

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

April 1998
Nr. 580



Schutzhütten für Schiffbrüchige im Süden Islands

Große Hilfe für deutsche Seeleute – „Marschanweisung für Hochseefischer“

Am 18. Februar 1906 morgens um 5.30 Uhr strandete der in Bremen beheimatete Fischdampfer „Württemberg“, BB 28, der Deutschen Dampffischerei Gesellschaft „Nordsee“ auf dem berühmten Skeidarsandur im Süden Islands. Die Strandungsstelle lag etwa acht Seemeilen westlich von Ingolshöfði. Kapitän Burgeleit führte seine zwölköpfige Besatzung in einem zweitägigen Gewaltmarsch über 16 Seemeilen bei 6 bis 8 Grad Kälte und eisigem Wind durch die schreckliche Sumpfwüste in eine Schutzhütte, in der die 13 Fischer Zuflucht und Rettung fanden. Diese Schiffbrüchigen waren die ersten, die im Süden Islands ihr Überleben einer Schutzhütte verdankten.

Bis zum Bau dieser ersten Schutzhütte waren Seeleute, die die Strandungen ihrer Schiffe an dieser unwegsamen, menschenleeren Küste überlebten, nur durch Zufall gerettet worden. Dieser Sandur hat etwa 50 Kilometer Küstenlinie, und erst etwa 10 bis 20 Kilometer landeinwärts befinden sich Ansiedlungen. Seit Jahrhunderten sind unzählige Schiffe hier verunglückt und wrack geworden. In den Kirchenbüchern der an den Sandur angrenzenden Gemeinden finden sich viele Eintragungen über die Beisetzungen unbekannter Seeleute.

Für die stark expandierende deutsche und britische Dampffischerei um die Jahrhundertwende wurden die sehr guten Fischgründe ein sehr ergiebiges, aber auch gefährliches Fanggebiet. Strandungen mit Verlust des Schiffes und oft auch der Besatzungen oder Teile der Besatzungen waren keine Seltenheit.

Die Strandung des Fischdampfers „Friedrich Albert“, PG 58, von der Geestemünder Herings- und Hochseefischerei am 19. Januar 1903, zwölf Seemeilen westlich von Ingolshöfði, die Rettung von neun Mann der Besatzung nach einem elftägigen qualvollen Irrmarsch durch den Sandur, die



Die gerettete Crew der „Württemberg“ zu Pferde in Reykjavik

schrecklichen Erfrierungen und die daraus erfolgten Amputationen und der Tod der drei übrigen Besatzungsmitglieder wurden in den Zeitungen ausführlich beschrieben, die Bevölkerungen der Fischereinationen waren entsetzt.

Fischereikreise konnten den Tod von Fischern nicht mehr als in der Sache liegend und als gegeben hinnehmen. Der Deutsche Seefischerei-Verein reagierte und regte den Bau von Rettungsbaken oder Schutzhütten in diesem Gebiet an: „Es ist nicht zu verkennen, daß ein Unterkommen, in dem die Möglichkeiten der Erwärmung und Erfrischung geboten wird, für Schiffbrüchige das zunächst Wichtigste ist.“

Ehe sich die offiziellen Stellen oder die Fischereikreise der betroffenen Nationen über die Finanzierung oder auch die Standorte solcher Zufluchts-hütten oder -baken einigten, ging aus dem Reisebericht des deutschen Fischerei-Schutzschiffes S.M.S. „Ziethen“ im Herbst 1904 hervor, „daß der Kaiserlich deutsche Konsul in Reykjavik, Herr D. Thomsen, im Begriffe stehe, an jenem gefährlichen Teile der Südküste Islands, wo die zahlreichen Strandungen von Fischdampfern vorgekommen sind ... ein Schutzhaus errichten zu lassen.“ In der Januar-ausgabe 1905 der Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins ist zu lesen: „Wir sind heute in der erfreulichen Lage, unseren Lesern mitteilen zu können, daß das Schutzhaus fertiggestellt ist. Herr Konsul Thomsen hat mit der glücklichen Lösung der sehr schwierigen Aufgabe, auf dem äußerst unwirtlichen und schwer zu erreichenden Gelände ein Schutzhaus zu errichten, eine Tat vollbracht, welche allen an Islands Küste Schifffahrt treibenden Nationen von größten Segen werden kann. Wir wollen daher nicht unterlassen, namens unserer Fischer und in unserem eigenen Namen ihm für seine opferwilligen Bemühungen in deren Interesse auch an dieser Stelle herzlichst zu danken.“

D. Thomsen, ein bedeutender dänischer Kaufmann in Reykjavik, war 1896 vom deutschen Kaiser zum 1. deutschen Honorarkonsul auf Island ernannt worden. Er war ein Förderer der deutschen Hochseefischerei und unterstützte sie tatkräftig. Diese erste Schutzhütte plante und baute er nicht als deutscher Konsul, sondern als Privatmann, etwa 12 000 Mark kostete ihn diese „hochherzige Tat“. In dieser Zeit erlösten deutsche Fischdampfer in 14- bis 22tägigen Islandreisen für 700 bis 1200 Zentner gefangenen Fisch zirka 3250 bis 7000 Mark in der Auktion.

Nach dem Bau der Schutzhütte setzte sich der Deutsche Seefischerei-Verein massiv für eine „Marschanweisung für Schiffbrüchige an Islands Südküste“ ein. In Zusammenarbeit mit der dänischen Admiralität gab das Kaiserliche Reichs-Marineamt im Sommer 1905 eine solche Marschanweisung heraus. Diese Marschanweisung wurde auf starkem Papier in Taschenformat gedruckt und mit einem abwaschbaren Dermatoidumschlag versehen. Den an der Islandfischerei beteiligten Firmen wurden für ihre Fischer so viele Exemplare übergeben, daß sich jeder Islandfahrer eine Marschanweisung in die Hosentasche stecken konnte.

Bei der Strandung des Fischdampfers „Württemberg“ hatten sechs Fischer diese Marschanweisung dabei. Nach dieser Anweisung wurde der Marsch vorgenommen. Dafür versorgten sich die Gestrandeten mit angeschwemmten Planken, Zeltplanen, Hartbrot, Streichhölzern und ähnlichem, um den langen Weg und die Überquerungen mehrerer Flüsse bewältigen zu können. An einem Fluß wurde nachts hinter einem Dünenhügel im Schnee gerastet. Ein Feuer aus Treibholz sorgte für Licht und Wärme. Am nächsten Tag gegen 5 Uhr abends wurde die Schutzhütte erreicht. Die Männer waren erschöpft, hungrig, ihre Kleidung war steifgefroren, Erfrierungen an Händen und Füßen

schmerzten, die Hütte war mit letzter Kraft erreicht worden. In der Hütte konnte sofort eine Reissuppe gekocht werden, die Kräftigen rieben die Arme und Beine der Schwächeren mit Schnee ein, um sie vor Erfrierungen zu schützen. Sie schliefen bis spät in den nächsten Tag hinein.

Aus der Gedächtnisskizze des Kapitän Burgeleit von der „Württemberg“ ist zu sehen, wie exponiert die Schutzhütte auf einem kleinen Dünenhügel stand. Sie war vier mal vier Meter groß, die Eckpfosten gingen zwei Meter tief in den Sand hinein und waren mit dicken Querpfeilen und Dielenbohlen verbunden, auf die eine zwei Meter dicke Sandschicht geschüttet wurde, um den Stürmen zu trotzen. Die Inneneinrichtung war für 14 Mann ausgelegt.

An Nahrungsmitteln fanden die Schiffbrüchigen vor: 52 halbe Kilogramm hartgebackene Kringeln, 25 kg prima Schweineschmalz, 36 kg eingemachtes Fleisch, 40 kg Reis, zwei Brode Zucker, eine Dose Tee und zwei Pakete Salz. Neben Küchenutensilien befanden sich eine Lampe mit drei Dochten und sechs Gläsern, ein Paket Stearinkerzen, 20 Schachteln Streichhölzer, vier Behälter mit Petroleum und zwei galvanisierte Wassereimer.

Für die medizinische Notversorgung lagen bereit: zwei baumwollene Binden, 16 diverse Gazebinden, acht Pakete unterschiedliche sterile Baumwolle, sechs Pakete Gazekompressen, eineindrittel Meter sterile Gaze, eineinhalb Meter Karboogaze, vier Pakete Jodoformgaze, zwei Drittel Meter englische Scharpie, ein Drittel Meter amerikanisches Heftpflaster, ein Paket englisches Heftpflaster, vier Verbandspakete, drei Appreturbinden, eine Nagelbürste, Hoffmannstropfen, Salmiakgeist, Karbolsäure, Karbolöl, Schere, Sutureseide, Suturnadeln, Sicherheitsnadeln, Meßglas, ferner Do- verspulver, Chinin, Chinatropfen, Kampfertropfen und Chloroformol sowie ein Bettbecken.

Fortsetzung Seite 2



Konsul Thomsen

Schutzhütten für ...

Fortsetzung von Seite 1

An Gebrauchsgegenständen konnten unter anderem benutzt werden: zwei Handtücher, fünf Stück Seife, ein Kamm, ein Spiegel, Taschenmesser, Bindfaden, ein Schreibbuch, zwölf Bleifedern, zwei Pakete Spielkarten. An Handwerkszeug lagen vom Hammer bis zu sechs eiserne Ersatzfenster (falls die Glasscheiben brechen sollten) bereit.

Für den Weg in bewohnte Gegenden standen bereit: eine Islandkarte, ein Kompaß, ein gutes leichtes Boot aus Eschenholzgerippe und wasserdichte Segeltuchüberzüge, zwei Ruder und drei lange Bootsleinen.

Im Schutzhause hing ein großer Bogen starken braunen Papiers, auf dem in blauer Schrift in dänischer, deutscher, englischer, französischer und isländischer Sprache stand: „Anweisung für Gestrandete zur Verbindung mit der Umwelt“.

Zwischen 8 1/2 und 9 Uhr abends muß bei sichtigem Wetter von Teer und Treibholz ein großes Feuer angezündet werden, um von den bewohnten Gegenden Hilfe herbeizurufen.

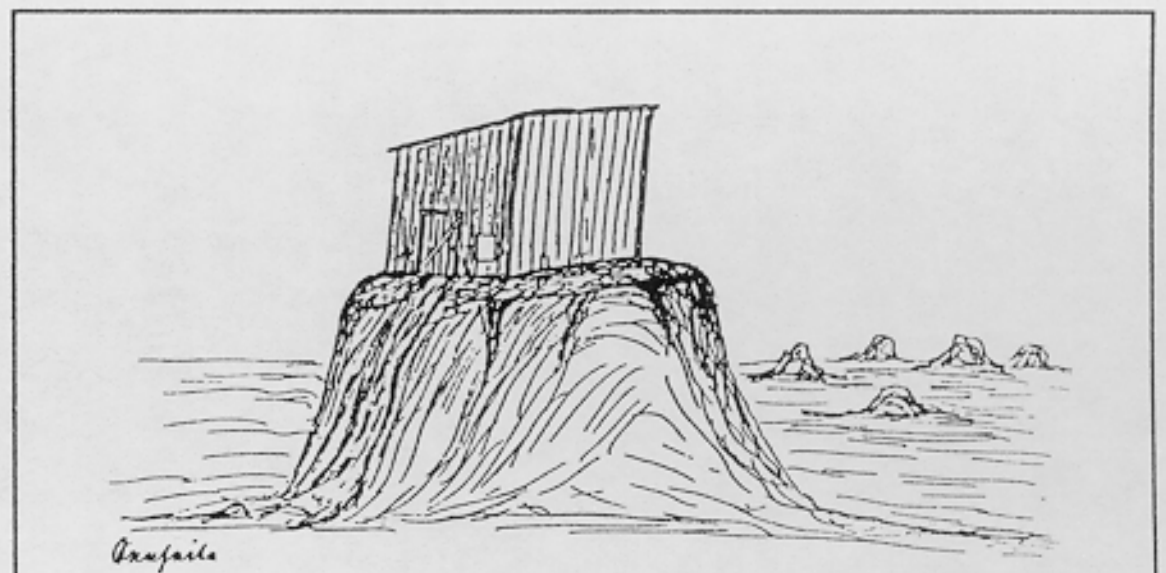
Die Reise in bewohnte Gegenden geht durch Wüsten und über Sümpfe und stark strömende Flüsse, sie kann mehrere Tage in Anspruch nehmen und kann nur von gesunden Personen und mit großer Vorsicht unternommen werden. Falls das Eis auf den Sümpfen und Flüssen fahrbar ist, geht man erst nach Norden nach Lomangsnupur, dem hohen Berge mit schwarzen Kämmen, von dort nach Nordwesten gegen die niedrigen Berge, in deren Nähe man die bewohnten Gegenden trifft. Östlich von Lomangsnupur ist dagegen Wüste den ganzen Weg nach Oroefajökull, wo auch bewohnte Gegenden sind; jedoch sind diese doppelt so weit entfernt als die westlichen. Falls das Eis auf dieser Strecke nicht fahrbar ist, geht man nach Westen am Meeresufer, fährt per Boot über die Flußmündung „Ryji os“ und nach ca. 1 sm wieder über eine große Flußmündung „Hvalsyki“, über die man nur bei Flut oder Ebbe, wenn der Strom wechselt, übersetzen kann. Von dort geht man gegen Nord-Nordwest nach den entfernten Bergen, unter denen man die Bauernhöfe sieht. Auf die Karte kann man sich auf diesem Wege nicht verlassen.

In beiden Fällen sind mitzunehmen: das Segeltuchboot, Bootsleinen, Kom-

paß, Teppiche und Proviant für drei bis vier Tage. Die Kranken und Schwachen müssen am liebsten zurückgelassen werden, um die Feuer abends anzuzünden, bis sie mit Pferden und Führern abgeholt werden. Dieses Haus ist ausschließlich als eine Zuflucht für Gestrandete gebaut, es gehört einem Privatmann in Reykjavik und wird hierdurch unter den Schutz der Besucher gestellt.

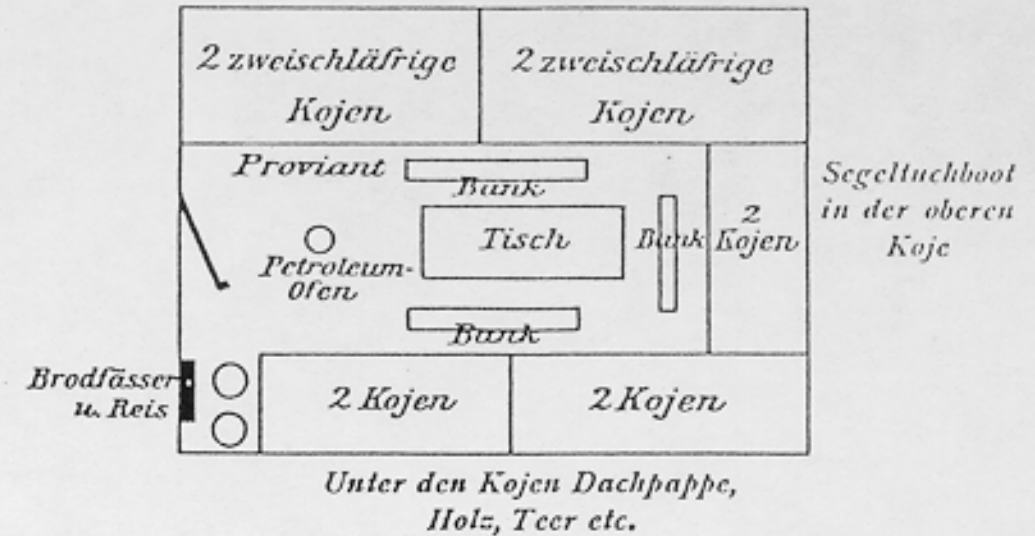
Kapitän Burgeleit von der „Württemberg“ und seine erschöpfte Mannschaft hatten großes Glück, sie brauchten sich nicht auf die vorgeschlagenen Wege zu machen. Sie entzündeten am Tag nach ihrer Ankunft in der Schutzhütte zur vorgeschriebenen Zeit ein großes Feuer auf einem nahegelegenen Hügel, das von den westlichen Gemeinden gesehen wurde. Dort wurde am nächsten Morgen gerade ein Hilfstrupp zusammengestellt, als zwei Isländer mit zwei Schiffbrüchigen eintrafen. Wie kam das? Einen Tag nach der Strandung hatte zufällig der Pastor der östlich gelegenen Gemeinde Sandfell einen Ritt durch den Sandur zum Strand gemacht und dabei das „neue“ Schiffswrack entdeckt. Er ritt sofort zurück, und aus seiner Gemeinde machte sich ein Suchtrupp auf den Weg zum Schiffswrack und verfolgte von dort die Spuren der Besatzung. Am Abend des Feuers trafen sie gegen 10 Uhr in der Schutzhütte ein. Die Männer der „Württemberg“ wurden abgeholt und auf Bauernhöfe zur Erholung einquartiert, bevor sie am 28. Februar 1906 auf Pferden mit isländischen Führern losritten und am 8. März 1906 in Reykjavik bei dem deutschen Konsul Thomsen eintrafen.

Konsul Thomsen hatte über die gerade im Vorjahr errichtete Telegrafienlinie im Süden Islands die Nachricht von der Strandung und der glücklichen Rettung der Besatzung bereits erhalten. Die erste Schiffsbesatzung, die durch die erste isländische Schutzhütte Rettung bekam, wurde in Reykjavik gebührend empfangen und der Presse vorgestellt. Am Ort anwesende Korrespondenten schickten Telegramme an Nachrichtenbüros in Kopenhagen, Berlin, Hamburg und England. Ein Telegramm erreichte Wolffs Bureau in Berlin schon vor dem Eintreffen der Männer in Reykjavik mit dem Text: „Strandung in Südisland, Brief unterwegs mit Berichten, Konferenzen mit Kapitän gehabt, ersuche an Zeitungen



Anaufaile

Skizze der Schutzhütte nach Angaben des Kapitän Burgeleit.



Grundriß und Außenansicht einer Schutzhütte

zu senden und das übliche Honorar zu senden". Die Konferenzen mit dem Kapitän waren natürlich eine große Übertreibung, denn der ritt noch nach Reykjavik.

Die Rettung der Besatzung der „Württemberg“ und etwas später auch einer englischen Fischdampferbesatzung durch diese Schutzhütte ließ weite Kreise in England und Deutschland den Wert eines solchen Schutzhauses erkennen. In London befürwortete das Parlament eine Sammlung für den Bau weiterer Hütten, die auch von Wohltätigkeitsvereinen unterstützt wurde. In Deutschland rief der Deutsche Seefischerei-Verein zu Spendenaktionen auf. Für den Bau der zweiten Schutzhütte gingen 3325,85 Mark ein,

diese Schutzhütte wurde 1911 gebaut, eine dritte 1914. Konsul Thomsen war wieder Planer und Erbauer und auch der Spender der Geldmittel, die nicht durch Spenden aufgebracht wurden. Alle drei Schutzhütten bewährten sich, zahlreiche Schiffbrüchige verdanken ihnen ihr Leben. Heute stehen an diesem Sandur fünf Schutzhütten, sie sind mit modernen Kommunikationsmitteln ausgestattet. Sie werden auch für den Tourismus „genutzt“. Ein Bauer fährt bei günstigem Wetter auf einem Spezialfahrzeug Touristen auf den Skeidarsandur, zeigt ihnen die Notunterkünfte und erzählt aus alten Zeiten.

Hilda Peters

„Dat is unse Fүүr“ – eine langlebige Legende

Das Großfeuer der Fa. Rogge an der Leher Hafenstraße im Jahre 1904

Am Nachmittag des 28. August 1904, eines schönen spätsommerlichen Sonntags, brach auf dem Gelände der Fa. Wilhelm Rogge an der Hafenstraße in (Bremerhaven-) Lehe ein Großfeuer aus, das den Betrieb innerhalb weniger Stunden fast vollständig zerstörte. Um dieses Ereignis, das damals große Aufmerksamkeit fand, rankt sich bis heute eine Legende, deren Ursprung und Wahrheitsgehalt einer Überprüfung wert ist. Ihr zufolge soll nämlich die Brandbekämpfung dadurch behindert worden sein, daß die Leher, die mit ihrer eigenen freiwilligen Feuerwehr bereits im Einsatz waren, der ebenfalls alarmierten Bremerhavener Berufsfeuerwehr mit der Bemerkung „Dat is unse Fүүr!“ durch Schließung der in der Nähe der Brandstelle befindlichen Eisenbahnschranke am Leher Tor den Weg versperrt hätten. Eine schöne Geschichte, die man als Anekdote durchaus auf sich beruhen lassen könnte, wenn sie nicht, durchaus ernstgenommen, immer wieder aufleben würde.

Um sie zu verstehen, muß man sich die damalige politische und räumliche Situation vergegenwärtigen. Lehe und Bremerhaven waren zwei selbständige, dazu noch durch eine Landesgrenze getrennte Gemeinden, die aber im Bereich der Hauptverbindungsachse

zwischen beiden Orten, der Hafenstraße, baulich bereits weitgehend zusammengewachsen waren. Die Nahtstelle zwischen den beiden Kommunen bildete ein Nadelöhr am Leher Tor, wo die Hafenstraße die zwischen Geestemünde und Bremerhaven verlaufende Eisenbahnlinie („Verbindungsbahn“) überquerte und wo Lehe in seinem Südzügel, dem sog. „Freigebiet“, exklavenartig in den Bremerhavener Siedlungsraum hineinragte. Da die Verbindungsbahn bis zum Zollanschluß Bremens 1888 zugleich die Zollgrenze gebildet hatte und die Eisenbahntrasse weiterhin eine Barriere darstellte, mußte der gesamte Verkehr zwischen beiden Orten den Bahnübergang am Leher Tor passieren. Hier in der Nähe, nur etwa 100 Meter nördlich des Bahnübergangs, hatte sich 1863/65 – übrigens als erstes industrielles Unternehmen dieser Art an der Unterweser – die Holzsägerei von Rogge und Siebs angesiedelt, die sich seit 1891 im Alleinbesitz von Wilhelm Rogge befand. Das auch im Hoch- und Tiefbau tätige Unternehmen verfügte im rückwärtigen Teil des Geländes über eine zusätzliche Verkehrsanbindung zur Geeste, die an dieser Stelle in einem Bogen nahe an der Hafenstraße vorbeiführt. Den wesentlichen Teil des Betriebes bildete die dampf-



Blick in die Hafenstraße vom Leher Tor aus. Links das Eckhaus Hafenstr./Moltkestr., rechts der „Rogge-Block“, dahinter das ehemalige Kontorgebäude der Fa. Rogge, daran anschließend das Miethausensemble Hafenstr. 42–48, Postkarte ca. 1950 (Stadtarchiv in Bremerhaven)

betriebene Holzsägerei mit den dazugehörigen Werkstätten, Nebengebäuden und Lagerplätzen. Ein daneben liegendes Kontorgebäude beherbergte auch ein technisches Konstruktionsbüro. An der Nordseite des Grundstücks war das Wohnhaus des Unternehmers gelegen; zwischen ihm und

dem Kontorgebäude hatte die Firma Rogge 1903 ein mehrstöckiges Mietwohnhaus errichtet, das noch heute existiert (Hafenstr. 42).

Die so beschriebene Situation erklärt, worin der eigentliche Kern dieser Legende besteht.

Fortsetzung Seite 3

„Dat ist unse Föör...“

Fortsetzung von Seite 2

Sie sollte nämlich verdeutlichen, daß trotz des räumlichen Zusammenwachsens der beiden Orte Leher und Bremerhavener weiterhin eine eigene – und heute noch gern unterstrichene – Identität besaßen. Und hierzu eignete sich natürlich besonders, im Zusammenhang mit einem spektakulären Ereignis, die ungewöhnliche Grenzsituation am Bahnübergang, wo zuweilen – wie ältere Mitbürger sich erinnern – auch die Jugendgangs der unterschiedlichen Einzugsbereiche aufeinandertrafen.

Die Geschichte geht auf den Heimatforscher Benno Eide Siebs zurück, der sie zusammen mit anderen Erzählungen anekdotischen Charakters unter dem Titel „Aus der guten alten Zeit“ 1958 in seinem Buch „Am Grauen Strand“ veröffentlicht hat. Wenn er dabei einzelne Szenen im Detail ausmalt, dann tut er es mit gehörigem Augenzwinkern, und dem Leser müßte allein die Beantwortung der Frage zu denken geben, wer denn im preußischen Obrigkeitsstaat, dazu noch in einem Notfall und unter den Augen der Staatsgewalt, hätte wagen können, einfach eine öffentliche Bahnschranke herunterzulassen. Daß Siebs es nicht ernst meinte, geht schon daraus hervor, daß er in seiner 1960 verfaßten Festschrift zum 100jährigen Jubiläum der Fa. Gustav W. Rogge überhaupt nicht darauf eingeht, während andere Autoren seine Ausführungen nicht nur für bare Münze genommen, sondern sie – etwa Hermann Gutmann in seinen „Bremerhavener Geschichten“ – so weit entstellt und banalisiert haben, daß die ursprüngliche Aussage kaum mehr wiederzuerkennen ist. Tatsächlich hatte es Verzögerungen gegeben, aber das wirkliche Geschehen am 24. August 1904 stellt sich, nach Zeitungsmeldungen, Verwaltungsakten und dem Bericht des damals bei Rogge beschäftigten Augenzeugen Heinrich Kloppenburg weitaus prosaischer dar. Diesen Quellen zufolge war zwar die Leher Feuerwehr als erste zur Stelle, aber bald waren alle verfügbaren Feuerwehrrkräfte der Unterweser im Einsatz; sogar von der Artilleriekaserne kam Hilfe. Die Bremerhavener Feuerwehr konnte allerdings erst über den zeitraubenden Dienstweg in Marsch gesetzt werden, und eine weitere Beeinträchtigung entstand dadurch, daß einer der von der



Der Brand auf dem Rogge-Gelände am Leher Tor am 28. 8. 1904, Postkarte (Stadtarchiv Bremerhaven)

Geestemündung beorderten Löschdampfer wegen eines erwarteten Auswandererzuges vor der Achgelisbrücke warten mußte, ein Vorgang, durch den sich die zuständige bremische Hafenverwaltung heftige Vorwürfe zuzog.

Was die Legendenbildung weiter gefördert hat, war die Tatsache, daß sich die Polizei wegen zahlreicher herbeiströmender Schaulustiger und selbsternannter Helfer veranlaßt sah, die Bahnschranke am Freigebiet schließen zu lassen, aber erst nach Eintreffen der Bremerhavener Feuerwehr. Diese Maßnahme blieb aber weitgehend wirkungslos, weil sich nun der Menschenstrom über die daneben liegende Fußgängerbrücke wälzte, die unter der ungewöhnlichen Last zusammenzustürzen drohte.

Eine bisher unbekannte, vom Stadtarchiv kürzlich erworbene Postkarte (abgesandt am 13. September 1904), die das Geschehen im Bild festhält, bestätigt den oben geschilderten Sachverhalt. Zu erkennen sind links das Eckhaus Hafenstr./Moltkestr.,

rechts die geöffnete Bahnschranke, dahinter das ehemalige Zollgebäude und im Vordergrund die im sommerlichen Sonntagsstaat gekleidete Menschenmenge. Löschmannschaften sind nicht zu sehen, aber die Tatsache, daß sich vor der Brandstelle keine Menschen aufhalten, deutet auf eine Absperrung hin. Deutlich wird auch die Wittersituation. Ein kräftiger Nordwestwind fachte das Feuer zwar an, trieb es aber zugleich von der Hafenstraße weg, so daß sich der Brand im wesentlichen auf das Betriebsgelände begrenzen ließ. Dies hatte auch zur Folge, daß das Kontorgebäude und das Mietwohnhaus – beide schemenhaft links von der Rauchwolke zu erkennen – mit leichten Schäden davorkamen, während das Roggesche Wohnhaus und das auf der rückwärtigen Seite angrenzende Speicher- und Kontorgebäude der Getreidehandelsfirma Theodor Kistner den Flammen zum Opfer fielen.

Faßt man das Geschehen zusammen, so stellte sich die Brandbekämpfung trotz mancher Unzulänglichkeiten als

eine beachtliche Gemeinschaftsleistung der Unterweserorte dar, die im Grunde eher belegt, wie eng man räumlich und ideell bereits zusammengewachsen war. Dieser Einsatz war auch nicht der erste seiner Art: schon vier Jahre zuvor hatten die Leher und Bremerhavener Feuerwehren wenige hundert Meter weiter nördlich, am heutigen Ernst-Reuter-Platz, beim Brand der Muggeschen Dampfmühle in gleicher Weise ohne Schwierigkeiten kooperiert.

Der Brand löste übrigens weitreichende Veränderungen an der Hafenstraße aus. Die Fa. Rogge verlegte ihren Betrieb sofort zur Westseite des Alten Hafens, wo sie bis nach dem Zweiten Weltkrieg ansässig blieb; damit ging Lehe ein Teil seiner Wirtschaftskraft verloren. Der nördliche Teil des Geländes wurde von der Fa. H. F. Kistner erworben und, im Anschluß an das Roggesche Mietshaus, 1906 mit drei repräsentativen, vollständig in Kalksandstein aufgeführten Mietwohnhäusern bebaut. Auf dem ehemaligen Sägewerksgelände, wo der Brand ausgebrochen war, entstanden zwischen 1909 und 1926 am Birkenweg mehrere kleine Villen sowie 1931 eine moderne, in der Fassade expressionistisch beeinflusste, repräsentative Wohnanlage, der sog. „Rogge-Block“. Wegen seiner großzügigen Wohnstandards wurde er 1945 von den Besatzungstruppen beschlagnahmt. Hier fanden auch am 12. Mai 1945 die berühmte Siegesparade und acht Tage später die Übergabezeremonie von den Briten an die Amerikaner statt. Das ehemalige Kontorgebäude der Fa. Rogge diente lange Zeit Wohnzwecken, bis es 1994 dem Bau eines modernen Eckhauses weichen mußte. So hat der Brand im Jahre 1904 die Weichen für eine Reihe von stadgeschichtlich bedeutsamen Entwicklungen und Ereignissen im Grenzgebiet zwischen Lehe und Bremerhaven gestellt. An sie zu erinnern, kann durchaus Sinn einer Anekdote sein, diese sollte jedoch nicht den Blick für die historischen Fakten verstellen oder sich zur Legende verfestigen.

Dr. Hartmut Bickelmann

Quellen: Hartmut Bickelmann, Zwischen Gewerbeansiedlung und Wohnungsbau. Die südliche Hafenstraße und ihr Einzugsgebiet bis zum Ersten Weltkrieg, in: Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte II (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 11), Bremerhaven 1996, S. 97–201; Hermann Gutmann, Bremerhavener Geschichten, Bremerhaven 1991, S. 11–12; Benno Eide Siebs, Am Grauen Strand, Bremerhaven 5. Aufl. 1958, S. 122–124.

„Man muß ihn nur entdecken“

Zur Reise in den „Pfaffenwinkel“ in Oberbayern

Zu der in diesem Jahr angebotenen Reise in den Pfaffenwinkel in Oberbayern sind verschiedentlich Fragen aufgetaucht, um was für ein Gebiet es sich eigentlich handelt, das hier angefahren werden soll. Begrenzt wird das Gebiet in etwa von den Linien zwischen Landsberg am Lech und Starnberg, von hier zum Walchensee und dann nach Füssen, wobei diese Begrenzung durchaus fließend sein kann. Wegen seiner vielen reichen Klöster und prunkvollen Kirchen und seiner tiefgläubigen Bevölkerung wurde sicher schon viele Jahre, bevor in der Mitte des 18. Jahrhunderts der Name im Schrifttum auftauchte, diese Ecke Bayerns im Volksmund der „Pfaffenwinkel“ genannt.

In der Tat gibt es hier reich ausgestattete Sakralbauten, wie zum Beispiel die weltberühmte Wieskirche oder das nicht minder bekannte Kloster Ettal oder Benediktbeuren. Aber auch die nicht weniger schönen und reich ausgestatteten Kapellen und Pfarr- und Dorfkirchen verdienen Beachtung. Diese Bauten sind es, die dem Landstrich den Namen gegeben haben. Aber auch die Profanbauten, die weltbekannt sind, können sich sehen lassen. Genannt seien hier nur die Königsschlösser bei Füssen, das Schloß Linderhof und die malerischen Innenstädte, wie zum Beispiel in Landsberg,

Schongau oder Weilheim, um nur einige zu nennen.

Aber all dies macht noch nicht allein die Anziehungskraft dieses Landstriches aus. Es ist auch die landschaftliche Schönheit dieses Gebiets: Im Süden die Berge der Alpen mit der Zugspitze als höchstem Berg Deutschlands oder beispielsweise die Gegenden um Ammersee, Staffelsee oder Kochelsee.

Daß das Gebiet um Schwangau/Füssen als Gegend des „Märchenkönigs Ludwig II.“ angesehen wird, ist allein schon durch die Heerscharen von Besuchern aus aller Welt dokumentiert. Aber es gibt auch ruhigere Orte, die sehr interessant sind. So das Freilichtmuseum des Gebietes Oberbayern an der Glentleiten. Aus der ganzen Gegend hat man hier Gebäude und Einrichtungen zusammengetragen und wieder aufgebaut, um sie der Nachwelt zu erhalten. Besonders interessant sind die wassergetriebenen und voll funktionsfähigen Mühlen für die verschiedenen Verwendungszwecke oder die Werkstätten der verschiedenen Handwerke wie etwa Stellmacher, Schindelmacher, Seiler – um nur einige zu nennen. Sehenswert sind auch die zum Teil mächtigen Bauernhäuser, von denen ein Teil vollständig eingerichtet ist, ebenso auch die Sennhütten. Wenig bekannt ist auch, daß bei

Peissendorf über mehrere Jahrhunderte die sogenannte Pechkohle bergmännisch abgebaut wurde. Der Abbau wurde erst in der jüngsten Zeit eingestellt. Ein Teil der Anlage ist jetzt als Museum und Besucherbergwerk eingerichtet. Aber auch die neuere Zeit ist an diesem Landstrich nicht vorüber gegangen. Der Bau des Walchensee-Kraftwerkes in den zwanziger Jahren fand als große Ingenieurleistung weit über Deutschlands Grenzen hinaus große Beachtung. Ebenso der Bau der Echelbacher Brücke im Jahre 1929. Sie überbrückt das tief eingeschnittene Tal der Ammer in großer Höhe und erleichtert den Verkehr zwischen Nord und Süd erheblich.

Auf die Frage nach bekannten Persönlichkeiten aus diesem Gebiet wird wohl zuerst immer Ludwig II. genannt werden, aber es gibt auch noch andere bekannte und auch berühmte Leute, die hier gewirkt haben.

Zusammenfassend muß man sagen, daß der Pfaffenwinkel schon eine Reise wert ist und eine Fülle von Eindrücken vermittelt. Auf keinen Fall kann man ihn nur auf Zugspitze, Ludwig II., Königsschlösser und Wieskirche reduzieren, er ist auch mehr als Ammer- oder Starnberger See – man muß ihn nur entdecken!

Hans Köhler

EINLADUNG

Der Heimatbund der „Männer vom Morgenstern“ stellt am
Mittwoch, den 6. Mai 1998, 19.30 Uhr,
in der „Heilige Drei Könige“-Kirche in Bramel
seine neueste Sonderveröffentlichung, das Ortsfamilienbuch
„Die Einwohner von Bramel 1698-1900“
von Arno von Roden und Rinje Bernd Behrens vor.

Der Vorsitzende der Männer vom Morgenstern,
Pastor i. R. Johannes Göhler, spricht über das Thema

„Die Schutzheiligen der Kirchen des Vielandes unter Berücksichtigung der Brameler Kirche“

Für die musikalische Umrahmung sorgt der Kirchenchor Bramel unter der
Leitung von W. Jensen.
Zu dieser Veranstaltung laden wir herzlich ein.

Umschau

40 Jahre Gaußschule II

Die 1957 eröffnete Gaußschule II
in Bremerhaven beging im Juli 1997
ihre 40jährige Jubiläum. In einer 120
Seiten umfassenden Broschüre be-

richten Lehrer, Schüler und Anwohner über Gründung und Einrichtung des für den Stadtteil Eckernfeld wichtigen Schulneubaus, über Unterricht, Schulausflüge und sonstige Aktivitäten sowie über Begebenheiten und verschiedene Aspekte des Schulalltags. Zahlreiche Abbildungen illustrieren die ansprechend aufgemachte Veröffentlichung. Bi

Neue Veröffentlichung über Schnelldampfer Bremen und Europa

Unter einem mißverständlichen, weil zu große Erwartungen erweckenden Titel befaßt sich der durch mehrere Veröffentlichungen zu Schnelldampfern des Norddeutschen Lloyd hervorgetretene Georg Bertram erneut mit der Planung und Konstruktion der Luxusliner „Bremen“ und „Europa“. Durch eine „Nachlese“ gelingt es ihm, den bisherigen Kenntnisstand, insbesondere über Geschwindigkeit und Verbrauch der beiden Schiffe, zu erweitern, wobei er ausführlich technische Einzelheiten diskutiert. Bi

Georg Bertram: Aus der großen Zeit der Schnelldampfer. Mit der Größe wuchsen auch die Probleme. Eine Nachlese aus der Geschichte der Passagierschiffahrt zwischen den Kriegen. Bremen: Hauschild 1997. 154 S., zahlr. Abb. 36,- DM.

Friedhöfe. Das im Selbstverlag erschienene Buch kann über den Bremerhavener Buchhandel bezogen werden. Bi

Willy Wolff: Alte Friedhöfe in Lehe. Aus der Geschichte. Denkmäler und Persönlichkeiten. Bremerhaven: Selbstverlag 2. Aufl. 1998. 166 S., zahlr. Abb. 39,90 DM.

Handels-U-Boote „Deutschland“ und „Bremen“

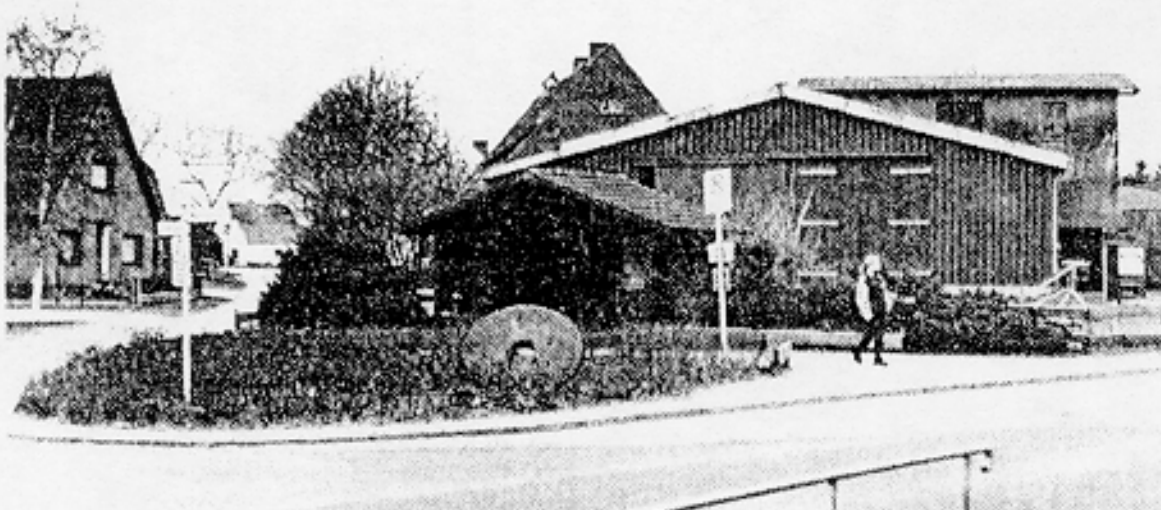
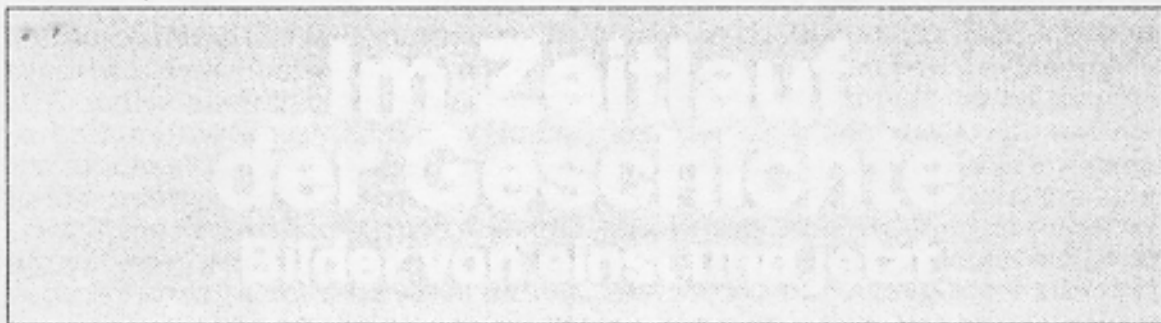
Über die Handels-U-Boote „Deutschland“ und „Bremen“, die während der englischen Blockade im Ersten Weltkrieg eingesetzt wurden, berichten Hartmut Schwerdtfeger und Erik Herlyn in einer beim Verlag Kurze-Schönholz und Ziesemer in Bremen erschienenen 144seitigen Broschüre. Die „Deutschland“ war durch ihre spektakuläre Amerikareise bekannt geworden, die am 16. August 1916 in Bremen endete. Bi

Dokumentation über Lehrer Friedhöfe

In einer neuen Veröffentlichung über die Friedhöfe Lehe I und II sowie über den Israelitischen Friedhof in Bremerhaven-Lehe begibt sich der Naturkundler und Heimatforscher Willy Wolff auf einen Rundgang durch zwei Jahrhunderte Bremerhavener Stadtgeschichte. Anhand der noch vorhandenen Grabsteine, die ausführlich in Text, Bild und Gestaltung dokumentiert werden, berichtet der Autor über Leben und Wirken zahlreicher Persönlichkeiten sowie über Anlage und Entwicklung der

Heimatkunde der Börde Lamstedt

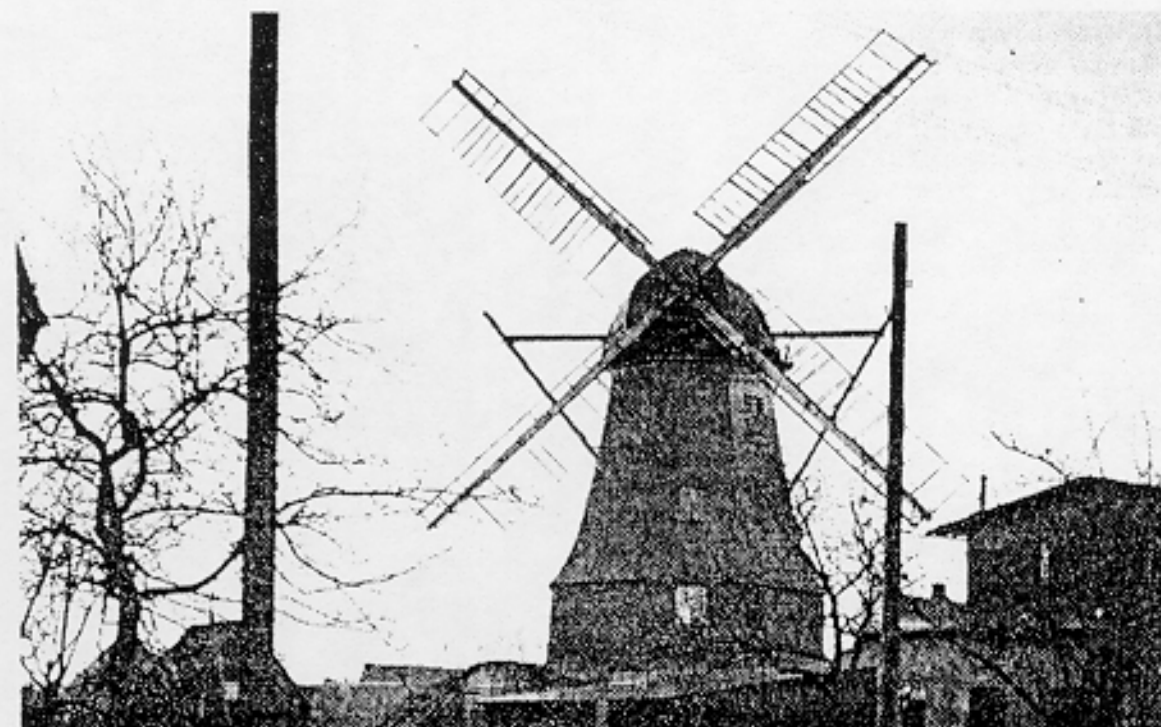
Unter dem Titel „Kleine Heimatkunde der Börde Lamstedt“ ist eine 110 S. umfassende Broschüre erschienen. Der von dem Bördeheimatpfleger Udo Theuerkauf herausgegebene Band enthält Kurzinformationen über die Geschichte der Börde einschließlich der ihr zugehörigen Ortschaften, mehrere biographische Artikel und heimatsgeschichtliche Beiträge sowie eine Chronik. Die Veröffentlichung ist zum Preis von 16,- DM bei der Samtgemeinde Börde Lamstedt erhältlich. Bi



Zwischen diesen Bildern liegen 40 Jahre

Nur der zentnerschwere alte Mühlenstein auf einem Blumenbeet (Bild oben) erinnert daran, daß hier einst Sieverns „ole Griesse Graue“ stand. Hätte sie die Stürme der Zeit überstanden, wäre die Mühle im vergangenen Jahr 150 Jahre alt geworden. Im Jahre 1847 wurde sie gebaut und ist seit 1911 im Besitz der Familie Behlmer. Bis zum Zweiten Weltkrieg drehten sich ihre Flügel, um das Korn

aus Sievern und Umgebung zwischen den rumpelnden Mühlsteinen rinnen zu lassen und in Mehl zu verwandeln. 1942 ist die Mühle von englischen Bomben getroffen worden. Danach wurde nicht mehr kontinuierlich gemahlen. 1947 verlor das alte Bauwerk während eines schweren Sturmes die Haube. 1982 dann ist die arg von der Zeit gebeutelte Holländer-Windmühle abgebrochen worden. HC



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Mai 1998

Sonnabend, 2. Mai 1998: „Durch die Gemeinde Nordholz“, Leitung: Sönke Hansen, Abfahrt 8.30 Uhr Bremerhaven-Hbf.

Mittwoch, 6. Mai 1998, 19.30 Uhr, Bremerhaven-L., Stadtarchiv: Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann

Mittwoch, 6. Mai 1998, 19.30 Uhr, Bramel, „Heilige Drei Könige“-Kirche: Vorstellung der neuen Sonderveröffentlichung der Männer vom Morgenstern „Die Einwohner von Bramel 1698-1900“ (Siehe Einladung auf dieser Seite)

Freitag, 8. Mai, bis Sonntag, 10. Mai 1998: Streifzüge durch die Grafschaft Schaumburg II. (u.a. Rinteln, Kloster Möllenbeck, Obernkirchen), Leitung: Gerhard Henking; Abfahrt: 7 Uhr Bremerhaven-Hbf.

Sonnabend, 9. Mai 1998, 15 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Stadiongaststätte „OSC Sportpark“, Nordsee-Stadion: familienkundliche Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Rinje Bernd Behrens

Dienstag, 12. Mai 1998, 19 Uhr, Cuxhaven; Stadtbibliothek: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“, Leitung: H. Stegemann

Mittwoch, 13. Mai 1998, 16 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: MvM-Klönstunde; Leitung: Günter Thieding

Mittwoch, 13. Mai 1998, 19 Uhr, Bederkesa, Waldschlößchen-Böschhof:

„Plattdüütscher Schrieverkring“, Leitung: Fred Würdemann

Donnerstag, 14. Mai 1998, ab 19 Uhr, Dorum, Alte Rektorschule, Poststraße 16: Schreibabend der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Rinje Bernd Behrens und Heinz-Dieter Mehrkens

Donnerstag, 14. Mai 1998, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Lichtbildervortrag Birgit Greiner, Baudenkmalpflege Landkreis Cuxhaven: „die Baudenkmale des Landkreises Cuxhaven – Allgemeiner Überblick und Präsentation sanierter Objekte“

Sonnabend, 16. Mai 1998: Orgelfahrt zum Arp-Schnitger-Jubiläumsjahr nach Hamburg (St. Jacobi) und Neuenfelde (Orgel, Grab Schnitgers). Leitung: Helmut Preußner; Abfahrt: 7 Uhr Bremerhaven-Hbf.

Mittwoch, 20. Mai 1998, 19 Uhr, Bremerhaven: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Altkreis Wesermünde“, Interessenten wenden sich bitte an den Leiter Fritz Hörmann, Tel. 04 71/97 20 00

Sonnabend, 30. Mai, bis Donnerstag, 11. Juni 1998: „Römische Schlendertage – auf Hermann Allmers' Spuren nach Rom“, gemeinsame Veranstaltung mit der Hermann-Allmers-Gesellschaft.

Die Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Hadeln/Cuxhaven“, Leitung: Heiko Völker, tagt nach besonderem Plan. Interessenten wenden sich bitte an den Leiter Heiko Völker, Tel. 0 47 51/41 38

Niederdeutsches Heimatblatt

Druck und Verlag:
Nordsee-Zeitung GmbH
Hafenstr. 140, 27512 Bremerhaven
(Postcheckkonto Hamburg 13696)

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, ☎ (047 43) 55 87