

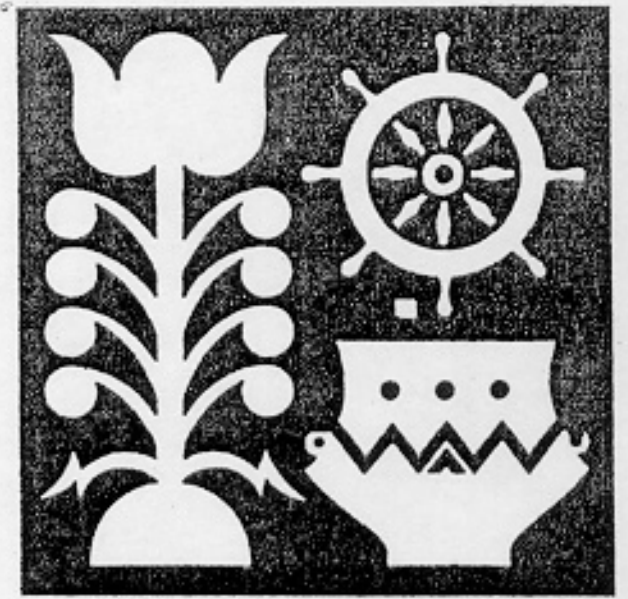
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

September 2001
Nr. 621



Seit 125 Jahren Seeschiffbau made in Bremerhaven

Von der Seebeckwerft zur SSW Fähr- und Spezialschiffbau GmbH

Die Entwicklung der Seebeckwerft und der jetzigen SSW Fähr- und Spezialschiffbau GmbH spiegelt die wechselvolle Geschichte des Bremerhavener Seeschiffbaus wider, der sich trotz vieler Krisen bis heute hat behaupten können.

Das am 1. Oktober 1876 in der Geestmünder Bülowstraße von Georg Seebeck als Kupferschmiede-, Klempnerei- und Gelbgießereiwerkstatt gegründete Unternehmen brauchte nicht wie die traditionellen Holz- und Segelschiffwerften die schwierige Übergangsphase zum modernen Eisen-, Stahl- und Dampfschiffbau überwinden, sondern konnte sich gleich auf die Herstellung von eisernen Dampfschiffen konzentrieren. Mit der Motorbarkasse „Minna“, die 1879 fertiggestellt wurde, begann der Schiffbau.

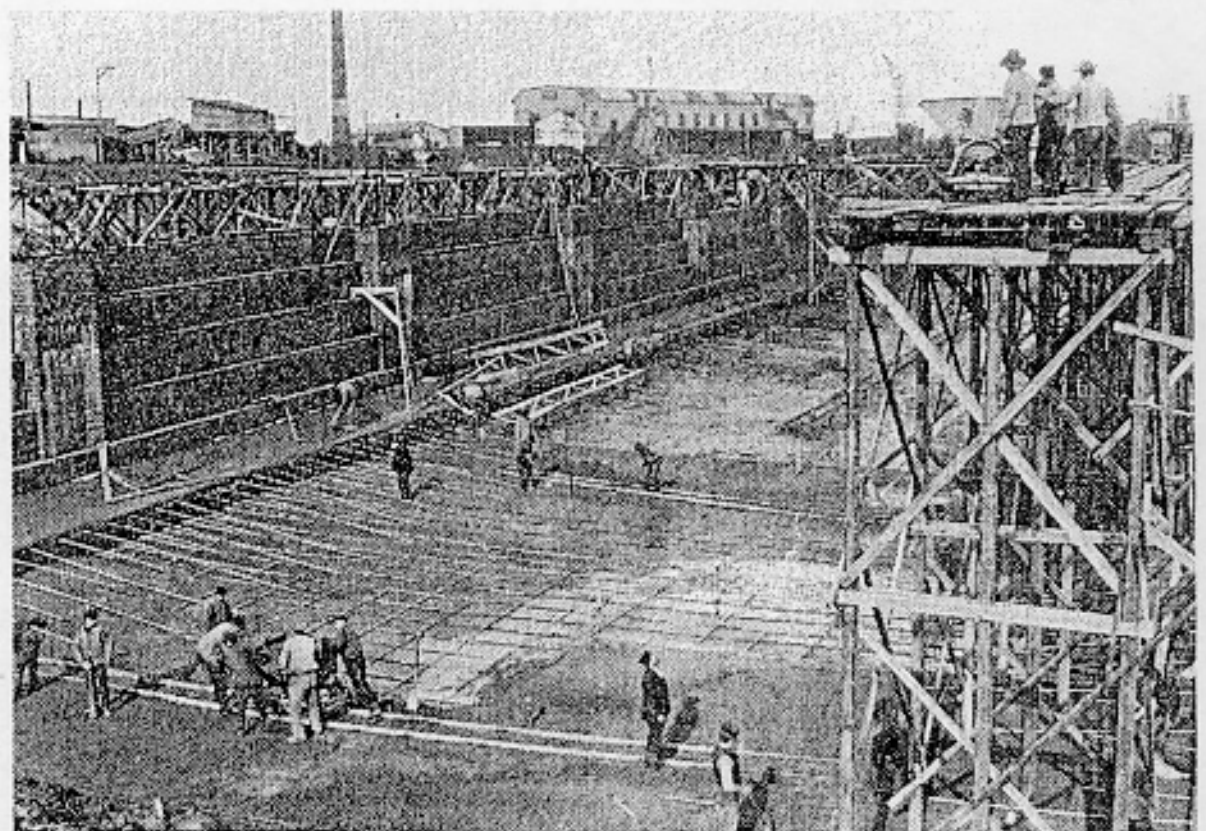
1886 konnte Seebeck am Ostufer des Querkanaals in der Schultzestraße von der Bremerhavener Wencke-Werft ein Gelände erwerben, das einen direkten Zugang zum Wasser und einen Eisenbahnanschluß aufwies. In den folgenden Jahren stellte die Firma, die zu der Zeit etwa 120 bis 150 Beschäftigte zählte, kleine Barkassen und Schlepper her, die von einer behelfsmäßigen Helling vom Stapel liefen. Der Maschinenbau spielte bei Seebeck von Anfang an eine wesentliche Rolle. Eine andere Besonderheit dieses Unternehmens war damals schon der Serienschiffbau, den die Werft bis heute beibehalten hat.

1891 gelang der Firma durch den Kauf des Geestemünder Dock- und Schiffbaubetriebes Schau & Oltmanns der Sprung an das linke Geesteufer und damit eine beträchtliche Erweiterung des Geschäftes. Nur ein Jahr später lief hier das erste Schiff, der Fischdampfer „Uranus“, vom Stapel. Von dem rasanten Aufstieg der deutschen Hochseefischerei profitierte insbesondere die Seebeckwerft, die sich zu einer regelrechten Spezialfirma im Fischdampferbau entwickelte.

Das Jahr 1895 spielte in der Unternehmensgeschichte eine wichtige Rolle, weil sich durch die Übernahme der beiden traditionsreichen Bremerhaver

ner Schiffbaubetriebe Carl Lange, Johanns Sohn und Bremer Schiffbau-gesellschaft, vormals H. F. Ulrichs am rechten Geesteufer und durch die Gründung der Aktiengesellschaft „Georg Seebeck AG, Schiffbau, Maschinenfabrik und Trockendocks“ die Struktur der Firma entscheidend veränderte. Der Betriebssitz wurde 1898 nach Bremerhaven verlegt. Mit dem 1900 erfolgten Kauf der Wencke-Werft, waren damit bis auf Rickmers und Tecklenborg alle hier ansässigen Holz- und Segelschiffbauunternehmen von Seebeck übernommen worden, von deren Erfahrungen man profitierte. Die Aktiengesellschaft Seebeck besaß nun eine Vielzahl von Schiffsneubau-, Dock- und Reparaturreinrichtungen, welche an der Geeste verteilt lagen. Das Gelände von Lange und Wencke wurde überwiegend als Reparaturplatz benutzt, während das Baudock von Ulrichs für den Schiffsneubau ausgerüstet wurde. Diese von Ulrichs übernommene Idee entwickelte Seebeck dann konsequent als einer der ersten Unternehmer im deutschen Handelsschiffbau weiter und ist bis in die Gegenwart ein besonderes Kennzeichen dieser Firma geblieben. Die ehemaligen Dockanlagen von Lange und Wencke wurden bis 1945 genutzt.

Auf die Dauer konnte der Nachteil der räumlichen Trennung der Produktionsstätten, die an beiden Ufern der Geeste verstreut lagen, nicht beseitigt werden. Nach Verhandlungen mit der preußischen Regierung und den zuständigen Stellen in Geestemünde gelangte man 1906 in den Besitz eines idealen Werftgeländes am Südeinde des Geestemünder Handelshafens, des ehemaligen Petroleumhafens, das sich in geschützter Lage befand und genügend Raum für später geplante Erweiterungen bot. Die Werft wurde nach den modernsten Erkenntnissen der damaligen Arbeits- und Produktionsmethoden für 1 500 Beschäftigte konzipiert. Die zwei Baudocks von 170 m Länge wurden von Gerüsten mit Laufkranen eingerahmt. Um die Dockeinrichtungen gruppierten sich die Helgen, Werkstätten, Maschinenfabrik, Kraftanlage, Kantine sowie



Errichtung der Baudocks, 1907

Foto: Archiv DSM

das Verwaltungsgebäude. Für den Transport von Sektionen im Ausrüstungshafen war ein Schwimmkran von 100 t Tragfähigkeit vorhanden, der bis 1986 seinen Dienst versehen hat.

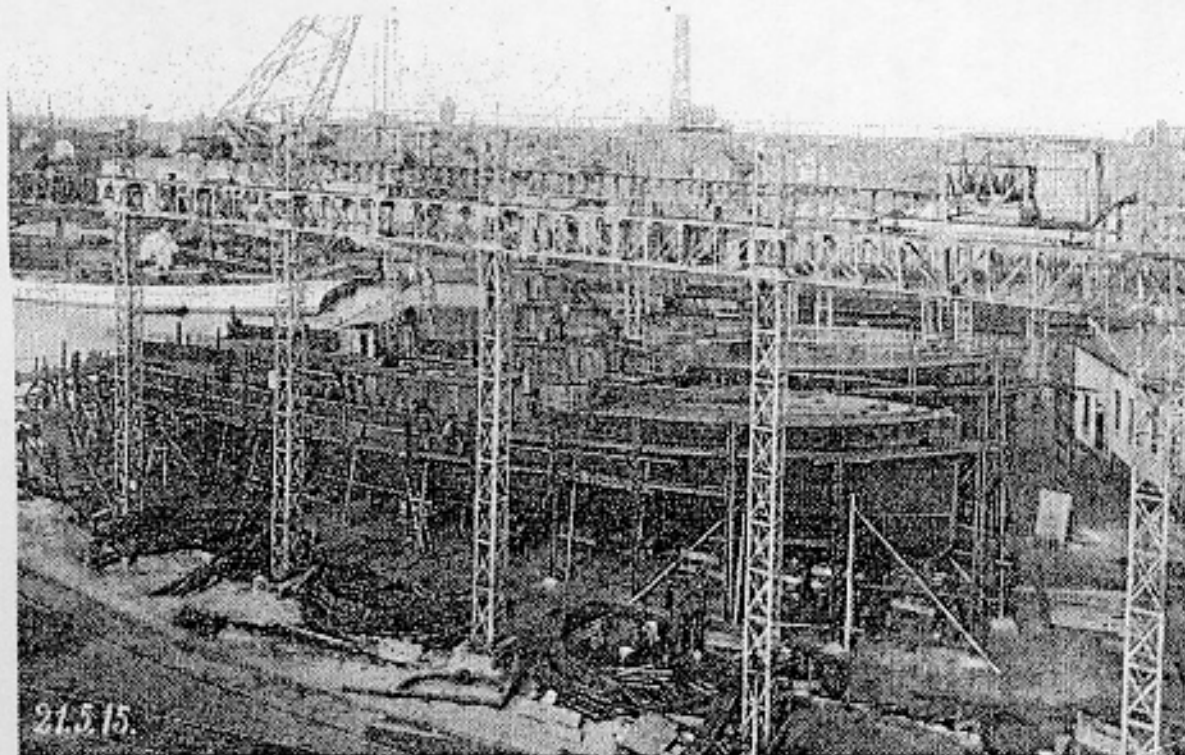
Während Georg Seebeck seinen Wohnsitz von Geestemünde nach Bremerhaven verlegte, wo 1908 neben der Geestebrücke auf dem ehemaligen Platz des Maschinenhauses von Wencke ein repräsentatives Wohngebäude entstand, konnte die Seebeckwerft nach vierjähriger Bauzeit im Frühjahr 1910 den Schiffsneubau im Geestemünder Handelshafen aufnehmen. Im Herbst 1911 begann die Maschinenfabrik mit der Produktion. Die Fertigungsstätten auf dem alten Gelände von Ulrichs an der Deichstraße wurden 1915 stillgelegt und später verkauft.

Bis zum Ersten Weltkrieg entstanden hier fast 350 Schiffe unterschiedlicher Größen und Typen. Unter den vielen Reparaturaufträgen verdient die Verlängerung des Lloyd dampfers „Stettin“ im ehemaligen Dock von

Schau & Oltmanns besondere Erwähnung. Diese Tradition setzte Seebeck sehr viel später mit der Vergrößerung der Royal-Viking-Kreuzfahrtschiffe 1981 bis 1983 fort. Die Beschäftigtenzahl betrug 1895 etwa 500 Arbeiter und stieg bis 1905/1906 kontinuierlich auf ungefähr 1 100 Personen an. Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges zählte das Unternehmen wieder 1 400 Beschäftigte.

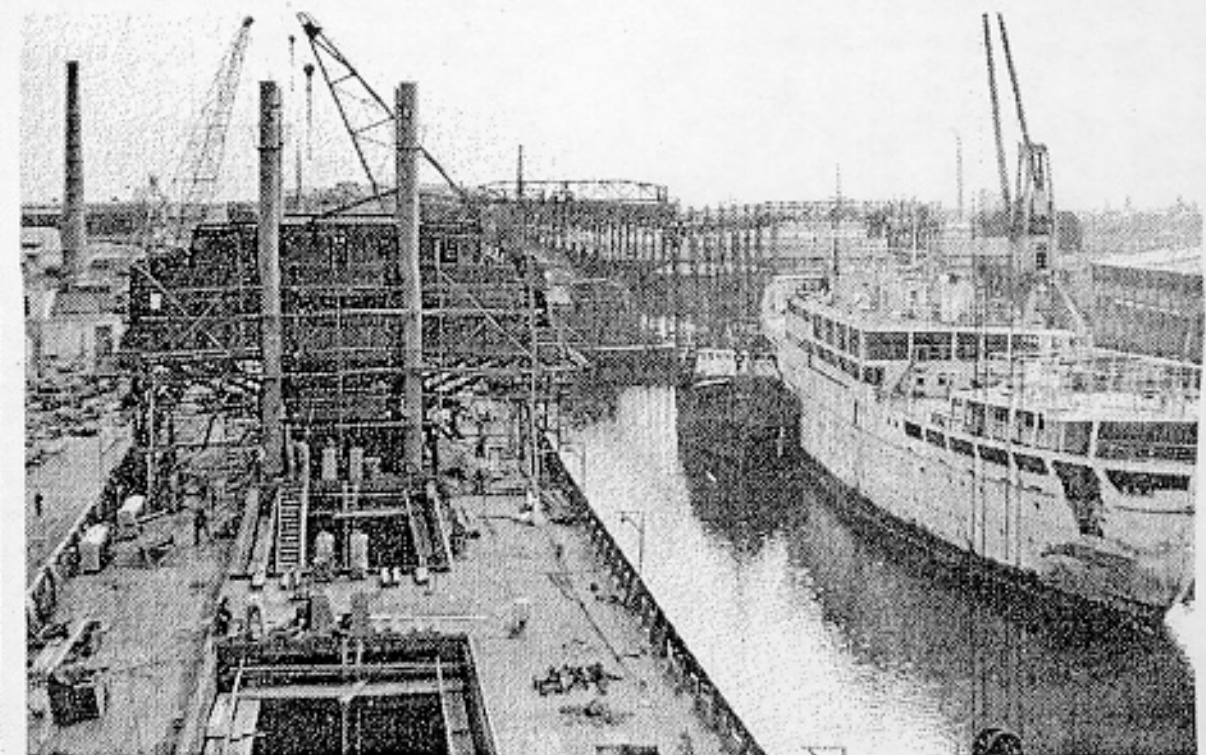
Wie viele deutsche Seeschiffbaubetriebe wurde die Seebeckwerft während des Krieges für die Rüstungsproduktion mit dem Bau und der Reparatur von Minensuch-, Torpedo- und sogar U-Booten voll in Anspruch genommen. In den ersten Nachkriegsjahren hielt sich das Unternehmen, das 1921 2 200 Arbeiter und Angestellte zählte, mit Reparaturaufträgen und Neubauten, die im Zuge der Reparationsleistungen erstellt wurden, über Wasser. Nach dem Tode des Werftgründers Georg Seebeck im Jahre 1928 erwarb die „Deut-

Fortsetzung Seite 2



Helgen und Baudocks (1915)

Foto: Archiv DSM



Werftanlagen in den 1960er Jahren

Foto: Archiv DSM

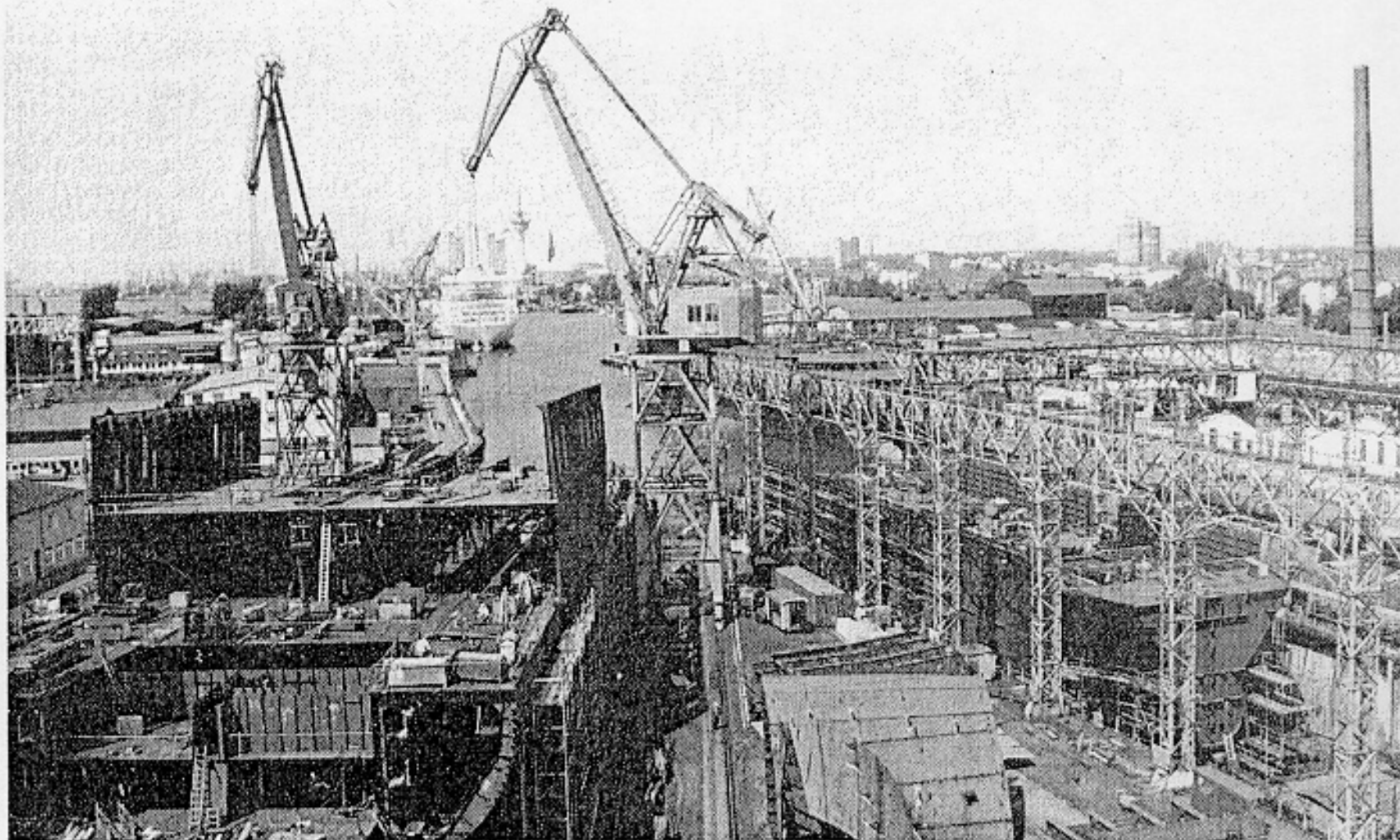
Seit 125 Jahren... Fortsetzung von Seite 1

sche Schiffs- und Maschinenbau AG“ (Deschimag), zu der auch die Tecklenborg-Werft gehörte, das Aktienkapital von Seebeck. Während die Tecklenborg-Werft in diesen Krisenzeiten ein Opfer der Konzentrationserscheinungen im deutschen Seeschiffbau wurde, konnte das Seebeck'sche Unternehmen überleben und trat das Erbe dieser berühmten Werft an.

Mit einer Großserie von 17 Schleppern für die französische Marine, die noch als Reparationsleistungen abgeliefert wurden, sowie weiteren Schleppern und einigen Fischdampfern, konnte sich Seebeck in der Weltwirtschaftskrise behaupten. Die Beschäftigtenzahl betrug 1927 etwa 700 Personen. Etliche technische Neuentwicklungen wie das Seebeck-Radial-Schleppgeschirr oder das Seebeck-Oertz-Stromlinienruder wurden hier konstruiert. Die Schiffbaukonjunktur besserte sich erst ab Mitte der 1930er Jahre, als durch die Autarkiebestrebungen des nationalsozialistischen Deutschland die Hochseefischerei ausgebaut und eine Walfangflotte geschaffen wurde. Die Seebeckwerft bewies ihre Leistungsfähigkeit durch die Fertigstellung von zahlreichen Fischdampfern und Walfangbooten. Die 1939 fertiggestellte „Rau IX“ ist heute Bestandteil der Museumsflotte des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Es entstanden ebenfalls wieder größere Frachtschiffe.

Der Zweite Weltkrieg stoppte den Handelsschiffbau und zwang das Unternehmen in den Dienst der Kriegswirtschaft, obwohl auch noch etliche Fischdampfer und 1942 die Hebeschiffe „Energie“ und „Ausdauer“ abgeliefert wurden. Die Aufträge der Kriegsmarine wie die Umbauten von Fischereifahrzeugen zu Hilfskriegsschiffen und die Herstellung von U-Booten oder U-Boot-Sektionen bestimmten die Produktionspalette. Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter mussten auch auf der Seebeckwerft, die seit 1940 zum Krupp-Konzern gehörte, ihre Arbeitskraft zur Verfügung stellen.

Obwohl der Betrieb bei dem schweren Bombenangriff vom 18. September 1944 auf die Innenstadt des damaligen Wesermündes (heute Bremerhaven) erhebliche Zerstörungen davontrug und nach Kriegsende keine Schiffe mehr gebaut werden durften, konnte die Seebeckwerft, die seit 1945 mit der AG Weser in Bremen einen Unternehmensverbund bildete, schon 1950 wieder 17 Schiffe abliefern, nachdem die Schiffsbaubeschränkungen schrittweise aufgehoben worden waren. Im 75. Jubiläumsjahr 1951 fanden bei der Firma 2 800 Arbeiter und Angestellte Beschäftigung. 750 Schiffe waren seit Gründung des Unternehmens vom Stapel gelaufen.



Helgen und Baudocks (1988)

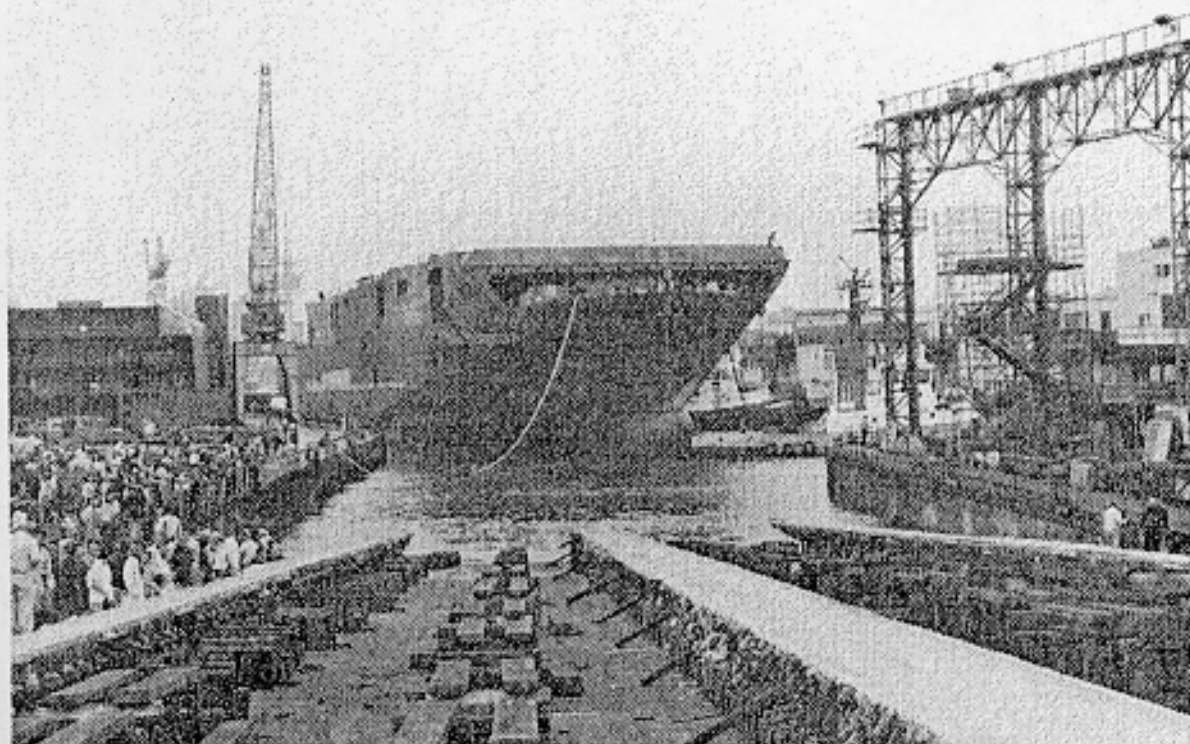
Foto: Dirk J. Peters

Von 1968 bis 1975 wurden die Fertigungsstätten im Geestemünder Handelshafen grundlegend modernisiert und erweitert. Der Reparaturbetrieb konzentrierte sich im südlichen Teil des Fischereihafens II. Die Slipanlage am Südende des Fischereihafens I wurde 1966 abgerissen. Das Dock am südlichen Geestufer, in dem z. B. 1960 noch der Fischdampfer „Augsburg“ entstand, wurde 1968 zugeschüttet. 1976 feierte die Firma mit ihren 3 500 Mitarbeitern das 100jährige Bestehen mit der Übergabe des 1 000. Schiffes. Die letzten beiden Jahrzehnte waren durch den harten nationalen und internationalen Wettbewerb auf einem geringer werdenden und sich rasch verändernden Welt-schiffbaumarkt gekennzeichnet. Wegen der Schließung der Bremer Traditionswerft AG Weser 1983 konnte die Seebeckwerft AG, wie die offizielle Firmenbezeichnung seit 1984 lautete, überleben. In der Folge kam es zu einer Neuordnung der Werftenlandschaft in Bremen und Bremerhaven. Der Krupp-Konzern verabschiedete sich 1986 aus dem Seeschiffbaugeschäft, und das Land Bremen trat als Anteilseigner auf. Die Seebeckwerft wurde 1987 als selbständige Tochter in den Werftenverbund unter Federführung des Bremer Vulkan-Konzerns eingegliedert. 1988 erfolgte die Verschmelzung von Seebeck mit Schichau Unterweser zur Schichau Seebeck-

werft AG. Das durch die Fusion gebildete Schiffbauunternehmen mit dem traditionellen Namen von Schichau an erster Stelle beschäftigte sich vor allem mit dem Bau von Fähren, Kreuzfahrtschiffen und Containerschiffen. Erste Rationalisierungsmaßnahmen wurden mit der Fertigstellung eines modernen Ausrüstungszentrums verwirklicht. Die Mitarbeiterzahl bewegte sich bei etwa 2 500 Personen. 1996 mussten im Zuge des Zusammenbruchs des Bremer Vulkan-Verbundes die Schichau Seebeckwerft ebenfalls einen Konkursantrag stellen. Die 1996 gegründete SSW Fähr- und Spezialschiffbau GmbH, die sich im Konkurs befand, konnte als Nachfolgerin der alten Schichau Seebeckwerft fortgeführt werden. 1997 wurden als vorläufig letzte Neubauten noch zwei Fähren für Tunesien abgeliefert. Viele Beschäftigte mussten entlassen werden oder Kurzarbeit leisten. Die neue Firma konnte sich in reduzierter Form mit der Aufgabe von Betriebsteilen und bei einer Belegschaftsstärke von etwa 500 Mitarbeitern mit dem Bau von Schiffssektionen für andere deutsche Schiffbauunternehmen über Wasser halten. 1998 ging der Werftbetrieb auf dem traditionellen Schiffbauareal auf die neue Gesellschaft über. Dem ehemaligen langjährigen Geschäftsführer der Lloyd Werft, Eckart Knoth, der jetzt die Firma leitete, gelang es, Bremerhavener Inve-

storen für die neue Gesellschaft zu finden und von der Hamburger TT-Line den Auftrag für zwei moderne, 190 m lange Fährschiffe für den Ostseeverkehr zu erhalten. Die Fähren gehören zu den größten Schiffen, die das Unternehmen je gebaut hat. Nach drei Jahren Abstinenz fand am 19. August 2000 unter großer Anteilnahme der Bremerhavener Bevölkerung mit der „Nils Holgersson“ wieder ein Stapellauf statt, die im Juli 2001 nach Problemen mit der neuartigen Antriebstechnik abgeliefert wurde und ihren Dienst zwischen Travemünde und Trelleborg aufgenommen hat. Mit dem Auftrag des Hamburger Reeders Erck Rickmers, dem jüngsten Sohn des Bremerhavener Werftunternehmers Bertram Rickmers, über eine ganze Serie von Containerschiffen ist das neue Unternehmen auf dem traditionellen Schiffbaugelände der einstigen Seebeckwerft der Wiedereinstieg in das Schiffsneubaugeschäft gelungen, den viele Beobachter nicht mehr für möglich gehalten haben. Die Kiellegung für das erste Schiff, „E. R. Bremerhaven“, erfolgte am 9. Juni 2001. 650 eigene Mitarbeiter und mehrere hundert Beschäftigte von Zulieferfirmen erhalten in der strukturschwachen Unterweserregion damit im 125. Jubiläumsjahr wieder eine Zukunftsperspektive und geben dem Schiffbau made in Bremerhaven eine Chance.

Dirk J. Peters



Die „Nils Holgersson“ nach dem Stapellauf im Jahre 2000 und an der Ausrüstungskaje ein Jahr später.



Foto: Dirk J. Peters

„Mit 350 BRT-Typ beschäftigte man sich nicht“

Die Gemeinwirtschaftliche Hochseefischerei GmbH, Bremerhaven

Die GEG Hochseefischerei-Gesellschaft mbH. wurde laut Handelsregister am 17. Juni 1947 gegründet. Gesellschafter waren die Großeinkaufsgesellschaft Deutscher Konsumgenossenschaften mbH, Hamburg, der Deutsche Gewerkschaftsbund Düsseldorf bzw. dessen Vermögensverwaltungs-Gesellschaft, die Städte Kiel und Cuxhaven, und die Länder Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein.

Durch Umgründung der GEG wurde am 1. August 1948 die GHG ins Leben gerufen, sie nahm im gleichen Monat den Fischfang mit dem von der Fischdampfer Treuhand gecharterten F.D. „Henry Everling“ auf, der am 4. August 1948 von Bremerhaven unter der Führung von Kapitän Schumacher zur ersten Fangreise auslief. Im selben Jahr wurde ebenfalls von der Fischdampfer-Treuhand noch F.D. „Hans Böckler“ gechartert und am 2. Oktober in Dienst gestellt. Der Kontrollrat hatte 1946 den Bau von 100 Fischdampfern genehmigt, die aber einer Tonnagebegrenzung unterlagen. Für die ersten 34 Fischdampfer wurde sie auf 400 BRT und für die restlichen 66 Fischdampfer auf 350 BRT beschränkt. Die Reeder protestierten gegen diese Einschränkungen mit der Begründung, der Bau so kleiner Tonnage lohne den Einbau einer Abdampfturbine nicht und sei vom Rentabilitätsstandpunkt aus betrachtet völlig sinnlos. Die Seebeckwerft entwarf schließlich einen 400 BRT Fischdampfer, den sogenannten Einheitsdampfer, von dem 36 Schiffe gebaut wurden. Mit dem 350 BRT Typ beschäftigte man sich gar nicht. Von diesem Kontrollratstyp wurde für die GHG als erstes Schiff am 15. Februar 1949 der F.D. „Gustav Bogner“ abgeliefert, es folgten F.D. „Max Brauer“, „Peter Schlack“, „Oskar Schulze“, „Anton Hammerbacher“ und als letztes Schiff dieser Serie am 5. Juli 1949 „Josef Bodden“.

Von der Fischdampfer-Treuhand wurden im Laufe des Jahres 1949 noch drei Schiffe hinzugechartert, der F.D. „Wilhelm Kaisen“, der bislang noch als Lotsendampfer eingesetzt war und die US Charterschiffe „Lark“ und „Swell“. Somit war die Flotte der GHG am 31. Dezember 1949 auf 11 Einheiten angewachsen. Mit der Indienststellung des F.D. „Mathias Föcher“ am 27. Juli 1950 gebaut von der Hamburger Norderwerft, und F.D. „Hans vom Hoff“ (erster Fischdampfer des vollgeschweißten Typs) von der Rickmers sowie die bei den Lübecker Flenderwerken gebauten Motorschiffe „Neumünster“ und „Rendsburg“, die infolge ihrer modernen technischen Ausstattung als Spitzenschiffe der damaligen Hochseefischerei ange-

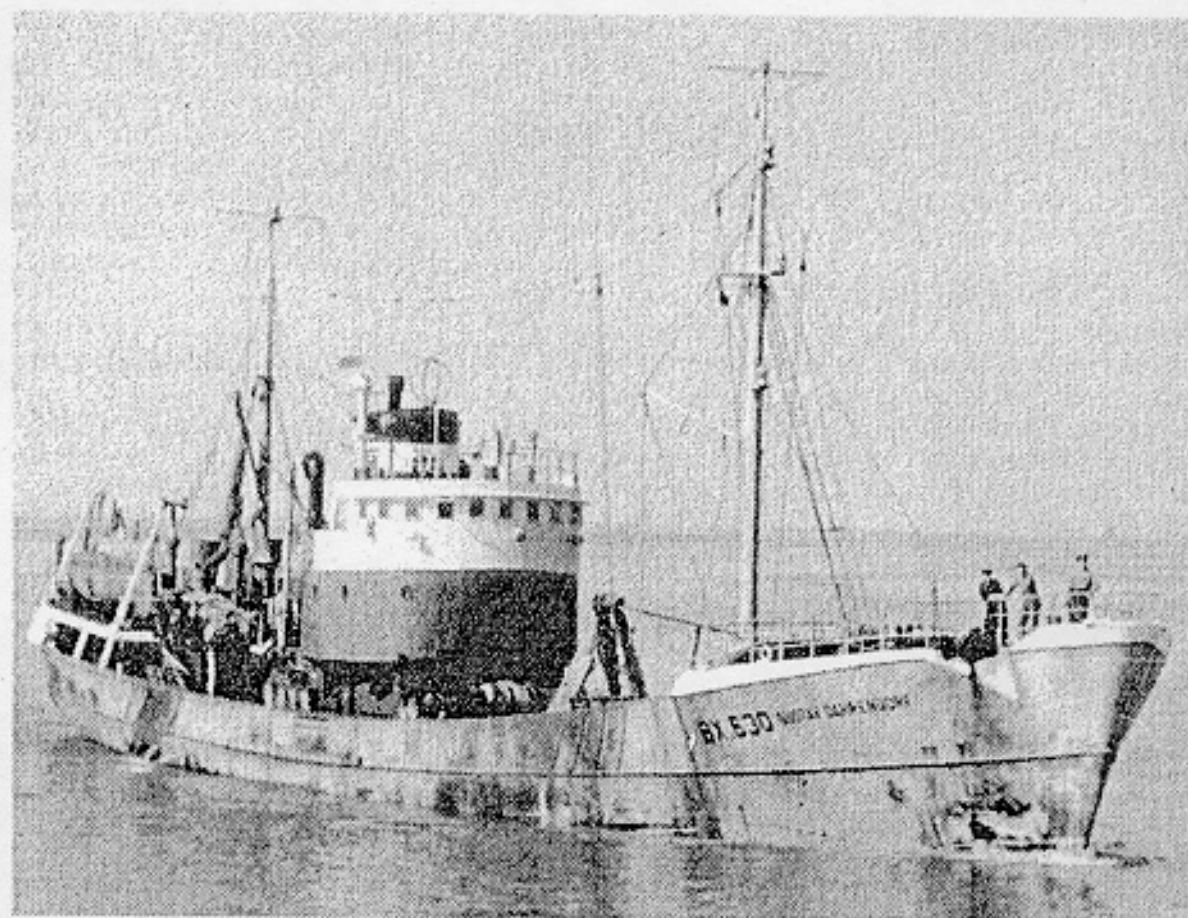
sprochen wurde, verfügte die GHG gegen Ende 1950 über eine Flotte von 15 Schiffen mit zusammen 7000 BRT und einem Fassungsvermögen von 60000 Korb (Zentner). Damit war übrigens das erste Neubauprogramm der GHG abgeschlossen. Im Jahr 1950 erreichte der Umsatz 7,8 Mill. DM gegenüber 5,3 Mill. DM im Jahre 1949.

Im Zuge der Expansion erfuhr die GHG 1951 durch die Indienststellung des F.D. „Gerhard von Heukelum“ von der Rickmers Werft und des F.D. „Hein Davidsen“ von Seebeck eine weitere wesentliche Verstärkung die nun mit 12 eigenen und 5 Charterschiffen über 8216 BRT verfügte. Die Zahl der Beschäftigten stieg von 55 im Gründungsjahr auf 495 gegen Ende 1951. Im Laufe des Jahres 1952 mussten die Charterschiffe „Lark“ und „Swell“ an die USA zurückgegeben werden, dadurch verringerte sich die Flottenstärke auf 15 Schiffe. Die Entwicklung war für die GHG auch 1952 sehr günstig. Das Anlandungsergebnis belief sich am 30. September bereits auf 602428 Zentner gegenüber 525780 Zentner in der Vergleichszeit von 1951.

Im Oktober 1952 erfolgten die Übernahme des F.D. „Jan Hubert“ (393 BRT, Baujahr 1948), der in „Ferdinand Vieth“ umbenannt wurde. Der Rat der Stadt Cuxhaven beschloss in einer öffentlichen Sitzung im Oktober 1953 aus der GHG auszusteigen. Entscheidend für den Entschluss war, dass die Großeinkaufs-Genossenschaft den Anteil der Gewerkschaften übernommen hatte und beabsichtigte einen Organvertrag mit der GHG herbeizuführen. Nach Abschluss dieses Organvertrages würde die GEG in der GHG allein bestimmen. Bei dieser Sachlage hatte sich die Stadt auf Empfehlung des GHG Geschäftsführers entschlossen, sich aus der Gesellschaft zurückzuziehen. Ein weiterer Grund für den Entschluss des Rates war, dass sich die GHG entgeltlich für die Seefischmärkte Bremerhaven und Hamburg entschieden hatte.

Am 30. November 1954 erwarb die GHG den ehemaligen U-Boot-Jäger „Bernhard Janssen“ von der Reederei Ludwig Janssen & Co. und benannte es nach dem gerade verstorbenen Kieler Oberbürgermeister „Andreas Gayk“.

Zu den interessantesten Neubauten des Jahres 1955 gehörten der Motortrawler „Gustav Dahrendorfer“ (Kapitän Petersen) von der Rickmers Werft, der als erstes Fischereifahrzeug mit einem Verstellpropeller ausgerüstet wurde und erstmalig nach dem Kriege wieder eine Fischmehlanlage erhalten hatte. Das Schwesterschiff „Henry Everling“ (Kapitän Bludau)



FMS „Gustav Dahrendorfer“: Heimkehr nach erfolgreicher Reise.



Besatzung von F. D. „Oskar Schulze“: Bild aus der Auftriebszeit in den 50er Jahren.

wurde noch im gleichen Jahr übernommen. Diese Schiffe fanden besondere Beachtung unter den Kapitänen Petersen und de Carnée in der Spannischerei mit dem pelagischen Netz und in der Salzischerei. Mit der Indienststellung des ersten deutschen Heckfängers „Heinrich Meins“ unter der Führung von Kapitän Petersen Mitte 1957 als kombiniertes Fang- und Fabrikschiff leistete die GHG in Zusammenarbeit mit der Rickmers Werft Pionierarbeit.

Das Schiff hatte erstmalig zwei Voith-Schneider-Propeller unter dem Vorschiff als Hauptantrieb erhalten, die sich aber in der Folgezeit aus verschiedenen Gründen nicht bewährten. Der Trawler wurde gegen Ende 1958 bei der Sieghold-Werft aus dieselelektrischen Antrieb umgestellt und erhielt einen Zweischaubenantrieb. Im September 1959 wurde im Zuge der Entwicklung weiter zum Bau von Fang- und Fabrikschiffen tendiert und das Fischereimotorschiff „Carl Wiederkehr“ in Dienst gestellt. Die Flotte bestand jetzt aus 20 Schiffen. Im Betriebsergebnis von 1959 wurde festgestellt, dass eine Fangmenge von 39580 t und ein Erlös von 19,9 Mill. DM erzielt wurden. Menge und Fangerglös lagen damit unter dem Ergebnis von 1958 mit 40773 t und 20,6 Mill. DM.

Der 17. Januar 1961 war ein besonderer Tag für die GHG, bei den Lübecker Flenderwerken ging unter der Bau-Nr. 530 der Hecktrawler „Hans Böckler“ zu Wasser und anschließend das unter der Bau-Nr. 527 entstandene Typschiff „Heinrich Kern“ auf Probe-

fahrt, auf der es von der Reederei übernommen wurde.

Wie „Heinrich Meins“ wurden auch diese Schiffe mit dieselelektrischem Antrieb über zwei Schrauben gebaut und waren am Anfang recht erfolgreich.

Einen neuen Abschnitt in der Hochseefischerei leitete die GHG mit dem im Juli 1963 unter der Bau-Nr. 905 bei der Seebeckwerft bestellten „Erich Ollenhauer“ ein.

Der Trawler war das bisher größte Schiff der deutschen Hochseefischerei und der erste sogenannte „Vollfroster“ und wurde am 18. Juli 1964 von der GHG übernommen. Eine Weiterentwicklung stellte der letzte für die GHG gebaute Seebeck-Neubau „Tiko 1“ dar, der am 31. März 1967 unter Kapitän Tielert in Dienst gestellt wurde. 1970 verhandelte die GHG mit der zur Oetker-Gruppe gehörenden Hanseatischen Hochseefischerei AG, die mit der Nordsee Deutsche Hochseefischerei GmbH einen Kooperationsvertrag geschlossen hatte und die seitdem zusammengearbeitet hatten. Die Verhandlungen kamen zu einem positiven Ergebnis.

Die Hanseatische Hochseefischerei AG übernahm die Landanlagen der Gemeinwirtschaftlichen Hochseefischerei GmbH und die Schiffe wurden am 1. Juli 1970 in Kaufcharter übernommen. 1972 wurden schließlich die Schiffe von der zur Oetker-Gruppe gehörenden Reederei Söhle KG übernommen, Korrespondenz-Reeder blieb weiterhin die Hanseatische Hochseefischerei AG.

Rüdiger Hülper

Einmalige Sonderfahrt

der Manner von Morgenstern

zum „Preußen-Jahr“ nach Potsdam

vom 26.-28. Oktober 2001

Leitung: Söhnke Hansen

Programm:

Besuch der großen Landesausstellung „Marksteine: 948 - 1710 - 2001 - Eine Entdeckungsreise durch Brandenburg-Preußen“, Besuch der Schlösser Cecilienhof und Unterbringung im 4-Sterne-Hotel in Potsdam, Halbpension Babelsberg etc. Der Preis wird bei ca. 450,- DM pro Person (im Doppelzimmer) liegen.

Anmeldung:

Ab sofort (bis spätestens 30. 9. 2001) bei Reisedienst Sielemann, 27570 Bremerhaven, Georgstr. 42 b, Telefon 04 71-92 44 00. Achtung: Abfahrt am Freitag, dem 26. 10. 2001, gegen 13 Uhr ab BHV-Hauptbahnhof.

Umschau

Historisches Ortschaftsverzeichnis

Im April d. J. hatte der Vorstand der Männer vom Morgenstern beschlossen, die auf 14 Bände angelegte Schriftenreihe „Historisches Ortschaftsverzeichnis für ehemals zu Deutschland gehörige Gebiete Zeitraum 1914 bis 1945“ für unsere Vereinsbibliothek anzuschaffen. In diesem Ortschaftsverzeichnis sind „grundsätzlich alle seit 1914 verwendeten amtlichen Ortschaftsnamen angegeben, und zwar in den verschiedenen sprachlich bedingten Schreibweisen infolge wechselnder Staatszugehörigkeit. Umbenennung während ein und derselben Staatszugehörigkeit sind ebenfalls berücksichtigt“. 12 Bände wurden nun ausgeliefert und stehen den Besuchern zur Verfügung. Die Lieferung der noch fehlenden Bände erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. MF

Schiffahrtsquartett mit neuem Gesicht

Fast zwei Jahrzehnte ist es her, dass das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven die Erstauflage eines Quartetts vorstellte, das es sich zum Ziel gesetzt hatte, Schiffahrt spielerisch erlebbar zu machen. Vom großen Erfolg des Quartetts, das schnell einer der gefragtesten Artikel des Museumsschops wurde und seit geraumer Zeit ausverkauft ist, zeigt sich auch Dr. Siegfried Stölting, Museums-pädagoge am (DSM), überrascht. „Ein derartiger Absatz kam für uns vollkommen unerwartet, zeigt aber zugleich, dass das Medium der Spielkar-

ten pädagogisch sinn- und wertvoll ist“, sagt der Historiker. Mit der Eröffnung des Erweiterungsbaus des (DSM) im vergangenen Jahr waren schließlich auch die äußeren Rahmenbedingungen erfüllt, um eine vollständig neue Auflage des Verkaufsschlagers zu erarbeiten. Das „Große Schiffahrtsquartett“ zeigt auf 48 Blatt anhand von Exponaten des Museums aus dem Gebäudekomplex und dem Freilichtbereich einen Querschnitt aus 15 000 Jahren Schiffahrtsgeschichte, von den Jagdbooten steinzeitlicher Jäger bis hin zum modernen Ölauffangschiff.

Studienfahrt nach Potsdam

Die Männer vom Morgenstern planen kurzfristig von Freitag, 26. Oktober, Abfahrt 13 Uhr ab Bremerhaven-Hauptbahnhof, bis Sonntag, 28. Oktober, eine Studienfahrt nach Potsdam zur Ausstellung „Marksteine 948 - 1701 - 2001. Eine Entdeckungsreise durch Brandenburg-Preußen.“ Die Leitung hat Sönke Hansen. Anmeldung ab sofort bei Reisedienst Sielemann, Georgstraße 42b, 27570 Bremerhaven, Telefon 04 71/92 44 00.

Bücherschau

50 Jahre Elmloher Reitertage

Ein seit 50 Jahren bekanntes regionales Sportereignis im Landkreis Cuxhaven steht im Mittelpunkt der vorliegenden Veröffentlichung. Der Autor läßt die Geschichte des von dem gebürtigen Ostpreußen Dr. Heinz Gilde gegründeten Turniers, an dem mittlerweile zahlreiche deutsche Spitzenreiter regelmäßig teilnehmen, ausführlich Revue passieren, wobei er insbesondere auch die Persönlichkeiten vorstellt, die den Reitertagen durch ihre besonderen Aktivitäten und Leistungen ihren Stempel aufgedrückt haben. Mehrere Listen der Preisträger beschließen den ansprechend gestalteten und mit zahlreichen eindrucksvollen Fotos illustrierten Band. Bi

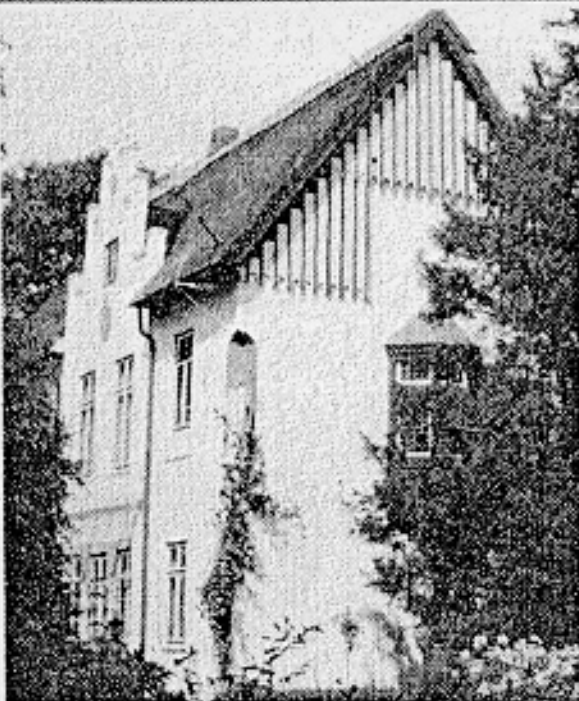
Oliver Riemann: Wenn die Pferde kommen ... 50 Jahre Elmloher Reitertage. Bremerhaven: Nwd-Verlag 2001. 99 S., zahlr. Abb. 29,90 DM. ISBN 3-933885-10-8.

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, ☎ (047 43) 55 87

Im Zeitlauf der Geschichte

Bilder von einst und jetzt



Herrmann-Allmersheim: vor 50 Jahren und heute

Fast ein halbes Jahrhundert liegen zwischen diesen beiden Fotos. Links das Allmersheim in Rechtenfleth um 1950, rechts der heutige Zustand. Wopswedes berühmter Fotograf Hans Saebens legte das linke Bild, das deutlich den schlechten Bauzustand verrät, dem damaligen Lokalredakteur der Nordsee-Zeitung, Walter Nikolai, auf den Tisch und sagte: „Schreiben Sie doch mal einen gepfefferten Artikel, damit der Staat hilft, dieses Kleinod wieder würdig herzurichten.“ Die Hermann-Allmers-Gesellschaft und auch der Staat haben im Laufe der Jahrzehnte vorbildlich dafür gesorgt, dass das geschah. Car.

„Die Familien des Kirchspiels Oppeln“

Rechtzeitig zum Jubiläumsjahr des kleinen Dorfes Oppeln erschien im Eigenverlag „Die Familien des Kirchspiels Oppeln“ von Rainer von Barmen.

Mit diesem ersten Ortsfamilienbuch im Gebiet des ehemaligen Kreises Land Hadeln leistet der Verfasser, Mitglied der Familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft der Männer vom Morgenstern, einen wichtigen Bei-

trag, um „Licht in die Ursprünge und die Geschichte der ortsansässigen Familien zu bringen“. Das 232 Seiten umfassende Werk wurde (unüblicher Weise, aber nicht zum Nachteil) durch Fotos aufgelockert. Es ist in der Bibliothek der Männer vom Morgenstern einzusehen bzw. direkt beim Verfasser zu beziehen.

Die Familien des Kirchspiels Oppeln Inspektion Neuhaus/Oste 1672-1900, Rainer von Barmen, Kantorenweg 9, 27476 Cuxhaven, DM 50,- inkl. Porto.

EINLADUNG

Der Heimatbund der „Männer vom Morgenstern“ lädt in Gemeinschaft mit dem Stadtarchiv Bremerhaven und dem Bauernhausverein Lehe e. V. ein zu einem

Vortrag

am Dienstag, dem 9. Oktober 2001, 19.30 Uhr
im großen Vortragssaal der Kreissparkasse
Wesermünde-Hadeln, Am Hauptbahnhof, Bremerhaven

Dr. Doris Tillmann

Kiel

Früh aufstehen, arbeiten, und sparen
Landfrauen zwischen 1900 und 1933



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Oktober 2001

Sonntag, 30. September, bis Donnerstag, 4. Oktober 2001: „Flandern: Hanse und burgundisches Erbe“ (Antwerpen, Brügge, Gent). Leitung: Petra Schulz-Baldes und Dr. Nicola Borger-Keweloh. Abfahrt: 7.00 Uhr ab Bremerhaven-Hbf.

Sonnabend, 6. Oktober 2001, 15 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Stadiongaststätte „OSC-Sportpark“, Nordsee-Stadion: Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft, Vortrag Eberhard Nehring: „Die Entwicklung und Schreibweisen unserer Namen im Bereich der Börde Beverstedt zwischen 1500 und 1600“. Leitung: Dr. Hans-Jürgen Rüger (Gäste melden sich bitte an unter Tel. 04743/5672).

Dienstag, 9. Oktober 2001, 19.30 Uhr, Bremerhaven, Kreissparkasse, Dr. Doris Tillmann: „Früh aufstehen, arbeiten und sparen. Landfrauenleben von 1900 - 1933“. (Gemeinsame Veranstaltung mit dem Stadtarchiv Bremerhaven)

Mittwoch, 10. Oktober 2001, 16 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Marschenhaus: MvM-Klonstunde; Leitung: Günter Klönning

Mittwoch, 10. Oktober 2001, 19 Uhr, Bederkesa, Waldschlößchen-Börschhof: „Plattdüütscher Schrieverkring“. Leitung: Fred Würdemann

Donnerstag, 11. Oktober 2001, ab 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitskreis „Familienkundliche Quellenforschung; Leitung: Heinz-Dieter Mehrtens

Montag, 15. Oktober 2001, ab 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Bibliotheks-AG; Leitung: Fritz Hörmann

Dienstag, 16. Oktober 2001, 19 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Busler

Dienstag, 16. Oktober 2001, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeinschaft „Computergenealogie“; Leitung: Fred Wagner

Mittwoch, 17. Oktober 2001, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Altkreis Wesermünde“; Leitung: Fritz Hörmann und Eberhard Nehring

Donnerstag, 18. Oktober 2001, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek, Horst Koperschmidt, Niedersächsisches Hafenamt Cuxhaven: „Die HAPAG-Hallen in Cuxhaven und der Überseeverkehr von 1889 bis 1969 (Auswanderung)“.

Freitag, 26. Oktober 2001, 19.30 Uhr, Otterndorf, Kranichhaus: Dr. Hans Otte, Hannover: „Kirche und Kirchspiel. Die Entstehung der besonderen Hadler Kirchenverfassung nach der Reformation am Beispiel Otterndorfs“. (Gemeinsame Veranstaltung mit der Kranichhaus-Gesellschaft Otterndorf)

Freitag, 26. Oktober, bis Sonntag, 28. Oktober: Studienfahrt nach Potsdam zur Ausstellung: „Marksteine 948 - 1701 - 2001. Eine Entdeckungsreise durch Brandenburg-Preußen“; Abfahrt: 13.00 Uhr Bremerhaven Hbf.; Leitung: Sönke Hansen (Anmeldung: siehe Umschau auf dieser Seite)

Die Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“ 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 Oktober nicht.