

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

November 1998
Nr. 587



Von der Delphin-Werft zu Geeste-Metallbau

Die wechselvolle Geschichte der Schiffbaugesellschaft Unterweser in Lehe

Ende Januar 1998 verließ die letzte Schiffssektion, die für die Sietas-Werft in Hamburg-Neuenfelde bestimmt war, auf einem Seeponton den historischen Schiffbauplatz an der Werftstraße im heutigen Stadtteil Lehe. Damit brauchten die neue Geestedrehbrücke, die Achgelis-Drehbrücke, die alte Geestedrehbrücke und die Kennedy-Klappbrücke ein letztes Mal für eine Sektion, die von einem Schiffbauunternehmen an der Geeste, dem Ursprungsort des Bremerhavener Seeschiffbaus, gebaut worden war, geöffnet werden.

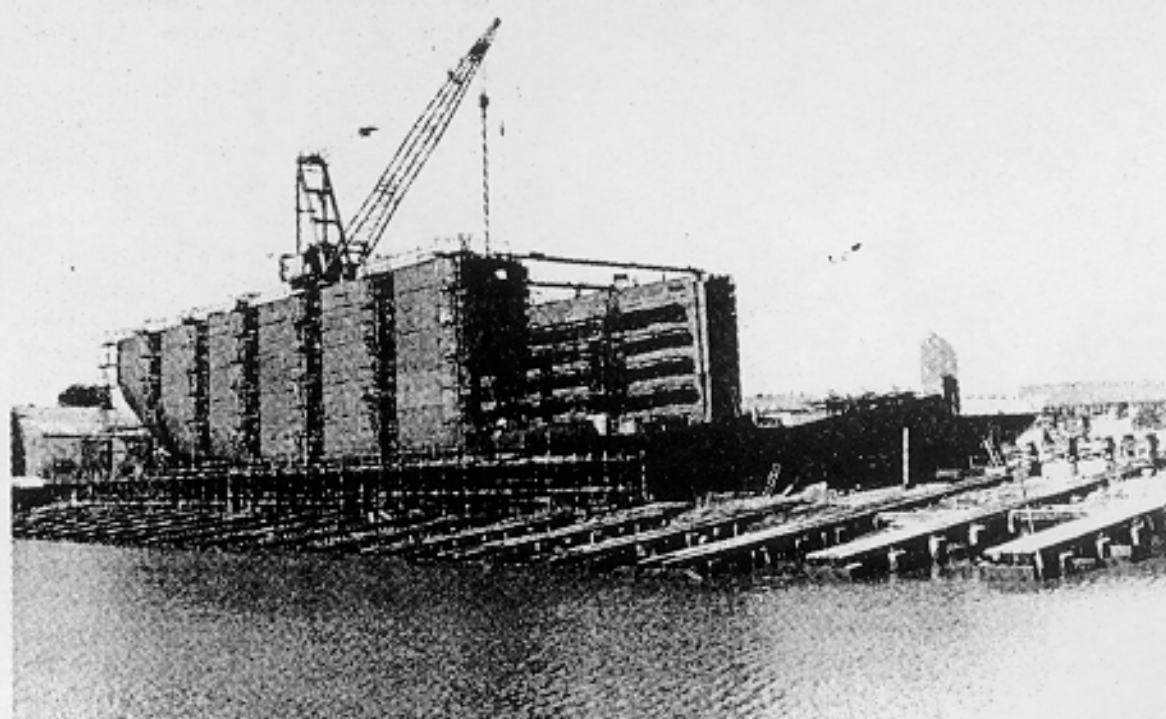
Das faszinierende Erlebnis eines kompletten Stapellaufs vom Querhelgen der ehemaligen Schiffbaugesellschaft Unterweser und die anschließende Überführung hatte es schon 1989 zuletzt gegeben. Nachdem die traditionsreiche Rickmers-Werft bereits 1986 ihre Tore für immer geschlossen hatte, kam das endgültige Aus für das Schiffsreparaturunternehmen Geeste-Metallbau dann 1998, obwohl sich die Schließung bereits seit mehreren Jahren abgezeichnet hatte. Die Stilllegung dieses Betriebes, einer Tochterfirma des 1996 zusammengebrochenen Bremer Vulkan-Konzerns, der seit 1989 bestanden und auf dem historischen Industriegelände an der Geeste erfolgreich Sektionen gefertigt hatte, bedeutete auch gleichzeitig das Ende des Seeschiffbaus an der Geeste. Seit 1834 liefen von den Geeste-Helgen viele berühmte Schiffe unterschiedlichster Bauart vom Stapel, die den Schiffbauplatz Bremerhaven in der ganzen Welt bekannt gemacht hatten. Die einstmals bedeutenden Schiffsneubau- und -reparaturbetriebe Lange, Wencke, Rickmers, Tecklenborg, Schau & Oltmanns, Ulrichs, Seebeck sowie Schiffbaugesellschaft Unterweser prägten mit ihren Helgengerüsten, Kranen, Trockendocks und Werfthallen die Industrietopographie des Geesteflusses und bildeten ein unverwechselbares und einmaliges Stadtpanorama.

Schon die komplizierte Gründungsphase mit diversen Besitzverhältnissen,

als aus der von dem Bootsbauer und Fährpächter Bernhard W. Riedemann 1903 in das Handelsregister Lehe eingetragenen Delphin-Werft 1910 die Schiffbaugesellschaft Unterweser entstand, die 1921 sich als Aktiengesellschaft etablierte, ist ein Spiegelbild der wechselvollen Firmengeschichte. Auf dem am rechten Geesteufer in der Leher Feldmark gelegenen Grundstück an der Einmündung der Aue erfolgte schon bis zum Ersten Weltkrieg und in den Nachkriegsjahren der Schritt von einem Bootsbaubetrieb zu einem industriell geprägten Unternehmen für die Herstellung von Seeschiffen. Sichtbares Zeichen waren die Hellinggerüstanlage mit einem elektrischen Fahrkran, ein Uferkran, das Verwaltungsgebäude, die Zentrale sowie verschiedene Werkhallen für die moderne Schiff- und Maschinenbauherstellung. Treibende Kraft des florierenden Unternehmens war der seit 1909 amtierende Direktor Max Rindfleisch. Als Vorteil erwies es sich auch, daß die Firma nach 1918 für den wachsenden Raumbedarf ihr Gelände zur heutigen Stresemannstraße hin beträchtlich erweitern konnte.

1918 errichtete die Schiffbaugesellschaft Unterweser an der nördlichen Ostseite des Fischereihafens I einen Zweigbetrieb mit zwei Patentslipanlagen sowie einem kombinierten Büro- und Werkstattgebäude. Diese Niederlassung dokumentierte auch den großen Stellenwert, den die Reparatur der vielen Fischereifahrzeuge für die Schiffbaugesellschaft Unterweser erfüllte. Neben den ungezählten Fischdampfern entstanden aber auch Leichterfahrzeuge, Schleppdampfer, kleine Fracht- und Spezialschiffe sowie einige Segler. Das Unternehmen stellte für Lehe den wichtigsten Industriebetrieb dar und beschäftigte 1913/14 etwa 300 Mitarbeiter, die bis zur Weltwirtschaftskrise hier Arbeit fanden.

Zahlreiche technische Neuerungen, die insbesondere mit dem Know-how im Trawlerbau zusammenhingen, erlebten auf der Schiffbaugesellschaft



Neubau auf dem Helgen, 1983 (D. J. Peters, DSM)

Unterweser in Lehe ihre Premiere. Schon vor dem Ersten Weltkrieg gab es eine Zusammenarbeit mit dem Wiener Ingenieur und Konstrukteur Fritz Franz Maier, der die nach ihm benannte „Maierform“ entwickelte, die zuerst im Fischdampferbau und später auch bei Frachtern eine breite Verwendung fand.

Im Gegensatz zu den benachbarten und größeren Werften an der Geeste, Tecklenborg und Rickmers, die in den 1920er Jahren ihren Betrieb einstellen bzw. stilllegen mußten, konnte die Schiffbaugesellschaft Unterweser ähnlich wie Seebeck die Krisenzeiten überleben und seit den 1930er Jahren wieder Seeschiffe und insbesondere Fischdampfer made in Bremerhaven herstellen. Im Zweiten Weltkrieg war das Schiffbauunternehmen wie die übrigen Bremerhavener Werftbetriebe voll in die Kriegsproduktion eingebunden. Die Anlagen in Lehe und im Fischereihafen, die ohne große Kriegszerstörungen geblieben waren, konnten nach der vollständigen Aufhebung der Schiffbaubeschränkungen seit den 1950er Jahren sich wieder auf den Neubau von Handelsschiffen konzentrieren, wobei die Konstruktion von Fischereifahrzeugen dominierte. Bis 1972 entstanden hier insgesamt 184 Fischdampfer, Heringslogger, Heckfänger sowie Fabrikschiffe, worunter sich etliche Neuentwicklungen befanden. Seit 1964 machte sich die Schiffbaugesellschaft Unterweser im Fährschiffbau und mit der Produktion von hochwertigen Spezialfahrzeugen einen Namen und erweiterte ihre Produktionspalette. In dieser Zeit beschäftigte das Unternehmen etwa 600 Mitarbeiter. Auch die ersten beiden deutschen Frachter, die schon für den Containerverkehr ausgerüstet waren, wurden hier 1968/69 gebaut. Für die wesentlich größeren Spezialschiffe mußte das Industrieareal an der Werftstraße mit stärkeren Hellingen, leistungsfähigeren Kranen sowie neuen Werkhallen für die moderne Sektionsbauweise eingerichtet werden. Das

Zu dieser Ausgabe

Mit der Geeste Metallbau GmbH, dem Nachfolgeunternehmen der einstmals bedeutenden Schiffbaugesellschaft Unterweser, hat die letzte an der Geeste ansässige Werft in diesem Jahr für immer ihre Pforten geschlossen. Aus diesem Anlaß ist die vorliegende Ausgabe des Niederdeutschen Heimatblattes dem Industrie- und Werftstandort Lehe gewidmet. Der Industriearchäologe und Schiffbauhistoriker Dr. Dirk J. Peters sowie der Historiker und Bremerhavener Stadtarchivar Dr. Hartmut Bickelmann gehen aus unterschiedlicher Perspektive dem Schiffbau an der Geeste und den industriellen Aktivitäten im Gebiet zwischen Hafenstraße und Werftstraße nach. Beide Autoren möchten auf noch heute erkennbare, unsere Stadt prägende historische Strukturen aufmerksam machen und verstehen ihre Beiträge als gemeinsames Plädoyer für die Erhaltung historischer Bausubstanz.

Nadelöhr der Achgelis-Drehbrücke für die Durchfahrt der wesentlich breiteren Schiffsneubauten mußte kontinuierlich erweitert werden. Der Zweigbetrieb im Fischereihafen erhielt in den Jahren 1967/68 ein Schwimmdock und wurde für die veränderten Bedingungen im Reparaturgeschäft ausgerüstet. Die Übernahme der Beckmann-Werft in Cuxhaven und der Erwerb der hiesigen auf die Herstellung von Lüftungs-, Klima- und Heizungsanlagen spezialisierten Firma Möhring stellten 1971 erste Ansätze einer Diversifikation dar, sich in dem immer schwieriger werdenden nationalen und internationalen Schiffbaumarkt zu behaupten.

Die größte Herausforderung bedeutete jedoch die 1972 vollzogene Fusion mit der einstigen weltberühmten Tra-

Fortsetzung Seite 2



Das Verwaltungsgebäude, 1998 (D. J. Peters, DSM)

Zwischen Wohnen und Arbeiten

Eines der ältesten stadtnahen Industriegebiete in Bremerhaven-Lehe im Umbruch

Wer von der Hafenstraße, einer dichtbebauten Wohn- und Geschäftsstraße im Bremerhavener Stadtteil Lehe, in die Werftstraße einbiegt, sieht sich sogleich mit einem ganz andersartigen Umfeld konfrontiert. Er stößt nämlich auf zwei an dieser Stelle ohne weiteres nicht zu vermutende Industriebetriebe: das Kalksandsteinwerk der Fa. H. F. Kistner sowie die in diesem Jahr stillgelegten Anlagen der Geeste Metallbau GmbH, der ehemaligen Schiffbaugesellschaft Unterweser: einer Werft, die dieser Straße den Namen gegeben hat. Beide Unternehmen sind die Relikte eines einstmaligen betriebsamen Gewerbe- und Industriestandortes, der sich nach der Gründung Bremerhavens an dieser unter den damaligen Verhältnissen verkehrsgünstig gelegenen Stelle, zwischen Hafenstraße und Geeste, erfolgreich etablieren konnte. Von hier aus wurden die Unterweserorte für lange Zeit und z. T. bis heute vor allem mit Baumaterialien versorgt. Beide Unternehmen und ihre Umgebung sind zugleich Zeugnisse einer für diesen Teil Bremerhavens typischen engen Verzahnung von Wohnen und Arbeiten.

Wie kam es zu dieser Entwicklung? Bereits wenige Jahre, nachdem die heutige Hafenstraße als Verbindungsschneise zwischen Bremerhaven und Lehe ausgebaut worden war, hatten sich an ihrer Westseite, zwischen Ernst-Reuter-Platz und Leher Tor, drei Ziegeleien angesiedelt, zu denen sich dann in den 1860er und 1870er

Jahren auf der gegenüberliegenden Seite weitere Betriebe hinzugesellten, wie etwa die Kalkbrennerei von Wilms, die Holzsägewerke von Rogge und Siebs sowie das Bauunternehmen und Baustoffhandelsgeschäft von H. F. Kistner. So gewissermaßen zur Bauwerkstatt der aufstrebenden Unterweserorte geworden, geriet die Hafenstraße aber bald in den Sog der von ihr selbst ausgehenden Ausweitung des städtischen Siedlungsraums, in dessen Gefolge das Gewerbe allmählich dem Wohnungsbau weichen mußte. Als erste wurden die Ziegeleien ein Opfer dieser Entwicklung, nachdem sich die Hafenstraße als nunmehrige innerstädtische Verkehrsachse um 1900 zu einer repräsentativen Wohn- und Geschäftsstraße entwickelt hatte, hinter der sich nach Westen, zur Goethestraße, hin ein weiträumiges und dichtbesiedeltes Wohnviertel erstreckte.

Die Betriebe auf der Ostseite hingegen erfuhren zu dieser Zeit noch einen Zuwachs: durch die Zimmereiwerkstatt von Johann Kistner und ein an die Geeste reichendes Lagerhaus der Getreidehandelsfirma Theodor Kistner. Hier fand nämlich das Gewerbe insofern günstige Bedingungen vor, als die Geeste dicht an die Hafenstraße heranführt und die zwischen ihr und der Straße gelegenen Grundstücke somit über eine doppelte Verkehrsanbindung verfügten. Als jedoch 1904 das Roggische Sägewerk durch ein Großfeuer vernichtet und der Betrieb daraufhin nach Bremerhaven

verlegt wurde, ergriff der Wohnungsbau auch von der Ostseite Besitz: in Gestalt der markanten Häuserzeile Hafenstraße 44-48. So begann auch hier der Rückzug des Gewerbes, das dafür aber etwas weiter geesteaufwärts und abseits der Hafenstraße, an der heutigen Werftstraße, günstige Ansiedlungsbedingungen fand.

Das Jahr 1904 markierte auch insofern einen wichtigen Einschnitt für den Wirtschaftsstandort Lehe, als zu dieser Zeit zwei neue Industriebetriebe im Einzugsbereich der Hafenstraße für eine Stärkung der Wirtschaftskraft sorgten. Im Jahr zuvor hatte der Leher Magistrat, ermutigt durch die Erfolge der an der Hafenstraße ansässigen Unternehmen, zwischen der damals ausgebauten Werftstraße und der Geeste einen kommunalen Lade- und Löschplatz angelegt, der im Westen an das Gelände der Fa. Kistner grenzte und im Osten bis an die Auemündung reichte; diese war nämlich im Rahmen der Geestebegradigung nach Süden verlegt worden. Da der Lade- und Löschplatz jedoch nicht den erwarteten Zuspruch fand, wurde ein Teil schon 1904 an die Fa. Kistner verkauft, die dort noch im selben Jahr ein Kalksandsteinwerk errichtete. Mit dem Ausbau der Werftstraße, die bis heute auf dem Geestedeich entlangführt, hatte man zugleich die Voraussetzung für die Erschließung des östlichen der Aue gelegenen Vordeichlandes „Auf den Sülten“ geschaffen. Hier war es, wo sich dann 1903/1904 der Fährpächter Bernhard W. Riedemann



Wohnhaus von Carl Kistner, Hafenstraße, Ecke Werftstraße. Domizil von Werftdirektor Max Rindfleisch von 1910 bis 1930 (Stadtarchiv Bremerhaven)

mit einem Bootsbaubetrieb, der „Delphin-Werft“, ansiedeln konnte. Dies war der Beginn einer erst in diesem

Fortsetzung Seite 3

Von der Delphin-Werft... Fortsetzung von Seitel

dionswerft F. Schichau aus Elbing, Danzig, Königsberg und Pillau, die nach Kriegsende in Bremerhaven seit Juni 1945 auf dem ehemaligen Ausrüstungsplatz der Firma Schuchmann an der südlichen Westseite des Neuen Hafens einen neuen Betrieb geschaffen hatte, zur Schichau Unterweser AG (SUAG). Die Firma Schichau hatte auf ihrem Gelände über hundert Schlepper produziert und nahm auf diesem Sektor weltweit eine führende Position ein. Die nationale und internationale Schiffbaukrise in den 1970er und 1980er Jahren führte auch bei der SUAG-Werft trotz eines umfassenden Investitions- und Modernisierungsprogramms und einer Erweiterung der schiffbaufremden Fertigung mit weiteren Beteiligungen zu erheblichen Turbulenzen. Hochwertige Spezialschiffe wie u. a. Ro/Ro-Fahrzeuge, Schwergutfrachter, Chemikaliertanker, Containerschiffe, Bagger, Schlepper, Forschungsschiffe, Bohrselversorger sowie Passagier- und Autofähren gehörten zum Bauprogramm. Die qualifizierte und lei-

stungsfähige Belegschaft, die 1975 sogar 1700 Mitarbeiter betragen hatte, mußte anschließend auf etwa 1000 Beschäftigte reduziert werden. Nach dem erfolgreich überstandenen Vergleichsverfahren 1982/83, bei dem sich das Land Bremen und die Stadt Bremerhaven zur Rettung der Werft und der Arbeitsplätze erheblich engagiert hatten, konzentrierte man den Schiffsneubau auf das Geeste-Areal an der Werftstraße und die Schiffsreparatur im Fischereihafen. 1984/85 erfolgte die Übernahme in den Bremer Werftenverbund unter Federführung des Vulkan-Konzerns, zu dem auch die Lloyd Werft, Seebeckwerft und Sieghold-Werft gehörten. Der in den Jahren 1985/86 durchgeführte Großauftrag zum Umbau von vier Kanalfähren und der 1986/87 abgewinkelte Neubau von zwei kombinierten Auto- und Passagierfähren für den Kanalverkehr, die wegen ihrer Größe allerdings schon auf den Helgen des Bremers Vulkan in Vegesack vom Stapel laufen mußten, stellten zweifellos schiffbauliche Höhepunkte der Schichau Unterweser AG dar und sprachen für die Qualität ihrer Mitarbeiter. 1988 liefen noch ein Gastanker

und 1989 schließlich als letztes Schiff ein Trawler, vielleicht symbolhaft für die jahrzehntelange Tradition im Fischdampferbau, von den Querhelgen an der Geeste der ehemaligen Schiffbaugesellschaft Unterweser vom Stapel. Mit der 1988 beschlossenen Fusion der Seebeckwerft zur Schichau Seebeckwerft AG hatte die SUAG-Werft und das historische Schiffbaugelände an der Werftstraße im Stadtteil Lehe für den Neubau keine Funktion mehr. Mit der 1998 erfolgten Schließung der Firma Geeste-Metallbau, die ab 1989 teilweise mit bis zu 200 Mitarbeitern Schiffssektionen als Zulieferunternehmen für den Vulkan-Verbund und für andere deutsche Seeschiffswerften produzierte und die sich seit 1997 als Folge des Zusammenbruchs des Mutterkonzerns im Anschlußkonkurs befand, finden an der Geeste, dem Ursprungsort des Bremerhavener Seeschiffbaus, endgültig keine schiffbaulichen Aktivitäten mehr statt. Damit endet die Geschichte des Schiffbaus an der Geeste, die 1821 mit dem Bootsbaubetrieb von Cornelius ihren Anfang nahm. Während man an den Ufern des Geesteflusses nur einige wenige Relikte entdecken kann, die die einstige Bedeutung des Seeschiffbaus an der Geeste widerspiegeln (Wencke-Dock, Lange II-Dock, Einfahrt des Tecklenborg-Docks, Kessel- und Maschinenhaus und Ausrüstungsgebäude der Tecklenborg-Werft auf dem Gelände der heutigen Marineoperationsschule, Werftportal und Helgenkran der Rickmers Werft), bietet das Industrieareal der ehemaligen Schiffbaugesellschaft Unterweser z. Zt. noch ein anderes Bild. Auch wenn inzwischen ein Helgenkran sowie verschiedene Maschinen- und Ausrüstungsgegenstände verkauft worden sind und Museen, Archive sowie Privatleute Modelle, Zeichnungen, Werkzeuge und andere interessante Geräte aus der Konkursmasse erwerben konnten, sind die baulichen Strukturen einer Seeschiffswerft heute noch vorhanden. Vor allem ist das 1914 von dem Geestemünder Architekten Ernst August Maaßen entworfene und von der benachbarten Firma H. F. Kistner in

Kalksandsteinbauweise errichtete Verwaltungsgebäude, das 1920 eine Erweiterung erhielt, ein bemerkenswertes Baudenkmal, das erhaltenswert ist. Auch die Inneneinrichtung mit dem Direktionszimmer, kaufmännischen Büro sowie der Konstruktionsabteilung bietet einen interessanten Einblick. Ferner stehen heute noch die 1920 gebaute dreiteilige Schiffbauhalle und die 1923 errichtete Kupferschmiede, die als Stahlfachwerkkonstruktion mit einer Kalksandsteinausmauerung gebaut wurden. Auch der Querhelgen und der Kran weisen auf die einstige Bedeutung des Geesteflusses als Produktionsstätte hin. Die vorhandenen Anlagen stellen wichtige technische Zeugen der Schiffbaugeschichte dieser Stadt dar. Eine sinnvolle Umnutzung des ehemaligen Werftareals mit seeschifftiefler Kaje, Kraneinrichtung, Werkhallen und Verwaltungstrakt mitten in der Stadt böte sich vielleicht durch die Wassersportvereine oder für andere Einrichtungen an, die sich z. B. um die Erhaltung von historischen Schiffen bemühen.

Die gerade in den letzten Wochen im Bremerhavener Fischereihafen durchgeführte Demontage der historischen Slipanlage von 1936/37 der einstigen Schiffbaugesellschaft Unterweser, die zwar seit 1995 nicht mehr in Funktion war, aber durchaus als Reparaturstätte für kleinere Museumschiffe und Sportbootfahrzeuge interessant gewesen wäre, macht wieder einmal auf die Defizite aufmerksam, die im Umgang mit den wenigen historischen technischen Zeugen in dieser Stadt herrschen.

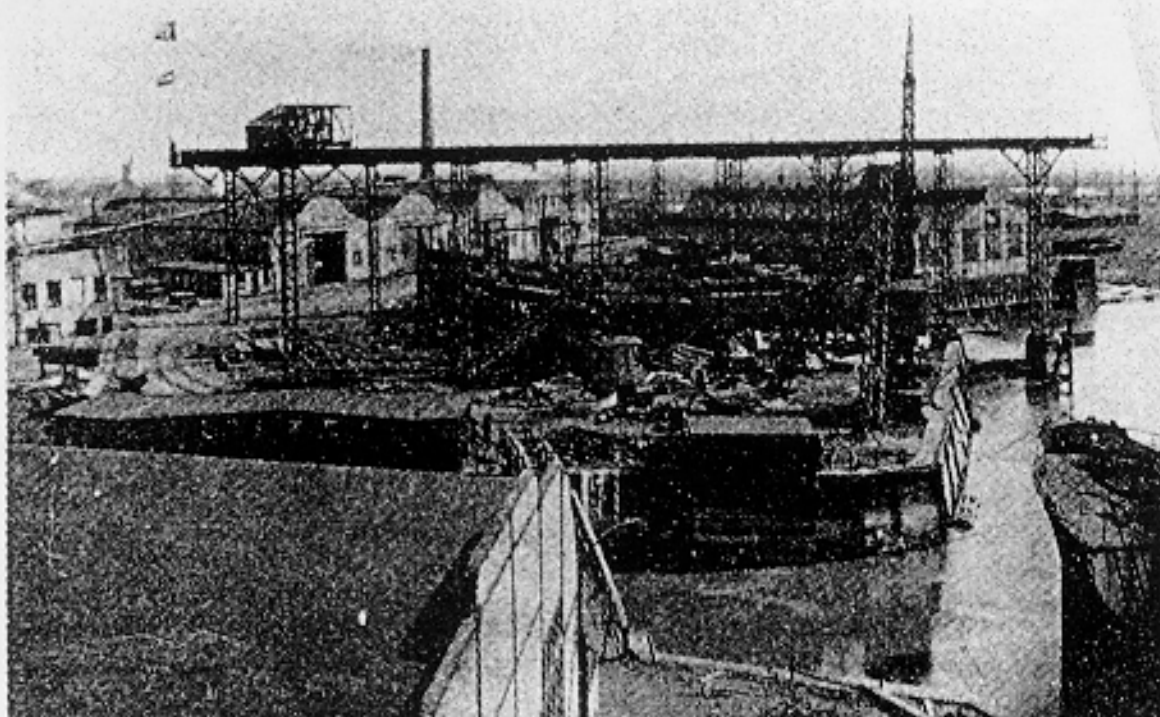
Dr. Dirk J. Peters

Benutzte Literatur:

-Marc Fisser, Seeschiffbau an der Unterweser in der Weimarer Zeit (=Veröffentlichung des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 10), Bremerhaven 1995.

-Dirk J. Peters, Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg (=Veröffentlichung des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 7), 2. Aufl., Bremerhaven 1992.

-SUAG, 150 Jahre Schichau Unterweser Aktiengesellschaft Bremerhaven, Bremerhaven 1987.



Ansicht der Werftanlagen, 1933 (Archiv DSM)

Zwischen Wohnen...

Fortsetzung von Seite 2

Jahr endenden kontinuierlichen Schiffbautätigkeit bei der letzten Geesteschleife. Riedemann selbst hatte daran allerdings nur geringen Anteil, da er bereits nach wenigen Jahren die Leitung des Betriebs aus der Hand geben mußte; von Erfolglosigkeit getrieben, versuchte er sich danach noch mehrfach als Führerunternehmer, um dann 1916 von der Unterweser zu verschwinden. Nach mehreren Umorganisationen wurde das Unternehmen 1910 unter dem Namen „Schiffbaugesellschaft Unterweser“ auf eine neue Basis gestellt, die den Ausgangspunkt für einen erfolgreichen, industriell ausgerichteten Schiffbau bildete. Der Schiffbaubetrieb, der zeitweise bis zu 1.000 Menschen beschäftigte, und das Kalksandsteinwerk bestimmten seither maßgeblich das industrielle Geschehen im Einzugsbereich der Hafenstraße.

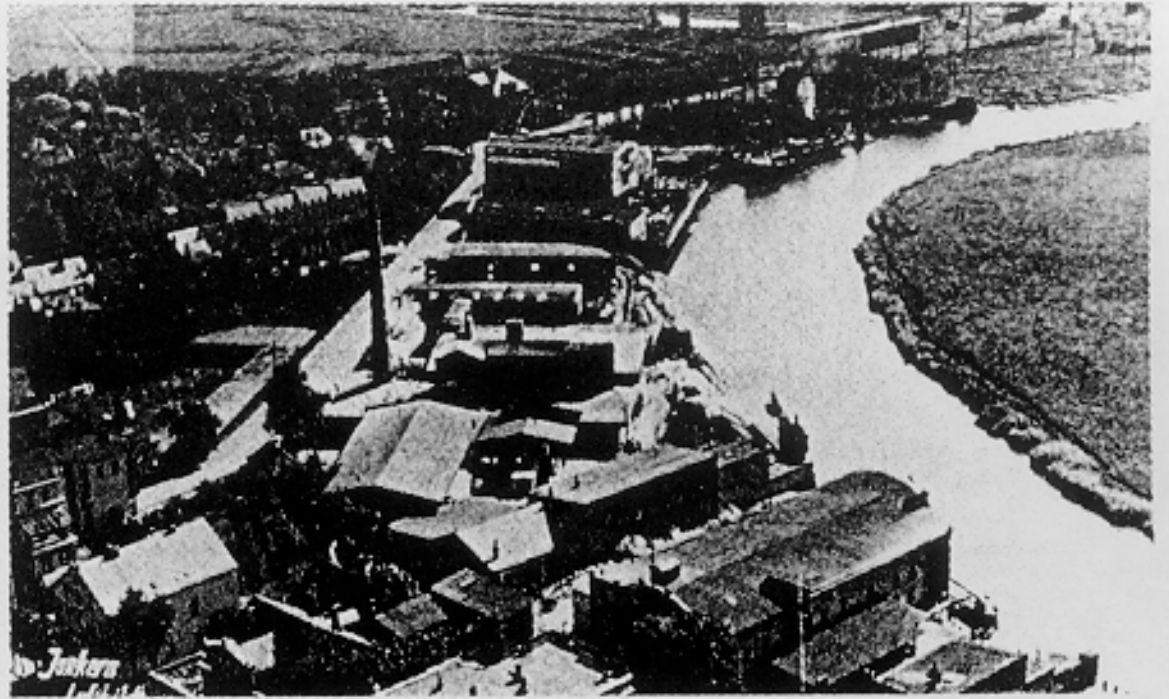
Die Werftanlagen wurden seit 1910 erheblich erweitert; dabei entwickelte u. a. sich der Bereich der neuen Auemündung zu einem werfteigenen Ausrüstungshafen, zumal das Unternehmen bald auch von dem westlich der Aue gelegenen, noch verbliebenen Teil des Lade- und Löschplatzes Besitz ergriff, wo weitere Werkstätten wie Schlosserei, Sägerei und Tischlerei entstanden. Dieses Areal wurde später wieder aufgegeben und wird heute von der Fa. Kistner als Lagerplatz genutzt. Die räumliche Expansion war aber vor allem nach Osten gerichtet, wo sich die Werftanlagen zunächst bis zur alten Geesteschleife und dann, nach deren Verlandung, bis zur Leher Chaussee, der heutigen Stresemannstraße, ausdehnen konnten. Diesen Umfang hat das Unternehmen bis heute beibehalten. Die vom Leher Magistrat um 1920 gehegte Hoffnung, daß sich im Anschluß an dieses, durch ein Eisenbahngleis erschlossenes Areal der gesamte Reuterhamm zu einem größeren Industriegebiet entwickeln könne, erfüllte sich jedoch nicht. So blieb es bei Schiffbau und Baustoffherstellung. Die Firma Kistner verstand es, den Kalksandstein schnell salonfähig zu machen, vor allem da sie das neue Baumaterial offensiv als Verblendstein weithin sichtbar einsetzte, etwa bei der Gebäudegruppe Hafenstr. 44-48 und bei dem ebenfalls von ihr erbauten, der Fabrik direkt gegenüber gelegenen Eckhaus Hafenstraße 57. Die Nähe zur Produktionsstätte war auch für die Materialwahl der Schiffbaugesellschaft Unterweser ausschlaggebend: das 1914 von der Fa. Kistner errichtete Verwaltungsgebäude und die dreigliedrige Schiffbauhalle von 1920 – beide Gebäude, die bis heute den Blick auf sich ziehen, sind von dem Geestemünder Architekten Ernst August Maaßen entworfen – bestehen ebenso wie die anderen Werkstätten aus Kalksandstein. Der Wohnungs- und Industriebau dieses Standorts weist also in mehrfacher Hinsicht

nicht nur eine enge Verflechtung, sondern auch eine bemerkenswerte örtliche Prägung auf. Eine enge Beziehung bestand auch zwischen Wohnen und Arbeiten. Dies gilt für die räumliche Nähe von Wohnvierteln und Gewerbegebieten, wie sie sich aus der Entwicklung der Hafenstraße ergab, ebenso wie für die Tatsache, daß man bis weit in unser Jahrhundert hinein meist in der Nähe des eigenen Arbeitsplatzes wohnte. Insofern entwickelte sich der Einzugsbereich der Hafenstraße nicht nur zum Wohnort für die im engeräumigen Bremerhaven arbeitende Bevölkerung, sondern auch zum Domizil der im Viertel selbst tätigen Menschen. Die Beschäftigten der im Umkreis der Hafenstraße ansässigen Unternehmen fanden daher überwiegend in den westlich und östlich angrenzenden Wohnvierteln Unterkunft. Dies trifft in besonderem Maße für das sog. Aueviertel zu, das zwischen Hafenstraße, Auestraße, Werftstraße und dem Geestedeich gelegene kleine Areal, das sich seit den 1850er Jahren zu einem Wohnquartier eigenen Charakters entwickelt hatte. Neben einer Reihe von Handwerks- und



Gaststätte „Delphin“, vom Werfttor der SGUW aus gesehen, ca. 1920 (Stadtarchiv Bremerhaven).

Dienstleistungsbetrieben, die die Einwohner mit Gütern des alltäglichen Bedarfs versorgten, ließen sich hier zahlreiche bei der Fa. Kistner und der „Delphin“-Werft bzw. der Schiffbaugesellschaft Unterweser Beschäftigte nieder: Schiffszimmerleute, Schlosser, Maurer, Kesselschmiede, Kontorgehilfen sowie in verschiedenen anderen Bereichen eingesetzte Arbeiter. Kistner hatte 1885 in der Mittelstraße (heute: Thorner Straße) sogar ein kleines Ensemble von vier Reihenhäusern mit insgesamt 15 Arbeiterwohnungen bescheidenen, aber für damalige Verhältnisse durchaus modernen Stan-



Das Gewerbe- und Industriegebiet an der letzten Geesteschleife, ca. 1927; links das Aueviertel Bremerhaven. Häfen-Werften-Fischerei. Bremerhaven 1977.

dards errichtet. Dies war jedoch eher die Ausnahme; die Mehrzahl der Beschäftigten wohnte – oft zur Untermiete – in den älteren kleinen Handwerkerhäusern, wie sie das Bild des Aueviertels bis heute prägen. Um die Jahrhundertwende entstanden dann auch Mietshäuser mit Wohnungen größeren Zuschnitts, die von Meistern und Angehörigen vergleichbarer Berufsgruppen bewohnt wurden. Daß sich direkt neben dem Aueviertel ein Industriegebiet etablieren und erhalten konnte, ist darin begründet, daß für das vom Geestedeich und später der Aue umschlossene Wohngebiet Erweiterungsmöglichkeiten nicht bestanden und seine Struktur daher um 1900 abgeschlossen war. Zu ihr gehörte eine Reihe von öffentlichen Einrichtungen wie etwa die Deichschule, ein katholischer Schulraum oder, seit 1903, auch eine Feuerwache sowie zahlreiche Gaststätten. Über einen besonderen Bezug zum Industriegebiet verfügte der Malermeister und Gastwirt Friedrich Lührs, der 1905 am Ende der Deichstraße (heute: „Auf den Sülten“) in seinem neuerbauten mehrstöckigen Mietshaus die mit einem Gartenlokal an der Aue verbundene Gastwirtschaft „Delphin“ einrichtete. Hier, direkt vor dem Werfttor, kehrten zahlreiche Beschäftigte der Schiffbaugesellschaft Unterweser, der Fa. Kistner und anderer umliegender Einrichtungen ein: so etwa auch Seeleute und Benutzer des Lade- und Löschplatzes. Hier war es auch, wo im Clubzimmer so manches Geschäftsgepräch zwischen Inhabern und Kunden der nahegelegenen Unternehmen geführt wurde. Das Etablissement wurde bis in die 1930er Jahre noch von der Stieftochter des Inhabers weitergeführt; das Gebäude wird gegenwärtig durch Renovierung und den Ausbau des Dachgeschosses modernen Wohnstandards angeglichen.

Die Nähe von Wohnen und Arbeiten bezog sich auch auf die Unternehmer; dementsprechend befanden sich auf den zwischen Geeste und Hafenstraße gelegenen Gewerbegrundstücken ne-

ben den Betriebsanlagen auch die repräsentativen, zur Straße ausgerichteten Wohnhäuser der Eigentümer. Von den ehemaligen Ensembles der Rogges, Siebs, Wilms und anderer sind nur noch die sog. Kistner-Villa, das Wohn- und Geschäftshaus von Johann Kistner und das Anwesen des Maurermeisters Möller (später J. Stindt) erhalten. Im Unterschied zu diesen Familienbetrieben verfügte die Schiffbaugesellschaft Unterweser als Kapitalgesellschaft zwar nicht über ein Unternehmerwohnhaus, doch erfüllte das an der Ecke Werftstraße gelegene Wohnhaus von Carl Kistner zeitweise eine solche Funktion, da eine der repräsentativen Wohnungen von Max Rindfleisch bewohnt wurde, dem erfolgreichen Werftdirektor, der das Unternehmen von 1910 bis zu seinem Tode 1930 leitete. Nach dem Tode Carl Kistners (1918) ging das Gebäude, das dann auch weitere leitende Mitarbeiter beherbergte, in den zeitweiligen Besitz der SGUW über; Ende der 1960er Jahre mußte es dem neuen Kistner-Baumarkt weichen. So war die Schiffbaugesellschaft Unterweser auch in dieser Beziehung eng in die räumlichen und sozialen Strukturen im Einzugsbereich der Hafenstraße eingebunden. Diese Strukturen sind heute nicht mehr gegeben. Die engen Beziehungen zwischen Wohnen und Arbeiten haben sich im Laufe der Zeit ebenso verflüchtigt wie die Standortvorteile eines flußnahen Industriegebiets, für das noch 1993 im Verlauf des Autobahnzubringers eine aufwendige Drehbrücke errichtet wurde. Doch immer noch deuten einige Zeugnisse auf die ehemalige Bedeutung gewerblicher und industrieller Tätigkeit an der Hafenstraße: das Lagerhaus von Theodor Kistner, die Kistner-Villa und zahlreiche private Wohnungsbauten im Aueviertel, vor allem aber das nach wie vor produktive Kalksandsteinwerk. Sollte es nicht möglich sein, auch einen Teil der Anlagen der Schiffbaugesellschaft Unterweser – etwa das Verwaltungsgebäude und eine der Werkstätten – der Nachwelt zu erhalten und so die Erinnerung an die vielfältigen räumlichen, wirtschaftlichen, technischen und sozialen Entwicklungen in einem unserer ältesten und letzten stadtnahen Industriegebiete zu bewahren?

Dr. Hartmut Bickelmann

Wenn die Stürme...

... über Land und Meer rasen. In den vergangenen Jahren hat es Gott sei Dank nicht mehr so schwere Sturmfluten gegeben wie in den fünfziger und sechziger Jahren. Zahlreiche kleine und große Schiffe strandeten damals vor unserer heimischen Küste. Einer der dicksten „Pötte“ wurde am 3. Dezember 1967 vor Scharhörn auf eine Sandbank geworfen. Es war der griechische Frachter „Emmanuel M.“ (4600 Tonnen). Die Besatzung konnte gerettet werden. Wie ein Denkmal saß er auf einer hohen, hellen Sandbank. Nach mehr als einem Jahr gelang es einem holländischen Unternehmen, das Schiff in tiefes Gewässer zu bugsieren. Das gelang durch Baggerung eines Kanals und mit Hilfe starker Hochseeschlepper.



Quellen: Hartmut Bickelmann, Zwischen Gewerbeansiedlung und Wohnungsbau. Die südliche Hafenstraße und ihr Einzugsbereich bis zum Ersten Weltkrieg, in: Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte II, Bremerhaven 1996, S. 97-200; ders., Werbung durch Anschauung. Kalksandstein an der Unterweser und das Haus Hafenstr. 57, in: Niederdt. Heimatbl. Nr. 567 (März 1997); Marc Fisser, Seeschiffbau an der Unterweser in der Weimarer Zeit, Bremerhaven 1995; Dirk J. Peters, Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg, Bremerhaven, 2. Aufl. 1992; Schifffahrt auf der Geeste, Bremerhaven, 1987; Stadtarchiv Bremerhaven, Wesermünde 021/71/12, 021/80a; 021/49/2-8.

Einladung

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

Lichtbildervortrag

am Donnerstag, dem 26. November 1998, 19.30 Uhr
im Vortragssaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums
Hans-Scharoun-Platz, Bremerhaven

Dipl.-Ing. Hinrich Gravert

„Der Bau der neuen
Fischereihafenschleuse in Bremerhaven“

Umschau

Zeitschriftenschau 1996

Die vom Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden jährlich herausgegebene „Zeitschriftenschau“ liegt jetzt für das Jahr 1996 vor. Sie gibt wiederum umfassend Auskunft über das im Stichjahr erschienene Aufsatzschrittmum zur Geschichte des Elbe-

Weser-Dreiecks; insgesamt 1.624 Titel (einschließlich Buchbesprechungen) hat die Bearbeiterin, Ina Worofski-Donner, zusammengestellt und durch Orts-, Sach- und Personenregister erschlossen.

Das unentbehrliche Hilfsmittel kann in allen öffentlichen Einrichtungen der Geschichtsvermittlung (Bibliotheken, Archiven, Museen) eingesehen oder kostenlos beim Landschaftsverband Stade, Im Johanniskloster, 21682 Stade Telefon (041 41) 4 63 00, bezogen werden. Bi

Im Zeitlauf der Geschichte

Bilder
von einst und jetzt



Idylle dahin – aber sauberer

Ein halbes Jahrhundert liegt zwischen diesen beiden Bildern aus Wremen. Als der Bremerhavener Kunstmaler Friedrich Köster hier vor fünfzig Jahren seine Staffelei aufbaute und dieses wunderschöne Straßenmotiv im Westen der Wremer Dorfwurt auf die Leinwand bannte, konnte noch niemand ahnen, daß sich dort einmal eine enorme Wandlung vollziehen würde. Auf dem Foto von heute hat sich nur noch das vordere Haus (rechts) die alte „Reethaube“ bewahrt. Das große Bauernhaus im Hintergrund ist längst verschwunden. Auch alles andere hat sich grundlegend geändert an diesem Straßenteil. Die

Idylle des niederdeutschen Dorfkarakters ist für immer dahin. Aber Vorteile an Lebensqualität hat das „Moderne“, bei allem Respekt vor dem alten, doch gebracht: Die Jauche läuft nicht mehr, wie das bis vor fast 40 Jahren noch so typisch war für fast alle Marschendorfer, „den Barg dol“, wie man in Platt sagte. Sie floß an Wintertagen in schmalen Strömen an vielen Stellen langsam, aber stetig in die Wasserlösen oder größeren Gräben hinein. Kommentar eines lüttjen Wremer Buttjers um 1950: „Is nich slimm. Szüh, in 'n Winter kunnen wi jo ok nich in de Woterlös boden.“

Ca.



Vorträge zur Geschichte der Altsachsen

Die Burggesellschaft Bederkesa hat eine Reihe von Wissenschaftlern gewinnen können, die vom 10.-20. November 1998 neue Einsichten in die Archäologie der Altsachsen im Küstengebiet vermitteln werden. Alle Vorträge finden im Festsaal der Burg Bederkesa statt. Der Eintritt ist frei.

■ Dienstag, 10. November, 19.30 Uhr
Matthias Schön M.A.: Gräber der Altsachsen im nordwestlichen Elbe-Weser-Dreieck

■ Freitag, 13. November, 19.30 Uhr
Prof. Dr. Peter Schmid: Feddersen Wierde – dörfliches Leben in der Marsch

■ Dienstag, 17. November, 19.30 Uhr
Dr. Hans-Jürgen Häbeler (Hannover): Sächsische Gräber bei Issendorf, Landkreis Stade

■ Freitag, 20. November, 19.30 Uhr
Prof. Dr. Horst Wolfgang Böhme (Marburg): Sachsen als Söldner im Dienste Roms

Unterlagen zur Geschichte der Rickmers-Werft gefunden

Lange verschollen geglaubte Unterlagen der Rickmers-Werft, die bis in die 50er Jahre des 19. Jahrhunderts zurückreichen, sind vor kurzem aufgetaucht. Das Material, das sich in zwei bei einer Auktion erworbenen Holzkisten befand, wurde dem Rührstringer Heimatbund übergeben. Nach ihrer Restaurierung und Erschließung sind die Archivalien jetzt für wissenschaftlich Interessierte zugänglich: über ihren Inhalt gibt jetzt ein vom Heimatbund erstelltes Findbuch detailliert Auskunft. Interessenten können nach Voranmeldung beim Archiv des Rührstringer Heimatbundes Einsicht in den gerade für die Geschichte Bremerhavens wichtigen Bestand nehmen (Ansprechpartner: Wolfgang Engelhardt, Tel. 047 31/8 81 75). Wer sich zunächst nur darüber orientieren möchte, um welche Unterlagen es sich handelt, kann

dies im Stadtarchiv Bremerhaven tun, wo eine Kopie des Findbuches greifbar ist. Bi

Chronik des Bremer Vulkan

Die Fertigstellung des letzten Neubaus des Bremer Vulkan hat der gelernte Schiffingenieur Helmut Behling in einer umfangreichen Fotoreportage dokumentiert. Die schönen Aufnahmen tragen allerdings vielfach Werbecharakter. Dem Bildteil ist eine kurze, von Reinhold Thiel verfaßte Chronik des Unternehmens vorangestellt. Bi

Helmut Behling/Reinhold Thiel: **Bremer Vulkan. Ende einer Ära.** Bremen: H. M. Hauschild 1997. 120 S., zahlr. Abb., 64,- DM.

Neue Öffnungszeiten des Stadtarchivs Bremerhaven

Wegen gravierender personeller Engpässe sieht sich das Stadtarchiv Bremerhaven dazu gezwungen, seine allgemeinen Besuchszeiten einzuschränken. Ab sofort gelten folgende Öffnungszeiten: montags und mittwochs 9-16 Uhr, donnerstags 9-18 Uhr; dienstags und freitags geschlossen.

Vorweihnachtliche Fahrt

Am Sonnabend, 5. Dezember, findet eine **Vorweihnachtliche Fahrt nach Celle mit Besuch des Weihnachtsmarktes** statt. Die Abfahrt erfolgt ab 7 Uhr vom Bremerhavener Hauptbahnhof. Die Leitung hat Manfred Massow, Bad Bederkesa, Anmeldung bei Ernst Allers, Spieka.

Niederdeutsches Heimatblatt

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

Druck: Bremerhavener Rotations-Druck GmbH u. Co. KG.
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, Muggenburgerweg 2,
27607 Langen, Tel. (047 43) 55 87



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

November 1998

Mittwoch, 4. November 1998, 19.30 Uhr, Bremerhaven-L., Stadtarchiv: Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Helmut Bickelmann

Freitag, 6. November 1998, 19.30 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: Treffen der MvM-Fahrtenleiterinnen und Fahrtenleiter

Sonnabend, 7. November 1998, 15 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Stadiongaststätte „OSC-Sportpark“: Nordsee-Stadion: Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Rainer von Barga

Mittwoch, 11. November 1998, 16 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: MvM-Klönstunde; Leitung: Günther Thieding

Mittwoch, 11. November 1998, 19 Uhr, Bederkesa, Waldschlößchen-Bösehof: „Plattdüütscher Schrieverkring“, Leitung: Fred Würdemann

Donnerstag, 12. November 1998, ab 19 Uhr, Dorum, Alte Rektorschule, Poststraße 16: Schreibabend der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Rinje Bernd Behrens und Heinz-Dieter Mehrtens

Freitag, 13. November 1998, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Stadtscheune: Vortrag Dr. Jörg Hillman: „Freiheiten in Hadeln und Würsten – die Herzöge von Sachsen-Lauenburg im Land zwischen Elbe und Weser im 16. Jahrhundert“ (gemeinsame Veranstaltung mit der Kranichhaus-Ge-

sellschaft Otterndorf)

Dienstag, 17. November 1998, 19 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Peter Bussler

Mittwoch, 18. November 1998, Otterndorf, Vorstellung der neuesten Veröffentlichung der Männer vom Morgenstern „Die Flurnamen des Landes Hadeln“

Donnerstag, 19. November 1998, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Filmvorführung des Cuxhavener Filmemachers Dieter Meyer: „Kunst- und kulturgeschichtliche Fahrten des Heimatbundes nach Mecklenburg-Vorpommern“

Sonnabend, 21. November 1998: Kleine Wanderung zwischen Hemmoor und Lamstedt mit Grünkohlessen im „Hackemühlener Krug“ um 12 Uhr; Leitung: Gerhard Wurche. Abfahrt Bremerhaven-Hbf.: 8 Uhr, Cuxhaven-Sparkasse 8.45 Uhr

Donnerstag, 26. November 1998, 19.30 Uhr, Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum: Vortrag Dipl.-Ing. Hinrich Gravert: „Der Bau der neuen Schiffahrtsschleuse in Bremerhaven“ (gemeinsame Veranstaltung mit der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven und dem Stadtarchiv Bremerhaven)

Die Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Hadeln/Cuxhaven“ tagt nach besonderem Plan. Interessenten wenden sich bitte an den Leiter Heiko Völker, Tel. 047 51/41 38