

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

Dezember 2010
Nr. 732



Bremerhaven in Erzählungen deutscher Dichter

Theodor Fontane – Johann Kinau (Gorch Fock)

Schiffsnägel für Bremerhaven

Theodor Fontane schildert einen sonst nirgends überlieferten Aspekt des Bremerhavener Holzschiffbaus in seinen „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ bei der Beschreibung des Ortes Petzow (südwestlich von Potsdam).

Man begegnet der Akazie [...] häufig in den Havelgegenden, aber vielleicht nirgends häufiger als hier. Es ist ein

Schiffsnägeln gefüllt ist, wird die Rückfahrt angetreten und die Petzower Akazien schwimmen ein Jahr später auf allen Meeren und halten die Planken der deutschen Flotte zusammen.

Diese Schiffsnägel wurden für den Holzschiffbau in ganz großen Mengen gebraucht, denn jede Planke wurde an jedem Spant mit wenigstens einem von ihnen befestigt, so dass es nicht übertrieben ist, dass der Laderaum der re-

wie es in Bremerhaven gebraucht wurde, wohin sie es mit denselben Schiffen transportierten. Während der Reise und des Einsatzes in den Akazienwäldern dienten ihnen die Schiffe auch als Quartier.

Für die Bremerhavener und die Zimmermänner aus den anderen Seehäfen war dieses Geschäft ganz risikolos. Solange sie Bedarf hatten, konnten sie ihn durch eigene Aktivitäten decken. War der Bedarf nicht mehr gegeben, stellten sie einfach ihre Fahrten ein. Für die Havelländer war es zwar ein sehr einfaches und gewinnträchtiges Geschäft, denn sie brauchten nur für ausreichendes Nachforsten zu sorgen, so dass die Leute aus den Seehäfen Jahr für Jahr genügend Bäume für ihren Bedarf auswählen konnten. Aber von diesen waren die Verkäufer auch völlig abhängig und konnten diese Holzart nicht mehr absetzen, wenn niemand mehr kam. Der Strukturwandel im Schiffbau führte diese Situation schneller herbei als man im Havelland ahnen konnte. Im heutigen Stadtgebiet von Bremerhaven nahm die erste Werft 1872 den Eisenschiffbau auf, weitere Werften folgten, als letzte 1890 auch die Rickmerswerft. Ähnlich verlief die Entwicklung in den anderen Seehäfen. Gleichzeitig gaben viele kleinere im Holzschiffbau tätige Werften ihren Betrieb ganz auf. So dürfte das lukrative Geschäft mit den Schiffsnägeln aus havelländischem Akazienholz bereits zum Erliegen gekommen sein, als Fontane 1892 zum letzten Mal seine „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ korrigierte.

te es die Elbe der Weser nach und baute einen Fischdampfer nach dem anderen. Immer noch lachte Hinrich Günt, aber er erlebte es doch bald, dass viele junge und alte Seefischer sich dem Dampf zuwendeten, der besser lohnte als das Segel. Peter Jonas wollte sich einen neuen Kutter zulegen, da bekam er die Steuermannsstelle auf der „Solea“ und ließ das Bauen sein – und Hinrich Günt war einen guten Kunden los. Ärgerlich stand er in der Tür, als der Dampfer tutend und flaggend im Fahrwasser elbabwärts glitt. Willem Gröhn unterließ das alljährliche Teeren, das könne nicht mehr darauf stehen, sagte er; die Fischdampfer verwüsteten die ganze See, es sei nichts mehr zu fangen, und loszuwerden sei erst recht nichts mehr. Der Krämer verkaufte kaum halb so viel Blackvarnish als sonst. Viele Fischer ließen sogar das Lohen sein und fuhren mit griesis Segeln – und Hinrich Günt konnte sehen, wie er die Eichenrinde an den Mann brachte. Hanns Loop, der den Winter über etwas aus der See zu holen gedachte, weil der Sommer nicht gelohnt hatte, verscholl mit seinem Ewer. Der Krämer strich schweigend durch, was Hannes bei ihm zu Borg geholt hatte. ... Jan Harm und Hans Hinnik banden ihre Fahrzeuge an und gingen in die Baggerei über. Julius Bott nahm seinen Sohn nicht mit nach See, wie er immer gesagt hatte, sondern gab ihn einem Zimmermann in die Lehre, damit er sein sicheres Brot an Land habe. Überall bröckelte es ab, neue Schiffe wurden nur noch selten gebaut, und von den alten blieben immer mehr. Hinrich Günt fuhr schon längst nicht mehr jeden dritten Tag zur Stadt hinauf wie früher. Immer länger kam er mit seinen Vorräten aus.

1885 schickte der Geestemünder Fischhändler Friedrich Busse mit der „Sagitta“ den ersten deutschen Fischdampfer auf Fangfahrt in die Nordsee. Mit dieser technischen und wirtschaftlichen Innovation führte er einen Strukturwandel des Fischfangs herbei, durch



Geschäftskarte der Rickmers-Werft, ca. 1865 (aus: 125 Jahre Rickmers, Bremerhaven 1959, Vorsatz)

dankbarer Baum, mit jedem Boden zufrieden, und in seiner arabischen Heimat nicht verwöhnt, scheint er sich auf märkischem Sande mit einer Art Vorliebe eingelebt zu haben. Alle Akazien in Spree- und Havelland rühren mittelbar von Sanssouci her, wo der Ur-Akazienbaum, der Stammvater vieler tausend Enkel und Urenkel an der Bornstädter Straße, gegenüber dem Triumphbogen steht. Die Akazie, ursprünglich als Zier- und Parkbaum gehegt, hat übrigens längst aufgehört eine exzeptionelle Stelle einzunehmen; sie ist, wie es ihrer anspruchslosen Natur entspricht, Nutzholz geworden und bildet einen nicht unerheblichen Handelsartikel dieser Gegenden. Ich erfuhr darüber folgendes:

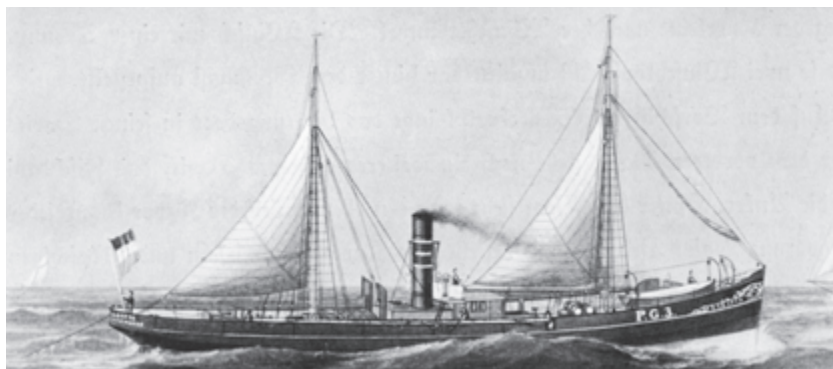
Zu bestimmten Zeiten kommen Händler aus den Nordseehäfen, aus Hamburg, Stade, Bremerhaven, auch von der Jade her; bereisen die Akaziengegenden, kaufen an und markieren die Bäume, die zunächst gefällt werden sollen. Ein Hauptpunkt für diese Händler ist Petzow. Einige Wochen später erscheint ein Elbkahn von Hamburg oder den andern genannten Plätzen und hat eine kleine Armee von Holzfällern und Holzspaltern an Bord. Es sind Geschwisterkinder der Schindelmacher. Wie diese haben sie es zu einer Virtuosität gebracht; sie fällen, zersägen, spalten; während der Schindler aber ein Flachholz herstellt, stellt dieser nordische Holzspalter ein zylinderförmiges Langstück her; das später, als beste Sorte Schiffsnägel, auf den Werften der Seestädte eine Rolle spielt. Wenn der Kahn mit diesen

lativ kleinen hölzernen Binnenschiffe mit ihnen gefüllt wurde. Mit dem am 13. September 1860 fertiggestellten Geestekanal war auch Bremerhaven an das Wasserstraßennetz der Elbe angeschlossen, so dass die dortigen Werften diesen besonders kostengünstigen Transport ohne lästiges Umladen für ihre Versorgung mit den qualitätvollen Holzsnägeln nutzen konnten. Die von Fontane genannten Holzhändler, die nur zum Markieren der Bäume anreisten, waren häufig die Schiffszimmermeister selber, da sie am besten abschätzen konnten, welche Bäume sich für ihren Bedarf eigneten. Nicht umsonst wies R. C. Rickmers seinen Werftbetrieb auf seiner Geschäftskarte zugleich auch als „Holzhandlung“ aus mit einem „Lager von allen Sorten“. Er engagierte sich also auch im Weiterverkauf der von ihm erworbenen Hölzer.

Nach der Auswahl der Bäume kamen aus Bremerhaven andere Spezialisten ins Havelland, die genau wussten, wie Holznägel für unterschiedlichste Schiffstypen beschaffen sein mussten. Das konnten nur jene Schiffszimmerleute sein, die in der übrigen Zeit auf den Bremerhavener Werften hölzerne Schiffe bauten, denn zu ihrer Ausbildung gehörte auch das Anfertigen der dafür benötigten Schiffsnägel. Ihr Außeneinsatz im Havelland war nur während der für das Fällen der Bäume am besten geeigneten Zeit eine kurzfristige Unterbrechung ihrer Regelarbeit auf der Werft. Sie fuhren mit hölzernen Binnenschiffen zum Standort des Rohstoffs und veredelten diesen zu dem Produkt,

Strukturwandel in der Seefischerei

Gorch Fock (Johann Kinau) beschreibt in seiner kleinen Erzählung „Der Krämer“ die Auswirkungen des Einsatzes von Fischdampfern auf das Geschäft des Krämers Hinrich Günt am Deich von Finkenwärder. Bei ihm kauften vor allem die dortigen Ewer- und



Der erste deutsche Fischdampfer „Sagitta“ (aus: Otto Höver, Deutsche Hochseefischerei, Oldenburg 1936, S. 211)

Kutterfischer ihren gesamten Proviant und alles, was sie sonst für ihre Segelschiffe brauchten:

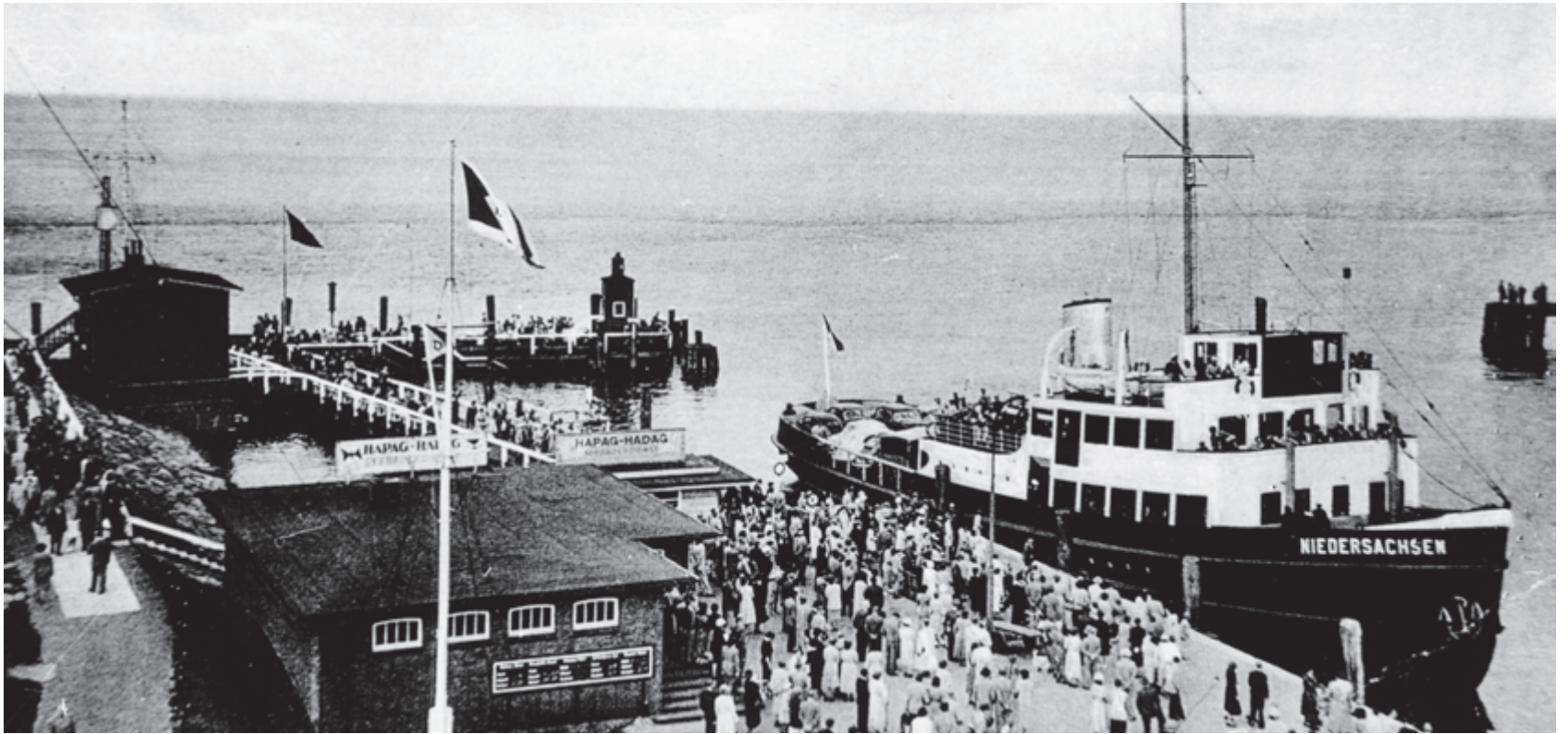
Die „Sagitta“, der kleine Geestemünder Fischdampfer, über den der Deichkrämer soviel gespottet hatte, ging doch nicht bankrott, sondern bekam sogar bald Genossen auf de See. Bald mach-

den Geestemünde zum bedeutendsten deutschen Fischereihafen aufstieg. Als Kehrseite der Medaille schildert Gorch Fock am Beispiel von Hamburgs Fischerinsel Finkenwärder, wie sich dieser Strukturwandel in den traditionellen Fischerorten auswirkte.

Dr. Detlev Ellmers

Einmal nach Brunsbüttel und zurück

Die Elbe-Fähre hat eine lange Vergangenheit



Das erste Fährschiff mit dem Namen Niedersachsen im Alten Hafen von Cuxhaven. Es handelt sich um die umgebaute Preuß.

Der Betrieb der letzten Elbe-Fähre wurde 2001 eingestellt. Durch die Tätigkeit hiesiger Seelotsen kam bereits im 19. Jahrhundert eine Fährverbindung zwischen Cuxhaven und dem Brunsbütteler Raum zustande. Nach ihrem Einsatz auf elbeinkommenden Schiffen konnten Seelotsen seit 1815 mit Böschjollen zurücktransportiert werden. Mit der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals (Nord-Ostsee-Kanal) 1895 wurde die Notwendigkeit eines regelmäßigen Fährdienstes immer dringlicher.

Seit 1904 gab es zahlreiche Versuche, eine regelmäßig verkehrende Linie aufzubauen, zunächst mit dem umgebauten Schleppdampfer „Seebär“. 1907 erfolgte durch Cuxhavener Seelotsen die Gründung der „Cuxhaven-Brunsbüttel-Dampfer AG“. Die ehemalige Dampferjacht „Seeschwalbe“ des Großherzogs von Oldenburg nahm den regelmäßigen Fährdienst auf. 1908 folgte der Einsatz des neu erbauten Passagierdampfers „Seelotse“, dem 1913 der Dampfer „Seestern“ folgte. Aufgrund wirtschaftlicher Zwänge nach dem Ende des 1. Weltkrieges musste die Fährgesellschaft ihren Betrieb einstellen.

1924 nahm Deutschlands einziger weiblicher Reeder Grete (Margarete) Handorf (1880–1944) wegen der Krankheit ihres Mannes zunächst mit dem Fischkutter „Grete“ – später mit dem leistungsfähigeren Kutter „Annemarie“ – die Fährverbindung nach Brunsbüttel wieder auf, mit dem immerhin 84 Personen transportiert werden konnten. Vom 16. April 1927 bis zum 30. September 1938 setzte sie den umgebauten Schleppdampfer „Mercur“ ein. 184 Menschen fanden auf diesem Schiff Platz, außerdem konnten Autos mitgenommen werden. Dann ging auch diese Ära des bekannten Cuxhavener Originals zu Ende.

Mit dem Einsatz des neuen unter preußischer Flagge operierenden Fährschiffes „Preußen“ wurde die Verbindung aufrechterhalten, jedoch durch den 2. Weltkrieg vorläufig unterbrochen. Nach dem Ende des Krieges übernahm die „Greifen-Reederei“ bis 1957 den Fährdienst. Nach kurzer Unterbrechung wurde im selben Jahr ein ehemaliges

umgebautes Torpedofangboot als Übergangslösung eingesetzt, bis schließlich das im Jahre 1955 aufgesetzte Schiff „Niedersachsen“ (Umbau 1965) von der „Fährschiff-Seelotse GmbH“ zu einem günstigen

Preis für den Fährdienst mit erstmals festen Abfahrtszeiten gechartert werden konnte. 1959 konnte mit Bürgschaft der Stadt Cuxhaven bei der Peterswerft in Wewelsfleth zusätzlich der Neubau der „Wiking“

in Auftrag gegeben werden, so dass zwei Fährschiffe regelmäßig zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein verkehren konnten.

In den 60er-Jahren folgte schließlich ein Neubauprogramm. Mit den beiden baugleichen Schiffen „Niedersachsen“ (2) und „Schleswig-Holstein“ wurde der Fährbetrieb provisorisch aus dem Amerikahafen fortgesetzt, da der Fährhafen zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertiggestellt war. Die alte „Niedersachsen“ wurde nach Italien verkauft, die „Wiking“ bis 1970 als Reserveschiff eingesetzt.

Aufgrund beträchtlicher Ölpreiserhöhungen 1973 und wegen des hohen Kapitaldienstes kam die Reederei „Seelotse“-GmbH in große wirtschaftliche Schwierigkeiten: Die Stadt Cuxhaven und der Kreis Süderdithmarschen übernahmen 1974 die Reederei zu einhundert Prozent. Auf Wunsch der neuen Eigentümer leitete die Hamburger Reederei HADAG den Fährbetrieb. Nachdem durch einen Bedienungsfehler die Landeanlage in Brunsbüttel am 13. Juni 1981 zerstört worden war, war das Ende der Fährverbindung gekommen. Im Herbst 1981 wurden die Schiffe stillgelegt und 1984 verkauft.

Mit Gründung der „Elbe-Ferry GmbH & Co. KG“ durch den Unternehmer E. H. Harms im Zusammenwirken mit dem Cuxhavener Unternehmer Johannes Voss, der 1998 mit dem Bau des neuen Anlegers bei Brunsbüttel/Hermannshof begonnen hatte, wurde nach rund 18-jähriger Unterbrechung am 1. August 1999 der Fährdienst mit den in Dänemark erworbenen Fährschiffen „Jochen Steffen“, „Wilhelm Kaisen“ und „Hinrich-Wilhelm Kopf“, (als Reserveschiff) erneut zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel aufgenommen. Leider musste aufgrund mangelnder Rentabilität auch diese Linie am 8. März 2001 endgültig wieder eingestellt werden. Trotz mancherlei wirtschaftlicher Rückschläge und des Scheiterns der Harms-Fähren plant der Cuxhavener Unternehmer Johannes Voss von alternativen Standorten aus eine neue Fährstrecke einzurichten.

Peter Bussler

Un nu mal wat op Platt:

„Klauen“, seggt Dirk,...

„Klauen“, seggt Dirk, „klauen doot se vondaag ja allens, wat se kriegen köönt. Dar is nix vor seker. Un wenn du so'n Deef mal tofaat kriggst un langst em 'n paar achter de Riestüten, denn geiht de na't Gericht, un du musst ok noch Straaf betahlen un Smartensgeld.“

Dirk is düchtig wat verbiestert. Is ok klaar, wenn een bedenkt, wat he beleevt hett. Un dat allens, wiel sien Käthe verleden Jahr na Paris wull. Just in den Momang, wo se losföhren wullen, meen Käthe: „Un wenn nu'n Inbreker kummt? Un de find mienen Smuck?“ Dree Minuten later harr Dirk dat in de Reeg: „Nu laat se inbreken! Den Smuck find se nich!“

Paris is 'n schöne Stadt. Käthe harr achteran veel to vertellen. Un dar mutt de Smuck denn gau wedder her. Een wiest ja, wat een hett, wenn dat to'n Kaffiseeren geiht. Aver de Smuck – wo is de Smuck? Dirk hett eerst mal overlegt. Denn gung dat Söken los, – eerst ganz langsam – hier un dar, – denn müß Käthe mitsöken, aver – nix. Nu wöör dat hiddenhild: eenmal ut 'n Keller bit to'n Böön un wedder trüch – keen Smuck!

„Dat weer een brunen Kassen ut Ledder!“ jaul Käthe. Aver dat helpt ok nix. „Keen mien Smuck wedderfind, de kriggt 100 Euro!“ versprook Käthe elkeen, de dat hören wull. Nu hebbt Käthe und Dirk ehr Kinner un Grootkinner de Saak in de Hand nahmen, hebbt dat Huus op 'n Kopp stellt, von baven na unnen und von unnen na baven. In jede Eck hebbt se keken. Nix hebbt se utlaten. Aver de Smuck – weg, meist as verbrennt!

To'n Geburtsdag hett Käthe een neen Ring kregen. In Harvst weer dat een Armband mit blaue Steen, dat Dirk sien Beste so blangbi op'n Disch leggen müß. Verleden Week, an 3. Advent, weern se to'n Schüttenvereeren, wo Hinni Langhoff den Wiennachtsmann spelen müß. Dirk hett een lütte Schachel mit een Perlenkeed in den groten Sack geven, dat Käthe tominst to Wiennachten een fründlichet Gesicht maken kunn.

Un jüst an den Avend hett een bi Dirk un Käthe inbroken. Mit 'n Steen hett de Verbreker 'n Schiev tweihaut. Dat hett Mike, de Naver-sche, höört un forts de Polizei anropen.

De Inbreker harr al düchtig wat tohooppackt, as de Polizei em overraschen dee. Un mang den ganzen Kraam, den he mitnehmen wull, weer ok een lüttjen brunen Kassen. Nich ganz so groot, as Käthe toletzt jümmer vertellt hett – aver he weer't!

„Ik weet“, seggt Dirk, „ik weet jümmer noch nich, wo de verflixte Keerl Käthe ehren Plünnenkraam funnen hett. Hauptsak, Käthe giff nu Roh. Man – een Saak is dar ja noch. Villicht kannst du mi raden. Mööt wi dissen Halunk de 100 Euro geven oder nich?“ – „Dat“, meen ik, „is wahrhaftig 'n sware Fraag. Eigentlich...“ – „Aver“, un Dirk haut mit de Fuust op den Disch, „aver dat segg ik di, dat Geld for de tweismeten Schiev, dat treck ik em af!“

Ja, ik denk, dat schall he man doon. Oder wat denkst du, leve Leser?

Rinje Bernd Behrens

Mit Forke und Dreschflegel gegen Unterdrücker

Vor 175 Jahren starb Wurstens Freiheitsheld Anton Biehl

Er war ein bedeutender Sohn des Landes Wursten als es darum ging, das Land zwischen Elb- und Wesermündung vom napoleonischen Joch zu befreien: Der Bauer Anton Biehl aus Dingen (heute Imsum). Er wurde am 12. Mai 1788 geboren und wirkte als erfolgreicher Bauer auf einem alten Bauernhof, der stand an der heutigen Ecke Alte Bahnhofstrasse/Barwarder Weg.

Seit 1810 schon bereitete er im Lande Wursten den Aufstand vor, weil seiner Meinung nach „die Franzosen unser Land mit Steuern und Sonderabgaben zu arg terrorisieren“.

Schon nach kurzer Besatzungszeit konnte Biehl die zum Teil grausamen Unterdrückungsmethoden der Feinde nicht mehr ertragen. Er prägte das damals weithin bekannte Wort: „Unser Herrgott will freie Menschen!“

Zusammen mit dem aus Lehe stammenden Schiffszimmermann Johann Rickweg, den man wegen seiner grünen Joppe im Volksmund „Jan Grön“ nannte, organisierte er den bewaffneten Widerstand, Rickweg in Lehe und Biehl im Lande Wursten.

In den Sommermonaten 1803 sah man nach und nach immer mehr französische Soldaten in den Hauptorten und kleinen Dörfern zwischen Elbe und Weser. Im Mai 1803 kapitulierte das mit französischer Übermacht angegriffene Königreich Hannover. Sofort gingen die Besatzungstruppen überall hart und rücksichtslos gegen die Bevölkerung vor. Schon nach wenigen Monaten waren die Belastungen unerträglich. Vor allem drückten im gesamten Hannoverland die hohen Steuern sowie die Lebens- und Futtermittel-Abgaben.

Mit vielen Gesinnungsgenossen gründeten Anton Biehl und Jan Grön schon früh den Geheimbund „Schwarzer Fisch“.



Die „Ochsenkirche“ am Imsumer Deich. Nach dem Abriss 1895 blieb nur noch der halbierte Turm, heute Aussichtsturm. In der Kirche versammelten sich nachts um 1812/13 heimlich die Führer der Aufständischen und schmiedeten Pläne, die französische Besatzung gewaltsam zu vertreiben.

Nächtlicher Treffpunkt der Verschwörer war die „Ochsenkirche“ in Imsum (heute steht dort nur noch der Turm der einstigen Kirche). In vielen Nächten wurde der Aufstand geplant und organisiert. Kamen französische Zollkontrolleure vorbei und betraten die Kirche weil sie Licht erblickten, sanken die „Kirchenbesucher“ in eine stille Andacht.

Mitte März 1813 vertrieb der aus Wurster Bauern und Leher Bürgern bestehende Landsturm, so beschreibt es Benno Eide Siebs in seinem Buch „Lebensbilder von der Elb- und Wesermündung“ unter Führung von

Biehl und Jan Grön die Franzosen aus Wursten und Lehe. Der Gegenschlag ließ nicht lange auf sich warten. Die Franzosen schlugen bald mit hervorragend ausgebildeten Truppen zurück.

Das blutige Schlachtgetümmel fand nahe einer Brücke am Leher Geestedeich (später hieß sie Franzosenbrücke) statt. Der Kampf wogte hin und her. Etwa 200 Franzosen wurden verwundet oder fielen. Als die französischen Soldaten zu weichen begannen, preschte der Kommandeur der tausend Mann starken französischen Einheit vor.

Wütend zog er den Degen und schrie über den Fluss: „Alle Aufständischen von der Wiege bis zum Grabe sollen sterben“. Den Befehl dazu hatte er nicht von seinem Oberkommandierenden erhalten, General St. Cyr, einer der erfolgreichsten Heerführer Napoleons. Aber anfangs wollte St. Cyr es so. Doch auf Bitten von General von Osten milderte er ihn ab und sagte: „Nun gut, dann sollen meine Soldaten nur die Bewaffneten töten, aber die Genußtuung haben, Wohnräume, nicht Keller und Böden, zu plündern.“

Die Aufständischen an der Brücke hatten nur wenige Gewehre, bald ging ihnen die Munition aus. Und als ihr Feuer immer schwächer wurde, schwammen mehrere mutige französische Soldaten unter dem Feuerschutz ihrer Kameraden durch die Geeste. Tatsächlich gelang es ihnen die angehobene Brücke herunter zu lassen. Die Franzosen stürmten mit Geschrei über die Brücke und begannen ein wildes Gemetzel. Mit Forken und Dreschflegeln wehrten sich die Kämpfer aus Wursten und Lehe. Doch gegen die vielen Gewehre und Bajonette waren sie machtlos. Plötzlich wich eine Gruppe in einem großen Bogen aus. Biehl schrie noch: „Schließt die Reihen, fester, fester. Schlacht den Feind!“ Doch bald setzte seine wilde Flucht ein. Auch Biehl floh.

Ein wilder Ritt begann. Mehrere französische Dragoner wurden auf den Anführer der aufständischen Wurster angesetzt und preschten mit ihren Pferden Biehl nach.

Biehls Pferd war schneller. Der Abstand wurde bald größer. In Speckenbüttel entkam er seinen Verfolgern. Kaum auf seinem Hof, sprang er rasch vom Pferd, rannte zum Wasserlösen-Übergang und versteckte sich unter der Brücke. Bald donnerten die

Pferdehufe der Verfolger über die hölzerne Brücke, die Reiter ahnten nicht, das Biehl schwer atmend unter der Brücke lag.

Der französische Oberbefehlshaber hatte nach dieser Tragödie an der so genannten Franzosenbrücke nur eine Forderung: „Schafft mir Anton Biehl herbei.“ Nachdem er auf dem Hof nicht entdeckt worden war, suchten die Häscher ihn im Lande Wursten. Sie fanden ihn nicht.

„Auf seinem Hof in Dingen“, so schreibt Hermann Schröder in seinem Buch „Aus der Franzosenzeit“, „tobte sich die Soldateska aus. Die aus dem Fenster fliehende Magd wird von einem Bajonettstich im Gesicht verletzt. Alle Möbel werden zerstört und die Kleidungsstücke in den Schränken zerrissen.“



Der Grabstein von Biehl auf dem Friedhof am Ochsenturm.

Tage später fuhr Biehl mit einem Segelboot vom Wremer Sielhafen aus zu einer auf der Weser vor Anker liegenden englischen Brigg. Eine Woche nach Ankunft in London bewarb er sich als Offizier bei der „Deutschen Legion“.

Bei dieser Einheit diente er lange Zeit als Lieutenant. Nach der Völkerschlacht bei Leipzig kehrte er in die Heimat zurück.

Durch katastrophale Ernten der nachfolgenden Jahre war sein Hof bald stark verschuldet. Er starb völlig verarmt am 20. Dezember 1835 an den Folgen einer Lungenentzündung und wurde auf dem Friedhof am Ochsenturm beigesetzt, dort steht sein Gedenkstein noch heute.

Sein Mitstreiter, Johann Rickweg, soll über Ringstedt nach Hamburg geflüchtet sein, berichtet Hermann Schröder. Das weitere Schicksal dieses Führers der Aufständischen aus Lehe ist nicht bekannt.

Hein Carstens



Der Hof des Wurster Freiheitshelden Anton Biehl in Imsum. Vor mehreren Jahrzehnten wurde das Gebäude abgebrochen. Das Bild ist um 1960 aufgenommen worden.



Heute stehen auf dem früheren Hofplatz von Anton Biehl moderne Wohnhäuser. Fotos: Hein Carstens

Aus der familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft:

Urkunden aus dem Standesamt

Wer Familienkunde betreibt, sucht nach den Lebensdaten eines Menschen und versucht herauszufinden, unter welchen Bedingungen und Umständen er lebte und handelte. Als Eckpunkte für diese Forschungen benötigt man mindestens drei verschiedene Daten mit den dazugehörigen Orten: das Geburts-, Heirats- und Sterbedatum. Sie stellen den Rahmen dar, in welchen das Bild eines Menschen in der Vergangenheit eingefügt wird.

Sofern man die Daten seiner Vorfahren in jüngerer Zeit nicht schon im häuslichen Umfeld erfragen kann, muss man sich an die Stelle wenden, die sie registriert hat. Und das ist für die jüngere Zeit das Standesamt.

Die Standesämter wurden in Preußen am 1. Oktober 1874 und im übrigen Deutschen Reich am 1. Januar 1876 eingeführt, unter anderem mit der Aufgabe, die Personenstandsregister zu führen und Personenstandsurkunden zu erstellen. Die Personenstandsregister betreffen einmal das Geburtsregister, die Eheschließungen und die Todesfälle, die entsprechenden Urkunden sind die

Geburtsurkunden, die Heiratsurkunden und die Sterbeurkunden.

Der Familienforscher kann sich also für alle Ereignisse, die zwischen den genannten Daten und heute liegen, an das zuständige Standesamt wenden und die entsprechenden Urkunden anfordern. Das Amt ist in der Regel der Verwaltung der Stadt oder der Gemeinde angeschlossen. Der Forscher sollte aber dabei bedenken, dass die Urkundenausstellung bezahlt werden muss.

Allerdings kann man nicht einfach irgendwelche Urkunden anfordern, man muss ein berechtigtes Interesse nachweisen. Ein solches Interesse wird unterstellt, wenn es sich um Urkunden für direkte Vorfahren handelt. Dass diese Praxis gelegentlich mit genealogischen Forschungsvorhaben kollidierte, liegt auf der Hand.

Hier hat nun der Gesetzgeber ein Einsehen gehabt. Seit 2009 werden die alten, abgeschlossenen Standesamtsregister bei den zuständigen Archiven gelagert. Das ist für Bremerhaven das Stadtarchiv, für den Kreis Cuxhaven das Kreisarchiv in Otterndorf. Ausgelagert werden alle Sterberegister, die älter als 30 Jahre sind, alle Heiratsregister älter als 80 und alle Geburtsregister mehr als 110 Jahre alt.

Wer also eine Urkunde aus Bremerhaven für eine Geburt vor 1900 benötigt, bekommt sie heute vom Stadtarchiv. Eine eigene Einsichtnahme in die Register, wie es bei anderen Archivalien erlaubt ist, ist bei Standesamtsakten im Lande Bremen nicht möglich.

Welche Angaben findet man aber nun in den Urkunden?

Das hängt von der Zeit ab, für welche die Urkunde ausgestellt wird. Nach der



Veranstaltungen der

Männer vom Morgenstern

Januar 2011

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

Donnerstag, 13. Januar, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Lehe, Restaurant Nordseestation: Arbeitskreis „Familienkundliche Quellenforschung“; Leitung: Rinje Bernd Behrens

Montag, 17. Januar, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft

Dienstag, 11. Januar, 19 Uhr, Cuxhaven, Heimatarchiv, Feldweg 16: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Bussler

Dienstag, 18. Januar, 17.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Gesprächskreis der „Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft der Männer vom Morgenstern (Computergenealogie, Quellenforschung, Familienforschung)“; Leitung: Fred Wagner

Die „**Arbeitsgemeinschaft Hadeln**“, Leitung Heiko Völker, tagt wöchentlich mittwochs um 15 Uhr im Ge-

meindesaal 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 **Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte**“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann, tagt bis auf weiteres nicht.

Die **Bücherei** öffnet nach der Weihnachtspause wieder am 11. Januar.

„Männer vom Morgenstern“

Heimatbund an Elb- und Wesermündung e.V.

Vorsitzende: Dr. Nicola Borger-Keweloh
Telefon 04 71/6 57 33

Schriftführer: Heiko Völker
Telefon 047 51/9001 32

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

Geschäfts- und Bibliothekszeiten:
sonnabends 10–13 Uhr, dienstags 15–19 Uhr

Einführung der Standesämter 1875/76 wurden weitgehende Einzelheiten eingetragen: neben Datum und Ort des beurkundeten Vorfalls der Name der betroffenen Person, die Eltern, Berufe, Religion, Wohnort, u.U. auch frühere Ehen und Kinder daraus, weiter

die Todesursache bei Sterbeurkunden.

1920 und 1937 wurden Änderungen durchgeführt. Grundsätzlich sind die Angaben aber so ausführlich, dass der Genealoge bei einer Urkunde mindestens zwei Generationen kennenlernt.

Rinje Bernd Behrens

Niederdeutsches Heimatblatt 2010 – Inhaltsverzeichnis

Autoren	
Ahrens, Karl-Otto, Bad Bederkesa	723, 728
Behne, Dr. Axel, Otterndorf	731
Behrens, Rinje Bernd, Langen	724, 727, 730, 732
Beplate, Ernst, Bad Bederkesa	723, 727, 731
Borger-Keweloh, Dr. Nicola, Bremerhaven	721, 722
Braucks, Ruth, Wulsbüttel	725
Burmeister, Artur, Debestedt	723, 728, 730
Bussler, Peter, Cuxhaven	721, 726, 729, 732
Carstens, Karl-Heinz (Hein), Langen	722, 723, 726, 729, 730, 732
Diederichs-Gottschalk, Dr. Dietrich, Sandstedt	725
Eisermann, Kurt, Cuxhaven	722, 730
Ellmers, Dr. Detlev, Bremerhaven	732
Figger, Michael, Bremerhaven	724
Göhler, Johannes, Ringstedt	727, 730
Haufschildt, Hans-Dieter, Bremerhaven	721
Hebel, Peter, Bremerhaven	726
Hoppe, Günter, Bremerhaven	731
Jacobsen, Christian, Lintig	726
Juchter, Friedrich, Bremerhaven	727
Käsehage, Jonni, Bramstedt	725
Keweloh, Hans-Walter, Bremerhaven	729
Krämer, Christa, Neuenwalde	728
Kurth, Hansdieter, Hagen	725
Mülich, Walter, Lunestedt	724
Raap, Peter, Bremerhaven	723, 727, 728, 731
Rierner, Dr. Dieter, Bremerhaven	727
Siegmeyer, Jutta, Hagen	724, 725, 730
Tiedemann, Gisela, Wingst	722, 728, 730
Völker, Heiko, Otterndorf	724
Wittpenn, Lüder, Driftsethe	725
Bremerhaven	
Die Grenzen des Freihafenbezirks (Hans-Dieter Haufschildt)	721
Bäuerliches Leben vergangener Zeiten (Peter Hebel)	726
Festunginsel Brinkamahof II (Peter Raap)	727
Ein Leher Graben erzählt (Dr. Dieter Rierner)	727
Bremerhaven in Erzählungen deutscher Dichter (Dr. Detlev Ellmers)	732
Schifffahrt und Häfen	
Die Grenzen des Freihafenbezirks (Hans-Dieter Haufschildt)	721
Gefährliche Flitterwochen auf dem Floß (Dr. Nicola Borger-Keweloh)	722
Die Ostbake auf Neuwerk (Kurt Eisermann)	722
Erforschung traditioneller Boote (Hans-Walter Keweloh)	729
Einmal nach Brunsbüttel und zurück (Peter Bussler)	732
Stadt Cuxhaven und Neuwerk	
Die Ostbake auf Neuwerk (Kurt Eisermann)	722
Kurpark hinter dem Deich (Peter Bussler)	726
Die Notgeldscheine der Stadt Cuxhaven (Peter Bussler)	729
Hinrich Wilhelm Kopf auf Neuwerk (Kurt Eisermann)	730
Einmal nach Brunsbüttel und zurück (Peter Bussler)	732
Landkreis Cuxhaven (ehem. Wesermünde)	
Zement verdrängte Muschelkalk (Karl-Heinz Carstens)	722
Die Nerzfarm in Debestedt (Artur Burmeister)	723
„... wonach der Amptman sich zue richten hatt“ (Jutta Siegmeyer)	724
Der Beginn des Kirchbaus in Ringstedt (Johannes Göhler)	727
Festunginsel Brinkamahof II (Peter Raap)	727
Die Ritterschaft übernahm das Kloster (Christa Krämer)	728
Herstellung von Ziegeln war schwere Arbeit (Artur Burmeister)	728
Nicht jeden Tag erschien eine Zeitung (Karl-Heinz Carstens)	729
Neues aus der Schwedenzeit (Jutta Siegmeyer)	730
Die mittelalterliche Klus in Sievern (Artur Burmeister)	730
Mit Forke und Dreschflügel gegen Unterdrücker (Karl-Heinz Carstens)	732
Landkreis Cuxhaven (ehem. Land Hadeln)	
Künstliche Entwässerung für das Land Hadeln (Peter Bussler)	721
Ein Gasthaus an der Medem (Gisela Tiedemann-Wingst)	722
Die schwierige Verlegung des Medempriels (Heiko Völker)	724
Der „ewig junge“ Rektor de la Motte (Gisela Tiedemann)	728
Vom Hadler Kanal (Gisela Tiedemann)	730
Immer Probleme mit den Vorstehern (Ernst Beplate)	731
33. Weser-Elbe-Heimattag in Hagen	
33. Weser-Elbe-Heimattag (Hansdieter Kurth)	725
Wulsbüttel mit der kleinen Bauernkirche St. Lucia (Ruth Braucks)	725
Driftsethe, die kleinste Mitgliedsgemeinde (Lüder Wittpenn)	725
Sandstedt, Rechtenfleth, Weißenberg – Stätten e. unglücl. Liebe (Jutta Siegmeyer)	725
Die Künstlerfamilie Specker mit Wurzeln in Uthlede (Dr. D. Diederichs-Gottschalk)	725
Gemeinde Bramstedt, der älteste Ort (Jonni Käsehage)	725
Geburtstage, Ehrungen, Nachrufe	
Bundesverdienstkreuz für Peter Bussler (Dr. Nicola Borger-Keweloh)	721
Ein souveräner Zeichner und Maler (Walter Mülich)	724
Dr. Götz Pätzold 60 Jahre (Friedrich Juchter)	727
Umfassendes Werk über Würsten geschaffen (Karl-Heinz Carstens)	729
Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft	
Familienforschung – ein steiniger Weg in die Vergangenheit (Rinje Bernd Behrens)	727
Kleine Tipps für Anfänger (Rinje Bernd Behrens)	730
Urkunden vom Standesamt (Rinje Bernd Behrens)	732
Im Zeitlauf der Geschichte	
Eine Kegelbahn im Freien (Karl-Heinz Carstens)	722
Alte und neue Brücke (Karl-Heinz Carstens)	723
Restaurant Delphin (Peter Raap)	728
Aussehen völlig verwandelt (Karl-Heinz Carstens)	729
Von ehemaliger Mühle wenig bekannt (Karl-Heinz Carstens)	730
Die Stadtwaage in der Hafenstraße (Peter Raap)	731
Bücher und andere Schriften	
SOS an Wurstens Küsten (Rinje Bernd Behrens)	724
Die Pipinsburg bei Sievern	726
Hermann Allmers: Briefwechsel mit bremischen Freunden (Dr. Axel Behne)	731
Sonstiges	
Italienisches Speiseeis an der Baggerkuhle (Peter Raap)	723
Chronist der frühen Bremer Kirche (Karl-Otto Ahrens)	723
Ehrenvolles Begräbnis für Selbstmörder erkauft (Ernst Beplate)	723
Agnes Thiermann – Eine Dissertation als Streitobjekt (Michael Figger)	724
Flügelmontage damals und heute (Christian Jacobsen)	726
Schutzbrief nur für drei Jahre (Ernst Beplate)	727
Heinrich von Zütphen (Karl-Otto Ahrens)	728
Mittelalterliche Hanse-Schale aus dem Ahlen-Moor (Johannes Göhler)	730
Vogelbeere hält Stimmbänder geschmeidig (Günter Hoppe)	731
„Hermann-Allmers-Preis“ erhält eine breitere Basis (Dr. Axel Behne)	731
„Klauen“, seggt Dirk,... (Rinje Bernd Behrens)	732