

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

August 2000
Nr. 608

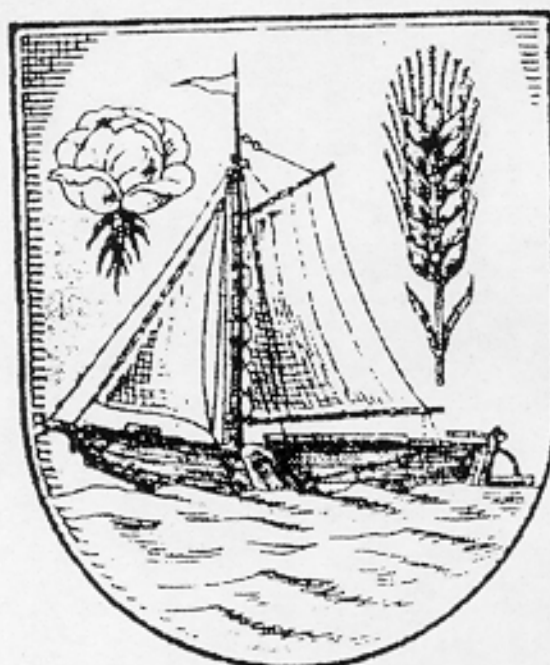


Fisch, Kohl, Gemüse und Obst aus der Region

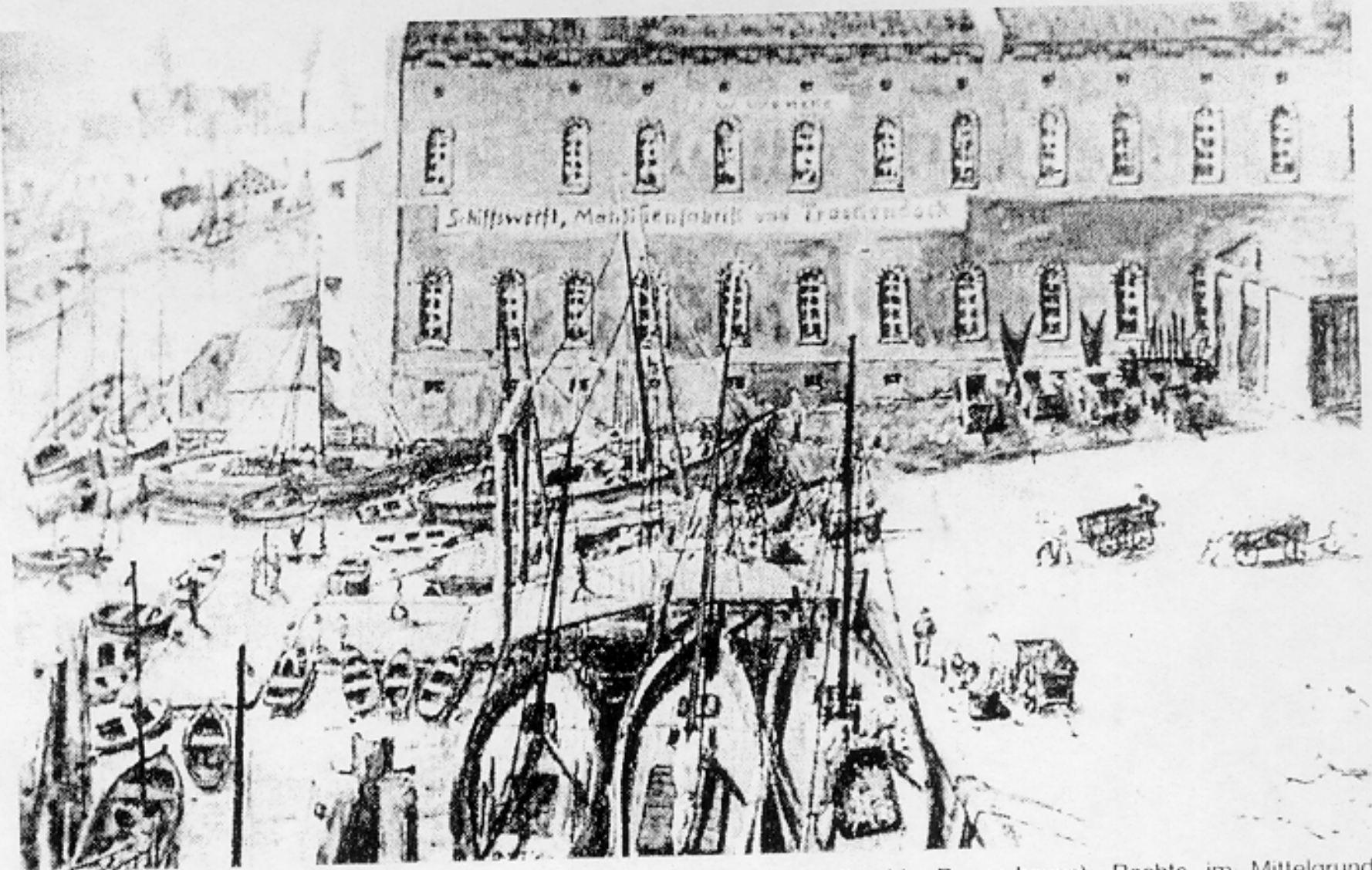
Der Bremerhavener Fischplatz – ein Ort lokalen Warenumschlags und vielfältiger Betriebsamkeit

Der Torfplatz an der Deichstraße nördlich der alten Geestebücke, heute Standort der Stadtbibliothek, ist allen Bremerhavenern ein Begriff, verbinden sich mit ihm doch Erinnerungen an den einstmaligen bedeutenden Umschlag des braunen Heizmaterials aus dem Lüneburger Gebiet. Weniger bekannt hingegen ist die benachbarte, südlich der Brücke gelegene Freifläche, für die sich die Bezeichnung Fischplatz eingebürgert hat. Dort, vor der Seebeck-Villa, wo die Skulptur „Seeadler“ des Bildhauers Gerhard Marcks steht, herrschte im 19. und frühen 20. Jahrhundert zeitweise eine fast ebenso große Betriebsamkeit wie auf dem Torfplatz.

Beide Orte verbindet zudem eine gemeinsame Geschichte und die Tatsache, dass sie von der Stadt Bremerhaven zum Warenumschlag für den örtlichen Bedarf eingerichtet, betrieben und unterhalten wurden. Ihre Lage ergab sich zwangsläufig aus der topographischen Situation, nämlich am Geestufer beiderseits der Fähre bzw. der späteren Brücke zwischen Bremerhaven und Geestemünde, und so nahe den Zentren beider Orte. Sozusagen auf der Rückseite des großen Hafengeschäftes in Bremerhaven – und gegenüber der vom überregionalen Handel und dann von der Hochseefischerei in Beschlag genommenen Geestekaje in Geestemünde – bot sich hier der regionalen Kleinschiffahrt die Möglichkeit, ihre Waren anzulanden. So entstanden in dieser Nische, vermutlich schon bald nach der Neukonstituierung der Geestefähre im Jahre 1832, zwei inoffizielle Löschräume für Waren unterschiedlicher Art. Während der nördliche Teil den Torfschiffern und Torfhändlern vorbehalten blieb, wurde der südliche Teil zunächst überwiegend zum Anlegeplatz für Kleinfischer, die ihre Fänge dort direkt vermarkteten; auf sie geht der Name des Platzes zurück. Aber auch andere Waren wie Obst und Gemüse aus dem Umland wurden dort schon frühzeitig angelandet.



Darstellung eines Kohlschiffs im Siegel von Aschwarden (Enno Janssen, Aschwarden. Ein Dorf in der Marsch, Aschwarden 1999, S. 18).



Der Fischplatz um 1900, Aquarell von Otto Stahmer (Foto im Stadtarchiv Bremerhaven). Rechts im Mittelgrund die Fischverkaufshalle.

Nachdem der Umschlag auf beiden Plätzen zunächst in privater Regie vorstatten gegangen war, pachtete die Stadt Bremerhaven das Gelände 1868 vom Bremischen Amt und richtete es durch entsprechende Maßnahmen wie Uferbefestigung und Pflasterung zu offiziellen Löschräumen her, die der Marktaufsicht unterstanden und für die Liegegebühren zu zahlen waren.

Große Betriebsamkeit am Fischplatz

Im Gegensatz zum Torfplatz stand für den Fischplatz zwischen der Geestebücke und dem Werkstatt- und Kontorgebäude der Wencke-Werft nur ein recht beengter Raum zur Verfügung, der einer Erweiterung durch zusätzliche Anlegemöglichkeiten bedurfte. Daher hatten die Fischer auf eigene Kosten am Ufer eine Laufbrücke mit T-förmig in die Geeste hineinragenden schwimmenden Stegen errichtet, so dass sich für die Schiffe sowohl am Ufer und bei der Wencke-Werft als auch an den Stegen und an drei nahe der Brücke befindlichen Duckdalben vielfältige und flexible Gelegenheiten festzumachen ergaben. Die Steganlage wurde dann 1868 von der Stadt Bremerhaven aufgekauft und unter geringfügigen späteren Änderungen bis zum Zweiten Weltkrieg beibehalten. Zugleich ging damals eine kleine hölzerne Fischverkaufshalle in das Eigentum der Stadt über, die diese an die Fischer und Fischhändler verpachtete; diese hat ihre Funktion noch bis kurz über die Jahrhundertwende hinaus erfüllt.

Mit der Neugestaltung des Fisch-

platzes nahmen die Aktivitäten zu. Zunehmend stellten sich Obst- und Gemüsehändler aus der Region ein, vornehmlich Kohl- und Kartoffelschiffer aus der Osterstader Marsch und der Wesermarsch sowie Obstbauern von der Elbe – überwiegend aus dem Land Kehdingen und dem Alten Land – und Gemüsebauern aus dem Land Hadeln, die meist über den Hadelner Kanal und die Geeste, verschiedentlich aber auch über das Watt und die Weser nach Bremerhaven kamen. So machte eine Reihe unterschiedlicher Schiffstypen am Fischplatz fest: die Boote der Flussfischer, Kähne und Dielenschiffe von Weser und Elbe, Altländer Jollen, vielfach aber auch Torfkähne aus Odiseheim, die mit Kartoffeln und Äpfeln beladen waren. Die Ware ging zum Teil an Händler, sie wurde aber wohl überwiegend direkt an die Bevölkerung verkauft, so dass sich der Fischplatz zu einem frequentierten Fisch-, Obst- und Gemüsemarkt für Bremerhaven und Geestemünde entwickelte, was durch eine 1881 erlassene Marktordnung für den Fisch- und Torfplatz auch offiziell anerkannt wurde.

Die Betriebsamkeit war naturgemäß im späten Frühjahr und in den Sommermonaten am größten. In der kalten Jahreszeit nutzten einige der Obst- und Gemüseschiffer die Stege als Winterliegeplatz, so u.a. 1909 der Obsthändler Hinrich Stühr mit seinem in Horneburg beheimateten Segelkahn „Victoria“; für diese Zeit ermäßigte die Marktaufsicht seit 1891 die Liegegebühren.

Eine weitere Belebung erfuhr der

Anlegesteg, als dort 1897 der frühere Bremerhavener Heuerbaas Emil K. Petersen einen privaten Bootsverleih einrichtete, zu dem ein Segelboot und mehrere Ruderboote gehörten. Das Unternehmen, das allerdings nicht sehr lukrativ gewesen zu sein scheint, ging nach verschiedenen Querelen mit der Stadt 1912 in andere Hände über und wurde vier Jahre später eingestellt. Ein 1906 dem Magistrat unterbreitetes Vorhaben des aus anderen Zusammenhängen bekannten Fährpächters Bernhard A. Riedemann – Gründer der Delphin-Werft in Lehe sowie zeitweiliger Betreiber der Kaiserhafenfähre, der Fischereihafenfähre und einer „Badefähre“ nach Blexen –, den Fischplatz zu erwerben, um von dort aus eine Personenschiffahrtlinie zur Lloydhalle zu betreiben, blieb von vornherein Wunschtraum.

Die hier beschriebene Szenerie, so wie sie sich um die Jahrhundertwende darstellte, hat der Bremerhavener Laienmaler Otto Stahmer in mehreren, nach zeitgenössischen fotografischen Vorlagen gezeichneten Aquarellen eingefangen (siehe Bild oben).

Kohlumschlag und Sauerkrautfabrikation

Zum bedeutendsten Umschlagsgut am Fischplatz, das auch die Erinnerung an diesen Ort am nachhaltigsten geprägt hat, entwickelte sich der Kohl. Er stammte ausschließlich aus den traditionellen Kohlanbaugebieten der Unterweser, nämlich des Oster-

Fortsetzung Seite 2

Fisch, Kohl, Gemüse ... Fortsetzung von Seite 1

stader Landes um Aschwarden und Wurthfleet, wo sich beim Aschwardener Sieltief an der sog. Kleinen Weser gute Verschiffungsmöglichkeiten boten. Der Kohl in seinen unterschiedlichen Formen – Weißkohl, Rotkohl, Spitzkohl – eignete sich nicht nur für den Verzehr als Frischgemüse, sondern vor allem auch zum Einmachen und zur Verarbeitung als Sauerkraut; so war es damals für nahezu jeden Haushalt üblich, sich für den Winter einen Vorrat an eingemachtem Kohl anzulegen. Und ebenso fand dieser als Schiffskost, vor allem in Form von Sauerkraut, an der Geestemündung reichlich Verwendung.

Entsprechend dicht war der Verkehr am Anleger. Die Köpfe wurden aus den grün gestrichenen Kähnen auf vierrädrige Handkarren gleicher Farbgebung geladen, die stets am Fischplatz bereitstanden, und zu den Empfängern transportiert. Wer sich selbst seinen Kohl abholte, kam meist mit Körben, Schubkarren oder sogar mit Kinderwagen. Großabnehmer waren neben Händlern und öffentlichen Einrichtungen wie Krankenhäusern hauptsächlich Sauerkrautfabriken, die die vitaminreiche Rohware vor allem für den Schiffsbedarf verarbeiteten, im Segelschiffszeitalter eine wichtige Ernährungsgrundlage. Ebenso war im Kohlanbaubereich eine Reihe kleinerer Gewerbetreibender, sog. „Kohlbücher“, mit der Herstellung von Sauerkraut befasst; 1907 entstand in Aschwarden sogar eine große genossenschaftliche Sauerkrautfabrik, die mit Sicherheit ihre Produkte auch an der Geestemündung absetzen konnte.

In Bremerhaven und Geestemünde selbst gab es nachgewiesenermaßen mindestens drei solcher Fabriken, die über längere Zeit die Versorgung mit Kohlprodukten sicherstellten. Bezeichnenderweise waren es Böttchermeister, die sich diesem Gewerbe widmeten. Fässer wurden damals für den sicheren Transport aller möglichen Waren, bis hin zu Büchern, verwendet, und so hatten Böttcher gerade in Hafenstädten eine große Konjunktur. Die Verarbeitung von Kohl, der selbstverständlich in Fässern gelagert wurde, ergab sich dabei als Nebeneffekt, der zusätzliche Verdienstmöglichkeiten bot. Carsten Buchtenkirchen in der Deichstraße, nahe dem Fischplatz, und Carsten Rodemeyer in der Grünen (heute: Grazer) Straße, beide aus Vegesack, gehörten zu den älteren Firmengründern, die ihre Betriebe 1880 bzw. 1888 anmeldeten; vermutlich waren sie aber schon vorher in diesem Gewerbe tätig. Zu ihnen gesellte sich 1886 der gebürtige Bremerhavener Johann Dietrich Kimme, der zunächst in der Langen (heute: Prager) Straße und dann in der Deichstraße ansässig war. Später verlegte er seinen Betrieb teilweise an die Westseite des Alten Ha-

fens, wo sein Sohn Dietrich Gerhard 1923 die Räumlichkeiten erheblich erweiterte. Es wird mit dieser Verlagerung zusammenhängen, dass die Kohlschiffer seit Anfang des 20. Jahrhunderts des Öfteren auch den Alten Hafen anliefen. So bestand also immer eine enge wirtschaftliche und räumliche Beziehung zwischen der Kohlschiffahrt und der Sauerkrautfabrikation.

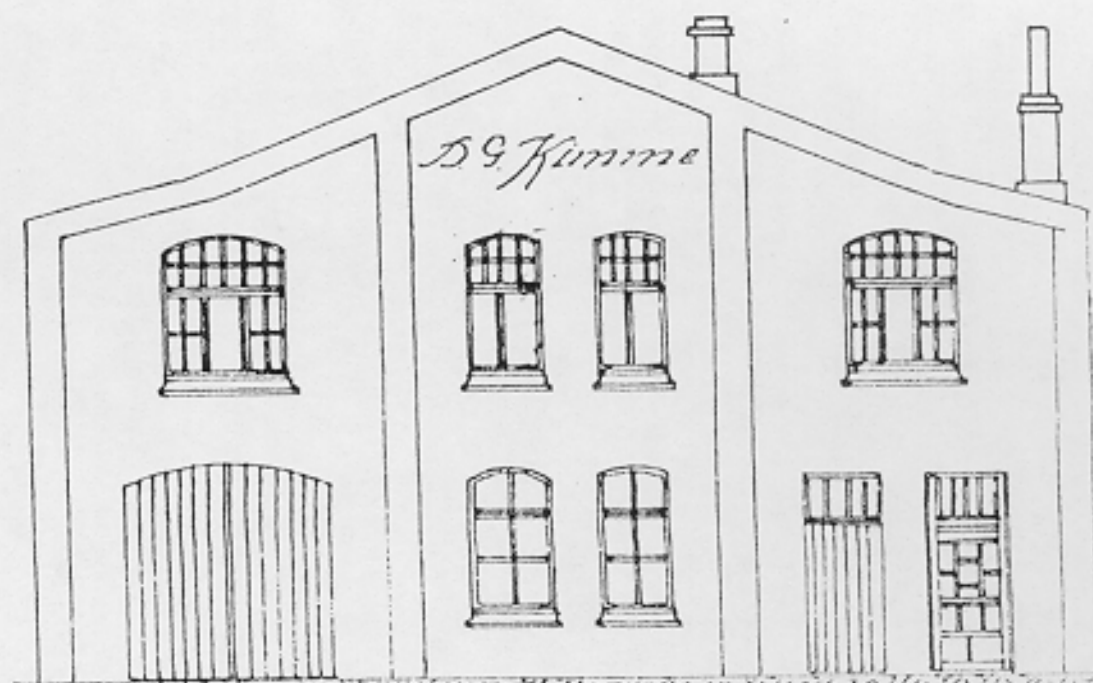
Hauptumschlagort blieb aber nach wie vor der Fischplatz, wo sich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts ein regelrechter Pendelverkehr von und nach Aschwarden/Wurthfleet eingestellt hatte, für den sich bald die treffende Bezeichnung „Kohlfähre“ eingebürgerte – gelegentlich sprach man, im Hinblick auf den ähnlich gearteten Verkehr mit dem Land Hadeln und der Elbe, auch von der „Apfelfähre“. Neben den verschiedenen Kohlsorten wurden vor allem im Juli, vor der Kohlernte, auch Kartoffeln sowie im November Steckrüben vom Aschwardener Lade- und Löschplatz sowie von anderen Sielhäfen der Unterweser wie Sandstedt und Rechtenfleth oder von der anderen Weserseite nach Bremerhaven transportiert.

Kohlschiffer und Kohlschiffe

Während der Saison von Anfang August bis Mitte November waren die Kohlschiffe ständig unterwegs. Um die Jahrhundertwende waren es etwa 20 bis 25, wovon der größere Teil seine Fracht nach Bremen brachte, wo die Ladung an der Schlachte gelöscht wurde, während sieben bis acht die Geestemündung ansteuerten. Zuvor war es vermutlich eine noch größere Zahl gewesen. Um 1910 verkehrten noch fünf Schiffe jeweils etwa zwei bis dreimal wöchentlich auf dieser Route: „Anna“, „Margarethe“, „Meta“ und „Willi“ aus Wurthfleet sowie „Adele“ aus Aschwarden.

Dabei hatte jedes, je nach Schiffsgröße, maximal 2.000 bis 3.000, gelegentlich sogar bis 4.000 Kohlköpfe geladen, was einem Gewicht von 5 bis 10 t entspricht. Ihre Ladefähigkeit variierte zwischen 17 und 23 m³; zuvor hatte es auch kleinere Schiffe mit 11 bis 12 m³ Rauminhalt gegeben, doch diese waren seit 1910 offenbar nicht mehr im Einsatz. Größere Einheiten verkehrten am Fischplatz nur mit anderen Waren, wie etwa der Kahn „Sophie“ (32 m³), der des Öfteren von Sandstedt oder Elsfleth mit Kartoffeln herüberkam, oder die bereits genannte „Victoria“ (37 m³ bzw. 18 t) aus Horneburg.

Vom Typ her waren die Kohlschiffe den Weserkähnen ähnlich, aber kleiner; meist handelte es sich um Dielenschiffe, wie sie auch an der Lune zu sehen waren. Mit einer Länge von 11 bis 13 m und einer Breite von 3,50 m eigneten sie sich für die Durchfahrt durch das Aschwarder Siel. Sie verfügten über Seitenschweller und einen niederlegbaren Mast. Ihre zeltför-



Ansicht der Kopfseite der Sauerkrautfabrik D. G. Kimme an der Westseite des Alten Hafens nach der Erweiterung von 1923 (Stadtarchiv Bremerhaven)

migen Ladeluken, die durch Fichtenbretter abgedeckt wurden, reichten über die ganze Schiffsbreite. Im Vorschiff befand sich eine Kajüte mit zwei Kojen und einer Herdstelle, die dem Schiffer und einem Schifferknecht Aufenthaltsmöglichkeiten für die mehrtägige Reise bot. Eigner waren meist die Kohlbauern selbst. Sie gehörten zu den Kleinbauern, die den Anbau überwiegend auf gepachtetem Land betrieben und die sich durch den Transport zusätzliche Verdienstmöglichkeiten zu verschaffen suchten. Daneben gab es aber auch selbstständige Schiffer, insbesondere als Führer der größeren Kähne. Kohlanbau und -transport gingen also weitgehend Hand in Hand. Ähnlichkeiten mit der Torfschiffahrt sind in dieser Beziehung nicht zu verkennen.

Wie groß der Gesamtumfang der am Fischplatz gelöschten Waren war, lässt sich nur für den kurzen Zeitraum von 1909 bis 1913 belegen, für den in Bremerhaven Statistiken geführt wurden. Ihnen zufolge wurden im Jahr 1910 insgesamt 141.600 Kopf (= ca. 7.000 Zentner) Kohl, 2.822 Zentner Kartoffeln, 785 Zentner Apfel und 3.000 Steckrüben umgeschlagen. Für die Zeit des späten 19. Jahrhunderts, als die landseitigen Verkehrsverbindungen noch weniger ausgebaut waren, ist von höheren Werten auszugehen.

Die Spätzeit der Kohlschiffahrt

Der Erste Weltkrieg bedeutete einen gewissen Einschnitt für den Fischplatz. Die Kohlschiffahrt hatte durch die Kleinbahn Wulsdorf-Farge, die Aschwarden/Wurthfleet mit der Geestemündung verband, erhebliche Einbußen erlitten, und auch die anderen Güter wie Obst und Gemüse wurden zunehmend auf Schiene und Straße verladen. Ebenso litt die Sauerkrautherstellung unter der generell nachlassenden Kohlkonjunktur. Die Fa. Kimme, letzter verbliebener der drei genannten Betriebe, ging 1928 nach Konkurs in andere Hände über und lebte, unter altem Namen, erst Ende der 30er Jahre wieder auf, als Walter Ballof, der von den Nationalsozialisten aus dem Beruf entlassene Lehrer und spätere Schuldezernent Bremerhavens, die Geschäftsführung übernahm.

Der Fischplatz wurde im Zuge dieser Entwicklung weitaus weniger frequentiert und generell vernachlässigt, was einige der Benutzer zum Anlass nahmen, die Entrichtung der Gebühren zu verweigern. Auch der Fischverkauf war weitgehend eingestellt worden; einige Fischerboote nutzten den Anleger lediglich als Liegeplatz und zu Reparaturzwecken. Aber immerhin wurde er noch 1928 von fünf Kohlschiffen regelmäßig angefahren, obwohl einige zu Anfang der 30er Jahre wegen günstigerer Gebühren vorübergehend den Alten Hafen aufsuchten.

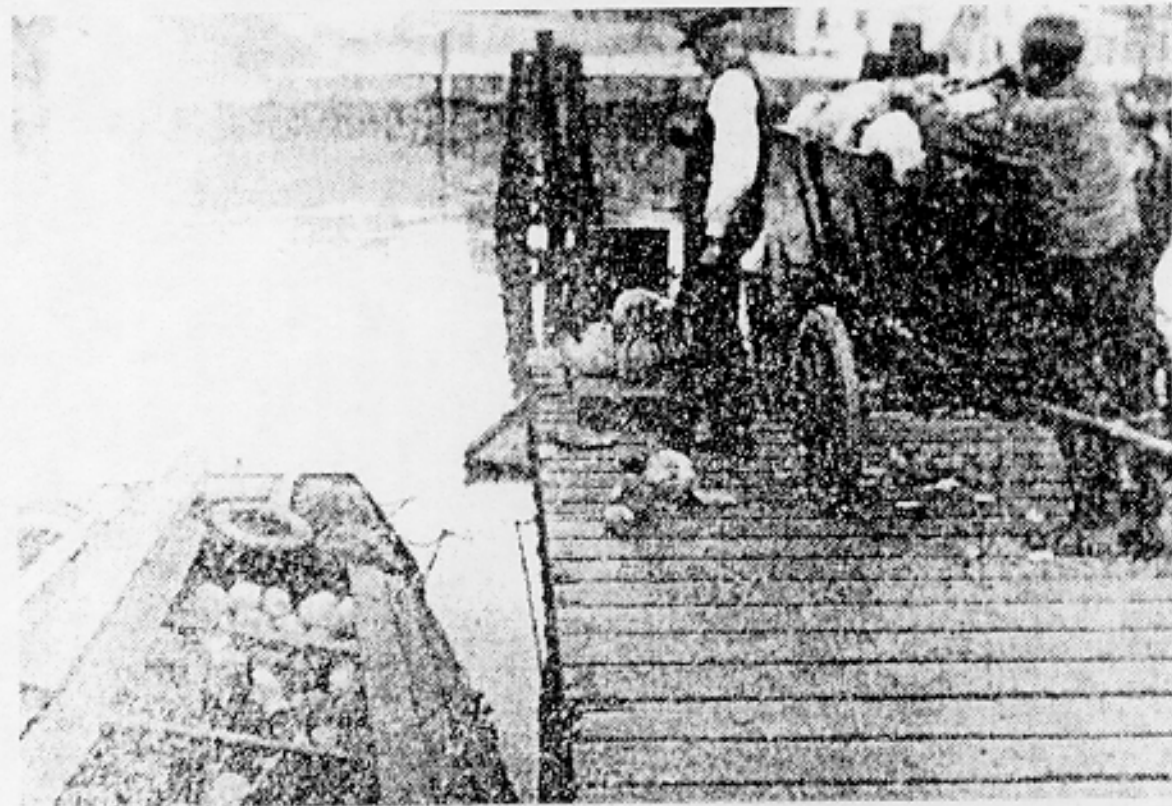
Einer, der am regelmäßigsten und ausdauerndsten den Pendelverkehr zwischen der Osterstader Marsch und der Geestemündung aufrechterhalten

hat, war der Aschwardener Schiffer Heinrich Fick, der im August 1931, nach mehr als 1.000 Fahrten mit seinem Kahn, das 50-jährige Jubiläum seines Gewerbes begehen konnte. Bald danach scheint er sich jedoch zur Ruhe gesetzt zu haben. Sieben Jahre später waren nur noch ein anderer Aschwardener und drei Wurthfleeter Kähne an den Kohlfahrten beteiligt. Inzwischen hatten auch einige ihrer Besitzer die Vorzüge der Technik zu schätzen gelernt. So hatte der letzte Aschwardener Kohlschiffer, dessen Familie seit etwa 1840 im Geschäft war, seinen um 1905 in Osterholz-Scharmbeck erbauten Kahn 1933 mit einem Motor ausrüsten lassen, um nunmehr, unabhängig von Wind und Tide, mehr Zeit für die Bewirtschaftung seines Hofes zu haben – ein Hinweis darauf, dass auch um diese Zeit Kohlanbau und -transport vielfach noch in einer Hand lagen.

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs ging diese Ära offenbar zu Ende. Der Fischplatz fiel, ebenso wie der schon bei Beginn des Ersten Weltkriegs als solcher stillgelegte Torfplatz, den Zerstörungen des Bombenkrieges zum Opfer und lebte danach nicht wieder auf. Auch in den Ausgangsgebieten hatten sich die Verkehrsbedingungen endgültig verschoben. Die Feldfrüchte kamen nun vollständig per Schiene und Straße zur Geestemündung, und seit den 60er Jahren wurde der Kohlanbau in der Osterstader Marsch zunehmend eingestellt. Heute – insbesondere auch nach der Aufschüttung und Neugestaltung des Geländes – erinnert nichts mehr an die einstige Hafenfunktion des Fischplatzes und an seine Bedeutung für die Versorgung der Unterweserorte mit Obst und Gemüse aus der Elbe-Weser-Region.

Dr. Hartmut Bickelmann

Quellen: Otto Stahmer, Erinnerungen an das alte Bremerhaven, masch.schr. Ausarbeitung, Abschn. 4 (1 Ex. im Stadtarchiv Bremerhaven); Lars U. Scholl, Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer, Bremerhaven, 2. Aufl. 1984, S. 40-41 (Burchard Schepel); Reinhold Reith, Lexikon des alten Handwerks, S. 34-38 (Art. Böttcher); Bernd Kappelhoff, Zur Wirtschaftsgeschichte der Wasserstraßen und der Torfschiffahrt im Weserraum, in: Wasserwirtschaft und Schiffahrt im Städtetriedeck Bremen - Bremerhaven - Bremerförde, Siegburg 1995, S. 101-128, hier S. 113 u. 128; Die Weser von der Aller bis zur Nordsee, Fischerhude 1998, S. 88-91; Enno Jansen, Aschwarden. Ein Dorf in der Marsch, Aschwarden 1999, S. 103-115, 321-344; Hartmut Bickelmann, Bremerhaven und die Lune. Räumliche und wirtschaftliche Beziehungen zwischen Stadt und Umland im 19. und 20. Jahrhundert, in: Jb. d. Mannervom Morgenstern 77/78 (1998/99), S. 121-209, hier S. 151-153; Nordwestdeutsche Zeitung, 2. 8. 1931; 4. 10. 1938; Stadtarchiv Bremerhaven, Bestand Alt-Bremerhaven, F 93/21/20, F 166/8-9, F 272/13; Gewerbesteuerakte Wesermünde; D. G. Kimme; Gewerbesteuern Bremerhaven; D. G. Kimme; Meldekartei Bremerhaven; Buchtenkirchen, Kimme, Rodemeyer.



Ein Kohlschiff aus Aschwarden wird am Steg des Fischplatzes entladen (Nordwestdeutsche Zeitung, 4. 10. 1938)

Straßen und Wirtschaftswege vor einem halben Jahrhundert

Basaltpflaster mit „Flammenwerfer“ aufgeraut

Bundesstraßen an vielen Stellen zu schmal – Noch viele Sommerwege

Ein amerikanischer Besatzungs-offizier machte 1946 bittere Erfahrung mit dem Kopfsteinpflaster in den Dörfern rund um Bremerhaven. Drei Jeeps soll er auf den mit Löchern übersäten Straßen zu Bruch gefahren haben, dabei galt dieses Fahrzeug der US-Streitkräfte als eines der robustesten und geländegängigsten Autos der US-Streitkräfte. Das erzählte ein amerikanischer Militärpfarrer einmal Pastor Johann Möller aus Wremen. In den folgenden Jahren sahen die Straßen teilweise noch genau so katastrophal aus wie 1946. Heute sind die „Fahrbahnen“ unserer engeren Heimat, besonders auch in den Dörfern im Vergleich zurzeit vor rund einem halben Jahrhundert hervorragend ausgebaut. Noch um 1950 hatte man oft große Sorgen „um aus dieser entsetzlichen Situation des völlig vernachlässigten Straßenausbau nach dem Zweiten Weltkrieg herauszukommen, zumal die Straßen in fünfzehn Jahren Krieg überhaupt nicht ausgebaut worden sind“, meinte der damalige Oberkreisdirektor Ernst Klemeyer im April 1953 zur Nordsee-Zeitung.

„Das größte Sorgenkind im Regierungsbezirk Stade“, so schreibt die Nordsee-Zeitung im November 1955 und beruft sich auf eine Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Stade, „ist die auch durch den Ostteil des Kreises Wesermünde (heute Landkreis Cuxhaven) führende Bundesstraße 71. Es ist schon soviel gewarnt, geschrieben und protestiert

worden, aber gründliche Erneuerungs- und Ausbesserungsarbeiten wurden bisher – angeblich aus Geldmangel des Bundes – auf dieser Straße nicht ausgeführt.“

Vor allem die unzureichenden Breiten der Bundesstraßen Mitte der 50er Jahre im Hinblick „auf den modernen Verkehr“ – überhaupt nicht zu vergleichen mit dem heutigen Autoverkehr – wurden in fast allen Regionalzeitungen des früheren Regierungsbezirks Stade stark kritisiert. „Beamte der Kreisverwaltung stellten fest“, so heißt es in einem Artikel der Nordsee-Zeitung vom 1. November 1955, „dass die Fahrbahn der Bundesstraße 71 an vielen Stellen zu schmal ist. Lastzüge und große Lastkraftwagen können nicht oder nur durch sehr geschickte Manöver aneinander vorbeifahren. An den meisten Straßen ist das überhaupt nur durch Ausweichen auf die Seiten oder unbefestigten Sommerwege möglich. Die Folge ist, dass viele Kantsteine weggedrückt worden sind und die Fahrbahnrande vollkommen zu verfallen drohen.“ Nahe bei Bexhövede und Stinstedt seien Reparaturen durchgeführt worden, die von den Beamten der Kreisverwaltung als „Flickwerk“ bezeichnet wurden.

Die Kreisverwaltung kritisierte auch die schlechten Straßenverhältnisse auf der Bundesstraße 6, wobei ausdrücklich betont wurde: „Notwendig ist an manchen Stellen der baldige Ausbau auf drei Fahrbahnbreiten.“ Technisch entsprachen die meisten



Eine typische Landstraße im Süden des Landes Wursten um 1950. Links erkennt man den sogenannten „Sommerweg“. Ein Schwein konnte kilometerweit getrieben werden. Wann kam schon mal ein Auto?

Straßen innerhalb des ehemaligen Landkreises Wesermünde nicht „dem wachsenden modernen Verkehr“, monierte einmal Oberkreisdirektor Ernst Klemeyer und wies ausdrücklich darauf hin, dass die Breiten der Straßen „nicht der Norm entsprechen“.

Kilometerlanges Basaltsteinpflaster gab es vor fast einem halben Jahrhundert noch und daneben den oft nur 1,50 Meter breiten so genannten „Sommerweg“, der unbefestigt war und im Frühjahr und Herbst oft nicht befahren werden konnte, weil Regenwetter ihn in einen Morast verwandelte.

In regenreichen Zeiten bereiteten die basaltgepflasterten Straßen den Autofahrern oft großen Kummer. Viele Kraftwagen rutschten in Gräben, besonders dann, wenn es nach heißen, trockenen Tagen plötzlich regnete und Wasser und Straßenstaub sich verbanden und in „Schmierseife“ verwandelten.

Um Abhilfe zu schaffen, unternahmen die Straßenverwaltungen Mitte der fünfziger Jahre viele Versuche, um die „Basalt-Katzenköpfe“ aufzuräumen. Ein Versuch wurde im damaligen Kreis Wesermünde mit einem „Flammenwerfer-Gerät“ unternommen. Man schob es über die Straße und dabei schoss eine etwa ein Meter Breite und zehn Zentimeter lange Flamme auf die Fahrbahn (ein Gemisch aus Propangas und Sauerstoff). Der Basalt sollte zwei Millimeter tief aufgeraut werden.

„Kritische Stimmen warnen allerdings davor, das Aufrauverfahren mit dem ‚Flammenwerfergerät‘ zu überschätzen, denn es hat sich gezeigt, dass oft schon nach drei Jahren das Basaltpflaster auf verkehrsreichen Straßen wieder aalglatt wird“, schrieb die Nordsee-Zeitung am 12. Januar 1955.

Um 1955 gab es nicht überall die weiße unterbrochene Mittellinie auf den Straßen. „In Niedersachsen“, so die Nordsee-Zeitung in einem Artikel vom 24. September 1957, „werden in diesem Jahr alle Bundesstraßen mit dem ‚weißen Strich‘ versehen werden. Leider ist es nicht möglich gewesen, auch die Landstraßen zu linieren, da es noch an den nötigen Geldmitteln fehlt. Vor allem aber haben nicht alle Fahrbahnen die erforderliche Breite. Selbstverständlich können die weißen unterbrochenen Linien noch nicht auf alle Straßen gemalt werden, denn das Straßenmarkierungs-Unternehmen fordert viel Geld. Die Markierung für einen Kilometer kostet fast 250 DM.“

Damals hat sich die Niedersächsische Straßenbaudirektion auch Gedanken darüber gemacht, wie man die übrigen Straßen, die nicht asphaltiert und betoniert sind, mit den nötigen Sicherheitslinien versieht. Genagelte Bodenrückstrahler wären ein Ersatz, meinte die Straßenbaudirektion in einer Presseerklärung, „und man erwägt sie auch einzuführen, doch sind die Kosten noch sehr hoch“.

Hein Carstens



Mit diesen Geräten, im Volksmund Flammenwerfer genannt, wollte man Mitte der fünfziger Jahre das Basaltpflaster aufräumen. Damit sollte auf den Fahrbahnen die Glätte „entschärft“ werden.

Verstärkter Wegeausbau ab 1956

Heute über 1000 Kilometer Beton- und Asphaltwege im Altlandkreis Wesermünde

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges „sind die Wirtschaftswege, besonders in der Marsch, in einem Zustand, wie sie schlimmer nicht sein können“, sagte der frühere Landrat des Kreises Wesermünde, Martin Döschner sen., vor einer Kreistagssitzung 1955. Heute gibt es über 1000 Kilometer befestigte Wege in den Feldmarken des Alt-Landkreises Wesermünde, teilte das Amt für Agrarstruktur in Bremerhaven mit. Das entspricht einer Luftlinie von Bremen bis fast nach Wien. Der verstärkte Ausbau der Wirtschaftswege im Alt-Landkreis Wesermünde begann im Herbst 1956,

erklärte der damalige Kreisbaumeister Erwin Stürtz anlässlich der Freigabe des 200. Kilometer befestigten Wirtschaftsweges im damaligen Kreis Wesermünde. Das war am 18. Oktober 1956 bei Kassebruch.

Von 1956 bis Oktober 1964 seien 9,5 Millionen DM für den Wirtschaftswegbau zur Verfügung gestellt worden. Bund und Länder stellten davon 3,6 Millionen DM zur Verfügung, während der Rest durch Eigenleistungen der Gemeinden aufgebracht wurden, teilte Stürtz mit. Er sagte auch, dass der Ausbau des ersten Weges im Rahmen des Grünen Planes im Herbst

1956 zwischen Sellstedt und Bramel erfolgte. In jenen Tagen „hat es technische und finanzielle Schwierigkeiten gegeben“.

Es stellte sich jedoch bald heraus, wie wichtig es für die Landwirtschaft sei, die Feldwege zu befestigen, denn die Zahl der schweren landwirtschaftlichen Geräte, besonders der Trecker, stieg nach 1957 besonders rasant an. Der frühere Regierungsbaurat Barenbruch vom Wasserwirtschaftsamt Stade lobte die hohe finanzielle Eigenbeteiligung. „Sie ist im Landkreis Wesermünde vorbildlich“, betonte er damals.



So sahen die Feldwege fast alle aus, wenn im Herbst der erste Regen fiel.

EINLADUNG

Der Heimatbund „Männer vom Morgenstern“
und der Landschaftsverband der ehemaligen
Herzogtümer Bremen und Verden
laden ein zur

Vorstellung des Buches von Hans G. Trüper

Ritter und Knappen zwischen Weser und Elbe

in der Burg Bederkesa
Dienstag, 26. September, 18.30 Uhr

Ritter und Knappen im Erzstift Bremen

Der Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden veröffentlicht im September eine bedeutende Neuerscheinung zur Geschichte unserer Region. Es handelt sich um eine umfassende Darstellung über die Ministerialität des Erzstiftes Bremen, die von Prof. Hans Trüper erarbeitet wurde, der auch die Vorarbeiten für die 1989 erschienene Veröffentlichung über die „Herren von Bederkesa“ leistete. Das neue, 1178 Seiten enthaltende Werk mit dem Titel „Ritter und Knappen zwischen Weser und Elbe“ soll der Öffentlichkeit in der Burg Bederkesa am 26. September um 18.30 Uhr vorgestellt werden. Der Aufstieg der Ministerialen ist eine der faszinierendsten Vorgänge des deutschen Mittelalters. Aus den unfreien Dienstmännern wurden kampfkraftige, selbstbewusste Ritter und Knappen, die bewaffnet und beritten für Herzöge und andere Territorialherren stritten. Der Autor geht in seinem Werk der Frage nach,

auf welche Weise ehemals freie Familien der Region in die Dienstbarkeit der Welfen und der Erzbischöfe gelangten, welche Aufgaben und Funktionen sie hatten und was ihre militärischen Aufgaben waren. Dargestellt wird unter anderem die Geschichte der Herren von Bederkesa, der Grafen von Stotel und der Herren von Lappe. Es wird berichtet, wie die Ministerialen sich zur „Ritterschaft“ entwickelten und auch in den Städten der Region die Führungsschicht stellten. Das Werk bietet erstmals einen vollständigen farbigen Katalog der überlieferten Wappen dieser Familien und wird mit seinen zahlreichen Karten und Tabellen in Zukunft ein Standardwerk für Historiker und Genealogen sein. Bei der Buchvorstellung in Bad Bederkesa werden außer dem Autor Hans G. Trüper Universitätsprofessor Bernd Ulrich Hucker (Vechta) und Landesarchivdirektor Dr. Kappelhoff (Hannover) zugegen sein, die die Veröffentlichung betreuen haben.

Schutzgutes Landschaftsbild. Aus diesem Grund hat der Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen in seinem Heft 1/2000 einen methodischen Leitfaden herausgegeben (Autorinnen: Babette Köhler und Anke Preiß). Das 72 Seiten umfassende Heft, das auch weitere Nachrichten zum Naturschutz enthält, kann zum Preis von 5,- DM zzgl. Versandkosten beim Niedersächsischen Landesamt für Ökologie, Postfach 10 10 62, 31110 Hildesheim, Tel. (051 21) 509-247/248 oder Fax (051 21) 509-233, bezogen werden. Bi

Historischer Stadtrundgang des Stadtarchivs

Aufgrund reger Nachfrage wird das Stadtarchiv Bremerhaven seinen im Juni veranstalteten Historischen Stadtrundgang durch Wulsdorf am Mittwoch, dem 20. September, wiederholen. Treffpunkt ist das Wulsdorfer Buernhus in der Bremer Straße. Die Wanderung, die in Gemeinschaft mit der „Bürgergemeinschaft Wulsdorf 65 e.V.“ durchgeführt wird, steht unter dem Thema „Vom Dorf zum Stadtteil“ und soll die Entwicklung Wulsdorfs im 19. und 20. Jahrhundert anschaulich nachvollziehen. Die etwa zweistündige Veranstaltung beginnt um 17.00 Uhr. Die Teilnahme ist wie immer kostenlos. Bi

Niederdeutsches Heimatblatt

Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH
Hafenstr. 140, 27576 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 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, Muggenburgweg 2,
27607 Langen, ☎ (047 43) 55 87

Als Sachsen und Friesen Christen wurden

Seminar in Bad Bederkesa 13. – 15. Oktober 2000

Die Christianisierung der Sachsen und Friesen gehört gewiss zu den spannendsten Kapiteln der frühmittelalterlichen Kirchengeschichte. Lange hat man aus ideologischen Gründen behauptet, der neue Glaube wäre den Sachsen mit Gewalt aufgedrungen worden, die „artgemäße“ germanische Kultur sei überfremdet und von „der römischen Kirche“ zerstört worden. Andere historische Beobachter schätzen die kraftvolle Synthese zwischen dem neuen Christentum und den sächsischen und friesischen Völkern hoch ein und werten sie als eindrucksvolle Startvorlage für das europäische Mittelalter.

Referenten des Kirchengeschichtsseminars in Bederkesa sind wie in den Vorjahren Johannes Göhler (Ringstedt) und Dietrich Diederichs-Gottschalk (Sandstedt). Bei der Tagung soll es um ein unvoreingenommenes Kennenlernen der germanischen Kultur und ihrer Heldenepen gehen. Die archäologischen Spuren der Christianisierung legen Zeugnis von den Um-

brüchen des 8. und 9. Jahrhunderts ab. Der auf sächsischem Boden entstandene „Heliand“ belegt das rasche Einheimischwerden des neuen Glaubens, wenn er auch für viele zunächst noch Ritual und Formalie blieb. Die Normanneneinfälle des 9. und 10. Jahrhunderts ließen es lange nicht zu einer ruhigen Entwicklung des Kirchenwesens auf dem Gebiet der Sachsen und Friesen kommen. Dem Leben und Wirken des angelsächsischen Missionars Willehad im Gau Wigmodien zwischen Weser und Elbe wird nachgegangen. Vorgesehen ist neben der Klärung dieser für die Elbe-Weser-Region so wichtigen Fragen eine Exkursion zum Willehad-Altar von Ihlienworth und ein Besuch der archäologischen Ausstellung im Burgmuseum in Bad Bederkesa.

Anmeldung bei der Ev. Heimvolkshochschule Bad Bederkesa sind telefonisch unter 04745/9495-0, per Fax 04745/9495-96 oder über E-Mail HVHS-Bad-Bederkesa-@t-online.de möglich.

Geschichte der Fisch- auktion in Bremerhaven

Die Bremerhavener Fischauktion ist eine alte Institution, die ihre Organisationsform stets den aktuellen Bedürfnissen angepasst hat, so noch vor kurzem durch Überführung in private Trägerschaft. Den langen Weg von den ersten Auktionen an der Geestekaje bis zur heutigen Internet-Versteigerung hat der Historiker und Journalist Wilfried Brandes nachgezeichnet, der bereits durch mehrere Veröffentlichungen zum Fischfang und zur Fischwirtschaft bekannt geworden ist. Der mit zahlreichen Fotos

und graphischen Darstellungen illustrierte Band eröffnet anschauliche Einblicke in alle Bereiche von der Anlandung des Fisches über die Betreibergesellschaften und die Auktionskäufer bis zur eigentlichen Versteigerung der Ware und den anschließenden Kneipengesprächen. Im Vordergrund der Darstellung stehen nicht weit ausholende historische Rückblicke, sondern kleine, teilweise amüsante Geschichten des Alltags, die der Autor – ebenso wie zahlreiche Abbildungen – von zahlreichen Zeitzeugen und Informanten gewonnen und die er als Herausgeber geschickt zusammengefasst hat. Bi

Wilfried Brandes (Hrsg.): Fischauktion. Geschichten rund um die See-
fischversteigerung in Bremerhaven.
Bremen: Edition Temmen 2000. 135
S., 132 Abb., 48 DM.

Hermann Allmers und der „Grafenhof“

Unter dem Titel „Historienfest und Historienmalerei im Dienst vaterländischer Gesinnung“ ist im letzten Jahrbuch der MvM ein umfangreicher Beitrag von Bernd Ulrich Hucker erschienen, in dem die Aktivitäten von Hermann Allmers um das Ausflugslokal „Grafenhof“ in Stotel anschaulich dargestellt werden. Dabei nimmt der Autor auch ausführlich Bezug auf die drei inzwischen in der Volksbank Wesermünde-Süd und im „Haus am See“ befindlichen Fresken des Malers Hugo Ungewitter zur Geschichte Stotels. Der mit zahlreichen Abbildungen illustrierte Beitrag liegt jetzt auch als Sonderdruck vor und kann zum Preis von 8,- DM am Büchertisch der MvM sowie über den örtlichen Buchhandel (in Stotel: Buchhandlung Eidam) bezogen werden. Bi

Anleitungen zur Erhaltung des Landschaftsbildes

Schutz, Pflege und Entwicklung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft sind ein zentrales Naturschutzanliegen. Das Bild der meisten mitteleuropäischen Landschaften hat sich in den letzten 50 bis 100 Jahren stark verändert. Ehemals reich strukturierte, vielfältige Landschaften sind monoton geworden, die Unwirtlichkeit der Städte und Landschaften wird beklagt, Lärm und Gestank haben auch periphere Regionen erreicht. Trotz der offensichtlich hohen Bedeutung dieses Problems gibt es bis heute kaum anerkannte Methoden für die Erfassung und Bewertung des



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

September 2000

Sonntag, 27. August, bis Sonntag, 3. September 2000: Sonderfahrt zu den Oberammergauer Festspielen und weiteren ausgewählten Zielen in der Region (Klöster und Künstlerorte) Abfahrt: 5.00 Uhr ab Stadtparksparkasse-Cuxhaven; 5.45 Uhr ab Bremerhaven-Hbf. Leitung: Hans Köhler

Sonntag, 2. September 2000, 15 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Stadiongaststätte „OSC-Sportpark“, Nordsee-Stadion: Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Rainer von Bagen

Mittwoch, 6. September 2000, 19.30 Uhr, Bremerhaven-L., Stadtarchiv: Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann

Sonntag, 9. September 2000: Herbstfahrt in die Harburger Berge (u. a. Archäologischer Wanderpfad Fischbeker Heide, Freilichtmuseum Kieckeborg). Abfahrt: 7.30 Uhr Bremerhaven-Hbf. Leitung: Rixta von Lehe

Dienstag, 12. September 2000, 19 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Helmut Stegemann

Mittwoch, 13. September 2000, 16 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: MvM-Klönstunde; Leitung: Günter Thieding

Mittwoch, 13. September 2000, 19 Uhr, Bederkesa, Waldschlösschen-

Bösehof: „Plattdütscher Schrieverkring“, Leitung: Fred Würdemann

Sonntag, 16. September 2000: Fahrradtour, Auf den Spuren der Industriegeschichte Nordenham. Treffpunkt: 9.30 Uhr vor der Weserfähre in Bremerhaven. Leitung: Hartmut Bickelmann

Montag, 18. September 2000, ab 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, „Stadtteilcafé Grünhöfe“, Auf der Bult 10: Bibliotheks-AG; Leitung: Fritz Hörmann

Mittwoch, 20. September 2000, 19 Uhr, Bremerhaven: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Altkreis Wesermünde“, Interessenten wenden sich bitte an den Leiter Fritz Hörmann, Tel. 0471/972000

Donnerstag, 21. September, bis Sonntag, 24. September 2000: Kleine Wanderungen an der Elbe, Teil 4: Von Boitzenburg bis Wittenberge. Abfahrt: 6 Uhr Stadtparksparkasse Cuxhaven, 6.45 Uhr Bremerhaven-Hbf. Leitung: Gerhard Wurche

Sonntag, 30. September 2000: Busfahrt über die neue Elbfähre nach Schleswig und Haithabu zum Wikinger-Museum. Schloss Gottorp mit den Ausstellungen zur Kulturgeschichte, Bordesholmer Altar. Leitung: Johannes Göhler

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