

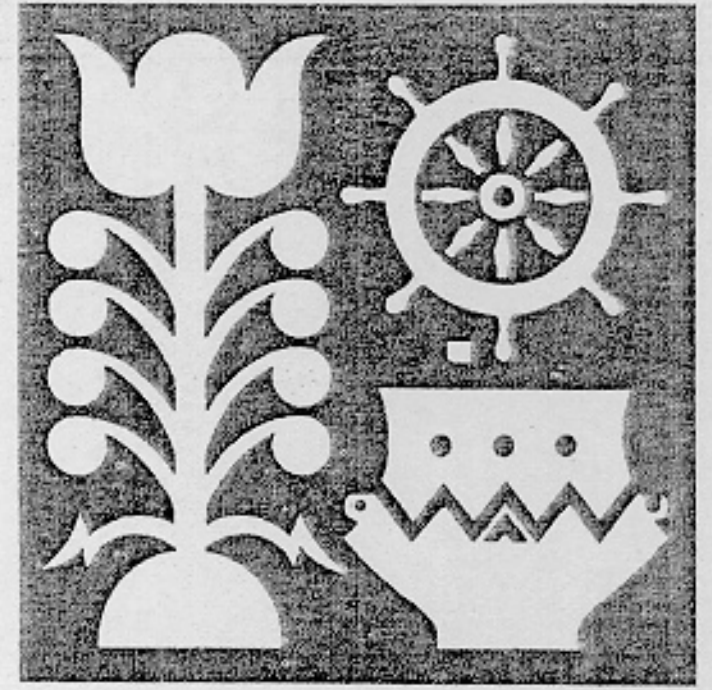
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

März 2003
Nr. 639



Die ehemalige Dockschleuse zum Neuen Hafen in Bremerhaven verschwindet endgültig

Ein einzigartiges Denkmal der Wasserbautechnik von europäischem Rang wird überbaut

Von 1847 bis 1852 entstand unter der Leitung des niederländischen und in bremischen Diensten stehenden Baurats Johannes Jacobus van Ronzelen, des ersten Hafenbaudirektors in Bremerhaven, der Neue Hafen mit einer einzigartigen Schleusenanlage. Im Zuge der Umgestaltung des Alten und Neuen Hafens zu einem maritimen Touristenzentrum entsteht auf dem Areal der 150 Jahre alten Dockschleuse für 30 Millionen Euro eine neue 50 Meter lange und 14 Meter breite Kammerschleuse mit einer Drempeltiefe von 6,50 Meter, die 2005 eröffnet werden soll. Damit erhält der Neue Hafen wieder eine direkte Zufahrt von der Weser aus. Ähnliche Schleusenbauwerke mit neuartigen Sektortoren als Verschlusstechnik gibt es bereits im walisischen Cardiff und französischen St. Malo.

Die historische Dockschleuse zum Neuen Hafen in Bremerhaven war bis 1936/1937 in Betrieb und wurde 1944 mit einer Straße überbaut. Die Einrichtung selbst am Fuße des Alten Leuchtturms des bremischen Bau-meisters Simon Loschen blieb aber mit den Schleusenhäuptern und den beiden Schleusentorpaaren hinter einer Hecke und von einem überwuchernden Buschwerk fast verdeckt erhalten. Nur ein Schild der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven wies auf die Bedeutung dieses interessanten Bauwerks hin. Durch die Verluste von bemerkenswerten historischen Schiffahrts- und Hafen-

bauten in Bremerhaven der letzten Jahre gelangten auch die baulichen Überreste der 150-jährigen Dockschleuse wieder in den Blickpunkt des öffentlichen Interesses.

Wolfgang Brönner machte vor über 30 Jahren auf die Wichtigkeit dieser unscheinbaren Wasserbauwerke aufmerksam: „Die im Vorhergehenden geschilderten Wasserbauwerke sind wenig anschaulich. Ihre entscheidenden Partien sind entweder im Wasser verborgen oder stecken tief im Erdboden. Uferbefestigungen werden von Schmutzablagerungen und Schlack verunziert, eiserne Schleusentore werden immer wieder von gelbbraunem Rost überzogen. Einem auf Schönheit gerichteten Betrachterauge werden sie eher als hässliche Notwendigkeit vorkommen und nicht als eine Zier der Stadt. Gerade deshalb muss die Denkmalpflege diesen Objekten besondere Aufmerksamkeit zuwenden. Wenn einmal die Bedeutung dieser Wasserbauten für die Geschichte Bremens und Bremerhavens anerkannt ist, wird man auf ihre verbliebenen Reste im Stadtbild nicht mehr verzichten können. Ohne sie lässt sich die historische Kontinuität einer Hafenstadt keinesfalls darstellen. In diesem Sinne sind sie Denkmäler von großer Aussagekraft.“¹

Aufgrund der topografischen Situation und aus Sparsamkeitsgründen erhielt der Neue Hafen, der wegen des 1847 eröffneten Linien- und Postverkehrs zwischen dem europäischen

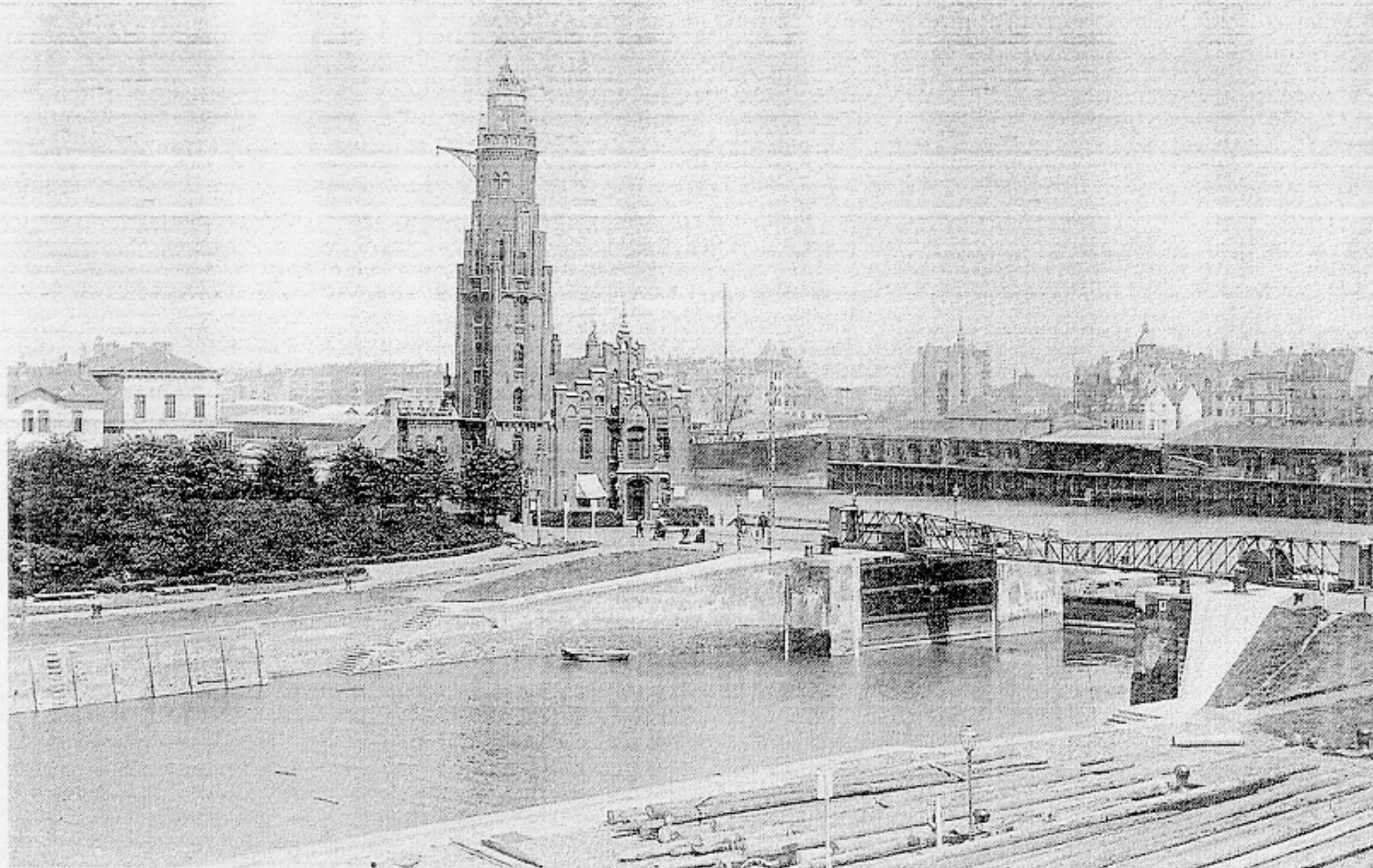
Kontinent und Nordamerika gebaut wurde, im Gegensatz zum Alten Hafen nur eine einfache Dockschleuse (es konnte nur bei gleich hohem Wasserstand des Neuen Hafens und der Weser etwa eine Stunde lang geschleust werden), die rechtwinklig durch den Deich zum Hafenbecken führte und mit einem Vorhafen verbunden wurde. Wegen der amerikanischen Seitenrad-dampfer erhielt die Schleuse mit 22 Meter Breite und einer Drempeltiefe von 7,68 Meter eine beachtliche Dimension. Auch besaß sie als Verschluss nur ein einfaches Flut- und Ebbetorpaar. Das Fluttorpaar diente dabei gleichzeitig als Hochwasserschutz. Bei der Errichtung der Kammerschleuse für den Handelshafen in Geestemünde (1857 bis 1862) benutzten die hannoverschen Wasserbauingenieure die bei der Bremerhavener Dockschleuse angewendete Tortechnik. Die Tore wiesen hier schon eine stark gekrümmte Form auf. Beim Bau des Kaiserhafens I (1872 bis 1876) griff Baurat Hanckes, der Nachfolger von Ronzelen im Amt des Hafenbaudirektors, auf die bewährte Dockschleusenkonstruktion des Neuen Hafens in leicht modifizierter Form mit einem zusätzlichen Fluttorpaar und einer verringerten Durchfahrtsbreite (17 Meter) sowie einem Vorhafen zurück.

Wegen der technischen Herausforderung machte van Ronzelen im Mai 1846 eine Inspektionsreise nach England, Schottland, Irland und Holland,

um sich über den neuesten Stand der Hafen- und Schleusenbautechnik u. a. in Hull, Liverpool, London, Glasgow, Greenock, Dublin und in den Niederlanden zu informieren. Der Bremerhavener Hafenbaudirektor entschied sich wohl auch aus Kostengründen, die Dockschleuse am Neuen Hafen mit einem Verschluss in Form eines schwimmenden Pontontores oder Dockschiffs auszustatten, wie er es in Holland gesehen hatte. Der niederländische Wasserbauexperte D. Mentz plädierte ebenfalls für diesen Vorschlag. Bei den Dockhäfen im englischen Bristol hatte der bekannte Ingenieur Isambard Kingdom Brunel, der Konstrukteur der GREAT BRITAIN, auch schwimmende Caissons als Verschluss gewählt, während in Liverpool der berühmte Hafenbauexperte Jesse Hartley sich für die Stemmortortechnik entschieden hatte.

Auf Initiative von Senator Hermann Henrich Meyer, dem späteren Gründer des Norddeutschen Lloyd, kam John B. Hartley, der Sohn des legendären Liverpooler Hafenbauingenieurs Hartley als Gutachter nach Bremerhaven, um für die fortschrittlichere Stemmortortechnik aus Liverpool zu werben. Van Ronzelen ließ sich von den Argumenten überzeugen und verwendete für die Schleuse zum Neuen Hafen bei dem Flut- und Ebbetorpaar die Stemmortor- oder Flügeltorbauweise. In Anlehnung an die Caisson-technik wurden die Tore als schwimmende Hohlkörper ausgebildet. Eine weitere technische Verbesserung ergab sich dadurch, dass die Schleusentore statt wie bisher aus Holz, aus Walzeisen hergestellt wurden. Dieser Vorschlag stammte von Carsten Waltjen aus Bremen, dem Gründer der 1843 entstandenen Eisengießerei und Maschinenbauanstalt, aus der 1872 die AG WESER, Schiffswerft und Maschinenbauanstalt hervorgehen sollte. Waltjen konnte sich auf ein Gutachten des englischen Experten in Sachen Eisenbautechnik, William Fairbairn aus Manchester, stützen, der sich ebenfalls für die Herstellung von eisernen Schleusentoren stark gemacht hatte. So lieferte die Firma C. Waltjen & Co. 1849 die ersten eisernen Schleusentore der Welt, die sich als Meisterleistung der Wasserbautechnik herausstellen und vielen Seeschleusen als Vorbild dienen sollten. Die Bremer Maschinenbau-firma stellte auch in unmittelbarer Nachbarschaft der Dockschleuse den dreibeinigen Riesenkran am Südwestende des Neuen Hafens (1863 bis 1864) und den Verschlussponton für das Doppeltrockendock des Norddeutschen Lloyd (1871) her.

Die Wasserbauarbeiten für den Neuen Hafen konnten 1847 beginnen. Im Winter 1847/1848 war die Nordmole mit dem Vorhafen fertig. Im Spätherbst 1848 trat in der Schleusengrube starkes Quellwasser auf. Im Frühjahr 1849 wurde eine Spundwand



Schleuse mit Rollbrücke zum Neuen Hafen (um 1914, Archiv DSM)

Fortsetzung Seite 2

Die einstigen Desebütteler waren keine Köhlener

Die „Dessel“ gab einem längst verschwundenen Dorf den Namen

Man muss schon in der Heimatkunde gut bewandert sein, um zu wissen, wo in der Samtgemeinde Bederkesa die Waldung Desebruch liegt. Man fährt von der Köhlener Ortsmitte 100 m in Richtung Heinschenwalde und biegt dann links in einen Wirtschaftsweg ein. Über ein friedliches Bachtal erreicht man die Holzung, die den Köhlener Waldinteressenten zu eigen gehört. Einige Häuser, die man an der Straße nach Großenhain findet, liegen „Im Desebreck“. In Urkunden des 14. Jahrhunderts werden Knappen von Desebüttel und Desebrug genannt. In den heutigen Waldungen kann der

Kundige Spuren von früheren Ackerfluren entdecken. All dies weist darauf hin, dass es hier einmal eine Ansiedlung gegeben haben muss, die den Namen Desebüttel führte. Sie ist – wie viele andere Kleinsiedlungen auf der Geest – am Ende des Mittelalters wüst geworden.

Eine „Dessel“ war im Sprachgebrauch des mittelalterlichen Niederdeutschen eine Axt mit quer zum Stil stehender Schneide. Im Hochdeutschen wurden solche Queräxte „Dexel“ oder „Däxsel“ genannt und wurden zum Aushöhlen von Baumstämmen benutzt, die als hölzerne

Wannen für Haus-schlachtungen und als Einbäume Verwendung finden sollten. Auf dem beigefügten Holzschnitt von Jost Ammann schlägt der Zimmermann mit der Dessel eine rechteckige Vertiefung in einen Balken, die für die Querverbindung beim Hausbau einen Zapfen aufnehmen soll. Dass man Waldungen gern mit den Bezeichnungen von Alltagsgeräten und dergleichen belegte, war früher nicht selten: Als Beispiele nenne ich die „Schruf“ und „Sned“ in der Börde Ringstedt.

Dass es im Bereich der Wüstung Desebüttel eine dörfliche Ansiedlung gegeben haben muss, geht aus den Spuren einer ehemaligen Ackerflur hervor, die sich im Zentrum der Holzung findet. Sie ist an den frühgeschichtlichen Umwallungen zu erkennen, welche die Ackerbeete umgeben. Ein weiteres

Indiz für die Existenz solcher Höfe ist die Verpflichtung zur Zahlung von Zehnten, die nur von hier ansässigen Bauern entrichtet werden konnten. Aus einer Neuenwalder Klosterurkunde von 1336 geht hervor, dass die Ritter von Bederkesa in Desebüttel Zehnt-Einkünfte besaßen.¹ Es muss hier also eine bäuerliche Ansiedlung gegeben haben, deren Inhaber diesen Zehnten aufbrachten. Er wird von Marquard und Friedrich Wulf von Bederkesa dem Nonnenkonvent für die Zahlung von 16 Mark Hamburgisch für den Fall der Nichteinbringung des Dalemer Zehnten verpfändet. Die Ansiedlung „Desebüttel“ kann allerdings nicht sehr groß gewesen sein, denn der Namensbestandteil „-büttel“ weist immer auf eine eher kleine Siedlung hin.

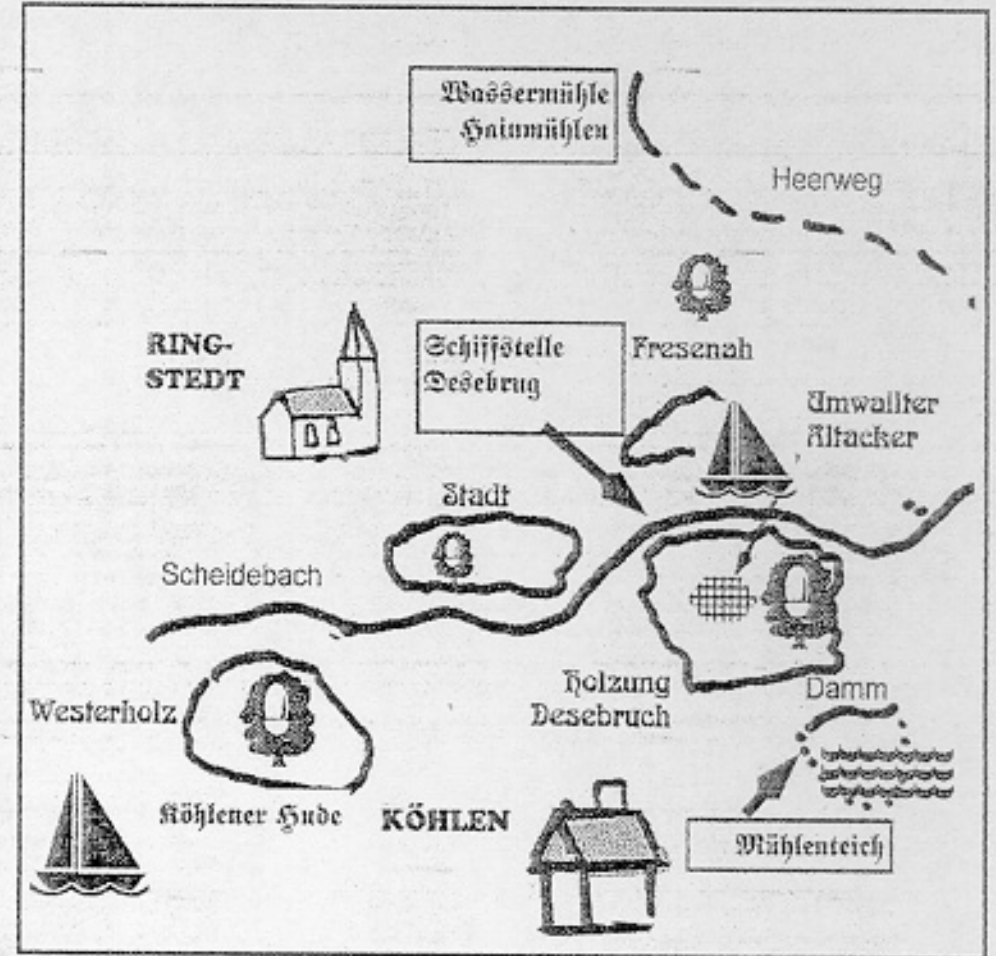
Außer den zehntpflichtigen Bauern hat hier aber auch eine ehemals edelfreie Familie gewohnt, die „von Desebüttel“ genannt wurde und später als Ministeriale in den Dienst der Ritter und Knappen von Bederkesa trat. Aus dem Urkundenbestand des Klosters Neuenwalde lernen wir zunächst einen Johann von „Desebutle“ kennen, der 1337 als Zeuge einen Landverkauf des Friedrich Marquard Wolf von Bederkesa beglaubigt.²

Er hat wohl zum Gefolge des Knappen Friedrich Wulf gehört, war dessen Dienstmann. Bei einer Beurkundung 1338, die ebenfalls Friedrich Wulf von Bederkesa betrifft, heißt der Urkun-

denzeuge Johann von Desebrug. Er wird hier erstmals Knappe genannt.³ Es ist recht wahrscheinlich, dass er mit Johann von Desebüttel identisch ist. Die engen Beziehungen der Desebüttler zu den Burgherren von Bederkesa werden aus einer weiteren Urkunde deutlich: Als 1347 die Knappen Hinrich und Sigbod von Bederkesa Land in Dalem an das Kloster veräußern, werden in der Zeugenliste Luder von Osten und Johann von „Decenbutle“ als Beurkundungszeugen aufgeführt.⁴ Johann heiratete die Schwester Giselberts von Bederkesa



Der Zimmermann. Aus: Das Ständebuch, Holzschnitte von Jost Ammann. 1568 Insel-Bücherei Nr. 133



Kartenskizze: Johannes Göhler

mit Namen Grete. Es muss sich also um eine den Ritters ebenbürtige Familie gehandelt haben, die einen Adler im Wappenschild führte. Ihr gemeinsamer Sohn Gebhard von „Decenbutle“ verkaufte 1372 dem Pfarrer Johann in Bederkesa sein

Fortsetzung Seite 3

Die ehemalige Dockschleuse...

Fortsetzung von Seite 1

zum Schutz gegen das Quellwasser errichtet und weitere Schöpfmaschinen eingesetzt. Wegen der Streitigkeiten mit Hannover konnten die Ende 1850 fertig gestellte Schleuse und das Hafenbecken, die mit einem provisorischen Damm vom Vorhafen abgetrennt waren, erst 1852 eröffnet werden. Die ersten Schiffe, die ohne Probleme durch die Dockschleuse in den Neuen Hafen von Bremerhaven schon am 21. und 22. November 1851 einlaufen konnten, waren die HANSA, BAR-

BAROSSA, KÖNIG ERNST AUGUST, ERZHERZOG JOHANN und ECKERNFÖRDE der deutschen Bundesflotte unter Admiral Brommy, die hier ihr Winterquartier bezogen.

Die eisernen Stemmortopaare, die als genietete Schwimmpontons konstruiert worden waren, zeichneten sich durch ihre Haltbarkeit und Zuverlässigkeit aus. Sie waren ununterbrochen 50 Jahre in Betrieb und brauchten erst im September 1899 bzw. im August 1900 durch neue Flut- und Ebbitore ersetzt werden, die wieder von der AG WESER gebaut wurden und heute noch gut zu erkennen sind. Die Dreh-

zapfen der neuen Torkonstruktionen, die identische Abmessungen der alten Tore aufwiesen, konnten in die bestehenden Zapfenlöcher eingesetzt werden. Die Tore wurden mit Ketten durch handbetriebene Winden bewegt.

Die Schleusenhäupter und der Schleusenboden wurden aus Ziegelmauerwerk hergestellt, die auf einem Pfahlrost ruhen. Für die Reparatur der neuen Tore stand ein Hilfsponton zur Verfügung, der auch als provisorische Abriegelung für die Schleuse diente und ebenfalls bei der Kleinen Kaiserschleuse Verwendung fand.

Mit der Erweiterung des Reparaturbetriebes des Norddeutschen Lloyd durch die Eröffnung des Doppeltrockendocks am 18. Januar 1872 an der Westseite des Neuen Hafens nördlich der Schleuse wurden die Tore zunehmend als Personenübergang benutzt. Schon 1875 forderten Baurat Hanckes und Oberbaudirektor Franzius eine Schiebelehrücke über die Schleuse zu bauen, die in den nächsten Jahren immer dringlicher wurde. Diese zweiarmige eiserne Fachwerk-Rollbrücke für Fußgänger und Lastkarren entstand aber erst um 1900 mit der Erneuerung der Schleusentore und führte über das Außenhaupt der Fluttore. Sie wurde von Hand bewegt, war eine Konstruktion der AG WESER und bis 1944 in Funktion. Später diente die ehemalige Rollbrücke, die 1993 verschrottet wurde, als Tragwerk für eine Spülrohrleitung, die über die Lune geführt wurde.

Zur Zeit sind die Abrissbagger dabei, die einmalige Schleusenkonstruktion von europäischem Rang mit den steinernen Häuptionen, dem Flut- und

Ebbetorpaar sowie den Drehzapfen zu demontieren. Damit ist wieder ein herausragendes und über 150 Jahre altes Wasserbauwerk von Ronzelens, ein bedeutendes technisches Zeugnis aus der Schifffahrts- und Hafengeschichte unserer Stadt, verloren gegangen.

Dr. Dirk J. Peters

Benutzte Quellen und Literatur

Staatsarchiv Bremen: 2-Q 9-52, 56, 68 und 69 und Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft 1850, 1875, 1883 und 1887; Bessell, Georg, Geschichte Bremerhavens, Bremerhaven 1927; Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer. Im Auftrag des Deutschen Schiffahrtsmuseum hrsg. von Lars U. Scholl, 2. Aufl., Bremerhaven 1984; Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten. Ein biographisches Lexikon. Hrsg. von Hartmut Bickelmann, Bremerhaven 2002; Brönnert, Wolfgang, Technische Zeugen bremscher Hafengeschichte, in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege, 39. Jg. (1981), Heft 1, S. 51-68; Höver, Otto, Geschichte der Actien-Gesellschaft „Weser“ 1843-1943, Bremen 1943; Janowitz, Axel, Der Geestemünder Hafen 1850-1930, in: Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte III. Hrsg. von Hartmut Bickelmann, Bremerhaven 2001, S. 9-90; Kellner-Stoll, Rita, Bremerhaven 1827 - 1888, Bremerhaven 1982; Peters, Dirk J., Bewegliche Brücken in Bremerhaven, in: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 74 (1995), S. 177-214; Peters, Dirk J., 100 Jahre Kaiserschleuse Bremerhaven, in: Niederdeutsches Heimatblatt 572 (vom September 1997); Rudloff, Rudolf, Claussen, Federico und Günter, Otto, Bremerhavener Hafen- und Dock-Anlagen und deren Erweiterung in den Jahren 1892-1899, Hannover 1903; Schwarzwälder, Herbert und Inge, Bremerhaven und seine Vorgängergemeinden. Ansichten, Pläne, Landkarten 1575 bis 1890, Bremerhaven 1977.



Überreste der ehemaligen Schleuse (2003, D. J. Peters, DSM)

Die einstigen. . . Fortsetzung von Seite 2

Ackerland in Bederkesa für 25 Mark.⁵ Es handelte sich wohl um das Erbgut seiner Mutter.

Die von Desebüttele waren keine Seitenlinie der Bederkesaer Ritter, sondern mit ihnen verschwägert.⁶ Als Dienstmänner der Ritter von Bederkesa gehörten sie bei Fehden und dem Aufgebot der Stiftsritterschaft zu ihrem Gefolge. Den Besitz in Desebüttele haben sie als Lehen erhalten. In den Zeugenlisten erscheinen sie nach den Geistlichen und den aufgeführten Knappen von Bederkesa an dritter Stelle. Nach ihnen werden nur einige namenlose „vertrauenswürdige Männer“ als Beurkundungszeugen angeführt.

Dass die Desebüttele auch „Desebrug“ genannt wurden, ist recht bemerkenswert. Die Bezeichnung „Brug“ ist ein Hinweis auf einen befestigten Damm, der zu einer Anlegestelle führte. Bei Lehe gab es im 13. Jahrhundert ein „Bruggehusen“, das seinen Namen von einem Landesteg an der Geeste erhielt. Solche „brugge“ könnten einfache, mit Faschinen und Pfahlreihen verstärkte Erddämme gewesen sein.⁷ Den „Desebrug“ genannten Damm werden wir dort suchen müssen, wo vom Desebüttele ein Weg zum Scheidebach führte und die „brug“ das Ent- und Beladen von Kähnen und Booten ermöglichte. Tatsächlich gibt es in der mündlichen Überlieferung den Hinweis, daß sich an der nordwestlichen Spitze des bewaldeten Geesthügels – die Stelle heißt in den Flurkarten „Am Knick“ – eine Schiffsanlegestelle befunden habe. Die „Desebrug“ war also eine Schiffsanlegestelle, von der aus der Transport von Holz und anderen Gütern auf flachen Schiffen zur Geeste hin möglich war. Die Nutzung der Waldbestände war ja nur durchführbar, wenn das geschlagene Holz auch weiterbefördert werden konnte. Die Ritter von Bederkesa haben zum Schutz ihrer Besitzung und der für sie wichtigen „brug“ die Knappen von Desebüttele oder Desebrug als ihre Dienstleute ganz bewusst hier angesiedelt.

Der „Dese“ genannte Büttel wird aber noch aus einem anderen Grund für die Bederkesaer von Wert gewesen sein. Es gibt einige gewichtige Indizien, dass es hier außer den bäuerlichen Höfen eine Wassermühle gegeben haben wird.⁸ In der mündlichen Überlieferung der Köhlener heißt es von der Stelle, wo die Straße von Köhlen nach Großenhain einen kleinen Bachlauf überquert, dass hier eine Wassermühle gestanden habe. Bohrungen des Bodenprofils an dem dort befindlichen Damm haben nun ergeben, dass sich vor Jahrhunderten auf der östlichen höheren Seite des Damms, wo vermutlich der Mühlenteich lag, eine Faulschlammsschicht gebildet hatte.

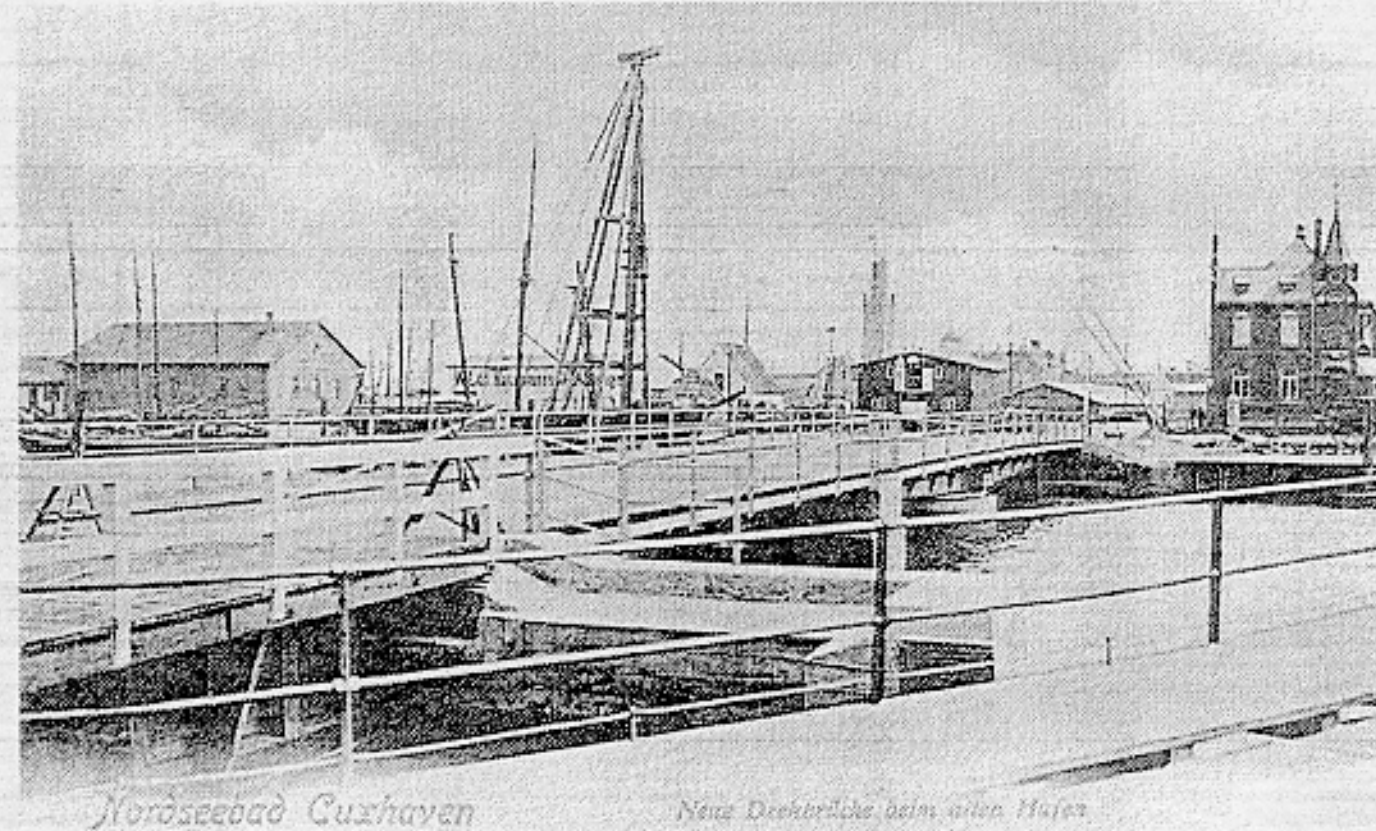
Diese dunkle Verfärbung fehlt auf der anderen Seite des Damms. Die Ortslage ist für die Anlage eines Mühlenteiches günstig, weil hier zwei Geesthügel eng zusammenrücken und ein verhältnismäßig kurzer Damm für den gewünschten Effekt ausreicht. Solche Staudämme erbaute man im Mittelalter an landschaftlich günstiger Stelle gern, um Bäche anzustauen. Die so entstehenden Teiche bildeten ein Wasserreservoir, das man als nutzen konnte, um Fischerei zu betreiben und eine Mühle einzurichten. Im Herrschaftsbereich der Ritter von Bederkesa kennen wir nicht weniger als sechs solcher Mühlen, die alle mit Ausnahme der „Hainmühle“ später aufgegeben wurden.

Aus all diesen Hinweisen kann geschlossen werden, dass die Wüstung Desebüttele einst eine bäuerliche Ansiedlung war, zu der ein Herrnsitz der gleichnamigen Knappen gehörte, die wohl im Auftrag der Bederkesaer eine Wassermühle betrieben und eine Schiffsanlegestelle nutzten und bewachten. Urkundlich werden die De-

Unter Cuxhavener Heimatforschern war lange Zeit das genaue Baujahr der ersten hölzernen Drehbrücke über den Alten Hafen als Verbindung zur Ostseite umstritten bzw. nicht bekannt. Beim Studium einer frühen wissenschaftlichen Abhandlung über die Geschichte der Wasserbauwerke des Amtes Ritzebüttele aus dem Jahre 1807 („Kurzgefaßte Geschichte und Beschreibung der Wasserbauwerke im Amte Ritzebüttele“, zur Zeit von Wasserbaudirektor Reinhard Woltman) ist jedoch eindeutig zu entnehmen, dass diese Drehbrücke im Jahre 1784 erstmals in Betrieb genommen worden war. Sie war übrigens so nachteilig konstruiert, dass anfänglich Pferd und Wagen das Bauwerk überhaupt nicht passieren konnten, was vor allem deswegen nachteilig war, als man die erforderlichen Stack-Materialien nicht transportieren konnte.

Ein weiterer interessanter Zeitzeuge für unsere Betrachtung ist der Pastor Johann Justus Plate (1696-1760) aus Wana, dem die Heimatforschung zahlreiche Erkenntnisse verdankt. Er hatte am 14. September 1750 eine „Lust-Reise“ nach „Cuxhafen“ unternommen und zu diesem Zeitpunkt noch von einer „Zugbrücke über den Hafen, da die aus der See und Elbe einfahrenden Schiffe durchpassieren können“ berichtet.

Schon 1822 musste eine gründliche Erneuerung der Drehbrücke vorgenommen werden, was nicht verwundert, denn alle dem Salzwasser, Wind und Wetter ausgesetzten Holzbauwerke wie Baken oder Blüsen hatten damals keine längere Lebensdauer als durchschnittlich 30 bis 40 Jahre. Nachdem auch diese Drehbrücke durch widrige Verhältnisse nahezu verfallen war, wurde am 24. November 1868 eine neue, 64 Meter lange ei-

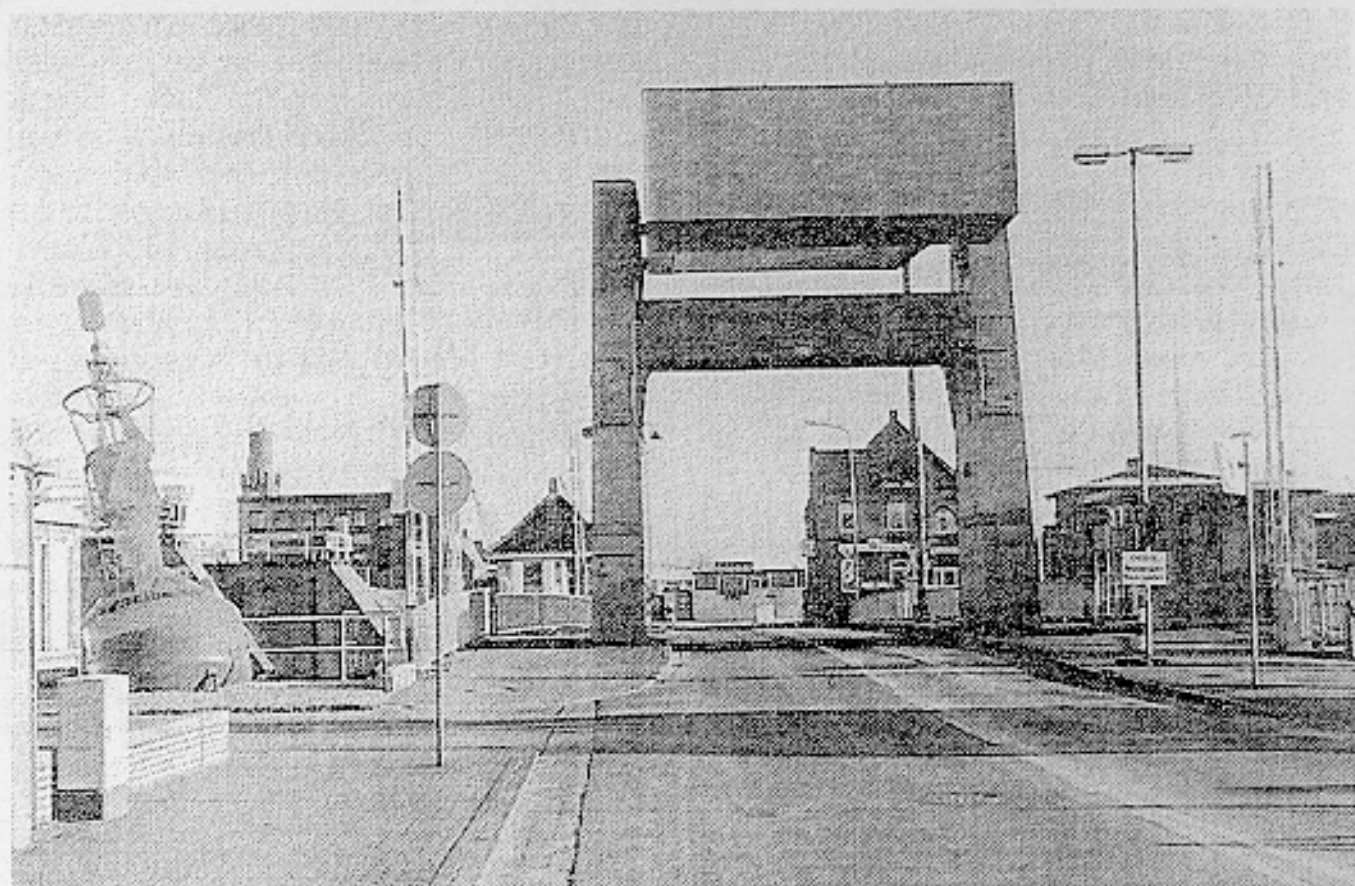


Die neue Drehbrücke beim alten Hafen. Historische Postkarte aus dem Jahre 1903

sebüttele 1373 zuletzt erwähnt. Danach ist die Ansiedlung wüst geworden. Es könnte sein, dass die Familie nach Flögeln zog und sich dort ansiedelte. In Flögeln gibt es bis heute eine bäuerliche Familie mit dem Namen „von Dehsen“.

Der Grundbesitz ging wohl noch im 15. Jahrhundert an die Familie von der Lieth über. Nähere Abgaben fehlen, jedoch wird in einem Konkursverfahren über das Vermögen des hoch verschuldeten Elmloher Gutsbesitzers Franz von der Lieth (1604-1652) im Jahre 1634 vermerkt, diesem habe die Hälfte „der in der Börde Ringstedt bei Köhlen liegenden Holzung, genannt Deesbruch“ gehört.⁹

Nun gab es in Elmlohe zwei adelige Gutshöfe, die durch Erbteilung des



Die 1955 eingeweihte Klappbrücke in Cuxhaven. Foto 2002

serne Drehbrücke für den Schiffsverkehr in Betrieb genommen, deren Fahrbahnbreite 1,72 Meter maß und außerdem über zwei Fußwege von je 0,86 Meter Breite verfügte. Das Öffnen und Schließen oblag dem Brückenwärter Georg Jungclaus, der täglich drei Stunden Brückendienst zu verrichten hatte, und zwar immer zwei Stunden vor bis eine Stunde nach dem Hochwasser. Seine Anwesenheit als Brückenwärter wurde am Tage durch eine gut sichtbare schwarze Scheibe signalisiert, bei Nacht dagegen durch eine brennende Laterne. Bei geöffneter Brücke war die Zuwegung mit Ketten versperrt. Und natürlich war auch die Tragfähigkeit dieser nunmehr eisernen Konstruktion begrenzt, denn die Brücke passierende Fuhrwerke durften das Gewicht von 80 Zentnern

nicht überschreiten.

Schließlich wurde am 16. Mai 1903 ein weiterer Neubau einer Drehbrücke über den Alten Hafen für den Verkehr freigegeben (siehe Foto). Den Bau hatte kurz zuvor die Hamburgische Bürgerschaft am 15. 1. 1902 genehmigt. Aber auch diese mit beträchtlichen Kosten entstandene Verbindung musste bereits am 14. Juli 1949 wegen ihres schlechten technischen und baulichen Zustandes für Fuhrwerke offiziell gesperrt werden und wurde 1954 endgültig abgerissen.

Nur ein Jahr später war die alte Drehbrücke nach rund achtmonatiger Bauzeit durch die neu erbaute Klappbrücke ersetzt worden, die auch heute noch je nach Bedarf für die Schifffahrt geöffnet wird (siehe Foto). Betrug die Durchfahrtsbreite (für Schiffe) vorher 13 Meter, so erhöhte sich die Durchfahrtsbreite nach der offiziellen Einweihung der Brücke am 4. 4. 1955 nunmehr auf 19 Meter. Wenige Wochen zuvor hatte am 2. 2. 1955 ein Testlauf stattgefunden.

Ausführende Firma war die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) – Werk Gustavsburg. Den Anstoß zum Bau der 970.000,- DM teuren Klappbrücke hatte Oberbaurat Walter Schubel gegeben, die Bauleitung lag bei Karl Koopmann. Die Fahrbahn selbst weist eine Breite von sechs Metern auf, die Fußwege sind 2,25 Meter breit. Innerhalb von 47 Sekunden kann die Brücke geöffnet werden, bleibt jedoch zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr morgens geschlossen, am Wochenende zwischen 21.00 Uhr und 07.00 Uhr. Durchschnittlich wird die Klappbrücke pro Jahr etwa 3700-mal geöffnet. Der Beton-Waagebalken wurde Ende 1987 auf 60 Tonnen verstärkt.

Peter Bussler

von der Liethschen Besitzes entstanden waren. Somit wird die andere Hälfte des „Deesbruch“ den Verwandten des Franz gehört haben. In einer Kartenzeichnung aus dem Jahre 1783 gehörte das bei der „Dorfschaft Köhlen belegene Forstrevier Desebruch“ „privative“ zu den „erledigten Lehngütern Elmlohe und Fickmühlen“. Die mit „Eichen, Büchen und Ellern bewachsene“ Holzung umfasste 515 Morgen und 90 Ruten.¹⁰ Nach dem Aussterben der verschiedenen, auf Elmlohe, Alfstedt, Fickmühlen und Ochtenhausen ansässigen Linien der von Lieth gelangte der Besitz letztlich in die Hände der Grafen von Bremer in Cadenberge, die das Waldstück im 19. Jahrhundert den Köhlener Waldinteressenten verkauften.

Johannes Göhler

¹Urkundenbuch Kloster Neuenwalde, hrsg. Heinrich Rüther, 1905. Jetzt in einem Nachdruck verfügbar, Nr. 50 S.88

²Urkundenbuch Kloster Neuenwalde, a.a.O., Nr. 54, S. 91

³Urkundenbuch Kloster Neuenwalde, a.a.O., Nr. 57, S. 93

⁴Urkundenbuch Kloster Neuenwalde, a.a.O., Nr. 73 S. 104

⁵J. H. Pratje, Altes und Neues, hrsg. Männer vom Morgenstern 1993, S. 162

⁶B. U. Hucker/Hans G. Trüper, Die Herren von Bederkesa, Hannover 1989 S. 23

⁷Detlev Ellmers, Der Leher Hafen im Mittelalter. In Lina Delfs: Schifffahrt auf der Geeste, Bremerhaven 1987, S. 175

⁸Freundliche Mitteilung von Hermann Claussen

⁹Stader Jahrbuch 1971, S. 145

¹⁰Nds. Staatsarchiv Stade. Repos. 42h Köhlen.

Umschau

Fahrt zum Niedersachsntag in Duderstadt

Die Männer vom Morgenstern bieten eine zusätzliche Tagesfahrt am 17. Mai 2003 nach Duderstadt an. An diesem Tage findet der 84. Niedersachs-entag mit einem Festprogramm (u.a. Überreichung der Roten Mappe an die Landesregierung und deren Antwort) statt. Mit der Teilnahme an der Festveranstaltung will der Heimatbund Männer vom Morgenstern seine Verbundenheit beweisen. Eine Stadtführung wird die Fahrt abrunden. Fahrtenleiter ist Manfred Massow.

Teilnehmer melden sich bitte umgehend bei den Eheleuten Gudrun und Bernhard Huskamp, Rastenburger Straße 10, 27580 Bremerhaven (Tel. 0471/88529 oder 9473414) an.

Die geplante Fahrt in das Eichsfeld vom 16. bis 18. Mai 2003 entfällt dafür.

Bilder von Münstermann

Zur Vorbereitung der Studienfahrt am 1. Mai zu den Münstermann-Kirchen hält der Vorsitzende der Männer vom Morgenstern Johannes Göhler am Dienstag, 29. April 2003, in Bremerhaven um 19.30 Uhr im Vortragsraum der Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln einen Vortrag mit Lichtbildern über „Die Bildwerke des Oldenburger Meisters Ludwig Münstermann – ihr theologisches Programm und kunstgeschichtliche Einordnung“.

Zeitlauf der Geschichte



So sah der von der Familie Koll bewirtschaftete Hof am Ahlinger Weg (zwischen Dorum und dem Dorumer Kutterhafen) vor etwa 75 Jahren aus (Bild oben). Auffallend sind die vielen Menschen, die auf dem alten Wurster Hof beschäftigt waren. Nicht Trecker, sondern Pferde beherrschten damals die Szene. Immerhin gab es laut Statistik der damaligen Wesermünder Kreisverwaltung 270 Pferde in der Gemeinde Dorum. Wegen der grundlegenden technischen Wandlung in der Landwirtschaft hat sich das Bild des Hofes total verändert (Bild unten). Unberührt geblieben ist nur noch die Vorderfront des alten Marschenhauses.



13. Vereinsheft „De Worth“

Kürzlich konnte der Geschichts- und Heimatverein Lüdingworth das neue Vereinsheft „De Worth“, Ausgabe 13, präsentieren. Die Beiträge für dieses Heft wurden wie bisher von Hinrich Gerkens und Rolf Meyer zusammengestellt. Es enthält neben dem Jahresrückblick und dem Mitgliederverzeichnis als zentralen Beitrag den Nachdruck von Benno Eide Siebs' Aufsatz über das bedeutende Lüdingworther Schulzengeschlecht Beymgra-ben vom Ende des 15. Jahrhunderts bis Mitte des 18. Jahrhunderts, ein Nachdruck aus dem Jahrbuch der Männer vom Morgenstern von 1920. Außerdem stellt Rolf Meyer den in Vergessenheit geratenen Lüdingworther Heimatdichter Johann Dietrich Plate (Pseudonym: Lüder Woort) in Biografie und Textbeispielen vor. Plates Zeitgenosse Franz Grabe berichtet in einem plattdeutschen Beitrag über den „Kolos-salmenschen“ Emil Naucke, ein Kurio-sum seiner Zeit. Weitere Beiträge be-richten vom tragischen Tod des Gast-wirts Otto, ehemaliger Besitzer des heutigen „Norddeutschen Hofes“ (G. Tiedemann), von hygienischen „Miss-ständen“ an einer Bederkesaer Schule im 19. Jahrhundert (Kl. Dobers), von einem erfolgreichen Amerikaheimkehrer und späteren Lüdingworther Ge-schäftsmann (E. Beplate) sowie von der Renovierung der Lüdingworther St. Jacobi-Kirche Mitte des letzten Jahrhunderts (E. Wille). Das 85 Seiten umfassende und damit bisher umfang-reichste Jahresheft kann wieder bei Lüdingworther Geschäftsleuten und dem Vereinsvorsitzenden Hinrich Ger-kens (04724/273) für 3,50 € erworben werden.

Rolf Meyer

MvM-Arbeitskreise

Der Arbeitskreis „Familienkundliche Quellenforschung“ unter der Lei-tung von Rinje Bernd Behrens und die Bibliotheks-AG unter der Leitung von Fritz Hörmann tagen im April nicht.

Neues Heft zur Familienforschung

In der Reihe „Quellen zur Familien-forschung zwischen Elb- und Weser-mündung“ der Männer vom Morgenstern ist ein weiteres Heft zum Land Wursten (Bd.1, H. 13) erschienen.

Die „Wurster Kopfbeschreibung von 1663“ ist ein Steuerregister, das sämtliche Personen (mit Ausnahme kleiner Kinder) aufführt und daher neben den Kirchenbüchern zu den wichtigsten genealogischen Quellen zählt.

Namentlich genannt werden nur der jeweilige Familienvater bzw. die nicht familiär gebundenen Einzelpersonen, alle anderen zur Familie gehörigen Personen werden nur mit der jeweiligen Stellung bezeichnet (Frau, Sohn, Tochter, Mutter, Magd, Pflugtreiber u. ä.).

Die 59 S. umfassende Broschüre kann bei den bekannten Verkaufsstel-len der Männer vom Morgenstern (u. a. am Büchertisch) zum Preis von 2,40 € erworben werden.

Vorträge über Hermann Allmers

Die Männer vom Morgenstern laden zu einer Reihe von Vortragsveranstal-tungen über den Marschendichter Hermann Allmers ein.

Am Dienstag, 1. April 2003, spricht im Vortragsraum der Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln in Bremerhaven um 19.30 Uhr in einer gemeinsamen Veranstaltung mit dem Stadtarchiv Bremerhaven Dr. Manfred Ernst, Bre-

merhaven, über „Hermann Allmers und die Revolution von 1848“.

In einer gemeinsamen Veranstal-tung mit dem Bürgerverein Altes Pas-torenhaus hält Dr. Timothy Saun-ders, Nordenham, am Mittwoch, 2. April 2003, um 19.30 Uhr im Alten Pas-torenhaus in Misselwarden einen Vortrag über: „Die Gründung des Rü-stringer Heimatbundes durch Her-mann Allmers im Jahre 1892“.

Der Vorsitzende der Männer vom Morgenstern, Pastor i. R. Johannes Göhler, referiert am Mittwoch, 23. April 2003, um 19.30 Uhr in der St. Urbanus-Kirche Dorum über „Her-mann Allmers als religiöser Denker und Gegner der Orthodoxie“.

Der Eintritt ist frei, Mitglieder und Gäste sind herzlich willkommen.

Fahrt nach Ostfriesland

Bei der für Sonnabend, 14. Juni 2003, geplanten Fahrt nach Ostfries-land (Besichtigung der Ludgerikirche in Norden mit Orgelkonzert, Schloßpark vom Wasserschloß Lüttes-burg, Neuenburger Urwald), Abfahrt: 7.00 Uhr ab Bremerhaven-Hbf., Lei-tung: Helmut Preußner, sind noch eini-gle Plätze frei. Interessenten (auch Nichtmitglieder der Männer vom Morgenstern) können sich noch kuz-fristig anmelden unter 0471/88529 (Huskamp).

Niederdeutsches Heimatblatt
Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH,
Hafenstr. 140, 27576 Bremerhaven
(Postscheckkonto Hamburg 13696)
Druck: Bremerhavener Rotations-Druck GmbH u. Co. KG.
Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung.
Es kann gesondert zum Bezugspreis von jährlich € 8,25 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



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

April 2003

Dienstag, 1. April 2003, Bremerha-ven, 19.30 Uhr, Vortragsraum der Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln: Dr. Manfred Ernst, Bremerha-ven: „Hermann Allmers und die Re-volution von 1848“. (Gemeinsam mit dem Stadtarchiv Bremerhaven)

Mittwoch, 2. April 2003, Missel-warden, 19.30 Uhr, Altes Pastoren-haus: Timothy Saunders, Norden-ham: „Die Gründung des Rüstringer Heimatbundes durch Hermann All-mers im Jahre 1892“. (Gemeinsam mit dem Bürgerverein Altes Pasto-renhaus)

Mittwoch, 2. April 2003, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsge-meinschaft „Hadeln“; Leitung: Hei-ko Völker

Mittwoch, 2. April 2003, 19.30 Uhr, Bremerhaven-L., Stadtarchiv: Arbeitskreis „Bremerhavener Stadt-geschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann

Sonnabend, 5. April 2003: Besich-tigung der VW-Autostadt in Wolfs-burg. Abfahrt: 7.00 Uhr ab Bremer-haven-Hbf. Leitung: Petra Schulz-Baldes

Sonnabend, 5. April 2003, 15 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Sta-diongaststätte „OSC-Sportpark“, Nordsee-Stadion: „Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft“, Leitung: Gerhard König

Mittwoch, 9. April 2003, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsge-meinschaft „Hadeln“; Leitung: Hei-ko Völker

Mittwoch, 9. April 2003, 16 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Mar-schenhaus: „MvM-Klönstunde; Lei-tung“: Günter Thieding

Mittwoch, 9. April 2003, 19 Uhr, Bederkesa, Waldschlößchen Bösehof: „Plattdütscher Schrieverkring“; Leitung: Fred Würdemann

Dienstag, 15. April 2003, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeins-chaft „Computergenealogie“; Lei-tung: Fred Wagner

Dienstag, 15. April 2003, 19 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Arbeits-kreis „Cuxhavener Stadtgeschich-te“; Leitung: Peter Busler

Mittwoch, 16. April 2003, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsge-meinschaft „Hadeln“; Leitung: Hei-ko Völker

Mittwoch, 16. April 2003, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeins-chaft „Flurnamen Bremerhaven/ Altkreis Wesermünde“; Leitung: Fritz Hörmann

Mittwoch, 23. April 2003, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsge-meinschaft „Hadeln“; Leitung: Hei-ko Völker

Mittwoch, 23. April 2003: Dorum, 19.30 Uhr, St.-Urbanus-Kirche: Jo-hannes Göhler, Ringstedt: „Hermann Allmers als religiöser Denker und Gegner der Orthodoxie“

Dienstag, 29. April 2003, Bremer-haven, 19.30 Uhr, Vortragsraum der Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln: Johannes Göhler, Ringstedt: „Die Bildwerke des Oldenburger Meisters Ludwig Münstermann – ihr theologisches Programm und kunst-geschichtliche Einordnung“. Vortrag mit Lichtbildern zur Vorbereitung der Studienfahrt am 1. Mai zu den Münstermann-Kirchen.

Mittwoch, 30. April 2003, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsge-meinschaft „Hadeln“; Leitung: Hei-ko Völker