	472
Der Frelsdorfer Lehrer und Maler Hermann Eggert (Siegfried Krugger)	473
Dem Lamstedter Karl-Heinz Meyer zum Siebzigsten (Heinrich E. Hansen)	480

Düt un dat ut de Muuskist (Heinrich E. Hansen)

Un wat nützt dat?	469
De Kunstmann	470
So veel ok nich	471
Is was?	472
Ok bi Petrus	473
Wer Dag for Dag sien Arbeit deit	474
Klok un dumm	475
In'n Oog beholen	476
Den Schoolmester to Gefallen	477
Schlado un de Aküfi	478
Unnerstah dil	479
Man bloots	480

Unser Dorf soll schöner werden

Harmonie von Natur und Gebäude (Rudolf Schneider)	471
„Unser Dorf soll schöner werden“ (Günter Hoppe)	471
Der erfolgreichste kommunale Wettbewerb (Peter Heidemann)	471
Schönes Dorf, quo vadis (Klaus Dobers)	471

Volkskunde

Buchweizen, dieses „zärtliche Gewächs“ (Klaus Dobers)	469
Bienenfeinde lassen Imker nicht schlafen (Klaus Dobers)	470
Blick in ein niedersächsisches Bauernhaus (Gert Schlechtriem)	473
Merkwürdige Gruben (Klaus Dobers)	475

Sonstiges

Eine Dienstreise im vorigen Jahrhundert (Heinrich E. Hansen)	469
„Kulturlandschaft“ startet im September	471
1200 Jahre Kirche in Blexen (Wilhelm Friedrich Meyer)	474
In der Elbmündung gestrandet (Ernst Beplate)	474
„Allesamt aufgeblasen und inkompetent“ (Klaus Dobers)	475
Niederdeutsche Bühne „Waterkant“	477
Harry-Gabcke-Preis für Schülerarbeiten zur Stadtgeschichte Bremerhavens	477
Der unbekannte Kriegsaltag anno 1940 (Dr. Rudolf Lembcke)	478
Ein Pfennig täglich ist ein Taler im Jahr (Friedrich Juchter)	479
Mit 12 Kanonen auf Zollwache in der Elbe (Gerhard Frankenstein)	480