

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

September 1997
Nr. 572



100 Jahre Kaiserschleuse Bremerhaven

1897–1997 – Ein Kapitel deutscher Schleusengeschichte

Bremerhaven zeichnet sich durch seine schiffahrtsgeschichtlich bemerkenswerten technischen Hafen- und Werftbauten aus, die von nationaler Bedeutung sind und die sich auch heute noch trotz vieler Verluste in den letzten Jahren hier erhalten haben. Neben Leuchttürmen, Trocken- und Schwimmdocks, Krananlagen sowie Dreh- und Klappbrücken sind hier in erster Linie die Seeschleusen zu nennen.

Die interessante Technik der Kaiserschleuse ist im Untergrund verborgen und im Gegensatz zu den Hochbauten nicht sichtbar. Trotzdem stellt dieses hundertjährige Wasserbauwerk eine Meisterleistung deutscher Ingenieurkunst dar, die auch von Kaiser Wilhelm II. persönlich in Augenschein genommen wurde. Nach der Sanierung der Schleusentore wird die Kaiserschleuse wohl noch einige Jahre ihren Dienst als zweite Zufahrt neben der Nordschleuse zu den Bremerhavener Überseehäfen ausüben können bzw. wegen der enormen Kosten für einen Ersatzbau ausüben müssen, obwohl sie ihre Aufgabe als Seekammerschleuse nach Aussage der Techniker des Hansestadt Bremischen Amtes (HBA) hundert Jahre lang zuverlässig erfüllt hat. Neben der eigentlichen Schleusenkammer mit den Toren, Spillen sowie der Umlauftechnik bilden die heute noch vorhandenen Bauten bzw. Relikte der ersten Kaiserhafenerweiterung wie die Kaimauern, Poller, Schienen und Straßenpflaster, die Fassade des ehemaligen Hydraulikgebäudes, der einstige Hydraulik-Schwerlast-Drehkran, die Wohnbauten für die Schleusenbediensteten in

der Inselstraße und schließlich das Kaiserdock I mit dem Maschinenhaus und den originalen Dockpumpen ein eindrucksvolles technikgeschichtliches Ensemble, das es zu bewahren gilt. Schon das älteste Hafenbecken in Bremerhaven, der Alte Hafen (1827–30), der seit 1966 als Museumshafen dient, wurde mit einer technisch anspruchsvollen sowie elf Meter breiten Kammerschleuse mit hölzernen Stemmtoren (je einem Flut- und Ebбеторpaar am Außen- und Binnenhaupt) als Dockhafen konzipiert, der für den europäischen Kontinent eine Besonderheit darstellte. Die Ebbetore des Binnenhauptes waren als Fächertore ausgestattet, die den Hafenschlick durch die natürliche Spülung in die Weser leiten sollten, was sich in der Praxis jedoch nicht bewährte. Konstrukteur dieses außerordentlich interessanten Bauwerks war der erste Hafenbaudirektor Bremerhavens, der Baurat van Ronzelen. Der Vorhafen zur einstigen Kammerschleuse, die 1926 geschlossen und 1933 endgültig zugeschüttet wurde, ist heute noch gut zu erkennen.

Im Gegensatz dazu erhielt der Neue Hafen (1847–52) aus Sparsamkeits- und Platzgründen nur eine einfache Dockschleuse (es konnte nur bei gleich hohem Wasserstand des Neuen Hafens und der Weser geschleust werden), die rechtwinklig durch den Deich zum Hafenbecken konstruiert war. Wegen der amerikanischen Seitenraddampfer, die seit 1847 den Linien- und Postverkehr zwischen dem europäischen Kontinent und Nordamerika eröffneten, erhielt die Schleuse mit 22 Meter Breite eine beachtliche Dimension.

Auch besaß sie nur ein einfaches Flut- und Ebбеторpaar in der Form einer Stemm- oder Flügeltorbauweise, während van Ronzelen als Verschluss für einen schwimmenden Ponton, wie er bei Trockendocks üblich war, plädierte hatte. Die technische Besonderheit der als schwimmende Hohlkörper ausgebildeten Schleusentore lag darin begründet, daß sie schon aus Eisen konstruiert waren, was für alle später gebauten Seeschleusenverschlüsse weltweit zum Standard wurde. Die 1900 erneuerten Tore, der von der Wasserbautechnik aus betrachtet, bemerkenswerten Dockschleuse zum Neuen Hafen, die seit 1936/37 nicht mehr in Betrieb war, 1944 zugeschüttet und mit einer Straße überbaut wurde, sind auch heute noch beim Alten Leuchtturm gut zu erkennen.

Die Wirkungsweise der Bremerhavener Schleuse, die wesentlich auf niederländischen und englischen Erfahrungen beruhten, machte sich dann der hannoversche Wasserbaudirektor Buchholz zunutze, als unter seiner Leitung am linken Geestufer in Geestemünde als Konkurrenz zu dem bremischen Bremerhaven der Handelshafen mit Haupt- und Querkanal sowie einer Kammerschleuse (1857–63) gebaut wurde. Die Schleuse übertraf sogar mit einer Durchfahrtsbreite von 22,8 Meter die Breite der Dockschleuse zum Neuen Hafen in Bremerhaven und konnte als Kammerschleuse, die mit zwei Fluttorpaaren und einem Ebбеторpaar ausgestattet war, bei jedem Wasserstand benutzt werden. Bei seiner Fertigstellung galt der hannoversche Seehafen in Geestemünde mit direktem Eisenbahnanschluß, Bahnhof,

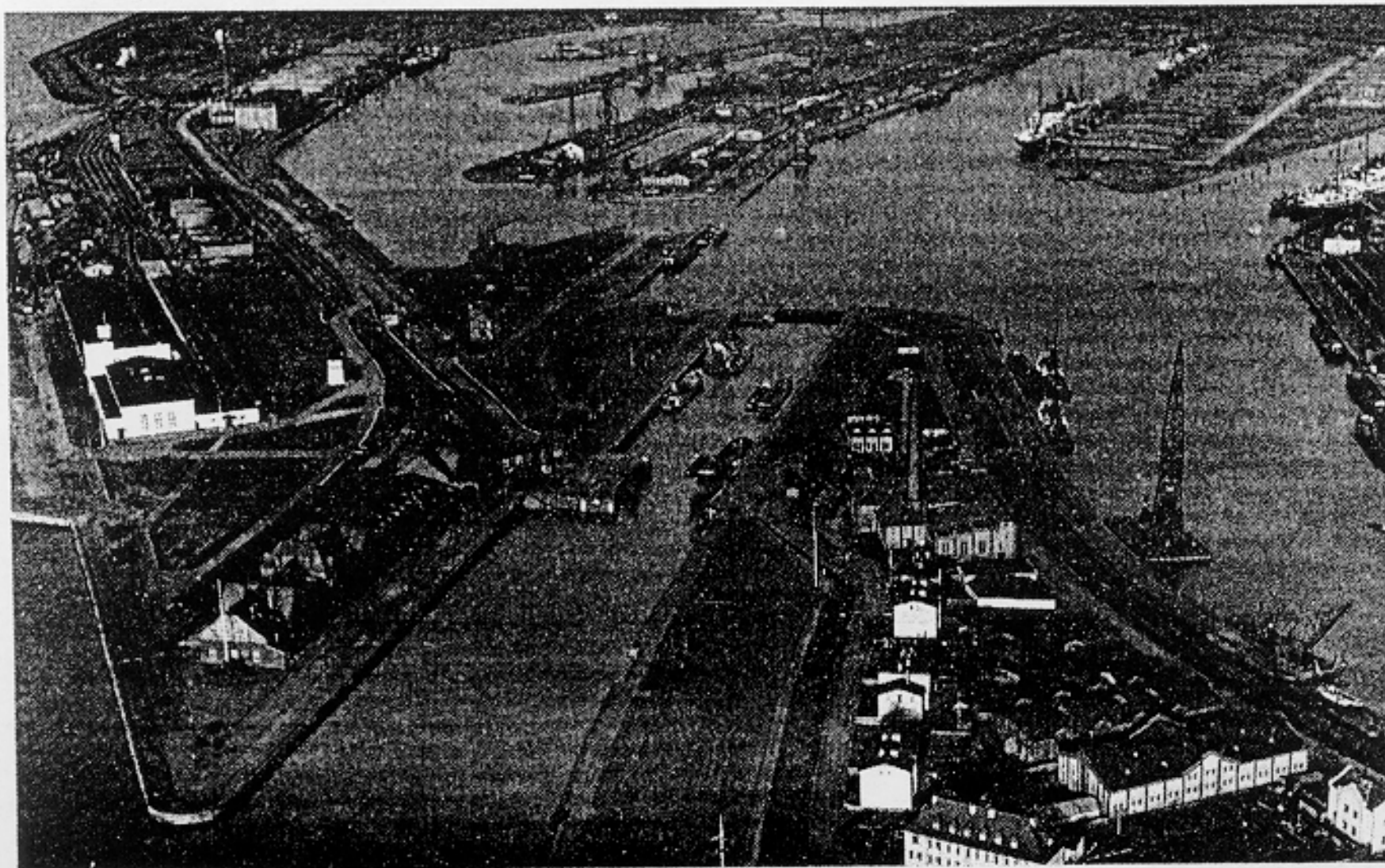
Zollniederlage, Speichern und hydraulischen Krananlagen als das modernste Hafensystem in Deutschland. Die Schleusentore waren nach dem englischen Vorbild der Londoner Victoria-Dock-Schleuse in stark gekrümmter Form und als schwimmende eiserne Caissons hergestellt worden. 1930 wurde die Schleuse zum Geestemünder Handelshafen geschlossen und ein Jahr später als Trockendock umgebaut, das auch heute noch vom HBA genutzt wird. Teile der ehemaligen Schleusenkammer mit den Ebбетoren haben sich erhalten, während über das einstige Außenhaupt heute der Deich mit der Straßenzuführung verläuft. Die ehemaligen Anlagen des Geestemünder Handelshafens sind in der Stadttopographie deutlich sichtbar geblieben.

Beim Bau des dritten Hafenbeckens in Bremerhaven, dem Kaiserhafen I (1872–76), verwendete Baurat Hanckes, der Nachfolger van Ronzelen als Hafenbaudirektor in Bremerhaven, wieder eine nach dem Vorbild des Neuen Hafens entstandene rechtwinklig zur Weser angelegte Dockschleuse, die im Gegensatz zur Schleuse des Neuen Hafens zwei Fluttorpaare und nur eine 17 Meter breite Durchfahrt aufwies. Die geringe Durchfahrtsbreite und die fehlende Drempteltiefe dieser Seeschleuse erwiesen sich bei den schnell anwachsenden Schiffgrößen der Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd (NDL) als Nadelöhr und machten eine Erweiterung der Kaiserhafenanlagen unumgänglich. Die Schleuse wurde 1937 geschlossen und überbaut. Heute erinnert nur noch der ehemalige Vorhafen zum Kaiserhafen I an die erste Kaiserschleuse in Bremerhaven.

Die Verbindungsschleuse mit den Eisenbahn- und Straßendrehbrücken zwischen dem Neuen Hafen und dem Kaiserhafen I, die zwei stählerne Stemmtorpaare in Form von Schwimmpontons besaß und auf den ersten Blick kaum als Schleuse zu erkennen ist, hatte die Aufgabe, den Neuen Hafen vom damaligen Kaiserhafen abzuschotten. Sie ist 16 Meter breit und ähnelt der einstigen Seeschleuse zum Kaiserhafen I. Zwischen den Drehbrücken kann man noch heute zwei originale Schleusentore in den Mauernischen gut erkennen, die wichtige Relikte der Bremerhavener Schleusengeschichte darstellen.

Kernpunkt der Erweiterung der Bremerhavener Hafen- und Dockanlagen nördlich des Kaiserhafens I, die der bremische Staat, nachdem er von Preußen ein Gebiet von 115 ha erwerben konnte, in den Jahren 1892 bis 1899 ausführen ließ, waren der Bau einer riesigen Kammerschleuse und die Errichtung eines gewaltigen Trockendocks. Die neue Kaiserschleuse und das erste Kaiserdock waren in erster Linie für die großen Schnelldampfer des NDL konzipiert worden, der wegen der fehlenden Hafen- und Schleusenkapazitäten von 1890 bis 1897 seine modernen neuen Passagierschiffe am oldenburgischen Unterweserufer

Fortsetzung Seite 2



Luftfoto von der Kaiserschleuse und dem Kaiserhafen aus den 1920er Jahren (Archiv DSM)

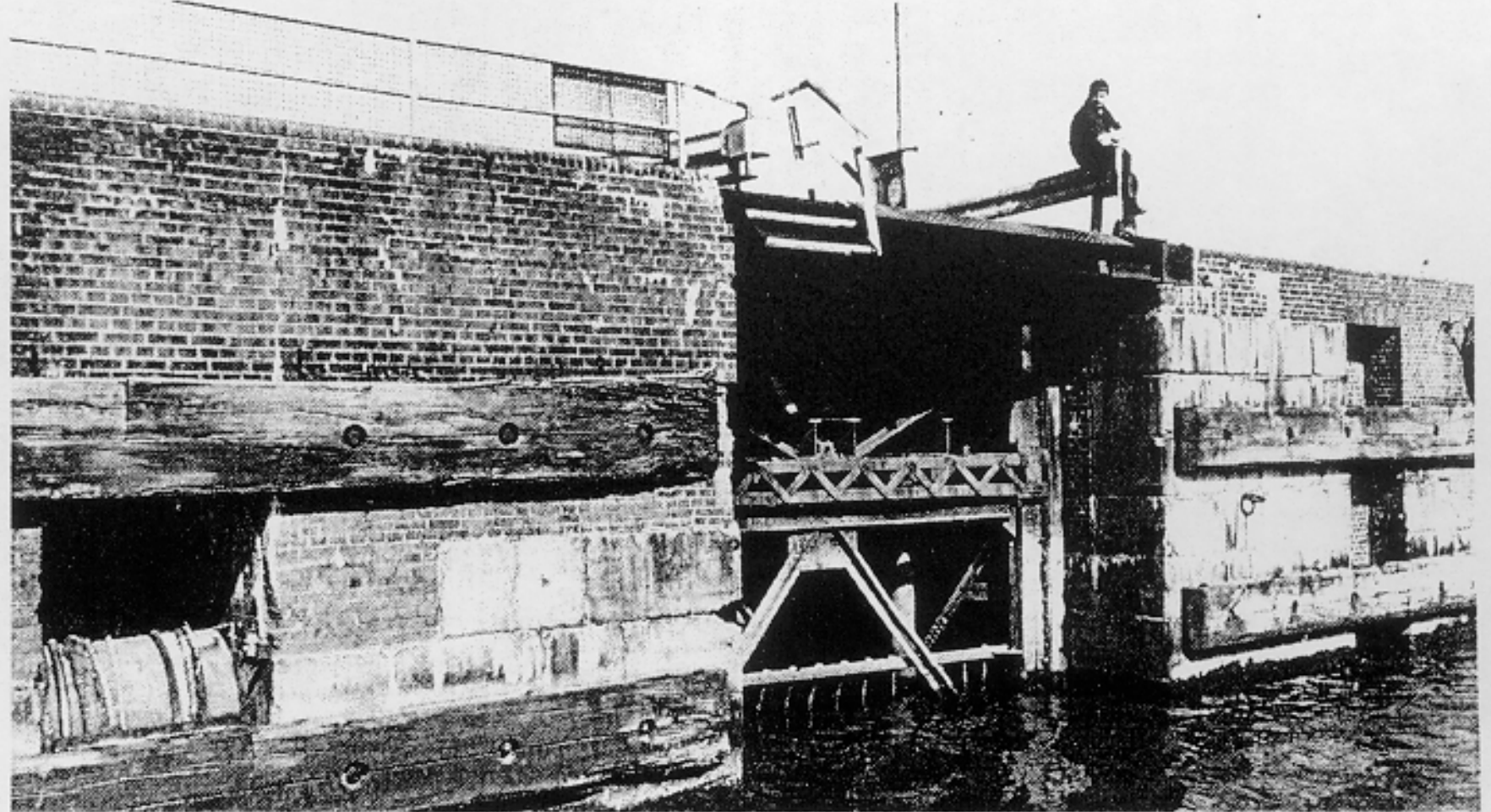
Kaiserschleuse...

Fortsetzung von Seite 1

in Nordenham abfertigen lassen mußte. Nachdem die damalige BREMEN am 23. August 1897 als erstes großes Ozeanschiff die fertiggestellte Kaiserschleuse passiert hatte und die neuen Anlagen am 1. September 1897 für den Verkehr freigegeben worden waren, kehrte der NDL am 7. September 1897 mit seinen Schnelldampfern wieder nach Bremerhaven zurück. Die bremische Traditionsreederei hatte an der westlichen Vorhafenkaje der neuen Kaiserschleuse die großzügig ausgestattete Lloyd-Wartehalle errichtet, die der Geestemünder Architekt und Bauunternehmer Bernhard Scheller entworfen hatte. Am 20. September 1897 fand dann noch eine kleine offizielle Eröffnungsfeier der fertiggestellten Kaiserhafenanlage statt.

Obwohl für die Freie Hansestadt Bremen durch den Zollanschluß mit dem Bau des neuen Freihafens in Bremen ein bedeutendes Hafenbauprojekt vollendet worden war und die noch wichtigere Unterweserkorrektur sich im Bau befand, bewilligten der Senat und die Bürgerschaft die enormen Mittel für die Kaiserhafenenerweiterung in Bremerhaven. Außerdem mußte auch das Fahrwasser der Außenweser vertieft werden. Nach dem Tod von Baurat Hanckes übernahm sein Nachfolger als Leiter der Hafenbaubehörde in Bremerhaven, Bauinspektor R. Rudloff, 1891 die Planung und Durchführung der gewaltigen Wasserbauarbeiten, die unter der Aufsicht des bremischen Oberbaudirektors Ludwig Franzius standen. Als örtlicher Bauleiter sowohl bei dem Bau der neuen Kaiserschleuse als auch bei der Errichtung des Kaiserdocks I fungierte F. Claussen, der seit 1905 als Hafenbaudirektor in Bremerhaven amtierte und erst 1931 von Arnold Agatz, dem Erbauer der imposanten Nordschleusenanlage (1927-31), abgelöst wurde.

Nach fünfjähriger Bauzeit galt die Große Kaiserschleuse mit ihren eindrucksvollen Dimensionen von 223,2 Meter nutzbarer Länge der Schleusenkammer, 45 Meter nutzbarer Breite der Schleusenkammer, 28 Meter Einfahrtsbreite sowie 10,56 Meter Drempttiefe unter mittlerem Tidehochwasser als die größte Seekammerschleuse der Welt. Die bremischen Hafenbauingenieure hatten nach den negativen Erfahrungen mit den zu geringen Abmessungen bei der Kleinen Kaiserschleuse die Maße mehrfach den zu erwartenden Schiffgrößen der Ozeanriesen angepaßt. Im Gegensatz zu den Dockschleusen zum Neuen Hafen und zum Kaiserhafen I konstruierte man



Schiebeponton in der Torkammer des Binnenhauptes (Foto: D. J. Peters, DSM, 1992)

die Große Kaiserschleuse wie die Schleusenzufahrt in den Alten Hafen als Kammerschleuse, die diagonal in den Seedeichverlauf hineinragt und Schleusungen zu jeder Zeit ermöglicht. Für das Füllen und das Leeren der Schleusenkammer existieren Umlaufkanäle in den Schleusenmauern und Torschütze (Verschlüsse in den Schleusentoren). Während das Außenhaupt die bei großen Seeschleusen (Nord-Ostsee-Kanal) bewährten doppelten stählernen Riegel-Stemmtore (Flut- und Ebbetore) erhielt, die übrigens die Tecklenborg-Werft herstellte, entschied man sich beim Binnenhaupt für einen neuartigen Schiebeponton, der auf 54 in der Schleusensohle und in dem Boden der Torkammer verankerten festen Rollen mittels von Führungsschienen und von zwei endlosen Gallschen Ketten hin- und herbewegt wird. Dieses Rollschiebepont, eine Konstruktion der Gutehoffnungshütte aus Oberhausen, wurde bei den anschließend in Deutschland und der ganzen Welt gebauten Seeschleusen mit Erfolg in unterschiedlichen Variationen mit fahrbaren Unter- und Oberwagen angewendet. Auch die Fischereihafen-Doppelschleuse und die Nordschleuse besitzen ausschließlich Schiebetore als Verschlusspontons. Über die Fluttore des Außenhauptes sowie über das Binnenhaupt der Kaiserschleuse führten ursprünglich nur

Fußgängerüberwege, während heute auch die Ebbetore des Binnenhauptes zusätzlich als Fußgängerstege genutzt werden können. Das Binnenhaupt steht seit den 1950er Jahren als einspurige Straßenbrücke für den Autoverkehr zur Verfügung.

Nach dem Stand der damaligen Technik verwendete man für die Antriebe der Schleusentore, Schütze und Spille Wasserdruck, wie es in Großbritannien längst zum Standard gehörte. Dafür wurde das Maschinengebäude, dessen schöne Fassade sich bis heute neben der Kaiserschleuse erhalten hat, gebaut. Auch der 1996/97 restaurierte und auf einem festen Sockel stehende Schwerlast-Drehkran an der westlichen Kaje des Kaiserhafens I und die nicht mehr vorhandenen Roll- und Drehbrücken über die Kleine Kaiserschleuse bzw. den Dockvorhafen bewegten sich maschinell durch das Hydrauliksystem. Während sich die Schleusenmauern und die stählernen Tore über viele Jahrzehnte in der Betriebspraxis hervorragend bewährt haben, erwiesen sich die hydraulischen Antriebe für die Tore, Torschütze und Spille und besonders die Druckleitungen wegen der Frostgefahr offensichtlich als besonders neuralgische Punkte, die häufige Störungen verursachten. In den 1950er Jahren wurden die Tore auf elektrische Antriebsarten umgerüstet, wohinge-

gen bei den Fluttoren des Außenhauptes ein ölhydraulischer Antrieb Verwendung fand.

Die Gründung der massiven Schleusenhäupter erfolgte auf dem unbefestigten Kleiboden, die teilweise im Unterwasserverfahren durchgeführt wurde. Die Sohle, Schleusenwände sowie Kaimauern wurden aus einem Kalk-Traß-Beton-Gemisch hergestellt und ruhen auf einem Pfahlrost auf Holzpählen sowie einer hölzernen Spundwand. Die Schleusenhäupterwände und Kaimauern wurden mit Klinkern verblendet.

In den 1950er Jahren entstand das jetzige Betriebsgebäude am Außenhaupt, von dem heute alle technischen Betriebseinrichtungen wie die Öffnung und Schließung der Tore und der Ausgleich des Wasserstandes zentral vom Leitstand aus gesteuert werden. Von 6 bis 22 Uhr ist die Kaiserschleuse betriebsbereit, die während dieser Zeit von zwei Maschinisten überwacht wird. Die Kaiserschleuse, die in erster Linie von den kleineren Schiffen benutzt wird, bildet gleichzeitig die Freihafengrenze. An dem Turm des Betriebsgebäudes kann man den Pegelstand für die Weser ablesen, während Lichtsignale die Ein- und Ausfahrt für die Schifffahrt anzeigen.

Am westlichen Binnenhaupt befindet sich das Maschinenhaus, das dem HBA auch als Werkstatt dient. Die zwei Ebbetore des Außenhauptes wurden 1995 und das entsprechende Fluttorepaar 1996 saniert. Die Inschrift über den Hinweis der Firma Tecklenborg als Erbauer der Stemmtore wurde deutlich sichtbar erneuert. Die aufwendige Konservierung des Schiebepontons sowie der Torkammer mit den festen Rollen in der Sohle am Binnenhaupt erfolgte noch gerade rechtzeitig vor dem hundertjährigen Schleusenjubiläum. Vielleicht hätte man die Grundsteintafel mit der Aufschrift ERBAUT IN DEN JAHREN 1892-1897 am westlichen Außenhaupt, die 1940 von dem Schnellbootender TSINGTAU beschädigt wurde, anlässlich des Jubiläums restaurieren können.

Aus technikhistorischer und industriearchäologischer Betrachtungsweise muß die Kaiserschleuse in Bremerhaven als ein Meilenstein in der deutschen und internationalen Seeschleusengeschichte charakterisiert werden.

Dr. Dirk J. Peters

Benutzte Literatur:
- Rudloff, R., Claussen, F. und Günter, O., Die Bremerhavener Hafen- und Dock-Anlagen in den Jahren 1892-1899, Hannover 1903.
- Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer. Im Auftrag des Deutschen Schiffahrtsmuseums von Lars U. Scholl, 2. Aufl. Bremerhaven 1984.
- Brönnert, Wolfgang, Technische Zeugen bremischer Hafengeschichte. In: Deutsche Kunst und Denkmalpflege, 39. Jg., 1981, S. 51-68.



Ausfahrt aus der Kaiserschleuse in die Weser (Foto: D. J. Peters, DSM, 1992)

Geänderte und neue Straßennamen

Amtlicher Stadtplan 1997 – Straße „Am Deichhammsiel“ aufgehoben

Jetzt hat der Bremerhavener Magistrat einen Stadtplan mit allen Veränderungen der Topographie herausgegeben, dessen kartographische Gestaltung besondere Beachtung verdient: gefälligere Farbgebung, Verbesserung der Beschriftung und Vereinheitlichung der Schriften, Bezeichnung der Einbahnstraßen und wichtiger Gebäude. Beigegeben ist eine 39 Seiten starke Broschüre mit einer kurzgefaßten Stadtgeschichte, mit Angaben über vielerlei Einrichtungen der Stadt und selbstverständlich mit einem Verzeichnis aller 997 Straßen (mit Angaben zum Auffinden im Suchnetzquadrat des Stadtplans).

Nicht von diesen beiden Druckwerken soll hier des weiteren die Rede sein, sondern von den seit 1992 neuen und aufgehobenen Straßennamen, von Verlegungen oder Änderungen einiger Straßenführungen, und es sollen Ergänzungen oder Korrekturen zur 3. Ausgabe des von den „Männern vom Morgenstern“ 1992 herausgegebenen Buches über „die Straßennamen der Seestadt Bremerhaven“ vorgelegt werden.

Im Dezember 1992 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, den vor der Strandhalle und dem Zoo am Meer in die Weser hinein gebauten Platz mit Stromkajen und Anlegepontons Willy-Brandt-Platz zu benennen. Damit sollte der besonders wegen der

von ihm vorangetriebenen deutschen Ostpolitik verdienstvolle Bundeskanzler und Friedensnobelpreisträger geehrt werden. Die Kajen am Alten Vorhafen und an der Weser wurden als Liegeplätze für das „Bremer Boot“ und für Schiffe im Helgolanddienst Seebäderkaje genannt. Diese Namensgebung war jetzt möglich, weil die „Bäderkaje“ (von 1933) zwischen dem Außenhaupt der Kaiserschleuse und der Südspitze der Columbuskaje 1982 in das neu ausgebaute Betriebsgelände einbezogen und „Am Stückgutterminal“ benannt worden war.

Infolge der Neugestaltung des Geländes am Ende des Fischereihafens I waren dort einige Straßen zu verlegen oder neu anzulegen, und ihnen wurden in der Stadtverordnetenversammlung vom 2. September 1993 Namen gegeben: Das Straßenstück von der Georgstraße bis zur Hoebelstraße wurde zweigeteilt, und das südliche Straßenstück von der Ostrampe bis zur Hoebelstraße erhielt die Bezeichnung Am Schaufenster, als Hinweis auf das neue, insbesondere für die Gäste der Seestadt ausgebaute Informations-, Gastronomie- und Kulturzentrum „Schaufenster Fischereihafen“. Das nördlich anschließende Teilstück bis zur Georgstraße heißt jetzt Nansenstraße. – Die neu hergestellte Straße auf der Westseite des ehemaligen Bahngeländes im Fischereihafen,



die in südöstlicher Richtung von der Nansenstraße abzweigt, wurde Unter der Rampe benannt. – Abschnitte der alten Straßen Kohlenkai und Fischkai, Ostrampe und Am Pumpwerk wurden aufgehoben oder umgelegt. Die kleine Straße Am Deichhammsiel gibt es nach diesen Straßenbaumaßnahmen nun nicht mehr.

Entlang der Schichau-Seebeckwerft wurde 1994 die Riedemannstraße verlängert bis zur Nansenstraße. Im Bereich des Fischereihafens II erhielt die neu hergestellte Ladestraße zwischen der Straße Am Baggerloch und der Heringstraße im Januar 1995 den Namen Makrelenstraße.

Zu Beginn des Jahres 1996 wurde nordöstlich der Wurster Straße, gegenüber der Zufahrt zur ehemaligen Carl-Schurz-Kaserne beginnend, eine Ringstraße um das Industriegebiet Weddewarden-Ost herum angelegt und Überseering benannt. – Im Süden der Stadt erhielt der von der Postbrookstraße ausgehende Weg 68 den Namen Sellstedter Weg, und benachbarte Wege wurden „passend“ ebenfalls nach Dörfern des Südkreises Apelerweg und Brameler Weg benannt.

Im Stadtteil Surheide gibt es jetzt eine Stichstraße, die von der Carsten-Lücken-Straße abzweigt, den Tauernweg. – Zwischen dem Fischereihafen II und dem Weserdeich mit der Straße Am Seedeich erhielten im Januar 1997 zwei Ringstraßen die Namen Großer und Kleiner Westring.

Außer diesen 13 neuen Straßen wurden vorstehend auch die Aufhebung einer Straße erwähnt; in dem aktualisierten Verzeichnis sind aber weitere Verkehrsflächen nicht mehr aufgeführt: Von der kleinen Straße An der Halse war schon im eingangs genannten Buch über die Straßennamen ihre Entwidmung angekündigt worden; auch von der Bananenkaje am Kaiserhafen III war gesagt worden, daß sie kein amtlicher Straßename sei. Beide werden nun nicht mehr genannt, ebenso auch die Kennedybrücke und die nummerierten Wege 42, 74 und 75.

In dem Straßennamenbuch war darauf hingewiesen worden, daß „der Name Am Schafdeich umstritten ist“. Evt. Schafdeich (ruhender, nicht mehr benötigter Deich) oder Schardeich (ohne Vorland). Lina Delfs schafft in ihrem Buch über die „Schiffahrt auf der Geeste“ Klarheit. Die zwei A in „Schafdeich“ auf einer Karte sind kein „Schreib- oder Übertragungsfehler“, wie vermutet worden war, sondern „Schafdeich wurde er nach dem Erbauer A. Schaaf genannt, der in den Jahren 1858/59 einen neuen Höhenplan für den Deich aufgestellt hatte“. Zum Straßennamen Maybachstraße erhielt der Verfasser einen interessanten Hinweis. Als Autor des Straßennamenbuches bezog er – wie auch die Zusatzbeschilderung des zuständigen Vermessungs- und Katasteramtes – den Namen auf Wilhelm Maybach, den Ingenieur und Konstrukteur von Verbrennungsmotoren. Ein lokalgeschichtlich interessierter Bürger aus dem Ortsteil Wulsdorf-Dreibergen, in dem diese Straße mit der Straße Im Gleisdreieck und der Buddestraße benachbart ist, wies darauf hin, daß die Maybachstraße auch nach Albert von

Maybach benannt sein könnte, der nach Budde ebenso wie er als preußischer Minister für das Eisenbahnwesen zuständig gewesen ist: Gleisdreieck, Budde und Maybach – ein „Eisenbahn-Viertel“? Oder gehört die Maybachstraße mit der Daimler- und Benzstraße im benachbarten Geestemünder Ortsteil Grünhöfe zu einem „Auto-Viertel“?

Eine Leserin machte auf einen aus der 1. Ausgabe des Straßennamenbuches von 1957 „mitgeschleppten“ Fehler aufmerksam: Der Weststraße wurde nicht erst „1939 (Brh./Wes.) der Name Posener Straße gegeben“. Tatsächlich mußte eine Umbenennung schon 1925 nach der Vereinigung von Lehe und Geestemünde vorgenommen werden, weil es Weststraßen außer dieser in Lehe auch im zu Geestemünde gehörenden Wulsdorf und in (Alt)Bremerhaven gab.

In den genannten Ortsteilen der heutigen Seestadt Bremerhaven gab es 1924 auch drei Mittelstraßen und drei Bismarckstraßen. Im Zuge der notwendig gewordenen Beseitigung der Mehrfachbenennungen wurden die beiden Leher in Thorner und Gnesener Straße umbenannt. Nunmehr hatte Wesermünde sieben nach Städten in der seit 1919 zu Polen gehörenden ehemaligen Provinz Posen/Westpreußen, dem sog. Polnischen Korridor, und im Gebiet der Freien Stadt Danzig benannte Straßen: nach Bromberg, Graudenz, Thorn, Zoppot und Danzig im Leher Ortsteil Klushof, nach Gnesen parallel zur Hafenstraße zwischen Kistner- und Eupener Straße und in Geestemünde die nach Posen benannte Straße zwischen der Georg- und der Ulmenstraße.

Die Rostocker Straße war vor der Bebauung der 1950er Jahre ein Teil der Kieler Straße, die damals von der Helgoländer bis zur Hamburger Straße projektiert und nur teilweise ausgebaut war.

Zur Alt-Bremerhavener Bogenstraße kann als Ergänzung zum Buch-Text mitgeteilt werden, daß sie vor dieser Namensgebung 1899 Zweigbahnstraße genannt wurde. Sie war anfangs Bahndamm für die vom Bahnhof in Geestemünde (heutige Klußmannstraße) über Geesthelle führende Zweigbahn zum Alten und zum Neuen Hafen. Prof. Franz Buchenau nennt in seinem 1900 in 3. Auflage erschienenen Buch über „Die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet“ für Bremerhaven 37 Straßen, darunter die Zweigbahnstraße, und drei Plätze, den Marktplatz (seit 1964 Theodor-Heuss-Platz), den Siegesplatz (seit 1949 Freigebiet) und den Kirchenplatz, der im Straßenverzeichnis gar nicht aufgeführt ist, weil er – wie die oben erwähnte Kennedybrücke – keine postallische Anschrift ist. – Gleiches gilt vom Fischplatz bei der Geestebrücke, vom Platz vor der früheren Maschinenschule (Neubau jetzt Teil des Schulzentrums Bürgermeister Smidt) zwischen der Grenz- und der Hannastrasse und von anderen weniger bedeutsamen Plätzen, über die (insges. 6) der Verfasser von November 1996 bis Januar 1997 in fünf Artikeln im Bremerhavener Sonntagsjournal berichtet hat.

Herbert Körtge

Der „Kloppsteen“ von Sievern

Alte Hofstellen können manchmal auch Fundplätze für ebenso alte Kultursteine sein, die heute kaum noch jemand kennt. Auf der sehr alten Hofstelle des heutigen John-Wagener-Hauses in Sievern wurde 1992 im Zuge der Restaurierung ein sogenannter „Kloppsteen“ = Klopstein gefunden. Er stammt noch aus der Zeit, als unter anderem Schneider und Schuster direkt auf den Höfen und in den Häusern arbeiteten, und das als Gäste und Handwerksleute bei voller Kost. Dazu mußte der Bauer bestimmte Geräte und das Hauptmaterial stets selbst vorhalten.

Wer sich früher zum Beispiel einen Schuster bestellte, mußte Leder und den sogenannten „Kloppsteen“ parat halten. Ein Klopstein für den Schuster gehörte zu jeder Hofstelle, ob nun Vollbauer, Halbbauer oder Kötner. Es handelt sich um einen mehrere Kilo schweren Feldstein (Granitblock), wie man ihn früher in der Heide oder auf steinigem Acker fand. Hauptbedingung war aber, daß der Stein eine größere ebene und glatte Fläche hatte. War diese von Natur aus nicht genügend vorhanden, so wurde durch

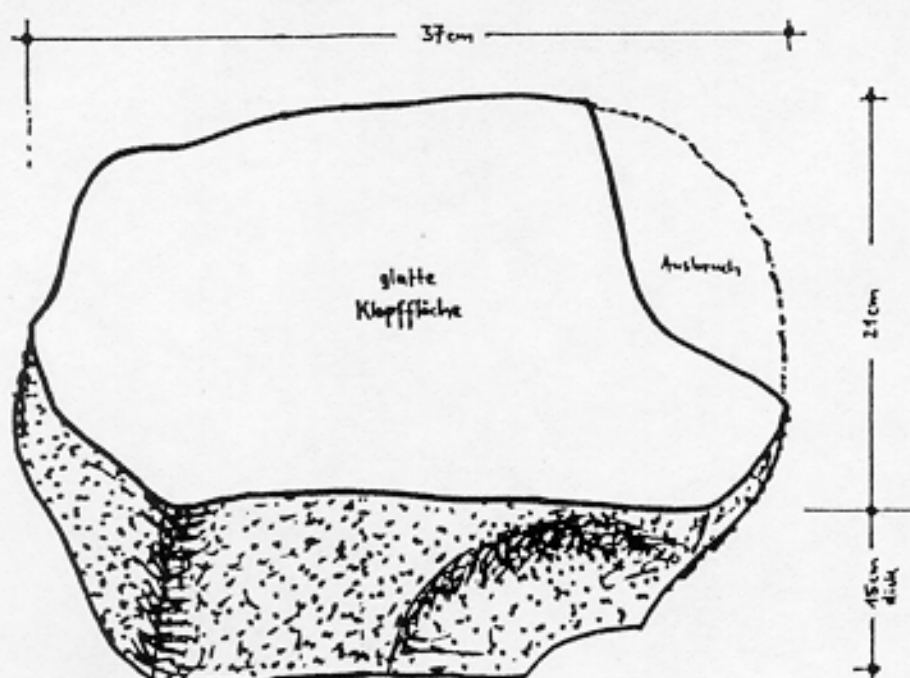
Meißeln und Schleifen nachgebessert. Dieser Stein nun diente dem Landeschuster, oftmals auch Klopstein genannt, zum Klopfen des Leders, welches der Bauer bereitstellte und womit dann neue Schuhe angefertigt oder alte repariert wurden.

Gute Klopsteine zeichneten sich durch eine tadellose Fläche und große Härte aus. Ein guter Stein überdauerte meistens mehrere Generationen oder gehörte für immer zum Hof. Wenn einmal durch Schadenfeuer das Haus niederbrannte, so war es selbstverständlich, daß man unbedingt versuchte, den Kesselhaken der Herdstelle und den Klopstein des Schusters zu bergen.

Seinen Ruhe- und Ehrenplatz hatte der Stein meistens in der Dönz, im höhlenartigen Eckwinkel unter der Eckbank oder unten im Uhrenkasten. Bei einigen Bauern war der Klopstein auch in Doppelfunktion, denn wenn er nicht zum Schustern gebraucht wurde, so diente er dann als Beschwerstein im Sauerkohltopf und preßte den Sauerkohl.

Artur Burmeister

Klopstein für Leder



Umschau

Morgensterner finden überregionale Beachtung

Im diesjährigen August/September-Heft der Zeitschrift NIEDERSACHSEN (Herausgeber: Niedersächsischer Heimatbund e.V.) sind in einem bebilderten Artikel unser Heimatbund MÄNNER VOM MORGENSTERN sowie seine zahlreichen Aktivitäten umfassend vorgestellt worden. Mit seinen mehr als 1500 Mitgliedern sei er – heißt es im Vorwort – „der bekannteste und aktivste Verein im Elbe-Weser-Dreieck“. In einer Serie sollen weitere bekannte Heimatvereine in Niedersachsen den Lesern der renommierten und sehr verbreiteten Zeitschrift nahegebracht werden.

Lichtbildervortrag über Kaiserschleuse

Zum Thema „100 Jahre Kaiserschleuse Bremerhaven. Ein Kapitel deutscher Schleusengeschichte“ wird Dr. Dirk J. Peters am Donnerstag, dem 2. Oktober 1997, um 19.30 Uhr einen Lichtbildervortrag halten. Die von der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven und dem Stadtarchiv Bremerhaven gemeinsam getragene Veranstaltung findet im Vortragssaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums statt. Bi

Bibliographie zur Evangelischen Kirche im Nationalsozialismus

Das Landeskirchliche Archiv in Hannover hat eine Forschungsbibliographie zur „Evangelisch-lutherischen Landeskirche Hannovers in der Zeit des Nationalsozialismus“ herausgegeben. Darin sind alle einschlägigen Publikationen von der kirchlichen Leitungsebene bis hin zu den einzelnen Gemeinden (u. a. Gemeindeblätter) einbezogen; für die meisten Titel werden Standortnachweise gegeben. Einzelne Regionen, Gemeinden und Persönlichkeiten werden gesondert ausgewiesen, so daß sich Informationen unter regional- und ortsspezifischer Perspektive leicht ermitteln lassen. Die 187 Seiten umfassende Broschüre ist zum Preis von 13 DM beim Landeskirchlichen Archiv, Am Steinbruch 14, 30449 Hannover, zu beziehen. Bi

Neuer Führer durch das Freigelände des Schiffahrtsmuseums

Wer zuverlässige Informationen über schiffahrtsgeschichtlich relevante Anlagen und Denkmäler in Bremerhaven sucht, dem steht jetzt ein neues Handbuch zur Verfügung. Mit insgesamt 39 exakt beschriebenen Exponaten umfaßt es zunächst die im Freigelände des Deutschen Schiffahrtsmuseums platzierten Schiffe und technischen Einrichtungen, es bezieht aber in Form von drei Wanderwegen auch weitere schiffahrtsgeschichtlich bemerkenswerte Zeugnisse Bremerhavens aus dem Bereich der Überseehäfen, des Fischereihafens und der Geeste mit ein. Bi



Een Kinnerdroom

Dree lüttje Deerns speelen in'n Goorn. Se hebbt sik Sprickel, Blomen, Gras un dicke Tacken ut den Busch holt, un nu sünd se in'n Sandkassen an planten. Duurt nich lang, kummt dor ehre Oma upto. „Och, wat is dat hier schön, sünd hier de Garners togang?“ – „Nee, de Buurn! Kiek mal, sogar Roggen

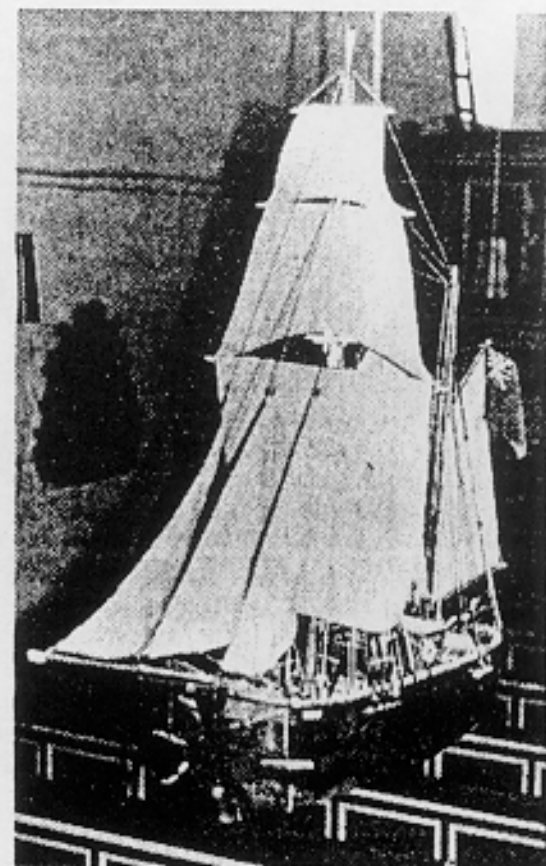
Wußten Sie schon...

daß in der 800 Jahre alten Wremer St.-Willehadi-Kirche ein Schiffsmodell hängt? Das findet man in keiner der anderen Wurster Kirchen. Nach einer Idee von Pastor Günther von Glahn, der von 1954 bis 1964 in Wremen amtierte, hängt das Modell seit dem 25. Februar 1962 in der Mitte des Kirchenschiffes unter der hölzernen Schmuckdecke von 1737, eine Woche nach der Jahrhundertflut (16./17. Februar 1962). Es handelt sich bei der aus Spenden finanzierten Nachbildung um den im Wremer Tief beheimateten Frachtensegler „Wremen“. Das Schiff lief 1860 vom Stapel. Eigner war Ernst Friedrich Adickes. Geführt wurde es von Kapitän Wilhelm Schade aus Wremen. Vom Typ her war das Schiff eine Kuff, ein Küstenfrachtensegler mit sogenannter Anderthalbmast-Takelung (Großmast und kleinerem Besanmast), einem runden Vor- und Achterschiff

und senkrechtem Steven. Das Schiff führte die hannoversche Seeflagge. Sie war wegen der Personalunion mit England der englischen Nationalflagge nachgebildet: In der rechten Ecke der Union Jack, in dessen Mitte befindet sich das springende weiße hannoversche Pferd.

Pastor von Glahn sagte in der Abkündigung am Sonntag, dem 25. Februar, unter anderem (Ortschronik Wremen, Band 3, Eigenverlag): „In alten Zeiten wurden solche Schiffe gestiftet als Denkmal für auf See gebliebene Männer... Oder man schenkte ein Schiff als Dank für glückhafte Heimkehr nach schwerem Wetter, auch das hat Bedeutung für Schiffer und Fischer bis heute. Schließlich soll das Modell uns alle erinnern, wie wir dem Meer und dem Wind ausgesetzt sind... So soll uns dieses Schiffelein auch an die Flut vom 16./17. Februar erinnern und mahnen.“

Hein Carstens



EINLADUNG

Der Heimatbund der „Männer vom Morgenstern“ lädt in Gemeinschaft mit dem Stadtarchiv Bremerhaven ein zu einem

Vortrag

am Dienstag, dem 21. Oktober 1997, um 19.30 Uhr in der Dionysius-Kirche, Bremerhaven-Lehe

Pastor i. R. Johannes Göhler

**Zwischen Frömmigkeit und Reliquienkult
Heiligenverehrung im Elbe-Weser-Raum
und die Leher Schutzheiligen**

Dirk J. Peters/Siegfried Stölting: Führer durch das Freigelände des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Bremerhaven: NWD-Verlag 1997. 96 S., 60 Abb., 14,50 DM.

125 Jahre Osterbrucher Liedertafel

Zum 125jährigen Jubiläum der als Männerchor 1872 gegründeten Osterbrucher Liedertafel, das im Juni dieses Jahres zusammen mit dem 60jährigen Jubiläum des Frauenchors Osterbruch im Rahmen des 32. Kreis-Chorfestes begangen wurde, ist eine kleine Festschrift erschienen, in der auch ausführlich über die Geschichte beider Institutionen berichtet wird. Bi

„De Wieberhoff“ bei der „Waterkant“

Die Niederdeutsche Bühne „Waterkant“ beginnt ihre diesjährige Spielzeit im Kleinen Haus des Stadttheaters mit der Komödie „De Wieberhoff“ von Karl Gustav Frese. Premiere ist am 18. Oktober. Unter der Regie von Otto Walter Flach spielen Christa Saß, Sabine Stell, Günter Petershagen und Michael Schwarzenberg. Das Bühnenbild schuf wiederum Georg Suhr. Für die Kostüme sorgte Ursel Strauch. Weitere Aufführungen sind am 19., 24., 25., 29. und 30. Oktober sowie im November und Dezember. RBB

Biographie des Stadtplaners Josef Stübgen

Über Leben und Werk des bekannten Städtebauers Josef Stübgen (1845–1936) liegt jetzt eine umfangreiche Biographie vor. Stübgen zählt zu den wichtigsten Stadtplanern im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Er machte sich vor allem auch dadurch einen Namen, daß er an den Bebauungs- und Erweiterungsplanungen zahlreicher deutscher und europäischer Städte maßgeblich mitgewirkt hat, so auch in

Geestemünde (1909), wo er das Gebiet zwischen Holzhafen und Hauptbahnhof gestaltete, und in Lehe. Den allgemeinen Ausführungen, in denen der Autor Stübgens Tätigkeit vor dem Hintergrund der städtebaulichen Probleme des ausgehenden 19. Jahrhunderts beschreibt, folgt der vollständige, 200 Seiten umfassende Katalog seiner Arbeiten und Entwürfe. Die Veröffentlichung kann im Stadtarchiv Bremerhaven eingesehen werden. Bi

Oliver Karnau, Hermann Josef Stübgen. Städtebau 1876–1930. Braunschweig/Wiesbaden: Vieweg 1996. 663 S., 155 Abb., 168 DM.

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. Stellungnahme, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:

Bernd Behrens, Müggelburgweg 2,
27607 Langen, T (0 47 43) 55 87



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Oktober 1997

Mittwoch, 1. Oktober 1997, 19.30 Uhr, Bremerhaven-L., Stadtarchiv: Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann

Donnerstag, 2., bis Sonntag, 5. Oktober 1997: Kleine Wanderung an der Alster; Leitung: Gerhard Wurche. Abfahrt: 8 Uhr Cuxhaven-Stadtparkasse, 8.45 Uhr Bremerhaven-Hbf.

Mittwoch, 8. Oktober 1997, 16 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: MvM-Klönstunde; Leitung: Günter Thieding

Mittwoch, 8. Oktober 1997, 19 Uhr, Bederkesa, Waldschlößchen-Bösehof: „Plattdütscher Schrieverkring“, Leitung: Fred Würdemann

Donnerstag, 9. Oktober 1997, ab 19 Uhr, Dorum, Alte Rektorschule, Poststraße 16: Schreibabend der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Rinje Bernd Behrens und Heinz-Dieter Mehrrens
Sonntag, 11. Oktober 1997, 15 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Stadiongaststätte „OSC Sportpark“: Nordsee-Stadion: Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft;

Leitung: Rinje Bernd Behrens
Dienstag, 14. Oktober 1997, 19 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Peter Bussler
Mittwoch, 15. Oktober 1997, 19 Uhr, Bremerhaven-Wulsdorf, Seniorenhaus an der Bremer Straße: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen“, Leitung: Fritz Hörmann und Eberhard Nehring

Dienstag, 21. Oktober 1997, 19.30 Uhr, Bremerhaven, Dionysius-Kirche, Lange Straße: Vortrag Johannes Göhler, Ringstedt: „Zwischen Frömmigkeit und Reliquienkult – Heiligenverehrung im Elbe-Weser-Raum und die Leher Schutzheiligen St. Dionysius und St. Jakobus“ (Gemeinschaftsveranstaltung mit dem Stadtarchiv Bremerhaven)

Donnerstag, 23. Oktober 1997, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Dia-Vortrag Friedrich Juchter, Bremerhaven: „Formeln, Fahnen, Flakgeschütze – eine bewegte Schulzeit von 1934–1947“

An die Arbeitsgruppen der Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen, Gruppe Hadeln/Cuxhaven“, Leitung Heiko Völker, ergeht eine besondere Einladung. Interessenten wenden sich bitte an den Leiter, Tel. 04751/4138