

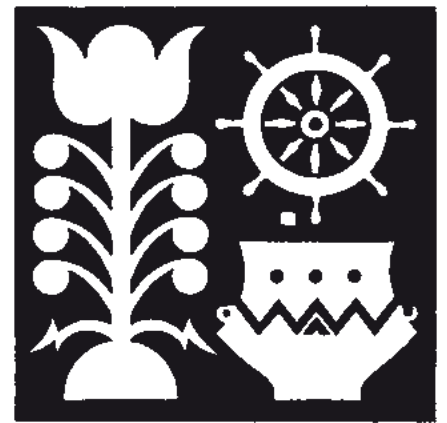
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

Januar 2010
Nr. 721



Die Grenzen des Freihafenbezirks

Veränderungen im Hafengebiet von Bremerhaven verlangten Verschiebung des Zollgrenzverlaufs



Zollamt Rotersand

Mit dem Erwerb des hannoverschen Gebietes durch Bremen in der Leher Feldmark und der Gründung Bremerhavens mit dem Bau des Hafens im Jahre 1827 entstand gegenüber dem Umland ein gegenteiliges Wirtschaftsgebiet an der Unterweser. Das Königreich Hannover war 1866 dem Norddeutschen Zollverein beigetreten, während u. a. Bremen diesem noch zögerlich gegenüber stand. Das bremische Gebiet war somit in der Gesamtheit zum nunmehr preußischen Umland Zollausland. Noch heute spiegeln Straßenbezeichnungen wie „Leher Tor“ und „Zollinlandstraße“ den damaligen Grenzverlauf wider.

Erst durch den Beitritt Hamburgs und Bremens in den Zollverein im Oktober 1888 änderten sich diese Verhältnisse. Die beiden Städte erhielten Freihäfen zugestanden, um den freien Handel mit dem Ausland nicht zu behindern. Ausländische Waren durften in diesen Bereichen umgeschlagen und gelagert werden, ohne dass die Einfuhrzölle sofort fällig wurden. Erst bei

der Einfuhr in das Zollgebiet mussten die Güter angemeldet und die Abgaben bezahlt werden. Durch den Beitritt in die Zollgemeinschaft änderten sich die Verhältnisse für die Bevölkerung dergestalt, dass Teile der Wohngebiete dem Zollgebiet zugeschlagen wurden und darin befindliche Waren nachversteuert werden mussten.

Durch die „Verordnung über die Änderung des Umfangs des Freihafens Bremerhaven“ des Reichsministers der Finanzen vom 30. August 1940 wurden die Grenzen des Freihafenbezirks Bremerhaven neu festgelegt. Ausgangspunkt war das im Jahre 1936 fertig gestellte Zollamt Rotersand. Mit dieser Festlegung wurden der Neue Hafen und der Kaiserhafen I aus dem Freihafen ausgegliedert und dem Zollgebiet zugeordnet. Das Hauptzollamt Bremerhaven in der Keil-/Ecke Schifferstraße mit seinen Zollstellen war bereits am 1.4.1934 aufgelöst und dem HZA Wesermünde, Kaistraße 1, eingegliedert worden. Der von der Querstraße aus hinter den Wohnblöcken westlich der Kaiserstraße gelegene Zollzaun war damit überflüssig geworden.

Die neue Freihafengrenze führt nunmehr vom „Zollamt Rotersand“ in westliche Richtung zum Wendebcken der Kaiserschleuse, wobei sie die Bahngleise längs der Barkhausenstraße überspringt. Dort wurde die Grenze durch einen Zollposten überwacht. Dieser Posten am Süden des Schuppens 15 war in einer Holzbaracke untergebracht und rund um die Uhr von einem Zollbeamten besetzt. Er diente gleichzeitig der Abfertigung von Waren des freien Verkehrs aus dem Zollgebiet in das Zollgebiet durch den Freihafen in Richtung Alter und Neuer Hafen. In unmittelbarer Nähe des ehemaligen Fähranlegers der Verkehrsgesellschaft führten die Zolllinien über das Hafenbecken zum Binnenhaupt der Kaiserschleuse mit den Zollposten Nord und Süd, des weiteren über das Außenhaupt und dem so genannten „Pingelturm“ in Luftlinie

bis zum Turm der Blexer Kirche. Die jeweilige Strandlinie führte über die Columbuskaje hinaus in nördliche Richtung bis zum Zollposten Imsumer Deich.

Dieser Posten bestand aus einer einfachen, etwa 4 m² kleinen Bude zur Unterbringung der dort in Einsatz befindlichen Beamten. Noch bis Ende der 50er Jahre befand sich diese auf der Deichkrone. Die Überwachung besonders des Vordeichgeländes erfolgte mittels eines starken Scheinwerfers, der in wechselnden Abständen zu bedienen war. Das Gebiet bestand aus dem Wattgelände mit mannshohem

Schilf und wurde gerne als Schleichpfad für Schmuggelgut benutzt. Außerdem zogen sich verbotenerweise Nichtsesshafte dorthin zurück und bauten gekonnt ihre Schlafplätze. Eine Holztreppe führte hinunter auf die Straße. Diese war nur selten frequentiert und diente lediglich Fußgängern und Fahrradfahrern als Grenzübergang nach Weddewarden und dem Umland. Eine Zollschranke mit dem Halteschild zeigte den Übergang in das Zollgebiet und das Haltegebot zur Kontrolle der wenigen Fahrzeuge an. Der Warenübergang war an dieser Stelle verboten. Für notdürftige Einrichtungen der Zollbeamten war ein „Haus mit Herz“ im Schilfgebiet an der gegenüberliegenden Straßenseite aufgestellt, das dann in zeitlichen Abständen versetzt werden musste.

Die östliche Begrenzung des Freihafens vom ZA Rotersand aus wurde in der Verordnung wie folgt beschrieben:

„... bis etwa 6 Meter von der Südwestecke des Zollamtsgebäudes. Hier wendet sie sich fast rechtwinklig 41 Meter nach Norden, dann in fast rechtem Winkel nach Osten, wobei sie das Zollamtsgebäude im Zollinland lassend, bis zur Franziusstraße. Sie überquert die Franziusstraße, biegt an deren Ostseite nach Norden um, wendet sich nach 50 Metern den Bahnanlagen zu und folgt diesen in nordöstlicher Richtung in einem mittleren Abstand von 4 Metern bis zur Batteriestraße. An der Kreuzung mit der Batteriestraße springt die Zollgrenze etwa 10 Meter nach Westen vor; kreuzt dabei das



Zollposten Imsumer Deich

nach den Hafengleisgruppen führende Verbindungsgleis (ehemaliges Fischgleis), biegt dann im rechten Winkel ab und verläuft dann, erst die Batteriestraße kreuzend, in Abstand von 3,60 Metern westlich dieses Gleises etwa 780 Meter in nordöstlicher Richtung...“

Mit dieser Verordnung ist die Festlegung vom ZA bis zum Zollposten „Hansastraße“, dem im Volksmund

Fortsetzung Seite 2



Zollposten M+R Südende Schuppen 15



Zollposten Hansastraße (kleiner Zoll)

Bundesverdienstkreuz für Peter Bussler



Im Dezember 2009 erhielt Peter Bussler, seit vielen Jahren Mitglied des Vorstandes der Männer vom Morgenstern, das Verdienstkreuz 1. Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. „Damit würdigte der Bundespräsident vor allem den intensiven Kultur- und Bildungsaustausch, den der 67-jährige Pensionär in den vergangenen 15 Jahren mit Hochschulen im sibirischen Nowokusnesk und Kemerowo aufgebaut hat“ heißt es in der Verlautbarung des Niedersächsischen Ministeriums für Wissenschaft und Kultur. Minister Stratmann kam extra nach Cuxhaven gereist, um den Orden zu überreichen. Nach seiner Pensionierung als Offizier fand Peter Bussler außergewöhnliche neue Tätigkeitsfelder. Das eine Feld liegt in Sibirien, vor allem in

Nowokusnesk, einer Industrie-Großstadt mit annähernd 600.000 Einwohnern in der Region der Bezirkshauptstadt Komorowo. Dort unterrichtet er in der pädagogischen Hochschule Deutsch. In den Semesterferien gönnt er sich in Cuxhaven statt einer möglichen Mußezeit eine Phase intensiver Heimatforschung. Beides würde nicht für ein Verdienstkreuz reichen, wenn es nicht mit besonderem Engagement geschähe. Für die Tätigkeit in Sibirien entwarf er eigene Lernhilfen zur Vermittlung von Deutsch als Fremdsprache und bildete zusätzlich zur eigenen Lehrtätigkeit andere Dozenten fort. Neben der Arbeit an der Hochschule engagiert er sich in Nowokusnesk für Not leidende und kranke Kinder – vor allem krebskranke Kinder – und für Studenten.

Hierzulande ist Bussler als Heimatforscher bekannt. Sein Cuxhavener Heimatarchiv bietet einen reichen Fundus an gedrucktem Quellenmaterial vor allem aus dem Printmedienbereich. Sein „Arbeitskreis Cuxhavener Stadtgeschichte“ der Männer vom Morgenstern tagt regelmäßig. Die Leser des Niederdeutschen Heimatblattes wissen die Vielseitigkeit der von ihm bearbeiteten Themen zu schätzen. Auch in dem wissenschaftlichen Jahrbuch der Männer vom Morgenstern findet man fast immer einen Beitrag von Peter Bussler. Einen Schwerpunkt seiner Darstellungen bilden die bekannteren Künstler, die in Cuxhaven und Umgebung gearbeitet haben. Sein „Historisches Lexikon der bildenden Künstler für Cuxhaven und Umgebung“, eines seiner Bücher, die die Männer vom Morgenstern veröffentlicht haben, bietet einen praktischen Überblick. Dane-

ben beschäftigt er sich mit den unterschiedlichsten Aspekten der politischen und kulturellen Geschichte der Stadt Cuxhaven vom Theater über Lokale, Badeleben, Parteien und vielem mehr. Auch an der Organisation von Ausstellungen regionaler Künstler in Cuxhaven ist er immer wieder

beteiligt. Die Männer vom Morgenstern schätzen ihn als engagiertes Vorstandsmitglied, das sogar im fernen Sibirien für Fragen erreichbar und auch in der Ferne seiner Wahlheimat Cuxhaven verbunden bleibt.

Dr. Nicola Borger-Keweloh

Einladung

Der Heimatbund der Männer vom Morgenstern lädt ein zu zwei Vorträgen

Dienstag, 9. Februar 2010, 19.30 Uhr,
im Vortragssaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Prof. Dr. Norbert Fischer, Hamburg

Maritime Gedächtniskultur an der Nordseeküste

(Gemeinsame Veranstaltung mit dem Stadtarchiv Bremerhaven und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft)

*

Donnerstag, 18. Februar 2010, 19.30 Uhr, Burg zu Hagen

Jutta Siegmeyer, Hagen

Neues aus der Schwedenzeit.

Reichsrat Schering Rosenhane und seine 17jährige Herrschaft im Amt Hagen. Ein Charakterbild

(Gemeinschaftsveranstaltung mit dem Kultur- und Heimatverein „Burg zu Hagen im Bremischen e.V.“, Hagen)

Die Grenzen...

Fortsetzung von Seite 1

genannten „Kleinen Zoll“ beschrieben. Dieser südliche Grenzverlauf hat bis zum heutigen Zeitpunkt Bestand.

Der weitere Verlauf führte nördlich des so genannten U-Bootsbeckens in westlicher Richtung bis zum Posten „Eisenbahn-Ausfahrt“. Dieser Übergang war nicht für die Öffentlichkeit bestimmt, sondern diente der Überwachung des Zugverkehrs in Richtung der Häfen Kaiserhafen II/III und dem Öffnen des Zolltores gegenüber der Einfahrt zum Lloydock und dem Berufsverkehr während des täglich zweimaligen Personenzugverkehrs. Zu diesem Zweck war ein Bahnsteig dort angelegt worden. Weiter ging der Zollpfad, dessen Benutzung der Öffentlichkeit generell verboten war, durch sumpfiges, leicht hügeliges Wiesengelände bis an die Südseite des späteren Nordhafens und dem Wendebcken. Ein mit Bauschutt aufgeschütteter Damm war die Verbindung zu dem vorbenannten Zollposten „Imsumer Deich“. Das Gebiet war während der 30er Jahre als Liegeplatz für

einen Flugzeugträger geplant und der Bau bereits begonnen worden. Kabelschächte und Kabelbahnen waren im Gelände bereits gegossen worden. Eine Verschlickung und der Schilfbewuchs machten diesen Teil unbegebar.

Eine deutliche Veränderung der Freihafengrenzen erfolgte nach dem Kriege. 1959 wurde mit dem Ausbau des Nordhafens und dem ersten Teil der Stromkaje sowie der Bau der Straße begonnen. Im Zuge dieser Tätigkeit wurde die Zollgrenze mehrfach in Richtung Norden verschoben und der Posten vom Deich auf die Straße verlegt. Dieser wurde in Zollstelle „Imsumer Deich“ umbenannt und für die Erledigung vorabgefertigter Waren zugelassen. Für die Abfertigung wurde eine „Zollabfertigungsstelle Container Terminal“ im Gatehaus I eingerichtet.

Für die Verschiffung amerikanischer Güter und von Kriegsmaterial direkt vom Flugplatz aus wurde ein Zollposten an der Ro-Ro-Anlage eingerichtet und nur zu diesem Zweck geöffnet und von Beamten besetzt.

Mit dem Bau der Erzumschlagsanlage trug eine neue Einrichtung dem



Grenzübergang Erzhafen/Osthafen

Bilder: Sammlung Verfasser

wirtschaftlichen Aufschwung des Kaiserhafens und damit der Stadt und dem Lande Bremen Rechnung. Vom Wendebcken der Nordschleuse aus wurde in Richtung Osten ein neues Hafenbecken angelegt. Mit einer Kajenlänge von 350 Metern und einer Tiefe von 14 Metern konnten Erzfrachter in den Hafen gelangen, an der Pier gelöscht und das Erz mittels einer Laufbandanlage über die gesamte Breite der Eisenbahnanlage transportiert werden.

Da dieses neue Hafenbecken zunächst außerhalb des Freihafens lag, musste an der Stichstraße zur nördlichen Seite des Beckens ein neuer Grenzübergang mit einer Zollschränke geschaffen werden. Eingehende Schiffe mussten zollamtlich abgefertigt werden. Mit der Fertigstellung und dem Straßenbau bis zum Anschluss an den Nordhafen und damit an die Abfertigungsstelle Imsumer Deich wurde das Gebiet dem Freihafen zugeschlagen, und der Posten konnte aufgelöst werden.

Durch die Erweiterung des Geländes für den Autoumschlag und den

Ausbau des Containerterminals II erfolgte die nächste Station nördlich der Carl-Schurz-Kaserne. Dazu wurden zwei der an der Flughafensstraße gelegenen drei Doppelhäuser geschleift und eines davon als Aufenthaltsraum und Registratur benutzt. Im Zuge der Verlegung und des Neubaus der Straße wurde zunächst für die zollamtliche Abfertigung ein Bürocontainer aufgestellt. 1982 wurde mit dem Bau des ersten Gebäudes, der jetzigen „Zollabfertigungsgruppe Container Terminal“, begonnen. Die Einweihung des Gebäudes fand 1984 statt.

Weiter wurden der als U-Bootsbecken geplante Hafen zugeschüttete und das stillgelegte Erzumschlaggelände als Stellplätze für den Autoumschlag mit einem eigenen Zolltor (Autotor) und direktem Zugang zum Autobahnzubringer eingerichtet. Mit der Fertigstellung des CT III und IV scheint das Hafengebiet vorläufig an die Grenzen gestoßen zu sein, obwohl ein Ausbau weiterer Stellflächen für den Autoumschlag geplant ist.

Hans-Dieter Haufschildt



Zollposten „Imsumer Deich“ nach Ausbau und Fertigstellung des Nordhafens. Verlegung des Posten auf die Straße Richtung Norden.

Künstliche Entwässerung für das Hadler Sietland

Der Bau der Ihlienworter und Otterndorfer Schöpfwerke

Der Beginn des Deichbaus geht vor allem auf die verheerenden Sturmfluten zurück, denen die Küstenbewohner seit Urzeiten ausgesetzt waren. Mit dem Deichbau sind gleichzeitig zahlreiche Fragen der Oberflächenentwässerung verbunden, also der Bau von Sielen, Schleusen und Schöpfwerken, denen schon immer eine wichtige Rolle zukam, um beispielsweise Ummengen überschüssigen Wassers aus dem Hadler Sietland in die Elbe abführen zu können. Deichbau und Entwässerung gingen verstärkt ab dem 12. und 13. Jahrhundert vonstatten; sie gehören bis heute untrennbar zusammen und bedingen einander.

Zunächst war ein weit verzweigtes System von Gräben erforderlich, um einerseits den Schlickboden trockenlegen und andererseits die atmosphärischen Niederschläge möglichst rasch ableiten zu können. Je niedriger der Marschboden gelegen war, desto stärker musste das Grabennetz ausgebaut werden. Daher nimmt es nicht wunder, wenn in weiten Teilen des Hadler Sietlandes mehr als 20% der Bodenoberfläche von Gräben eingenommen werden. In der Regel münden die kleinen Gräben in größere Schaugräben, auch Wettern genannt, die schließlich das Wasser bis zum Deich und durch ein Siel während der Ebbezeit in die Elbe abführen. Bekanntlich öffnen sich Siel und Schleusen aber nur dann, wenn der Wasserspiegel zur Zeit der Ebbe niedriger als der Binnenwasserstand ist.

Gewaltige Überschwemmungen

Beachtliche Teile unserer Marschgebiete liegen unter der Höhe einer „normalen“ Flut, und erst bei Niedrigwasser liegt der Meeresspiegel tiefer als Medem und Hadler Kanal, so dass überschüssige Wassermengen aufgrund des dann entstandenen Gefälles ohne zusätzliche technische Einrichtungen wie Pump- oder Schöpfwerke abfließen können, von Fachleuten als Sielzug bezeichnet. Manche Flächen im nördlichen Elbe-Weser-Gebiet liegen jedoch auf demselben Niveau wie das Niedrigwasser, im Sietland sogar unter dieser Höhe, was bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts regelmäßig in den Herbst-, Winter- oder Frühjahrsmonaten zu gewaltigen Überschwemmungen des Landes geführt hat. Dieser Umstand bedingte seit jeher das Vorhandensein von Deichen, die nicht zuletzt das tiefer gelegene Land vor Überschwemmungen schützen mussten; darüber hinaus musste gleichzeitig eine effiziente Entwässerung durch den Bau von Sielen und Schleusen gewährleistet sein. Da auch diese Maßnahmen auf Dauer keinen ausreichenden Schutz boten, weil große Niederschlagsmengen aus den Binnendeichgebieten nicht in die Elbe abgeführt werden konnten, war man froh, in Ihlienworth und Otterndorf am Ende der 1920er-Jahre erstmals leis-



Das Ihlienworther Schöpfwerk kurz nach seiner Fertigstellung

tungsstarke Schöpfwerke in Betrieb nehmen zu können.

Diese Schöpfwerke lösten zwar nicht sofort alle Probleme, denn es kam gelegentlich immer noch zu Überschwemmungen, sie bildeten gleichwohl eine wesentliche Voraussetzung für weitere Ausbauarbeiten, die am 13. August 1952 mit dem ersten Spatenstich begannen und schließlich zur gründlichen Trockenlegung von etwa 12.000 Hektar Fläche im Sietland führen sollten.

Entwässerungsmaßnahmen

Der in Neuenkirchen bei Otterndorf geborene erste niedersächsische Ministerpräsident Hinrich Wilhelm Kopf hatte die Notwendigkeit erkannt, die nach wie vor bestehende Überschwemmungsgefahr nachhaltig zu bannen. Er hatte in seiner Kindheit persönlich erlebt, dass während der Wintermonate in vielen Bauernhöfen des Sietlandes das Wasser bis in die Wohnstuben vorgedrungen war und fester Untergrund nur mit Booten oder Holzstegen erreicht werden konnte. So wurden auf seine Veranlassung in den nachfolgenden Jahren unter Federführung des Wasserwirtschaftsamtes Stade über 50 Millionen DM verbaut, eines der bedeutendsten Entwässerungsprojekte in der Mitte des 20. Jahrhunderts überhaupt. Begleitend zu den Entwässerungsmaßnahmen jener Jahre kamen landbautechnische Versuche in den vier Poldern Neuenwalde, Flögeln, Bederkesa und Neubachbruch hinzu. Historisches Bildmaterial belegt, dass bis weit in das 20. Jahrhundert vor allem Neubachbruch beträchtlich zu leiden gehabt hatte und dringlicher Drainagemaßnahmen bedurfte. 1955 erfolgte der Durchstich vom Hadler Kanal zum Medem-Schöpfwerk, denn der Hadler Kanal allein war nicht in der Lage, genügend Wasser aus dem Sietland durch seine Schleuse zu leiten. Mit dem Durchstich verbesserte sich die Situation entscheidend.

Das Schöpfwerk an der Medemschleuse in Otterndorf stellt eindrucksvoll unter Beweis, wie wichtig eine effizient betriebene Entwässerung ist.

Dieses Bauwerk bildet den Schlussstein eines Hilfswerkes für das gesamte Hadler Sietland, welches seit Menschengedenken unter großer „Wassernot“ hat leiden müssen. Infolge der verhältnismäßig großen Entfernung des Sietlandes vom eigentlichen Vorfluter, der Elbe, ist die künstliche Entwässerung von Anfang an in der Form gelöst worden, dass zunächst das Wasser aus unzähligen Gräben in Ihlienworth gesammelt und mit Hilfe des dort 1928 er-

kein Saugrohr. Stattdessen war eine gemauerte Spirale eingebaut worden, was den Vorteil hatte, dass die beiden senkrecht angelegten Pumpen bei den relativ geringen Pumphöhen von ca. 1 bis 1,5 m mehr Wasser aufnehmen konnten, als das bei waagerechten Wellen der Fall war.

Unmittelbar neben dem Ihlienworther Schöpfwerk hatten die Ingenieure 1928 eine drei Meter breite Kahnfahrtschleuse angelegt, die gleichzeitig dem freien Abfluss diente. Der Durchlass unter den beiden Motoren wies eine Breite von jeweils sechs Metern auf.

Das Otterndorfer Hauptschöpfwerk war in 18-monatiger Bauzeit während der Jahre 1928 und 1929 entstanden (Inbetriebnahme 1929). Es war die weltgrößte Anlage ihrer Art und gehört nach Meinung von Torsten Heitsch, dem Geschäftsführer der Wasser- und Bodenverbände für den Raum Cuxhaven-Otterndorf-Bederkesa, sicherlich auch heute noch zu den bedeutendsten und größten in Europa.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass diese Anlage den größten Teil des Landes Hadeln zu entwässern hatte, kann man die Kraft ermesen, die für die Bewältigung dieser Aufgabe von



Das Sietland steht unter Wasser und kann nicht bewirtschaftet werden

richteten Schöpfwerkes auf eine für das Hochland erträgliche Höhe gepumpt wurde, um dann über die Medem dem Hauptschöpfwerk an der Mündung zugeführt zu werden.

Inbetriebnahme des Ihlienworther Schöpfwerkes

Den historischen Augenblick der Inbetriebnahme des Ihlienworther Schöpfwerkes erlebte das Sietland am 1. Dezember 1928. Der erste Motor wurde damals in Gang gesetzt. Die Anlage bestand aus zwei Motoren von je 175 PS Leistung. Jede der beiden Pumpen war imstande, pro Sekunde sieben Kubikmeter Wasser auf eine Hubhöhe von 1,20 m zu bringen. Bei niedrigerer Pumphöhe (0,5 m) leistete jede Pumpe sogar acht Kubikmeter pro Sekunde, was einer maximalen täglichen Pumpleistung von knapp 1,4 Millionen Kubikmeter Wasser entsprach. Es war erforderlich, die Pumpen an der unteren Medem in Ihlienworth von Zeit zu Zeit allein deswegen in Gang zu setzen, damit das Wasser dem Schöpfwerk am Elbdeich in Otterndorf zufließen konnte, da dieses sonst zeitweise kein Wasser mehr gehabt hätte, während das Sietland noch tief im Wasser stand. Die Schwungräder der Pumpe hatten einen Durchmesser von 3,20 m. Berechnungen der damaligen Zeit zufolge, betrug die Menge des überflüssigen Wassers im Sietland rund 15 Millionen Kubikmeter. Im Gegensatz zum beinahe gleichzeitig errichteten Otterndorfer Schöpfwerk hatten die Pumpen in Ihlienworth

Anfang an erforderlich war. Im Herbst 1929 wurde die Pumpe mit einem 800 PS starken Dieselmotor in Bewegung gesetzt, die bei kleinerer Hubhöhe bis zu 24 m³ Wasser pro Sekunde in einen Mahlbussen schöpfte, aus dem das Wasser infolge des höheren Wasserstandes durch die ebenfalls im Jahre 1928 neu erbaute Schleuse in die Elbe strömte. Wenn die Pumpe das Wasser auf drei Meter Höhe pumpen musste, beispielsweise von einem Pegelstand von 1,30 m auf 4,30 m, leistete sie rund 15 Kubikmeter pro Sekunde. Sogar noch höheres Pumpen war möglich, da der Mahlbussen auf 2,50 m NN lag, was seinerzeit 5,08 m am Hadler Pegel entsprach.

Nach Berechnungen damaliger Fachleute war das Otterndorfer Schöpfwerk zu einer täglichen Pumpleistung zwischen 1,5 und 2 Millionen Kubikmeter fähig. Das Saugrohr dieser Pumpe wies einen Durchmesser von 4,5 m auf. Mit dem Bau war neben dem Schöpfwerk am Otterndorfer Deich auch eine sechs Meter breite Freischleuse entstanden, während das herangeführte Wasser durch die fünf Meter breite Deichschleuse befördert wurde, nicht zu vergessen, dass durch den so genannten Schleusenzug auch die natürliche Entwässerung nach wie vor möglich war.

Diese eindrucksvollen Schöpfwerke geben den Landwirten des Sietlandes bis heute die Möglichkeit, auf Tausenden von Hektaren niedrig gelegenen Ackerlandes eine geordnete Weide- und Landwirtschaft zu betreiben, was Jahrhunderte zuvor wegen der regel-



Deich- und Schleusenarbeiten in Otterndorf 1929

Niederdeutsches Heimatblatt – Inhaltsverzeichnis 2009

Autoren

Bartels, Friedhelm, Padingbüttel.....	715
Behne, Dr. Axel, Otterndorf	714
Behrens, Rinje Bernd, Langen.....	710, 718
Beplate, Ernst, Bad Bederkesa.....	710, 713, 717, 719
Bickelmann, Dr. Hartmut, Bremerhaven.....	709, 715, 717, 719
Borger-Keweloh, Dr. Nicola, Bremerhaven.....	709, 711, 718, 719
Bussler, Peter, Cuxhaven.....	709, 711, 716, 718
Burmeister, Artur, Debestedt	710, 712, 716, 717, 719
Carstens, Karl-Heinz (Hein), Langen.....	711, 712, 715, 717, 720
Eisermann, Kurt, Cuxhaven.....	709, 717
Ellmers, Prof. Dr. Detlev, Bremerhaven	709
Focke, Harald, Bassum	715
Göhler, Johannes, Ringstedt.....	714, 720
Hoppe, Günter, Bremerhaven.....	711, 720
Juchter, Friedrich, Bremerhaven	710
Kraemer, Christa, Neuenwalde.....	718
Meyer, R., Lüdingworth	715
Noeske, Walter, Heerstedt.....	711
Plesse, Arnold, Lunestedt.....	716
Peters, Dr. Dirk J., Bremerhaven	719
Raap, Peter, Bremerhaven	710, 717, 719
Riemer, Dr. Dieter, Bremerhaven.....	716
Sandmann, Barbara, Bremerhaven	714
Siegmeyer, Jutta, Hagen	718
Tiedemann, Gisela, Wingst.....	709, 712
Zisenis, Klaus, Bremerhaven.....	712, 716

Bremerhaven

„... denn jetzt ist der Hafen dort“ (Prof. Dr. Detlev Ellmers).....	709
„Wohl auf, die Luft geht frisch und rein ...“ (Peter Raap).....	710
Erinnerung an Dr. Justus Carl Lion (Klaus Zisenis).....	712
Die Geesthofanlage sucht ein neues Verwalterpaar.....	714
Das Jahn-Denkmal in Bremerhaven-Mitte (Klaus Zisenis).....	716
Geschichte der schweren Flakbatterie „Tabar“ (Peter Raap).....	717
Wandern, Volkstanz, Natur am Wollingster See (Peter Raap).....	719
„Schiffs-Medicinkisten für das Ausland“ (Ernst Beplate).....	720

Stadt Cuxhaven, Neuwerk

Kränze aus Inselblumen am Grabe (Kurt Eisermann).....	709
Ein Armenhaus gegen die Plage der Bettelei (Peter Bussler).....	711
Grober Unfug eines Lehrers auf Neuwerk (Kurt Eisermann).....	717
War die Altenwalder Kirche eine Urkirche? (Peter Bussler).....	718

Bad Bederkesa (32. Weser-Elbe-Heimattag)

Attraktive Landschaft im Mittelpunkt (Ernst Beplate).....	713
Ab 1896 Eisenbahnstation (Ernst Beplate).....	713
Bis zum Umfallen wurde gearbeitet (Ernst Beplate).....	713
Bederkesas Rolandbrunnen (Ernst Beplate).....	713
Schloss Bederkesa – eine Silberkammer (Ernst Beplate).....	713

Landkreis Cuxhaven

Kommunikanten stürzten in den tiefen Keller (Gisela Tiedemann-Wingst).....	709
„Wohl auf, die Luft geht frisch und rein ...“ (Peter Raap).....	710
Einladung zur Tortur nach Otterndorf (Ernst Beplate).....	710
Füerklub und Himmelsleiter (Walter Noeske).....	711
Ein sagenumwobener Hügel (Artur Burmeister).....	712
Mehr Licht zwischen Elb- und Wesermündung (Hein Carstens).....	712
Mutige Rettung vor Wurstens Küsten (Gisela Tiedemann-Wingst).....	712
Keine Panik, es geht weiter in Rechtenfleth (Dr. Axel Behne).....	714
Allmers-Hausputz in Rechtenfleth (Dr. Axel Behne).....	714
Misselwardens Gloriosa 550 Jahre alt (Hein Carstens).....	715
Ist Loxstedt 950 Jahre alt? (Dr. Dieter Riemer).....	716
Wo einst die Kraniche balzten (Artur Burmeister).....	716
Früh Bädertourismus im Lande Wursten (Hein Carstens).....	717
675 Jahre Neuenwalde (Christa Kraemer).....	718
Das Kloster Neuenwalde – wie es zur Gründung kam (Dr. Nicola Borger-Keweloh).....	718
Neues aus der Schwedenzeit (Jutta Siegmeyer).....	718
Die Naturmedizin des Ringstedter Pastors Cyriakus Metius (Johannes Göhler).....	720
Das „Oldenburger Haus“ in Debestedt (Artur Burmeister).....	720

Der Bau der... Fortsetzung von Seite 3

mäßig wiederkehrenden und lang andauernden Überschwemmungen nur eingeschränkt möglich war. Wollte man nämlich früher das Hadler Sietland bereisen, so hatte das seine Tücken, denn die Wege waren bis weit in das 20. Jahrhundert oftmals grundlos. Noch im 19. Jahrhundert war es gang und gäbe, sich hauptsächlich des Wasserweges zu bedienen und die scherzhaft als „Wasserkutschen“ bezeichneten Kähne zu benutzen, die im Volksmund unter der Bezeichnung „Flöten“ bekannt geworden sind. Das waren längliche, flach gebaute und schwarz geteerte Wasserfahrzeuge, die zumeist von einer mit dem so genannten Fährholz ausgestatteten Person vorwärts befördert wurden. Das Fährholz war an seinem Ende mit zwei eisernen Spitzen beschlagen.“

Zahlreiche historische Fotos aus den 1920er- und 1930er-Jahren beweisen, dass bei Überschwemmungen im Sietland die hier angesprochenen „Flöten“ immer noch Verwendung fanden und mitunter die einzige Möglichkeit boten, trockenen Fußes die höher gelegene Landstraße zu erreichen, sofern keine hochrandigen Kutschen zur Verfügung standen.

Nach 900-jähriger Deichbau- und Entwässerungsgeschichte leiden die

landwirtschaftlich genutzten Marschgebiete im Niederelberaum nicht mehr unter den Überschwemmungen wie in der Vergangenheit, da die binnendeichs siedelnden Menschen von den über Jahrhunderte gemachten Erfahrungen auf dem Gebiet der Entwässerung profitieren. Kontinuierliche technische Innovationen haben bis in die jetzige Zeit entscheidende Verbesserungen für das Sietland bewirkt. So wird seit 1996 das alte Diesel-Schöpfwerk mit seiner gewaltigen Turbine elektrisch betrieben, um das Wasser aus den beiden Flussläufen Medem und Hadler Kanal in die Elbe zu leiten. Ein zweites bereits 1953 errichtetes Schöpfwerk, ebenfalls elektrisch angetrieben, hält die Medem auf ihrem Durchschnittsniveau von 1,20 m unter NN.

Peter Bussler

Niederdeutsches Heimatblatt

Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH,
Hafenstraße 140, 27576 Bremerhaven
Druck: Druckzentrum Nordsee GmbH
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, ☎ (04743) 5587

Schifffahrt und Häfen

Mutige Rettung vor Wurstens Küsten (Gisela Tiedemann-Wingst).....	712
„Sie war ein wirklich toller Dampfer“ (Harald Focke).....	715
Die Rekordfahrt der „Bremen“ (Harald Focke).....	715
Die Tragödie der „Lichtwark“ auf der Unterelbe (Peter Bussler).....	716
Ein Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst (Dr. Dirk J. Peters).....	719

Natur und Umwelt

Sturmfluten und Strömungen (Peter Bussler).....	709
Die Königstanne in der Wingst (Günter Hoppe).....	711
Wo einst die Kraniche balzten (Artur Burmeister).....	716
Salz kam mit der Meeresflut (Artur Burmeister).....	717
Einst Vogelparadies (Hein Carstens).....	717
Platanen, die uralten Bäume (Günter Hoppe).....	720

Im Zeitlauf der Geschichte

Der Bootsteich im Bürgerpark in Bremerhaven (Rinje Bernd Behrens).....	710
Urform „Kleiner Preuße“ (Hein Carstens).....	711
Einst Drangstedt Waldkurhaus (Hein Carstens).....	712
Waldschlösschen in Bad Bederkesa (Ernst Beplate).....	713
Die Mühle am Padingbütteler Altendeich (Friedhelm Bartels).....	715
Das Gut Freschluneberg (Arnold Plesse).....	716
Bederkesaer Seminar war auch einmal Notlazarett (Ernst Beplate).....	717
Das Dorumer Tief (Rinje Bernd Behrens).....	718
Vom „Haus im Walde“ zum Gasthaus (Hein Carstens).....	720

Bücher und andere Schriften

Biografie Karl Geffken (Dr. Hartmut Bickelmann).....	715
Neues Doppelheft „De Worth“ (R. Meyer).....	715
Archivführer für Bremen und Bremerhaven (Dr. Hartmut Bickelmann).....	717
Schöne Bescherung (Dr. Hartmut Bickelmann).....	719
Historische Gutsgärten im Elbe-Weser-Raum (Dr. Harmut Bickelmann).....	719

Männer vom Morgenstern

32. Weser-Elbe-Heimattag (Ernst Beplate).....	713
Bilderschau: 32. Weser-Elbe-Heimattag in Bad Bederkesa (Barbara Sandmann).....	714

Geburtstage, Ehrungen, Nachrufe

Engagierter Förderer der regionalen Kultur (Dr. Hartmut Bickelmann).....	709
In memoriam Else Syassen (Friedrich Juchter).....	710
Hermann-Allmers-Preis 2009 (Dr. Nicola Borger-Keweloh).....	711
Irmgard Seghorn – Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag (Rinje Bernd Behrens).....	718

Sonstiges

„Suchen – Finden- Sortieren“ (Dr. Nicola Borger-Keweloh).....	709
Die Blaufärberei, ein ausgestorbenes Handwerk (Artur Burmeister).....	710
Arabienforscher Carsten Niebuhr (Peter Bussler).....	711
Adalag und die Reliquien der Kirchenheiligen (Johannes Göhler).....	714
Marschenratskolloquium 2009 (Dr. Nicola Borger-Keweloh).....	719
Erster großer Luftangriff 1939 (Hein Carstens).....	719

Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Februar 2010

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

Mittwoch, 3. Februar, 19.30 Uhr, Bremerhaven-L., Stadtarchiv: Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann

Dienstag, 9. Februar, 19 Uhr, Cuxhaven, Heimatarchiv, Feldweg 16: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Bussler

Dienstag, 9. Februar, 19.30 Uhr, Bremerhaven, Vortragssaal des Deutschen Schifffahrtsmuseums: Vortrag Prof. Dr. Norbert Fischer, Hamburg: „Maritime Gedächtniskultur an der Nordseeküste“. (Gemeinschaftsveranstaltung mit der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft und dem Stadtarchiv Bremerhaven)

Donnerstag, 11. Februar, 18.30 Uhr, Bremerhaven-L., Restaurant Nordseestadion: Arbeitskreis „Familienkundliche Quellenforschung“; Leitung: Rinje Bernd Behrens

Montag, 15. Februar, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Ina Viebrok-Hörmann

Donnerstag, 18. Februar, 19.30 Uhr, Hagen, Burg: Vortrag Jutta Siegmeyer, Hagen: „Neues aus der Schwedenzeit. Reichsrat Schering Rosenhane und seine 17jährige Herrschaft im Amt Hagen. Ein Charakterbild“. (Gemeinschaftsveranstaltung mit dem Kultur- und Heimatverein „Burg zu Hagen im Bremischen e.V.“)

Mittwoch, 24. Februar: „Wandern mit Besichtigungen (St. Fabians-Kirche) und Grünkohlessen – von der Wassermühle Hainmühlen über den Golfplatz nach Ringstedt.“ Abfahrt: 14.00 Uhr Bremerhaven-Hbf. Leitung: Johannes Göhler

Die „**Arbeitsgemeinschaft Hadeln**“, Leitung Heiko Völker, tagt wöchentlich mittwochs um 15 Uhr im Gemeindesaal der evangelischen Kirche in Osterbruch.

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.

Der Gesprächskreis der „**Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft**“ der Männer vom Morgenstern (Computergenealogie, Quellenforschung, Familienforschung), Leitung: Fred Wagner, tagt im Februar nicht