

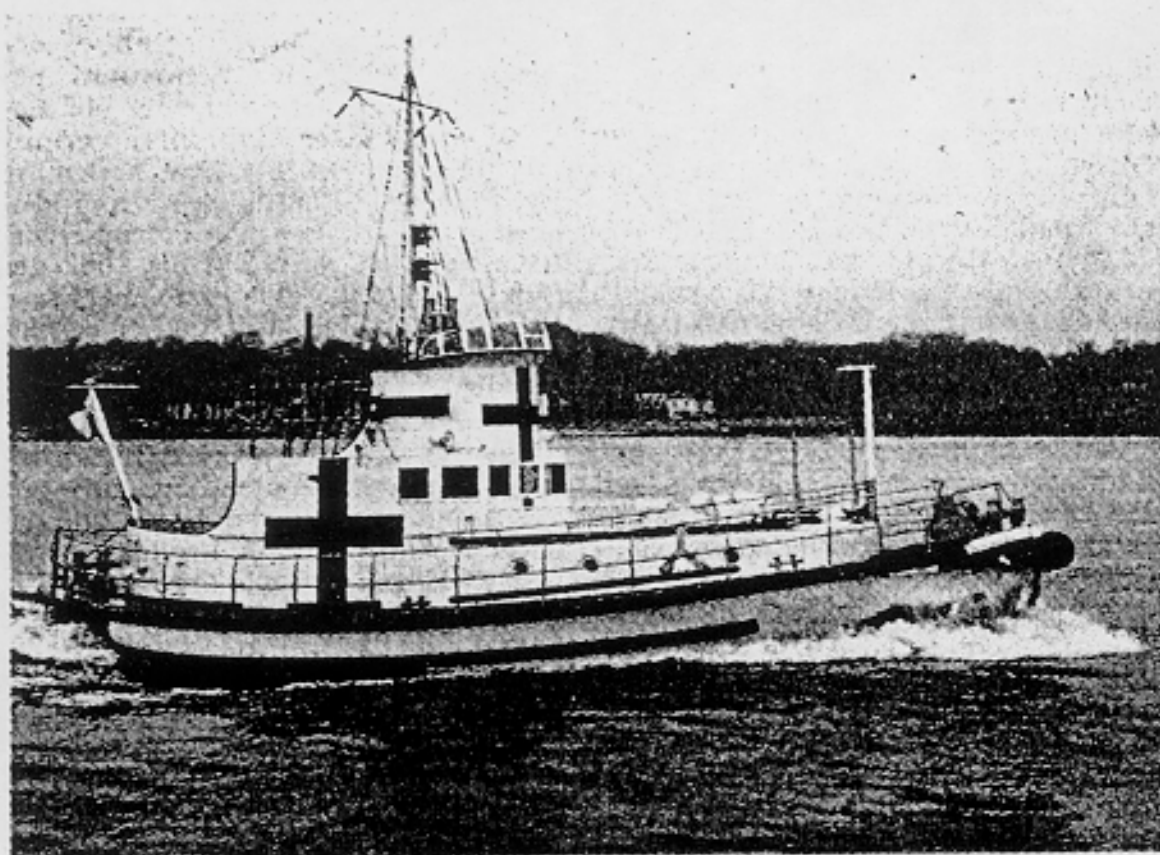
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

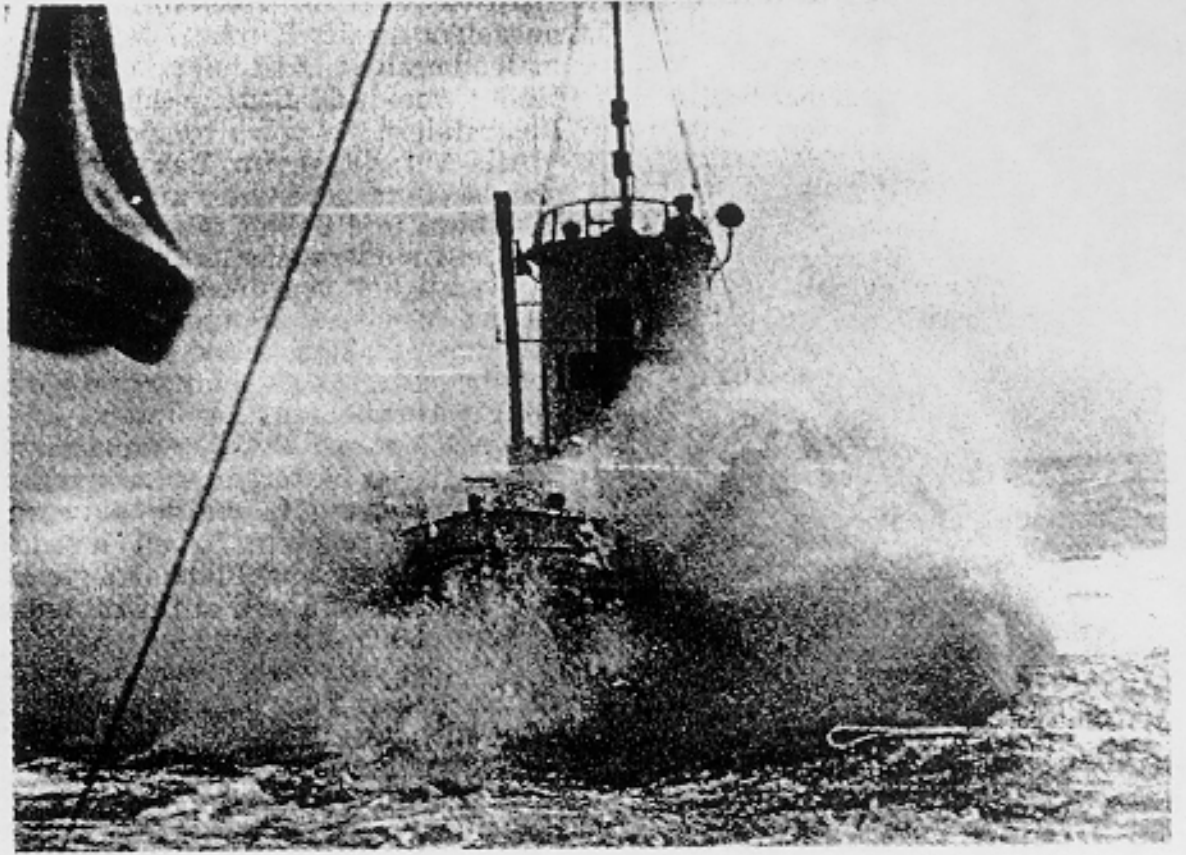
Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

April 1999
Nr. 592



„Geheimrat Gerlach“ auf der Weser während einer Probefahrt



Stürmisches Wetter in der Außenweser

Wertvolle Dokumente aus Bauschutt gerettet

Logbücher und andere Unterlagen von Rettungsboot „Gerlach“ an DGzRS übergeben

Der pensionierte Berufsfeuerwehrmann Arthur Koch aus Spieka fand unersetzliche Dokumente der ehemaligen Station Dorum der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Wichtig waren bei diesen im Abfallschutt entdeckten Unterlagen neben dem unwiederbringlichen Kartenmaterial nautische Bücher und Aufzeichnungen. Größte Bedeutung hatten die aus den letzten Jahren des Zweiten Weltkrieges stammenden drei Logbücher (Fahrtenbücher) der „Geheimrat Gerlach“.

Ein wichtiges Schreiben der DGzRS (Bezirksverein Unterweser) war das

vom 5. Juni 1940. Darin teilte der damalige Vertreter Siebert mit, daß „für die Rettungsstation Dorumertief das Motorrettungsboot „Geheimrat Gerlach“ als Liegeplatz beim Hoheweg Leuchtturm bestimmt worden ist. „Für die Besatzung des Bootes sind sechs Mann bestimmt worden, die von der Luftwaffe für unseren Dienst reklamiert sind.“ Eine Wache bestand aus drei Mann. „Während der Liegezeit des Bootes“, so heißt es wörtlich, „muß ständig von einem Besatzungsmitglied Ausguck gehalten werden auf eintretende Flugzeugunfälle.“ Zum Schluß wird darauf hingewiesen, daß das Rettungsboot so rasch wie möglich auf Station gehen solle.

Dieses aus Eisen gebaute Rettungsboot war 1942 für das 1911 erbaute hölzerne Boot gleichen Namens in Dienst gestellt worden. Die erste, die „hölzerne Gerlach“, lag als Reserveboot auf und wurde 1948 vom Dorumer Gastwirt, Fischer und Seehundsjäger Walther Peuß erworben und zum Granatkutter umgerüstet. Auch fuhr er mit der „Gerlach“ als Seehundsführer Jäger aus ganz Deutschland zu den Seehundsbänken im Wurster Watt. Im Sommer 1970 fand das Boot im Deutschen Schifffahrtsmuseum dann einen Ehrenplatz.

Vertreter der DGzRS aus Bremen und Bremerhaven, denen der Fund übergeben worden ist, waren erfreut, denn das Archiv-Material ist rar bei der DGzRS in Bremen; es fiel weitgehend den Bomben des Zweiten Weltkrieges und einer Überflutung zum Opfer. Bürger, die noch Material (Bücher, Aufzeichnungen, Urkunden, Dienstpläne) von den beiden Wurster Stationen Dorumertief und Wremer-tief besitzen, werden gebeten, sich mit dem Vertreter der DGzRS in Bremen, Geschäftsstelle Weser-Ems, Am Hulsberg 51a, 28205 Bremen, Telefon 0421/49 80 88, in Verbindung zu setzen.

Die Wurster Stationen waren einst wichtige Stützpunkte der großen deutschen Rettungsorganisation. Sie nahmen schon kurz nach der Gründung der „Gesellschaft“ 1865 ihre Arbeit auf. Im Jahre 1940 wurde die Wremer und 1946 die Dorumer Station aufgelöst.

Die Freiwilligen der Gesellschaft, zumeist Wurster Schiffer und Fischer, retteten in rund 80 Jahren etwa hundert Seeleute vor dem Tode des Ertrinkens. Der erste Einsatz war wenige Monate, nachdem die „Gerlach“ ihre Position im Dorumer Sielhafen bezogen hatte. Am 29. Dezember 1921 strandete der Neptun-Dampfer „Saturn“ auf der Mellumplate. Sieben Seeleute wurden nach einem langen, schweren Einsatz gerettet.

Mit einem Boot, das nur über einen 50 PS-Motor verfügte, sind die kühnsten Rettungsfahrten unter härtesten Wetterbedingungen gefahren worden. Ausschließlich Dorumer Fischer waren Rettungsmänner auf der „Gerlach“, die von Memel nach Dorum verholte. Als Vormann diente mehr als ein Jahrzehnt der Dorumer Fischer Ernst Huck (1898–1981). Ein ruhiger und besonnener Mann, der mit zu den erfolgreichsten Vormännern der Gesellschaft gehörte und dessen Foto noch heute an der sogenannten Ehrenwand in der Hauptverwaltung in Bremen hängt.

Manchmal waren auch die Retter in Not. Vormann Ernst Huck (genannt „de grote Ernst“, zur Unterscheidung von seinem gleichnamigen kleineren Vetter) erzählte mir Silvester 1979: „Im Herbst 1929 sahen wir an einem stürmischen Tag vom Deich aus eine bei Knechtsand treibende Jacht. Im Fernglas konnte ich erkennen, daß ihre Segel in Felzen herunterhingen. Als wir das Schiff fast erreicht hatten, streikte unser Motor. Es gelang uns aber nach einer Viertelstunde, ihn wieder in Gang zu setzen. Das wurde

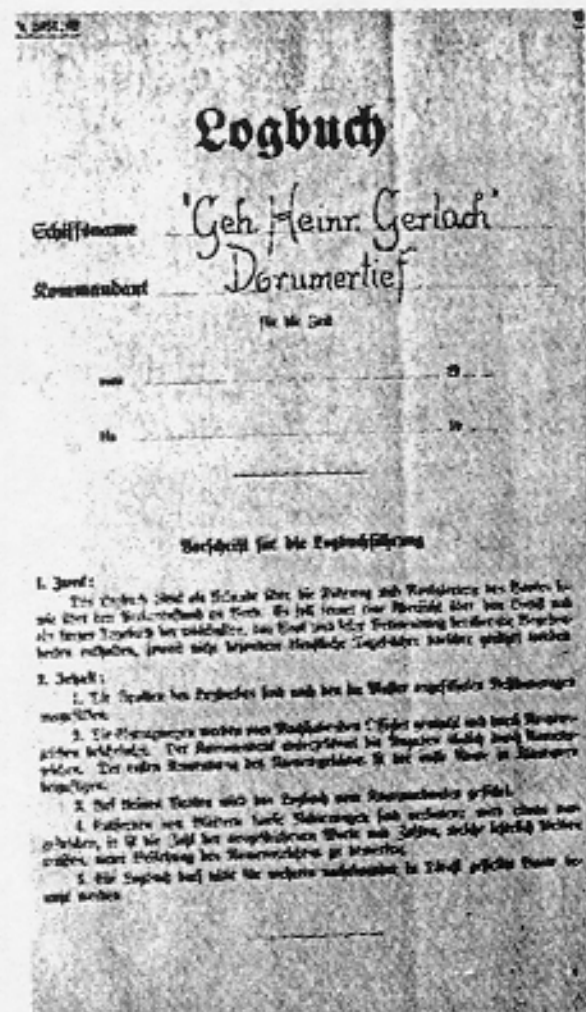


Vormann Ernst Huck (1898–1981)

auch Zeit, denn als wir die völlig erschöpften Männer von Bord des Havariisten geholt hatten, kippte das Schiff um und wurde in der Brandung zerschlagen.“

Die größte Rettungstat der Dorumer, über die in allen Zeitungen Deutschlands berichtet wurde, geschah am 21. Oktober 1931. Bei Scharhörn strandete der 916 Bruttoregistertonnen große dänische Frachter „Peder Most“.

Fortsetzung Seite 2



Innentitelseite von einem Logbuch

Sonnenuhren in der hiesigen Region einst und jetzt

Oft zu finden – In der Regel mit Jahreszahl des 18. Jahrhunderts

Im Jahre 1841 lieferte der Scharmbecker Uhrmacher Marcus Beha für die Marienkirche in Geestendorf eine neue Turmuhr zum Preis von 170 Reichstalern. Dazu gehörte offenbar nicht das Zifferblatt, denn das mußte im folgenden Jahr von einem Zimmermann ausgebessert und von einem Maler gestrichen werden, der auch die Ziffern vergoldete. Die ausgewechselte Turmuhr dürfte ziemlich alt und abgenutzt gewesen sein, weil 1830, 1835 und 1838 Reparaturen durchgeführt wurden, deren Kosten in dem

betreffenden Jahrzehnt über die Hälfte des neuen Uhrwerks ausmachten.

An der Marienkirche befindet sich eine schlicht gestaltete Sonnenuhr aus dem Jahr 1742. Sie besteht aus Naturstein, in den die Stundenzahlen und Stundenlinien eingemeißelt sind. In dem Verzeichnis der Bauarbeiten des Jahres 1833 an den „geistlichen Gebäuden“ Geestendorfs ist vermerkt: „An den Maler J.C. Tieck für den Sonnenzeiger an der Kirche 4 Mal anzumalen bezahlt ...“ Es folgt der Preis in Höhe von 16 Gutegroschen (2/3 Reichstaler).

Alle Vorschläge für Bau- und Instandsetzungsarbeiten an Kirche, Pfarrhaus und Schule wurden bei einer sogenannten Visitation auf ihre Notwendigkeit geprüft. Das muß auch bei der Arbeit am „Sonnenzeiger“ der Fall gewesen sein, mit dem die Sonnenuhr von 1742 gemeint sein dürfte. Das Anstreichen des Natursteins sollte wohl weniger der Verschönerung dienen als der besseren Lesbarkeit der Zeichen. Jedenfalls wurde eine als notwendig erachtete Arbeit an der Sonnenuhr durchgeführt, obgleich eine Räderuhr im und am Kirchturm vorhanden war. Danach stellt sich die Frage nach dem Zweck, den die Sonnenuhr noch im vorigen Jahrhundert zu erfüllen hatte.

Sonnenuhren sind auch an anderen Kirchen der hiesigen Region häufig zu finden, und zwar in der Regel mit einer Jahreszahl des 18. Jahrhunderts. Das ist zum Beispiel der Fall in Altenbruch (1788), Altenwalde (1760), Bramstedt (1750), Büttel (1786), Dedesdorf (1776), Misselwarden (1754), Sandstedt (1719) und Wulsdorf (1787). Leider ist es nur bei wenigen Kirchen gelungen, Angaben über den Einbau der ersten Turmuhr zu finden. Die St. Laurentius-Kirche in Dedesdorf hat lt. Zeitungsartikel eine Schlaguhr ohne Zeiger im Jahr 1632 und eine Turmuhr mit Zifferblatt 1792 erhalten. Die Sandstedter St. Johannis-Kirche besaß nach einer Rechnung über das „Jahrgeldt für die Uhr zu stellen“ vom Jahr 1667 zu der Zeit be-

reits eine Turmuhr. Eine Quittung von 1715 bestätigt die Bezahlung einer Zeigerreparatur. Demnach war eine Räderuhr vor der Sonnenuhr von 1719 vorhanden. - Die Turmuhr der Bramstedter St. Jacobi-Kirche wurde 1815 ausgewechselt, weil die alte sehr schlecht und unbrauchbar war. Sie stammte von einem Schmied des Ortes; das neue Werk dagegen hat ein Uhrmacher aus Uthlede hergestellt.

Im Schloßgarten zu Ritzebüttel befindet sich ein Gartensonnenuhr mit neun Zifferblättern und der Inschrift „Renovatum 1751“. Das Original des Oberteils ist im Schloßinneren zu sehen; eine Nachbildung der vollständigen Sonnenuhr wurde 1995 in der Südersteinstraße vor der Schloßgrabenbrücke aufgestellt. Es wird vermutet, daß das Original aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts stammt und erst mit der Renovierung 1751 auf das Schloßgrundstück gekommen ist.

Am Schloß aber war bereits eine Räderuhr, und zwar spätestens seit 1747. Dies geht aus einem Vertrag des Hauses Ritzebüttel mit einem Uhrmacher und Kleinschmied hervor, von dem die ersten beiden Punkte folgenden Wortlaut haben (Schreibweise teilweise geändert):

1) Verpflichtet sich Claus Steinmetz, die auf dem Hause Ritzebüttel befindliche Uhr beständig aufzuziehen und zu stellen. Wofür demselben von der hiesigen Nicolai-Bruderschaft jährlich Leichtgeld entrichtet wird, welche sechs Mark auf Michaelis 1747 zum ersten Mal fällig sind.

2) Übernimmt Claus Steinmetz diese Uhr ad dies vitae auf seine Kosten zu unterhalten und zu reinigen, auch alles Eisenwerk, was etwa vergehen und zerbrechen möchte, auf eigene Kosten zu reparieren, wofür er von dem Kämmerer einnehmer jährlich schreibe vierundzwanzig Mark Leichtgeld und zwar Anno 1747 zum ersten Mal zu erheben hat.

Sonnenuhren waren allgemein zusätzlich erforderlich, weil die Räderuhren einen sehr unregelmäßigen Gang hatten und die Sonnenuhren bei

dem häufigen Stellen die einzige brauchbare Vergleichsmöglichkeit boten. Ein amerikanischer Verfasser schreibt in seinem Buch über Zeit und Zeitmessung, daß noch 1700 die meisten Uhren nur mit einem Stundenzeiger versehen waren und eine Uhr, die nicht mehr als eine Stunde am Tag vor- oder nachging, als ein ausgezeichnete Zeitmesser galt. Ohne Unterschied wurden alle Arten von mechanischen Uhren im Augenblick des Mittags nach einer Sonnenuhr gestellt. - Einen Eindruck von der Beschaffenheit alter Turmuhren vermittelt auch eine Beschriftung zu dem im Buxtehuder Heimatmuseum befindlichen Uhrwerk der St. Petri-Kirche, nach der das von 1858 bis 1963 genutzte Exemplar das erste war, welches wöchentlich statt täglich aufgezogen wurde.

Selbst präzise Räderuhren wie Chronometer stimmen jedoch mit den Sonnenuhren nicht überein, weil der Umlauf der Erde um die Sonne mit der leicht elliptischen Bahn und zu deren Ebene geneigten Erdachse nicht so gleichförmig ist wie der regelmäßige Gang einer Räderuhr. So zeigt die Sonnenuhr die Wahre Ortszeit (WOZ) und der mechanische Zeitmesser die sogenannte Mittlere Ortszeit (MOZ). Die größten Zeitunterschiede zwischen WOZ und MOZ bestehen in der ersten Februarhälfte und in den drei Wochen nach dem 23. Oktober. Im Februar liegt die MOZ 15 Minuten hinter der WOZ, im Oktober 16 Minuten davor. Nur am 15. und 16. April sowie den gleichen Tagen im Juni stimmen WOZ und MOZ überein.

Mit der MOZ hat man sich im vorigen Jahrhundert lange zufrieden gegeben. In Meyers Konversationslexikon von 1890 ist noch zu lesen: „In den Staaten Westeuropas ist die Zeitdifferenz nicht so bedeutend, daß sie störend wirkt; sie beträgt z. B. zwischen Köln und Königsberg nur 54 Minuten. Indessen macht sie sich doch besonders beim Eisenbahnverkehr

Fortsetzung Seite 3



Sonnenuhr von 1742:
Marienkirche von Geestemünde

Wertvolle Dokumente... Fortsetzung von Seite 1

„Das Problem war für uns, wie kommen wir schadlos an den Havarierten heran, der in der schweren Brandung von Scharhorn-Riff vor Newwerk lag“, erinnerte sich Huck.

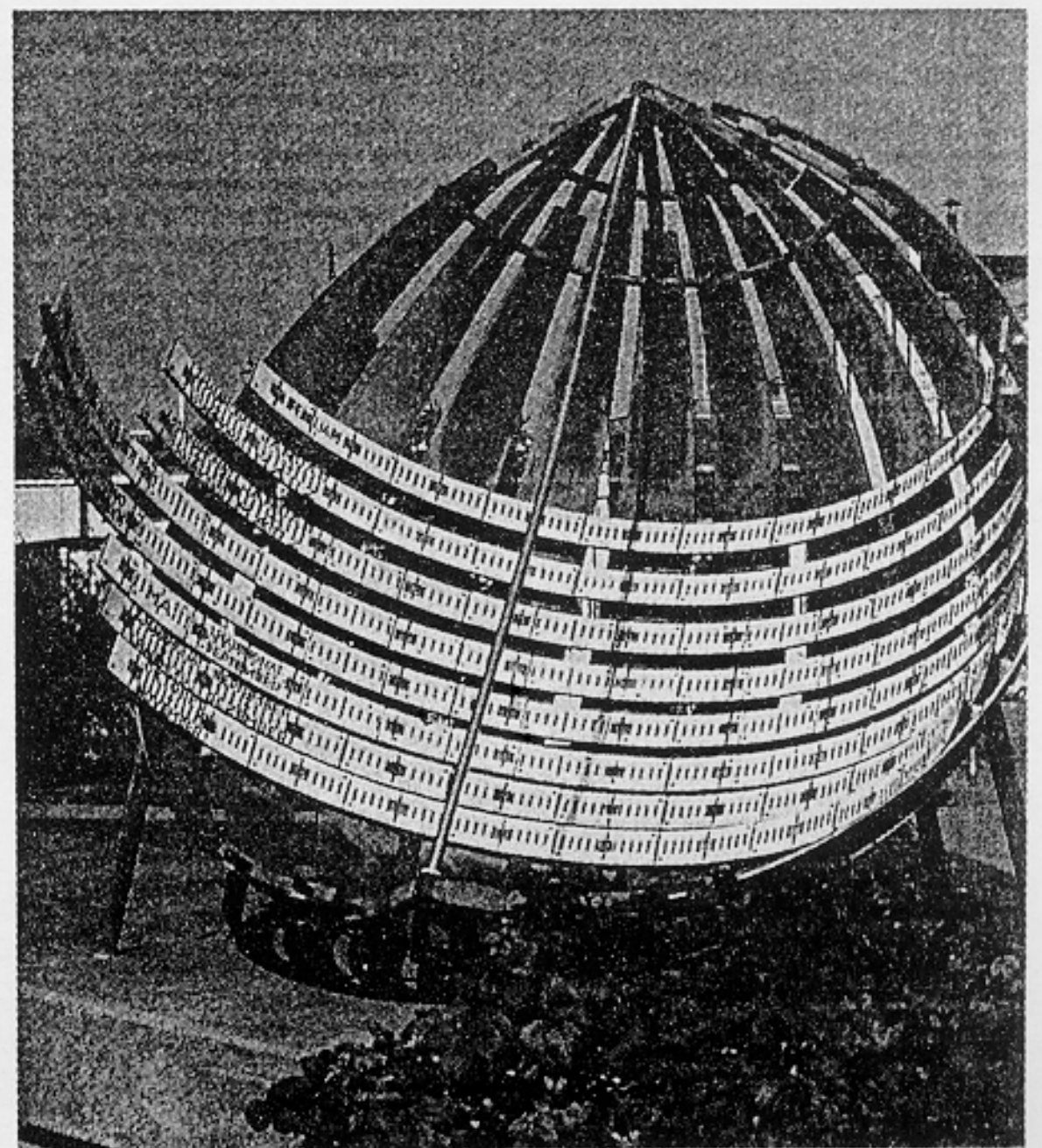


Titel von „Steuermannskunst“

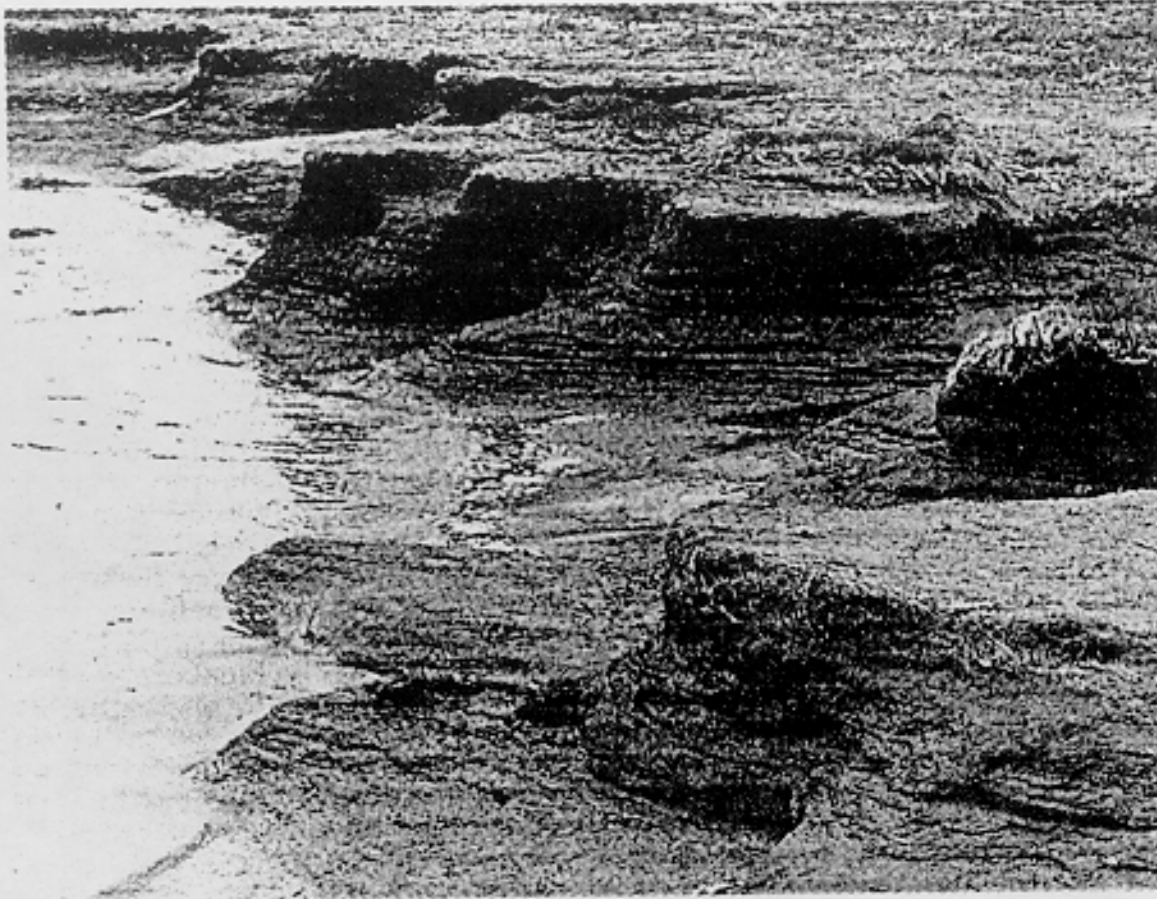
Obwohl die „Gerlach“ leichte Grundberührung in den tobenden Brandungsseen hatte, wagten es die Retter, an Leeseite, also der Wind abgekehrten Seite, längsseits der „Peder Most“ zu fahren. Auf Rufweite herangekommen, schrie Vormann Huck durch das Sprachrohr: „Steigt über, wir kommen längsseits.“ Nichts geschah. Zum großen Erstaunen der Gerlach-Besatzung lehnte der Kapitän die Rettung ab. Huck: „Und dafür riskierten wir nun unser Leben.“

Die Wurster Rettungsmänner kreuzten fast eine halbe Stunde in der Nähe des auf Strand liegenden Dänen. Das Wetter wurde immer härter, und man hörte immer öfter durch den Sturm das dumpfe Aufschlagen des Kiels von „Peder Most“. Die Dorumer Retter wagten einen letzten Anlauf. Ihr Boot hatte dabei wiederholt harte Grundberührung.

Jetzt waren die Dänen froh, daß die Wurster Rettungsmänner es noch einmal wagten, durch die schweren Seen heranzufahren. 13 Seeleute wurden gerettet und nach Cuxhaven gebracht. Vormann Ernst Huck erzählte, als er schon hoch betagt war: „Mir ist heute noch nicht klar, warum der dänische Kapitän beim ersten Anlauf die Rettung ablehnte. Er gab mir später darauf auch keine Antwort. Vermutlich hoffte er, sein Schiff durch den Einsatz von Schleppern retten zu können, die den Havarierten vom Scharhorn-Riff ziehen sollten.“ Hein Carstens



Ringsonnenuhr von 1967 in Bremerhaven-Mitte



Ufersicherung ist wichtig

Deich um 1849 wäre 150 Jahre alt geworden

In Wursten waren sich alle Deichgeschworenen einig, als die Jahrhundertflut am 16./17. Februar 1962 gegen unsere heimische Küste brandete, daß der Deich von 1849 sich mit buchstäblich letzter Kraft gegen eine noch nie dagewesene Übermacht von Riesenseen gestemmt hatte. Er verteidigte auf rund 25 Kilometer Länge das Wurster Land gegen den blanken Hans. Etwa dreißig schwere Kappstürze verursachte die Flut. Manche Kappstürze waren so schwer, daß nur ein paar harte Wellenschläge genügt hätten und der Deich wäre gebrochen.

In diesem Jahr wäre der „Guldene Ring“ 150 Jahre alt geworden. Im Sommer 1962 begann man auf der Linie des „49er“ mit dem Bau eines höheren und breiteren Deiches. In rund dreißig Jahren ist er praktisch vollendet worden. Vom alten Deich existiert nur noch ein Teilstück von rund 50 Meter Länge, das ist die Stelle, auf der die Wremer Strandhalle steht. Da sieht man deutlich den großen Unterschied zwischen dem neuen und alten Deich. Eine wichtige Arbeit für die Deichbauer ist zur Zeit die Sicherung des Vorlandes. An manchen Stellen, so bei Schottwarden, hat die Nordsee fast den Deichfuß erreicht. Solche typischen Vorland-Abbrüche (unser oberes Bild) müssen abgeflacht werden und eingebaute Basaltsteine oder Beton die Wellen abwehren.

Aber selbst wenn der Schutzwall zur Festigung des Vorlandes fertiggestellt worden ist, überlistet der „blanke Hans“ die Deichbauer immer wieder und reißt die Verteidigung (rechtes Foto) durch Wellenschlag von hinten auf. Auch diese Schäden müssen sofort behoben werden. H.C.



Sonnenuhren...

Fortsetzung von Seite 2

fühlbar, und man hat deshalb für diesen mehrfach eine Normalzeit eingeführt. Das bedeutet, daß in einigen Ländern Deutschlands die MOZ der Hauptstadt zumindest für die dortigen Bahnlinien galt, so die Münchener für Bayern und die Stuttgarter für Württemberg; nur die MOZ von Berlin war überregional für Norddeutschland und Sachsen gültig.

Erst 1893 wurde für ganz Deutschland die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) eingeführt. Es gibt also noch relativ viele Menschen, deren Eltern schon vorher gelebt haben, als beispielsweise der Unterschied der Ortszeiten von Cuxhaven und Hamburg über fünf Minuten betrug. - Die MEZ wird bekanntlich vom 15. Längengrad bestimmt, der durch Görlitz und Stargard verläuft, wo also die MOZ gleich

der MEZ ist. 15 Längengrade passiert die Sonne auf ihrem scheinbaren Weg um die Erde in einer Stunde, also 1 Grad in 4 Zeitminuten. Da Bremerhaven mit 8° 36' östlicher Länge 6° 24' westlich des 15. Längengrades liegt, hat hier die MOZ gegenüber der MEZ eine Verzögerung von 25 Minuten 36 Sekunden.

Wenn man von der Wahren Ortszeit auf die Mitteleuropäische Zeit schließen will, muß man sowohl die Schwankungen zwischen WOZ und MOZ anhand von Tabellen oder Kurven als auch den konstanten Unterschied zwischen MOZ und MEZ berücksichtigen. Das ist geschehen bei der von J. O.H. Kramer 1967 gestifteten Ringsonnenuhr nahe der Bremerhavener Kennedy-Brücke in Höhe der Deichstraße. Bei diesem Exemplar kann man auf acht bogenförmigen Skalen die MEZ ablesen, da an deren linkem Ende jeweils ein Schild die

Monate oder Halbmonate angibt, für welche die betreffende Zeitskala gilt. Leider fehlen seit geraumer Zeit etliche dieser Schilder.

Dieses beachtliche und erhaltenswerte Exemplar ist eine von zahlreichen modernen Sonnenuhren, die besonders nach dem Kriege geschaffen wurden, wie beispielsweise in Bremen die große Armillarsphäre mit Tierkreiszeichen aus Metall auf dem Grundstück der Hochschule für Nautik und eine Bodensonnenuhr aus Naturstein mit einem schätzungsweise vier Quadratmeter großen Zifferblatt im Botanischen Garten. So wurde und wird damit ein nicht geringer Aufwand getrieben, obgleich man heute auf solche Zeitmesser nicht mehr angewiesen ist. Der Grund dafür dürfte ein besonderer Reiz sein, den Sonnenuhren auf den Betrachter auszuüben vermögen.

Helmut Coldewey Carl Bohnhardt

Zur Kartographie des Elbe-Weser-Dreiecks

Wandkarten in der Schulhistorischen Sammlung Bremerhaven

Wandkarten gehören zu den Lehrmitteln, die in jeder Schule vorhanden sind. Durch neue Medien verlieren sie jedoch zunehmend an Bedeutung und landen, wenn man Glück hat, in der Schulhistorischen Sammlung in Bremerhaven oder im Stadtarchiv. Da es kaum umfassende Kataloge zur Bestimmung der Autoren, des Erscheinungsjahres und der Verbreitung gibt, ist man häufig auf Spekulationen angewiesen. Erfreulich ist es daher, wenn sich Schulwandkarten mit besonderer regionalhistorischer Bedeutung genau zuordnen lassen.

Schon 1909 beklagte Chr. Koch, ein Lehrer aus Lehe, in der von Friedrich Plettke herausgegebenen „Heimatkunde des Regierungsbezirks Stade“ (S. 523): Die „Ausstattung der Schulen mit Lehrmitteln geht in den meisten Fällen nicht über das unbedingt Notwendige, von den Behörden geforderte Maß hinaus. Nur wenn durch die Lehrer (Geestemünde und Lehe) oder privat besondere Mittel beschafft wurden, ist die Versorgung der Schule damit reichhaltiger.“ Zwei andere Lehrer aus Lehe, Carl Bohnhardt (von der Gärtnerschule, heute Lutherschule) und August Mußmann, Oberrealschule (Lessingschule), machten sich verdient, indem sie eigene Schulwandkarten zeichneten. Mußmann (1865-1940) war Absolvent der Kunstgewerbeschule in Hannover und, neben seiner Tätigkeit an der Oberrealschule, an verschiedenen Schulen als Musiklehrer eingesetzt. Bohnhardt (1872-1949) hatte keine fachspezifische Ausbildung. Drei Schulwandkarten, von denen sich jeweils ein Exemplar in der Schulhistorischen Sammlung in Bremerhaven befindet - eine wird auch im Stadtarchiv verwahrt - wurden im Eigenverlag herausgegeben und in der renommierten Druckerei Gaebler in Leipzig gedruckt. In einem Artikel für die „Heimatkunde“ beschrieb Mußmann, daß die Lehrer in den Schulen die Ortskarten selbst zeichneten und eine Regionalkarte vorhanden war, die offensichtlich den Erfordernissen und Möglichkeiten der Zeit nicht mehr entsprach. Sie sahen sich dadurch veranlaßt, neue Regionalkarten zu zeichnen. Grundlage der Arbeit von Mußmann und Bohnhardt waren die neu erschienenen Meßtischblätter und Generalstabskarten. Diese ermöglichten es, aktuelle Karten anzufertigen. So entstanden folgende Schulwandkarten über:

- die Kreise Lehe und Hadeln (Maßstab 1:25 000) 1902, Preis 15 Mark
- die Kreise Blumenthal, Geestemünde und Osterholz (Maßstab 1:25 000) 1904, Preis 16 Mark
- den Regierungsbezirk Stade (Maßstab 1:75 000) 1906, Preis 22 Mark.

Diese Karten wurden eingesetzt in den Kreisen Lehe, Hadeln, Blumenthal, Geestemünde und Osterholz. Von diesen Schulwandkarten wurden auf photomechanischem Wege Handkarten für die Hand des Schülers angefertigt. Sie kamen auch für den Tourismus in den Verkauf. Diese Karten waren offensichtlich sehr begehrt, da sie teilweise mehrfach aufgelegt wurden. Eine solche Karte ist auch der genannten „Heimatkunde des Regierungsbezirks Stade“ beigegeben. Die Schulwandkarten zeigen Bremerhaven in den damaligen politischen Grenzen. Lehe, Geestemünde, Weddewarden und Wulsdorf waren noch selbständige Gemeinden und der Fischereihafen von Geestemünde war noch nicht durch eine Schleuse gesichert. Die Geeste mäandert auch noch oberhalb der jetzigen Schleuse. Cuxhaven ist noch Teil des Hamburgischen Amts Ritzebüttel, Blumenthal selbständige Gemeinde und als Moor und Grünlandfläche zeigen sich das Leher Moor und die Leher Heide. Auch die Moorkolonien des Bremerhavener Umlandes sind deutlich herausgearbeitet.

Schulklassen stehen staunend vor diesen Karten und sind beeindruckt von der Entwicklung, die unsere Region in den letzten 100 Jahren genommen hat.

Hans Georg Mildner

Quellen: Heimatkunde des Regierungsbezirks Stade, Bd.1, hrsg. vom Lehrverein für Geestemünde, Lehe und Umgebung von Fr. Plettke. Niedersachsen - Verlag Carl Schünemann Bremen 1909. Darin: A. Mußmann. Schul- und Handkarten, Verkehrs- und Reisekarten (S. 15-17); Chr. Koch: Die Schulen im Regierungsbezirk Stade (S. 517-532), Stadtarchiv Bremerhaven, Personalakten Bohnhardt und Mußmann.



August Mußmann



Carl Bohnhardt

Umschau

Lumpenkreuzer auf Wanderschaft

Im Sommer 1997 erlebte die vom Schweizer Markus Heise und vom Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) gemeinsam konzipierte Ausstellung „Vom Lumpenkreuzer zum Olympiaboot. Das Faltboot – die Geschichte einer Bewegung“ in Bremerhaven ihre erfolgreiche Premiere. Seitdem befindet sich die Schau auf Wanderschaft. Im letzten Jahr war sie im Sielhafenmuseum in Carolinensiel zu sehen. Für die Zeit vom 19. März bis 20. Juni dieses Jahres hat sich das Historische Museum Schloß Gifhorn die Ausstellung gesichert.

Bremer Architekturpreis 1998

Der Bund deutscher Architekten, der seit 24 Jahren im Vierjahresrhythmus den BDA-Preis im Lande Bremen vergibt, hat 1998 wiederum herausragende Bauten aus Bremen und Bremerhaven prämiert. Die vorgelegten Arbeiten (insgesamt 71) der Jahre 1994–1998 werden in einem soeben erschienenen Katalog vorgestellt, der nach den Kategorien Preise, Anerkennungen und Einreichungen gegliedert

ist. Einer der vier Preise wurde dem Comfort-Hotel im Fischereihafen in Bremerhaven zugesprochen; unter den Anerkennungen findet sich das Technikum der Hochschule Bremerhaven; bei den Einreichungen ist Bremerhaven mit fünf Projekten vertreten, u.a. der Hauptstelle der Städtischen Sparkasse, dem neuen Eingangsbereich der Stadthalle sowie den Abfertigungsanlagen und Hangars des Flugplatzes Luneort. Die 48 Seiten umfassende Broschüre kann bei der Geschäftsstelle des BDA, Altenwall 7/8, 28195 Bremen, zum Preis von 20,- DM bezogen werden. Bi

Bücherschau

Güterverzeichnis einer Adelsfamilie des Elbe-Weser-Dreiecks

Mit einem Verzeichnis der Güter und Höfe der Familie von der Decken liegt jetzt erstmalig für das Elbe-Weser-Dreieck ein solches Kompendium vor. Es geht zurück auf ein für den Druck bearbeitetes Manuskript des ehemaligen Ritterschäfts- und Landschaftspräsidenten Thassilo von der Decken, der sich zeitlebens historischen und genealogischen Forschungen gewidmet hat. Erfasst sind insgesamt 148 Güter mit detaillierten An-

gaben zu Ersterwähnung und Rechten, Größe sowie Besitz- und Bauschichte. Sie dokumentieren den weitgestreuten Besitz dieser Adelsfamilie, der nicht nur Liegenschaften zwischen Elbe und Weser umfaßte, sondern sich über ganz Norddeutschland bis hin nach Mittel- und Ostdeutschland erstreckte. Das primär aus familiengeschichtlichem Interesse heraus entstandene, durch ein umfangreiches Personenregister erschlossene Verzeichnis bildet nicht nur eine Basis zur Beantwortung genealogischer Fragestellungen, sondern dürfte auch zu landesgeschichtlichen Forschungen, insbesondere im Bereich der Herztümer Bremen und Verden anregen. Das Buch ist in begrenzter Auflage im Privatdruck erschienen, so daß es in der Regel nur in öffentlichen Bibliotheken und Archiven zugänglich ist. Interessenten können sich jedoch an den Ritterschäftspräsidenten Herrn von der Decken, c/o Bremische Ritterschaft, Archivstr. 3/5, 21682 Stade wenden. Bi

Güter und Höfe der Familie von der Decken. Manuskript von Thassilo von der Decken, für den Druck bearbeitet von Claudia Bei der Wieden. Stade: Familienstiftung von der Decken-Stellenfleth I, 1998. IX, 468 S.

Geschichte der Hamburger Reederei F. Laeisz und ihrer Großsegler

Die Faszination, die von den Großseglern ausgeht, auch wenn ihre Blütezeit schon hundert Jahre zurückliegt, ist bis heute ungebrochen, hat sich eher noch verstärkt. Unter diesen Schönen der Weltmeere genossen „die Flying P-Liner“ einen fast schon mythischen Ruf: Die Schiffe der Hamburger Reederei Ferdinand Laeisz, die vornehmlich in der Salpeterfahrt von Chile eingesetzt waren und Reise für Reise Kap Hoorn umrundeten, die aber auch Weizen aus Australien und Nordamerika nach Europa holten, galten als Inbegriff von Eleganz und Schnelligkeit. Die Geschichte der Reederei und ihrer Flotte hat Peter Klingbeil nacherzählt.

Ferdinand Laeisz wurde am 1. Januar 1801 als sechstes von insgesamt zehn Kindern eines zunächst wohlhabenden Ehepaares in Hamburg geboren. Er wurde später Hutmachermeister. 1838 schließlich stieg er in das Reedereigeschäft ein: Er gab bei der

Lübecker Werft J. Meyer sein erstes Schiff, eine Brigg, in Auftrag. Sie erhielt den Namen seines ältesten Sohnes Carl, der 1852 als gleichberechtigter Partner in das Geschäft des Vaters eintrat und sogleich für frischen Wind sorgte.

Carl Laeisz sollte mit Unterstützung seines Vaters und später auch seines eigenen Sohnes zum Motor beim Aufbau der international renommierten Reederei werden. Er gab Großsegler entweder als Neubauten in Auftrag oder kaufte bewährte Schiffe an, anfänglich solche mit hölzernen, später, eher zögerlich, mit eisernen und dann mit stählernen Rümpfen. Über 60 der gut 80 Segelschiffe, die im Laufe der Jahrzehnte unter der Laeisz-Flagge die Weltmeere befuhren, trugen einen P-Namen, wie die berühmte 1902 bei Joh. C. Tecklenborg gebaute PREUSSEN, die 1910 im Englischen Kanal mit einem Dampfer kollidierte und verloren ging, wie die PAMIR, die am 21. September 1957 im Atlantik kenterte und versank (nur sechs Mann der 86köpfigen Besatzung konnten gerettet werden), wie die heutigen Museumsschiffe PASSAT (in Lübeck), POMMERN (in Mariehamm auf den Åland-Inseln) und PEKING (in New York), wie die PADUA, die nun den Namen KRUZENSHTERN trägt, als russisches Schulschiff weiterhin die Weltmeere befährt und gerngesehener häufiger Gast in deutschen Seehäfen ist.

Peter Klingbeil erzählt die Geschichte der Reederei von den Anfängen bis zum Finale der Segelschiffahrt nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges kenntnisreich, detailgenau und übersichtlich und ergänzt sie mit der kompletten Schiffsliste, die über Bau- und Schicksale jedes einzelnen Seglers Auskunft gibt.

„Flying P-Liner“, Kabel-Verlag Hamburg, 49,80 DM

Niederdeutsches Heimatblatt

Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH
Hafenstr. 140, 27512 Bremerhaven
(Postcheckkonto Hamburg 13 696)
Druck: Bremerhavener Rotations-Druck GmbH u. Co. KG.
Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung. Es kann gesondert zum Bezugpreis 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, Muggenburgweg 2,
27607 Langen, ☎ (0 47 43) 55 87

Im Zeitlauf der Geschichte

Bilder von einst und jetzt



Die frühere Gastwirtschaft „Zum Marktplatz“ in Cuxhaven-Ritzebüttel ist vermutlich die älteste in ganz Cuxhaven gewesen. Sie wurde urkundlich bereits 1577 im Ritzebütteler Winnungsbuch als sogenanntes „Herrengut“ (Staatseigentum) erwähnt und kann auf eine lange Reihe von Besitzern und Pächtern zurückblicken. Die ersten Schänken entstanden überwiegend in der Nähe von Kirchen oder Schlössern, um den von weither angereisten Bittstellern, Ratsuchenden und Gästen des Amtmannes als Herberge zu dienen. Im 30jährigen Krieg und während der napoleonischen Besatzungszeit (bis Ende 1813) hat die „Hamburger Herberge“, wie sie ungefähr bis 1875/76 genannt wurde, ungezählte Einquartierungen ertragen müssen.

Hinter der „Friedenseiche“ von 1870/71 mit dem eisernen Schutzgitter von 1882 befand sich eine weitere Gaststätte („Krug“), die ebenfalls schon in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts erwähnt worden ist und im Jahre 1980 einem verlinkerten Wohnungsneubau weichen mußte.

Das Aussehen des Marktplatzes hat sich in den vergangenen 45 Jahren beträchtlich verändert, denn auch die alten Fachwerk- und Giebelwohnhäuser im unmittelbaren Umfeld sind schon lange verschwunden. Die „Friedenseiche“ ist vor einigen Jahren durch ein neues Bäumchen ersetzt worden, und im einstmals ältesten Gasthaus Ritzebüttels befindet sich seit 1987 eine Geschäftsstelle der Stadtparkasse Cuxhaven.

Peter Bussler



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Mai 1999

Mittwoch, 5. Mai 1999, 19.30 Uhr, Bremerhaven-Lehe, Stadtarchiv: Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann

Sonntag, 8. Mai 1999, 15 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Stadiongaststätte „OSC-Sportpark“, Nordsee-Stadion: Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Rainer von Bahren

Mittwoch, 12. Mai 1999, 16 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: MvM-Klönstunde; Leitung: Günter Thieding

Mittwoch, 12. Mai 1999, 19 Uhr, Bederkesa, Waldschlößchen-Bösehof: „Plattdütscher Schrieverkring“, Leitung: Fred Würdemann

Donnerstag, 13. Mai 1999, bis Sonntag, 16. Mai 1999, Studienfahrt „Weimar – Kulturstadt Europas 1999“, Leitung: Sönke Hansen. Abfahrt 5 Uhr, Bremerhaven-Hauptbahnhof

Montag, 17. Mai 1999, Bremerhaven, Jugendgästehaus, Gaußstraße 54-56: Bibliotheks-AG; Leitung: Fritz Hörmann

Dienstag, 18. Mai 1999, Stadtbibliothek: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Helmut Stegemann

Mittwoch, 19. Mai 1999, 19 Uhr, Bremerhaven, Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Altkreis Wesermünde“, Interessenten wenden sich bitte an den Leiter Fritz Hörmann, Tel. 04 71/97 20 00

Sonntag, 22. Mai 1999, Studienfahrt „Gärten und Parks zwischen Weser und Ems“, Leitung: Walter Noeske. Abfahrt 7 Uhr, Bremerhaven-Hauptbahnhof

Dienstag, 25. Mai, bis Sonntag, 30. Mai 1999, Studienfahrt „Auf den Spuren der Hanse an der Ostsee, Teil II: Von Stettin bis Danzig“, Leitung: Manfred Massow. Abfahrt 5 Uhr, Bremerhaven-Hauptbahnhof

Donnerstag, 27. Mai 1999, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek, Johannes Göhler: „Die Wallfahrt nach St.-Joost-Heil für Büßer und Kranke“. Vortrag mit Lichtbildern.

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

Der Schreierabend der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft, Leitung Rinje Bernd Behrens und Heinz-Dieter Mehrkens, fällt im Mai aus.