

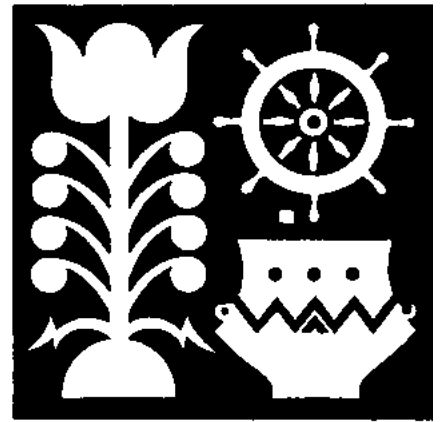
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

April 2008
Nr. 700



Vor der Seereise: Bahnstation Lloydhalle

Der Zugverkehr vor dem Ersten Weltkrieg zu den Passagierschiffen in Bremerhaven

Die Eröffnung der Eisenbahnlinie von Bremen nach Geestemünde war auch von besonderer Bedeutung für den Passagier-Verkehr des Norddeutschen Lloyd.

Seit der 3.000 Tonnen große Lloyd-dampfer „Bremen“ am 19. Januar 1858 den Linienverkehr von Bremerhaven nach New York eröffnet hatte, war die Seestadt Ausgangs- und Zielhafen gerade für den Passagierdienst der deutschen Reederei Norddeutscher Lloyd. Der Zubringerverkehr über die Geestebahn spielte eine große Rolle. Wie dringend man beim Lloyd auf die Fertigstellung der Bahnverbindung gewartet hatte, geht schon daraus hervor, dass der erste Zug auf der Geestebahn am 18. Januar 1862, fünf Tage vor der offiziellen Eröffnung, Passagiere und Gepäck für den Dampfer „Hansa“ nach Bremerhaven brachte.

1869 errichtete der Norddeutsche Lloyd an der Westseite vom Neuen Hafen mit getrennten Wartesälen für 1./2.-Klasse, 3. Klasse und einem Damensalon eine Halle zur Einschiffung der Passagiere, die Lloydhalle.

Die Verbindung vom Bahnhof Geestemünde zur Lloydhalle am Neuen Hafen war nicht für den öffentlichen Personenverkehr zugelassen. Auf ihr durfte vertragsgemäß nur Güterverkehr durchgeführt werden. Einzige Ausnahme waren geschlossene Transporte von Personen und Gütern zu den Passagierschiffen. Hierzu zählten auch die Sonderzüge des Norddeutschen Lloyd, die ohne Halt im Bahnhof Geestemünde direkt zur Lloydhalle geführt wurden.

Da diese Anlage schon nach wenigen Jahren den Verkehr nicht mehr bewältigen konnte und ein Ausbau nicht möglich war, musste eine neue Abfertigungsanlage geschaffen werden. An der Landzunge zwischen dem neuen Vorhafen zur Kaiserschleuse und der Weser errichtete der Norddeutsche Lloyd 1896/97 auf eigene Kosten ein großes Empfangs- und Bahnhofsgelände, die neue Lloydhalle. Die Eisenbahngleise wurden bis zur Kaispitze geführt. Wie schon 1869



Lloydhalle (um 1870) am Neuen Hafen. Das Bild zeigt vor dem Zug noch eine Crampton-Lokomotive (Stadtarchiv Bremerhaven)

verfügte damit Bremerhaven über einen weiteren Bahnhof am Meer, von dem die Passagiere von der Eisenbahn direkt auf das Schiff gelangen konnten. Die neue Lloydhalle wurde offizielle Bahnstation der preußischen Staatsbahn und diente dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr.

Der Bereich des Bahnhofs Bremerhaven-Lloydhalle erstreckte sich aber nicht nur auf die beiden Seiten der Lloydhalle. Gleisanschlüsse am Binnenkai der Kaiserschleuse, an der Barbarossakaje sowie am Dockvorhafen wurden ebenfalls für die Abwicklung des Passagierverkehrs genutzt. Mit Errichtung der Lloydhalle liefen für den Lloyd-Verkehr Sonderzüge für jede Schiffsklasse. Die Passagiere der 1. Klasse und der Kabinenklasse fuhren dabei komfortabel in für den Norddeutschen Lloyd gebauten Wagen. Für diese Sonderzüge gab es be-

sondere Fahrpläne. Zu den Schiffsabfahrten wurden in der Regel drei Sonderzüge gefahren, je einer pro Schiffsklasse. Der erste mit den Zwischendeckpassagieren (3. Klasse), Ankunft drei Stunden vor Schiffsabfahrt. Eine Stunde später fuhr der Sonderzug der 2. Klasse, dann der Zug für die Passagiere der 1. Klasse.

Daneben gab es aber auch den in den öffentlichen Fahrplänen ausgewiesenen Verkehr mit Durchgangszügen, die auch im Bahnhof Geestemünde bzw. nach Errichtung des Hauptbahnhofes dort und im Bahnhof Lehe hielten. Kurswagen von Berlin, Breslau, Chur, Dresden, Leipzig und München erreichten schon vor dem 1. Weltkrieg die Lloydhalle.

Die Ausstattung der mondän eingerichteten Warteräume der 1. Klasse in der Lloydhalle entsprach dem Stil der Zeit und der Gesellschaftsräume auf

den Passagierdampfern des ND.L.

Die Vergrößerung der Gleisanlagen an der Lloydhalle war bereits vor dem Ersten Weltkrieg notwendig geworden. Durch die Errichtung des Zwischenbahnsteiges konnten drei je 200 Meter lange Bahnsteiggleise gewonnen werden. Das Gleis 1 Ost wurde dadurch ausschließlich für die Bereitstellung von Gepäckwagen an der Zollrevisionshalle genutzt. Der neue Zwischenbahnsteig war nur vom Kopf her zugänglich. Durch die noch vorhandene Drehscheibe am Ende von Gleis 2 West waren die Kohlenwagen für die Bäderdampfer auf der Kaje bereitgestellt worden. Nach der Abfahrt der Sonderzüge mit den Passagieren war Platz für die Güterwagen, sofern das Schiff nicht an eine Ausrüstungskaje verholt wurde.

Fortsetzung Seite 2



Damenzimmer 1. Klasse

(Sammlung Rogner)



Lloydhalle (1899) mit zwei Gleisen an der Seeseite

(Sammlung Eichholz)



Blick aus Richtung Norden auf die Lloydhalle (1930). Rechts Seebäderkaje (Stadtarchiv Bremerhaven)



Gepäcktransport an der Lloydhalle (1920). Im Hintergrund der Dampfer „George Washington“ der United States Lines (Sammlung Rogner)

Vor der Seereise... Fortsetzung von Seite 1

Für den in den 1920er Jahren stark zunehmenden Verkehr mit Bussen und PKW, der auch eine erhebliche Konkurrenz für die Eisenbahn darstellte, wurden hinter der Lloydhalle große Parkplätze eingerichtet.

Die Abfertigung des Gepäcks der Ein- und Auswanderer sowie der Passagiere nach Übersee stellte die Eisenbahn und den NDL vor besondere Herausforderungen.

Annähernd 200.000 Gepäckstücke der Passagiere hatte der NDL in jedem Jahr mit seinen Dampfern zu befördern. Eine mühselige Arbeit waren die prompte Abfertigung dieser großen Anzahl Gepäckstücke und die sachgemäße Verladung der Koffer, Kolli etc.

Das zur Verladung mit den Dampfern des NDL bestimmte ausgehende Passagiergepäck konnte bis zu vier Wochen vor Abfahrt des Schiffes kostenfrei in der Gepäckhalle des NDL in der Nähe des Bremer Hauptbahnhofs eingelagert werden. Es war in der Regel vom Binnenland als Eil- oder Frachtgut an die Gepäckabteilung des Norddeutschen Lloyd in Bremen voraus abgesendet worden. Der Versand hatte allerdings so rechtzeitig zu erfolgen, dass das Gepäck spätestens zwei Tage vor Abfahrt des Dampfers in Bremen eintraf. Das an die Gepäckabteilung gerichtete Gut wurde für die in Betracht kommenden Dampfer geordnet und mit besonderen Gepäckzügen so rechtzeitig nach Bremerhaven befördert, dass der Passagier es an Bord sofort zu seiner Verfügung hatte.

Der Gepäcktransport war erheblich: Über 800 Wagenladungen nach und von Bremerhaven-Lloydhalle waren jährlich abzuwickeln.

Man muss sich vor Augen halten, dass es sich nicht wie meistens im Ei-

senbahnverkehr um einzelne Gepäckstücke handelte, sondern dass überseeische Passagiere, insbesondere die für Monate nur zum Vergnügen reisenden Amerikaner, in der Regel zahlreiche Schrankkoffer und Kolli verschiedenster Art und Größe mit sich führten. Da ein Teil dieser Gepäckstücke für die tägliche Benutzung unterwegs bestimmt war, mussten diese auf die einzelnen Kabinen verteilt werden. Andere Teile des Gepäcks, die nur gelegentlich während der Reise verlangt wurden, waren so in den Gepäckräumen der Schiffe zu verstauen, dass die Passagiere die Möglichkeit hatten, sie leicht zu erreichen. Ein weiterer Teil des Gepäcks, das direkt für überseeische Häfen oder Inlandsplätze bestimmt war, wurde regelrecht verstaut und konnte nach der Ankunft weiterbefördert werden.

Um die Abfertigung des von Übersee eingehenden Gepäcks zu erleichtern, wurden bereits an Bord entsprechende Maßnahmen getroffen. So konnten hier z.B. Fahrkarten für die Weiterreise ab Bremen gelöst werden. Gleichzeitig konnte das Gepäck unter Umgehung der sonst in Bremen notwendigen Umbehandlung bis zum Zielbahnhof aufgegeben werden. Die Abfertigung des Gepäcks der Reisenden, die bereits an Bord eine Eisenbahnfahrkarte gelöst hatten, wurde ebenfalls an Bord durchgeführt. In der Lloydhalle folgten die Zollabfertigung und die bahnamtliche Abfertigung der Gepäckstücke.

Die an Land gehenden Passagiere wurden am Zolltresen der Lloydhalle, wohin Stewards und Lagerarbeiter das von Bord geholte Gepäck gebracht hatten, von einem zahlreichen Aufgebot an Zoll- und Bahnbeamten erwartet. Nach der Kontrolle wurde das Gepäck in die Gepäckwagen, sortiert nach Richtungen und Bestimmungsorten, verladen. Das war

eine Maßnahme, die bei den häufig kurzen Übergangszeiten auf dem Hauptbahnhof in Bremen zwischen der Ankunft des Lloyd-Sonderzuges und der Abfahrt der von den Passagieren weiter benutzten planmäßigen Züge die Sicherheit gegen falschen Weitertransport bzw. das Zurückbleiben durchexpedierter Stücke gewährleistete.

Der Verkehr der Sonderzüge des NDL von der Lloydhalle zum Hauptbahnhof in Bremen stellte in seiner betrieblichen Abwicklung eine besondere Herausforderung für alle Beteiligten dar.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Hannover hatte für die Lloyd-Sonderzüge ein besonderes Fahrplannetz mit bis zu 28 Zügen innerhalb von 24 Stunden entwickelt. Dieses Netz gewährleistete die Anschlüsse an alle wichtigen über Bremen verkehrenden Eil- und Schnellzüge. Mit einer Geschwindigkeit von 80 km in der Stunde wurden die Züge entsprechend der Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten der Schnelldampfer gefahren.

Informationen über die Abfahrt der Züge erhielten die Passagiere am Tag vor der Abfahrt von der Kajütabteilung des NDL in Bremen. Nach Abfertigung des Gepäcks in der Gepäckhalle des NDL am Hauptbahnhof in Bremen wurden ihnen die Fahrkarten für die Benutzung des Sonderzuges ausgehändigt.

Gemäß der gebuchten Kajüt-Klasse erfolgte die Ablassung der Züge. Zuletzt lief der Zug mit den 1. Klasse-Passagieren. Zu einigen wenigen Schnelldampferabfahrten fuhr von Berlin nach Bremerhaven-Lloydhalle ein durchgehender Schlafwagensonderzug. Dieser Zug, nur für Reisende der 1. Klasse, fuhr am Tag vor der Schiffsabfahrt um 11.06 Uhr abends vom Lehrter Bahnhof in Berlin ab. Er traf am frühen Morgen, zur Abfahrt des Schnelldampfers, an der Lloydhalle ein.

Das Gepäck der die Schlafwagen-sonderzüge benutzenden Passagiere wurde direkt von Berlin nach New York, das Gepäck derjenigen Passagiere, die in Berlin im Hotel Adlon logierten, sogar direkt vom Hotel bis New York abgefertigt. Ein Haus-zu-Haus-Service, bereits vor dem Ersten Weltkrieg.

1912 fuhr die Königlich Preussische Eisenbahn 565 Sonderzüge von Bremen nach Bremerhaven und beförderte 173.092 Passagiere und 4.242 Begleiter. Von Bremerhaven nach Bremen fuhr im selben Zeitraum 264 Sonderzüge mit 62.768 Passagieren und 2.218 Begleitern.

Eigene Fahrplan- und Informationsbroschüren für die Passagiere des NDL waren eine Selbstverständlichkeit. So gab der NDL eine größere Fahrplanbroschüre heraus, die alles Wissenswerte über den Fahrkartenbetrieb an Bord der Dampfer, über die Zoll- und Gepäckabfertigung in Bremerhaven und über den Übergang nach beendeter Seereise vom Schiff

auf die Eisenbahn bekannt. Anschließend folgte der Fahrplan für die von Bremerhaven nach Bremen im Anschluss an die Dampfer verkehrenden Lloyd-Sonderzüge und die sich anschließenden Möglichkeiten für die Weiterreise ab Bremen. Dieser enthielt alle in Frage kommenden Verbindungen des Schnell-, Eil- und Personenzug-Verkehrs nach allen wichtigen Stationen des europäischen Festlandes.

Seit 1913 waren die Fahrkartenausgabestellen an Bord der Lloyd-Schnelldampfer mit Edmonsonschen Fahrkartendruckern ausgerüstet worden, die Fahrkarten nach allen Zielbahnhöfen, nach denen ab Bremen Tarifsätze bestanden, ausdrucken konnten. Bereits 1912 waren an Bord der Schiffe über 7.000 Fahrkarten verkauft worden. Diese Fahrkarten-Verkaufsstellen waren wie die Fahrkartenausgaben in den deutschen Bahnhöfen mit allen notwendigen Formularen, Fahrplänen und Fahrkarten ausgerüstet. Passagiere, die ihr Ziel nach Ankunft in Bremerhaven ändern wollten, konnten in der Fahrkartenumtauschstelle, die in der Lloydhalle eingerichtet war, ihre Fahrkarten gegen einen neuen Fahrausweis zurückgeben. Ein Rekord in Schnelligkeit und Sicherheit vereinigter Schiffs-, Zoll- und Gepäckabfertigung, der nicht so leicht übertroffen werden wird und zugleich den Einrichtungen der Lloydhalle wie ihrer günstigen Lage das beste Zeugnis ausstellt, wurde im Lloyd-Jahresbericht 1913 herausgestellt:

Er wurde am 1. März 1913 bei Ankunft des Dampfers „Georg Washington“ aufgestellt. Um 8.30 Uhr vormittags machte der Dampfer an der Kaje in Bremerhaven fest, 8.32 Uhr vormittags verließ der erste und 8.48 Uhr der letzte der Kajütspassagiere das Schiff, und 25 Minuten später, um 9.13 Uhr, rollte der Sonderzug mit allen Reisenden der 1. und 2. Klasse, dem gesamten zollamtlich revidierten, zum großen Teil eisenbahnamtlich eingeschriebenen und nach Richtungen getrennt verladenen Gepäck aus der Halle. In weiteren Sonderzügen folgten dann die Passagiere der 3. Klasse und die Zwischendeckreisenden.

Aber nicht jeder Dampfer brachte eine für einen Sonderzug ausreichende Anzahl an Passagieren. In diesen Fällen erfolgten Überführungsfahrten von der Lloydhalle zum Bahnhof Geestemünde. Von hier aus bestand mit dem nächst erreichbaren planmäßigen Zug eine Verbindung nach Bremen.

Die Lloydhalle verlor nach der Errichtung des Columbusbahnhofs 1927 ihre Bedeutung als Ankunfts- und Abfertigungshalle im Überseeverkehr. Sie wurde bei einem Luftangriff 1944 zerstört und nicht wieder aufgebaut. An ihrem Platz entstand Anfang der 1950er Jahre eine hölzerne Abfertigungshalle für den Auswanderer-Verkehr.

Walter Bollen



Gepäckträger bei der Arbeit am Lloydschnelldampfer „Columbus“ in den 1920er Jahren (Sammlung Eichholz)

Technische Kunstwerke in Schwarz

Peter Kruse schuf ein Schreibmaschinen-Museum mit vielen Kostbarkeiten

Stumm in Reih und Glied, stramm wie brave Grenadiere, so stehen sie in den Regalen, die schwarzen technischen Kunstwerke. Schätze von einmaligem Wert sind die 150 Schreib- und 40 Rechenmaschinen des Bremerhavener Sammlers Peter Kruse. Eine Sammlung, die im norddeutschen Küstenraum vom Alter der Maschinen sowie von den zum Teil eigenwilligen Konstruktionen her einmalig sein dürfte.

„Der eine liebt sein Segelboot, der andere seine alten Schreibmaschinen“, schmunzelt der Bankdirektor i. R. auf die Frage, wie er zu seinem Hobby gekommen sei.

Hatte er als 14-jähriger Lehrling eine Notiz oder einen Brief geschrieben, sah er sich nicht nur die Formulierungen seiner Arbeit gewissenhaft an, sondern mit besonderer Aufmerksamkeit auch das Gerät selbst, diese wunderbar präzise funktionierenden eisernen Einrichtungen. Denn auf ein paar Tippschläge hin trifft man haargenau das, was man an Buchstaben und Zeichen auf dem Papier haben will.

Je mehr Peter Kruse sich im Verlauf der letzten Jahrzehnte mit den schreibenden Maschinen beschäftigte, umso mehr bewunderte er die geniale technische Leistung, eine Leistung, die sich im Laufe der Jahrzehnte auch ständig verbesserte.

Schon früh sammelte er, und je mehr Peter Kruse von den kleinen technischen Wunderwerken in den Regalen aufbaute, umso leidenschaftlicher wurde sein Sammlereifer. So entstand nach und nach ein kleines Museum.

Schreibmaschinen aus den verschiedensten Ländern und Epochen füllen die Regale. Kuriose Konstruktionen sind dabei. So findet man in der Sammlung eine Maschine, Modell Nummer 9 der Firma Oliver aus dem Jahr 1918. Diese Konstruktion mit der Fachbezeichnung „Amerikanische dreireihige Oberanschlagmaschine“ sieht im Oberbau wie ein hornbewehrtes mystisches Wesen aus. Bei dieser Konstruktion stehen die Typenhebel außerhalb des Tastenfeldes rechts und links von der Walze und werden auf diese herunter geschlagen.

Da sieht man, um Beispiele aus dem großen Fundus zu nennen, als älteste Maschine in den Regalen die 115 Jahre alte: „Modell Nummer 7, Maschinennummer 9372“, eine amerikanische Typenhebelmaschine mit runder Idealtastatur. Sie ist nach US-Präsident Franklin benannt.



„Liliput“ Deutsche Kleinmaschinen (Justin Ww. Bamberger u. Co.) Eine Maschine vornehmlich für Jugendliche



Die Marke dieser Blinden-Stenomaschine ist unbekannt. Das Baujahr wird um 1915 geschätzt

Bewundert wird von den Besuchern auch die technisch einfach aussehende Blinden-Stenomaschine mit der großen Papierrolle an der rechten Seite. Der Firmenhersteller dieser „Nummer 31 204“ ist unbekannt. Das Baujahr schätzt der Sammler aus der Zeit um 1915.

So könnte man viele Beispiele anführen. Jede Maschine hat eine interessante Vergangenheit und zwar nicht nur technisch, auch historisch. Da entdeckt man eine Schreibmaschine aus dem Jahre 1936. Auf der tippte einst der frühere Präsident der Tschechoslowakei Vaclav Havel. Während der kommunistischen Herrschaft war er führender Regimekritiker. Meint Peter Kruse: „Wer weiß, wie manche Seite er aus dieser Maschine zog, die wegen ihres klugen kritischen Inhalts nach der kommunistischen Befreiung seines Landes in aller Welt Geschichte gemacht hat“.

In der Sammlung gibt es eine Olivetti mit der Bezeichnung: „Vereinfachte Kriegsausführung“. Sie stammt aus Italien und wurde während des Zweiten Weltkrieges in deutschem Auftrag produziert. Die deutschen Schreibmaschinenfabriken hatten sich auf kriegswichtiges Material umgestellt.

„Ein rechter Sammler heget, pflegt und bildet sich weiter“, sagte einmal Dichterst Goethe einst, Leitwort für den Bremerhavener Sammler. Denn wenn Peter Kruse ein neues Stück erworben hat, wird es gründlich unter die Lupe genommen. Dann sitzt er oft stundenlang an seinem kleinen Werkisch und restauriert, natürlich immer darauf bedacht, Originalität zu bewahren. Für knifflige Sachen steht ihm ein Fachmann zur Seite.

Und dass ihm Pflege und Hege der Veteranen aus Büros und Privathäusern dieser Welt bisher ausgezeichnet gelungen ist, „liegt nicht zuletzt auch daran“, so Peter Kruse, „dass ich der renommierten Organisation I. F. H. B. (Internationales Forum historische Bürowelt) angehöre. Sie zählt 351 Mitglieder und hat ihren Sitz in Essen. Zehnmal im Jahre gibt diese Organisation für ihre Mitglieder eine Fachzeitschrift heraus. „Sie ist immer up to date und berät Sammler ausführlich“, lobt Kruse, „und ist mir daher eine große Hilfe“.

Wann die erste Schreibmaschine brauchbar funktionierte, ist nicht bekannt. Das erste Patent auf den Vorläufer der Schreibmaschine erhielt Henry Mill schon im Jahre 1714 zuerkannt. Die erste wirklich gut produzierende Schreibmaschine stammt von dem Italiener Pellegrino Turri. Sie kam 1808 auf den Markt. Richtig in Schwung brachte das Schreibmaschinen-geschäft die Waffenfabrik Remington in den USA. Die „Nummer zwei“ aus dieser Firma konnte 1878 schon zwischen Groß- und Kleinbuchstaben umgeschaltet werden. Das Farbband wurde selbstständig transportiert.

Unter der Bezeichnung „Hammonia“ ist Kunden in den Jahren 1882/83 die erste deutsche Schreibmaschine angeboten worden. Produzent war die Hamburger Nähmaschinenfabrik



„Franklin“ US-Typenhebelmaschine mit runder Idealtastatur

Fotos: Carstens

Guhl u. Harbeck. Das Geschäft florierte gleich gut in Deutschland, nur wenige Exemplare wurden nach England und Kanada exportiert.

Als die Schreibmaschine 1910 begann, mehr und mehr den Weltmarkt zu erobern, da präsentierten die USA der Welt schon hundert Schreibmaschinen-Fabriken!

Übrigens, im Jahre 1960 soll mit der Selectric von IBM die erste elektrische Schreibmaschine endgültig die Büroräume erobert haben.

Dieses kleine Wunderwerk auf den Bürotischen gehört der Vergangenheit an. Daher ist es gut, dass es Menschen wie Peter Kruse gibt, die den kommenden Generationen sagen können: Auf diesen Maschinen sind von deinen Urgroßeltern und Großeltern freudige und traurige Briefe, unangenehme und gewinnbringende Verträge sowie



Schreibmaschinensammler Peter Kruse am Werkisch

viele Testamente geschrieben worden. Milliarden und Abermilliarden Worte wurden getippt.

Nun unterlag dieses millionenfach produzierte Gerät dem „Zeitgeist Computer“. Die Schreibmaschine, mehr als ein Jahrhundert unentbehrlich für unsere Gesellschaft, ist nun Geschichte.

Wer das Museum besuchen möchte, der ist herzlich willkommen. Ein Anruf genügt: 04 71/200 443.

Hein Carstens

„Mulsum“ – spät am Netz

Wechselvolles Schicksal eines Fischdampfers

Der FD „Mulsum“ gelangte im Februar 1940 durch die Seebeckwerft (Baunummer 649) zur Ablieferung an die Reederei Ernst Glässel. Bei einer Vermessung von 489 BRT war das Schiff 50,52 m lang und wurde angetrieben von einer Dreifach-Expansionsmaschine mit nachgeschalteter Abdampfturbine von zusammen 850 PS. Eingetragen war die „Mulsum“ mit dem Fischereikennzeichen BB.35 im Bremer Schiffsregister.

Der bereits in der Bauphase durch die Kriegsmarine erfasste Dampfer wurde dann am 27. Februar 1940 als M 1803 (18. Minensuchflottille) in Dienst gestellt. Bereits im Juli des Jahres war M 1803 an der spektakulären Aufbringung des britischen U-Bootes „Shark“ an der norwegischen Küste beteiligt. Im März 1944 wurde M 1803 an die 44. Minensuchflottille abgegeben und erhielt dort die taktische Bezeichnung M 4452. Nach der Invasion war für das an der französischen Atlantikküste stationierte Schiff ein Durchbruch nach Deutschland nicht mehr möglich. M 4452 wurde deshalb am 28. August 1944 durch die eigene Besatzung in Rochefort versenkt.

Im Jahre 1946 hoben die Franzosen die „Mulsum“. Nach Reparatur wurde der Dampfer zunächst als „Espadon“ durch die französische Marine in Fahrt gebracht. 1948 erwarb die Reederei aus La Rochelle ohne Namensänderung die „Espadon“. Nach einem Eigentumswechsel war der Trawler ab 1951 in Boulogne beheimatet.

Ab den 50er Jahren boten französische Reedereien einige der deutschen Beuteschiffe zum Verkauf an. Die Finkenwärder Hochseefischerei in Cuxhaven erwarb im Mai 1955 die „Espadon“. Kurze Zeit später stellte sie das Schiff dann als „Catherina Müller“ (Fischereikennzeichen NC.416) in Dienst. In einem Zeitungsbericht aus der damaligen Zeit

wurde eigens erwähnt, dass die deutsche Überführungsbesatzung in Boulogne freundlich aufgenommen wurde.

Bereits ein Jahr später geriet die Finkenwärder Hochsee in finanzielle Schwierigkeiten und gab ihren Betrieb auf. Zusammen mit einigen anderen Dampfern ging die „Catherina Müller“ in das Eigentum der Cuxhavener „Nordsee“ über (Kaufpreis 220 000 DM) und erhielt den Namen „Andernach“. Ein wirtschaftlicher Erfolg wurde die „Andernach“ nicht. Die Jahre 1956 und 1957 schlossen mit Verlust ab und 1958 gab es nur einen geringen Gewinn von 8802 DM. Schließlich stellte die „Nordsee“ das Schiff ende September 1959 außer Dienst. (letzte Fangreise am 29.9 mit 2393 Korb vom Fladengrund unter Kapitän Flessel)

Ende 1959 zeigte eine italienische Reederei Interesse an der „Andernach“, sowie an der ebenfalls in Cuxhaven aufgelegten „Peine“.

Nach langwierigen Verhandlungen und Bezahlung des Kaufpreises von 185 000 DM für die beiden Schiffe übernahm schließlich die Reederei SAIPA die „Andernach“ und „Peine“ 1960. Die Dampfer traten am 15. Mai 1960 die Überführungsreise von Cuxhaven nach Italien an. Umbenannt in „Saipa Seconda“ endete die ehemalige „Mulsum“ 1970 durch die Schneidbrenner eines Abbruchbetriebes in Triest.

Dieter Kokot



Fischdampfer „Mulsum“

Kopfeimer zum melken

Ein Relikt aus alter Zeit

Vor über fünfzig Jahren gab es noch „Koppammer“

Etwa um 1950 waren in vielen Dörfern des Kirchspiels Debstedt alttümliche Milcheimer mit der plattdeutschen Bezeichnung „Koppammer“ (Kopfeimer) zu finden. Es sind Milcheimer, die unten weit und oben eng, also eine konische Form haben. Es gab sie in verschiedenen Größen und Arten. Meist waren sie aus verzinktem Eisenblech gefertigt, manche grün angestrichen, doch es gab sie auch in emaillierter Ausführung. Je nach Größe beträgt der Durchmesser 32 cm oder 38 cm und der obere 23 cm oder 27 cm und die Höhe liegt bei 26 oder 34 cm.

Nach dem Fassungsvermögen sind es 15 und 20 Litererimer; manche waren mit, andere ohne Deckel.

Auf einem alten Foto aus Debstedt ist im Jahre 1915 die Magd und Melkerin Bertha Edebohls mit zwei solchen Kopfeimern abgebildet, die an einer „Dracht“ (auch Trage oder Joch), dem Schultertrageholz, hängen. Es mussten immer zwei Eimer eingehängt werden, denn ein einzelner Eimer konnte, wegen der erforderlichen Gleichgewichtigkeit, nicht an der Schulter getragen werden. Was es mit der Bezeichnung „Koppammer“ auf sich hat, wussten aber selbst ältere Leute nicht mehr, man vermutete, dass der Name von der konischen Form herrührte. Die tatsächliche Nutzung, die rund 100 Jahre zurück lag, war nicht mehr bekannt.

Die Aufklärung gibt Heinrich Teut in seinem plattdeutschen Hader Wörterbuch (Wachtholz-Verlag): „Ein Koppammer wurde früher auf dem Kopf getragen“. Dazu gehörte das „Koppbredd“, ein Brett mit Trichter zum Tragen des Milcheimers auf dem Kopf. Aus anderen Orten, zum Beispiel in Hoya, ist überliefert, dass ein rundes Kopfkissen oder ein runder Stoffwulst auf dem Kopf zum Tragen des Eimers diente. Die konische Form



Melkerin mit Trage (Heimatomuseum Debstedt)

verlagerte das Gewicht großflächig nach unten, sorgte so für besseren Stand auf dem Kopf. Die engere obere Öffnung bewirkte, dass die Milch nicht so leicht überschwappte und der Eimer dort mit einem Deckel verschlossen werden konnte. Oftmals legte man noch ein flaches Holzkreuz auf die Milch, dieses Kreuz hielt die Milch in Ruhestellung. Ursprünglich wurde also der besagte „Koppammer“ auf dem Kopf getragen, daher also der Name.

Das „auf dem Kopf tragen“ geht bei uns auf das primitive Bauernleben in die Zeit vor 1850 zurück, als die Allmende noch gemeinschaftlich genutzt wurde und der Kuhhirte sich zur Melkzeit mit den Kühen am „Melkbarg“ (Milchberg) einfanden musste. Der Milchtrug war gering und konnte bequem in einem Eimer auf dem Kopf nach Hause getragen werden.

In Debstedt wurde auf Antrag des Vorstehers Hinrich Edebohls im Jahre 1844 mit den Vorbereitungen für die Gemeinheitsteilung begonnen, die dann 1850 ihren Abschluss fanden. Ebenso lange dauerte die Ablösung der grundherrlichen Lasten. Erst danach konnten durch die erlangten Freiheiten dann Urbarmachungen durchgeführt und größere Erträge durch eine vermehrte Milchviehhaltung erwirtschaftet werden. Das Tragen von gleichzeitig zwei Eimern mit Hilfe der „Dracht“ auf der Schulter, wie es das Foto (Figur im Heimatmuseum Debstedt) zeigt, war bereits ein Fortschritt, denn so konnte nun die doppelte Menge an Milch von der Weide her transportiert werden. Im Vergleich mit den heutigen Melkrobotern ist uns die armselige Milchgewinnung der alten Zeit kaum noch vorstellbar.

Artur Burmeister



Kopfeimer (Heimatmuseum Debstedt)
Fotos: Carstens

Umschau

Bibliotheks-Katalog auf Homepage

Ab sofort ist unser Morgensterner-Bibliotheks-Katalog unter m-v-m.de auf unserer Homepage einzusehen. Obwohl der Katalog etwa 10.000 Titel umfasst, reicht die Eingabe von einem Suchbegriff (Namen, Schlagwort usw.) aus, um entsprechende Literatur zu finden. Der Katalog wird regelmäßig aktualisiert. Über Anregungen und Vorschläge zum Katalog: bibliothek@m-v-m.de würde sich das Bibliotheksteam freuen.

Tagung zur Migration in Bremerhaven

Die Jahrestagung der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen findet in diesem Jahr unter dem Thema „Migration und ihre Hintergründe“ in Bremerhaven statt. Die Seestadt war zuletzt 1977 Tagungsort gewesen. Die Koordination erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Bremerhaven und der Magistratskanzlei. Am 16. und 17. Mai treffen sich die Historiker im Deutschen Schiffahrtsmuseum zu Fachvorträgen und zur

Mitgliederversammlung. Die Fachvorträge sind öffentlich (Freitag, 16. Mai 16.00–19.00 Uhr, Sonnabend 11.00–12.30 u. 14.30–18.00 Uhr). Für den Bereich Bremerhavens und des Elbe-Weser-Dreiecks sind folgende Themen von Interesse: Dr. Horst Rößler „Hollandgänger, Zuckerbäcker, Auswanderer“ (16. Mai, 17.00 Uhr); Dr. Hartmut Bickelmann „Bremerhaven als vielgestaltiger Wanderungsraum“ (17. Mai, 11.00 Uhr); Dr. Lars Amenda „Chinesische Seeleute und Migranten in Hamburg und Bremen/Bremerhaven“ (17. Mai, 11.45).

Das gesamte Programm ist im Stadtarchiv Bremerhaven erhältlich; Interessenten können sich an Dr. Hartmut Bickelmann, Stadtarchiv Bremerhaven, Tel. (04 71) 590-2459 wenden.

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, Muggenburgweg 2,
27607 Langen, ☎ (04 71) 55 87

Einladung

Der Heimatbund der Männer vom Morgenstern lädt ein zum Vortrag am

Dienstag, 6. Mai 2008, 19.30 Uhr, im Vortragssaal der Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln in Bremerhaven-G.: Dr. Felicitas Gottschalk, Sandstedt:

„Die Kirchenpolitik Hermann Allmers“



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Mai 2008

Montag, 5. Mai, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Altkreis Wesermünde“; Leitung: Ude Meyer

Dienstag, 6. Mai, 19.30 Uhr, Bremerhaven-G., Kreissparkasse Wesermünde/Hadeln: Vortrag Dr. Felicitas Gottschalk, Sandstedt: „Die Kirchenpolitik Hermann Allmers“

Mittwoch, 7. Mai, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Mittwoch, 7. Mai, 19.30 Uhr, Bremerhaven-L., Stadtarchiv: Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann

Mittwoch, 14. Mai, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Sonnabend, 17. Mai: Tagesfahrt „Schweben, Lachen und noch andere Sachen...“ – Schippern mit „Käp't'n Krock“ auf der Öste inkl. Lach-Yoga! Außerdem werden die Schwebefähre und das Buddel-Museum in Osten besucht. Abfahrt: 10.30 Uhr Bremerhaven-Hbf. Leitung: Dieter Lenz

Montag, 19. Mai, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Ina Viebrock-Hörmann

Dienstag, 20. Mai, 19 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Bussler

Dienstag, 20. Mai, 18 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: „Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft der Männer vom Morgenstern (Computergenealogie, Quellenforschung, Familienforschung)“; Leitung: Fred Wagner

Mittwoch, 21. Mai, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Sonnabend, 24. Mai: Tagesfahrt „Kleine Wanderungen an Lesum, Hamme und Wümme. Teil 3. Von Worpsswede ins Teufelsmoor“. Abfahrt: 7.00 Uhr; Cuxhaven-Stadtsarkasse, 7.45 Uhr Bremerhaven-Hbf. Leitung: Gerhard Wurche

Mittwoch, 28. Mai, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Sonnabend, 31. Mai: Tagesfahrt „Hitzacker und das hannoversche Wendland. Rundlingssiedlungen im Drawehn“. Abfahrt: 6.30 Uhr Bremerhaven-Hbf. Leitung: Walter Noeske

„Männer vom Morgenstern“
Heimatbund an Elb- und Wesermünde e.V.

Vorsitzender:
Dieter Lenz, Telefon 07 41/3 91 87 55,

Schriftführer:
Michael Figger, Telefon 04 71/9 58 60 11

Geschäftsstelle:
An der Packhalle V, Abt. 1, Bremerhaven
Geestemünde, Telefon 04 71/3 08 06 58

Geschäftszeiten:
mittwochs 16–19 Uhr, sonnabends 10–13 Uhr