

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

Juni 2000
Nr. 606



Schwarzer Tag für den Norddeutschen Lloyd

Die Brandkatastrophe von Hoboken bei New York am 30. Juni 1900

The only way to cross – so treffend und prägnant hat einmal ein amerikanischer Schifffahrtsautor den Liniendienst zwischen der Alten und der Neuen Welt bezeichnet, der im 19. und 20. Jahrhundert den immer intensiveren Austausch von Waren und Reisenden zwischen den USA und Europa bewältigte und der Millionen von europäischen Auswanderern in ihre neue Heimat brachte. Führend in der transatlantischen Dampfschifffahrt waren neben den britischen Reedereien Cunard und White Star in Liverpool zwei deutsche Unternehmen: der 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd (NDL) in Bremen und die um zehn Jahre ältere Hamburg-Amerika Linie (Hapag) in der hanseatischen Schwesterstadt Hamburg.

Gegenüber dem Stadtzentrum von New York auf der Halbinsel Manhattan liegt am Hudson River, jedoch schon im US-Bundesstaat New Jersey, der Ort Hoboken. Schon in seiner Frühphase, Ende 1863, hatte der NDL seine Abfertigung für den Transatlantikdienst nach Europa dorthin verlegt, weil die anfangs benutzten Einrichtungen auf der New Yorker Seite rasch zu klein geworden waren. Zunächst teilte sich der NDL die Anlagen mit der konkurrierenden Hapag, bis diese dann 1883 in Hoboken einen eigenen Terminal erhielt.

1881 stellte der Lloyd mit der 4510 Bruttoregistertonnen (BRT) großen „Elbe“ seinen ersten Einschraubenschnelldampfer für die Fahrt nach New York in Dienst. Doch auch vor der bis heute unvergessenen, mythisch überhöhten „Titanic“-Katastrophe vom April 1912 war die transatlantische Dampfschifffahrt von spektakulären Unglücksfällen nicht verschont geblieben: Die „Elbe“ ging im Januar 1895 durch Kollision mit einem englischen Dampfer in der Nordsee verloren, wobei 332 Passagiere

und Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. Nur ein Boot mit 20 Überlebenden konnte damals dem Untergang entkommen. Bis 1891 folgten der „Elbe“ weitere zehn Schwesterschiffe der sogenannten „Flüsse“-Klasse. Mit diesen richtete der NDL einen in sich sehr homogenen Liniendienst zwischen Bremerhaven und New York ein, wobei ab etwa 1885 diese Schiffsreihe durch größere Dampfer der Konkurrenz zunehmend in den Schatten gestellt wurde. Doch der Lloyd schaffte schließlich den Anschluss an die moderne technische Entwicklung, als er vom renommierten Stettiner Vulcan 1897 den Vierschornstein-Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ erhielt, mit 14349 BRT damals das größte Schiff der Welt. Bis 1907 folgten drei weitere Einheiten dieses Typs. Die Anlagen in Hoboken wurden im Lauf der Zeit der stetig wachsenden Expansion des NDL im Nordatlantikdienst angepasst.

Mitten in diese vielversprechende Entwicklung platzte ein furchtbares Brandunglück. Am Terminal in Hoboken herrschte am Nachmittag des 30. Juni 1900 geschäftiger Betrieb. Vier Lloyd dampfer hatten festgemacht: An der Pier I „Kaiser Wilhelm der Grosse“ sowie der nagelneue Fracht- und Passagierdampfer „Main“ (10067 BRT), der erst zwei Monate zuvor von der Bauwerft Blohm + Voss in Hamburg abgeliefert worden war. Dieses Schiff übernahm seit den Morgenstunden Kohlen, während die Besatzung mit Instandsetzungsarbeiten beschäftigt war.

An der Pier II lagen die „Bremen“ (10522 BRT, 1897 bei Schichau in Danzig erbaut) sowie ein Schiff der „Flüsse-Klasse“, die Saale (4967 BRT, 1886 von Fairfield in Glasgow abgeliefert). Die „Bremen“ befand sich mitten im Löschen und Laden. Das Schiff hatte am Vormittag eine Partie

Baumwolle übernommen, während eine Ladung Salz noch nicht gelöscht worden war und ein Restbestand an Whiskey gerade an Land gebracht wurde. Auch hier befasste sich die Besatzung mit Instandsetzungsarbeiten. Das Bunkern der Kohle war für den nächsten Tag vorgesehen. Im Zeitalter der Dampfschifffahrt und der Stückgutfahrt pflegten sich Hafenliegezeiten tage- oder sogar wochenlang hinzuziehen, weshalb es nicht weiter verwundert, dass sich der Kapitän freigezogen hatte und durch seinen I. Offizier vertreten wurde.

Die „Saale“ hingegen sollte am 1. Juli nach Europa auslaufen. Da ungewöhnlich viele Kajütspassagiere gebucht hatten, befand sich nicht nur die Besatzung (250 Mann) größtenteils an Bord, sondern auch eine größere Anzahl von Tischlern, Anstreichern und Tapezierern, die im spartanisch eingerichteten, normalerweise nur für Auswanderer vorgesehenen Zwischendeck provisorische, aber komfortablere Unterkünfte herrichteten. Der Kapitän und der I. Offizier inspizierten auf einem Rundgang die Arbeiten.

Währenddessen wurde an Land Baumwolle umgeschlagen, ein als besonders feuergefährlich eingestuftes Gut. Etwa 4000 Ballen waren gelagert. Vermutlich durch Selbstentzündung gerieten gegen 15.45 Uhr auf der Pier III einige Ballen in Brand. Die Anlagen waren aus Holz errichtet und boten den sich rasch ausbreitenden Flammen reichlich Nahrung. Bald wurden auch die beiden Piers I und II erfasst. Nach 16 Uhr erfolgte die Alarmierung der umliegenden Feuerwehren, die unverzüglich mit der Brandbekämpfung begannen. Dabei kam es zu einem grausamen Zwischenfall: Ein mit Pferden bespanntes Feuerwehrfahrzeug fiel den Flammen zum Opfer, nur die Besatzung konnte sich

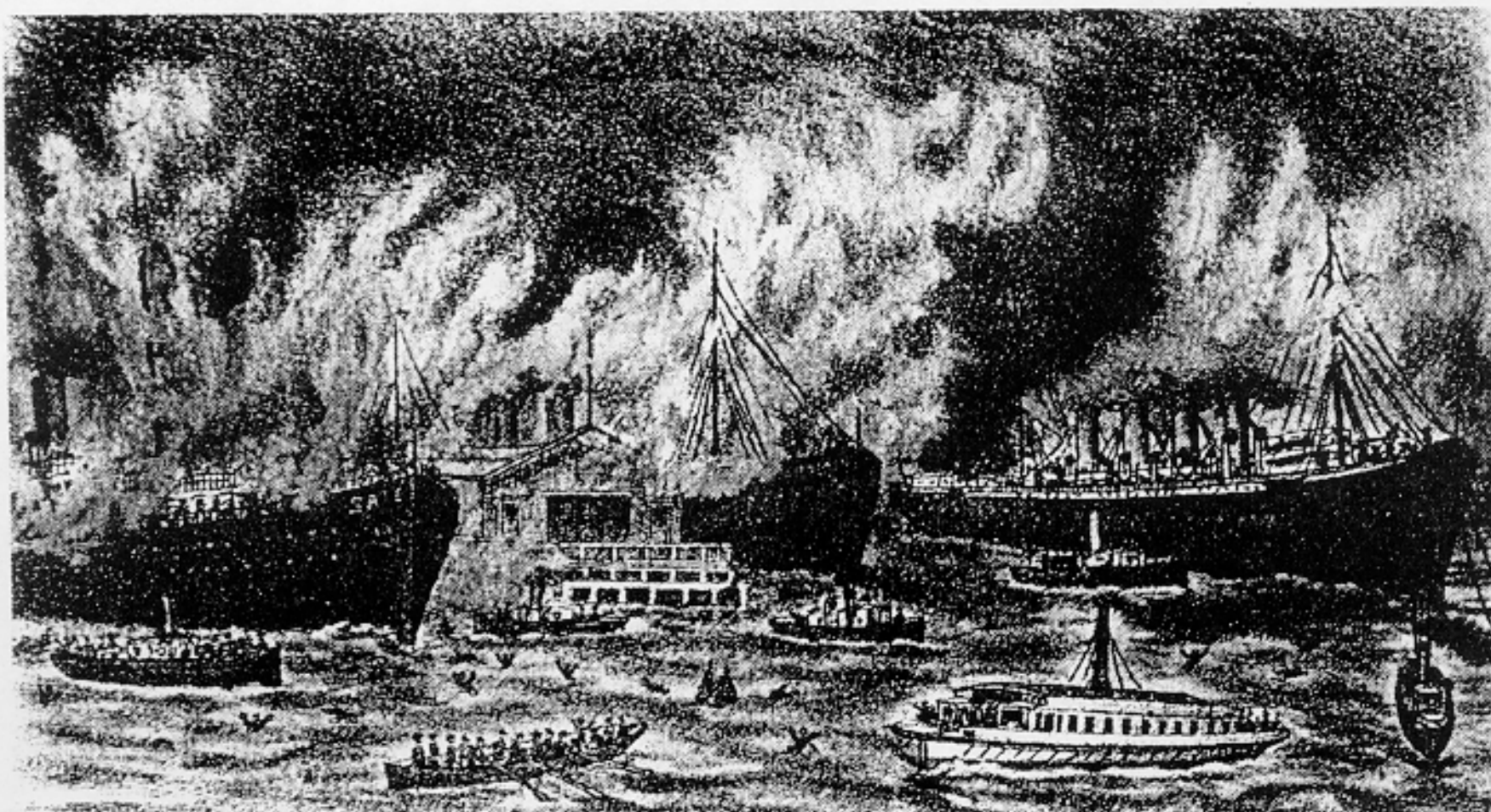
mit knapper Not in Sicherheit bringen. Dichter Qualm breitete sich aus und erzeugte rasch eine riesige Rauchsäule über der brennenden Anlage, die vom benachbarten New York aus deutlich auszumachen war und die auch dort den Ernst der Lage erkennen ließ.

So trafen recht bald drei leistungsfähige Spritzendampfer der New Yorker Feuerwehr in Hoboken ein: „The New Yorker“ (1891), „Zophar Mills“ (1882) und „William M. Strong“ (1898). Der New Yorker Branddirektor war mitgekommen und koordinierte den Einsatz. Es handelte sich um äußerst leistungsfähige Fahrzeuge, deren Pumpenleistung (etwa 6000 m³ Löschwasser pro Stunde) zusammen genommen etwa das 20-fache eines zeitgenössischen, 1896 erbauten bremischen Spritzendampfers (240 m³) betrug. Doch gegen die rasende Gewalt des Feuers konnten selbst diese Feuerlöschboote zunächst nur wenig ausrichten.

Auf der „Main“ erfuhr der Kapitän von dem Feuer durch einen Kaiarbeiter und gab sofort den Befehl, loszuwerfen, die Feuerlöschschläuche klar zu machen und den Obermaschinen zu benachrichtigen. Schnell konnten die Leinen geslipt und Schlepptrassen ausgebracht werden, doch drückte der Ebbstrom die „Main“ gegen die Pier, während das Feuer in Windeseile auf den Dampfer übersprang. In der Nähe befindliche Schleppdampfer wurden um Hilfe gebeten, diese griffen aber nicht ein. Bald hatte sich das Feuer auf der „Main“ mit einer solchen Geschwindigkeit ausgebreitet, dass jeder an Bord um seine eigene Rettung besorgt sein musste. Koordinierte Maßnahmen waren nicht mehr möglich, und so wurden auch keine Boote zu Wasser gelassen. Wer Glück hatte und der Flammenhölle entinnen konnte, sprang kurz entschlossen über Bord oder rettete sich auf in der Nähe liegende Leichter.

Auf der „Bremen“ bemerkte der Zweite Offizier den Brand an der Pier, woraufhin unverzüglich Alarm gegeben, die Leinen losgemacht und die Feuerlöschanlage in Gang gesetzt wurde. Doch auch auf dieses Schiff war das Feuer vom Kai her in Windeseile übersprungen. Die Backbordseite der Aufbauten sowie das Sonnendeck standen in Flammen. Eine achterlich ausgebrachte Schlepptrasse blieb ungenutzt, weil auch diesmal die Hafenschlepper nicht eingriffen. Immerhin konnte ein Boot mit Frauen an Bord zu Wasser gelassen werden. Doch dann war die Situation unhaltbar geworden, und wie auf der „Main“ musste sich jeder selbst retten.

Als ein Bootsmann auf der „Saale“ den Brand an Land bemerkte, gab er die Meldung sofort an die Schiffsleitung weiter, aber es war bereits zu spät. Zwar erging der Befehl, loszuwerfen und die Feuerlöschschläuche anzuschließen, doch versäumte man, mit der Glocke den üblichen Feueralarm zu geben, so dass die zahlreichen Besatzungsmitglieder und Ar-



Zeitgenössische Postkarte, die das Feuer kurz nach dem Ausbruch darstellt (Sammlung Arnold Kludas, Grünendeich).

Fortsetzung Seite 2

Schwarzer Tag...

Fortsetzung von Seite 1

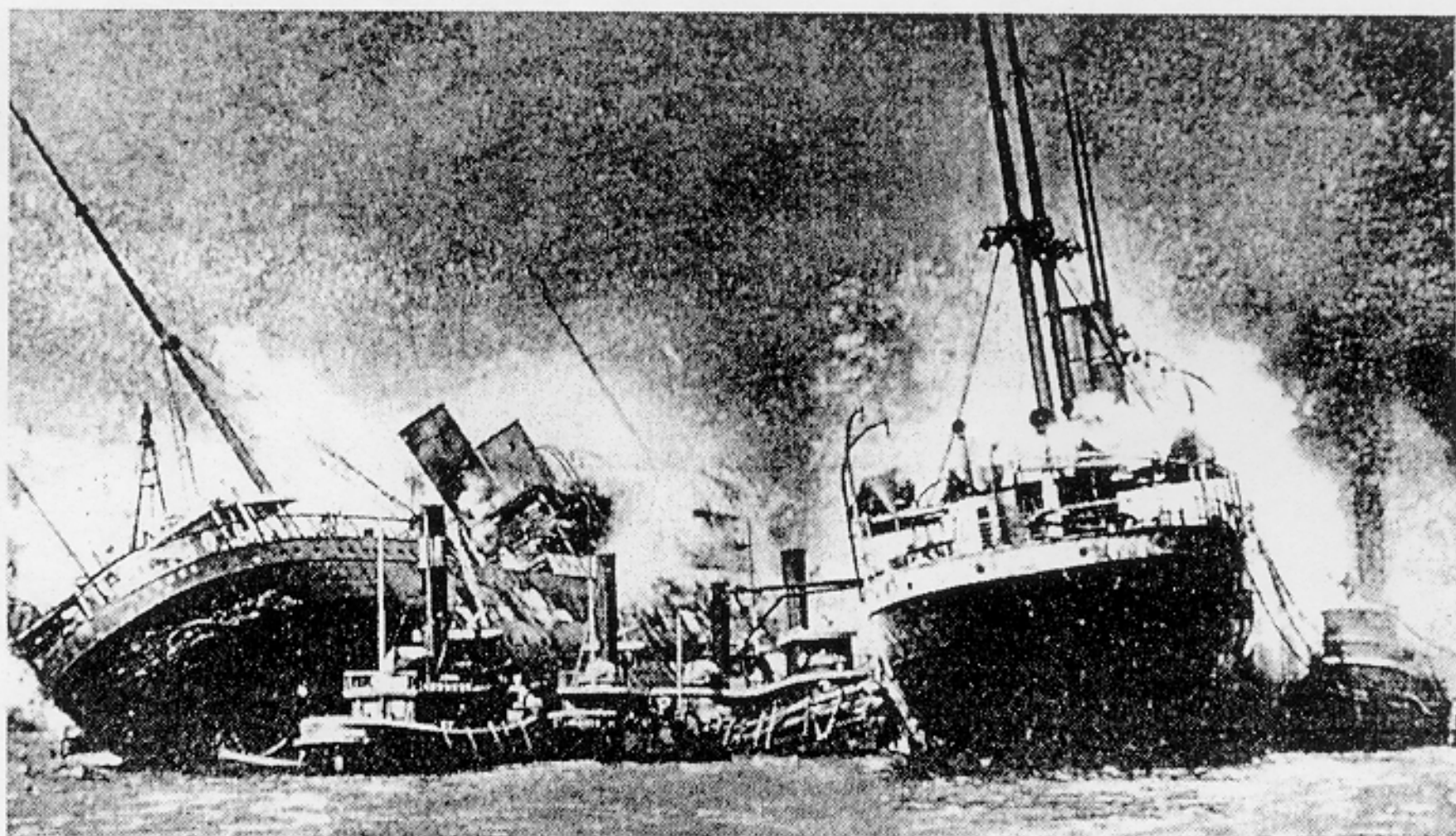
beiter unter Deck viel zu spät von der tödlichen Gefahr erfuhren. Es gelang noch, vorne die Stahltrossen und die Gangways los zu werfen, doch mittlerweile zog von der brennenden Pier dichter Qualm auf die „Saale“ hinüber, der den Aufenthalt auf dem Vorschiff fast unmöglich machte und weitere Maßnahmen erheblich erschwerte. Rasch griff das Feuer von Land aus auf das Vorschiff über.

Schleppdampfer, die in der Nähe standen, unternahmen auch bei diesem in Bedrängnis geratenen Schiff nichts, um es aus der Gefahrenzone zu bringen. Es gelang deshalb zunächst nicht, die „Saale“ von der Pier zu lösen, während sich die Flammen weiter ausbreiteten. Wer konnte, floh über das Heck und sprang ins Wasser, wo zu Hilfe geeilte Boote des Hapag-Dampfers „Phoenix“ die Schiffbrüchigen aufnahmen.

Von den vier Lloydampfern hatte nur der größte, die „Kaiser Wilhelm der Grosse“, das sprichwörtliche Glück im Unglück. Hier wenigstens packten einige Schlepper an. Unter deren Assistenz, aber auch durch tatkräftige Bemühungen unter Zuhilfenahme der eigenen Winschen, schaffte es die Besatzung, das Schiff noch rechtzeitig vom Anleger weg zu bewegen. Der große Vierschornsteiner kam daher mit geringen Brandschäden auf dem Oberdeck davon. Allerdings blieben zwei Matrosen vermisst; sie waren vermutlich über Bord gefallen und ertrunken. Der Sog des größeren Schiffes setzte nun auch die brennende „Bremen“ in Bewegung, die auf den Hudson hinaus trieb. Die New Yorker Feuerlöschboote bemühten sich auch hier um Brandbekämpfung, einem von ihnen gelang die Rettung von 18 Überlebenden, die durch eine Kohlenpforte ins Freie gelangten. Auf dem Fluss endlich nahmen Schleppdampfer das Schiff auf den Haken und setzten es bei Weehawken bei Hoboken auf Grund, wo erst am Morgen des übernächsten Tages (2. Juli) der Brand gelöscht werden konnte.

Als das Feuer die Trossen der „Saale“ verbrannt hatte, trieb das lichterloh brennende Schiff mit der Ebbe stromabwärts. Grauenhafte Szenen ereigneten sich, denn unter Deck waren zahlreiche Menschen eingeschlossen, die durch die zu engen Bullaugen in den allermeisten Fällen nicht ins Freie gelangen konnten und in ihrer Todesangst um Hilfe riefen. Der in Hapag-Charter stehende Dreischornstein-Schnelldampfer „Kaiser Friedrich“ (1898 bei Schichau in Danzig für den NDL fertig gestellt, von diesem aber wegen zu geringer Geschwindigkeit nicht abgenommen) hatte ein mit 20 Freiwilligen besetztes Boot ausgesetzt, das zunächst nur wenige Schiffbrüchige bergen konnte. Doch die Bootsbesatzung bewies große Courage und stieg auf die brennende „Saale“ über, wo man mit Unterstützung der New Yorker Feuerlöschboote sogar 37 Menschen aus dem Maschinenraum rettete. Der Havarist trieb den Hudson abwärts, an der Halbinsel Manhattan vorbei und geriet abends bei Cumminipaw (an der Upper Bay in New Jersey) auf Grund, wo erst die Flut endlich das Feuer löschte.

Als letztes der drei brennenden Schiffe trieb die „Main“ abends gegen 22 Uhr auf den Strom hinaus und wurde, wie einige Stunden zuvor bereits die „Bremen“, von Schleppdampfern bei Weehawken auf den Strand gesetzt. Dort gelang gegen Mitternacht eine dramatische Rettungsaktion: Ein Inspektor des NDL ging mit einem amerikanischen Dampfer längsseits und rettete 15 Mann des Maschinenpersonals, die auf geradezu wundersame Weise überlebt hatten: In ihrer Verzweiflung hatten sie zunächst im Wellentunnel, später im Maschinen- und Kesselraum sowie im Kohlenbunker Zuflucht gefunden, wo sie bis zu ihrer Rettung ausharrten. Das Feuer auf der Main



„Bremen“ (links) und „Main“ (rechts) in Weehawken auf Grund (Sammlung Arnold Kludas, Grünendeich).

konnte erst am Abend des 2. Juli erstickt werden. Als am 3. Juli die „Kaiser Wilhelm der Grosse“ nach Ausbesserung der Brandschäden auslief, befanden sich an Bord 400 Überlebende von „Saale“, „Main“ und „Bremen“.

Die Bilanz der Katastrophe war fürchterlich: 101 Menschen fielen auf der „Saale“ dem Unglück zum Opfer. Sie wurden entweder tot geborgen oder blieben vermisst, weitere Menschen erlagen später ihren Verletzungen. Die unkenntliche Leiche des Kapitäns konnte nur durch geschmolzene Überreste seiner goldenen Uhr identifiziert werden. Auf der „Main“ waren 35, auf der „Bremen“ 12 Todesopfer zu beklagen. Die Gesamtzahl der Todesopfer, also einschließlich der im Terminal Umgekommenen, betrug zwischen 300 und 400. 100 von ihnen fanden in einem Massengrab in North Bergen (New Jersey) ihre letzte Ruhestätte.

Am 11. Februar 1901 fand die Seemannsversammlung in Bremerhaven statt. In ihrem Urteilsspruch schlossen die Richter Brandstiftung als Unglücksursache aus, sie vermuteten eher Fahrlässigkeit. Ein Verschulden der Schiffsführungen wurde ebenfalls nicht festgestellt; vielmehr erhielten die Besatzungen Lob für ihr Verhalten. Den Mut der Bootsbesatzung der „Kaiser Friedrich“ stellte man besonders heraus.

Über das Verhalten der New Yorker Schleppercrews fielen dagegen sehr kritische Worte: Von fehlender oder sogar verweigerter Hilfeleistung war die Rede. Ob dieses Verdammungsurteil allerdings generell Bestand hat, bleibt angesichts der erfolgreichen Rettung der „Kaiser Wilhelm der Grosse“ zweifelhaft.

Ein Dreivierteljahr später zog der NDL auf seiner Generalversammlung am 27. März 1901 in Bremen seinerseits Bilanz: In den Stunden des schweren Bran-

nunglücks hat sich die Disziplin und Pflichttreue unserer Offiziere und Mannschaften auf allen von dem Brande betroffenen Schiffen in glänzender Weise bewährt, ihr ist es vor allem zu danken, dass unser Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ mit nur geringer Beschädigung sich der Katastrophe entziehen konnte. In ähnlicher Weise wie seinerzeit für die Hinterbliebenen des „Elbe“-Unglücks wurde für die Angehörigen der Opfer von Hoboken gesorgt: ein Betrag von 300 000 Mark ging an die entsprechenden Unterstützungsfonds des Lloyd.

Der Terminal in Hoboken war bis zur Wasserlinie niedergebrannt. Bis 1906 wurden die Anlagen wieder aufgebaut, doch hatte man im präventiven baulichen Brandschutz die Lehren aus der Katastrophe beherzigt. Die neuen Bauten wurden nicht mehr aus Holz, sondern aus Stahl und Beton errichtet. Während des Wiederaufbaus erfolgte die Abfertigung der Schiffe des NDL provisorisch bei der Hapag oder bei englischen und französischen Linien in Manhattan.

Das ausgebrannte Wrack der „Main“ wurde am 27. Juli 1900 wieder flottgemacht, und der NDL entschloss sich zu einer gründlichen Reparatur

des noch sehr neuen Schiffes, zumal Kessel- und Maschinenanlage intakt geblieben waren. Den Zuschlag erhielt die noch heute existierende renommierte amerikanische Werft Newport News Shipbuilding & Drydock Co. an der Chesapeake Bay. Dort wurde das Schiff bis zum Oktober 1901 wieder hergerichtet und diente dem Lloyd, bis es nach Ende des Ersten Weltkriegs 1919 an Großbritannien ging.

Auch bei der „Bremen“ lohnte sich eine Wiederherstellung. In New York wurden provisorische Reparaturen ausgeführt, ehe das Schiff mit eigener Kraft im Oktober nach Stettin fahren konnte, wo es bis zum Herbst 1901 vom Vulcan einer grundlegenden Reparatur unterzogen wurde. Die „Bremen“ blieb bis zum Ende des Ersten Weltkriegs im Besitz des NDL, wonach sie an die Entente abgeliefert werden musste.

Das Wrack der „Saale“ wurde ganz abgeschrieben und blieb in den USA. Immerhin fand aber eine amerikanische Reederei Interesse an dem ausgebrannten Schiffskörper und ließ ihn als Frachter wiederherstellen. Das äußerlich völlig umgestaltete Schiff fuhr noch bis 1924.

Als weitere Konsequenz aus der Katastrophe bestellte der Lloyd 1901 eine Kommission von Sachverständigen, die den Brandschutz auf den Schiffen und weitläufigen Landeinrichtungen der Reederei verbessern sollte. So wurden in Bremerhaven wie auch im neu erbauten Terminal in Hoboken weitverbreitete Feuermelde- und Hydrantenanlagen installiert. In Hoboken kam zusätzlich eine Sprinkleranlage hinzu. Für den Brandschutz an Bord zeichnete nunmehr ein eigener Brandsinspektor des Lloyd verantwortlich. Allgemein verbesserte die See-Berufsgenossenschaft (SBG) auf deutschen Schiffen durch einschlägige Vorschriften den baulichen Brandschutz (das betraf die Feuerschotten) wie auch die Feuerlöscheinrichtungen.

Auch ein Jahrhundert nach der Brandkatastrophe von Hoboken mahnen uns deren Opfer in aller Eindringlichkeit, den Brandschutz an Bord und in den Häfen bitter ernst zu nehmen. Zwar sind gerade auf diesem Gebiet seither zahlreiche technische Verbesserungen erfolgt, doch diese müssen konsequent durchgesetzt werden. Die negativen Folgen der viel diskutierten „Globalisierung“ sorgen für immer noch allzu häufig auftretende brisante Sicherheitsdefizite in der internationalen Schifffahrt, vor allem auf den berühmten-berühmten „Substandard-Ships“.



„326 dead; 58 missing“ titelte das „New York Journal“ am 2. Juli 1900 (Deutsches Schifffahrtsmuseum).



Eines der bedeutendsten Baudenkmale der Stadt: Das Kranichhaus.



Fast bis auf den letzten Platz besetzt: Hauptversammlung in der Stadthalle.

Rund um das Kranichhaus

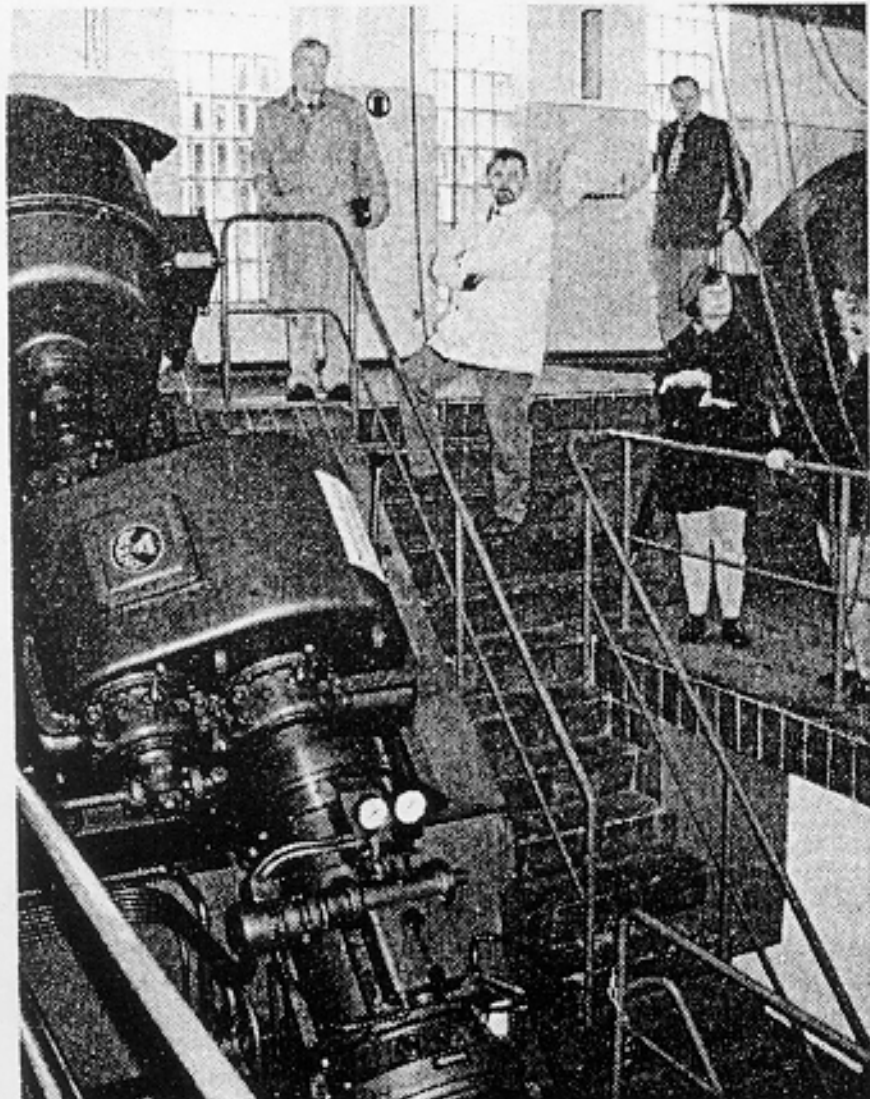
Bilder vom 23. Weser-Elbe-Heimattag
in der 600 Jahre alten Stadt Otterndorf.



„De Plattdöütschen“ der Morgensterner, der „Schrieverkring“, präsentierten sich in der Stadthalle mit Bild- und Buchvorstellung.



Am Nachmittag gab es viel „Folklore“ mit Tanz und Musikdarbietungen.



Bei den Ausflügen am Nachmittag gab es viel zu sehen. Links: Blick in das Pumpwerk an der Elbe. Rechts: Rundgang durch die Stadt. Hier am 417 Jahre alten Rathaus.

MvM-Bücherstand: Ein reichhaltiges Angebot an Heimatliteratur.

Umschau

Arbeitskreise der Männer vom Morgenstern

Die Tagung des Arbeitskreises „Bremerhavener Stadtgeschichte“ unter der Leitung von Dr. Hartmut Bickelmann fällt wegen des am gleichen Tage stattfindenden „Historischen Stadtrundgangs“ im Juli aus (siehe Umschau-Meldung). Im August tagt der Arbeitskreis wegen der Ferien nicht.

Die familienkundliche Arbeitsgemeinschaft und der Schreibkreis machen Sommerpause und beginnen mit ihren Tagungen wieder im September (familienkundliche Arbeitsgemeinschaft am 2. September).

Die MvM-Klönstunde trifft sich im Juli nicht. Am 2. Mittwoch im August fahren die Klönstunde-Teilnehmer um 15 Uhr ab Neumarkt Geestemünde mit eigenen Pkw zu Besichtigungen in den Landkreis. Im September trifft sich die Klönstunde wieder wie gewohnt im Marschenhaus in Bremerhaven-Speckenbüttel.

Der Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“, Leitung Peter Buss-

ler oder Helmut Stegemann, macht ebenfalls Sommerpause und trifft sich am 12. September d. J. wieder um 19 Uhr in der Stadtbibliothek Cuxhaven.

RBB

Studienfahrt Bentheim

Für die Studienfahrt der Männer vom Morgenstern nach Bentheim mit einer Besichtigung der Burg Bentheim und des Schlosses Steinfurt am 8. Juli 2000 unter der Leitung von Walter Noeske sind noch einige Plätze frei. Interessenten können sich anmelden bei Christa und Ernst Allers, Knill 28, 27637 Spieka, Tel. und Fax 047 41/14 52.

RBB

Land Wursten 1651

In der Reihe „Quellen zur Familienforschung zwischen Elb- und Wesermündung“ der Männer vom Morgenstern, herausgegeben von Rinje Bernd Behrens und Heinz-Dieter Mehrrens, ist jetzt Band 1, Heft 10 erschienen. Dieses Heft beinhaltet die Übertragung verschiedener Register von 1651, und zwar Landmiliz-Rollen und Einwohnerverzeichnisse der 9 Wurster Kirchspiele, deren Originale im Niedersächsischen Staatsarchiv in Stade lagern. Die Mitglieder des Schreibkreises der Männer vom Morgenstern haben die im Original sehr schwer les-

baren Schriften in die heutige Schrift übertragen, um sie für die Familienforschung leichter zugänglich zu machen. Die Hefte können zu einem Preis von DM 3,50 am Büchertisch der Männer vom Morgenstern und bei den bekannten Verkaufsstellen erworben werden.

RBB

Dritter „Historischer Stadtrundgang“ des Stadtarchivs

Der dritte und letzte diesjährige „Historische Stadtrundgang“ des Stadtarchivs Bremerhaven am Mittwoch, dem 5. Juli 2000, steht unter

dem Thema „Rund um den Handelshafen“. Der Industriearchäologe und Schiffahrtshistoriker Dr. Dirk J. Peters vom Deutschen Schiffahrtsmuseum und Stadtarchivar Dr. Hartmut Bickelmann werden gemeinsam anhand historischer Zeugnisse (Schleuse, Dock, Speicher, Brücken, Kai- und Werftanlagen) 140 Jahre Hafen-, Industrie- und Technikgeschichte Geestemündes Revue passieren lassen. Interessenten treffen sich um 17 Uhr auf der ehemaligen Einfahrt zum Handelshafen (Bussestraße, gegenüber dem HBA).

RBB

Pflichtexemplare für die Deutsche Bibliothek Zuschüsse möglich

Manche Herausgeber einer Familiengeschichte oder Ortschronik, eines Häuserbuchs oder Ortsfamilienbuchs, haben noch nie etwas von der Abgabe von zwei Pflichtexemplaren an die Deutsche Bibliothek gehört oder glauben, das aus guten Gründen ignorieren zu können. Die Kosten für die in geringen Auflagen erscheinenden Bücher sind oft sehr hoch, so dass die Verfasser und Herausgeber es als eine Zumutung empfinden, kostenlos zwei Exemplare abgeben zu müssen. Das Bundesverfassungsgericht hat aber in seinem Beschluß vom 14. 7. 1981 die unentgeltliche Ablieferung von Pflichtstücken dann als unzumutbar angesehen, wenn es sich um Druckwerke handelt, die mit großem Aufwand und zugleich nur in kleiner Auflage hergestellt werden.

Der Verwaltungsrat der Deutschen Bibliothek hat deshalb Richtlinien für Zuschüsse erlassen. Berechnungsgrundlage für einen Zuschuss sind die Herstellungskosten zuzüglich 40 % hiervon als Gemeinkostenpauschale. Zu den Herstellungskosten gehören die Aufwendungen für Satz/Erfassung, Papier, Druck, Einband und Autorenhonoreare. Verlage können Zuschuß beantragen, wenn die Herstellungskosten, bezogen auf ein Exemplar der Auflage, 150,- DM und mehr betragen.

Jetzt aber der entscheidende Satz: Für natürliche Personen, die nicht gewerbsmäßig verlegen, gilt diese Regelung bereits bei Herstellungskosten ab

45,- DM. Das dürfte für den größten Teil der Verfasser von Familiengeschichten und Ortsfamilienbüchern gelten.

Für den „Antrag auf Gewährung eines Zuschusses für Pflichtstücke“ ist bei der Deutschen Bibliothek ein einseitiges Formular anzufordern. Zuständig in Leipzig in der Deutschen Bücherei ist die Abteilung Erwerbung, Deutscher Platz, 04103 Leipzig, analog dazu in Frankfurt am Main die Deutsche Bibliothek, Adickesallee 1, 60322 Frankfurt/Main. Die Entscheidung über den Antrag erfolgt in jedem Falle erst nach Eingang des Pflichtstückes. Der einfachste Weg ist damit, bei der Einsendung der Bücher sofort das Antragsformular mit anzufordern.

Olof v. Randow

Genehmigter Nachdruck aus der „Zeitschrift für Niederdeutsche Familienkunde“, 75. Jahrgang, Heft 1/1. Quartal 2000

Niederdeutsches Heimatblatt

Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH

Hafenstr. 140, 27576 Bremerhaven

(Postscheckkonto 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 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. (0 47 43) 55 87

Im Zeitlauf der Geschichte

Bilder von
einst und jetzt

Vom Geschäftshaus zur Gastwirtschaft

Der äußere „Grundcharakter“ des früheren Ahlfeld'schen Geschäftshauses in Wremen ist geblieben. Rund 85 Jahre liegen zwischen den beiden Bildern. Die Aufnahme oben stammt vermutlich aus den ersten Jahren des Weltkrieges 1914-18. Man erkennt einige Matrosen der Kaiserlichen Marine auf dem Foto. Sie waren Angehörige einer 1906 im Nordwesten des Dorfes erbauten 28-cm-Haubitzenbatterie der III. Matrosenartillerie-Abteilung. Das Geschäftshaus war später für kurze Zeit Sitz der Spar- und Darlehnskasse Wremen, und unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg praktizierte dort für kurze Zeit der erste Wremer Arzt: Dr. Heinz Popp. Dann diente es als Künstlerhaus und heute befindet sich in dem ehemaligen Ahlfeld'schen Geschäftshaus eine gemütliche Gaststätte (Bild unten).

-ens.



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Juli 2000

Freitag, 30. Juni, bis Sonntag, 2. Juli 2000: Fahrradexkursion nach Süderdithmarschen (Fähre Cuxhaven-Brunsbüttel). Abfahrt: 9.00 Uhr ab Leher Bahnhof in Bremerhaven. Leitung: Ude Meyer und Sönke Hansen

Sonnabend, 8. Juli 2000: Studienfahrt in die Grafschaft Bentheim (Bentheim, Burg Bentheim, Burg Steinfurt). Abfahrt: 7.00 Uhr ab Bremerhaven-Hbf. Leitung: Walter Noeske

Mittwoch, 12. Juli, bis Donnerstag, 20. Juli 2000: Studienfahrt „Burgund: Römer – Mönche – Herzöge. Architektur und Kunst vom Feinsten“ (u. a. Dijon, Fontenay, Beaune, Cluny, Autun, Vézelay). Abfahrt: 13.00 Uhr ab Bremerhaven-Hbf. Leitung: Petra Schulz-Baldes und Nicola Borger-Keweloh

Mittwoch, 12. Juli 2000, 19.00 Uhr, Bad Bederkesa, Waldschlösschen-Bösehof: „Plattdütscher Schrieverkring“. Leitung: Fred Würdemann

Donnerstag, 13. Juli, bis Sonntag, 16. Juli 2000: Fahrradexkursion an die Schlei (Schleswig, Kappeln und Eckernförde). Leitung: Rolf Saß

Montag, 17. Juli 2000, ab 19.00 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, „Stadtteilcafé Grünhöfe“, Auf der

Bult 10: Bibliotheks-AG; Leitung: Fritz Hörmann

Mittwoch, 19. Juli 2000, 19.00 Uhr, Bremerhaven: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Altkreis Wesermünde“. Interessenten wenden sich bitte an den Leiter Fritz Hörmann, Tel. 04 71/97 20 00

Sonnabend, 29. Juli 2000: Weltausstellung Expo in Hannover. Abfahrt: 7.30 Uhr ab Bremerhaven-Hbf. Leitung: Manfred Massow

Die Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Hadeln/Cuxhaven“ tagt nach besonderem Plan. Interessenten wenden sich bitte an den Leiter Heiko Völker, Tel. 04 751/41 38

Die „MvM-Klönstunde“, Leitung Günter Tieding, fällt im Juli aus.

Die familienkundliche Arbeitsgemeinschaft und der Schreibkreis, Leitung Rainer von Bargen, sowie der Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Helmut Stegemann oder Peter Bussler, machen Pause bis einschließlich August.

Der Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann, fällt wegen des am gleichen Tage stattfindenden „Historischen Stadtrundgangs“ am 5. Juli aus.