

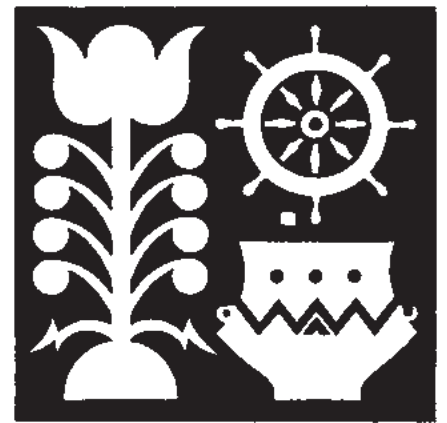
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

März 2011
Nr. 735



Bananen für Bremerhaven und Wesermünde

85 Jahre Bananenreifereien an der Unterweser

Bei Aufzählungen von Bremerhavener bzw. Wesermünder Hafenbetrieben werden die Reifereien für Bananen meist nicht erwähnt. Bananen-Reifereien veredeln unreife Früchte in wohl-schmeckende und vitaminreiche Bananen. Seit 85 Jahren werden Bananen aus Mittel- und Südamerika in Bremerhaven auf Kühlschiffen angelandet. Diese unreifen, grünen, kantigen und harten Früchte müssen in speziellen Bananen-Reifekammern kontrolliert reifen. Früher geschah das durch Wärmezuführung, heute durch Wärme und durch ein besonderes Luft-Gas-Gemisch mit genau dosiertem Feuchtigkeitsegehalt.

Im Februar 1924 wurde das Einfuhrverbot für Bananen aufgehoben.¹ Am 3. Juli 1925 wurden erstmals 50.000 Bananenstauden, auch als Büschel oder Trauben bezeichnet, aus der Karibik in Bremerhaven gelöscht. Die Stauden wurden von den Hafenarbeitern von Bord gemannt. Ein Teil der Früchte ging per Eisenbahn ins Binnenland (Deutschland, Schweiz, Österreich). Ein anderer Teil wurde mit kleinen Dampfzügen in skandinavische Häfen verbracht.² Ein kleiner Teil blieb in Bremerhaven für den lokalen Markt. Nachdem 1925 sechs Dampfer im 14-Tage-Rhythmus Bananen in Bremerhaven gelöscht hatten, wurde im September dieser Versuch wieder unterbrochen, da nicht genügend beheizbare bzw. isolierte Spezialwaggons vorhanden waren.³ Die Bananenstauden wurden und werden auf den Frachtschiffen auf etwa 12,5°C gekühlt – je nach Anweisung, möglichst auf Zehntelgrade genau. Es wurde Frischluft hinzugegeben, um Reifegas auszuspülen. Unter 11,5°C werden

dem Foto mit 1 markiert. Heute steht dort das Columbus Center. Die grünen Früchte wurden kontrolliert durch Wärme zur Reife gebracht. Die Stauden wurden in vier Kammern gelagert. Bei den zur Reifung vorgesehenen Früchten, wurde die „Temperatur Tag und Nacht auf 15 bis 18 Grad gehalten [...] Die Kammern haben für etwa je 200 der riesigen Trauben Raum, die an Schienen von der Decke herab hängen. Der Reifeprozess dauert 4 bis 5 Tage, bis dann die Frucht an den Handel weiter gegeben werden kann. Da die Traube aber nicht gleichmäßig ausreift, geschieht die Abgabe nie in ganzen Fruchtbüscheln, sondern in so genannten „Händen“ von 15 bis 20 Stück, wie sie zusammen gewachsen sind.“⁴ Ab 25. April 1926 wurde ein wöchentlicher Bananendampfer-Dienst eröffnet. Ein britischer Dampfer brachte 75.000 Büschel, von denen 12.000 Büschel nach Skandinavien weiter gingen.⁵ Die Schiffe löschten am 3. Lloydplatz an der Westkaje des Kaiserhafens III. Im Herbst 1926 wurde eine moderne Verladeeinrichtung mit Elevator geschaffen. Eine 150 m lange Halle überspannte zwei auf dem Kai liegende Eisenbahngleise, um die Früchte vor Witterungseinflüssen zu schützen.⁶

Durch politische Einflussnahme ging ab 1933 der Bananenverzehr stark zurück, zwei englische Dampfer kamen unter deutscher Flagge in Fahrt. Im April 1935 verhängten die nationalsozialistischen Machthaber ein Importverbot für Bananen aus der Karibik. 1935 wurde die Union Reederei, Bremen, gegründet und ab Februar 1936 gab es wieder einen wöchentlichen Dienst mit Bananen nach Bremerhaven, der von sechs Union-Schiffen bis 1939 durchgeführt wurde.⁷

1949 löschte erstmals nach dem Kriege ein Kühlschiff 65.056 Büschel Bananen aus Kolumbien an der Umschlagsanlage im Kaiserhafen III. Um diese Zeit richtete die Firma GROSSMARKT BREMERHAVEN im südlichsten Schuppen am Alten Hafen vier, später sechs Reifekammern ein, in denen je 50 Büschel hingen. Auf dem Foto ist der Schuppen mit 2 markiert. Die Stauden wurden per Bahn vom Kaiserhafen angeliefert, von den Arbeitern geschultert und in die Reifekammern getragen. Dort wurden sie mit einer Gasheizung zur Reife gebracht. Beliefert wurden der Einzelhandel im Umkreis von etwa 100 km und die Passagierschiffe, die in Bremerhaven anlegten. Die Stauden wurden in Hände zerteilt und in Stiegen (Holzkisten) à 18 kg ausgeliefert. Diese Reiferei be-

stand bis 1966. Durch den Bau des Columbus Centers wurde die Osthälfte des Alten Hafens mit Sand aufgefüllt, der GROSSMARKT musste in die Barkhausenstraße umziehen. Die dort eingerichteten Reifekammern wurden aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Betrieb genommen. Ab 1966 wurde Bremerhaven mit reifen Bananen aus Bremen oder Hamburg versorgt.



Zentralreiferei der Firma UNIVEG in der Steubenstraße an der Westseite des Verbindungshafens.

1958 wurden die Umschlagseinrichtungen im Kaiserhafen III modernisiert. Eine Heißluftanlage für den Bananenschuppen wurde installiert, auch Waggons und LKWs wurden mit Warmluft versorgt. Am Nordende gab es Reifekammern zur Qualitätskontrolle. 1966 erfolgte eine Umstellung auf Bananen in Kartons. Die Stauden wurden im Ursprungsland in Cluster zu 5 bis 7 Bananen zerteilt, gewaschen und in Kartons verpackt. Die Laderäume der Schiffe und die Elevatoren mussten auf Kartonware umgestellt werden.

1984 wurde der neue Frucht-Terminal gemeinsam von der Bremer Lagerhaus-Ges. (BLG) und der Schiffsahrts- und Speditionsges. Meyer & Co. im F/G-Schuppen in Betrieb genommen. Von den vier Elevatoren gelangen die Bananenkartons in den auf 14°C temperierten Schuppen und auf die elektronisch gesteuerte Verteileranlage mit Förderbändern. Die Kartons werden automatisch auf Paletten gestapelt und per Gabelstapler in Eisenbahnwaggons, in LKWs oder zur kurzfristigen Zwischenlagerung in das im Schuppen befindliche Kühlager verstaут, das 3.000 Paletten aufnehmen kann. Zur benachbarten Zentralreiferei besteht seit 1993 ein Tunnel, durch den Paletten mit Bananenkartons direkt in die Reiferei befördert werden können. Heute kommt lose Kartonware nur noch selten an, da die meisten Bananen auf Paletten transportiert werden.

1992 wurde eine neue Reiferei, die sogenannte Zentralreiferei, auf dem Fundament des ehemaligen Frigus-Kühlhauses von der Firma UNIVEG (einer Nachfolgerin der ehemaligen „Jamaica“, Bananen- und Fruchtvertrieb GmbH, Bremen bzw. der damaligen Atlanta AG) eingerichtet. Die Reiferei hat 41 Reifekammern für je 24 Paletten und 4 Doppelstockkammern für je 48 Paletten. 54.000 Kartons Bananen können untergebracht werden. Das ist auch der durchschnittliche Durchfluss pro Woche. Die unreifen und grünen Bananen erreichen die Reiferei per LKW vom Frucht-Logistik-Zentrum/Fruchtterminal Columbuskaje oder von auswärts. Nach einem ausgeklügelten System werden ständig unreife Früchte eingelagert. Die Temperatur und der relative

Feuchtigkeitsgehalt des Luft-Gasgemisches werden ständig von Rechnern gesteuert, um eine optimale Reifung zu bewirken. Nach fünf oder sechs Tagen wird die Ware an die Kunden abgegeben. Per LKW werden die reifen Früchte dann verteilt. Acht Mitarbeiter sind ständig damit beschäftigt, die Kammern zu füllen bzw. leer zu räumen. Die Zentralreiferei hat nicht die Position der Reifereien am Alten Hafen. Durch die wesentlich verbesserte Logistik beliefert die Zentralreiferei die Niederlassungen der UNIVEG-Kunden im norddeutschen Raum und sogar dänische Kunden.

1974 wurde der Columbusbahnhof I abgerissen und an gleicher Stelle ein Stückgut-Terminal errichtet. Dieser Schuppen wurde 1998 umgebaut und als Frucht-Logistik-Zentrum/Portco-Terminal von der Firma HEUER Logistics in Betrieb genommen. Seit dieser Zeit werden die Bananenkartons von den meisten Ladehäfen bis zum Großhandel auf Paletten transportiert. Immer vier Paletten werden in einem Palettenkorb von einem Kran aus den Laderäumen der Schiffe gehoben und vor dem Schuppen abgesetzt. Außerdem werden bis zu 140 Kühlcontainer an Deck der Schiffe befördert. Eine Containerbrücke setzt sie an Land. Auch in diesem temperierten Schuppen können die Paletten kurzfristig in Kühlräumen, die 14.000 Paletten fassen, zwischengelagert werden. Normalerweise liegt ein Kühlschiff von Sonntagnachmittag bis Dienstagmorgen an der Kaje. Es gibt keinen Ausschuss mehr, denn die Bananen werden in „kontrollierter Atmosphäre“ beför-



Seitenwand einer Stiege für Bananen aus den 60er Jahren im Besitz von Friedrich Ruge.

dert, d.h. Temperatur, Sauerstoff- u. Stickstoffgehalt, Kohlendioxidgehalt und relative Feuchtigkeit werden ständig von Rechnern überwacht und gesteuert. Bis zum Ende der Woche sind gewöhnlich auch die im Schuppen zwischenlagerten Früchte in diverse europäische Länder auf den Weg gebracht. Zweimal pro Woche fährt ein Zug mit Bananen in die Schweiz. Eine Reihe von Paletten hat nur einen kurzen Weg: sie fahren im LKW zur Zentralreiferei am Verbindungshafen.

Dr. Peter Dittrich

- 1 Reifner, Gerd: Der Bananenimport. In: Nordwestdeutsche Zeitung (NWDZ) vom 21.08.1925. Aus den Hafenstädten.
- 2 NWDZ vom 4.07.1925 und 26.04.1926.
- 3 NWDZ vom 14.09.1925
- 4 NWDZ vom 15.04.1925
- 5 NWDZ vom 13.03.26 und 26.04.26
- 6 NWDZ vom 8.09.26, 19.10.26, 30.11.26, 3.01.27.
- 7 Niehoff, Lydia/Wessels, Bernd-Artin: 1902–2002 Scipio-Atlanta-Gruppe. Bremen 2002. S. 66 ff.

Der Verfasser bedankt sich für die Unterstützung bei Frau Petra Greupner und den Herren (alphabetisch) Marc Fröhlich, Friedrich Ruge sen., Horst Schröder, Torsten Szepanski, Klaus Zisenis.



Der Alte Hafen vor 1944. Bei der Markierung Nr. 1 war die Reiferei der Firma „Jamaica“ Bananen- und Fruchtvertrieb GmbH in den Schuppen an der Ostseite (oben) ab 1925 untergebracht. Bei Nr. 2 waren die Schuppen der Firma GROSSMARKT BREMERHAVEN Eduard Ruge GmbH nach dem Zweiten Weltkrieg. Am Nordende des Schuppens befand sich die Reiferei. (Postkarte: Sammlung Klaus Zisenis.)

Bananen unansehnlich und grau und kommen nicht zur Reife. Bei kühlen Außentemperaturen müssen die Bananen beheizt werden.

Die Importfirma „Jamaica“, Bananen- und Fruchtvertrieb GmbH, Bremen, eröffnete 1925 in Bremerhaven an der Ostseite des Alten Hafens im mittleren der fünf Schuppen eine Bananenreiferei. Die Schuppen sind auf

Jahrzehntelang braune Fracht von Guntsiet

Torfversorgung für die Marschen aus Elisabethfehn und Umgebung

Torf war bis kurz nach dem Zweiten Weltkrieg unentbehrlich für die Marschbauern. Wurster Landwirte besaßen zum Teil eigene Grabungsstätten, beispielsweise südlich von Sievern. Dieses Mooregebiet muss jahrhundertlang sehr intensiv genutzt worden sein, denn dort gibt es heute noch die Bezeichnung „Wremer Moor“.

Aufgabe gemacht. In einer 100 Seiten umfassenden Jubiläumsschrift zum 100-jährigen Bestehen der Vereinigung 2009 hat der Vorsitzende Egon Buß ein sehr informatives und anschauliches Heft herausgegeben.

Elisabethfehn liegt im nördlichen Teil des Oldenburger Münsterlandes zwischen Oldenburg und Leer und gehört zum Erholungsgebiet Barßel-Satterland, das geprägt ist durch seine schöne Fluss- und Kanallandschaft.

Direkt an der „Deutschen Fehnroute“ bei den „Dreibrücken“ zwischen dem Elisabethfehnkanal – dem letzten noch voll schiffbaren Fehnkanal Deutschlands – und dem Bollinger-Kanal, liegt auch das Moor- und Fehnmuseum Elisabethfehn, umgeben von typischen Klappbrücken und einer Schleuse.

Hier wird dem Besucher eindrucksvoll und übersichtlich ein Bild aus der Geschichte dieser Moor- und Fehnkolonie geboten.

Die Geschichte von Elisabethfehn beginnt mit dem Bau des Hunte-Ems-Kanals Mitte des 19. Jahrhunderts. Im Zuge der Kultivierung der großen Oldenburger Mooregebiete im Nordwesten Deutschlands entstand diese Fehnsiedlung. Ziel der Kultivierung war der Abbau des Rohstoffs „Torf“ (Brenntorfgewinnung) und die Schaffung landwirtschaftlich nutzbarer Flächen (Siedlerstellen).

Wie aktiv die Schiffer aus Elisabethfehn im Transportwesen waren, das geht aus einem im Jubiläumshft wiedergegebenen Artikel des in Westrhuderfehn erscheinenden Generalanzeigers hervor.

„Noch im zweiten Viertel des Jahres 1900 legten in Waddensiel (Butjadingen) 65 Schiffe an, davon 60 im Flussverkehr. Von diesen wiederum kamen die meisten, nämlich insgesamt 39, aus Elisabethfehn“, stellt das Blatt fest. Weiter heißt es in dem Beitrag: „Von den beladenen Schiffen brachten die meisten Torf und zwar überwiegend aus Elisabethfehn.“

Es ist nicht ausgeschlossen, dass zu dieser Zeit viele Torffahrer aus Elisabethfehn mit ihren Fahrzeugen auch

das gegenüberliegende Ufer, die Wurster Marsch, ansteuerten und vor allem den Süden Wurstens – Wremen und Weddewarden – mit ihrer überall hoch gelobten braunen Ware bedienten.

Das im früheren Hafen von Weddewarden (heute Stadtteil von Bremerhaven) Torf gelöscht wurde, geht aus einem Artikel des Buches „900 Jahre Weddewarden/Imsum“ (Band 2 der Edition des Kulturamtes der Seestadt Bremerhaven) hervor. Da schreibt Karl-Heinz Mein in einem plattdeutschen Beitrag „De Torfschipper“ über einen Torfschiffer L. Toben, der mit seiner „Johanna“ Weddewarden mit Torf versorgte. Allerdings kam dieses Schiff aus Ostrhauderfehn, das liegt nahe Elisabethfehn. Es ist natürlich nicht ausgeschlossen, dass auch Fahrzeuge aus Elisabethfehn hier einmal festmachten.

Egon Buß stellte fest, dass vor dem Zweiten Weltkrieg mehrere Schifferfamilien mit ihren Fahrzeugen Torf nach Wremen lieferten.

Im Juni 1952 erschien zum ersten Mal nach dem Zweiten Weltkrieg wieder ein Torfschiff aus Elisabethfehn.

Um 1960 sah man dann keine Torfschiffe mehr im Wremer Sielhafen. Damals, im Juni 1952, so berichtete die NORD-SEE-ZEITUNG, war es der Schiffer Friedrich Ley, der mit seiner „Blandina“ an der Südkaje vor dem Siel festmachte. Er hatte damals rund 30 Tonnen Torf geladen.

Was vier Torfstecher an einem Tag stechen konnten, wurde im oldenburgischen als ein „Tagewerk Torf“ bezeichnet. Im getrockneten Zustand waren das rund zehn bis zwölf Tonnen.

Schon gleich nach dem Festmachen hinter den Granatkuttern nahm Friedrich Ley sein Fahrrad von Bord und fuhr zu seinen Kunden rund um Wremen. Er verkündete in Platt kurz und bündig: „Wenn ji Torf hebben wüllt, ik bün dor“.

Seine 30 Tonnen hatte er in rund drei Tagen verkauft. Bis zu 25 mit hohen Stützhecks versehene Leiterwagen erschienen in den drei Tagen und Verkäufer und Käufer beluden die Fahrzeuge von früh morgens bis spät abends.

Die Torfschiffer von Guntsiet nahmen aus den Marschen, wenn sich die Gelegenheit bot, oft Kuhmist als

Rückfracht mit. Wie sagte ein alter Fehnjer: „Gold für die Moore“.

Über die Kanäle Oldenburgs, über Hunte und Weser fuhren die Schiffer aus Elisabethfehn im Frühjahr und Sommer im Schnitt rund zehn bis zwölf Mal mit hochbeladener Fracht in Richtung Wesermarschen.

Egon Buß berichtete, dass mehrere Schiffe aus Elisabethfehn Wremen angesteuert hätten. Seine verstorbene Schwiegermutter habe mehrfach erzählt, dass sie mit ihrem Vater auf dem Schiff „Hoffnung“ Torf nach Wremen befördert habe.

Auch die Talk „Minna“ habe früher viel die Außenweser befahren, die Eigner waren Jann Ley und später Ferdinand Ley. Die Frau des Schiffers Friedrich Ley, Blandina Ley, wohnt noch 87-jährig in Elisabethfehn.

Woher stammte der Torf, den die Schiffer aus Elisabethfehn in die Marschen beförderten?

Der Brenntorf wurde vielfach von den Schifferfamilien selbst produziert. Wenn der Laderaum ihrer Schiffe nicht voll war, kaufte man braune Soden dazu.



So wurden die Soden produziert, im Handwerk Sode für Sode. Foto: Hein Carstens

Aber manche Wurster Marschbauern, vorwiegend im Süden des Landes, bezogen vor etwa 80 Jahren noch relativ früh ihren Torf zum Heizen und Kochen per Schiff aus dem oldenburgisch-ostfriesischen Raum.

Der Fischer Hinrich Jatzes aus Wremen berichtete mir einmal, dass nach Aussagen seines Vaters der Frachtschiffer Johann Schwanewedel (1816–1896) erzählt hätte, dass Segelschiffe mit Torffracht um 1870 im Wremer Hafen festmachten. Sie kamen fast alle ausschließlich aus der Gegend Oldenburg oder Ostfriesland.

Es ist nicht bekannt, dass im Hafen von Dorum Torfschiffer aus Oldenburg/Ostfriesland ihre braune Ware löschten.

Die Geschichte der Torfschiffahrt zu pflegen und bewahren, hat sich der „Fluss- und Kanalschifferverein Elisabethfehn und Umgebung“ zur



Ein Foto aus Elisabethfehn um 1920: Ein Torfschiff wird für eine längere Fahrt beladen. Foto: Archiv Egon Buß

„Die Siedler hier am Kanal“, so erzählte Egon Buß, „haben früher alle ihren Torf auf eigenem Grund und Boden gegraben“. Nebenbei wurde zur Eigenversorgung eine kleine Landwirtschaft betrieben.

Neunzig Prozent der Siedler um Elisabethfehn besaßen ein Schiff. Jeder war sein eigener Kaufmann und versuchte den Torf so teuer wie möglich an den Mann zu bringen.

Verkauft wurde natürlich früher auch an die vielen Ziegeleien im oldenburgisch-ostfriesischen Raum.

Hein Carstens



Beim Entladen im Wremer Hafen im Juni 1952. Auf dem Torfschiff der Landwirt Heinz Friedrichs aus Wremen-Hülsing. Foto: Hein Carstens



An der heute völlig renovierten Südseite des Wremer Hafens befand sich viele Jahrzehnte der Liegeplatz der Torfschiffe aus Elisabethfehn. Foto von 1935, Archiv Wremen

Über die Nutzung von „Piepers Loch“

Der Ewerhafen in Cuxhaven sollte zugeschüttet werden

Eine andere im Volksmund gebräuchliche Bezeichnung für den Ewerhafen lautete „Piepers Loch“, so benannt nach der Kaufmannsfamilie Pieper in der Nordersteinstraße, deren (eine) Tochter Emilie Henriette Nikolina den Werftbesitzer Johann Christian Bufo am Alten Hafen geheiratet hatte.

Im Gegensatz zum Ritzebütteler Schleusenpriel waren der Tonnen- und der Ewerhafen künstliche Einrichtungen aus dem 18. bzw. 19. Jahrhundert. Der spätere Ewerhafen ist erst nach 1800 aus einem Wasserloch entstanden. 1818 wurde nach der durch Amtmann Abendroth veranlassten Ausgrabung der Anschluss an den nahe gelegenen Tonnenhafen gesucht und der Ewerhafen damit für die hamburgische Hafenverwaltung in Ritzebüttel nutzbar.

Es ist an dieser Stelle angezeigt, dem Leser eine Vorstellung vom Leben und Treiben im Ewerhafen unterhalb des Hafenobdeiches im 19. Jahrhundert zu vermitteln. So wurden im Hafenbecken die großen Baggerschuten der hier stationierten Bagger untergebracht; aber auch die kleine Küstenschiffahrt fand einen Liegeplatz.

Im Januar 1845 wurden während der Winterliegezeit immerhin 40 Fischewer, 1 Torfewer, 4 Jollen, 1 Jacht und 3 Baggerschuten vom Hafenamt registriert, also Schiffe ohne bedeutenden Tiefgang. Außerdem wurde das Hafenbecken auch als Vorratslager von Baumstämmen für Uferbefestigungen genutzt. Während der Ebbe fiel dieser Hafenteil meistens trocken und war bei den Cuxhavener Bürgern als Schlickloch nicht sonderlich beliebt, weil es vor allem in den heißen Sommermonaten während der Ebbezeit üble Gerüche verbreitete.

Eine in den Jahren 1902 und 1904 mehrfach angestrebte Umwandlung durch die Cuxhavener Gemeindeversammlung in einen Park wurde jedoch vom damaligen hamburgischen Landherrn Werner von Melle (12.9.1900–1911) aus Kostengründen abgelehnt. Wäre es nach den Wünschen der Cuxhavener Öffentlichkeit gegangen, hätte man zu Beginn des 20. Jahrhunderts diesen Teil des Hafenbeckens gerne

für andere Zwecke genutzt. Dazu notierte das Cuxhavener Tageblatt vom 6. Oktober 1903:

„Einem Gerücht zufolge soll im nächsten Jahre im Anschluß an diese Arbeiten (gemeint waren Deichbauarbeiten zwischen dem Seepavillon und dem Hotel „Continental“) das sogenannte „Piepers Loch“ vor dem Hotel Continental zugedichtet werden. Hoffentlich wird dies Tatsache. Man würde hiermit einen wunderschönen Platz gewinnen, welcher eine Zierde der Hafengegend ausmache und eventuell den geeigneten Bauplatz für ein Conversations- und Kurhaus abgeben könnte. Bei Niedrigwasser entströmen dem Schlickloch, besonders an heißen Tagen, nichts weniger als angenehme Düfte. Außerdem hat diese „Wasserrinne“ für die Schiffsinteressenten keine bzw. nur ganz minimale Bedeutung, da dieser Wasserarm in der Regel nur im Winter von einigen wenigen kleinen Ewern etc. aufgesucht wird, für welche Platz genug im alten Hafen vorhanden ist.“

Selbst die hiesige Wasserbauverwaltung war mit den Plänen der Gemeindeversammlung, das schlimme Schlickloch zu beseitigen, nicht einverstanden und ließ im Sommer 1911 zwecks Vertiefung dieses Hafenteiles sogar von Hand durchgeführte mühselige Grabungen vornehmen. Um das flache Hafenbecken einen halben Meter zu vertiefen, mussten 4000 Kubikmeter Kleierde ausgehoben werden, die bei Deichverstärkungsarbeiten am Döser Deich verwendet wurden. In einem Schreiben der „Baudeputation, Sektion für Strom- und Hafenbau“ vom 9. Juni 1911, das Aufschluss gibt über die Grabungen am alten Ewerhafen unterhalb des Hotels „Continental“, heißt es: „Herrn Schultheiß Petersen, hier.

Der Boden, welcher diesseits für die Verbesserung der Außenböschung des Döser Deiches zwischen dem Hotel zum Kronprinzen und dem Fort Grimmershörn dem Deichkollegium angeboten und nunmehr aus dem Wasserbecken beim Hotel Continental gewonnen worden ist, steht jetzt zur Verfügung. Das Deichkollegium trifft jedoch noch keine Anstalten zur Verwendung der Erde, obgleich die Deicharbeiten notwendig bis zum 15. Juli fertiggestellt werden müssen. Sollte die Möglichkeit,

wurde es erforderlich, die Einfahrten vom Alten Hafen her auszuweiten und in den Jahren 1922/23 großzügiger zu gestalten.

Im Zuge einer effizienteren Nutzung wurde 1927 auf dem Ostufer eine Rettungsbootstation eingerichtet, die mit einer Slipanlage ausgestattet wurde. Der Standort erwies sich allerdings als ungünstig, so dass die Anlage 1943 abgebrochen werden musste und die Fläche wieder als Tonnenlager genutzt werden konnte.



Der Ewerhafen wurde oft als Vorratslager von Baumstämmen für die Uferbefestigung benutzt

die Deicharbeit bis zu dem genannten Tage fertig zu stellen, schwinden, so wird sie auf Jahre hinausgeschoben, da der verfügbare Boden an der Stelle, wo er jetzt liegt, nicht liegen bleiben kann und diesseits entfernt werden muß. Ich stelle Ihnen daher ergebenst anheim, mir Ihre Entschlüsse gefälligst mitteilen zu wollen. Hochachtungsvoll Ed. Heymann“

Nur im Bereich des überbrückten Durchlasses in Höhe der ehemaligen kleinen Drehbrücke (und heutigen Klappbrücke) zum Tonnenhafen war der Ewerhafen durch Kaianlagen sicher eingefasst. Erst mit der wirtschaftlichen Nutzung dieses Hafenteils

Die wirtschaftliche Nutzung des großflächigen Areals begann schließlich in den 1920er-Jahren mit der Ansiedlung einer alteingesessenen Kettenschmiede von der Ostseite zur Südseite des Ewerhafens. In den Folgejahren entstand hier auch die Werft Sanftleben & Co., die 1926/27 ihre erste Slipanlage installiert hatte und deren Betrieb im Jahre 1942 die Beckmannwerft übernommen hatte. Zuletzt ging der Betrieb 1970 in den Besitz der Schichau-Unterweser Werft aus Bremerhaven über. Im Jahre 1981 wurde die Werft endgültig aufgegeben.

Peter Bussler

Wurster Israeliten in Manchester

War Isaac Franc identisch mit James Franc?

Am 18. Januar 1872 fanden sich drei Israeliten aus dem Lande Wursten auf dem „Königlichen Amtsgericht Dorum“ ein: Es galt, eine Identitätsbestimmung vorzunehmen, und zwar auf Wunsch eines der Erschienenen, des Dorumer Kaufmanns Heyn.

Der im Hauptort des Landes Wursten geborene Kaufmann entstammte einer seit 1786 in Dorum ansässigen Händlerfamilie „mosaischen“ Glaubens und wollte ein „Attest“ darüber erhalten, dass der am 13. März 1830 in Midlum geborene Isaac Franc mit dem nun in Manchester lebenden James Franc identisch war. Zur Klärung des Sachverhalts hatte der Amtsrichter neben Joseph Heyn zwei weitere Zeugen geladen, um von ihnen eidesstattliche Aussagen zu erhalten.

Wozu der Dorumer Kaufmann die Identitätsbescheinigung überhaupt benötigte, lassen die Akten aus dem Staatsarchiv Stade offen. Lag ein Erbschaftsfall vor?

Als ersten Zeugen hörte der Amtsrichter von Cöln die 72 Jahre alte Sophie Franc geb. Heyn (Hein) aus Midlum, die nun aber offenbar in Dorum lebte. Die Dame – sie führte ursprünglich den Vornamen Sprinschen – hatte

1852 den Witwer Herz Franc aus Midlum, wo dieser einen Laden betrieb, geheiratet. Ihr nunmehriger Ehemann war bisher ihr Schwager gewesen, denn dessen verstorbene Ehefrau hieß Caroline Heyn und war eine Schwester von Sprinschen/Sophie. Mit in die Ehe brachte der Kaufmann seine sieben Kinder mit Namen James, Joseph, Sarah, Leser, Heinrich, Julie und Louis.

Deren Stiefmutter und ehemalige Tante bezeugte nun 1872, dass James auf den Namen Isaac getauft worden war, aber schon früh seinen typisch jüdischen Vornamen gegen James vertauschte. Mit dieser Handlung frönte der junge Israelit einer allgemeinen Zeiterscheinung unter seinen Glaubensgenossen, man wollte sich der christlich geprägten Umwelt angleichen.

Als Isaac/James mit 13 Jahren Dorum verließ, um „in Hamburg die Schule“ zu besuchen, nannte er sich bereits James.

Der 64 Jahre alte Joseph Heyn wusste weitere Angaben zu der Hamburger Zeit seines Vettters zu machen. Dieser besuchte das Johanneum, ein renommiertes Gymnasium, und absolvierte eine Kaufmannslehre in der Hanse-

stadt, nachdem er die Schule „zum größeren Theile absolvirt“ hatte, d.h. er besuchte das Gymnasium nicht bis zum Abitur. Nach der Lehrzeit segelte Isaac/James für einige Jahre nach Australien, um sich dann in Großbritannien niederzulassen. Seit etwa vier Jahren lebte er in Manchester als Mitinhaber der Handelsfirma Heyn, Franc & Co.

Warum der junge Franc ausgerechnet das Gymnasium in Hamburg besuchte, ist nicht überliefert. Eine ähnliche Schulbildung hätte er in Dorum erhalten können, und zwar auf der dortigen Rektorschule. Dies wäre zudem schonender für den Geldbeutel seines Vaters gewesen, denn die Heyn-Verwandschaft hätte ihn sicher für ein kleineres Entgelt in Kost und Logis genommen.

Ein Jahr vor seiner Befragung auf dem Amtsgericht war Joseph Heyn nach Manchester gereist und hatte dort nicht nur seinen Vetter James Franc besucht, sondern auch seinen Bruder David Isaac Heyn und dessen Sohn Johannes, die Mitinhaber der obigen Handelsfirma.

Die Gründung einer Handelsfirma durch Israeliten hiesiger Gegend in

England bedeutete übrigens nichts Ungewöhnliches. Ein Sohn des Marcus Herz Schwabe aus Lehe – der Vater zog gegen 1815 von Lehe nach Hamburg – wanderte 1851 nach England aus und gründete dort eine eigene Firma.

Als dritten Zeugen hörte der Amtsrichter den vor 68 Jahren „zu Neustadt in Böhmen geborenen und hier in Dorum wohnhaften“ Albert Lange. Diesem kam eine wichtige Rolle innerhalb der Synagogengemeinde Dorum zu, bekleidete er doch das Amt des „Vorbeters“. Lange bezeugte, den Isaac/James „bereits als 10-jährigen Knaben gekannt“ zu haben und „vor mehreren Jahren war er (d.h. James) hier einmal zum Besuche“.

Zu erwähnen bleibt noch, dass Sophie Franc einen Brief ihres Stiefsohnes aus Manchester mit auf das Amtsgericht gebracht und dazu folgende Ausführungen gemacht hatte: „Alle seine Briefe, welche er uns schreibt, und von welchen ich hier einen producire (vorlege), sind James unterzeichnet.“

Der Amtsrichter schenkte den Angaben der Zeugen Glauben und stellte das gewünschte Dokument aus.

Ernst Beplate

Umschau

Tagesausflug auf der Oste

Zusätzlich zu den im Rundschreiben mitgeteilten Fahrten veranstalten die Männer vom Morgenstern am Sonnabend, den 20. August 2011, zusammen mit dem Stader Heimat- und Geschichtsverein einen Tagesausflug mit der „MOCAMBO“ auf der Oste zur

Schwebefähre Osten, zum Natureum Niederelbe und zu den Seehundsbänken in der Elbmündung. Treffpunkt Osten 11.30 Uhr, Rückkehr Osten 18.30 Uhr, Kosten incl. Mittagessen sowie Kaffee und Kuchen auf dem Schiff 30 €.

Bei genügender Anmeldung kann ab Bremerhaven ein Bus eingesetzt werden einschließlich Besichtigung der Kirche in Osten, Abfahrt 8 Uhr Bremerhaven-Hbf., zusätzliche Kosten 16 €.

Anmeldung bis 1. Juli bei G. und B. Huskamp oder über schriftfuehrer@m-v-m.de.

Einladung

Der Heimatbund der Männer vom Morgenstern
lädt ein zu zwei Vorträgen am

**Dienstag, 5. April 2011, 19.30 Uhr, Bremerhaven-Mitte,
Vortragssaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums**

Dr. Henning Haßmann, Hannover

„Forschung mit 'Tiefgang',

Nordsee und Fließgewässer als archäologische Bodenarchive“
(Gemeinsame Veranstaltung mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum)

*

**Dienstag, 26. April 2011, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde,
Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln**

Dr. Ida-Christine Riggert-Mindermann, Stade

„Kloster Neuenwalde –

Vom Katholizismus zum Protestantismus“

Neues aus der Bibliothek der Männer vom Morgenstern

Die Arbeitsgemeinschaft der Bibliothek der Morgensterner hat eine neue Leitung: Thorsten Gajewi und Peter Schönfeld werden als Doppelspitze die Arbeit der AG koordinieren und nach außen sowie gegenüber dem Vorstand vertreten. Thorsten Gajewi wird die Überlegungen zu Sammlungsgebieten der Bibliothek bündeln und zusammen mit den Mitarbeitern Alleinstellungsmerkmale der Bibliothek erarbeiten. Peter Schönfeld ist der direkte Ansprechpartner für die Mitarbeiter. Er bearbeitet schon länger als IT-Fachmann den Bibliothekskatalog. Mit der neuen Spitze ist die Arbeitsgemeinschaft bestens für die Vorbereitung des Umzugs nach Schloss Morgenstern gerüstet, der weit im Vorfeld nicht nur logistische Fragen hinsichtlich des Transports und der Neuauflistung, sondern auch hinsichtlich der Systematik und der Schwerpunkte aufwirft.

Die Bibliothek wächst schon allein durch den Schriftentausch des Jahrbuchs der Männer vom Morgenstern mit Partnern in Universitäten, Forschungsinstituten und Vereinen. Ein unbegrenztes Wachstum wird auch in den neuen Räumen nicht möglich sein. Die Finanzlage der Morgensterner erlaubt zudem keine opulenten Ankäufe mehr. Aus finanziellen und räumlichen Gründen wird bei interessanten Neuerscheinungen gezielt zu fragen sein, ob ein Buch anzuschaffen oder nicht vielmehr auf die Bibliotheken der Archive, Museen und Städte zu verweisen ist. Der Bereich der Chroniken und Privatpublikationen ist jedoch in öffentlichen Bibliotheken nur selten vorhanden. Manche Bücher sind unbedingt nötig, um aktuellere Informationen für den Nutzer vorzuhalten.

Manche Ergänzungen ergeben sich auch aus freundlichen Spenden von Büchern aus dem Besitz von Mit-

gliedern und aus Nachlässen. Dabei nehmen wir auch gerne Dubletten, die oft von unseren Mitgliedern händelnd gesucht werden; denn mit dem Erlös lassen sich neue Bücher finanzieren, die wir uns sonst nicht leisten könnten. Ab und an gehen bei uns größere Buchspenden ein. Aus dem Nachlass von Helmut Kuhn bekamen wir wichtige regionale Literatur. Frau Gisela Hahne hat neulich die Bibliothek mit landeskundlicher Literatur, auch mit längst vergriffenen Morgensterner-Publikationen beschenkt. Frau Ilona Lutz hat vor allem unseren volkskundlichen Bestand mit grundsätzlichen Werken ergänzt. Der Familie von Herrn Kuhn und den beiden Stifterinnen sei ganz herzlich gedankt. nbk

Gartenreise Oldenburg – Groningen

Die im Fahrtenprogramm der Männer vom Morgenstern angekündigte Studienfahrt „Sommeranfang in botanischen und privaten Gärten zwischen Oldenburg und Groningen“, Leitung Petra Schulz-Baldes, findet von Mittwoch, 15. Juni, bis Freitag, 17. Juni, statt (nicht wie irrtümlich angekündigt im Mai). Anmeldungen sind noch möglich über Reisedienst Sielemann, Georgstraße 42b, 27570 Bremerhaven.

Niederdeutsches Heimatblatt

Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH,
Hafenstraße 140, 27576 Bremerhaven
Druck: Druckzentrum Nordsee GmbH
Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung.

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) 55 87

Im Zeitlauf der Geschichte



Der Gasthof „Schloß Morgenstern“

Als Wilhelm Jürgens 1881 am äußeren Ende der Burgstraße einen Gasthof errichtete, war Weddewarden noch ein Bauerndorf mit einem geschlossenen Ortsbild. Jürgens nannte ihn auf Anregung von Hermann Allmers „Gasthof Schloss Morgenstern“. Hier wurde unser Heimatbund gegründet. Das obere Foto (Bildatenbank Ingo Ostermann) zeigt den Gasthof, inzwischen durch ein Gebäude mit Stallungen und Saal ergänzt, in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Höfe und Katen auf der gleichen Straßenseite sind längst verschwunden. Im Januar 2011 ist auch der Saalanbau des alten Gasthofs abgerissen worden. Das Gebäude wäre nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand zu erhalten gewesen. Das eigentliche „Schloß Morgenstern“ wird von Bremenports für die Männer von Morgenstern restauriert und erweitert, wie das Bauschild nun zeigt. nbk



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

April 2011

Montag, 4. April, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Altkreis Wesermünde“; Leitung: Ude Meyer

Dienstag, 5. April, 19.30 Uhr, Bremerhaven-Mitte, Vortragssaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums: Vortrag Dr. Henning Haßmann, Hannover: „Forschung mit 'Tiefgang' – Nordsee und Fließgewässer als archäologische Bodenarchive“ (Gemeinsame Veranstaltung mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum)

Dienstag, 12. April, 19 Uhr, Cuxhaven, Heimatarchiv, Feldweg 16: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Bussler

Dienstag, 12. April, 19.30 Uhr, Otterndorf, Stadtscheune: Vortrag Dr. Axel Behne: „Allmers' Briefwechsel mit Bremer Freunden“ (mit Lesung) (Gemeinsame Veranstaltung mit der Kranichhaus-Gesellschaft)

Donnerstag, 14. April, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Lehe, Restaurant Nordseestadion: Arbeitskreis „Familienkundliche Quellenforschung“; Leitung: Rinje Bernd Behrens

Montag, 18. April, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Thorsten Gajewi und Peter Schönfeld

Dienstag, 19. April, 17.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Gesprächskreis der „Familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft der Männer vom Mor-

genstern (Computergenealogie, Quellenforschung, Familienforschung“; Leitung: Fred Wagner

Dienstag, 26. April, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln, gegenüber Hauptbahnhof (Seiteneingang), Vortrag Dr. Ida-Christine Riggert-Mindermann, Stade: „Kloster Neuenwalde – Vom Katholizismus zum Protestantismus“

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.

„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 04 71/9001 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