

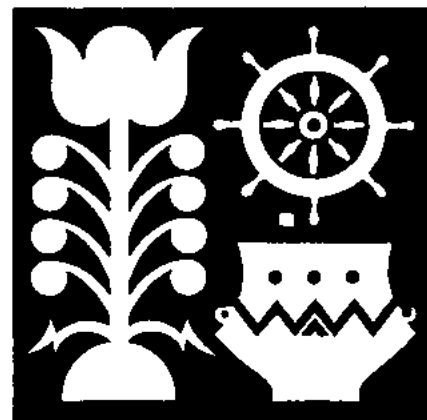
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

Juni 2008
Nr. 702



Cuxhaven war heimlicher Hafen

Vor 50 Jahren: HANSEATIC ging vom Steubenhöft aus auf Jungferntour

Cuxhaven, 21. Juli 1958. Am Steubenhöft liegt die Hanseatic bereit zur Jungferntour nach New York. Das Kurorchester und die „Bückeburger Jäger“ sorgen für beste Stimmung bei den vielen Schaulustigen. Aus den rotschwarzen Schornsteinen mit den weißen Hanseatenkreuzen steigt schwarzer Qualm, als die HANSEATIC gegen 13 Uhr ablegt. 500 Passagiere drängen sich an der Reling. Das Kommando hat Kapitän Paul Thormöhlen, Leitender Ingenieur ist Karl Gilster. Cuxhavens Oberbürgermeister Karl Olfers reist dienstlich mit. Der Transatlantikdienst ist wichtig für die Stadt.

Am Abend zuvor haben Tausende die Fahrt der HANSEATIC von der Hamburger Überseebrücke bis zur Elbmündung verfolgt. Kurz vor Mitternacht hat der Dampfer erstmals in Cuxhaven festgemacht, seinem künftigen heimlichen Heimathafen. Offiziell steht unter dem Schiffsnamen am Heck allerdings „Hamburg“.

Am Morgen des 22. Juli 1958 erreicht die HANSEATIC Le Havre. 100 Passagiere steigen zu, weitere 150 werden in Southampton folgen. Am 23. Juli geht es nach Cobh an der irischen Südküste, wo auf Reede 85 Fahrgäste mit Tendern an Bord kommen.

An Pier 97 in Manhattan trifft die Hanseatic am 29. Juli 1958 die ITA-

LIA, ihre Vorgängerin im Cuxhaven-New York-Dienst.

Das HANSEATIC-Lied

Bei der Rückkehr am 10. August 1958 bereitet Cuxhaven dem Liner einen begeisterten Empfang. Tausende warten am Steubenhöft und auf der „Alten Liebe“. Aus den Lautsprechern kommt Michael Jarys HANSEATIC-Lied:

*Hanseatic, Hanseatic,
Laß die bunten Wimpel weh'n.
Heiße Sonne, ferne Länder,
Ja, die Welt ist groß und schön.
Hanseatic, Hanseatic,
Laß uns auf die Reise geh'n.
Und in Hamburg an der Elbe,
Ja, da gibt's ein Wiedersehen.*

Nachmittags legt die HANSEATIC zur „Gästefahrt“ nach Hamburg ab. Zehntausende von Menschen stehen am Ufer. HAL-Geschäftsführer Axel Bitsch-Christensen rührt kräftig die Werbetrommel, um „Das Schiff der guten Laune“ bekannt zu machen. Ab Övelgönne ziehen Schlepper die HANSEATIC zum Schuppen 71. Ihre Jungfernfahrt ist zu Ende.

„Schrottland“ mit Substanz

Mit ihren 30.030 BRT war sie ein knappes Jahr das größte deutsche Passagierschiff – bis der Norddeutsche Lloyd die BREMEN in Dienst stellte. Die HANSEATIC sah modern aus, doch ein neues Schiff war die „Schöne Hamburgerin“ nicht. Am 22. Januar 1958 war sie mit drei hohen, schmalen

Schornsteinen vor Cuxhaven aufgetaucht.

Bisher hatte sie als EMPRESS OF SCOTLAND der Reederei Canadian Pacific gehört. Für die Reise nach Hamburg war ihr Name auf SCOTLAND verkürzt worden. Für 12 Millionen DM hatte der griechische Reeder Eugenides sie für seine neue Hamburg-Atlantik Linie (HAL) gekauft. Die Howaldtswerke sollten sie für die Route



Die HANSEATIC trifft in New York ein. (Deutsches Schifffahrtsmuseum)

zwischen Cuxhaven und New York herrichten.

Als EMPRESS OF JAPAN war sie mit 22 Knoten ab 1930 schnellster Liner auf dem Pazifik. 1942 wurde das Schiff umbenannt, weil Japan Kriegsgegner der Briten und Amerikaner geworden war. Nach dem Einsatz als Truppentransporter bis 1948 wurde es renoviert. Bis 1957 lief die EMPRESS OF SCOTLAND zwischen Liverpool und Quebec. Außerdem machte sie Kreuzfahrten in der Karibik.

Der Hamburger Volksmund sprach wegen des unattraktiven äußeren Zustands der 28 Jahre alten SCOTLAND zwar spöttisch von *Schrottland*, doch der Rumpf war gut erhalten. Auch Kessel und Turbinen waren gepflegt, so dass sie nur überholt, nicht aber ersetzt werden mussten. Neben modernen Schornsteinen, einem schrägen Vorsteven sowie neuen Masten erhielt die HANSEATIC veränderte Aufbauten, die ihr ein gestreckteres, eleganteres Aussehen gaben. 1255 Passagiere konnten jetzt mit ihr reisen, 85 davon Erster Klasse.

Anders als bei der BREMEN war es kein kompletter Neuausbau, sondern eine Teilrenovierung mit Aufstockung der Kapazität. Viele Kabinen blieben mit neuem Mobiliar und Dekor erhalten. Die Gesellschaftsräume bewahrten weitgehend den Ocean Liner-Charme.

Günstiger als die BREMEN

Während auf der BREMEN ein Jahr vor ihrer Indienststellung noch das Chaos herrschte, war die HANSEATIC schon einsatzbereit. Sie wurde viel schneller fertig und war auch deutlich billiger: Bei fast gleicher Größe kostete die HANSEATIC trotz besserer Substanz und Ausstattung weniger als die Hälfte der BREMEN. Schon nach knapp sechs Monaten in der Werft nahm sie Kurs auf New York, die BREMEN erst nach eindringlichem Jahr.

Zum Kaufpreis der HANSEATIC kamen 29 Millionen DM Umbauko-

sten hinzu. Im Winter 1959/60 steckte die HAL weitere fünf Millionen DM in Kabinen und Gesellschaftsräume sowie in die Maschine. Durch die nun einen Knoten höhere Geschwindigkeit sollte das 205 Meter lange Turbinenschiff die Reise Cuxhaven-New York in 7 statt 8 Tagen schaffen.

Die schnelle Akzeptanz des Dampfers im Liniendienst, bei Karibik-Reisen ab New York und auf dem deutschen Kreuzfahrtmarkt bestätigte das kostenbewusste Hamburger Umbaukonzept. Der Publikumserfolg begleitete die HANSEATIC trotz ihres Alters über die gesamte Dienstzeit. Sie war stets eine harte Konkurrentin der BREMEN.

Nach acht erfolgreichen Jahren brach auf der HANSEATIC am Morgen des 7. September 1966 im New Yorker Hafen an einem Hilfsdiesel eine Kupferleitung, wodurch sich Öl entzündete. Der Brand weitete sich schnell aus, da die Brennstoffzufuhr nicht gestoppt werden konnte. Das Feuer bekam ständig neue Nahrung. Mit Bordmitteln ließ es sich nicht löschen, die New Yorker Feuerwehr brauchte dafür neun Stunden.

Die wenigen Passagiere und die Besatzung kamen rechtzeitig unverletzt von Bord. Die Schäden waren von außen kaum sichtbar, aber beträchtlich. Der intensive Brandgeruch war nur mit enormem Aufwand herauszubekommen. Angesichts des Schiffsalters lohnte die Reparatur nicht.

Ans Steubenhöft kehrte der an der Unterelbe überaus populäre Dampfer nie zurück. Die HANSEATIC wurde über den Atlantik an Cuxhaven vorbei nach Hamburg geschleppt und nach der Versteigerung des Inventars abgewrackt. 165 Mal hatte sie den Nordatlantik überquert und im Liniendienst und auf Kreuzfahrten zusammen rund 183.000 Passagiere befördert.

Harald Focke

*Vgl. Harald Focke/Frank Scherer: Zwei Liner – ein Konzept? Der Umbau der Passagierschiffe BREMEN und HANSEATIC 1958/59, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 29/2006, Bremerhaven/Hamburg 2007, Seite 181–218.



Reedereiplakat

Schiffer: Starke Kompassabweichung

Seeamtsverhandlungen wegen Strandung einer Geversdorfer Tjalk

Am 8. April 1904 wurde vor dem Kaiserlichen Ober-Seeamt eine Entscheidung über den Seeunfall der Geversdorfer Tjalk „Onderneming“ getroffen. Zuvor waren die Umstände des Unfalls vor dem Seeamt zu Brake verhandelt und dort ein Spruch gefällt worden.

Schiffer Johann Diedrich Hellwege aus Geversdorf hatte die Tjalk „Onderneming“ 1902 erworben. Das Fahrzeug wurde 1903 in Neuhaus ohne besondere Reparaturen klassifiziert und hatte im Büro Veritas die Klasse 3/3 K.I. 1. erhalten. Das Schiff sollte eigentlich mit drei Mann Besatzung fahren, aber außer Hellwege war nur noch der Bestmann Stehrenberg an Bord. Der 49-jährige Schiffer besaß ein 1888 in Stade ausgestelltes Zeugnis für die „Befähigung zum Schiffer auf kleiner Fahrt“. Mit 67.000 Mauersteinen beladen, machte sich die „Onderneming“ am 10. März auf den nur wenige Stunden dauernden Weg nach Wilhelmshaven und fuhr die Elbe hinunter. Gegen Abend des gleichen Tages strandete sie auf Minser-Old-Oog. Um 17.30 Uhr sah Hellwege die Bake auf Minser-Old-Oog und versuchte sogleich, zu wenden. Aber das Schiff gehorchte dem Ruder schon nicht mehr. Als der Bestmann den Anker fallen ließ, stieß es bereits auf Grund und lief sofort voll Wasser. Um sich zu retten, stiegen Schiffer und Bestmann in das mitgeführte Boot und landeten um 20.30 Uhr auf Schillighörn. Später am Abend kamen sie in Horumersiel an. Sie hatten kein Notsignal gezeigt, da ihnen die rechtzeitige Bergung des Schiffes unmöglich erschienen war. Erst zwei Tage später konnten sie mit einem Segelboot zu ihrem Schiff zurückkehren und fanden die „Onderneming“ schon an zwei Stellen quer durchgebrochen. Nun bargen sie soviel an Inventar wie möglich und verkauften das Wrack an den dort anwesenden Fährschiffer Warrings für 100 M. Der Vertreter der Versicherung war damit einverstanden. Die „Onderneming“ war mit 4.000 M in Cranz und mit 3.000 M in Schulau versichert. Wilhelm Jürgens in Oberdorf hatte die Versicherung der Ladung mit 1.000 M übernommen. In der Hauptverhandlung wurden Hellwege und Stehrenberg als Zeugen vernommen. Der Bestmann wurde sogar vereidigt. Beide gaben noch einmal die gesteuerten Kurse an. Während der Reise war nach dem Anfang 1902 überprüften Kompass gesteuert worden. Eine an Bord vorhandene Seekarte benutzte Hellwege nicht, da er die zu steuernden Kurse genau kannte und die Fahrt von der Elbe nach Weser und Jade über 100 Mal ohne Havarie gemacht hatte. Der Schiffer meinte, der Grund für die Strandung müsse eine starke Abweichung des Kompasses sein. Alkohol sei nicht an Bord gewesen. Deshalb seien beide vollkommen nüchtern ins Boot gestiegen – Aufgefordert, den Kurs auf einer Seekarte mittels eines Parallellineals abzusetzen, erklärte Hellwege nach wenigen Versuchen, er sei dazu nicht in der Lage.

Der als Zeuge vernommene Oberlotse Julius gab an, er habe bei schlechter Sicht gegen 16.05 Uhr eine graue Tjalk entdeckt, die mit Kurs SW3/4W auf die Blaue Balje zuhielt. Gegen 17.20 Uhr habe er eine graue Tjalk gesehen, die mit gesetztem Großsegel vor der Blauen Balje auf Wind und Strom gelegen habe. Leute oder ein Notsignal waren nicht zu entdecken. Der Ankerplatz war zwar ungünstig, aber Gefahr schien nicht vorhanden zu sein, da auflaufendes Wasser war. Auffälliges habe er nicht bemerkt. Hellwege gab daraufhin an, die „Onderneming“ sei grau gestrichen, werde also die bemerkte Tjalk gewesen sein, sei zu dieser Zeit aber schon zum Teil unter Wasser gewesen.

Dass er einen südlichen Kurs gesteuert habe und zwischen den Tonnen AJ/C und AJ/D hindurch gefahren sei, glaube er nicht.

Nun stellte der Reichskommissar den Antrag, Hellwege die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes als „Schiffer auf kleiner Fahrt“ zu entziehen. Die Strandung sei nur durch Verschulden des unfähigen Kapitäns herbeigeführt, der nicht einmal imstande war, den Kurs auf einer Seekarte abzusetzen. Der größte Teil dessen, was der Schiffer und sein Bestmann über den Kurs angegeben hätten, sei unwahr. Sie seien ohne entsprechende Kursänderung direkt auf Minser-Old-Oog zu gesegelt. Nach weiteren Ausführungen bleibe nur die Annahme übrig, dass der Kapitän nicht den angegebenen Kurs gesteuert und auch nicht scharf Ausguck gehalten habe. Vielleicht fehle es ihm an der vollen Sehschärfe. Auf alle Fälle stehe fest, dass die Strandung durch die Schuld des Kapitäns geschehen sei. Er habe nicht die nötigen Vorsichtsmaßnahmen getroffen. Unzweifelhaft habe er einen Mangel an Eigenschaften gezeigt, die zur Ausübung seines Gewerbes als Schiffer auf kleiner Fahrt erforderlich sind. Er sei nicht imstande gewesen, den gesteuerten Kurs auf der Seekarte einzutragen, was er dem Nachweis der Befähigung vom 6. 8. 1887 als „Schiffer auf kleiner Fahrt“ zufolge hätte können müssen.

Aber das Seeamt war der Meinung, davon hänge der Unfall nicht ab, denn für diese Küstenfahrt war die Benutzung der Seekarte nicht erforderlich, wenn dem Kapitän die zu steuernden Kurse bekannt waren. Das sei nach so langer Fahrzeit aber anzunehmen. Seine Schuld läge also nicht darin, dass er die Seekarte nicht benutzt, sondern dass er die ihm bekannten Kurse nicht gesteuert hatte. Dieses schwere Verschulden reiche aus, ihm die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen. Da Hellwege aber 15 Jahre lang unfallfrei gefahren sei, wolle man ihm die Erlaubnis belassen in der Erwartung, dass er nun nachdrücklich zur Vorsicht gewarnt sei. Der Spruch des Seeamtes zu Brake lautete nach den oben angeführten Gründen folgendermaßen: ...Die Strandung ist auf fehlerhafte Navigierung des Schiffers auf kleiner Fahrt Johann Diedrich Hellwege aus Geversdorf zurückzuführen. Die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes ist ihm zu belassen.

Gegen diese Entscheidung erhob der Reichskommissar Einspruch. Daraufhin entschied nun das Kaiserliche Ober-Seeamt zu Berlin am 20. September 1904 in öffentlicher Sitzung nach mündlicher Verhandlung der Sache, dass der Spruch des Großherzoglichen Seeamts zu Brake vom 8. April 1904 dahin abzuändern sei, dass dem Kapitän Johann Diedrich Hellwege die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen und die baren Auslagen des Verfahrens außer Ansatz zu lassen.

Begründet wurde der Spruch wie folgt. Zunächst wurde richtig gestellt, dass der Kapitän erst 43 und nicht 49 Jahre alt war. Ferner lautete seine Befähigung nur zum „Schiffer auf Küstenfahrt“. Gegen die vorausgegangene Untersuchung war weder vom Reichskommissar, dem Kapitän noch dem Ober-Seeamt etwas einzuwenden. Dieses glaubte ebenfalls, dass der Kapitän nachlässig navigiert und dadurch den Unfall verschuldet hat. Ob der angegebene Kurs tatsächlich gesteuert wurde, mochte dahingestellt bleiben, wie auch die anderen Angaben der beiden Seeleute. Möglicherweise ist es zu einem Irrtum gekommen, indem der lotende Bestmann nicht genügend Möglichkeit hatte, den Kurs des Kapitäns hinreichend

nachzuprüfen. Auch wenn der Kapitän unverschuldet vom Kurs abgekommen war, bleibt immer noch die Tatsache des nachlässigen Navigierens bestehen. Bei der schlechten Sicht hätte er versuchen müssen, eine Tonne oder andere Seezeichen auszumachen, um sich zu orientieren. Vor allem hätte ihm auffallen müssen, dass er das nahe Feuerschiff nicht gesehen hat. Jedenfalls ist auch nicht genug gelotet worden, denn dann hätte man erkennen müssen, dass man nicht dort war, wo man glaubte zu sein. In diesem Fall hätte der Schiffer Anker werfen und besseres Wetter abwarten müssen. Weil die vielen bisherigen Fahrten glücklich verlaufen waren, hat sich der Kapitän sicher gefühlt und sich zu sehr auf Wind und Strom verlassen, dass sie ihn sicher in die Jade bringen würden. Das zeigt, dass ihm die nötigen Eigenschaften zur Ausübung seines Gewerbes fehlen. Die mangelnde Fähigkeit, sich auf der Seekarte zurechtzufinden, hat nicht ursächlich Einfluss auf die Strandung gehabt, es ist aber zu erwägen, ob ihm die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen ist.

Das Ober-Seeamt hat diese Frage zu Ungunsten des Kapitäns entschieden: Es kann nicht sein, einem Küstenschiffer die Führung eines Schiffes anzuvertrauen, der so nachlässig navigiert und sich in 15 Jahren Fahrzeit nicht die Fähigkeit zur Orientierung auf der entsprechenden Seekarte erworben hat. Wenn es ihm in der Zukunft gelingen sollte, sich diese Fähigkeit und die sonstigen Eigenschaften anzueignen, die bei einem Küstenschiffer, damit er den Pflichten seines Gewerbes genügen könne, vorhanden sein müssen, so steht zu hoffen, dass ihm der Reichskanzler der einst die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes wieder einräumen werde.

Die Kosten des Verfahrens mussten außer Ansatz bleiben, da die Beschwerde vom Reichskommissar eingelegt worden ist.

Vermutlich hat Hellwege bald darauf die nötige Qualifizierung erworben, denn kurze Zeit später fuhr er mit dem Galeas-Ewer „Helene“, mit dem er 1931 auf der Weser tödlich verunglückte.

Gisela Tiedemann – Wingst

„Een goden Diek is unse Leven“



Seit Jahrhunderten gehört der „güldene Ring“, wie man in früheren Jahrhunderten den Deich nannte, zu den Bauwerken, die immer sorgfältig und vor allem mit großer Arbeitsleistung gehütet wurden. „Een goden Diek is unse Leven“, sagten die Altvorderen. Nach der Jahrhundertflut im Februar 1962, die schwere Schäden anrichtete, wurden ab 1963 viele Millionen investiert, um Wursten Deich so stark zu machen, dass er – nach menschlichem Ermessen – allen Sturmseen der Nordsee erfolgreich trotzen kann. Beispiel eines starken Deiches ist der grüne Damm von Spieka-Neufeld (Foto oben). Aber immer wieder greift der Blanke Hans vor allem die Uferzonen vor dem Deich an. Lange Abschnitte, wie das untere Bild zwischen Ochsenturm und Wremen-Schottwarden zeigt, müssen selbst noch hinter den kleinen Wellenbrechern gründlich befestigt werden.

Fotos: Hein Carstens



30. Heimattag in Osten

Dr. Nicola Borger-Keweloh, neue Vorsitzende der Morgensterner



Als erste Frau – in der über 125-jährigen Geschichte des Heimatbundes – wählten die Mitglieder auf dem Heimattag am 21. Juni in Osten an der Oste Frau Dr. Nicola Borger-Keweloh mit großer Mehrheit zur ihrer Vorsitzenden. Frau Dr. Nicola Borger-Keweloh (Jahr-

gang 1951) ist in Bonn aufgewachsen und lebt seit 1981 in Bremerhaven. Dort arbeitet sie freiberuflich an diversen Projekten mit. Zum Beispiel hat sie im Museumsführer für Niedersachsen und Bremen und in der Reihe „KulturRouten“ Niedersachsen jeweils den Elbe-Weser-Raum bearbeitet, daneben war sie an einem Band über Orgeln in Niedersachsen beteiligt. Buch und Wanderausstellung zur Weserflößerei hatten das Amt als Schriftführerin der Deutschen Flößerei-Vereinigung zur Folge. Bei den Morgensternern ist sie schon lange Jahre vor allem als Fahrtenleiterin bekannt. Das Studium der Kunstgeschichte, Archäologie und Volkskunde und die Beschäftigung mit der Kulturgeschichte der Region bieten eine gute Grundlage, den Heimatbund fachkompetent zu leiten.

Die Redaktion wird noch ein ausführliches Gespräch mit der Vorsitzenden im nächsten Heimatblatt veröffentlichen.



Die Mitglieder der Männer vom Morgenstern versammelten sich zur Hauptversammlung in der großen Ostener Festhalle.



Großes Interesse galt dem Büchertisch der Morgensterner in der Festhalle.



Erste Amtshandlung der neuen Vorsitzenden. Nach der Wahl von Johannes Göhler, Ringstedt, zum Ehrenmitglied der Morgensterner würdigte Frau Dr. Nicola Borger-Keweloh die erfolgreiche Arbeit des langjährigen verdienstvollen Vorsitzenden.



Erinnerte an längst vergangene Zeiten: Eine Fahrt der Mitglieder mit der berühmten Schwebefähre.



Mit launigen Worten und vielen Zitaten von Wilhelm Busch erfreute Hermann Alves die Zuhörer.



Osten hat viele kleine idyllische Gassen und Straßen. Blick auf den Kirchturm nahe am Ostedeich.



Während des Rundganges wurde die berühmte Europa-Postkutsche bestaunt.

Unerbittlich gegen Konkurrenz

Otterndorfer Schuhmacher gegen Schuhverkauf in Läden

Die Stadt Otterndorf gehört zu den wenigen Orten im Großraum Bremerhaven, in denen es früher so genannte „Gilden“ oder Zünfte beziehungsweise Innungen gab. Zu den Zünften mit hoher Mitgliederzahl gehörte die Gilde der Schuhmacher, die um 1730 rund 40 Meister zählte. Eines ihrer Hauptanliegen bestand darin, dafür zu sorgen, dass die Mitglieder ein einigermaßen Auskommen fanden. Daher blieb man unerbittlich, wenn sich irgendwo im Lande Hadeln eine Konkurrenz auftat, die gegen die Paragraphen des Schuhmacherprivilegs verstieß. Das Privileg hatte noch der Herzog von Sachsen-Lauenburg den Schustern der Stadt Otterndorf verliehen. Dem Herzog unterstand lange Zeit die Verwaltung des Landes Hadeln. Das Sonderrecht behielt seine Gültigkeit, als das Land Hadeln in der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts an das Kurfürstentum Hannover fiel.

1787 kam es zu einem Verstoß gegen das Privileg, woraufhin die Vorsteher „des Hadelnschen Schuster Amts“ sofort tätig wurden. Anfang März 1787 schrieben die beiden „Aeltermäner“ Johann Friedrich Gerhard Meyer und Hinrich Oland aus Otterndorf eine „Vorstellung“ an den Landgräfen, der seinen Sitz in Stade hatte und der höchste Verwaltungsbeamte des Lan-

des Hadeln war. In der Vorstellung legten die beiden Meister Folgendes dar:



Schuhmacher um 1700

Einer der Otterndorfer Schuhmacher, nämlich „Schuster Meister Adam Klingglas“, hatte begonnen, Leder von dem Otterndorfer „Eisen Kramer“ Andreas Kiep zu beziehen. Klingglas lieferte wiederum „Schue und Stiefel“ an den Eisenwarenhändler, der die

Schuhmachererzeugnisse in seinem Laden verkaufte. Das Geschäft mit den Schuhen lief so gut, dass Klingglas drei Gesellen beschäftigen konnte, während viele seiner Kollegen nicht einmal für einen Gesellen Arbeit hatten.

Die Gilde befürchtete nun Folgendes: Sollte Kiep fortfahren, Schuhwaren in seiner „Bude“ (kleiner Laden) zu führen und „aus dem Hauße“ zu verkaufen, würden die Otterndorfer Schuhmacher, die ihren höchsten Umsatz immer auf dem acht Tage dauernden Otterndorfer Jahrmarkt erzielten, auf ihren Schuhen, Stiefeln und Pantoffeln sitzenbleiben, weil sich das Gros der bisherigen Kundschaft bereits bei Kiep eingedeckt hatte. Dies gereiche dann „zum völligen Ruin der Schuster“ der Gilde, so die Älterleute. Daher ersuchten sie den Landgräfen, den Schuhverkauf durch den Eisenwarenhändler zu verbieten. Als Verbotsbasis sollte § 35 ihres „Amts Privilegs“ dienen. Darin stand zwar nur, dass „kein Ausländischer Schuster außerhalb (des) Jahrmarckts im Lande Hadeln, Stiefeln Schue und Pantoffeln verkaufen soll“, doch die Beschwerdeführer meinten, dieser Paragraph ließe sich durchaus auf den Eisenwarenhändler anwenden. Schließlich könne man ja nicht wissen, ob er nicht auch Ware von Schustern, die außerhalb des

Landes Hadeln wohnten, in Kommission nehme.

Meyer und Oland forderten nicht nur das Verkaufsverbot, sie baten auch darum, dass Kiep „zur Erstattung der uns (d. h. der Schusterinnung) verursachten Kosten angehalten werden möge“.

Bevor der Landgräfe jedoch in der Sache entschied, forderte er erst einmal einen Bericht vom Otterndorfer Magistrat an. Daher lud dieser Kiep aufs Rathaus und erfuhr bei der Befragung Folgendes: Klingglas hatte dem Eisenwarenhändler wegen einer Lederlieferung Geld geschuldet. Als dieser trotz Mahnung nicht zahlen konnte, einigte man sich darauf, dass die Schulden mit fertiger Schuhware beglichen wurde. Kiep verkaufte nur Schuhe im Werte der Forderung, nicht mehr. Es handelte sich somit um eine einmalige Aktion und um keine Dauereinrichtung, wie von den Beschwerdeführern behauptet wurde. Aus diesem Grunde hatte es der Magistrat auch abgelehnt, die in Kieps Laden befindliche Schusterware zu pfänden, wie es die beiden Gildevorsteher nach Bekanntwerden des Verkaufs durch Kiep verlangt hatten.

Die Antwort des Landgräfen auf die Vorstellung liegt der Akte aus dem Kreisarchiv im Kranichhaus leider nicht bei.

Ernst Beplate

Anwalt wollte Geld sehen

Armutsbescheinigung für Otterndorfer Goldschmied

Auch in früheren Jahrhunderten brauchten mittellose Bürger hiesiger Gegend nicht zu verzweifeln, wenn es galt, ihr Recht vor Gericht zu erstreiten. Genau wie heute griff ihnen der Staat unter die Arme und erließ ihnen die „Gerichts Stempel Gebühren“. Von dieser Praxis zeugt eine Akte, die heute das Kreisarchiv im Otterndorfer Kranichhaus verwahrt.

1822 stritt sich der Otterndorfer Goldschmiedegeselle Peter Hinrich Borchers, der bei Goldschmiedemeister Matthias Hinrich Stender in Otterndorf in Lohn und Brot stand, mit seiner Mutter um sein Erbe. Nach dem Tode von Claus Borchers, seinem Vater, verlangte der Geselle von der „Witwe Anna Catharina Borchers, vorhin verheiratet gewesen Mohrmann, gebohrne Mentz“, die „Herausgabe Väterlicher Güther“. Doch die Witwe kam dem Begehren nicht nach, daher blieb ihrem Sohn nur der Gang vor das Gericht. Unter dem Rechtsbeistand von Advokat Christian von der Osten verklagte Borchers seine Mutter vor dem Obergericht des Landes Hadeln. Bevor der Rechtsstreit aber seinen Abschluss fand, wollte der Richter erst einmal Geld sehen. Er bedeutete dem Anwalt, solange „die rückständigen Gerichts und Stempel Gebühren“ nicht „erlegt würden“, bliebe „die Sache liegen“.

Nur geringer Lohn

Die Stempelgebühren waren entstanden, weil für die Schriftsätze kein Normalpapier verwendet werden durfte, sondern nur solches, auf dem eine Steuer lag. Diese Abgabe trug die Bezeichnung Stempelgebühr, weil in das handgeschöpfte Papier ein Tax-Stempel geprägt war, der die Höhe der Gebühr angab.

Der Magistrat der Stadt Otterndorf sollte nun bestätigen, dass der Geselle „gar kein Vermögen habe“, denn „ein Goldschmieds Gesell“ wie er könne „doch wol von seinem Gesellen Stand nichts übrig haben“. Dies bedeutet, Borchers vermochte sich von seinem geringen Lohn nichts auf die hohe Kante zu legen. Über die erbetene



Goldschmied um 1700

„Armuthsbescheinigung“ wurden dem Bezogenen die Gerichtskosten automatisch erlassen.

Borchers schloss sein Schreiben recht weitschweifig, eben ganz ein Kind der Biedermeierzeit. Er schrieb: „Zu der Gerechtigkeitsliebe des Hochlöblichen Stadt-Magistrats lebe ich daher der Zuversicht seiner Huldreichen Erhöhung meiner Bitte“.

Der Bürgermeister enttäuschte die Zuversicht des Handwerkers nicht und stellte die erbetene Bescheinigung aus. Wie der Rechtsstreit ausging, ist in der vorliegenden Akte allerdings nicht vermerkt.

Ernst Beplate

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.
Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:
Rinje Bernd Behrens, Muggenburgerweg 2, 27607 Langen, ☎ (047 43) 5587

Minna Pieper †

Am 6. Mai starb in Lüdingworth im Kreise ihrer Familie Minna Pieper im Alter von 96 Jahren. Sie war eines der ältesten Ehrenmitglieder der Männer vom Morgenstern und viele Jahre im Dienste unseres Heimatbundes aktiv.

Geboren und aufgewachsen auf einem Hof in Altenbruch, war sie von Kindheit an mit den historisch bedingten Eigenheiten des Landes Hadeln vertraut. Dies und die Familienforschung führte sie nach dem Zweiten Weltkrieg bald zu den

Morgensternern. Ihre umfangreichen Recherchen, insbesondere zu den eingesessenen Familien Pieper, Tamm und Krohn, lieferten eine Reihe von gewichtigen Bausteinen zur Geschichte des alten Landes Hadeln. In Würdigung ihrer Verdienste wurde sie im Jahre 1990 zum Ehrenmitglied unseres Heimatbundes ernannt.

Die Männer vom Morgenstern verlieren mit Minna Pieper ein verdienstvolles Mitglied, das ihnen in dankbarer Erinnerung bleiben wird.



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Juli 2008

Mittwoch, 2. Juli, 19.30 Uhr, Bremerhaven-Lehe, Stadtarchiv: Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann

Montag, 7. Juli, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Altkreis Wesermünde“; Leitung: Ude Meyer

Donnerstag, 10. Juli, bis Sonntag, 13. Juli: Radexkursion nach Schleswig: „Geschichte/Kultur/Natur von Schleswig bis Eckernförde und um die Schlei.“ Treffpunkt im Hotel, Leitung: Gudrun und Bernhard Huskamp.

Dienstag, 15. Juli, 19 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Bussler

Dienstag, 15. Juli, 18 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Gesprächskreis der „Familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft der Männer vom Morgenstern (Computergenealogie, Quellenforschung, Familienforschung)“; Leitung: Fred Wagner

Montag, 21. Juli, 18.30 Uhr, Bre-

merhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Ina Viebrok-Hörmann

Die „Arbeitsgemeinschaft Hadeln“, Leitung Heiko Völker, tagt im Juli nicht.

Die „Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft“, Leitung Fred Wagner, trifft sich an jedem Dienstag von 16 bis 18 Uhr in den Räumen der Bibliothek, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1, zur Arbeits- und Informationsstunde.

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

Vorsitzende:
Dr. Nicola Borger-Keweloh
Telefon 07 41/6 57 33,

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