

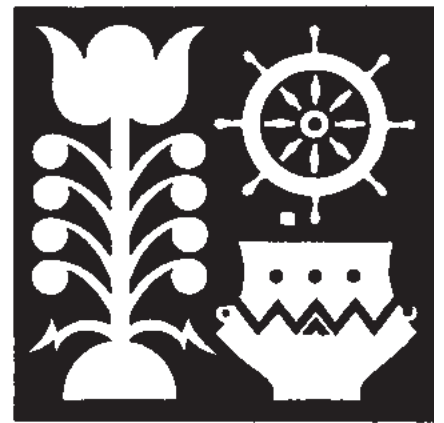
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

August 2007
Nr. 692



Hermann Allmers und der Bösenhof

1898 erste Hauptversammlung der M. v. M. in Bederkesa

Schon während der ersten Jahre seines Bestehens entwickelte der Heimatbund der Männer vom Morgenstern enge Beziehungen zu dem Flecken Bederkesa und seiner Umgebung. Zu verdanken war dies u. a. Hermann Allmers. Er, einer der wichtigsten Gründungsväter und erster Vorsitzender des Vereins, galt als glühender Verehrer von Heinrich Böse, der wiederum als die bekannteste Persönlichkeit Bederkesas im 19. Jahrhundert anzusehen ist. Der Marschendichter setzte dem reichen Gutsbesitzer und Hauptmann a. D. ein bleibendes Denkmal in seinen Werken.

Böse schuf sich 1825 sein kleines Gut Bösenhof(!) oberhalb von Bederkesa und residierte dort bis 1857. Der philanthropisch gesinnte Millionär verfolgte in naturkundlicher Hinsicht gleiche Ziele wie später die Männer vom Morgenstern und pflegte regen gesellschaftlichen Verkehr mit dem Marschendichter. Dieser war nach dem Tode seines Freundes bestrebt, dessen Andenken wachzuhalten, dazu behielt er seine Zuneigung zu Bederkesa bei. Immer wieder zog es ihn in den Flecken, vor allem auf den inzwischen verkauften Bösenhof. Dabei kam der Zufall Allmers zur Hilfe. Jan (Johann) Bohls aus Lehe NM kaufte den bisher von Amtmann a. D. Kohlstedt bewohnten Gutshof und eröffnete darin 1877 eine Gastwirtschaft, die den Namen „Waldschlösschen“ erhielt. Einige Jahre später gab es auch Fremdenzimmer im Waldschlösschen, so dass der Rechtenflether sich nicht mehr um seine Unterkunft im Flecken zu bemühen brauchte.

Mit der Eröffnung der Bahnstrecke Geestemünde – Bederkesa im Jahre 1896 ließen sich neben Allmers mehr und mehr Morgensterner in Bederkesa blicken, auch im ehemaligen Bösenhof. Dieser übte nicht nur wegen seines prominenten Erbauers und der einmaligen Lage einen besonderen Reiz auf die Städter aus, sondern auch wegen der Objekte, die der Wirt dort zur Schau stellte. So kaufte Bohls 1880 einen Seeadler mit der imposanten Spannweite von 3,30 Metern, der bei Bederkesa geschossen und von dem dortigen Einwohner Gustav Vogel ausgestopft worden war.

1884 sorgte Allmers für einen weiteren Blickfang im ehemaligen Bösenhof. Im Mai besuchte er zusammen mit dem Bremer Bildhauer Kropp das Waldschlösschen, denn der Morgensterner hatte beschlossen, seinem Idol eine Gedenktafel anlässlich des 50-jährigen Bestehens des Bederkesaer Schützenvereins zu stiften. Böse galt als Hauptgründer des Vereins und sollte eine Gedenktafel an seinem ehemaligen Gutshof erhalten. Der Marschendichter entschied sich für ein marmornes Kunstwerk, das im nachklassizistischen Stil mit Metallapplikationen gehalten war. Die Finanzierung erfolgte über den Verkaufserlös einer Schrift über Böse, die Allmers verfasst hatte. Doch es blieb eine Dekungslücke; wahrscheinlich schloss der Initiator der Tafel die Lücke mit einem Griff in den eigenen Geldbeu-

tel. Enthüllt wurde die an der Verdauwand angebrachte „Gedenktafel“ am Sonntag, dem 29. Juni 1884, anschließend gab Bohls um 13.30 Uhr ein „Diner“.

Am 17. Juni 1885 wiederholte sich der feierliche Akt. Erneut wurde auf Drängen Allmers eine Böse-Gedenktafel am Waldschlösschen angebracht. Dieses Mal waren es die Sietländer, die ihren verspäteten Dank gegenüber dem „Wohlthäter“ des Sietlandes zum Ausdruck brachten. Hatte Böse doch vehement dafür gekämpft, dass den Überschwemmungen, die regelmäßig diesen Teil des Landes Hadeln heimsuchten, durch den Bau des heutigen

Elbe-Weser-Kanals die Spitze genommen wurde.

1898 erkor der Vorstand des Heimatbundes Bederkesa zum Tagungsort seiner Hauptversammlung. Die geistigen Väter dieser in der Art der heutigen Heimattage aufgezogenen Veranstaltung waren Allmers und der Schriftführer der M. v. M., der Privatgelehrte Dr. Jan Bohls, ein Sohn des Waldschlösschen-Wirts. Die Wahl war auf den Flecken gefallen, weil sich der Ort leicht per Bahn erreichen ließ, zum anderen hatten in der Umgebung frühgeschichtliche Ausgrabungen unter der Mitwirkung von Morgensternern stattgefunden. Nun galt es, die

Ausgrabungsstellen zu besichtigen. Das reichhaltige Programm des Treffens dürfte Bohls jr. entworfen haben, in der Programmvorstellung in der „Nordhannoverschen Landeszeitung“ aus Otterndorf schimmert jedenfalls seine Handschrift stark durch.

Das Programm sah Folgendes vor: Die „Versammlung“ des „Heimatbundes“ fand am 9. und 10. Juli statt und sollte dazu dienen, „den alten Gau Wiegmöden kennen zu lernen“. Um dies in vollem Maße zu ermöglichen, hatten sich Bederkesaer Morgensterner erbötet, „Fuhrwerk und sogar Nachtquartier zur Verfügung“ zu stellen, und zwar kostenlos. Dazu umsorgte Oberförster Peters, der in Bederkesa residierte, die Gäste.

Die Heimatbundler, die am Sonnabend, dem 9. Juli, nicht zur Arbeit mussten, fanden sich am Bahnhof Geestemünde ein und bestiegen den Zug, der um 11.50 Uhr nach Bederkesa fuhr. Er traf dort um 13.35 Uhr ein. Nach der Einnahme des Mittagessens ging es mit dem Pferdefuhrwerk nach Großenhain, dort stand die Besichtigung der so genannten „Römerbrücke“ an. Römerbrücke nannte der Volksmund einen Bohlenweg aus Eichenholz, der 1855 beim Torfgraben in einer Tiefe von etwa einem Meter in dem riesigen Moor zwischen Großenhain und Bremervörde zum Vorschein gekommen war und erst 1886 wissenschaftlich untersucht wurde. Lokalpatrioten, von denen später einige den M. v. M. beitraten, ordneten den Fund schnell der Römerzeit zu, denn nur zwei Jahrzehnte zuvor war man bei Straßenbauarbeiten unterhalb des Fickmühlener „Adelichen Hofes“ auf einen römischen Münzschatz gestoßen. Einige Vor-Morgensterner, bei denen der Lokalpatriotismus nur so triefte, verstiegen sich sogar dazu, die Römerbrücke als den Weg zum Varusschlachtfeld anzusehen. Ihrer Meinung nach hatte der Kampf in dem riesigen Moorgebiet stattgefunden. Nach Hans Aust stammen aber zumindest Teile des Weges aus der Bronzezeit.

Nach der Römerbrücke besichtigte man einige Großsteingräber bei Großenhain und Meckelstedt, darunter das, dessen Deckstein die markanten „Näpfchen“ zieren. Letztere hatten die Phantasie der Dörfler etwas zu sehr angeregt, daher erzählten sie ihren Kindern, die Dellen in dem tonenschweren Stein seien die Fingerabdrücke der Riesen, die das Großsteingrab errichtet hätten.

Einen besonderen Anziehungspunkt bildete das 1896 entdeckte Steinkistengrab bei Meckelstedt, auch wenn dessen sensationeller Inhalt nicht mehr vor Ort zu bewundern war, sondern im Provinzialmuseum in Hannover. Es ging um ein Schwert, einen Dolch, ein Tongefäß und einen menschlichen Schädel aus der Bronzezeit.

Den Abschluss des Besichtigungsprogramms am Sonnabend bildete der Besuch eines strohgedeckten Niedersachsenhauses in Meckelstedt. Bohls hatte es ausgesucht, weil es im Unter-

Dieter Lenz – neuer Vorsitzender der „Männer vom Morgenstern“



Dieter Lenz ist neuer Vorsitzender des Heimatbundes

Bei der Hauptversammlung der Morgensterner am 13. Juli im Gasthaus Schloß Morgenstern in Weddewarden wurde der Bremerhavener Ruhestandspastor Dieter Lenz einstimmig zum neuen Vorsitzenden gewählt. Er tritt damit die Nachfolge von Johannes Göhler an, der sich aus Altersgründen aus der Arbeit im Vorstand des Heimatbundes zurückzog.

Der im Jahre 1941 in Frankfurt/Main geborene Hesse lernte schon während seiner Schulzeit im Rahmen des deutsch-französischen Schüleraustausches Paris kennen und besuchte später eine Schule in Illinois/USA. Früh hielt er sich zu ökumenischen Begegnungen in Kenia auf und bereiste andere Länder Afrikas. Nach seinem Theologiestudium übernahm er ein Pfarramt in Frankfurter Westend und begründete dort ein ökumenisches Zentrum.

Nun suchte die mit Ghana und Togo verbundene Norddeutsche Mission in Bremen im Jahre 1983 einen neuen hauptamtlichen Missionsreferenten. Die Wahl fiel auf Dieter Lenz, der sich durch sein ökumenisches Engagement und durch seine guten Sprachkennt-

nisse empfahl. Die Evangelisch-reformierte Kirche stellte der Missionsgesellschaft eine Pastorenstelle zur Verfügung und berief Pastor Lenz darauf. In seine Bremer Dienstzeit fiel das 150-jährige Jubiläum der Norddeutschen Mission.

Während seiner Mitarbeit bei der Norddeutschen Mission reiste er viel im norddeutschen Küstengebiet von Emden bis Hamburg und besuchte die Gemeinden. Dabei lernte er die niederdeutsche Wesensart kennen und schätzen. Nach seinem Ausscheiden aus diesem Dienst wirkte er noch einige Zeit in der Evangelisch-reformierten Kirchengemeinde Bremerhaven als Gemeindepastor und fühlt sich inzwischen in der Seestadt an der Wesermündung ganz und gar zu Hause. Dieter Lenz ist seit einigen Jahren Mitglied des Heimatbundes „Männer vom Morgenstern“ und gehört zu den regelmäßigen Besuchern unserer Vorträge. Bei der Feierstunde in der Kreissparkasse am 14. Juli konnte er sich vielen Gästen und Morgensternern bereits als der neue Vorsitzende des Heimatbundes vorstellen.

Johannes Göhler

Erstes Trailerschiff in Bremerhaven

Vor 50 Jahren begann der Ro-Ro-Umschlag

Wenn man heute durch die Häfen fährt, sieht man riesige Flächen mit Automobilen und Containern belegt. Vor fünfzig Jahren waren die zu verschiffenden Waren in Form von Kisten, Kartons, Fässern, Ballen und Säcken in den Schuppen untergebracht und wurden in Hieven zusammengestellt und geladen bzw. gelöscht. Pkw und Lkw wurden mit Spezialgeschirren mit Kranen oder dem Schiffs ladegeschirr an Bord der Seeschiffe geladen bzw. von dort gelöscht. Von Behältern hatte man vielleicht gelesen, aber auf den Straßen Bremerhavens noch keine gesehen. Vor fünfzig Jahren, im Jahre 1957, begann die Revolution im Transportwesen in Bremerhaven. Nur die Hafenspezialisten dürften diese Tatsache zur Kenntnis genommen haben, die normalen Bürger Bremerhavens hat dieses Ereignis

kaum berührt.

In der Nacht zum 9. Februar 1957 traf das Trailerschiff TMT CARIB QUEEN in Bremerhaven ein. Das Schiff fuhr in Charter des militärischen Seetransportdienstes der USA. In Bremerhaven, dem „Port of Embarkation“ (Einschiffungshafen) der amerikanischen Streitkräfte waren die grauen Schiffe des Military Sea Transportation Service (MSTS) mit dem blau-gelbem Band im grauen Schornstein häufige Gäste. Die US Army dürfte der Großverlader im Hafen gewesen sein. Auf der ersten Atlantikfahrt eines Trailerschiffes wurden 97 beladene Anhänger für Sattel-schlepper (Trailer) und 89 andere Motorfahrzeuge von New York nach St. Nazaire und Bremerhaven gebracht. Das auch als „Huckepackschiff“ bezeichnete Fahrzeug war die erste Spe-

zialfähre über den Nordatlantik. Das Schiff legte am südlichen Ende der Ölpier an, so dass aus den Heckklappen eine transportable Rampe an Land geholt werden konnte. Während das Schiff zum Schuppen 16 Nord verholte, wurde die Rampe auf der Straße dorthin gebracht. Der Aufbau nahm mehrere Stunden in Anspruch. In Bremerhaven geladen wurden 70 Borgward-, 8 Porsche-, 17 VW-Pkw und ein großer Anhänger, beladen mit Käse aus der Schweiz. Die TMT CARIB QUEEN wurde in Jacksonville/Florida für die TMT Trailer Ferry Inc. zum Spezialschiff umgebaut. TMT steht für „Tomorrow's Methods Today“. Die Reederei besaß insgesamt 12 Trailerschiffe. Daten der TMT CARIB QUEEN: Länge: 145 m; Breite: 22 m; Tragfähigkeit: 9.040 ts; Vermessung: 8.039 BRT; 4.847 NRT. Doppelschrau-

ben, angetrieben durch 2 Dampfturbinen mit max. 12.000 PS. Dienstgeschwindigkeit 16,5 km. Das Schiff hatte über dem Unterraum drei durchlaufende Decks. Durch die beiden Heckklappen fuhren die Fahrzeuge in das 2. Deck, Rampen führten abwärts. Durch die Seitenpforten im hinteren Teil des Schiffes gelangten die Fahrzeuge auf das Hauptdeck und über zwei Rampen hinter der Brücke auf das darüber liegende Promenadendeck (im Aufbau).

Im amerikanischen Küstenverkehr (inklusive Karibik und Hawaii) galt die „Roll-on-roll-off-Technik“ schon damals als zukunftsreiches Seetransportmittel, genau wie der Einsatz von Behältern (in neudeutsch: Containern). Dies Schiff demonstrierte, dass Lastwagenanhänger auch über den Atlantik transportiert werden konnten. Die Schifffahrtszeitschrift „Hansa“ schrieb: „Ob damit zugleich eine „neue Ära“ in der Handelsschifffahrt eingeleitet wurde, muß sich erst noch erweisen. [...] An den – räderlosen – Behälter ist sie [die verladende Wirtschaft] jedenfalls nur mit Zögern herangegangen.“ (Hansa, 94. Jg., 1957, S. 360) Über derartige Aussagen können wir fünfzig Jahre später nur lächeln. 2006 wurden in Bremerhaven 1,85 Mill. Fahrzeuge umgeschlagen und 4,45 Millionen TEU (=20 Fuß Container).

Peter Dittrich



Trailerschiff TMT CARIB QUEEN der Reederei TMT Trailor Ferry

Quellen: Schiff und Hafen 1957, S. 123–125. Hansa 94. Jg., 1957, S. 360. NZ 63. Jg. Nr. 35 vom 11.02.1957. Sonntagsjournal vom 20.05.07, S. 12 Wirtschaft. Fotos: Deutsches Schifffahrtsmuseum u. Schiff und Hafen.

Hermann Allmers ... Fortsetzung von Seite 1

schied zu den übrigen Bauernhäusern des Ortes noch „in seiner Grundform erhalten“ war, d.h. so, wie Niedersachsenhauser im 18. Jahrhundert auszusehen pflegten. Hier hing noch der Kochkessel am verstellbaren Haken über dem offenen Küchenfeuer, auch damals bereits eine absolute Seltenheit. Überall sonst stand in den Niedersachsenhausern der moderne „Sparherd“, vorwiegend in den Fabriken Senking und Voss in Hildesheim bzw. in Sarstedt hergestellt.

Nach der Rückkehr von der Besichtigungstour versammelten sich alle Teilnehmer im an der Einmündung der Amtstraße in den Marktplatz gelegenen „Hotel Stadt Hannover“ von H. Müller. Hier gab es das Abendessen, danach stand geselliges Beisammensein an, unterbrochen von einem Vortrag. Bohls referierte über ein volkskundliches Thema und versäumte es dabei nicht zu betonen, welch tragende Rolle der Geistlichkeit und der Lehrerschaft der Dörfer bei der Erforschung der Regionalgeschichte zukomme. Zudem reichte der Privatgelehrte einige Stücke aus der Sammlung des Vereins umher. Dabei fand

ein kniehohes Stiefelpaar – ganz aus Holz gefertigt – besondere Bewunderung. Die Stiefel standen offenbar im Zusammenhang mit dem Thema des Referats. Es ging um den Erhalt der bäuerlichen Trachten.

Am Sonntagmorgen trafen sich die Morgensterner auf dem Bederkesaer Bahnhof und wanderten ins Flögelner Holz zwischen Fickmühlen und Flögeln. Hier wollte man frei gelegte Großsteingräber besichtigen, die Dr. Bohls gerade untersucht hatte. Diejenigen, die danach noch über genügend Puste verfügten, suchten eine nahe gelegene Mergelgrube auf, in der Hoffnung, im Kalkboden Versteinerungen zu finden. Die Bequemerer begaben sich dagegen auf der einspurig gepflasterten Straße nach Fickmühlen in den „Bundeskrug“. Die uralte Gastwirtschaft hatte im Revolutionsjahr 1848 ihren ungewöhnlichen Namen erhalten, der Wirt wollte damit seine politische Gesinnung dokumentieren. Während sich alles bei einem kühlen Trunk aus dem Eiskeller erholte, ließ der unermüdliche Bohls es sich nicht nehmen, über den römischen Münzfund von 1836 zu referieren. Bis 12 Uhr war man dann wieder in Bederkesa und nahm im Waldschlösschen – dieses befand sich nicht mehr im Be-



Bederkesaer See mit Bösenhof oben am Waldesrand

sitz der Familie Bohls – das „Frühstück“ ein, dabei gedachte man auch seines Erbauers, denn nun war auch Hermann Allmers zugegen.

Ihren Abschluss fand die Hauptversammlung in der Gastwirtschaft zur Burg, im ältesten Gebäude Bederkesas. Hier wollte ursprünglich Dr. von Bippin einen Vortrag halten, doch widrige Umstände verhinderten dies. Daher war „Herr Gymnasiallehrer Dr. von der Osten“ eingesprungen. Sein Thema lautete: Bederkesa und das Land Wursten. Dabei dürfte die Niederlage der Ritter von Bederkesa anlässlich ihres zweiten Einfalls in das Land Wursten Mitte des 13. Jahrhunderts eine prominente Rolle gespielt haben. Nach ausgiebiger geistiger Nahrung kam das leibliche Wohl zu seinem Recht. Wahrscheinlich gegen 17 Uhr setzte sich alles im neuen Saal der Burgwirtschaft an die „Mittagstafel“. Allmers nutzte diese Gelegenheit zur Ausbringung eines Toasts auf Seminarökonom Ebert. Wahrscheinlich hatte der kaufmännische Leiter des

Bederkesaer Seminars – hier wurden Volksschullehrer ausgebildet – dafür gesorgt, dass die Ortsgastronomie ihr Bestes aufbot und die Organisation auf diesem Gebiete klappte.

Die bereits erschöpften Teilnehmer fuhren um 19.15 Uhr zurück nach Geestemünde, die mit mehr Ausdauer bestiegen dagegen erst um 21.17 Uhr den Zug und genossen vorher eine Dampferfahrt auf dem See hinüber zum Schützenanleger am Holzburg-Wald. Von hier benötigten die Morgensterner nur noch wenige Schritte, um in der mächtigen Wallanlage zu stehen, an der gut ein Jahrhundert später Ausgrabungen stattfinden sollten. Die beiden Dampfboote, die die Gesellschaft über den See schipperten, stellten Bederkesaer Morgensterner kostenlos zur Verfügung. Es waren der Jungrentier und Seepächter Julius Homburg und der Kunstmaler und spätere Fleckensbürgermeister Heinrich Volckmann.

Ernst Beplate

Zitate: Nordhannoversche Landeszeitung



Hotel Stadt Hannover um 1950

Kastanien, die großen Blütenbäume

Ein beliebter Baum für Straßen und Parks

Im Mittelpunkt vieler Orte, an Straßen, in Parkanlagen stehen in unserer Landschaft Kastanien, große, wunderschöne 15–25 m hohe und breite Bäume. Ihre Blüten sind weiß-gelblich gefleckt in 20 bis 30 cm langen, aufrechten Rispen. Interessant ist der Farbwechsel der Blüten, die Saftmale sind zuerst gelb, am 2. Tag ziegelrot, dann karminrot. Die Bäume blühen bei uns im Mai, der schönen Jahreszeit. In dieser Zeit sind die Kastanien eine sehr gute Bienenweide.

Aesculus hippocastanum, Rosskastanien, ist, von Linné so benannt, die genaue botanische Bezeichnung. Der Name *Aesculus* wurde im alten Rom ursprünglich für die immergrüne Steineiche benutzt, der Artnamen *hippocastanum* setzt sich aus den Worten *hippos* für Pferd und *kastanum* für Kastanie zusammen. Bei Atemwegserkrankungen gab man sie den Pferden zur Heilung.

Die Heimat der Rosskastanien ist der nördliche Balkan, bei uns sind sie Einwanderer, (Neophyten). 1615 wurde die Rosskastanie als Zierbaum in Frankreich eingeführt, sie verbreitete sich danach in Europa schnell. In der Heimat wachsen sie in feuchten Gebirgswäldern auf nährstoffreichen, tiefgründigen Sand- und Lehmböden.

Die Rosskastanie sollte nicht mit der Edelkastanie, der *Castanea sativa*, verwechselt werden, deren Früchte, Maronen, ein Bestandteil der traditionellen mediterranen Küche sind. Edelkastanien wachsen und fruchten im Weinbauklima. Die Bäume wachsen auch wohl hier bei uns, die Früch-

te reifen jedoch nicht aus. Das wesentliche Unterscheidungsmerkmal zwischen einer Rosskastanie und einer Edelkastanie sind ihre völlig verschiedenen Früchte: Während die Edelkastanienfrucht eine von einem Fruchtkelch (Cupula) umgebene Nuss ist, haben Rosskastanien Kapselfrüchte. Diese Kapselfrucht ist im Herbst groß und stachelig, sie enthält glänzende dunkelbraune Samen. Diese Kastanien sind für jedes Kind eine Herausforderung zum Sammeln, um kleine Kunstwerke daraus herzustellen.

Die grüne Schale jedoch sowie die unreifen Samen enthalten Saponine, auch befinden sich in der Rosskastanie verschiedene Glycoside. Kastanien sind daher nicht essbar. Beim ersten Genuss kann es zu harmlosen Reizungen von Magen und Darm kommen, der wiederholte Verzehr von Kastanien innerhalb weniger Tage führt zu Erbrechen, Durchfällen und Unruhe. Der Patient wird auch von starkem Durst und Sehstörungen geplagt. Auch Tiere wie Katzen, Hasen, Kaninchen, Hunde, Pferde erleiden Magen- und Darmkrämpfe, Durchfälle und Benommenheit. – In der medizinischen Anwendung werden Rosskastanienextrakte bei Venenerkrankungen, Durchblutungsstörungen und Hämorrhoidenbeschwerden verordnet.

An den Boden stellen Kastanien keine besonderen Ansprüche, frisch, feucht, nährstoffreich, tiefgründig und schwach sauer muss er sein. Wie viele andere Pflanzen auch sind diese Bäume empfindlich gegen Oberflächenverdichtungen. Unter ihrem Blätterdach mag die Kastanie keine anderen Pflanzen. Dabei ist sie sehr frosthart, allerdings empfindlich gegen Immissionen und Salz. Auf guten Standorten erreichen Kastanien ein Alter von 250–300 Jahren, oft noch mehr. Bei Alleebäumen, auch in städtischen Räumen, sind mehr als 120 Jahre selten.

Krankheiten? Die Schadbilder an Kastanien, hervorgerufen durch Pilze oder Insekten, sind auch an anderen Bäumen, wie Hainbuchen, Linden, Buchen, Pappeln, Eichen oder Birken zu finden. Grundsätzlich ist es richtig, herabgefallenes Laub der Rosskastanie zu verbrennen. Das Laub der Rosskastanien wird auch bei uns schon im Hochsommer braun und fällt ab. Ursache ist hier die Kastanienmi-



Alleinstehend bilden Kastanien große Kronen

niermotte, deren erste Generation nach der Überwinterung im altem Laub bereits im Frühjahr Eier in den Blättern ablegt. Im Frühherbst ist es dann schon die dritte Generation dieser Insekten, die über die Blätter hergefallen sind und die Bäume haben braun werden lassen.

Die Kastanienminiermotte, dieses erstmals in Mazedonien gefundene Insekt, ist in ganz Mitteleuropa verbreitet wie kein anderer Schädling. Das hat sie mit zwei einfachen Tricks geschafft: Einerseits hat es seinen Lebensrhythmus durch Mutation um 10 Wochen vorverlegt, so dass es praktisch keine Fressfeinde hat, andererseits schädigt es die Wirtspflanze nicht so stark, dass diese zugrunde geht. Und dieses hat wieder eine besondere Ursache: Die Kastanie speichert ihre Wintervorräte schon im Juni und Juli, der Verlust der Blätter im August und September schadet somit nicht. Es wurde bisher nicht beobachtet, dass Kastanien durch diesen Schädling eingegangen sind. Was könnte helfen? Pflanzenschutzmittel können praktisch nicht eingesetzt werden, empfohlen werden kann nur, das Laub zusammenzukehren und zu verbrennen. Bei aller Mühe wird es wohl kaum gelingen, dies konsequent durchzuführen.

In der Fachliteratur der Botaniker sind 22 Kastanienarten detailliert be-

schrieben, eingeteilt in 4 Sektionen, sie alle kommen in den nördlichen Bereichen unserer Erde vor. Für uns in unseren Gärten, Orten und in der Landschaft sind nur wenige Arten wichtig, und diese werden von den Baumschulen auch angeboten. Es sind die rotblühende Rosskastanie, (*Aesculus x carnea*, hellrot blühend, 10–15–20 m hoch) und die Scharlach-Rosskastanie (*Aesculus x carnea „Brriottii“*, leuchtend blutrot blühend, 10–15 m hoch). Die züchterische Arbeit hat gefülltblühende Formen, Kugelformen sowie auch schlankwachsende (pyramidale) Baumformen gebracht, so dass für besondere Standorte entsprechende Kastanien gepflanzt werden können. Aus dem südöstlichen Nordamerika stammt die Strauchrosskastanie, ein 3–4 m hoch werdender Strauch, der sehr breit werden kann und eine Empfehlung für etwas größere Gärten ist. Mit seinen weißen Blüten, die in großer Zahl über dem Laub stehen, und dem Duft am Abend ist der Strauch schon etwas Besonderes. Die Blütezeit ist im Juli bis in den August hinein, allerdings werden die Früchte selten ausgebildet.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass Kastanien mit ihrer Größe, Blüte und ihren Früchten eine Bereicherung unserer Landschaft, unserer Dörfer und Städte, und, wenn ausreichend Platz vorhanden ist, auch unserer Gärten sind.

Günter Hoppe



Kastanienblüten – eine gute Bienenweide

Plattdeutsche Grammatik vor 150 Jahren

Wer weiß etwas über August Marahrens?

„Weiß jemand etwas über August Marahrens, um dessen Buch es im folgenden Beitrag geht“, fragt uns dessen Verfasser, Pastor Heinrich Kröger, Lönsweg 28, 29612 Soltau. Vielleicht kann ihm der eine oder andere Leser des Niederdeutschen Heimatblattes helfen.

Auf Umwegen kam ich dahinter, dass es eine Grammatik der „Plattdeutschen Sprache“ von August Marahrens, Altona 1858, gibt und erhielt jetzt über Fernleihe ein Exemplar der Universität Erfurt aus der Forschungsbibliothek Gotha im Schloss Friedenstein. Ich stieß darauf im Literaturverzeichnis der Jenaer Dissertation von Hinrich Zahrenhusen (1875–1940): Lautstand der Mundart von Horneburg (Hannover), Teil I: Vokalismus, Hannover 1909. Ein zweiter Teil, der die Formenlehre, Wortbildung und Syntax behandeln sollte, ist leider nicht erschienen.

Der Verfasser schreibt im Vorwort über sich: „in dem Theile Norddeutschlands, wo man neben der hochdeutschen Sprache das kernigste Platt spricht, in dem Winkel Landes, wo El-

be und Weser in die Nordsee münden, geboren und erzogen, kann ich mit Recht sagen, daß die plattdeutsche Sprache meine Muttersprache ist.“ (S. III) Er scheint aus dem ihm bekannten Land Hadeln (S. 26) zu stammen und rechnet seine Mundart zu dem „Stadischen“, das bis in die „Lüneburger Haide“ reicht (S. 14).

Der Band im Format 10,5 x 16 cm gliedert sich in vier „Abtheilungen“:

1. Die plattdeutsche Sprache im Allgemeinen (S. 5–26); hier geht es um „Charakter derselben“, Sprachgebiet, Dialekte und Geschichte. Bei der Verwandtschaft des Plattdeutschen mit dem Niederländischen, Englischen und Skandinavischen wird die Nähe zum Dänischen hervorgehoben, wie einzelne Vokabeln belegen: wupti (Ausrufungswort), vippe (Wippe), undertiden (zuweilen).

Damals gehörte Altona, der Wohnsitz des Autors, bekanntlich zu Dänemark. Die Zahl der plattdeutsch Sprechenden wird auf 16 Millionen geschätzt, wobei die Grafschaft Waldeck und das nördliche Kurhessen (bis Marburg) mitgerechnet werden.

Im Abschnitt über die Geschichte des Plattdeutschen berücksichtigt der Autor auch Plattdeutsch „in de Kark“ und nennt den Hannoveraner Sackmann wie den Kieler Claus Harms. Von den plattdeutschen Bibelauslegungen des Hermannsbürger Louis Harms heißt es, „... hier redet er dem dortigen Landvolke erst in verständlicher Sprache.“ (S. 25)

2. Grammatik (S. 27–82): In aller Kürze werden Alphabet, Aussprache, Schreibweise und Wörter in unterschiedlichen Funktionen behandelt; es fehlt ein Syntax (Satzlehre). Die Themen werden durch fünf Übungsstücke „Ut een Daagbok“ unterbrochen, das Aug. Marahrens aus einem hochdeutschen Bericht über die Revolution 1848/49 in Dresden übersetzt hat.

Diese Linie wird im 3. Teil (S. 38–98) durch vier Texte verstärkt: eine Anekdoten „Dat kumt von dat Kaartenspählen (Ut den Oldenborger Folksbaaden)“, eine Erzählung „De Düvel as Gast“ und eine Ballade „Jus primae noctis“ (dat Recht an de erste Brudnacht), beides vom Autor, sowie eine Sammlung „Plattdütsche Sprich-

wörd“, worunter das vorletzte als sehr altes Sprichwort hervorgehoben wird: „Man mint und sint und doch nich fint.“

Die 4. Abteilung (S. 99–126) bringt ein „Wortregister“: „...nahe an 1000 Worte“, die den Reichtum der plattdeutschen Sprache belegen sollen.

Der Verfasser weiß anscheinend nichts von ähnlichen Unternehmungen anderer wie Johann Jacob Musäus (1829) und Julius Wiggers (1857) in Mecklenburg (Heinrich Kröger: Plattdütsch in de Kark in drei Jahrhunderten, Bd. 1: 18. und 19. Jahrhundert, Hannover 1996, S. 144, Anm. 541), sondern er hat unter dem Eindruck der Lyrik von Claus Groth (S. 24. f) einen eigenen Versuch gestartet, die plattdeutsche Sprache voranzubringen. Wertvoll bleiben seine zeitgenössischen Notizen und Einschätzungen.

Dr. Heinrich Kröger

Aug[ust] Marahrens: Grammatik der Plattdeutschen Sprache. Zur Würdigung, zur Kunde des Charakters und zum richtigen Verständniß derselben. Selbstverlag, Altona 1858 (Druck von Ackermann und Wulff in Hamburg), 128 S.

Umschau

2 neue Tagesfahrten

Morgensterner Reinhard Riefel bietet Mitgliedern und Nichtmitgliedern kurzfristig zwei Tagesfahrten an.

1. Mittwoch, 5.9.2007: Fahrt mit privaten PKW (Mitfahrgelegenheit bei Kostenbeteiligung; Autofahrer/innen bitte bald melden) nach Fischerhude, u.a. mit Besichtigung des Otto-Modersohn-Museums. Treffen 12.15 Uhr Bremerhaven-G., Parkplatz Ecke Bismarkstraße/Frühlingstraße, Rückkehr ca. 19.30 Uhr. Anmeldung bis 1.9.2007 bei B. und G. Huskamp, Tel. 0471/88529.

2. Mittwoch, 10.10.2007: Eisenbahnfahrt nach Bremen (ermäßigte Gruppenfahrt). In Bremen (Schnoorviertel) u.a. „Führung im Institut für niederdeutsche Sprache“. Treffen: 8.45 Uhr Bremerhaven Hauptbahnhof, Rückfahrt ab Bremen Hbf. 17.56 Uhr. Anmeldung bei B. und G. Huskamp, Tel. 0471/88529, bis 5.10.2007.

Bücherschau

„Bahnhof am Meer“



Das im Herbst 2006 bei Hauschild erschienene Buch „Bahnhof am Meer – Die Eisenbahn an der Unterweser“ ist nicht nur für Anhänger der alten Dampflokomotiven und Modelleisenbahner interessant. Der Autor schildert neben

der Planung und den Bau dieser Eisenbahnlinien auch viele kleine heute in Vergessenheit geratene Episoden, z.B. dass die Eisenbahn auf der Anschlussstrecke vom Geestemünder Bahnhof nach Bremerhaven nur Auswanderer und Güter transportieren

durfte. Oder dass jemand, der einen Besuch in Bremerhaven machen wollte, in Geestemünde aussteigen musste.

Walter Bollen, 1942 in Wesermünde geboren, hat sich sehr liebevoll dieser Geschichten angenommen. Vergessen wurden nicht die Strecken nach Cuxhaven, Bederkesa, Bremervörde, die Niederweserbahn und selbst die Strecke nach Blexen, ja sogar Firmenanschlussgleise werden beschrieben. Von 1862 bis in die heutige Zeit schildert der Autor auf 248 Seiten umfassend die fast unbekannte Geschichte der „Geestebahn“. Viele Bilder und Pläne illustrieren den Text, der auch heimatinteressierte Leser begeistert.

Peter Raap

Walter Bollen: „Bahnhof am Meer – Die Eisenbahn an der Unterweser“, Bremen 2006, 248 S., zahlreiche Abbildungen, ISBN 3-89757-343-1, Preis 38.– €.

Plattdüütsch in de Kark

Nun ist der vierte Band von „Plattdüütsch in de Kark in der Jahrhunderten“ von Heinrich Kröger erschienen. Für den ersten Band, „Plattdüütsch in de Kark im 18. und 19. Jahrhundert“, war der Autor mit dem Fritz-Reuter-Preis ausgezeichnet worden, im zweiten Band wird die mundartliche Verknüpfung des Evan-

geliums im 20. Jahrhundert in ganz Norddeutschland dargestellt, der dritte Band bietet Quellen und Lesetexte, die den Weg „Plattdüütsch in de Kark“ durch drei Jahrhunderte dokumentiert. Mit dem nun erschienenen vierten Band, der die Register zu Band 1 bis 3 sowie das Gesamtliteraturverzeichnis und exemplarische Ergänzungen enthält, wird das Thema der Verkündigung in plattdeutscher Sprache bis 2006 fortgeführt. Damit kommt das Werk „Plattdüütsch in de Kark in drei Jahrhunderten 1700 bis 2000“ in diesem Band zum Abschluss.

RBB

Heinrich Kröger: „Plattdüütsch in de Kark in drei Jahrhunderten“, Bd. 4, 1700 bis 2006, Hermannsburg 2006, 256 S., ISBN 978-3-937301-44-0, Preis 13,50 €.

Niederdeutsches Heimatblatt

Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH, Hafenstraße 140, 27576 Bremerhaven
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 = 8,50 € per Post bezogen werden.
Redaktionsausschuss: Rinje Bernd Behrens, Dr. Hartmut Bickelmann und Karl-Heinz Carstens.
Stellungnahme, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:
Rinje Bernd Behrens, Muggenburgerweg 2, 27607 Langen, ☎ (047 43) 55 87

Im Zeitlauf der Geschichte

Bilder von einst und heute



Sielhafen Wremen mit Wattentonnenleger „Möwe“

Das obere Bild wurde vor rund 100 Jahren aufgenommen und zeigt die Nordseite des Wremer Hafens. Der Wattentonnenleger „Möwe“ vom damaligen Tonnen- und Barkenamt in Bremerhaven (heute Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven) lag in den 30er Jahren oftmals im Wremer Hafen. Sein Kapitän, Friedrich Roes, stammte aus Wremen. Das Schiff bediente die Fahrstraße im Wurster Watt. Um 1970 ist die „Möwe“ außer

Dienst gestellt worden.

Im Hintergrund liegt das Rettungsboot „Hermann Rose“ der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Das Schiff war das erste größere Rettungsboot der Station Wremen. Der 1866 gegründete DGzRS-Stützpunkt ist 1940 aufgelöst worden. Heute (unteres Bild) befinden sich auf der Nordseite des Hafens die Liegeplätze der Granatkutter.

Car.



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

September 2007

Sonnabend, 1. September, 15 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Stadiongaststätte „OSC-Sportpark“, Nordsee-Stadion: „Familienkundlicher Gesprächskreis“; Leitung: Dr. Hans-Jürgen Rüger

Montag, 3. September, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Altkreis Wesermünde“; Leitung: Ude Meyer

Dienstag, 4. September, 19 Uhr, Bremerhaven, Deutsches Schifffahrtsmuseum: Dr. Dirk J. Peters, Bremerhaven: „Von der Reparaturwerkstatt zur Lloydwerft“, Vortrag mit Lichtbildern. (Gemeinsam mit dem Stadtarchiv Bremerhaven, dem Deutschen Schifffahrtsmuseum und der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven)

Mittwoch, 5. September, Tagesfahrt mit eigenen Pkw (Mitfahrgelegenheit) nach Fischerhude, u.a. Otto-Modersohn-Museum. Treffen 12.15 Uhr Parkplatz Ecke Bismarkstraße/Frühlingstraße; Leitung: Reinhard Riefel

Mittwoch, 5. September, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Mittwoch, 5. September, 19.30 Uhr, Bremerhaven-L., Stadtarchiv: Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann

Donnerstag, 6. September, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek Cuxhaven: Vortrag Peter Bussler: „Ein berühmter Gast Cuxhavens: Heinrich Heine. Zum 201. Geburtstag eines umstrittenen deutschen Dichters“

Sonnabend, 8. September: Studienfahrt „Orgeln und vieles mehr in Hamburg – Orgel in Sankt Sophien, Weltorgel beim NDR, Speicherstadt“. Abfahrt: 7.30 Uhr Bremerhaven-Hbf. Leitung: Helmut Preußner

Montag, 10. September, bis Freitag, 21. September: Studienfahrt

„Östliches Österreich und Ungarn – Unvergleichliche Landschaftsvielfalt in Niederösterreich, dem Burgenland und Wien. Weiterfahrt nach Budapest und an den Plattensee“. Abfahrt ab Bremerhaven-Hbf. Leitung: Manfred Massow

Dienstag, 11. September, 19 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Bussler

Mittwoch, 12. September, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Montag, 17. September, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Ina Viebrock-Hörmann

Dienstag, 18. September, 18 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeinschaft „Computergenealogie“; Leitung: Fred Wagner

Mittwoch, 19. September, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Sonnabend, 22. September: Studienfahrt „Gartenkunst in Hannover unter philosophischen Aspekten“. Gemeinsame Veranstaltung mit der Philosophischen Gesellschaft Bremerhaven. Abfahrt: 8.00 Uhr Bremerhaven-Hbf. Leitung: Günter Hoppe

Mittwoch, 26. September, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Donnerstag, 27. September, 19 Uhr, Bremerhaven, Deutsches Schifffahrtsmuseum: Prof. Frerich van Dieken, Bremerhaven: „Als Zweiter Offizier auf dem Fahrgastschiff MS „Berlin“ des Norddeutschen Lloyd Bremen“, Vortrag mit Lichtbildern. (Gemeinsam mit dem Stadtarchiv Bremerhaven, der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven, dem Deutschen Schifffahrtsmuseum und dem Nautischen Verein Bremerhaven)