

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück T 1914 E
Gebühr bezahlt

Februar 1992
Nr. 506



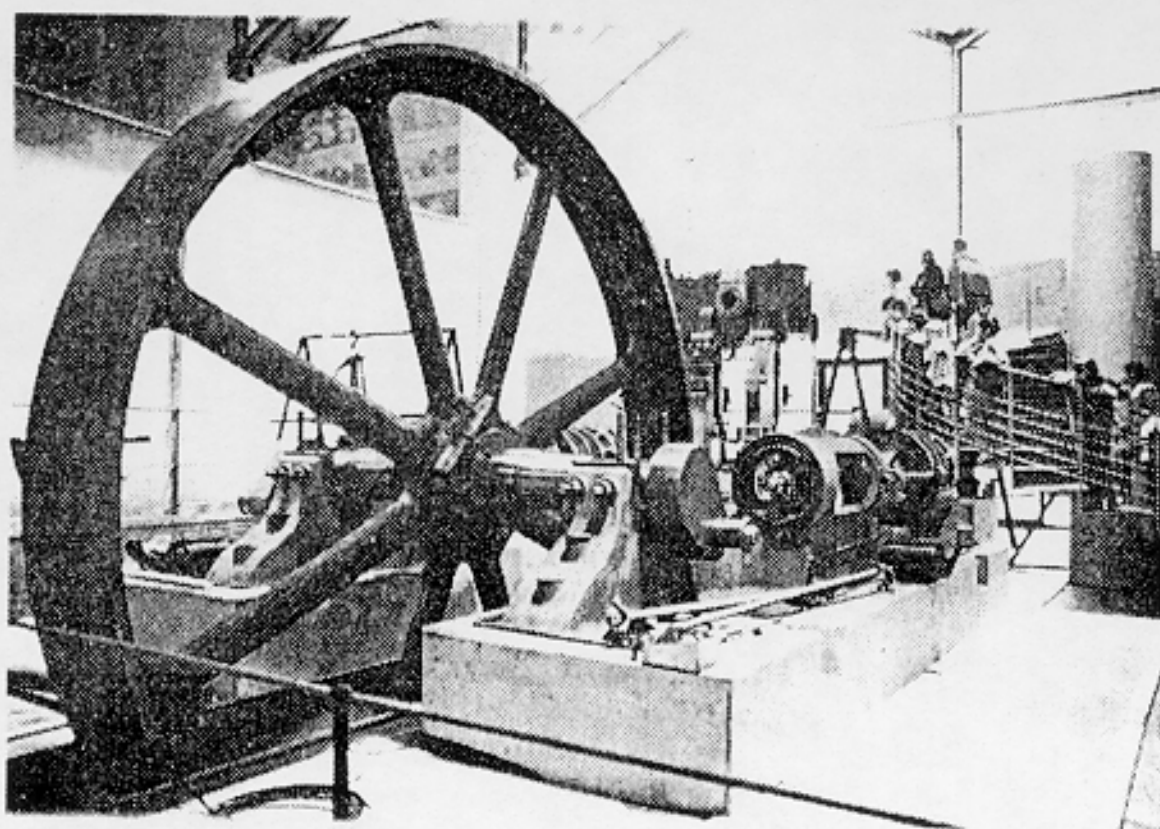
Hochseefischerei und Fischwirtschaft

Die erste Schwerpunktabteilung im neuen Morgenstern-Museum

Die vorbereitenden Arbeiten dauerten länger als geplant, aber ab März 1992 kann sie endlich im Morgenstern-Museum an der Geeste besichtigt werden: die erste Schwerpunktabteilung im neuen Ausstellungskonzept. Mit „Hochseefischerei und Fischwirtschaft“ wird eines der bedeutendsten Themen in der Geschichte von Bremerhaven und Umgebung angesprochen.

Die neue Abteilung schließt sich im Erdgeschoß an die am 30. August 1991 eröffnete Abteilung „Bremerhaven und Umgebung 1827-1927“ an, die einen chronologischen Überblick über die ersten 100 Jahre des „Bremer Havens“ gibt. Mit der neuen Abteilung verdoppelt sich nicht nur die bisherige Ausstellungsfläche, sondern die Fischerei-Ausstellung setzt auch neue Darstellungsakzente.

Kein deutsches Museum hat sich bislang um einen zusammenhängenden Überblick über den Themenkomplex „Hochseefischerei und Fischwirtschaft“ bemüht. Während es beispielsweise in Dänemark (Esbjerg) und insbesondere in England (Grimsby) hervorragende Fischerei-Museen gibt, wird Hochseefischerei und besonders Fischwirtschaft in deutschen Museen eher stiefmütterlich behandelt. Als historisches Museum für Bremerhaven und Umgebung kann das Morgenstern-Museum diese Lücke nicht schließen, weil es sich auch anderen wichtigen Themen widmen muß. Die neue Schwerpunktabteilung soll jedoch zumindest einen systematischen Überblick über einige wichtige Aspekte des Themas geben. Verdeutlicht wird alles an Beispielen und Ausstellungstücken aus Bremerhaven und Geestemünde.



Kernstück der Fischerei-Abteilung: Schwungrad und Kompressor der Geestemündener Eismaschine von 1929.

Hochseefischerei

Die Ausstellung beginnt mit den Grundlagen der Hochseefischerei, den Häfen und Fischereifahrzeugen. Das Morgenstern-Museum erarbeitete einen chronologischen Überblick über die Entwicklung der Hochseefischerei von 1885 bis 1991. Anhand von 20 historischen Fischereifahrzeugen werden die technischen Veränderungen aufgezeigt und Arbeitsbedingungen und Fangmethoden erläutert. Auch für Laien läßt sich hier die krisengeschüttelte Geschichte der Geestemündener und Bremerhavener Hochseefischerei spannend und anschaulich ab-

lesen, wobei mancher Spezialist sicherlich ebenfalls auf seine Kosten kommen wird, weil es in den Dokumentenschubladen vieles zu entdecken gibt.

Gegenüber den „Geschichtsschaufenstern“ zur Entwicklung der Hochseefischerei befindet sich eines der wertvollsten Ausstellungstücke des Morgenstern-Museums, das fast 30 m² große Modell der Fischereihäfen im Jahre 1936. Auf über 9 m Länge wird hier im Maßstab 1:400 ein detaillierter Überblick über die Fischereihäfen wiedergegeben. Gebaut wurde das Modell 1935/36 anlässlich des 50jähri-

Hochseefischerei und Fischwirtschaft



MORGENSTERN-MUSEUM
BREMERHAVEN
Historisches Museum für Bremerhaven und Umgebung

Museumsplakat zur Fischerei-Abteilung.
(Entwurf: Gerald Bruns)

gen Hafenjubiläums. Später wurde es umgebaut und vielfach verändert. Zur Präsentation in der neuen Fischerei-Abteilung richteten Friedel Ditsche und Otto Freudenthal den ursprünglichen Zustand originalgetreu wieder her. Hinter dem Modell können die Besucher auf einen Balkon steigen, von wo man die Häfen aus der Vogelperspektive überblicken kann.

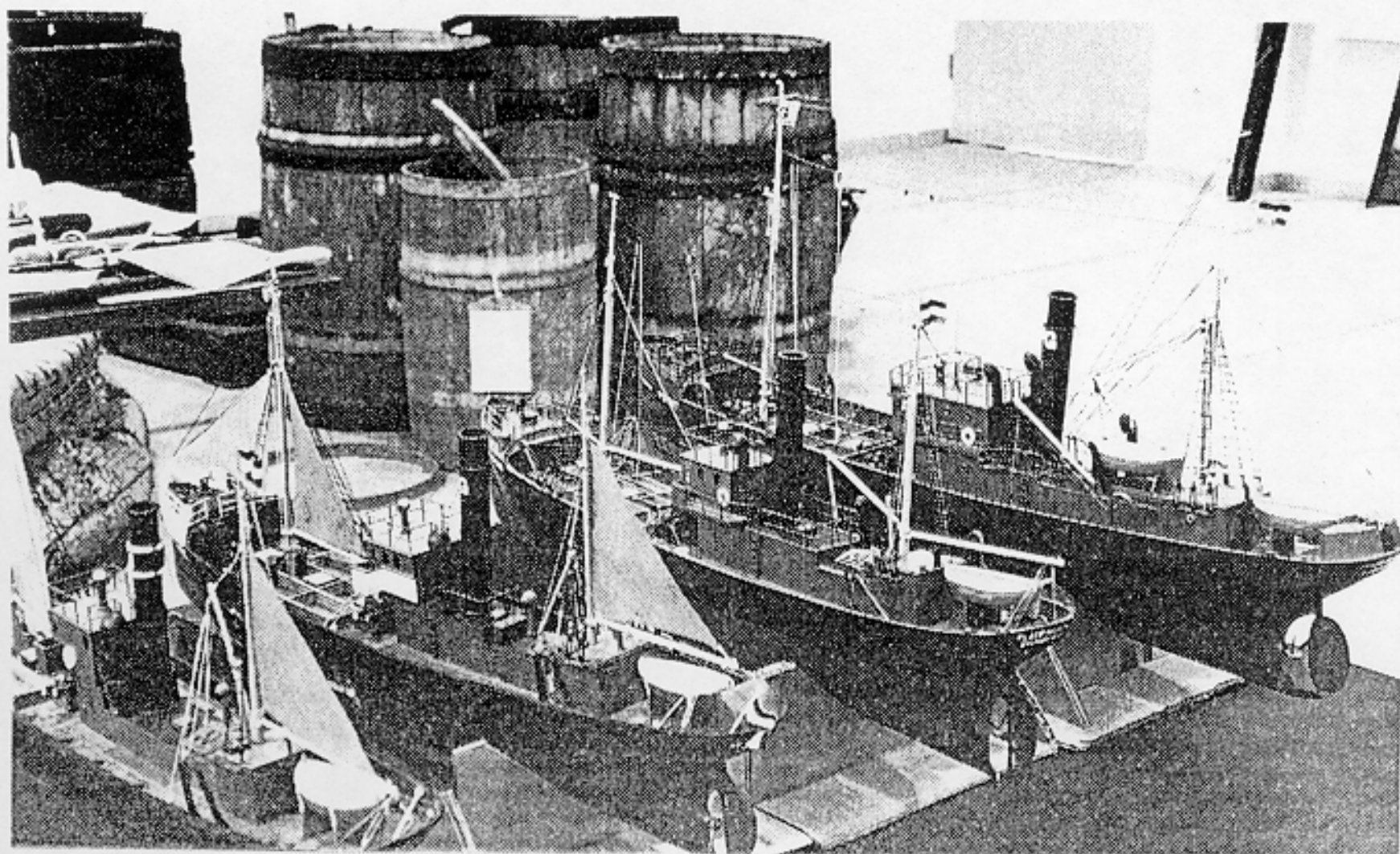
Maschinenhalle

Von den Schiffen und den Häfen geht es zum architektonischen Kernstück der Fischerei-Abteilung, der Maschinenhalle. Hier steht die Kältemaschine von 1929 der Geestemündener Eisfabrik. Das 5 Tonnen schwere Schwungrad mit 5 m Durchmesser wird von der stehenden Dampfmaschine (1927) aus dem Eimerkettenbagger „Bremen“ angetrieben. Im Museum geschieht dies im Vorführbetrieb mittels eines unscheinbaren Elektro-Motors. Die Maschinen verdeutlichen das Industriezeitalter, das die Fischwirtschaft revolutionierte. Das industriell hergestellte Eis wurde wichtigste Voraussetzung für den wirtschaftlichen Durchbruch der Hochseefischerei. Für Technik-Freunde wird die Maschinenhalle ein besonderer Anziehungspunkt sein: In keinem anderen deutschen Museum kann man eine Dampf- und eine Kältemaschine als Zwillingsspaar in Bewegung sehen.

Historische Gemälde und Fotos sowie vor allem zwei Video-Filme zeigen die mühevollen und gefährlichen Arbeit des Hochseefischers. Die Arbeit an Bord wird im Museum aber nur gestreift, da sie demnächst ausführlich auf unserem Museumsschiff „Gera“ dargestellt werden wird.

Fischverarbeitung und Vertrieb

Im Museum wird ein besonderer Schwerpunkt auf die einzelnen Bereiche der Fischverarbeitung gelegt. An-



Ausstellungsvorbereitung im Februar 1992: Noch warten die Fischdampfer auf ihren Einsatz. (Alle Fotos: Gerald Bruns)

Fortsetzung Seite 2

Vorgeschichtsforschung aus Leidenschaft

Zum 100. Geburtstag von Karl Waller

Als wichtiger Beitrag für die Heimatgeschichte wurde Vorgeschichtsforschung in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts ganz wesentlich durch ehrenamtliche Arbeit getragen.

So haben die ehrenamtlichen Mitarbeiter durch ein hohes Maß an Engagement erheblich für die Erhaltung und Rettung vieler Bodenfunde beigetragen, so daß sich heutige Sammlungsbestände der Museen vielfach auf ihre Ausgrabungstätigkeit zurückführen lassen. Nun ist auch die Vorgeschichtsforschung in Cuxhaven durch ehrenamtliche Mitarbeiter vorangetrieben worden, von denen der Name Karl Waller besondere Beachtung verdient.

Waller war seit 1917 als Lehrer an der Döser Schule in Cuxhaven tätig und hatte schon in seiner Heimatstadt Städt Kontakt mit vorgeschichtlichen Funden. Durch seine Ausbildung am Lehrerseminar und den Erfahrungen als Junglehrer an der Schulstelle in Hetzwege beschloß er schon sehr früh, sich der Erforschung der heimatischen Geschichte zu widmen.

Den Anstoß machten Urnenfunde, die 1921 in Duhnen gemeldet wurden. Waller nahm daraufhin mit Leidenschaft eine Arbeit in Angriff, auf die wir heute mit einem Höchstmaß an Respekt blicken müssen. Seit 1924 hatte er sich als offiziell Beauftragter für die Bodendenkmalpflege unermüdlich für die Rettung vorgeschichtlicher Funde eingesetzt, so daß wir heute auf eine solide und umfangreiche Sammlung archäologischer Funde einschließlich der Fundberichte zurückgreifen können. Ihm verdankt die Stadt Cuxhaven den Aufbau einer großen kulturgeschichtlichen Sammlung, in der wichtige Zeugnisse aus allen Perioden zu finden sind.

Als Pädagoge war Waller zudem ständig bemüht, die Früchte seiner Arbeit und Forschung einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Es erstaunt daher auch nicht, daß er sich schon recht früh dafür einsetzte, im damaligen „Heimatsmuseum mit Aquarium“ (Museum im Alten Hafenbahnhof 1926) eine Vorgeschichtsabteilung aufzubauen und einzurichten. Seiner Museumsarbeit und der Fähigkeit, die Spuren früherer Kulturen als ein lebendiges Ganzes in den Unterricht zu tragen, ist es zu verdanken, daß die Sammlungsbestände des Museums auch durch Schenkungen erheblich erweitert werden konnten.

Neben dem Aufbau und der Einrichtung eines Vorgeschichtsmuseums, das über mühevollen Schritte und viele Umwege 1961 schließlich eröffnet werden konnte (Karl-Waller-Museum für Vor- und Frühgeschichte am Seedeich), hatte Waller bereits 1922 mit ersten Notbergungen begonnen. Später erfolgten auch Rettungsgrabungen, von denen besonders jene

auf dem Galgenberggelände in Sahlenburg weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt geworden sind.

Bei seinen Untersuchungen kamen immer zahlreiche Scherben und Tongefäße zum Vorschein, aber auch Siedlungsreste und Grubenhäuser konnte er freilegen. Bald schon stand fest, daß Cuxhavens Boden reich an prähistorischen Funden ist, denn wo immer auch Sandgruben angelegt wurden, stießen die Arbeiter auf vorgeschichtliche Zeugnisse.

Waller hat für die Aufklärung der kulturgeschichtlichen Entwicklung in Cuxhaven entscheidende Arbeit geleistet. Durch ihn sind weit über 20 Gräberfelder entdeckt und die Funde sichergestellt worden, durch ihn wissen wir heute auch Wesentliches über die Siedlungstätigkeit früherer Menschen in Cuxhaven.

In weit über 100 Veröffentlichungen hat er das Cuxhavener Fundmaterial vorgestellt und damit den Grundstein der Vorgeschichtsforschung im Elbe-Weser-Raum gesetzt. Und er war immer bemüht, den einzelnen Scherben jene innere Lebendigkeit früherer Zeit abzugewinnen, aus der heraus Geschichte geschrieben wird.

Mit besonderem Schwerpunkt hat er sich der Erforschung der Chauken und Sachsen gewidmet, jener Bewohner Germaniens, die in den ersten Jahrhunderten nach Christus hier lebten. Durch diese Arbeit wurde ein For-



Karl Waller (1892–1963)

schungszweig ins Leben gerufen, dessen Bedeutung heute international ist, zu deren Mitbegründern Karl Waller zählt: es ist das Internationale Sachsensymposium.

Für seine hervorragenden Leistungen auf dem Gebiet der Heimat- und Vorgeschichtsforschung sowie für den Aufbau und die Leitung des Cuxhave-

ner Vorgeschichtsmuseums wurde er schließlich belohnt: Als hohe Auszeichnung für seine unermüdliche Forschertätigkeit wählte das Deutsche Archäologische Institut Karl Waller 1955 zum korrespondierenden Mitglied.

Zwei Jahre später, 1957, wird ihm im Auftrag des Bundespräsidenten das Bundesverdienstkreuz verliehen.

Ebenfalls im gleichen Jahr verleiht der „Heimatbund der Männer vom Morgenstern“ Karl Waller die Ehrenmitgliedschaft.

Mit 69 Jahren schließlich wird er 1961 in Anerkennung seiner mannigfachen Veröffentlichungen auf dem Gebiet der Urgeschichte auch zum Mitglied der Historischen Kommission für Niedersachsen gewählt.

Noch im gleichen Jahr erhält er für seine verdienstvolle Tätigkeit den Hermann-Allmers-Preis.

Eine zusammenfassende Darstellung der Cuxhavener Kulturgeschichte konnte er jedoch nicht mehr fertigstellen, denn unerwartet starb Karl Waller am 15. Mai 1963.

Die Vorgeschichtsforschung im Elbe-Weser-Raum hatte damit einen schweren Verlust erlitten. Mit Karl Waller ging eine Ära der ehrenamtlichen Heimatforschung zu Ende, die fast ein halbes Jahrhundert gedauert hatte.

Andreas Wendowski-Schünemann
MA

Am Ende als Zielschiff zum Knechtsand

Zur Geschichte des Cuxhavener Fischdampfers „Oesterreich“

Am 4. März 1921 lieferten die Deutschen Werke in Kiel unter der Baunummer 57 den Fischdampfer „Oesterreich“ an die Reichstreuhand AG, Nebenstelle Kiel. Das 227 BRT große Schiff war 36,35 m lang und 7,40 m breit. Der Antrieb erfolgte durch eine Dreifach-Expansionsmaschine der Bauwert von 400 PS.

Bereits am 30. August 1921 verkaufte die Reichstreuhand AG die „Oesterreich“ (Fischereikennzeichen S.O. 115) an H. Diederichsen in Kiel. Damalige Bestrebungen in Kiel, einen Seefischmarkt zu errichten, hatten keinen Erfolg und so wurde FD „Oesterreich“ schon ein Jahr später zusammen mit den Schwesterschiffen „Wien“ und „Salzburg“ an die Altonaer Hochseefischerei AG veräußert. Mit Verlegung des Heimathafens nach Altona änderte sich das Fischereikennzeichen in S.D. 115. Durch eine 1927 in Rendsburg durchgeführte Verlängerung auf 40,88 m ergab sich eine Vermessung von 257 BRT.

Zusammen mit der Schwesterfirma „Hansa“ Hochseefischerei AG geriet

die Altonaer Hochseefischerei 1930 in den Einflußbereich der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen – Cuxhaven AG. Die „Nordsee“ erwarb 80 % des Kapitals der beiden ehemals unter der Leitung von Carsten Rehder stehenden Gesellschaften. Eine vollständige Verschmelzung mit der „Nordsee“ fand vorerst nicht statt, jedoch wurden sämtliche Schiffe ab dem 17. Oktober 1930 durch die Reedereiabteilung Cuxhaven der „Nordsee“ bereedert. Nach Verlegung des Heimathafens von Altona nach Cuxhaven führte FD „Oesterreich“ seit dem 14. Januar 1931 das Fischereikennzeichen HC 251.

Am 12. Dezember 1931 beschlossen die Generalversammlungen der Altonaer und der „Hansa“ die Vereinigung der beiden Reedereien. Darauf folgte die Umschreibung der „Oesterreich“ und von 13 weiteren Schiffen der Altonaer Hochsee auf die „Hansa“ Hochseefischerei AG. Diese Fusion bildete jedoch nur das Vorspiel für die endgültige Vereinigung mit der „Nordsee“ am 25. Juli 1933 laut Fusionsbeschluß vom 3. Juni 1933.

Für die Cuxhavener „Nordsee“ blieb die „Oesterreich“ dann noch bis zum Ankauf durch die Kriegsmarine im Jahre 1936 in Fahrt. Die Kriegsmarine erwarb damals eine Reihe älterer Fischdampfer von verschiedenen deutschen Reedereien für Schulbootzwecke. FD „Oesterreich“ wurde zum Hilfsminensuchboot umgebaut und erhielt den Namen „Odin“.

Am 1. April 1939 erfolgte die Einstellung in die BSD-Schulflottille. Danach kam die „Odin“ im Oktober 1942 als DPR 05 zur Küstenschutzflottille und schließlich als VS 303 zur 3. Vorpostensicherungsflottille.

Nach der Kapitulation wurde die „Odin“ britische Kriegsbeute. Die britische Militärverwaltung übergab das Schiff jedoch am 16. August 1945 der Cuxhavener „Nordsee“ AG zur Bewirtschaftung. Nach beendetem Rückbau zum Fischdampfer lief das nun wieder in „Oesterreich“ umbenannte Schiff bereits am 27. Oktober 1945 zur ersten Fangreise aus. Noch führte FD „Oesterreich“ das Fische-

reikennzeichen PC = Preußen Cuxhaven. Erst 1945 erhielten alle Cuxhavener Schiffe das Zeichen NC = Niedersachsen Cuxhaven.

Am 2. November 1951 kehrte FC „Oesterreich“ unter Kapitän Jasper mit 1245 Korb von einer Heringsreise aus der Nordsee nach Cuxhaven zurück und erzielte dafür auf der Auktion einen Erlös von 17 304 DM. Anschließend wurde das Schiff außer Dienst gestellt und in Cuxhaven aufgelegt. Die Abgabe an die britische Besatzungsmacht fand am 24. April 1953 statt und im August 1953 wurde die ausgeschlachtete „Oesterreich“ zusammen mit FD „Jane“ und FD „Celle“ durch zwei Schlepper der Fa. Taucher O. Wulf zum Knechtsand geschleppt. Dort auf Grund gesetzt, dienten die Schiffe als Bombenziele für Übungsflüge der Royal Air Force. Die Cuxhavener Zeitung brachte darüber am 14. August 1953 unter der Überschrift „Zielschiffe zum Knechtsand“ folgende Notiz:

„Die veralteten deutschen Fischdampfer ‚Celle‘, ‚Jane‘ und ‚Oesterreich‘, die von den britischen Besatzungsbehörden als Kriegsbeute angesehen werden, wurden gestern mittag von Cuxhaven aus als Zielschiffe zur Sandbank ‚Großer Knechtsand‘ geschleppt.“

Die Schiffe, die im Marinehafen von Maschinen- und Ausrüstungsteilen völlig ausgeschlachtet worden sind, wurden von den Wulf-Schiffen I. und II. geschleppt. Die Fischdampfer haben je sieben breite gelbe Streifen an den Bordwänden aufgemalt bekommen, um sie als Ziele aus der Luft besser ausmachen zu können. Damit liegen jetzt alle sechs Zielschiffe – drei Fischdampfer, ein alter Ölprahm, ein altes Landungsboot und der britische Dampfer ‚Airmoor‘ auf der Bombenzielsandbank. Mit den ersten Übungsangriffen auf den Knechtsand, der als Ersatzbombenziel für Helgoland bereitgestellt wurde, ist Ende August zu rechnen. Bis zu diesem Zeitpunkt sind auch die beiden Beobachtungstürme in Sahlenburg-Wernerwald und im Dorumer Tief fertiggestellt.“

Dieter Kokot

Hochseefischerei ...

Fortsetzung von Seite 1

hand ausgewählter Ausstellungsstücke spannt sich der Bogen von der Fischauktion über das Verpacken, Räuchern, Marinieren bis hin zur heute kaum noch bekannten Klippfisch-Herstellung. Kleine Szenen und Rekonstruktionen verdeutlichen die einzelnen Arbeitsabläufe und die oft harte Arbeit der Fischerinnen.

Die Figur einer Klippfisch-Frau zeigt die stereotype Haltung, in der der Kabeljau gesäubert wurde. Schürzen, Filetmesser, Arbeitspapiere und Großfotos zeugen vom Alltag der Frauen, die „bei den Fischen“ arbeiteten. Gewürztonnen, Essigfässer, eine Kistenverschlußmaschine und ein originaler Räucherofen aus dem Fischerhafen runden das Bild ab.

Vorbei an einem der letzten Elektro-Eiskipper von 1926, Marke Hansa-Lloyd (Bremen), der früher bei den

Geestemünder Busse-Eiswerken seinen Dienst tat, führt der Besucher rundum zu einer rekonstruierten Böttcher-Werkstatt. Hierbei steht die Faß-Herstellung stellvertretend für die zahlreichen Zulieferer- und Nebenbetriebe der Fischwirtschaft. Zu bestimmten Vorführzeiten wird hier ein Böttcher sein Handwerk demonstrieren.

Ein kurioses dreirädriges Fischverkaufsauto von 1931 und ein alter Fischladen aus der Zwischenkriegszeit beenden die „Fisch-Story“ im Museum. An Aktionstagen soll im Fischladen auch mal echter Fisch verkauft werden. In der übrigen Zeit können sich die Besucher von der Qualität der täuschend echt aussehenden Kunstfische aus England überzeugen. Denn das wäre eine Ausstellung über Hochseefischerei und Fischwirtschaft ohne das Kernstück der Geschichte, nämlich den Fisch ...

Dr. Alfred Kube

Schulsportplatz diente als erste Landebahn

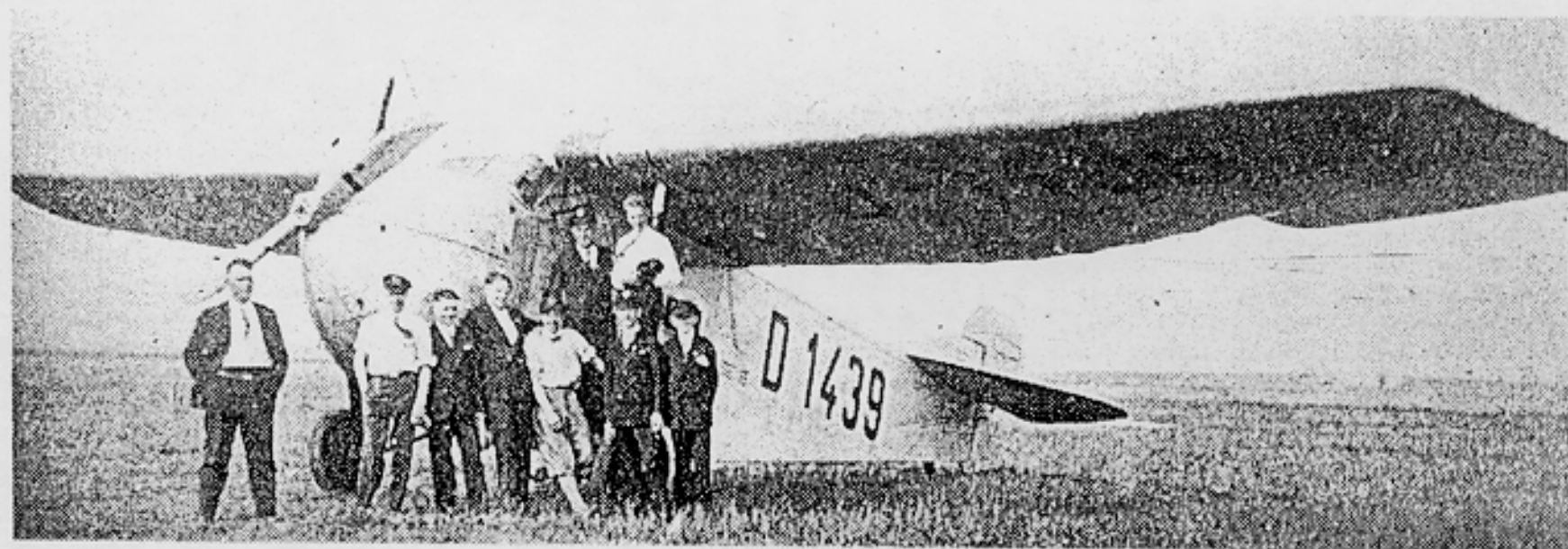
Die Anfänge der zivilen Luftfahrt in Bremerhaven/Wesermünde

Am Schülerwettbewerb deutsche Geschichte um den Preis des Bundespräsidenten 1990/91, der alle 2 Jahre veranstaltet wird, nahm auch diesmal wieder eine Schülergruppe der Pestalozzischule II teil. Unter der Anleitung ihres Lehrers, Joachim Kussin, der auch als Archivpädagoge tätig ist, erstellten die damals 14jährigen Karsten Schenke, Markus Kramer und Stefan Hahn aus der GY 8b eine Arbeit über die Anfänge der Luftfahrt in Bremerhaven/Wesermünde. Ein halbes Jahr arbeiteten die Schüler intensiv im Archiv, und im Oktober 1991, über ein Jahr nach Beginn ihrer Arbeit, konnten sie dafür einen großen Erfolg einheimsen: Bei über 1200 Einsendungen gewannen sie mit einem 5. Preis einen der ca. 200 vergebenen Geldpreise. Aus der Arbeit der Schüler, die als erste überhaupt dieses Thema intensiver bearbeitet haben, sollen hier die wichtigsten Ergebnisse vorgestellt werden.

Die Anfänge der zivilen Luftfahrt lassen sich für unsere Stadt in Speckenbüttel auf dem Gelände des heutigen LTS-Platzes für den Zeitraum um 1910 nachweisen. Hier wurde um die Jahrhundertwende eine Radrennbahn gebaut, die ein knappes Jahrzehnt später in eine Pferderennbahn umgewandelt wurde. Der Sohn des Rennbahnbesitzers war es auch, der sich 1910 als erster in Bremerhaven mit einem Motorflugzeug in die Luft wagte und – eine Bruchlandung baute. Es waren jedoch reine Schauflüge, die da vor dem 1. Weltkrieg stattfanden und der Volksbelustigung dienten.

Im 1. Weltkrieg wurde das Gelände von der Marine für fliegerische Zwecke beschlagnahmt. Doch diesbezügliche Pläne wurden nie realisiert, so daß das Gelände noch vor Ende des Krieges wieder freigegeben wurde.

Richtig los ging es mit der Fliegerei eigentlich erst 1925. In diesem Jahr wurde eine Fluggesellschaft (Luftfahrtaktiengesellschaft Unterweser [LUAG]) gegründet, bei deren Gründung man peinlich darauf achtete, daß bei dem Startkapital von 12 000 Mark nicht nur die beiden Städte Wesermünde und Bremerhaven mit je 20 000 Mark, sondern auch die privaten Aktionäre aus beiden Städten paritätisch vertreten waren. Ein Herr Porwoll aus Geestemünde, einer der Hauptinitiatoren des Vorhabens, wurde zum Geschäftsführer bestimmt. Standort war wieder Speckenbüttel, aber man war sich von Beginn an darüber im klaren, daß dieses Gelände für einen richtigen Flugplatz zu klein war. Dennoch holte man einige Bäume ab und errichtete in aller Eile eine Flugzeughalle. Die feierliche Eröffnung fand am 27. Juli 1925 mit der Taufe des Flugzeuges „Wesermünde“ statt, einer Focke A 16, die außer dem Piloten noch 3 Passagiere befördern konnte. Es fanden aber nur Erprobungsflüge statt, von denen der weiteste (mit einigen Zwischenstopps) nach München führte. Daneben wurde der Platz wie bisher,



Eine Focke A-16. Mit diesem 3sitzigen Flugzeug (und 1 Pilot) wurde 1925 der Luftverkehr in Bremerhaven eröffnet.

weiterhin als Sportplatz für die Schulen genutzt. Das führte prompt zu Schwierigkeiten, als im April 1926 ein Flugzeug dort notlanden wollte, der Platz aber gerade von einer Schulklasse genutzt wurde. Im letzten Moment konnte der Pilot dort doch noch landen.

Obwohl beide Städte eine gemeinsame Fluggesellschaft betrieben, hinderte sie das nicht, in der Frage des endgültigen Standortes eines Flughafens einen dieser vielen Streits vom Zaun zu brechen, an denen unsere Stadtgeschichte ja so reich ist. Schon im Mai 1925 hatte das Land Bremen nach mehrjährigen Vorplanungen die Gelder für die Anlage eines Flugplatzes im Hafengebiet bewilligt. Absicht war, ein direktes Umsteigen vom Flugzeug ins Schiff (besonders für den Nordatlantikverkehr) zu ermöglichen. Parallel dazu plante die gerade erst 1924 entstandene Stadt Wesermünde einen Flughafen im Eckernfeld hinter dem heutigen Gesundheitsamt. Der Eindruck ist nicht von der Hand zu weisen, daß es sich dabei um ein rasch geplantes Prestigevorhaben handelte, mit dem man die Nachbarstadt ausstechen wollte. Denn man begann einen juristischen Streit mit Bremerhaven, da man der Meinung war, nach dem preußisch-bremischen Staatsvertrag von 1904 dürfe kein Flughafen im Hafengebiet gebaut werden. Der Streit wurde schließlich zu einer preußisch-bremischen Auseinanderset-

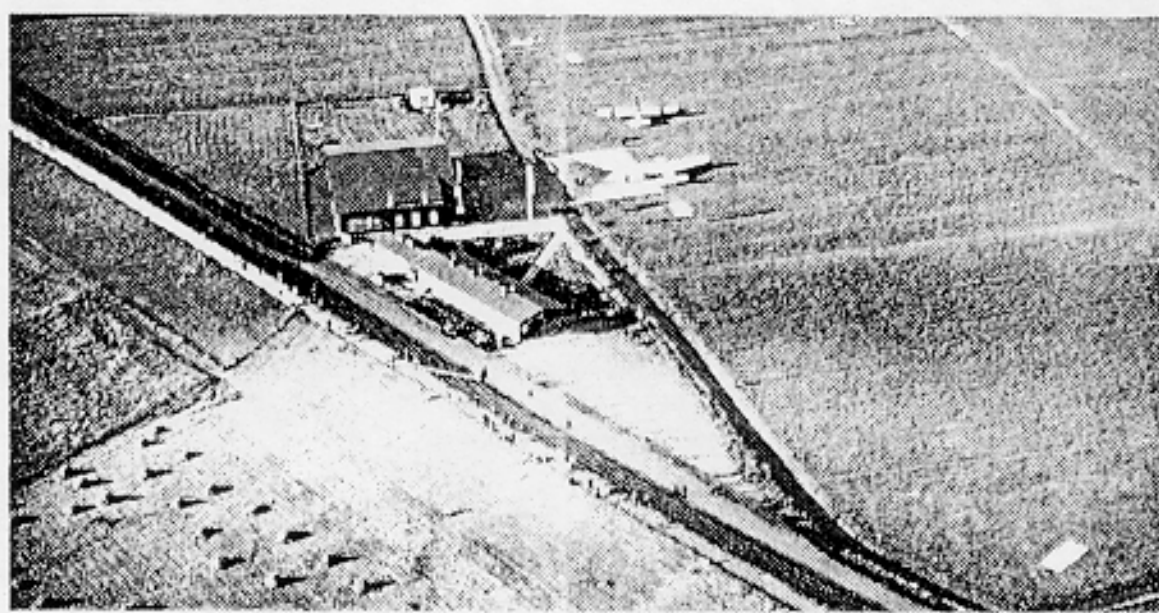
zung, der von der Presse teilweise hässisch begleitet wurde. Auf Wesermünder Seite hatte man sogar schon einen Schriftsatz für die Klage vor dem Reichsgericht in Leipzig angefertigt, der aber offensichtlich nie abgeschickt wurde, da sich zur gleichen Zeit (März 1926) die beiden Länder auf den Bremerhavener Flugplatz einigten, weil seine Anlage damals schon fast fertig war, während man in Wesermünde immer noch plante. Bremen mußte allerdings die Zufahrtsstraße zur Wurster Straße hin (in Höhe der heutigen Carl-Schurz-Kaserne) bezahlen, die Einigung wurde ausdrücklich als Ausnahme herausgestellt. Das enttäuschte Wesermünde begann nun einen Streit um die Namensnennung dieses Flughafens (Vergeblich versuchte man, den Namen Wesermünde-Bremerhaven statt Bremerhaven-Wesermünde durchzudrücken).

Nach der Einigung konnte man im Sommer 1926 in Weddewarden mit 2 Maschinen einen planmäßigen Flugdienst Hamburg-Bremerhaven-Ostfriesische Inseln eröffnen, der sich auch recht vielversprechend anließ. Allerdings wurden diese Flüge so stark subventioniert, daß ein Flug Bremerhaven-Hamburg billiger als eine entsprechende Bahnfahrt 2. Klasse war. Über die Notwendigkeit dieser Zuschüsse herrschte aber breites Einvernehmen. Ebenfalls 1926 wurde probeweise mit Unterstützung des

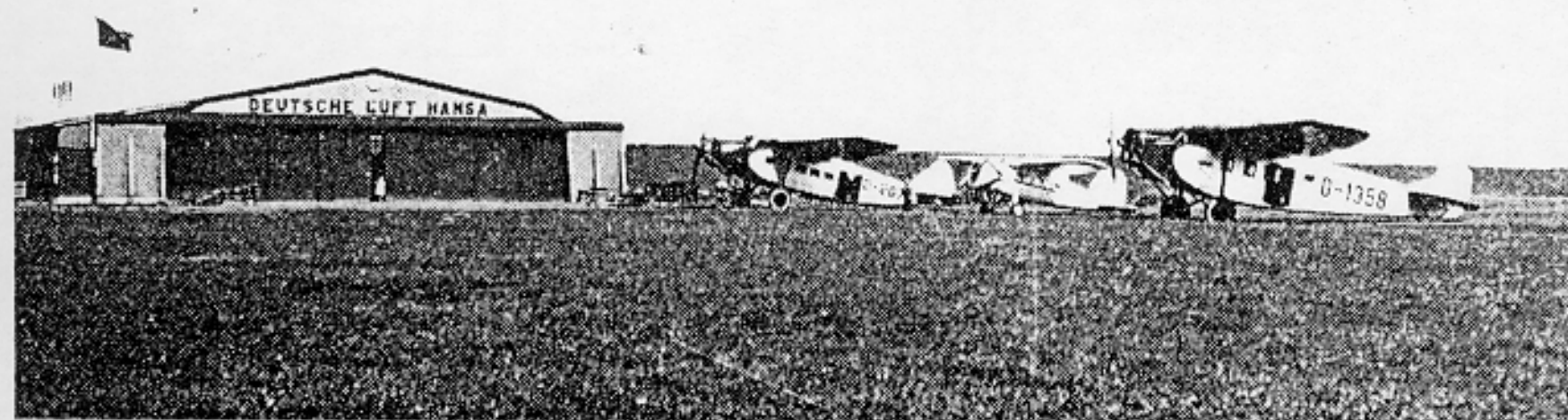
Landes Bremen eine Wasserfluglinie Bremerhaven-Helgoland eröffnet, der Standort des Flugbootes war die alte Kaiserschleuse, eine Landzubringerlinie Bremen-Bremerhaven wurde ebenfalls eingerichtet.

Überregional war das Jahr 1926 auch das Gründungsjahr der Lufthansa und das hatte auch für Bremerhaven große Bedeutung, denn nachdem die privaten Fluglinien Junkers und Lloyd Air finanziell gescheitert waren, übernahm das Reich den Luftverkehr in seine Obhut. Es war eine öffentlich-rechtliche Gesellschaft, an der die regionalen Fluggesellschaften bzw. die sie vertretenen Städte als Aktionäre beteiligt waren. Diese regionalen Gesellschaften sollten als Zubringer für die überregional arbeitende Lufthansa dienen. Mit dieser Konzeption hoffte man zu einer vernünftigen Abstimmung zwischen regionalen und überregionalen Flugverbindungen zu kommen. Und so wurde Ende 1926 für das Gebiet der preußischen Provinz Hannover die Niedersächsische Luftfahrtgesellschaft (NILU) gegründet, an der die Städte bzw. örtliche Fluggesellschaft beteiligt wurden. Konkret hieß das für Bremerhaven/Wesermünde, daß die LUAG als selbständig fliegende Gesellschaft in der NILU aufging, aber an ihr als Aktionär beteiligt wurde. Die NILU, die wiederum an der Lufthansa beteiligt war, gab ihre so erworbenen Flugrechte an die Lufthansa weiter, die nun den eigentlichen Flugbetrieb durchführte. Ein Vorteil war, daß so Anschluß an den technischen Fortschritt gehalten werden konnte. Die NILU bekam auch die Zuschüsse von Reich und Ländern und Kommunen, mit denen sie den Flugverkehr gewährleistete. Diese Neuordnung bedeutete das Aus für die privaten Aktionäre der LUAG. Ihre Aktien wurden von den beiden Städten übernommen, die dann je 60 000 Mark des Grundkapitals hielten.

Die Jahre darauf waren von einer Konsolidierung der Flugverbindungen geprägt. Kritisch wurde es nach 1929 mit der Weltwirtschaftskrise. Nicht nur, daß die Beförderungszahlen zurückgingen, auch wenn sich das im Sommersaisonverkehr zu den Inseln weniger auswirkte. Die Zuschüsse der Städte wurden jetzt so stark gekürzt, so daß man immer mehr an eine Liquidierung der LUAG dachte. Selbst die Bereitschaft von Herrn Porwoll, nur noch ehrenamtlich zu arbeiten, änderte an diesen Plänen nichts. Doch ein Steuerstreit mit dem Finanzamt Wesermünde vereitelte dieses Vorhaben zunächst und als man den 1932 überstanden hatte, legte man die LUAG zwar finanziell trocken, löste sie aber, um die Gebühren zu sparen, nicht auf. Das zahlte sich später finanziell aus, als die Deutsche Walfang AG 1935 den Aktienmantel übernahm. Was mit dem Flugverkehr weiterhin passierte, läßt sich den Akten nicht entnehmen, aber die neuen Machthaber waren an der privaten Fliegerei nicht sehr interessiert, sie lösten die NILU 1935 auf.



Flugplatz Weddewarden um 1929 (Luftaufnahme).



Flugplatz Weddewarden um 1929 (Bodenaufnahme).

UMSCHAU

Mare Balticum

Unter diesem Titel erschien soeben die Festschrift für Professor Dr. Erich Hoffmann, Lehrstuhlinhaber für schleswig-holsteinische Landesgeschichte in Kiel, zu seinem 65. Geburtstag. Es handelt sich, wie der Untertitel ausweist, um „Beiträge zur Geschichte des Ostseeraums in Mittelalter und Neuzeit“, die auf 492 Seiten von 35 Autoren verfaßt wurden. Am Schluß des Bandes findet sich ein Verzeichnis des recht umfangreichen Schrifttums von Erich Hoffmann, das sich in eindringlicher Weise sowohl mit mittelalterlichen Themen als auch mit neuzeitlichen Problemen befaßt. Aus der Fülle der Beiträge seien für den Leser aus dem Elbe-Weser-Gebiet insbesondere die Aufsätze des bekannten Vor- und Frühgeschichtsforschers von der Universität Kiel, Professor Michael Müller-Wille, über monumentale Grabhügel der Völkerwanderungszeit in Mittel- und Nordeuropa und von Christian Radtke über Haithabu/Schleswig herausgehoben. Die hiesige Region berührt auch der interessante Beitrag des Präsidenten der Monumenta Germaniae Historica, Professor Dr. Horst Fuhrmann, München, über Adalbert von Bremen.

Ernst-Rudorff-Ehrenplakette an Herbert von Geldern verliehen

Der Deutsche Heimatbund hat dem in Bremerhaven lebenden Ministerialrat a. D. Herbert von Geldern in Anerkennung seiner herausragenden Verdienste um die Heimat die Ernst-Rudorff-Ehrenplakette verliehen.

Seit Jahren ist von Geldern auf dem vielschichtigen Gebiet der Heimatpflege aktiv. Als der Deutsche Heimatbund 1959 in Bremen den Niedersächsischen Rat konstituierte, war er es, der sich spontan als Vertreter des „Plattdeutschen“ in Norddeutschland zur Mitarbeit anbot und fortan tatkräftig und jederzeit einsatzbereit dieses Gremium unterstützte.

Als er 1964 in das Niedersächsische Ministerium für Wissenschaft und Kunst eintrat, zählte zu seinem Zuständigkeitsbereich auch die Heimat- und Denkmalpflege. Mit großem persönlichen Engagement gelang es ihm, während dieser Zeit insbesondere die Belange der Heimatpflege zu fördern.

Nach seiner Pensionierung stellte er sein umfangreiches Wissen dem Niedersächsischen Heimatbund e. V. zur Verfügung, als er 1974 den Vorsitz dieses Verbandes übernahm. In den sechs Jahren seiner Tätigkeit verstand er es,

mit seinem von vielen geschätzten politischen Geschick und der ihm eigenen besonderen Liebenswürdigkeit die Arbeit des Landesverbandes entscheidend zu prägen.

Mit der ihm zuteil gewordenen Ehrung hat das umfangreiche und herausragende Wirken des heutigen Ehrenpräsidenten des Niedersächsischen Heimatbundes auch auf Bundesebene besondere Anerkennung gefunden.

„Blifft allens in de Familie“

Für diese letzte Produktion ihrer 72. Spielzeit haben inzwischen bei der Bremerhavener Niederdeutschen Bühne „Waterkant“ die Proben unter der Leitung von Kurt Müller-Reitzner begonnen. Die Premiere im Kleinen Haus des Bremerhavener Stadttheaters ist für Anfang April vorgesehen, nachdem am 31. März 1992 die Aufführungsreihe der z. Zt. laufenden Komödie „De Schatzkist“ von Uvo Wilhelm (das ist niemand anders als der Morgensterner-Schriftführer Bernd Behrens!) beendet sein soll. In der neuen modernen Komödie „Blifft allens in de Familie“ von Ingo Sax, für die Ursel Strauch die Kostüme und Georg Suhr das Bühnenbild liefern, wirken Sabine Ludwig, Jutta Pohl, Gaby Weißhäupl, Jochen Donner, Mi-

chael Schwarzenberg, Volker Steinhilber, Gerhard Stransky und Günter Thomas mit.

Studienfahrt

„Kirchen im Lande Hadeln“

Die für den 2. Mai 1992 vorgesehene Fahrt zu den Kirchen des Landes Hadeln unter der Leitung von Hans Hinrichs wird wegen der großen Nachfrage am Sonnabend, dem 16. Mai, wiederholt.

Erwin Stürtz wird 80 Jahre alt

Eines der wenigen Ehrenmitglieder des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, der frühere Wesermündener Kreisbaumeister Erwin Stürtz, wird am 19. März sein 80. Lebensjahr vollenden. Der nunmehr 60 Jahre dem Morgenstern angehörende verdiente Jubilar, dessen Wirken vor fünf Jahren anlässlich seines 75. Geburtstages im Niederdeutschen Heimatblatt ausführlich gewürdigt worden ist, hat sich noch im Ruhestand neuerliche Meriten beim Aufbau des Niedersächsischen Deichmuseums in Dorum erworben.

Stadt Langen auf alten Ansichtskarten

Eine Fülle von alten Postkarten des früheren Dorfes und der heutigen Ortsteile der Stadt Langen hat der Vorsitzende des Vereins der Briefmarkenfreunde Langen, Martin Beck, zusammengetragen. Mit Erklärungen zur Orts- und Postgeschichte in Verbindung mit alten Postwertzeichen und anderem postalischen Material hat er alles zu einem 80 Seiten umfassenden Bildband zusammengestellt. Interessenten können das Buch beim Herausgeber (Heideweg 6E, 2857 Langen) für 10,- DM zuzüglich 2,- DM Versandkosten bestellen.

200 Jahre Altenwalder Kirche

Das jetzige Kirchengebäude im heutigen Cuxhavener Stadtteil Altenwalde wurde 1790/91 errichtet und ist somit gut 200 Jahre alt. Das Jubiläum war dem Kirchenvorstand der evangelisch-lutherischen Kreuzkirche in Altenwalde Anlaß zur Herausgabe einer Festschrift. Gut 100 Seiten umfaßt die auch äußerlich ansehnlich gestaltete Broschüre, deren Verfasserin Christa Boeckel aus Altenwalde ist. Sie hat bei ihrer Arbeit eine bemerkenswert gute Verbindung von exakter Darstellung und flüssiger Formulierung gefunden. So wird die Lektüre des auf gründlichem Quellen- und Literaturstudium basierenden Textes geradezu zum Vergnügen. Cuxhavens Stadtarchäologe Andreas Wendowski-Schünemann steuerte einen Beitrag zur örtlichen Kirchen- und Kirchenbaugeschichte bei. Der schlichte Backsteinbau auf der Altenwalder Höhe, Nachfolger einer romanischen Feldsteinkirche in unmittelbarer Nachbarschaft, hat nun eine bemerkenswerte Würdigung erfahren, bei der auch die verwinkelten kirchenrechtlichen und politischen Verhältnisse von Ort und Region gut herausgearbeitet werden. Etliche Schwarzweiß-Abbildungen und ein Verzeichnis der wichtigsten Quellen und Darstellungen sowie ein Bildnachweis erhöhen die Benutzbarkeit. Summa summarum: Ein Muster auch für andere Veröffentlichungen aus ähnlichem Anlaß.

Verbrechensbekämpfung im vorigen Jahrhundert

Im ehemaligen Königreich Hannover war man auf eine uns heute etwas ungewöhnlich anmutende Weise bemüht, die Anzahl der Verbrechen und Straftaten zu verringern. Man veröffentlichte in den „Anzeigen für den Landdrosteibezirk Stade“ unter der fettgedruckten Überschrift „Warnungs-Anzeige“ eine Aufstellung der jeweils im Vierteljahr vorgekommenen Vergehen gleichzeitig mit der getroffenen Art der Bestrafung bzw. weiteren Behandlung. Solch eine Auflistung befindet sich in den „Stader Anzeigen“ von 1864, Nr. 11. Danach gelangten etwa 1/3 der Straftaten gleich zur Bestrafung, der Rest wurde zur Aburteilung an Gerichte oder Verwaltungsbehörden abgegeben. Aus der Aufstellung sind der Gegenstand, die Anzahl der betreffenden Personen, die festgesetzte Strafe bzw. die Weitergabe abzulesen. An Strafen gab es das Werkhaus, Gefängnis, Geldbuße, Verweis oder Zwangsvisa.

An Gerichte abgegeben wurden 6 Diebstähle, 3 Betrügereien, 20 Störungen der öffentlichen Ruhe, 5 Störungen des Hausfriedens, 9 Widersetzlichkeiten, 2 Amtsbeleidigungen, 2 Körperverletzungen, eine tätliche Ehrenkränkung, eine Fälschung des Dienstbuches, 4 Übertretungen der Sabbathordnung.

Andere Verwaltungsbehörden mußten sich mit 1 feuergefährlichen Handlung sowie 2 Fällen von Landstreicherei befassen. Landstreicherei kam insgesamt 20mal im Stader Bereich vor. Die Strafen dafür waren

recht unterschiedlich. Es gab einmal Werkhaus, elfmal Gefängnis, 1 Verweis und 5 Zwangsvisa dafür.

Die folgenden Straftaten wurden wohl weniger schwer gewertet, so daß sie nicht abgegeben werden mußten. 9 Trunkenheitsfälle trugen zweimal Werkhaus, fünfmal Gefängnis, 1 Geldbuße und 1 Verweis ein. 7 Unzuchttsfälle wurden bestraft mit zweimal Werkhaus, einmal Gefängnis, und viermal mußte in die Geldbörse gegriffen werden. Die Bettler und Bettlerinnen kamen ins Gefängnis. Ein Gastwirt hatte einen Gast nicht polizeilich gemeldet, er mußte zahlen. Dreimal wurden Fremde ohne polizeiliche Erlaubnis aufgenommen, es mußte ebenfalls gezahlt werden. 1 Übertretung der Polizei-Aufsichtsvorschriften brachte Gefängnis ein. 5 Dienstboten zahlten für die Übertretung der Dienstbotenordnung und 1 Person wanderte wegen Ungehorsams gegen die Dienstherrschaft ins Gefängnis. 35 Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung brachten dem Staat auch damals schon Geld ein, ebenso wie 2 Vergehen in Bezug auf Schießpulver, das einmal vorgekommen. Lauflassen eines bissigen Hundes. 1 Person erhielt wegen unerlaubten Sammelns einen Verweis, aber die 2, die unbefugt hausierte, mußten wiederum zahlen. Insgesamt wurden 150 Personen bestraft. Am häufigsten wurden Geldbußen verhängt, gefolgt von Gefängnisstrafen. Verweise gab es vergleichsweise selten.

Gisela Tiedemann



Platt as'n Brett

Karsten Schomaker sitt bannig in de Kniep. Sien Geschäft geiht slecht. Daar mutt al wat passeern; anners kann he bold Konkurs anmellen.

As he nu an'n Stammdisch siene Noot klagt, kiek de mehrsten von siene Frünnen weg, wiel se em al faken wat pumpt, jehr Geld aber nie nich wedderkregen hebbt.

Bloots Klaus Lührs weet Raat: „Du schust di man an Karola Pülschen ranmaken. Figur hett se ja just nich, is even platt as'n Brett. Man se hett orn-

lich wat in de Melk to krömen.“

„Dat lett Karsten sik nich tweemaal seggen. Un keen acht Weken later steiht he mit Karola vor'n Altar. Daar hebbt nu sonnerlich de Froenslüüd 'n Barg to sludern. „Dat will ik di seggen“, meent Trina Askamp, „de Keerl is in den Ehestand rinjumpt, as weer he Hals över Kopp von'n Dreemeterbrett runnersprungen.“

„Na, daar hett he aber noch Glück bi hatt“, stichelt Berta Henken, „he hett sik ja vor sienen Unnergang noch op 'ne gode Plank retten kunn!“

HEH



März 1992

Sonnabend, 7. März 1992, 15 Uhr, Wremen-Hofe, Marschenhof: Tagung der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Bernd Behrens.

Sonntag, 8. März 1992, 11 Uhr, Cuxhaven, Aula des Lichtenberg-Gymnasiums: Festveranstaltung „Karl Waller, der große Heimatforscher, vor 100 Jahren geboren“. Vortrag von Museumsdirektor i. R. Dr. Albert Genrich, Hannover (gemeinsam mit der Stadt Cuxhaven).

Montag, 9. März 1992, 20 Uhr, Rechtenfleth, Hermann-Allmers-Heim: Dia-Vortrag Dr. Heinz Pieken, Quelkhorst: „Holler Kolonien und Deiche an der Unterweser, bes. in der Osterstader Marsch“ (zusammen mit der Hermann-Allmers-Gesellschaft und dem Heimatverein Burg zu Hagen i. Br.).

Mittwoch, 11. März 1992, 17–19 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: MvM-Klönstunde, Leitung: Heiner Thees.

Dienstag, 17. März 1992, 19.30 Uhr, Dorum, Ev. Gemeindehaus: Dia-Vortrag Suse Rebehn, Bremerhaven: „Land Wursten und seine Kirchen“; mit alten Aufnahmen von Heinrich Kloppenburg (zusammen mit der ev. Kirchengemeinde Dorum).

Mittwoch, 18. März 1992, 19 Uhr, Bremerhaven-Wulsdorf, Seniorenhaus an der Bremer Straße: Tagung der Arbeitsgemeinschaft Flurnamen; Leitung: Fritz Hörmann und Eberhard Nehring.

Mittwoch, 25. März 1992, 20 Uhr, Bremerhaven, Vortragsraum der Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln am Hauptbahnhof: Vortrag von Willy Wolff, Bremerhaven: „Alte Städte am Niederrhein“. Zugleich Einführung für die Studienfahrt 2.–4. 8. 1992.

Donnerstag, 26. März 1992, 20 Uhr, Bederkesa, Festsaal der Burg: Dia-Vortrag Dr. Haio W. Zimmermann, Wilhelmshaven: „Das Dorf Dalem (zwischen Flögeln und Neuenwalde) im frühen und hohen Mittelalter. Ergebnisse archäologischer Untersuchungen.“

Donnerstag, 26. März 1992, 19.30 Uhr, Altenbruch, Villa Gehben, Lichtbildervortrag von Liselotte Greife, Cadenberge: Kirchen im Lande Hadeln.

Niederdeutsches Heimatblatt

Druck und Verlag:

Ditzen 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, Karl-Heinz Carstens, 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