

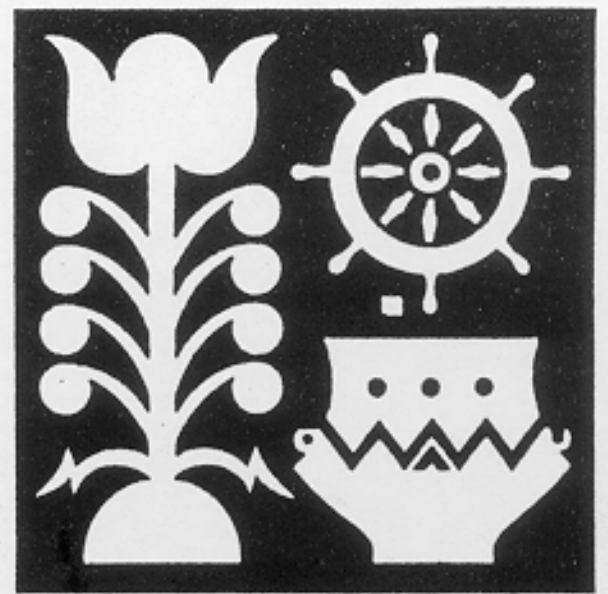
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

August 1999
Nr. 596



Kaiserdock I mit Maschinenhaus 100 Jahre in Betrieb Herstellung der Gesamtanlage etwa sechs Millionen Reichsmark

Am 21. September 1899 wurde in Anwesenheit des Staatssekretärs Alfred von Tirpitz vom Reichsmarineamt durch den bremischen Senator Barkhausen das damals größte deutsche Trockendock, das bei Fertigstellung zu den bedeutendsten Anlagen seiner Art auf der ganzen Welt gehörte, an den 1857 in Bremen gegründeten Norddeutschen Lloyd (NDL) übergeben, der das Kaiserdock vom bremischen Staat langfristig für die Reparatur seiner Schnelldampferflotte gepachtet hatte.

Seit 1863 unterhielt der NDL in Bremerhaven an der westlichen Seite des Alten Hafens und am Südeinde des Neuen Hafens eine Reparaturwerkstatt für die Instandsetzung der eigenen Schiffe. Die Lloyd-Dampfer wurden in den bestehenden Dockanlagen an der Geeste von Lange, Wencke, Tecklenborg, Schau & Oltmanns sowie Ulrichs überholt. Da die Schiffe ständig größer wurden, reichten die Kapazitäten der Geeste-Docks nicht mehr aus. Als Konsequenz ließ der NDL an der Westseite des Neuen Hafens 1870/71 ein eigenes Doppeltrockendock mit Werkstätten errichten, das 1872 in Betrieb gehen konnte. Auch dieses Dock konnte auf Dauer mit der raschen Vergrößerung der Reederei durch den ansteigenden Übersee- und Auswandererverkehr nicht Schritt halten. Die Fertigstellung des Kaiserdocks mit dem kombinierten Maschinen- und Pumpenhaus sowie dem Kesselhaus bildete den Abschluß der großen Kaiserhafenerweiterung in Bremerhaven, die der bremische Staat von 1892 bis 1899 durchführen ließ und die in erster Linie für die großen Schnelldampfer des NDL erfolgt war, der seine Schiffe nach einem siebenjährigen Exil auf der oldenburgischen Weserseite in Nordenham ab 1897 wieder in Bremerhaven abfertigen lassen konnte und ab 1899 auch nicht



Eröffnung des Kaiserdocks I (Archiv DSM)

mehr in England docken zu lassen brauchte.

Unter der Aufsicht des bremischen Oberbaudirektors Ludwig Franzius führte der Leiter der Hafenaufsicht in Bremerhaven, Baurat R. Rudloff, die anspruchsvollen Wasser- und Betonbauarbeiten aus. Als örtliche Bauleiter fungierten der Baumeister F.

Claussen, der spätere Hafenbaudirektor in Bremerhaven, und der Ingenieur O. Günther. Die Herstellung der gesamten Kaiserdockanlage, einschließlich der Fertigstellung des Vorbassins, des Reparaturbeckens sowie der gesamten technischen Ausrüstung, kostete etwa 6 Millionen Reichsmark und wurde von 1895 bis 1899 ausgeführt. Die Erd- und Baggerarbeiten führten das Bremer Unternehmen J. F. Conradi, das auch die Mauer- und Betonarbeiten übernommen hatte, sowie die Firma A. Hörschele aus Halle (Saale) durch. Der Geestemünder Architekt und Bauunternehmer Bernhard Scheller sowie die Leher Baufirma Wilhelm Rogge waren an den Ramm- und Zimmerarbeiten beteiligt.

Für die Herstellung der Kielstapel und Kimmschlitten des Kaiserdocks war der Bremerhavener Betrieb von J. G. Möbius verantwortlich. Die Bremer Werft und Maschinenfabrik AG „Weser“ lieferte den Hebeponon für den Dockverschluß sowie den dazugehörigen Kran von 20 Tonnen Tragkraft. Das Dockpumpwerk mit den Dampfmaschinen stammte von dem in Düsseldorf-Grafenberg ansässigen Maschinenbauunternehmen Haniel & Lueg. Für die Dampfkessel erhielt das Ottenser Eisenwerk den Auftrag, während die Benrather Maschinenfabrik und die Gutehoffnungshütte aus Oberhausen sowie die Berliner Elektrizitätsgesellschaft „Union“ den Auftrag für den großen Hammerkran von 150 Tonnen Tragkraft und die beiden Dockkrane mit 50 Tonnen Tragkraft erhalten hatten. Die elektrische Licht-

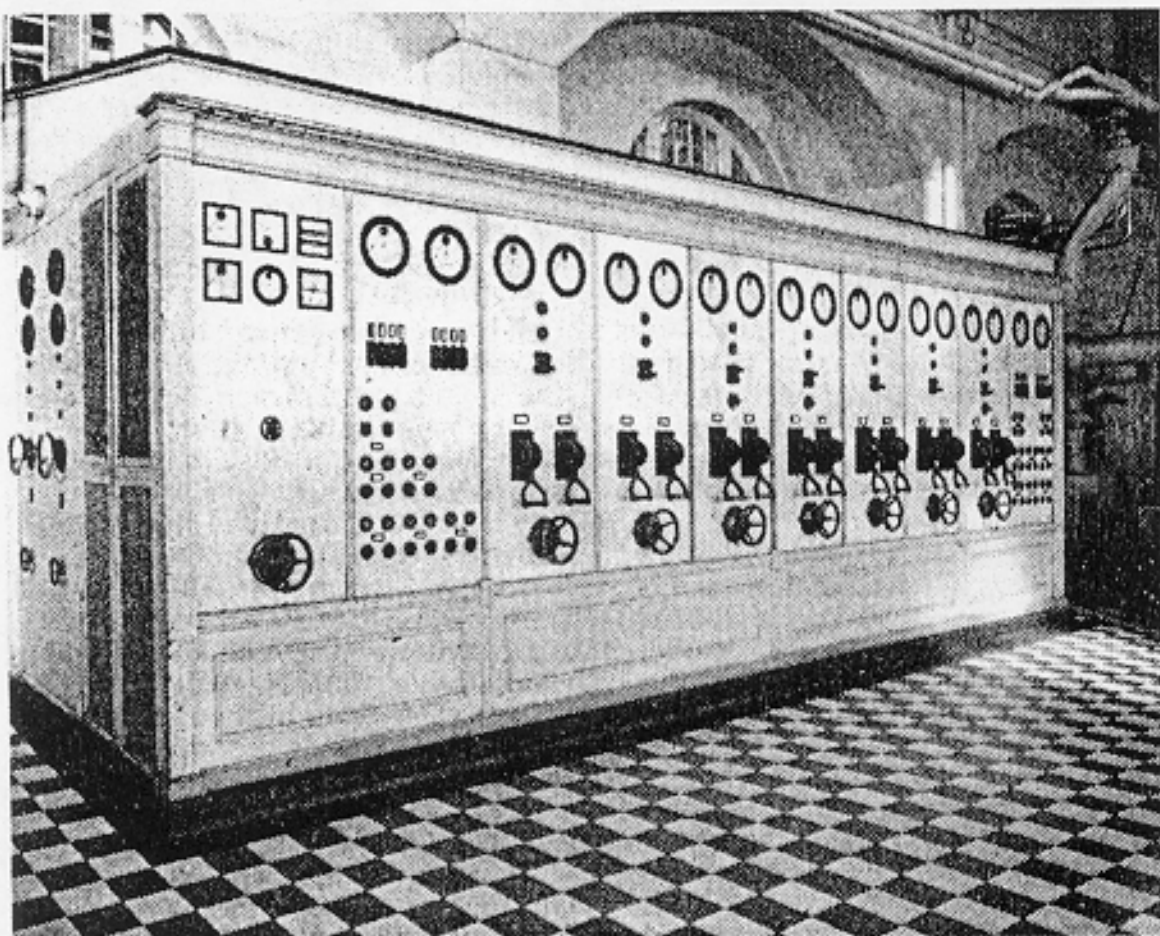
und Kraftanlage entstand in Zusammenarbeit von der Firma Helios aus Köln-Ehrenfeld sowie der Leipziger Maschinenbau A.-G.

Die elektrischen Spille lieferten die Berliner Firmen Carl Hoppe und die Elektrizitätsgesellschaft „Union“, wohingegen die Schutzaufzüge von dem Braunschweiger Unternehmen G. Luther sowie von der Leipziger Maschinenbau A.-G. montiert wurden. Neben einigen hiesigen Betrieben wirkten insbesondere bei der technischen Ausrüstung für das Kaiserdock etliche bekannte deutsche Spezialfirmen mit. Das Trockendock mit massiver Sohle und massiven Seitenwänden war für Schiffe von 222 m Länge, 25 m Breite und 10 m Tiefgang ausgelegt und bereits während der Planung mehrfach erweitert worden, um die größten Schnelldampfer der Lloyd-Flotte auch aufnehmen zu können. Ursprünglich sollte das Kaiserdock auch für die Zwecke der Kaiserlichen Marine dienen.

Das Reichsmarineamt hatte sich mit einem Zuschuß an dem Bau des Trockendocks in Bremerhaven beteiligt. Da die Marine aber inzwischen in Wilhelmshaven und Kiel eigene Dockkapazitäten errichten konnte, erhielt sie den Baukostenzuschuß zurückerstattet. Außerdem wollte der NDL das Kaiserdock ausschließlich für seine eigenen Schiffe nutzen.

Als erstes Schiff dockte probeweise vom 8. bis zum 12. September 1899 der Lloyd-Dampfer PRINZREGENT LUITPOLD, bevor die amtliche

Fortsetzung Seite 2



Schalttafel im Maschinengebäude des Kaiserdocks I
(Foto: Rüdiger Lubricht, Worpswede, 1996)

Kaiserdock I...

Fortsetzung von Seite 1

Übergabe seitens des bremischen Staates an den NDL am 21. September 1899 mit der Dockung des damals größten Vierschornstein-Schnelldampfers des NDL, KAISER WILHELM DER GROSSE, erfolgte. Die jährliche Pacht betrug 120 000 Reichsmark. Die neue Kaiserdockanlage konnte genau zwei Jahre nach der Erweiterung des Kaiserhafens mit der Fertigstellung der großen Kaiserschleuse, der am 1. September 1897 dem Verkehr übergeben und am 20. September 1897 offiziell eingeweiht worden war, in Betrieb gehen. Damit wurde auch eine Bedingung des Deutschen Reiches erfüllt.

Schon mit der Übernahme des Kaiserdocks durch den Technischen Betrieb des NDL war aber absehbar, daß diese Dockeinrichtung nicht auf absehbare Zeit ausreichen würde. So erwarb der bremische Staat schon 1905 von Preußen erneut Gelände, um im Zuge der Hafenerweiterungsbaumaßnahmen (Kaiserhafen II und Kaiserhafen III) nördlich des bisherigen Hafengebietes von 1908 bis 1913 das Kaiserdock II zu erstellen. Das neue Dock war nach dem Vorbild des Kaiserdocks I konstruiert worden und wies mit 267,90 m Länge, einer Einfahrtsbreite von 40,26 m und einer Tiefe von 11,56 m bei mittlerem Hochwasser erheblich größere Dimensionen auf. 1930/31 mußte das Kaiserdock II für die Schnelldampfer BREMEN und EUROPA sogar noch verlängert werden.

Das erste Kaiserdock erstreckt sich in nordsüdlicher Richtung westlich des damaligen Kaiserhafens und wurde in massiver Betonbauweise mit Ziegel- und Granitverkleidung hergestellt, wobei die Sohle aus unter Wasser gegossenem Beton besteht, der eine Stärke bis zu 7 m aufweist. In die Dockwände, die sich in Form von Geschossen schräg nach oben erweitern, sind Treppen eingebaut. Auf dem Dockboden befinden sich 142 hölzerne Kielstapel und an beiden Seiten je 22 hölzerne bewegliche Kimmsschlitzen, die den Schiffskörper abstützen und gegen Umfallen sichern.

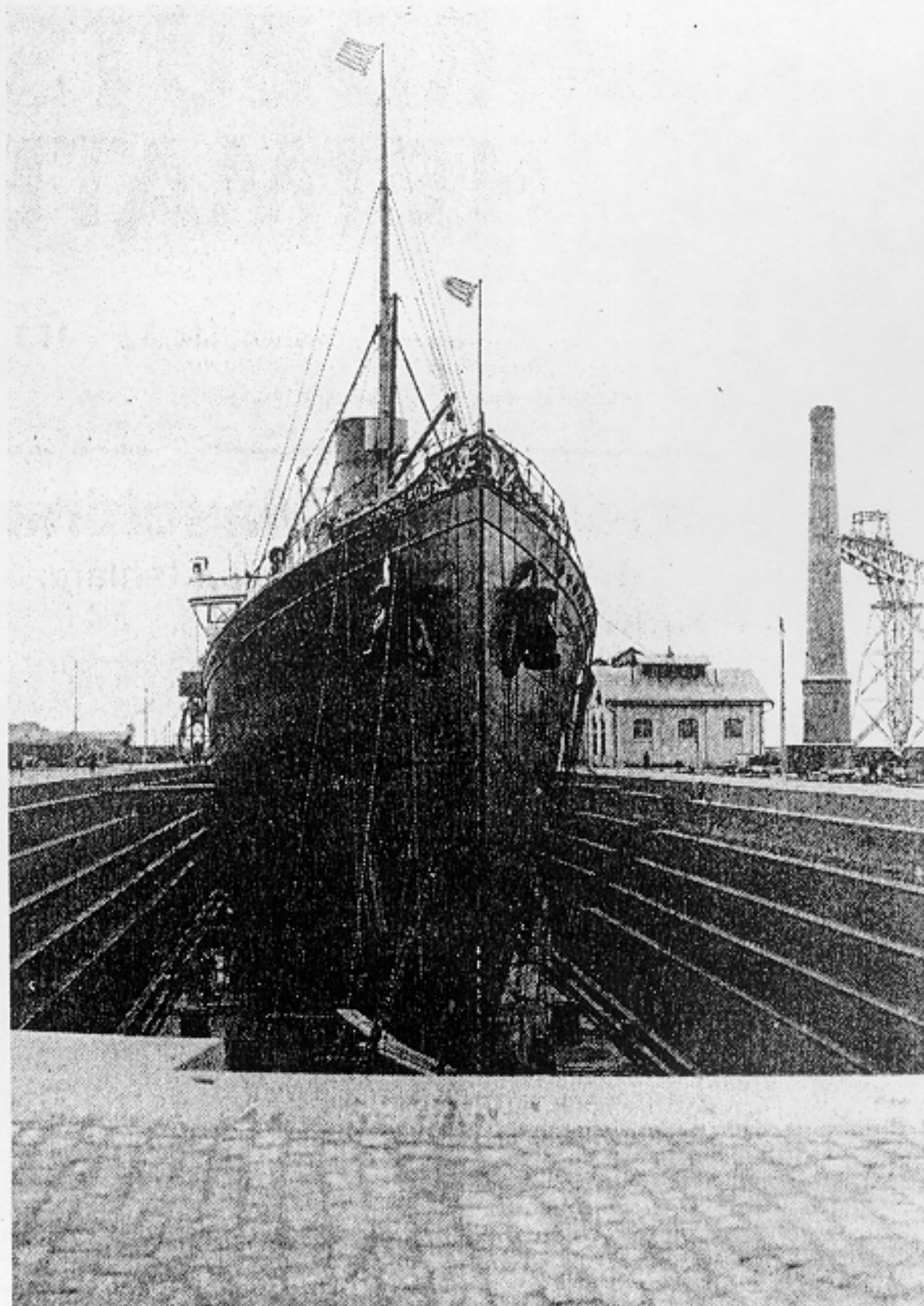
Als Dockverschluß hatten die bremischen Hafenbauingenieure aus Kostengründen anstelle eines Schiebetores wie bei der neuen Kaiserschleuse einen eisernen Hebeponon, einen schwimmenden Hohlkörper, gewählt. Dieses Verschlußsystem hatte schon bei dem Lloyd-Dock am Neuen Hafen und bei den älteren Trockendocks an der Geeste Verwendung gefunden. Bei kleineren Schiffen, die das riesige Dock nicht ausfüllten, konnte das

Dock schon nach 165,80 m mit dem Hebeponon abgedichtet werden.

An der südlichen Westseite der Dockkammer befinden sich das kombinierte Maschinen- und Pumpenhaus sowie das Kesselhaus mit dem 36 m hohen Schornstein. Beide Gebäude wurden in Ziegelmauerwerk mit Verputz hergestellt und mit großen Fenstern, die für ausreichendes Tageslicht sorgen, ausgestattet. Das Schieferdach trägt zwei Dachreiter mit Lüftungsschächten für die ausstrahlende Wärme. Für das Entleeren des Docks sind zwei große Zentrifugalpumpen mit einem Durchmesser von 5 m im Keller des Maschinenhauses vorhanden, die von zwei direkt gekuppelten, stehenden Dreifach-Expansionsmaschinen mit Oberflächenkondensation durch Dampf angetrieben werden, die eine Leistung von je 600 PS aufweisen. Innerhalb von 2 1/2 Stunden kann die Dockkammer geleert werden. Mit Hilfe von kleineren dampfangetriebenen Pumpen mit einer Leistung von je 30 PS kann das Leckwasser, das während des laufenden Dockbetriebes auftritt, entfernt werden. Elektrisch angetriebene Pumpen haben diese Funktion inzwischen übernommen. Das Wasser fließt durch Ablaufkanäle in das Hafenbassin. Das Füllen des Docks geschieht innerhalb von 30 Minuten durch zwei Einlaufkanäle, die vom Hafenbecken aus in die seitlichen Dockkammermauern münden und die durch zwei hölzerne Schützen abgedichtet werden.

Der für die Pumpen und Maschineneinrichtungen erforderliche Dampf wurde mit Hilfe von vier Doppelkesseln erzeugt. Während die bremischen Hafenbauingenieure bei der neuen Kaiserschleuse für die Antriebe der Schleusentore, Schütze, Spille und Krane noch das Hydrauliksystem verwendeten, wie es in England üblich war, kam beim Kaiserdock schon der elektrische Antrieb für die Spille, Schütze und vier Dockkrane zum Tragen. Sowohl für die Kraftübertragung als auch für die Beleuchtung der Dockeinrichtungen wurde elektrischer Gleichstrom von 110 Volt Spannung benutzt, wie er auch im Schiffsbetrieb beim NDL verwendet wurde. Die elektrische Kraftzentrale wurde im Maschinen- und Pumpenhaus untergebracht. Zwei stehende Compound-Dampfmaschinen, die mit zwei Gleichstrom-Maschinen direkt verbunden waren, lieferten den erforderlichen Strom.

Das Kaiserdock I mit dem Maschinenhaus und den dampfangetriebenen Dockpumpen von 1899 ist seit hundert Jahren ohne große Störungen in Betrieb, was für die Qualität der Anlage, aber auch für die sorgfältige Wartung



KAISER WILHELM DER GROSSE im Kaiserdock I (Archiv DSM)

durch die Mitarbeiter der Lloyd Werft spricht. Im Laufe der letzten Jahrzehnte mußten diverse Umbauarbeiten durchgeführt werden.

Die Docksohle wurde erneuert. Außerdem wurden die Stufen an den Dockwänden beseitigt. Auch die original vorhandenen vier Krane mußten durch moderne und leistungsfähigere Hebeseite ersetzt werden. Die vier Wasserrohrkessel und zwei Lichtmaschinen sind außer Betrieb. Der Schornstein des Pumpenhauses wurde ebenfalls gekappt. Für die Trockenhaltung des Docks sorgen jetzt elektrisch angetriebene Pumpen. Im Prinzip hat sich der Dockvorgang aber kaum verändert. Aus Kostengründen sind heute nur noch sehr wenige Mitarbeiter bei der Lloyd Werft für den Betrieb des Kaiserdocks I zuständig.

Insbesondere das Maschinen- und Pumpenhaus mit seiner fast komplett vorhandenen originalen Inneneinrichtung mit den Pumpen, Maschinen, der Schalttafel sowie der Werkstatt ist ein einzigartiges Ensemble des Dampfmaschinenzeitalters und kann ohne Übertreibung als ein nationales Denkmal der deutschen Schiffs- und Technikgeschichte eingestuft werden, das eigentlich heute unbedingt erhalten bleiben müßte. Auch das originale Dockbuch und die Maschinentagebücher sind noch vorhanden. Das bremische Staatswappen mit dem Schlüssel auf rotem Feld sowie mit der Stadtkrone darüber über den beiden mittleren Fenstern des Maschinengebäudes weist auf den Bauherrn hin. An der Spitze der Dockkammer ist in der Mauer eine Betontafel mit der Inschrift „ERBAUT in den Jahren 1896-1899“ angebracht.

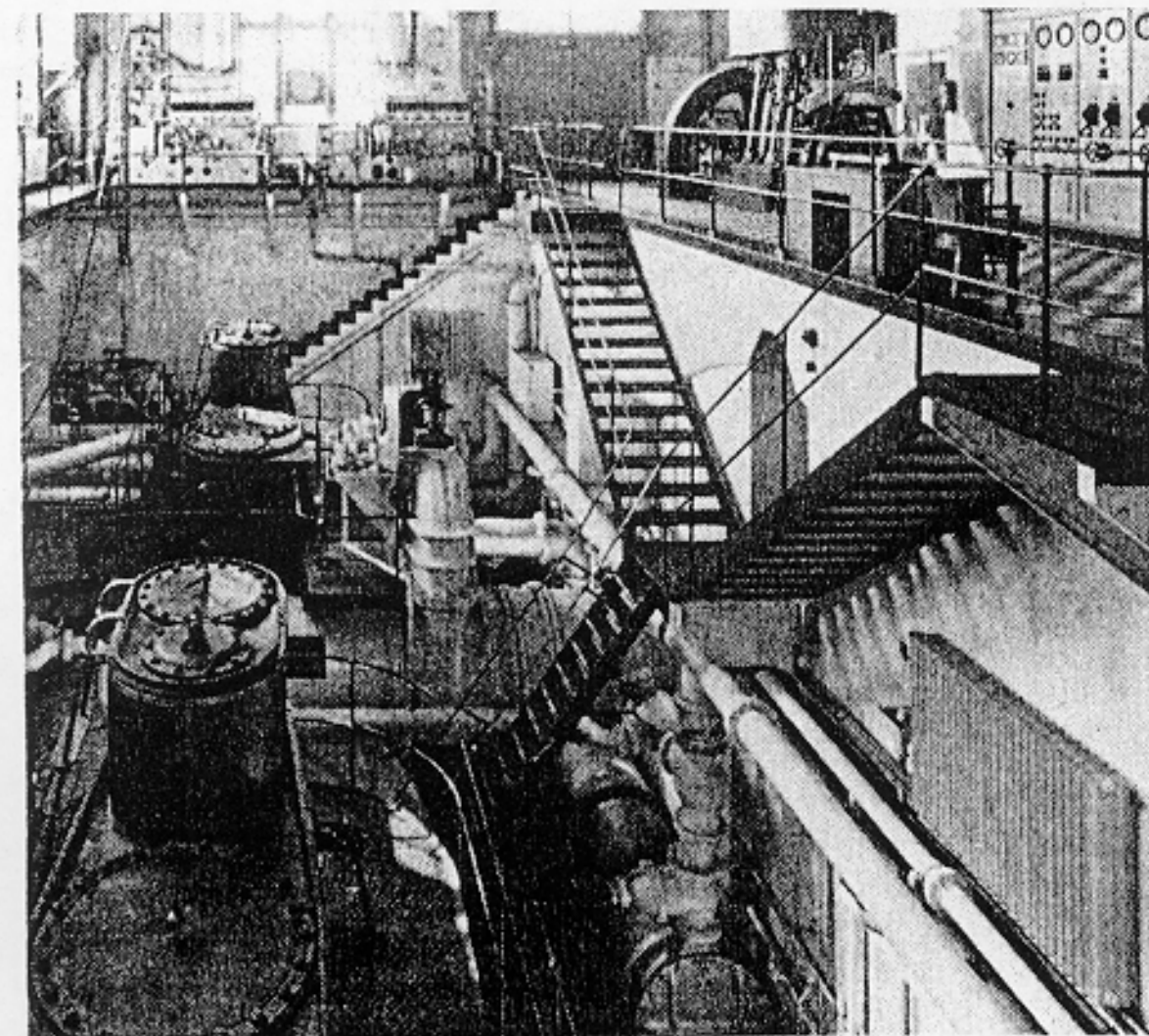
Die Tage des nicht unter Denkmalschutz stehenden Maschinengebäudes des Kaiserdocks I scheinen aber gezählt zu sein. Die Lloyd Werft kann ihre Pläne für eine Modernisierung der Energieversorgung aus Wettbewerbs- und Kostengründen auf der

Basis einer ökologisch sinnvollen Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) in Verbindung mit den Stadtwerken jetzt verwirklichen. Auch die drei originalen Dampfmaschinen von 1913, die die Dockpumpen in der Maschinenzentrale des Kaiserdocks II bis heute antreiben, werden in den nächsten Jahren ersetzt werden. Gerade die Lloyd Werft, die etwa 430 eigene Mitarbeiter und viele Fachkräfte aus Zulieferfirmen in der strukturschwachen Unterweserregion beschäftigt, hat sich in den letzten Jahren durch ihre abgelieferten Spezialschiffe einen Namen gemacht und konnte sich nach dem Konkurs des Bremer Vulkan-Konzerns positiv entwickeln. Zur Modernisierung der Werftanlagen gehört jedoch auch ein umweltfreundliches und kostensparendes Energiekonzept, das leider zu Lasten des hundertjährigen Maschinenhauses mit seiner historischen Dampfmaschinentechnik geht. Es besteht keine Möglichkeit, dieses technische Denkmal der deutschen Schiffs- und Technikgeschichte vor der Verschrottung zu retten, so daß dem Technikhistoriker und Industriearchäologen nur die ausführliche und sorgfältige Dokumentation verbleibt.

Dirk J. Peters

Benutzte Literatur

- Peters, Dirk J., 100 Jahre Kaiserschleuse Bremerhaven. In: Niederdeutsches Heimatblatt, 1997, Nr. 572.
- Ders., Von der Reparaturwerkstatt zur Lloyd Werft. In: Niederdeutsches Heimatblatt, 1985, Nr. 430.
- Ders., Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg (= Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 7), 2. Aufl., Bremerhaven 1992.
- Rudloff, R., Claussen, F. und Günther, O., Die Bremerhavener Hafen- und Dock-Anlagen und deren Erweiterung in den Jahren 1892-1899, Hannover 1903.



Maschinen- und Pumpenhaus des Kaiserdocks I (Foto: Rüdiger Lubricht, Worpswede, 1996)

„Kaiserliche Zeppeline“ über der Krähenburg

Aufzeichnungen aus der Zeit vor und nach dem Zweiten Weltkrieg

1936 schenkte mir meine Großmutter Doris Hey geborene Hey anlässlich meines Geburtstages ein Bündel alter Schriftstücke. Neben der Eibsen/Olbens/Hey-Chronik, eine im Jahre 1695 von Egge Eibsen in Imsum begonnene und bis heute chronikalisch fortgeführte Handschrift, sowie alten Kaufverträgen enthielt es auch diese Aufzeichnungen:

Am 1. August 1914 brach der große Krieg aus. An allen Ecken und Chausseebäumen wurde die Mobilmachung bekanntgemacht. Einige Tage später ging hier Dorum ein Flugzeug nieder. Am selben Tag wurden auf der Krähenburg 17 Landstürmer einquartiert. Es waren ein Feldwebel, ein Unteroffizier und 15 Soldaten. Sie waren für den Küstenschutz aufgeboten worden. Wir hatten zuerst für die volle Verpflegung zu sorgen, bis dann in Padingbüttel-Strich auf dem Hof von Willy Icken eine Feldküche eingerichtet wurde. (Auch im Jahr 1999 trägt der Ickensche Hof immer noch die Inschrift „Feldküche“.) Wremen, Nordholz, Altenwalde und Cuxhaven wurden zu Festungsgebieten erklärt. Auf dem Schießplatz bei Altenwalde schoß man Langrohrgeschütze ein.

Östlich vom Nordholzer Bahnhof wurde im Gebiet der Wurster Heide ein Flugplatz gebaut. Die Behörde kaufte die Heide größtenteils von Wurster Besitzern auf, die die Bedingung stellten, daß das Jagdrecht an die Verkäufer zurückfallen müsse, wenn der Bereich für militärische Zwecke nicht mehr benötigt werde. Wald und Heide wurden abgebrannt, wobei viel Wild umkam. Nacheinander entstanden sieben Zeppelinhallen. Zwei davon waren Doppelhallen und eine davon als Drehhalle eingerichtet. In Windrichtung gedreht, war es weniger schwierig, das Luftschiff in die Halle

zu bugsieren. Von der Krähenburg aus konnten wir manche Schießübung beobachten. Wir sahen, daß in der Dorumer Heide Fesselballons aus einem Unterstand hochgelassen wurden. Öfter sahen wir das Mündungsfeuer und auch die zerberstenden Granaten. War die Fesselleine zerschossen, wurde der Ballon fortgetrieben.

Von der Gasanstalt, in der das Gas für die Zeppeline hergestellt wurde, führten Leitungen für Gas und Wasser zu den Hallen. Weihnachten 1915 griffen drei englische Flugzeuge den Flugplatz an. Die Bomben richteten aber keinen Schaden an. Es war neblig an diesem Tag. Auf dem Weg zurück nach England flogen sie ganz niedrig, so daß sie deutlich zu erkennen waren. Der Posten auf dem großen Gasometer schoß eines der Flugzeuge ab. Ein anderes soll in Ostfriesland runtergegangen sein. Zurückgekommen, so hörte man, ist keines der Flugzeuge.

Zeppeline sahen wir fast jeden Tag. Wenn im Abstand von einigen Kilometern ein Luftschiff genau hinter dem anderen über die Krähenburg hinwegflog, wußten wir: Sie wollen wieder nach England. Zuerst kamen alle wieder zurück, später gingen immer einige verloren.

Einmal, im Herbst, kam ein Zeppelin mit abgeknicktem Heck zurück. Er flog geradewegs über die Krähenburg hinweg. Uns war so, als ob er eine Kette über unser Haus schlepte. Abends suchten Scheinwerfer den Himmel ab. Am nächsten Morgen lag das Luftschiff zwischen Neuenwalde und Hymendorf in einer Tannenschonung. Das Heck mit den Seiten- und Höhenflossen fehlte. Das Luftschiff wurde abgewrackt und auf Lastautos abtransportiert. Ein in den Nordholzer Tannen gestrandetes Luftschiff

war ebenfalls unbrauchbar geworden und mußte abgewrackt werden.

Nach dem Friedensvertrag von Versailles mußten alle Anlagen mit den Hallen, Gasspeichern, Zuleitungen usw. abgebrochen werden. Die Hallen wurden kurzerhand flachgelegt, indem man die dicken Eisenträger einfach umriß, das Eisengewirr in kürzere Enden zerlegte und verlud. Alle Vorräte, Landkarten, Maschinen, Steine, Asbestplatten wurden entweder verschleudert oder vernichtet. Regelrecht demontiert wurde nur die Drehhalle, um wieder in Japan aufgerichtet zu werden. Vom Flugplatz blieb nur die Gasanstalt erhalten und die Funkstation, die dem Nachrichtenverkehr mit Seeschiffen diente. Der Flugplatz ist kultiviert und in Siedlerstellen aufgeteilt worden. Schließlich entbrannte noch ein Streit um das Jagdrecht. Der Fiskus vertrat den Standpunkt, vertraglich nicht an eine Klausel gebunden zu sein. Als Edu (Eduard Hey) von der Krähenburg mit seinem Jagdgewehr auf der Wurster Heide angetroffen wurde, hielt der zuständige Polizist ihn für eine Nacht fest. Danach verlief alles glimpflich, sogar sein Gewehr wurde ihm wieder ausgehändigt.

Am 28. Dezember 1914 wurde Edu eingezogen. Er hatte das Glück, in Misselwarden bei der Grenzbeobachtung bleiben zu können. Wir freuten uns, daß unsere Kinder Hans und Friedrich noch zu jung waren; denn in einigen Monaten, glaubten wir, sei der Krieg zu Ende. Aber ein Monat nach dem anderen ging dahin. Im September 1915 wurde Hans eingezogen. Er kam sofort an die russische Grenze auf den Truppenübungsplatz Lyk. Im Juli 1916 kam er nach Frankreich. Zuvor war ihm ein Urlaub bewilligt worden, aber er durfte nicht kommen,



Noch heute gut sichtbar über dem Scheunentor: „1915 Feldküche“

weil die Kinder Scharlach und Diphtherie hatten. Nachdem er etwa eine Woche an der Somme gewesen war, bekam er doch noch 14 Tage Urlaub und mußte danach direkt an die Front. Bei einem Sturmangriff erhielt sein Nebenmann einen Schulterschuss. Hans verband ihn notdürftig mit einigen Taschentüchern und brachte ihn dann zurück. Als er ihn später noch einmal kurz sah, bedankte sich sein Schützling sehr bei ihm.

Kurz nach Weihnachten 1916 kam Hans zum zweiten Mal auf Urlaub. In diesem Jahr sollten wir viel Schweres erleben. Als Friedrich im Februar eingezogen wurde, war es eisig kalt. Er wurde in Bremen ausgebildet und war seit Juli 1916 ebenfalls in Frankreich. Anfang August erhielten wir die Nachricht, er werde vermißt. War er verwundet oder in Gefangenschaft geraten – oder gar gefallen? Am 21. August fiel Hans südöstlich von Langemarck. Am 16. August schrieb Hans seinen letzten Brief. Als er drei Monate vor seinem Tod zum letzten Mal auf Urlaub war, ging er mit der Ahnung, er werde nicht wiederkommen. Und was war aus Friedrich geworden? Er war in der Nähe des Ortes gewesen, wo Hans gefallen war.

Drei bis fünf Wochen nach der Vermisstenmeldung erreichte uns die Nachricht, Friedrich läge in einem französischen Lazarett. Nach weiteren langen 14 Tagen erreichte uns die zweite Nachricht. Wir erfuhren, er sei in englische Gefangenschaft geraten. 8 Tage danach erhielten wir eine Karte vom Roten Kreuz, er hätte Diphtherie. Nach abermals weiteren 8 Tagen kam ein von Friedrich selber ausgefüllter Kartenvordruck und am 8. Oktober endlich ein erster Brief von ihm. Gott sei Dank, er lebte. In Frankreich wurde er, besonders von den Franzosen, miserabel behandelt. Im Lazarett hingegen war die Behandlung besser. Auch in England ging es Friedrich besser. Er arbeitete auf Gütern. Nach Friedenschluß wurden die deutschen Gefangenen noch ein Jahr lang festgehalten. Die Engländer behaupteten, in Deutschland gäbe es nicht genug Eisenbahnen. So kehrte Friedrich erst am 9. Oktober 1919 zurück.

Nach Kriegsende ging alles kopfüber, kopfunter. Die Soldaten der Küstenwehr stellten ihre Gewehre in die Ecke und gingen nach Hause. Alles freute sich, daß Frieden war. Überall gab es Arbeiter- und Soldatenräte. In

Fortsetzung Seite 4

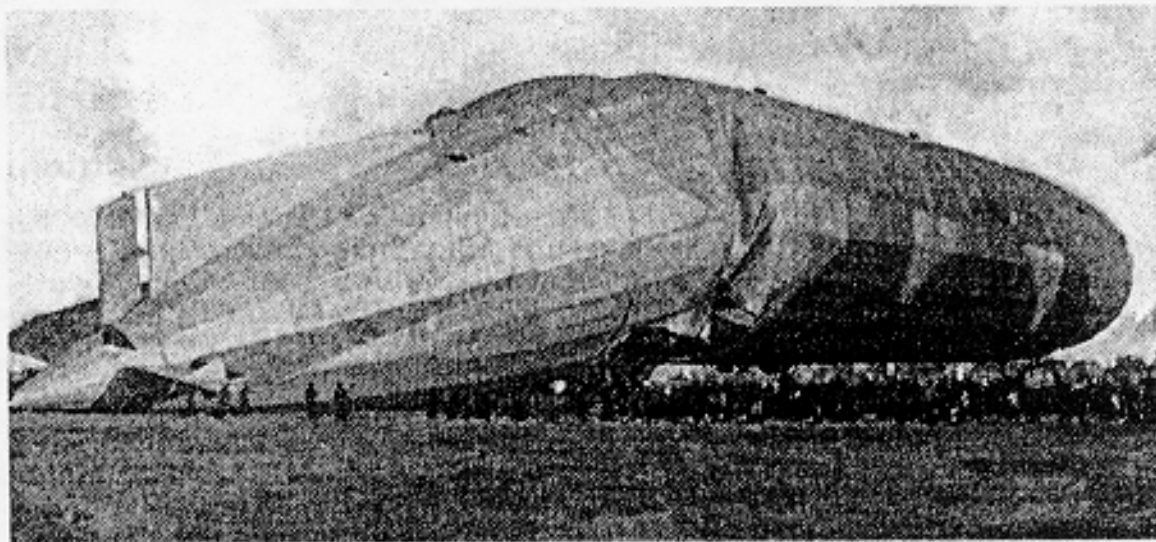
Schürzen und Säcke aus Ballonstoff

Landung war Sensation – Abwrack dauerte mehrere Wochen

Bei dem im obigen Artikel erwähnten Marineluftschiff, das zwischen Neuenwalde und Hymendorf notlandete, handelt es sich um „L 40“. Das Schiff war in Ahlhorn stationiert. Nach einem Einsatz am 17. Juni 1917 sollte „L 40“ in Nordholz landen. Das mißlang. Der Zeppelin trieb ab. In dem in zweiter Auflage erschienenen Buch „Schiffe am Himmel“ von Hein Carstens (Verlag Heimatbund der Männer vom Morgenstern) hier ein Ausschnitt über die Bruchlandung von „L 40“.

Drei rüstige Neuenwalder Bürger können sich noch gut an die Bruchlandung von L 40 erinnern. Altbauerin Frieda Schriever (88), die in der Nähe des jahrhundertealten Klosters wohnt, erzählte, wie später auch ihr gleichaltriger Mitbewohner Hinrich Siats, in Platt: „He keem ganz deep un ganz sinnig över Neewohl röver, de groote Zeppelin. Dat wörr'n schönet Bild!“ (Er kam ganz tief und ganz langsam über Neuenwalde, der große Zeppelin. Das war ein schönes Bild!)

Die Neuenwalderin Margaretha Schlöbhorn (98) war damals 17 Jahre alt. „As wie hört harrn, dat dor'n Zeppelin dol kamen wörr – hen, nix as hen“ (Als wir hörten, daß ein Zeppelin gelandet sei, hin, nichts wie hin), erzählte sie im Januar 1997. Das sei nicht nur eine Sensation für das ganze Dorf gewesen, sondern auch für die Nachbarorte. Hunderte von Menschen sah man in jenen Tagen an der Landestelle des Riesen aus Stoff und Leichtmetall. Und als sie voller Erstaunen das große Luftschiff, leicht vom Wind hin und her bewegt, zum ersten Mal von ganz nahe erblickte, war sie von seiner Größe beeindruckt. Sie erinnert sich besonders daran, daß plötzlich ein Mann vom festliegenden



„L 40“ kurz nach der Notlandung mit eingeknicktem Heck

gebrochenen Heck lachend herunter: „Wullt ok wat afhem von'n Zeppelin...“ (Willst du auch etwas vom Zeppelin haben?). Es war Eide Thode, der Chauffeur des Dorumer Landarztes Dr. Justus Harcken, der aufgeregt auf Teilen des Wracks stand und offensichtlich sich und andere mit dem relativ leichten Hüllstoff versorgen wollte. Margaretha Schlöbhorn war bescheiden. Sie nahm sich nur ein kleines Stück, und daraus wurde später eine Schürze geschnitten, die sie bis vor ein paar Jahren noch benutzte. Sie lobt heute noch die Haltbarkeit des Materials.

Der Stoff war offensichtlich sehr begehrt. Frieda Schriever erinnert sich, daß „viele Menschen, trotz scharfer Bewachung durch das Militär, alles versuchten, um an den Ballonstoff heranzukommen“. Die Wachmannschaft, Marinesoldaten aus Nordholz, die für mehrere Wochen in Neuenwalde einquartiert waren, hatten offensichtlich viel zu tun, um die Debstedter, Neuenwalder und Hym-

endorfer daran zu hindern, nicht zuviel von L 40 zu „entsorgen“. Frieda Schriever: „Eenmol ins wörr dat de Mariners woll to bunt. Een von jem schoot mit 'n Gewehr in de Luft“. (Einmal war es einem Mariner wohl zu bunt, er schoß mit dem Gewehr in die Luft).

Immerhin gab es später in Neuenwalde viele Tordsäcke, die aus Teilen des Hüllmaterials von L 40 stammten und jahrelang ihren Zweck erfüllten. Auch Stücke des Leichtmetallgerippes wurden zur Erinnerung aufbewahrt.

Die Abwrackarbeiten dauerten mehrere Wochen. Hinrich Siats erinnert sich, daß viele Bauerngespanne aus Neuenwalde das geborgene Material vom Zeppelin-Wrack zum Bahnhof Dorum fuhren, wo es in Güterwagen verladen und nach Friedrichshafen transportiert worden sei. „Szüh, dor verdenen se sik noch'n lüttigen Groschen dor to, unse Buurn“ (Da verdienten sie sich noch einen kleinen Groschen dazu, unsere Bauern).

„Kaiserliche Zeppeline“...

Fortsetzung von Seite 3

Cuxhaven rief man sogar eine kommunistische Räterepublik aus. Halbstärke kamen auf die Höfe und verboten den Knechten das Arbeiten – warum?

Erst nach und nach bekamen wir wieder geordnete Verhältnisse. Die Lebensmittelpreise, die wir auf der Krähenburg ja nicht so gespürt hatten, ließ langsam nach. Wir merkten es daran, daß das sogenannte Hamstern aufhörte. Im Kriege war das schlimm. Die Brot- und Lebensmittelkarten reichten in der Stadt nicht hin und nicht her, und dann kamen die Leute aus der Stadt auf die Höfe und tauschten alles mögliche gegen Nahrungsmittel ein. Aber die waren auch bei uns knapp; denn es wurde kontrolliert. Was wir zuviel hatten, mußte abgegeben werden. Besonders knapp waren bei uns Petroleum, Gummi (Radmäntel und Schläuche), Kleidung, Stiefel und Seife. Nach und

nach konnte man alles wieder kaufen, auch die Qualität stieg, es gab wieder sogenannte Friedensware. Nur die Preise stiegen unaufhörlich. Alles wurde teurer und teurer.

1923 ging das Teuerwerden so schnell, daß man für den Erlös eines fetten Ochsens nach 14 Tagen nur noch eine Zigarre kaufen konnte. Wenn man sich etwas bauen ließ, konnte man das nach kurzer Zeit sehr billig bezahlen. Land Wursten wurde ganz mit elektrischem Strom versorgt. Im Herbst 1923 war das Immer-teurer-Werden, Inflation genannt, auf einmal aus. Eine Billion Papiermark, eine Eins mit 12 Nullen dahinter, entsprach nun einer Goldmark. 1927 haben wir die Krähenburg an Paul Sibberns aus Berensch verkauft. Seit 1837 hatten auf ihr Heys gelebt und vielleicht seit 1550, sicher seit 1650 die Familie Eybs, eine Familie, in die ein Hey-Vorfahr aus Spieka-Neufeld einheiratete.

Hans Hey

Um die bislang nur lückenhaft bekannte Geschichte der Grafen von Stotel darzustellen, hat der Heimatbund „Männer vom Morgenstern“ Prof. Dr. Bernd Ulrich Hucker aus Vechta eingeladen, über die Bedeutung dieses in Stotel und im Raum Osterstade ansässigen Adelsgeschlechtes einen Vortrag zu halten. Er findet am 23. September in der Margarethen-Kirche um 19.30 Uhr statt.

Prof. Dr. Bernd Ulrich Hucker vom Institut für Geschichte und Historische Landesforschung wird seine langjährigen Forschungen zur Ge-

schichte der Stoteler Grafen und ihrer Herrschaft vorlegen. Als sachkundiger Mittelalterhistoriker veröffentlichte er Bücher über die Grafen von Hoya und den Welfenkaiser Otto IV. Er ist Mitautor der umfassenden Niedersächsischen Geschichte, die 1997 erschien.

Ein warnendes Beispiel sind die Londoner Docklands

Aspekte der schiffahrtsbezogenen Industriedenkmalpflege und der maritimen Industriekultur in Deutschland wollen die Teilnehmer einer wissenschaftlichen Fachtagung behandeln, die am 17. und 18. September 1999 im Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven stattfindet. Unter dem Motto „Hafenlandschaft im Wandel“ werden sie die Erfahrungen und Konsequenzen aus den vergangenen 25 Jahren zugrunde legen, wenn sie an die Arbeit gehen, die Herausforderungen für die Zukunft zu entwickeln. Angesichts des rasanten und tiefgreifenden Strukturwandels in den maritimen Industriebereichen und in der Hafenwirtschaft – Beispiel: Containerumschlag – erhält die Tagung aktuelle und politisch brisante Bedeutung.

Bereits vor zehn Jahren hatten Mu-

seumswissenschaftler aus ganz Europa, die sich in der Hamburger Speicherstadt getroffen hatten, die kultur- und sozialpolitisch Verantwortlichen vor „falschen Planungsleitbildern der Hafensanierung“ gewarnt, wie sie „in den legendären Londoner Docklands eine geschichts- und gesichtslose Kulisse“ hinterlassen hätten. Im Jahre 1999 geht es noch unverändert darum, historische Hafenreviere zu erhalten, mit wirtschaftlichem und kulturellem Leben zu erfüllen und touristisch zu vermarkten. Zu der Tagung, die gemeinsam vom Deutschen Schiffahrtsmuseum und vom Stadtarchiv Bremerhaven veranstaltet wird, haben sich bereits 20 Referenten von Rang, Denkmalpfleger ebenso wie Museums- und Fachwissenschaftler, angemeldet.

Niederdeutsches Heimatblatt

Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH

Hafenstr. 140, 27576 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, Müggendammweg 2,
27607 Langen, ☎ (04743) 5587

Umschau

Geschichtliche Bedeutung der Grafen von Stotel

Die Rettung der Wandbilder Hugo Ungewitters im Stoteler Grafen Hof hat das öffentliche Interesse an dem Grafengeschlecht geweckt, dessen Geschichte das Thema der eine Zeit lang sehr gefährdeten Historienbilder war.

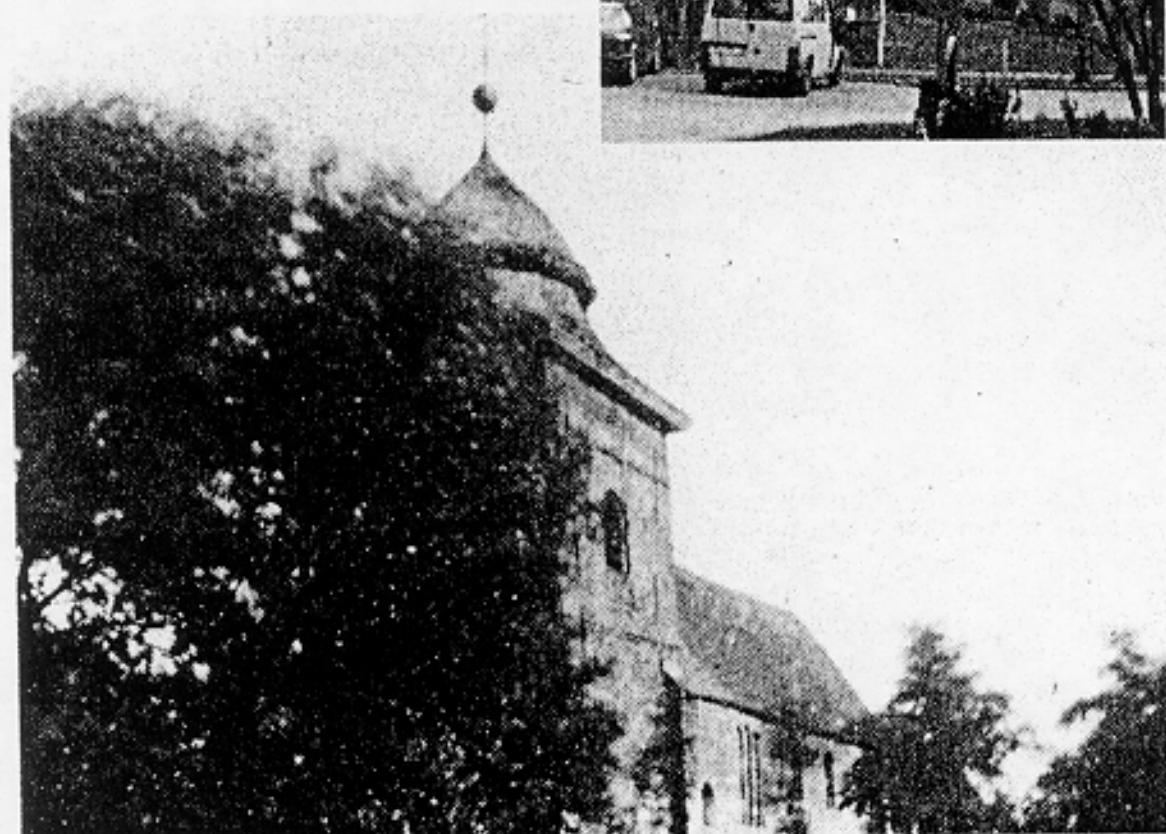
Im Zeitlauf der Geschichte

Bilder von einst und jetzt

Turmspitze sah anders aus

Die Turmspitze der Kirche von Padingbüttel wurde während der schweren Sturmflut in der Nacht vom 3. auf den 4. Februar 1825 von einem Blitz getroffen. Wurstens Deich brach und das Land stand unter Wasser. Die Not war groß. Die Kirchengemeinde Padingbüttel konnte es sich nicht erlauben, den Turm so wieder auszubauen, daß er weiterhin sichtbar war. In „Die Kunstdenkmale des Kreises Wesermünde“ (Selbstverlag der Provinzialverwaltung) heißt es: „Die im Jahre 1826 erbaute Spitze (Bild unten) war nicht mehr als ein Notdach. An Kosten wurde dafür der Betrag von 1237 Reichsthalern 16 Groschen veranschlagt.“ Die „Notbedachung“ ist 1898 durch den jetzigen Turmhelm ersetzt worden (Bild rechts).

Car.



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

September 1999

Sonnabend, 4. September 1999, 15 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Stadiongaststätte „OSC-Sportpark“, Nordsee-Stadion: Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Rainer von Bahren

Sonnabend, 4. September 1999: Studienfahrt „Urgeschichte im Kreis Stade am Wege in die Harburger Schwarzen Berge“. Abfahrt: 7.30 Uhr Bremerhaven-Hbf.; Leitung: Rixta von Lehe

Mittwoch, 8., bis Sonntag, 12. September 1999: Studienfahrt „Salzburg und der Rupertigau“. Abfahrt: 5 Uhr Bremerhaven-Hbf.; Leitung: Hans Köhler

Mittwoch, 8. September 1999, 16 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: MvM-Klönstunde; Leitung: Günter Thieding

Mittwoch, 8. September 1999, 19 Uhr, Bederkesa, Waldschlößchen-Börschhof: „Plattdüütscher Schrieverkring“; Leitung: Fred Würdemann

Donnerstag, 9. September 1999, ab 19 Uhr, Dorum, Alte Rektorschule, Poststraße 16: Schreibabend der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Rinje Bernd Behrens und Heinz-Dieter Mehrtens

Dienstag, 14. September 1999, 19 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Busler

Mittwoch, 15. September 1999, 19 Uhr, Bremerhaven: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Alt-

kreis Wesermünde“; Interessenten wenden sich bitte an den Leiter Fritz Hörmann, Tel. 04 71/97 20 00

Donnerstag, 16. September 1999, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Lichtbildervortrag Beate Borkowski, Bremerhaven: „Torfabbau im Elbe-Weser-Dreieck – Vom Handstich zum industriellen Abbau und vom Leben und Arbeiten in den Mooren“

Sonnabend, 18. September 1999: Studienfahrt „Dichterstätten in Dithmarschen und Eiderstedt (Groth, Hebbel, Mommsen)“. Abfahrt: 7 Uhr Bremerhaven-Hbf.; Leitung: Sönke Hansen

Montag, 20. September 1999, ab 19 Uhr, Bremerhaven, Jugendgästehaus, Gaußstraße 54-56: Bibliotheks-AG; Leitung: Fritz Hörmann

Sonnabend, 25. September 1999: Studienfahrt „Emden – Brennpunkt der ostfriesischen Geschichte (Kunsthalle, Johannes-a-Lasko-Bibliothek der Großen Kirche, Emden Rüstkammer)“. Abfahrt: 7 Uhr Bremerhaven-Hbf.; Leitung: Johannes Göhler

Die Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Hadeln/Cuxhaven“ tagt nach besonderem Plan. Interessenten wenden sich bitte an den Leiter Heiko Völker, Tel. 04751/4138

Der Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung Dr. Hartmut Bickelmann, tagt im September nicht.