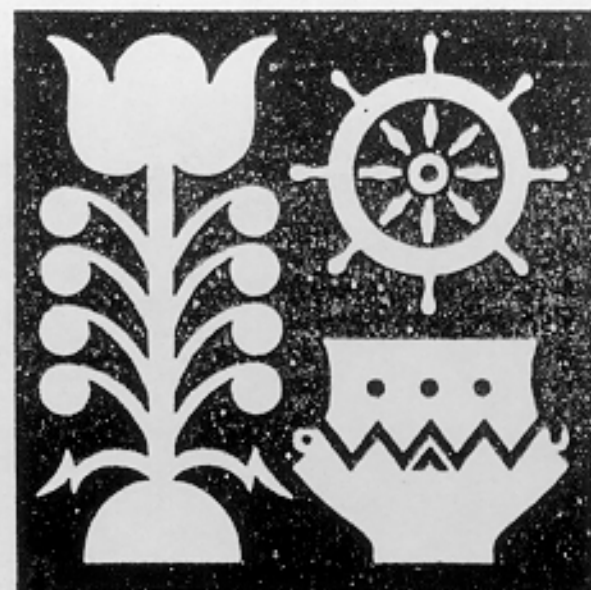


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E
Gebühr bezahlt

Juli 1997
Nr. 570



Gedenkstein zur Ankunft der WASHINGTON am 19. 6. 1847

An der Mauer der Strandhallenterrasse in Bremerhaven anlässlich des 100. Jahrestages errichtet

Der Heimatforscher Herbert Kuke wies schon 1969 auf die zahlreichen Gedenksteine sowie auf Verzierungen und Inschriften an Gebäuden und technischen Anlagen hin, die überall im Stadtbild an bedeutsame Ereignisse der Bremerhavener Schiffahrtsgeschichte erinnern. Auch auf den Friedhöfen stellen historische Grabmäler und Mahnmale wichtige Zeugnisse der Vergangenheit dar und bieten interessante Informationen zur Stadtgeschichte. An der Mauer der Strandhallenterrasse befindet sich ein Gedenkstein mit einer Inschrift, der an die Eröffnung der ersten regelmäßigen „Postdampferverbindung“ zwischen New York und Bremerhaven sowie an den Beginn des Linienschiffsverkehrs zwischen Nordamerika und dem europäischen Festland erinnert. Am 19. Juni 1847 erreichte der amerikanische Raddampfer WASHINGTON die Wesermündung. In den Alten Hafen konnte das Schiff der Ocean Steam Navigation Company wegen seiner Überbreite nicht einlaufen. Der Neue Hafen mit seiner 22 m breiten Schleuse konnte erst 1852 für den Verkehr eingeweiht werden. Interessanterweise erhielt der junge Hafenort Geestmünde ebenfalls an diesem 19. Juni 1847 vom hannoverschen Staat seine Freihafenrechte verliehen. Insofern ist dieses historische Datum sowohl für Bremerhaven als auch für Geestmünde von entscheidender Bedeutung.

Bei diesem Gedenkstein handelt es sich um einen über 2,50 m hohen und ca. 1,00 m breiten Muschelkalkstein, der etwa 2 Tonnen wiegt und aus der Maingegend stammen soll. Auf der Spitze des Reliefs steht der Gott des Handels, Merkur, mit der Sonnengöttin an der rechten und der Windsbraut an der linken Seite. Unter dem dargestellten Segelboot mit den Ruderleuten, das in der aufgewühlten See kämpft, ist Neptun, der Meeresherr, mit dem Dreizack sowie seinen Begleitern, den Trabanten, zu erkennen. Am Fuß des Kalksandsteinsockels ist auf jeder Seite ein Delphin abgebildet. Unter dem Relief mit den maritimen Motiven ist die Inschrift eingemeißelt. Sie lautet: „Am 19. Juni 1847 traf der amerikanische Dampfer WASHINGTON als erstes Schiff einer regelmäßigen Postdampferverbindung zwischen Amerika und dem europäischen Kontinent in Bremerhaven ein. Am 19. Juni 1947 gedachten dieses Ereignisses gemeinsam Deutsche und Amerikaner.“

Der zweite Satz auf dem Gedenkstein erinnert an die historische Situation vor 50 Jahren in Bremen und Bremerhaven. Die bedingungslose Kapitulation und die totale Niederlage des nationalsozialistischen Deutschland, die das Ende des Zweiten Weltkrieges mit den schrecklichen Zerstörungen und Millionen von Toten markierten, lagen erst gut zwei Jahre zurück. Das Bundesland Bremen mit der einstigen Freien Hansestadt Bremen und der ehemaligen Stadt Wesermünde, die 1947 in Bremerhaven umbenannt wurde, war gerade entstanden. Bremen stand unter amerikanischer Militärverwaltung. Die stadtbremischen

Häfen, viele Wohnviertel und auch die Innenstadt von Bremerhaven lagen noch in Trümmern. Der Hafenbetrieb diente ausschließlich militärischen Zwecken. Auf die Aufnahme ziviler Hafenumschlagsaktivitäten und den Wiederbeginn des Passagier- und Überseeverkehrs konnte man 1947 nur hoffen. Die Gedenkfeier am 19. Juni 1947, die sowohl in Bremerhaven am Vorhafen an der ehemaligen Einfahrt zur Schleuse in den Alten Hafen als auch in Bremen in der oberen Halle des Alten Rathauses stattfanden, appellierten an die gemeinsame Verantwortung der amerikanischen Besatzungsmacht und der besiegten Deutschen für ein friedliches und demokratisches Deutschland in Freiheit. Daß der Wiederaufbau und die wirtschaftliche Erstarkeung des westlichen Teils von Deutschland mit einem freien Handelsverkehr und im friedlichen Wettbewerb der Völker, von dem besonders auch die bremischen Häfen und Werften profitieren sollten, so schnell erfolgen würde, konnte man damals noch nicht ahnen.

Dieses Ereignis am 19. Juni 1847 bot hundert Jahre später so kurz nach dem Krieg eine willkommene Gelegenheit, wieder an die deutsch-amerikanische Freundschaft und an die vielfältigen Handelsbeziehungen zwischen beiden Völkern anzuknüpfen, die durch das Terrorregime des nationalsozialistischen Deutschland unterbrochen worden waren. In der Tat erfolgte die Gründung der amerikanischen Ocean Steam Navigation Company und der Bau der beiden hölzernen Dampfschiffe WASHINGTON und HERMANN mit tatkräftiger Unterstützung des bremischen Senators Arnold Duckwitz, des bremischen Kaufmanns Carl Theodor Gevekoht sowie des damaligen amerikanischen Gesandten in Bremen, Konsul Mann. Neben Bremen beteiligten sich die deutschen Länder Preußen, Hannover, Oldenburg und einige mittel- und süddeutsche Staaten finanziell an der amerikanischen Reederei, die das Monopol der amerikanischen Postbeförderung zum europäischen Kontinent über Bremerhaven erhalten hatte. Damit hatte sich die Freie Hansestadt Bremen einen Handels- und Wettbewerbsvorteil ge-

genüber den anderen europäischen Häfen im Auswanderer- und Warenverkehr über den Atlantik gesichert. Wenn die Linie von New York nach Bremerhaven auch wirtschaftlich kein Erfolg geworden war und schon nach zehn Jahren aufgelöst werden mußte, so bildete doch die erste regelmäßige Postdampfer- und Passagierschiffsverbindung von Amerika zum europäischen Festland den Auftakt für die Bedeutung Bremerhavens als wichtiger Passagier- und Handelshafen für Deutschland und Europa. Der 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd führte die Tradition dieser Linie als Träger des Postverkehrs und Überseehandels fort und avancierte zur wichtigsten bremischen Reederei für den transatlantischen Passagierschiffs-, Auswanderer- und Warenverkehr.

Als die WASHINGTON nach 17 Tagen von New York kommend auf der Reede vor Blexen am 19. Juni 1847 in der Außenweser vor Bremerhaven anker- te, brachte sie neben der Post und Ladung auch 182 Passagiere mit. Im Vergleich zu den unregelmäßigen Abfahrten sowie langen und schwierigen Überfahrten der bremischen Segelschiffe bedeutete die Etablierung einer festen Linienschiffsverbindung vom europäischen Festland zum nordamerikanischen Kontinent einen bedeutenden Fortschritt. Das Ereignis wurde in Bremerhaven und in Bremen gebührend gewürdigt und festlich begangen.

Die deutsch-amerikanische Freundschaft und die intensiven Handelsbeziehungen der Vereinigten Staaten von Amerika mit der Freien Hansestadt Bremen, die sich seit dem Ende des 18. Jahrhunderts entwickelt und durch die Gründung und den Ausbau Bremerhavens als bremischer Passagier- und Handelshafen intensiviert hatten, bildeten die Basis für den bremischen Überseeverkehr mit der Beförderung von Millionen von Auswanderern nach Nordamerika und der Rückfracht von Baumwolle, Tabak, Reis und Petroleum.

Am Morgen des 19. Juni 1947 überreichte der bremische Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Dr. Hermann Apelt, am Vorhafen der Einfahrt in die zugeschüttete Schleuse

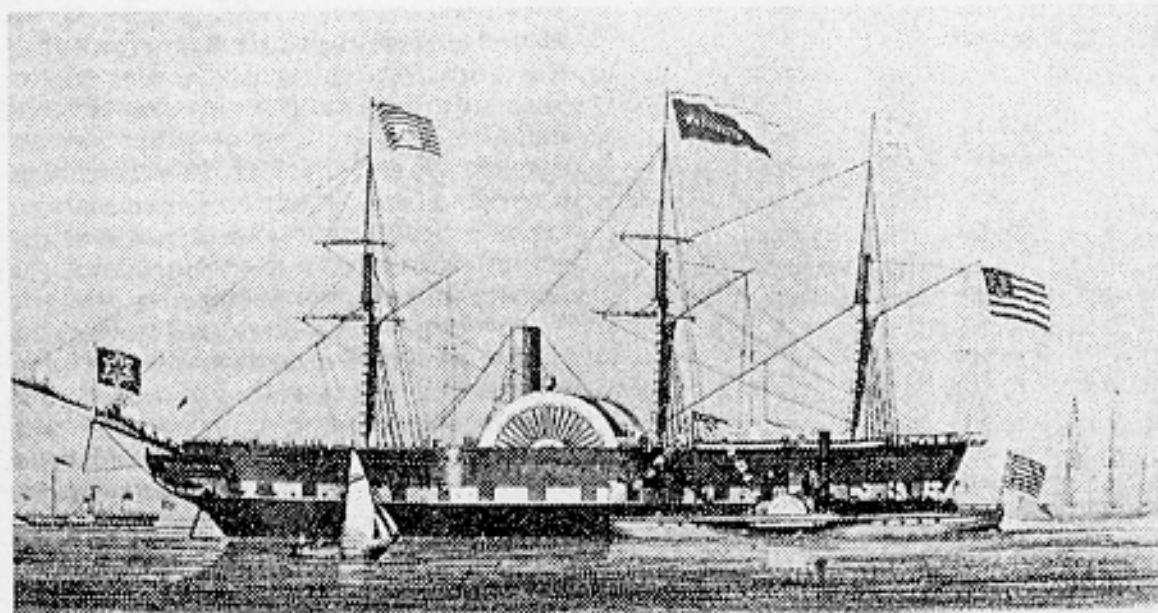


Gedenkstein
(Foto: D. J. Peters, DSM, 1992)

zum Alten Hafen von Bremerhaven und in Anwesenheit von Senatspräsident, Bürgermeister Wilhelm Kaisen, und dem Direktor der amerikanischen Militärverwaltung, Thomas F. Dunn, Oberbürgermeister Gerhard van Heukelum den Gedenkstein.

Diese Arbeit des Bremer Bildhauers Kubica bestand jedoch wegen der schwierigen Materialbeschaffung des Kalksandsteins vorerst nur aus einem Tonmodell. Die offizielle Einweihung des heutigen Gedenksteins aus Muschelkalk, der an der Mauer der Strandhallenterrasse steht, fand genau zwei Jahre später in Bremerhaven statt, wobei Senator Dr. Apelt, der Gouverneur der amerikanischen Militärregierung, Edward E. Merone, und der Nachfolger van Heukelums als Oberbürgermeister, Hermann Gulasch, die traditionell guten Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschland sowie die Schlüsselfunktion Bremens als Drehscheibe für den internationalen Personen- und Gütertransport betonten.

Senator Dr. Apelt erinnerte am hundertjährigen Jubiläumstag der Ankunft der WASHINGTON auf der Reede vor Bremerhaven an den amerikanischen Segler DRAPER, der am 12. September 1830 als erstes Seeschiff in den fertiggestellten Alten Hafen eingelaufen war. Er verwies auf die engen und über Jahrzehnte gewachsenen Handelsverbindungen zwischen Amerika und Bremen und hoffte auf eine baldige bremische Schifffahrt ohne Beschränkungen und in Kooperation mit der amerikanischen Besatzungsmacht. Sowohl der Bremerhavener Oberbürgermeister van Heukelum als auch der Direktor der amerikanischen



Die Bremer Dampfer Linie New York
SLEAY STEAMSHIP CO.
Wien, New York & Southampton Lines

GEORGE WASHINGTON
Bremer-New York

(Foto: Archiv DSM)

Fortsetzung Seite 2

Raddampfer WASHINGTON und die Auswanderung

Ankunft läutete eine neue Epoche der transatlantischen Passagierschiffahrt ein

Als der Raddampfer „Washington“ in den frühen Morgenstunden des 19. Juni 1847 auf der Reede vor Bremerhaven Anker warf, war dies für Bremen und Bremerhaven nicht nur ein gebührend gefeiertes gesellschaftliches, sondern auch ein bedeutendes historisches Ereignis, das eine neue Epoche der transatlantischen Passagierschiffahrt einläutete.

Mit der Ankunft der „Washington“ war es Bremen nämlich gelungen, die erste kontinentaleuropäische Postdampfschiffverbindung zu den Vereinigten Staaten herzustellen, ein Vorgang, der sowohl die Kommunikation zwischen den Kontinenten verbesserte als auch dem überseeischen Passagierverkehr neue Möglichkeiten eröffnete. Denn die „Washington“ und ihr 1848 in Dienst gestelltes Schwesterschiff „Hermann“ waren nicht speziell im Auswandererverkehr eingesetzt, wie es bis dahin bei der Mehrzahl der von der Weser nach Amerika segelnden Frachtschiffe der Fall war. Mit 112 Kabinen der ersten und 70 der zweiten Klasse waren sie vielmehr auf zahlungskräftige, zwischen den Kontinenten pendelnde Passagiere zugeschnitten. Ein Zwischendeck wie bei den Auswandererseglern, das auf der Ausfahrt als Unterkunft für Passagiere und bei der Rückreise als Laderaum für Massenware diente, gab es nicht, konnte es schon aus technischen Gründen, nämlich wegen des großen Raumbedarfs für die Maschinenanlage und die großen Kohlenvorräte, nicht geben. Statt günstiger Passagierpreise zählten Schnelligkeit der Überfahrt, Komfort und repräsentative

Ausstattung; letzteres war ein Umstand, der anlässlich der Ankunft der „Washington“ sogar im lokalen Rahmen zum Tragen kam. Wenngleich daher eine Reihe von vermögenden Auswanderern – solche waren durchaus häufiger anzutreffen als gemeinhin angenommen – „Washington“ und „Hermann“ für ihre Reise in die Neue Welt gewählt haben dürfte, so waren es doch überwiegend Geschäfts- und Besuchsreisende, die sich auf den neuen Raddampfern einschifften. Daraus läßt sich erkennen, daß schon damals der Weg über den Atlantik vielfach keine Einbahnstraße war. So markiert das Ereignis des 19. Juni 1847 den Beginn eines Entwicklungsprozesses, der in der Ära der immer luxuriöser ausgestatteten Schnell-



Arnold Duckwitz

dampfer seinen Höhepunkt erreichte und in dessen Verlauf sich die transatlantische Passagierschiffahrt von ihrer ursprünglichen Triebkraft, der Auswanderung, zunehmend löste.

Das Eintreffen der „Washington“ mit der Auswanderung in Verbindung zu bringen, bedarf daher eines eher vermittelten, indirekten Zugangs. Dieser eröffnet sich, wenn man die Umstände, unter denen das Projekt einer von Bremen bzw. Bremerhaven ausgehenden Dampfschiffsverbindung nach den Vereinigten Staaten auf den Weg kam und die hierbei verantwortlichen Persönlichkeiten ins Auge faßt. Eigentümer der unter amerikanischen Flagge fahrenden „Washington“ (ebenso „Hermann“) war die „Ocean Steam Navigation Company“, ein formell amerikanisches, faktisch jedoch deutsch-amerikanisches Gemeinschaftsunternehmen, dessen Kapital fast zur Hälfte in der Hand mehrerer deutscher Bundesstaaten, vor allem Bremens und Preußens lag. Ziel des seit Anfang 1845 energisch betriebenen Vorhabens war es, das bisherige Monopol der englischen Cunard-Linie zu brechen und zur Post- und Passagierbeförderung vom europäischen Festland aus eine eigene, staatlich subventionierte Dampfschiffslinie einzurichten. Daß sich die Hansestadt als europäischer Endpunkt dieser Linie gegen andere Konkurrenzhäfen durchsetzen konnte, ist, außer dem amerikanischen Konsul in Bremen, A. Dudley Mann, vor allem drei bekannte Bremern zu verdanken: Bürgermeister Johann Smidt, Senator Arnold Duckwitz und dem Kaufmann K. Th. Gevekoht.

Die drei Genannten haben sich, jeder auf seine Weise, zur selben Zeit auch für die deutsch-amerikanische Auswanderung eingesetzt. Und so liegt es auf der Hand, zwischen beiden Vorgängen eine Verbindung zu ziehen; dies vor allem auch deshalb, weil für den bremischen Handels- und Schiffsverkehrsverkehr mit den Vereinigten Staaten die Auswanderung seit 1832 ein konstitutives Element war, dessen Wirksamkeit die Verantwortlichen auf verschiedenen Ebenen zu sichern und zu erweitern suchten: durch gesetzliche und fürsorgliche Maßnahmen zum Schutz der Auswandernden ebenso wie durch Verbreiterung des Dienstleistungsangebots, Verbesserung der Verkehrsmittel und Ausbau der Verkehrswege. Gerade in letzterer Hinsicht erwiesen sich die von Arnold Duckwitz (1802–1881) in den 1840er Jahren verfolgten wirtschaftspolitischen Aktivitäten, die auf eine Verbreiterung der Hinterlandverbindungen Bremens zielten, als ein Gewinn auch für die Auswandererbeförderung, indem durch sie Bremen zunächst über die Oberweserdampfschiffahrt und dann durch die Eisenbahnlinie nach Hannover an das gesamte, bis nach Süd- und Ostdeutschland reichende innerdeutsche Verkehrsnetz angebunden wurde. Fünf Monate nach Ankunft der „Washington“, im November 1847, war dieses Ziel mit der Eröffnung des Bremer Bahnhofs erreicht. So gesehen war die direkte Postdampfschiffsverbindung nur ein Glied in einer Kette aufeinander bezogener wirtschaftspolitischer Maßnahmen, die immer auch die Auswanderung berührten.

Mehr noch als Duckwitz, der die treibende Kraft des Dampfschiffsprojekts war, hatte sich Johann Smidt (1773–1857) mit der Auswanderung im Detail befaßt, verfügte er doch über Verbindungen zu Kreisen, die sich im Vormärz unter sozial- und nationalpolitischer Perspektive der Förderung, Organisation und Lenkung der deutschen Auswanderung verschrieben hatten. Daß sich am 3. März 1847, zwei Tage nach dem ursprünglich vorgesehenen, dann aber verschobenem



Karl Theodor Gevekoht

Fertigstellungstermin der „Washington“, in Darmstadt ein „Nationalverein für deutsche Auswanderung und Ansiedelung“ konstituierte, dem Smidt Wohlwollen entgegenbrachte und dem er bald als korrespondierendes Mitglied beitrug, macht unmittelbar deutlich, welcher enger Zusammenhang zwischen beiden Entwicklungen, über die Gleichzeitigkeit der Vorgänge hinaus, möglicherweise bestand. Dem in Bremerhaven gewöhnlich als Hafen- und Stadtgründer wahrgenommenen Bremer Bürgermeister so im Rahmen der Auswanderung zu begegnen, ist ein durchaus aufschlußreicher Aspekt.

Während Smidt und Duckwitz in Bremen den wirtschaftspolitischen Rahmen für das deutsch-amerikanische Dampfschiffsprojekt schufen, war es Aufgabe von Karl Theodor Gevekoht, das Vorhaben in den Vereinigten Staaten voranzutreiben. Der mit Duckwitz befreundete und etwa gleichaltrige Kaufmann (1798–1850), der Ende 1845 seine Mission als Spezialgesandter in New York aufnahm, war dafür insofern prädestiniert, als er sich aufgrund fast zehnjähriger Tätigkeit in Baltimore (Fa. Gevekoht & Gloystein) mit den amerikanischen Verhältnissen bestens auskannte und über gute Kontakte zu Politikern und Geschäftsleuten verfügte. Zum letztlichen Erfolg seines diplomatischen Einsatzes trug sicherlich bei, daß auch in Amerika die Aus- bzw. Einwanderung ein wichtiger Wirtschaftsfaktor war. Immerhin stammte ein ansehnlicher Teil des Kapitals der „Ocean Steam Navigation Company“ von deutsch-amerikanischen Geschäftsleuten, Unternehmern, die wie Gevekoht zuvor selbst, zwangsläufig von der Auswanderung profitierten, sie es direkt durch die Auswandererbeförderung, die damals im Grunde mit jedem größeren Im- und Exportgeschäft verbunden war, oder mehr indirekt durch geschäftliche Verwurzelung in der deutsch-amerikanischen Bevölkerungsgruppe der USA.

Mittlerweile waren nämlich in den größeren amerikanischen Städten deutsche Siedlungsviertel entstanden, deren eigene soziale, gesellschaftliche und gewerbliche Infrastruktur – von der Brauerei über den Bauverein, den Buchhandel und eine eigene Presse bis hin zum gemischten „Deutschwarenladen“ – auf fortgesetzter Einwanderung aufbaute. Sie durch geeignete Maßnahmen zu erhalten und auszubauen, etwa durch Erweiterung der Handels- und Verkehrsverbindungen, durch Verbesserung des Einwandererschutzes, später auch durch aktive Einwandererwerbung, entsprach dem Selbstverständnis der Deutschamerikaner, die vielfach auch

Fortsetzung Seite 3

Gedenkstein ...

Fortsetzung von Seite 1

Militärverwaltung, Dunn, erwähnten die historische Bedeutung dieses Tages vor hundert Jahren sowie die gemeinsamen deutsch-amerikanischen Interessen und verliehen ihrer Hoffnung auf eine baldige zivile Nutzung der Bremerhavener Häfen Ausdruck. Den Höhepunkt der Feierlichkeiten am 19. Juni 1947 bildete die Gedenkstunde in Bremen, die in der historischen oberen Halle des Alten Rathauses stattfand. Der damalige Oberbefehlshaber für die amerikanische Besatzungszone, General Lucius D. Clay, hielt neben Bürgermeister Kaisen und dem für Bremen zuständigen amerikanischen Gouverneur Dunn die Festrede.

Heute, 1997, als die WASHINGTON vor 150 Jahren auf der Reede in Bleken vor Bremerhaven ankerte, hat dieses historische Ereignis nicht mehr die aktuelle Bedeutung wie vor 50 Jahren, als es um den raschen friedlichen Wiederaufbau Deutschlands und Bremens ging, der nur in enger Kooperation und mit massiver wirtschaftlicher Unterstützung der amerikanischen Besatzungsmacht gelingen konnte. Schneller als erwartet nahm die GRIPSHOLM der Swedish-American-Line, die spätere BERLIN des Norddeutschen Lloyd, 1950 den transatlantischen Personenverkehr von der Columbuskaje in Bremerhaven in Richtung New York auf und knüpfte an die Tradition der COLUMBUS, BREMEN und EUROPA in den 1920er und 1930er Jahren an. Allerdings sollte sich die regelmäßige Passagierschiffahrt über den Nordatlantik nur als eine kurze Episode erweisen, da sich das Flugzeug seit den frühen 1960er Jahren gegenüber dem Ozeanliner im Personentransport durchzusetzen begann. Die Reederei Hapag-Lloyd stellte konsequenterweise 1971 den Linienverkehr von Bremen/Bremerhaven nach New York ein. Mit dem 1974 erfolgten Abriß der architektonisch interessanten Fahrgastanlage I an der südlichen Columbuskaje und am Vorhafen der Kaiser-

schleuse zugunsten einer Stückgutumschlagsanlage veränderte dieses traditionsreiche Areal, das viele Jahrzehnte lang der Passagierschiffahrt und dem Auswandererverkehr gedient hatte, sein Gesicht völlig.

Die amerikanischen Besatzungssoldaten, die seit 1945 in Bremerhaven Dienst taten, um für den Nachschub der in Europa stationierten amerikanischen Streitkräfte zu sorgen, und die das Nachkriegsbild der Stadt prägten und auch in den Überseehäfen sichtbar waren, sind seit 1993 bis auf eine minimale Nachschubeinheit aus der Unterweserstadt an der Geestemündung abgezogen worden. Es ist erstaunlich, wie wenig Spuren die fast 50 Jahre andauernde amerikanischen Präsenz in Bremerhaven hinterlassen hat. Heute kann man die riesigen Containerschiffe der amerikanischen Seeland-Reederei an der Stromkaje des Container-Terminals Wilhelm Kaisen vielleicht als legitime Nachfolger des amerikanischen Segelschiffes DRAPER, das den Alten Hafen eröffnete, ansehen. In den Handelsbeziehungen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschland erfüllen die bremischen Häfen bis heute eine bedeutende Funktion. Dabei spielte die Ankunft des amerikanischen Raddampfers WASHINGTON, der vor 150 Jahren am 19. Juni 1847 nach Bremerhaven kam und die erste regelmäßige Postdampfer- und Passagierschiffsverbindung zwischen Nordamerika und dem europäischen Festland darstellte, eine wichtige Rolle. Der Gedenkstein an der Mauer der Strandhallenterrasse zum 100jährigen Jubiläum erinnert an dieses bedeutende Ereignis.

Dr. Dirk J. Peters

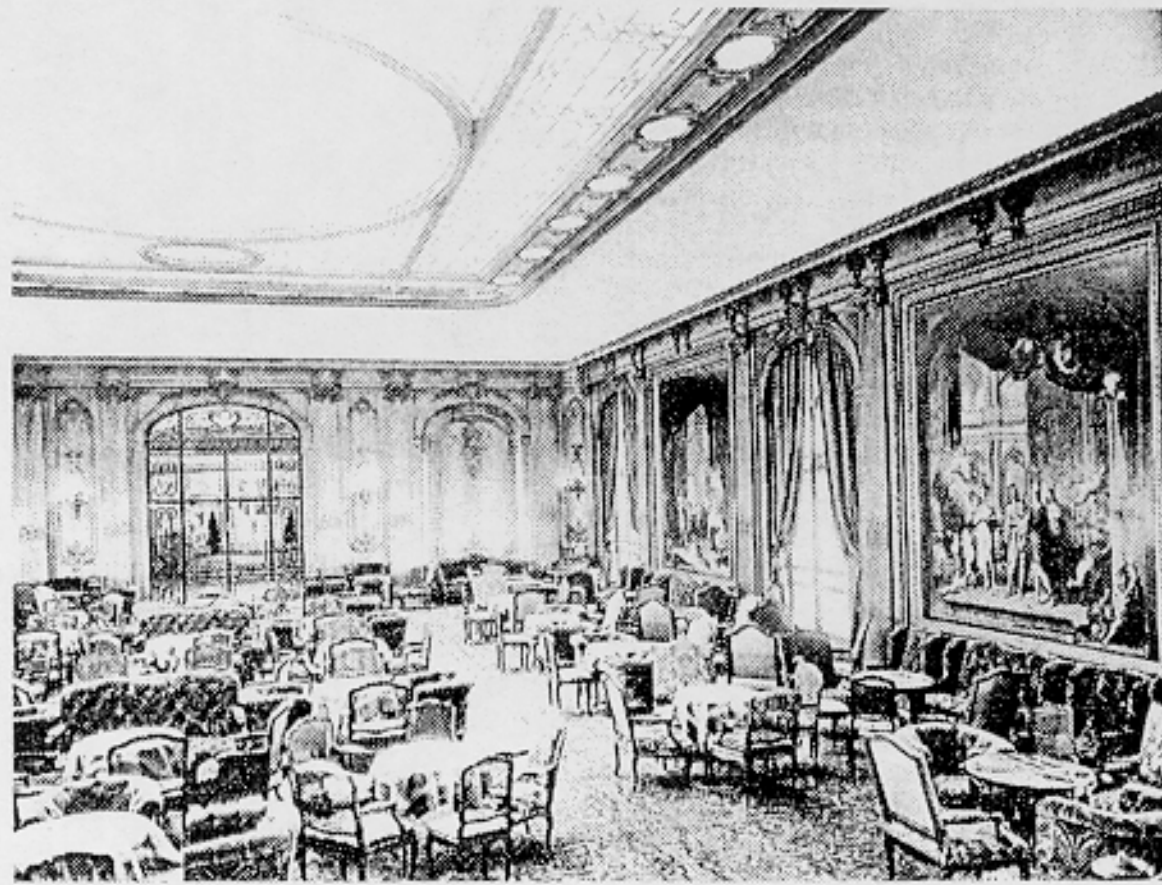
Benutzte Quellen und Literatur

- Staatsarchiv Bremen; Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr 4, 35 – 4372.
- Entholt, Hermann, Die Eröffnung der ersten Postdampfer-Verbindung zwischen Amerika und dem Kontinent, Bremen 1947.
- Gabeke, Harry u.a., Bremerhaven in zwei Jahrhunderten, 3 Bde., Bremerhaven 1989–1992.
- Peters, Dirk J., Von der Lloydhalle zum Columbusbahnhof. In: Hoffnung Amerika, hrsg. von Karin Schulz, Bremerhaven 1994, S. 71–80.

Feiern in schwimmenden Festsälen

Vorzügliche gastronomische Einrichtungen auf schwimmenden Luxushotels

Mit der Ankunft des Dampfers WASHINGTON am 19. Juni 1847 wurde nicht nur der Liniendienst im Passagierverkehr zwischen Amerika und Kontinental-Europa eröffnet. Zugleich begann auch die für Bremerhavens städtische Kultur so typische Reihe der großartigen Feiern in den schwimmenden Festsälen der Passagierdampfer. Schon bei der Ankunft wurde der hölzerne Raddampfer „mit donnerndem Willkomm“ begrüßt. Am 22. Juni machte er mit gut 200 geladenen Gästen eine Festfahrt, für die die Teilnehmer aus Bremen früh aufstehen mußten, denn sie wurden schon um 6 Uhr mit dem Flußraddampfer GUTENBERG von der Schlachte abgeholt; die Eisenbahnlinie nach Bremerhaven wurde ja erst 15 Jahre später eröffnet. Musik, Flaggen, Hurrarufe und Salutschüsse gehörten genauso zum Festprogramm wie die Besichtigung des Schiffes und das anschließende Festmahl mit den dabei fälligen Reden, die die Presse zu guten Teilen im Wortlaut abdruckte. Weil man gerade den längsten Tag des Jahres habe, erhob Bürgermeister Smidt sein Glas „für einen langen Lebenstag der freundschaftlichen Verbindung zwischen Deutschland und Amerika“. In den folgenden 150 Jahren wurde kein Anlaß ausgelassen, um die neu gefundene Form des Feierns an Bord mit nur wenigen weiteren Variationen fortzusetzen und die vorzüglichen gastronomischen Einrichtungen der schwimmenden Luxushotels auch ohne lange Seereise zu nutzen: Die Probefahrt der BREMEN, des ersten Dampfers des Norddeutschen Lloyd, gestaltete sich am 12. Juni 1858 „zu einer erhebenden patriotischen Feier“. Die Bremer Teilnehmer erreichten das Schiff mit dem Flußraddampfer ROLAND, „und mit einer Präzision, die das geschulteste Militär nicht hätte übertreffen können, waren im Nu alle zahlreichen Flaggen und Wimpel



Gesellschaftshalle des HAPAG-Schnelldampfers VATERLAND

(Archiv DSM)

von der Mannschaft aufgezogen... Auf den Rahen der Masten bis hinauf zum höchsten Top stand die stattliche Schar der Matrosen. Die Offiziere, die Beamten des Schiffs, sowie sämtliche Bedienung hatte sich an Bord in geschmackvoller Uniformierung aufgestellt... unterstützt von einem Musikcorps. Aber nicht nur neu in Dienst gestellte Schiffe boten Anlaß zum Feiern. Als 1865 über sechzig Deutschamerikaner mit der BREMEN zum zweiten Deutschen Bundesschießen in die Wesermündung einliefen, fuhr ihnen die deutsche Delegation zu Schiff entgegen. Zündende Reden wurden an Deck gehalten, es wurde gefeiert, und die Leipziger Illustrierte Zeitung brachte einen Bildbericht. Vier Jahre später

verabschiedete König Wilhelm I. von Preußen und Präsident des Norddeutschen Bundes zusammen mit Bismarck und anderen Ministern die 2. deutsche Nordpolexpedition. Das Festessen fand bezeichnenderweise auf dem Lloyd dampfer DEUTSCHLAND statt; ein symbolträchtiger Akt zur Demonstration des Wunsches nach der Einheit Deutschlands. 1890 besuchte Kaiser Wilhelm II. Bremerhaven und nahm das Festmahl auf dem Dampfer FULDA ein. 1900 wurde Kapitän Christoffers 200. Rundreise über den Atlantik auf Dampfer TRAVE groß gefeiert, 1913 die Eröffnung der Ausstellung für Gewerbe, Industrie und Schifffahrt an der Unterweser auf Dampfer KAISER WILHELM d. Gr. und 1914 der Stapellauf

des Segelschiffes GROSSHERZOG FRIEDRICH AUGUST auf Dampfer GEORGE WASHINGTON, um wenigstens einige der vielen Anlässe zum Feiern zu nennen. Nach Unterbrechungen durch den Ersten Weltkrieg und die Nachkriegszeit ging es in gleichem Stil weiter: Tagesfahrten in See mit neu in Dienst gestellten Schiffen; 1928 ein Festmahl auf Dampfer COLUMBUS zu Ehren der Ozeanflieger, die als erste den Atlantik von Ost nach West, d.h. gegen den Wind, überflogen hatten; 1937 die 80-Jahr-Feier des Norddeutschen Lloyd auf Dampfer BERLIN. Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor die Passagierschifffahrt ihren hohen gesellschaftlichen Stellenwert, gab 1970 den Liniendienst ganz auf und blieb nur noch mit wenigen Kreuzfahrtschiffen im Geschäft. So wurde es auch stiller um die Feiern an Bord; aber sie hörten keineswegs auf, änderten nur langsam ihren Charakter. Als das schwedische Motorschiff GRIPSHOLM 1954 unter deutsche Flagge und Lloyd-Bereederung kam, wurde die Übergabe noch im alten Stil feierlich begangen, natürlich mit Blick auf das Reisepublikum, das die Rückkehr der Lloyd-Tradition auf den Nordatlantik dann auch honorierte. Als aber ein Jahr später das Staatsoberhaupt, Bundespräsident Heuss, nach Bremerhaven kam, übergab er nur noch in einem Festakt ohne Festsaal auf der Außenweser das Fischereiforschungsschiff ANTON DOHRN an Bundesernährungsminister Heinrich Lübke. Empfänge auf ausländischen Segel- und Kriegsschiffen gehören nach wie vor zum Ritual jeder Hafenstadt. Aber hochrangige Feste wie 1995 die 140. Zusammenkunft der Bremer Tabak-Collegiums mit 170 Personen in der Clipper-Bar und auf dem Lidodeck des Kreuzfahrtschiffes EUROPA sind selten geworden.

Prof. Dr. Detlev Ellmers

... Auswanderung Fortsetzung von Seite 2

geschäftlich mit Bremen verbunden waren. Es erstaunt daher nicht, einige der Anteilseigner und leitenden Persönlichkeiten der „Ocean Steam Navigation Company“ – so den bremischen Konsul in New York, Edwin A. Oelrichs, den Kaufmann C. W. Faber und den späteren Präsidenten der Gesellschaft, C. H. Sand – in den Vorständen deutscher Einwandererhilfsgesellschaften wiederzufinden. Auch Gevekoht war in seiner Baltimorer Zeit Mitglied der dortigen Hilfsorganisation gewesen. So wird hier eine Verflechtung von transatlantischem Wirtschaftsverkehr, Auswanderungsförderung und Auswandererfürsorge erkennbar, die mit der Ankunft der „Washington“ erstmals greifbare Gestalt gewann, die allerdings erst nach dem amerikanischen Bürgerkrieg ihren Höhepunkt erreichte.

Diese Verflechtungen hatten noch eine politische Dimension, die bereits ein Jahr später, im Zusammenhang mit der Revolution von 1848, zum Tragen kam, nämlich in einem engen Austausch zwischen der amerikanischen Regierung und der Frankfurter Zentralgewalt, ein Vorgang, der insofern auch in engem Bezug zur Auswanderung stand, als er von Seiten der Deutschamerikaner ideell und materiell breite Unterstützung fand. Der Schnelligkeit der transatlantischen Kommunikation war dabei die durch „Washington“ sichergestellte Postdampfschiffsverbindung manches Mal durchaus förderlich.

Auch in diesem Zusammenhang spielte Gevekoht eine nicht zu übersehende Rolle. Zwar entzog er sich der Berufung zum Botschafter der Zen-



Bürgermeister Johann Smidt

tralgewalt für die Vereinigten Staaten, doch was die Auswanderung anbetrifft, die als nationale Angelegenheit einen wichtigen Aufgabenbereich der Nationalversammlung und der Zentralgewalt bildete, stand er mit seinem Sachverstand zur Verfügung. Auswanderungsangelegenheiten fielen in die Zuständigkeit des Reichshandelsministeriums, das von Duckwitz geleitet wurde, der wie Gevekoht Mitglied des Vorparlaments und bremischer Abgeordneter der Nationalversammlung war. Beide wirkten auch in dieser Hinsicht wiederum eng zusammen, wobei Gevekoht als Berichterstatter des volkswirtschaftlichen

Ausschusses u. a. die Aufgabe zufiel, ein nationales Auswanderungsgesetz in das Parlament einzubringen. Der Entwurf bringt erneut die skizzierte Verflechtung von wirtschaftlichen und sozialen Faktoren zum Ausdruck, insbesondere auch darin, daß in ihn die deutschen Einwandererhilfsgesellschaften in den Vereinigten Staaten einbezogen waren. Daraus spricht eine generelle Affinität Gevekohts zu Fragen der Auswanderung, wie sie etwa auch sein Verhältnis zu den in Deutschland tätigen Hilfsorganisationen bestimmte. So finden wir ihn nicht nur als korrespondierendes Mitglied des „Nationalvereins für deutsche Auswanderung und Ansiedlung“, sondern auch, zusammen mit Bürgermeister Smidt, als Teilnehmer eines Kongresses von Auswanderungsvereinen, der am 16. Oktober 1848 in Frankfurt stattfand.

Mit dem Scheitern der Nationalversammlung und der nationalen Hoffnungen, symbolisiert auch durch den frühen Tod Gevekohts, fanden solche Aktivitäten ein vorzeitiges Ende. Und auch die „Ocean Steam Navigation Company“ hat zehn Jahre nicht überdauert. Doch der Wirtschaftsentwicklung zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten tat dies, wie sich aus der rasanten Entwicklung der Hafenanlagen in Bremerhaven ablesen läßt, keinen Abbruch. Selbst die Auswandererfürsorge fand, mit steigenden Auswandererzahlen, im lokalen Rahmen und in Verbindung mit den Einwandererhilfsorganisationen in den USA ein wachsendes Betätigungsfeld, wofür in Bremen das 1850 eingerichtete „Nachweisungsbüro für Auswanderer“ und in Bremerhaven, für begrenzte Zeit, eröffnete Auswandererhaus stehen.

Die Tatsache, daß sich die das 1849 für den transatlantischen Wirtschaftsaustausch, die Passagierschifffahrt und die Auswanderung entscheidenden Entwicklungen in der kurzen Zeitspanne zwischen 1845 und 1850 verdichten, verleiht der Ankunft der „Washington“ in Bremerhaven am 19. Juni 1847 eine außergewöhnliche historische Bedeutung und Aussagekraft. Dr. Hartmut Bickelmann

Quellen: Georg Bessel, Geschichte Bremerhaven, Bremerhaven 1927; Hartmut Bickelmann, Auswanderungsvereine, Auswanderer- und Auswandererfürsorge in Deutschland 1815-1930, in: Bickelmann/Bretting, Auswanderungsagenturen und Auswanderungsvereine im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1991, S. 91-262; ders., Deutsche Gesellschaften in den Vereinigten Staaten, in: Bickelmann/Bretting/Just, Auswanderung und Schifffahrtsinteressen, Stuttgart 1992, S. 105-216; Bremische Biographie des 19. Jahrhunderts, Bremen 1912; Rolf Engelsing, Bremen als Auswandererhafen 1663-1880, Bremen 1961; Gunter Moltmann, Atlantische Blockpolitik, Frankfurt 1984; Hermann Wätjen, Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs, Leipzig 1932.

Niederdeutsches Heimatblatt

Druck und Verlag:

Ditzen Druck und Verlags-GmbH
Hafenstr. 140, 27512 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, Dr. Hartmut Bickelmann und Karl-Heinz Carstens. Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:

Bernd Behrens, Muggenburgweg 2,
27607 Langen, ☎ (0 47 43) 55 87

Umschau

Bücherei der Männer vom Morgenstern

Die Bücherei der Männer vom Morgenstern im Morgenstern-Museum bleibt vom 21. Juli bis 11. August geschlossen. Danach ist sie wieder wie üblich mittwochs von 16–18 Uhr und sonnabends von 10–12 Uhr geöffnet.

Neuer Vorsitzender der Männer vom Morgenstern

Auf der Hauptversammlung der Männer vom Morgenstern am 7. Juni dieses Jahres wählte die Versammlung einstimmig Johannes Göhler, Pastor i. R. in Ringstedt, als Nachfolger des verstorbenen Heinrich E. Hansen zu ihrem Vorsitzenden. Das Niederdeutsche Heimatblatt wird ihn in der nächsten Nummer vorstellen.

Führung durch Schloß Ritzebüttel

Das Ritzebütteler Schloß gehört zu den ältesten Profanbauten Norddeutschlands. Nach der beispielhaft gelungenen Restaurierung ist es für alle zugänglich.

Die Mitglieder des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern sind für den 5. Juli 1997 um 14 Uhr zu einer Führung eingeladen.

Die Besichtigung mit Führung kostet 5,- DM für Erwachsene und 2,50 DM für Kinder und Jugendliche. Anmeldung bitte unter Tel. 0 47 21/3 58 46 an Gerhard Wurche, 27474 Cuxhaven, Haydnstraße 20a.

Treffpunkt ist der Schloßeingang.

MvM-Schrieverkring

Elkeen Jahr roopt de Landesprogramme von 'n NDR jemeer Hörer op: „Vertell doch mal“. Dit Jahr harrn de Organisatoren sik dat Thema: „Dat leve Geld“ utdacht. Un over 1500

plattdütsche Autoren von Meckelnborg over Sleswig-Holsteen, Neddersassen, Hamborg bit Westfalen hebbt Vertellen henschickt.

Ut dissen Barg von Insendungen hett een Expertenjury de na jemeer Meen besten 25 Vertellen utsocht. De sünd an 25. Mai 97 in Ohnsorg-Theater vorstellt wörn un nu in een Book von Wachholtz-Verlag rutkamen.

In de Vorjahren sünd al Vertellen von Karl Leifermann und Liselotte Greife (3x) dorbi wesen. Uk dit Jahr is weder een Vertellen von een Liddmaat von 'n Morgensterner Schrieverkring unner de besten 25 Vertellen landt. Wi graleert Anna Birreck, Frelsdorp, to ehrn Erfolg mit „De Reis no Bremen“.

Fred Würdemann

Karl Gebhardt †

Im Alter von 85 Jahren verstarb im Mai das langjährige Ehrenmitglied der Männer vom Morgenstern, Karl Gebhardt. Vor allem als Ortsheimatpfleger von Langen-Neuenwalde hat er sich große Verdienste um die Kultur und Geschichte unserer Region erworben. Sichtbares Zeugnis seiner unermüdlichen Tätigkeit ist das heutige Heimatmuseum in Neuenwalde, das aus seinen Sammlungen und der von ihm eingerichteten Heimatstube hervorgegangen ist. Die „Männer vom Morgenstern“ haben in Karl Gebhardt einen guten Freund verloren, dem sie über den Tod hinaus in Dankbarkeit verbunden bleiben.

Ju

Historischer Stadtrundgang des Stadtarchivs Bremerhaven

Aus Anlaß des 150jährigen Jubiläums der Namensgebung Geestemündes bietet das Stadtarchiv Bremerhaven in diesem Sommer wiederum mehrere historische Stadtrundgänge an. Nach der ersten Veranstaltung, die dem Geestemünder Friedhof gewidmet war, steht der zweite Rundgang unter dem Thema: Von der Geestebücke zum Neumarkt. Stadthistoriker Dr. Hartmut Bickelmann wird am Dienstag, dem 1. Juli 1997, durch zahlreiche Stätten der Geestendorfer und Geestemünder Geschichte (u.a. Geestekaje, Weserfähre, Handelshafen, Holzhafen, Paschviertel, ehemaliger Amtshof) führen. Die Spurensuche beginnt um 16.30 Uhr am Busse-Denkmal an der Geestekaje.

Geschichte des Kirchspiels Debestedt

Aus Anlaß der ersten urkundlichen

Erwähnung Debesteds vor 750 Jahren hat die Kirchengemeinde Debestedt eine 59 Seiten umfassende Schrift herausgegeben. Der Verfasser Johannes Göhler berichtet über zahlreiche Aspekte und Begebenheiten aus der Geschichte der Gemeinde und des Kirchspiels, u. a. auch über den Namenspatron, den Heiligen Dionysius, und das Verhältnis zwischen Lutheranern und Reformierten.

Bi

Geschichte Cadenberges

Unter dem Titel „Cadenberge – regionalgeschichtliche Beiträge“ haben die Heimatfreunde Cadenberge e.V. 1996 eine kleine Schrift mit Texten mehrerer Autoren herausgegeben, die in den letzten Jahren gesammelt worden waren. Zu nennen sind vor allem eine Chronik der Organisten von Cadenberge, eine kommentierte Zusammenstellung von Hausinschriften und ein Zeitzeugenbericht über den Wingster Judenfriedhof.

Bi

Dokumentation über Industriekultur

Als Begleitband zu einer gleichnamigen Wanderausstellung, die bis zum Februar 1998 an mehreren Orten unseres Einzugsgebiets zu sehen ist, hat der Landschaftsverband Stade eine anschauliche und anregende Dokumentation der Industriearchitektur des Elbe-Weser-Dreiecks herausgegeben. Anhand von 65 ausgewählten baulichen Zeugnissen der Vergangenheit gehen die Autoren der Industrialisierung unseres überwiegend ländlich geprägten Raumes und dem Wandel der Kulturlandschaft nach. Mit knappen, aber präzisen Beschreibungen und Erläuterungen, die in einem gleichgewichtigen Verhältnis zu den eindrucksvollen, überwiegend großformatigen Fotos stehen, erweist sich die ansprechend gestaltete Publikation nicht nur als hilfreiches Nachschlagewerk, sondern auch als bewußtseinsbildende Aufforderung zum sensiblen Umgang mit unserer Industriekultur.

Orte und Termine der Ausstellung sind dem Veranstaltungskalender des Landschaftsverbandes zu entnehmen, der in fast allen Kulturinstitutionen ausliegt.

Bi

Zeit-Räume. Industriearchitektur zwischen Elbe und Weser 1840–1970. Rüdiger Lubricht (Fotos); Nils Aschenbeck, Dirk J. Peters (Texte). Stade: Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden 1997. 171 S., zahlr. s/w-Abb., 49,80 DM.

Wilhelm Lemke – 70 Jahre



70 Jahre alt wurde er, Wilhelm Lemke, ein Forscher, ein Beobachter, ein Vogelkundler, ein Schützer unserer lebendigen Welt im heimatlichen Raum, ein Freund.

1927 in Pommern geboren, wuchs er in der Nähe seiner Vaterstadt Greifenberg an der Rega auf. 1944 noch eingezogen, blieb ihm 1945 eine fast fünfjährige russische Gefangenschaft nicht erspart. 1950 entschied er sich für die Ausbildung und Laufbahn beim Zoll. Ab 1968 leitete er das Zollkommissariat in Cuxhaven, und ab 1973 stand er dem Zollamt in Cuxhaven als Zolloberamtsrat vor.

Und dieser Mann wurde geehrt: 1984 mit dem silbernen Ehrenzeichen des Deutschen Bundes für Vogelschutz, 1968 mit dem Umweltpreis der Stadt Cuxhaven und 1990 mit dem Verdienstkreuz am Bande des Niedersächsischen Verdienstordens. Diese Ehrungen galten nicht so sehr dem

Zollbeamten, sondern dem anderen Wilhelm Lemke. „In Anerkennung besonderer, zugleich beispielhafter Leistungen auf den Gebieten des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege der Stadt Cuxhaven, insbesondere für langjährige Verdienste im Vogelschutz und der Förderung des Umweltbewußtseins“, so steht es in einer ihn ehrenden Urkunde.

Die meiste Schaffenskraft hat Wilhelm Lemke der Ornithologie gewidmet. In seinen Buchveröffentlichungen manifestiert sich seine Konsequente und auch rastlose feldornithologische Arbeit an der heimischen Vogelwelt. Es erschienen (teilweise in Zusammenarbeit mit anderen Vogelkundern):

1878: Die Vogelwelt an Elb- und Wesermündung mit ihren vorgelagerten Watten, Sänden und Inseln

1982: Die Vögel Neuwerks – Nordseeinseln im Wattenmeer

1995: Artenliste der Vögel im Nordseeheilbad Cuxhaven

1995: Die Vögel Neuwerks 1981–1993, Nordseeinseln im Nationalpark „Hamburgisches Wattenmeer“

Eine Fülle von gesammelten Beobachtungsdaten – nicht nur der eigenen – ist in der 1982/1985 erschienenen Inselavifauna in einer Artenliste mit vielen Detailinformationen verarbeitet worden. Kurze Beiträge über die Entwicklung der ehrenamtlichen Naturschutzarbeit auf Neuwerk (E. Hartwig), zum Vorkommen von Säugetieren, zu Zugvogelplanbeobachtungen und zum Nahrungsspektrum überwinternder und durchziehender Taggreife (S. Stübing) ergänzen den Band.

Wilhelm Lemke ist ein kontinuierlicher, mit Akribie arbeitender, der Erhaltung der Natur verpflichteter Heimatforscher im besten Sinne.

Unsere Region braucht viele solcher Persönlichkeiten. Jens Dirksen



„Denn harrs di dotlacht...“

De Weertslüüd Hermann un Else in't Sietland kregen in de dortiger Johren noch 'n strammen Jung. „Nicht to glöven, un dat in dat Oller“, sä Hans-Adolf Meyer, „denn stell di mol vör, de hebbt al Sülverne Hochtied harrt“. Denn keem he ganz dicht an mi ran un sä lies: „Un keen een op unse Noverschop hett wat markt. Is jo ok keen Wunner bi Elses 250 Pund. Se schall jüß tein Pund weniger wegen as ehr Hermann!“

De ol' Afkoot Hans, de jeden Sünndagmorgen to 'n Angeln in't Sietland föhren dä, drunk even vor Middag bi Hermann noch 'n Glas Beer. „Hermann“, sä he, „Mensch, ik harr jo bald vergeten to graleren. Du bist jo Vadder wörn“. Denn plier he den dicken Weert vergnöögt von de Siet an un meen: „Segg mol, Hermann, wi hebbt ji dat blots klor kregen?“ Hermann keek de Afkoot plitsch an un sä: „Tschä, Dokter, wenn dat sehn harrs, denn harrs di dotlacht“. Car.



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Juli 1997

Mittwoch, 2. Juli 1997, 19.30 Uhr, Bremerhaven-L., Stadtarchiv: Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann

Sonnabend, 5. Juli 1997, 14 Uhr, Cuxhaven-Ritzebüttel: Führung durch Schloß Ritzebüttel und Besichtigung (DM 5,-); Leitung: Gerhard Wurche (Anmeldung erbeten unter ☎ 0 47 21/3 58 46)

Mittwoch, 9. Juli 1997, 15 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, Neumarkt: MvM-Klönstunde – Treffen mit privaten Pkw zur Fahrt in den Landkreis; Leitung: Günter Thieding

Mittwoch, 9. Juli 1997, 19 Uhr, Bad Bederkesa, Waldschlößchen Bösehof: „Plattdüütscher Schrieverkring“; Leitung: Fred Würdemann

Donnerstag, 10. Juli 1997, 20 Uhr, Ihlienworth, Gaststätte Rüsche: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen – Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Mittwoch, 16. Juli 1997, 19 Uhr, Bremerhaven-Wulsdorf, Seniorenhus an der Bremer Straße: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen“; Leitung: Fritz Hörmann und Eberhard Nehring

Donnerstag, 17., bis Sonntag, 20. Juli 1997: Radexkursion nach Celle und Umgebung; Leitung: Johann Siemer

Donnerstag, 17., bis Sonntag, 20. Juli 1997: Studienfahrt „Südliche Mark Brandenburg (Fläming, Spreewald, Cottbus)“; Leitung: Wolfgang Marten; Abfahrt: 5 Uhr, Bremerhaven-Hbf.

Donnerstag, 24., bis Sonntag, 27. Juli 1997: Studienfahrt „Wörlitz-Desau-Lutherstadt Wittenberg“; Leitung: Walter Noeske

Die familienkundliche Arbeitsgemeinschaft sowie der Schreibabend der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft, Leitung: Rinje Bernd Behrens, und der Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Peter Bussler, machen Sommerpause.