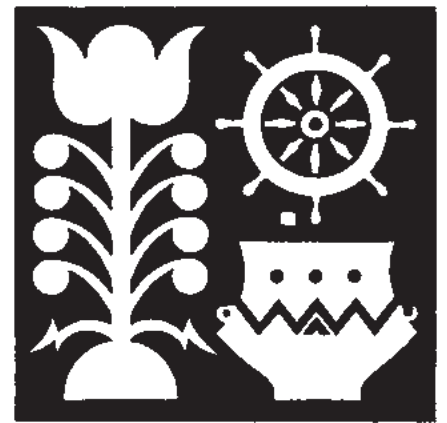


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E
Gebühr bezahlt

September 2011
Nr. 741



Richtkrone über „Schloss Morgenstern“

Große Fortschritte beim zukünftigen Domizil der Morgensterner

Dass Schloss Morgenstern endgültig als Gaststätte aufgegeben wurde und stattdessen auf die Männer vom Morgenstern als Mieter wartet, hat sich wohl längst herumgesprochen. Die Morgensterner kehren an den Ort zurück, an dem sie 1882 von Hermann Allmers und Wurster Hofbesitzern gegründet wurden. Die Gründer des Heimatbundes gestalteten das sog. Friesenzimmer damals schon als „historischen Gastraum“. Wegen dieses Raums steht Schloss Morgenstern unter Denkmalschutz. Bremenports saniert das Gebäude gezielt für den Heimatbund der Männer vom Morgenstern als neue Mieter. Die Denkmalpfleger hatten dem Antrag zugestimmt, den Gebäudekomplex auf den ursprünglichen Gasthof zurückzubauen und einen Anbau für die Bibliothek der Morgensterner anzufügen. Wenn jetzt zum Richtfest geladen wurde, betraf das nicht nur den schmalen Anbau. Vielmehr wurde das gesamte Dach im Dachstuhlbereich überarbeitet, erhielt unter anderem einen neuen Firstbalken und bekam eine neue Eindeckung. Das bedeutet eine langfristige Sicherung des Baudenkmals – wirklich ein Grund zu feiern.

Wie wichtig Bremenports die Erhaltung und Sanierung des Gebäudes ist, zeigt sich darin, dass Bremenports-Geschäftsführer Holger Banik selber zum Festakt am 2. September gekommen war und als Bauherr dem Richtspruch des Zimmermeisters Rainer Pape vernehmlich mit „hervorragend“ antwortete. Drei Zimmerleute standen hoch auf dem Dach und unterbrachen den traditionell in Versen vorgetragenen Richtspruch vielfach mit herz-

haftem Prost. Allerdings gab es den heutigen Sicherheitsverordnungen entsprechend nur alkoholfreies Bier. Doch die Schnapsflasche, die altem Brauch gemäß an der Dachkante zerschmettert wurde, war echt. Holger Banik freute sich in seiner Rede über den guten Bauablauf und bemerkte scherzhaft, dass der Bau mit einer so hohen Frauenquote – einer Architektin und einer Vereinsvorsitzenden – absolut zeitgemäß und fortschrittlich sei. Das Gruppenbild, das die Vertreter von Bremenports, der Morgensterner und den Architekten zeigt, belegt das. Der Fotograf der Bilder, Karl-Heinz Carstens, ist übrigens mit Eintrittsjahr 1950 derjenige, der am längsten Mitglied der Morgensterner ist. So kann er besonders gut beurteilen, welch einen Schritt es für die Morgensterner bedeutet, an den gut sanierten Gründungsort zurückzukehren. Nachdem die Zimmerleute wohlbehalten vom Dach gekommen waren, standen alle lange um einen von Bremenports organisierten Grillwagen. Es gab gute Gespräche zwischen Bremenports und den Morgensternern sowie den Vertretern der Bürgergemeinschaft Weddewarden. Der Ansatz für gute Nachbarschaft ist da und entwicklungsfähig.

Dem Spaziergänger, der vom Weddewardener Deich auf Schloss Morgenstern blickte oder der sich dem Gebäude über die Morgensternstraße näherte bot sich seit dem Winter 2010 ein immer wieder wechselndes Bild. Bei jedem Besuch war der Baukomplex geschrumpft. Zuerst fiel der Anbau des späten 19. Jahrhunderts dem Abrissbagger zum Opfer. Dieser Gebäudeteil ist vielen



Hoch auf dem Dachfirst: Zimmermeister Rainer Pape zitierte einen alten, launigen Richtspruch

Bremerhavenern und Wurster als Ort von Festen und Grünkohlwanderungen in einem großen Saal mit hölzernem Tonnendach vertraut und in guter Erinnerung. Während des Abbruchs konnte man die ursprünglichen Stallungen für Pferde und einen Schweinekoben im Untergeschoss und dort sowie im Saalgeschoß lange nicht mehr genutzte Hotelzimmer erkennen. Eine Sanierung dieses Teils hätte auf Grund des Zustandes nicht vertretbare Summen verschlungen. Die nächste Rückbauphase betraf die Restaurantbauten zur Weser hin. Die dabei freigelegten Tapetenschichten auf der historischen Außenwand zeigten Geschmacks-

wandlungen seit den 60er Jahren. Wer genau hinschaute, erblickte Ansätze der ursprünglichen Fensteröffnungen hinter Tapeten-, Putz- und Bretterverkleidungen. Inzwischen sind die alten Fenstergewände wieder herausgearbeitet worden. In der Mitte konnte an Hand des Bogens die ursprüngliche Türöffnung rekonstruiert werden. Die ganze Wand ist neu mit roten Ziegeln verblendet worden und

erscheint so wie zur Gründungszeit. Eine rote Ziegelverblendung weist auch der Anbau auf, der gleichzeitig so gestaltet ist, dass er als neu erkennbar aber trotzdem passend wirkt. Im Innern belegen Spuren von ehemaligen Wänden und Türen nach Entfernung des Innenputzes erstaunlich viele verwirrende Umbauten.

Nach Ende der Baumaßnahmen wird es im historischen Haus zur Weserseite einen Raum über die ganze Hausbreite geben, der für kleine Vorträge und Lesungen ebenso geeignet ist wie für gesellige Klönnrunden. Das konnten wir bei unserem bisherigen Domizil im Fischereihafen nicht bieten. Nach Bedarf kann dieser Bereich mit Hilfe der Falttüren in zwei kleine Räume mit dazwischenliegendem Gang geteilt werden. Der alte Gastraum wird, um zwei Fensterachsen verkürzt, für die Familienforscher eingerichtet. Gegenüber findet man die Toiletten. Vorne rechts gibt es ein Geschäftszimmer, anschließend eine Küche. Das Friesenzimmer wurde bereits 2000 restauriert bzw. auf den ursprünglichen Zustand gebracht.

Der großzügige helle Bibliotheksanbau war notwendig, weil keiner der Altbauanteile das Gewicht von etwa 10.000 Büchern sowie von historischen, archäologischen und landeskundlichen Zeitschriften aus ganz Deutschland ausgehalten hätte. Im Neubau wird man im Unterge-



Nach dem Richtspruch, von links: Bremenports-Architektin Ulrike Münsterberg. Vom Vorstand der Morgensterner: Jens Dirksen, 1. Vorsitzende Dr. Nicola Borger-Keweloh, Günter Matz, die Arbeitsgemeinschaftsleiter Fred Wagner und Thorsten Gajewi. Und der Bremenports-Chef Holger Banik sowie Architekt Christian Wiedenroth.

Organisierte Produktion in England

Der Ursprung der Hochseefischerei als Industriezweig

Die industrielle Hochseefischerei hatte in England ihren Ursprung. Hier wurde zum ersten Mal die Seefischerei zu einem industriellen Zweig. Getragen wurde der industrielle Seefischfang durch technische und wirtschaftliche Innovationen.

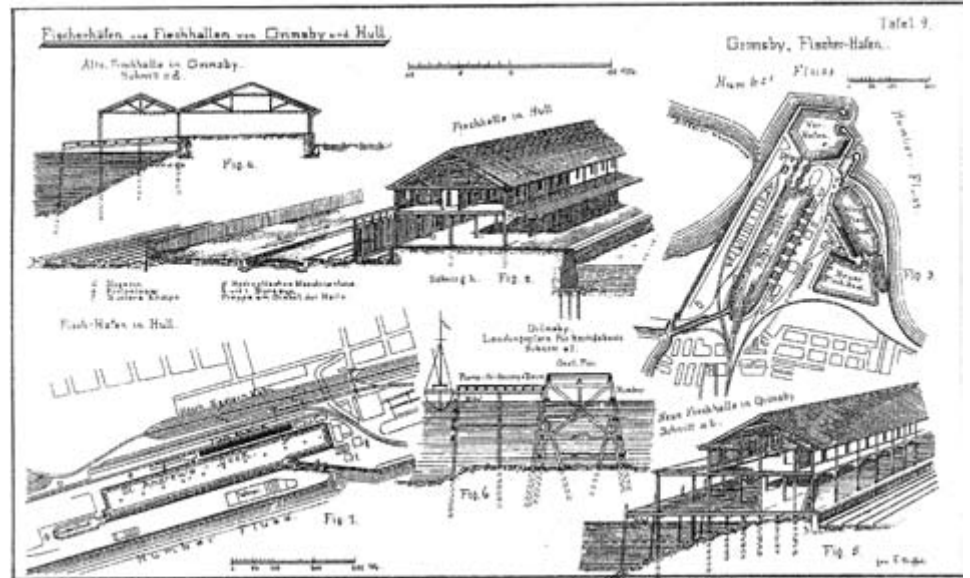
In Hull (1845) und Grimsby (1850) entwickelte sich eine neue Fischereibetriebsform. Das Handwerk des Fischers, der zuvor mit einem oder mit zwei Schiffen auf Fangreise ging, wurde abgelöst. An seine Stelle trat eine industriell organisierte Produktion mit einer Fischfangflotte. Es entstanden im weiteren Verlauf in den Fischereihäfen der englischen Ostküste große „smack“-Flotten. In Hull waren bereits 1840 rund 440 Fahrzeuge dieses Typs registriert.

Parallel zum Aufbau der Fischfangflotten kristallisierten sich auf der Insel zwei Fischereimethoden heraus: zum einen das „single boating“ und zum anderen das „fleeting system“. Beim Ersteren ging jede smack für sich allein auf Fangreise. Durch die Lagerung des Fangs auf Eis waren Fangreisen von 8–20 Tagen möglich. Beim „fleeting-system“ waren

die einzelnen Fischer in einer Reedereigesellschaft organisiert und fügten die einzelnen Segelkutter zu einer Flotte zusammen. Eine Flotte bestand aus 10–20 Fahrzeugen. Sie wurde von einem „Admiral“, der aus der Mitte der Fischer gewählt wurde, geleitet. Der „Admiral“ bestimmte alle Handlungen der Flotte auf See. Für eine Optimierung der Fangergebnisse setzten alle Fischer gleichzeitig ihre Schleppnetze aus. Das ermöglichte ein zeitgleiches Befischen einer großen Seefläche. Jede Flotte verfügte über einen „jager“, der den Fang von der Flotte abholte, diese mit neuem Proviant versorgte und den Frischfisch im Fischereihafen anlandete. Die Flotte blieb bis zu acht, selten auch zehn Tage auf See. Die Sommermonate war die Hauptfangzeit und im Winter ruhte der Fang gänzlich. Teilweise gingen in den Wintermonaten Fischer mit ihren Kuttern allein auf Fangreise.

Das „fleeting system“ konnte nur funktionieren, weil die Gesellschaften Dutzende smacks unter einer Flagge vereinigten. Begünstigt wurde diese neuartige Fischerei durch eine Zusammenarbeit mit der Eisenbahnverwaltung. Nur durch die Anbindung der Fischereihäfen an die Eisenbahn gelang es, die verderbliche Ware „Frischfisch“ schnell ins Hinterland zu transportieren. Dadurch gelang eine Erschließung des Binnenlandes, wo der Verzehr von frischem Seefisch bis dahin noch unbekannt war.

Man muss diese erste Industri-



Zeichnungen der Fischereianlagen von Grimsby und Hull (Quelle: Berthold Stahl: Fischereihäfen und Fischhallen in Belgien und England, Berlin 1890, Tafel 9)

alisierung des Fischfangs in England positiv bewerten. Um 1875 gingen rund 480 smacks von Hull und rund 600 smacks von Grimsby in Flottenverbänden auf Fahrt. Allein in Hull waren zu dieser Zeit 6000 Fischer im „fleeting system“ verbunden. Die Fänge wurden zusammengeworfen und der Nettoerlös nach Abzug aller Nebenkosten am Ende des Monats geteilt.

Für die erste Industrialisierung der Hochseefischerei waren somit drei Faktoren maßgebend. Die Gesellschaften verfügten über das Kapital, um Fischereiflotten aufzubauen. Damit wurde es erst möglich, im Flottenverband, also im „fleeting system“ auf Fangreise zu gehen. Mit der Versorgung der Flotte durch „jager“ erhielt erstmals die Dampfkraft Einzug in die Seefischerei. Durch die erstmalige Konservierung der Fische

auf Eis entstand ein neues Fischprodukt, der „Frischfisch“. Gute Bahnverbindungen sorgten für einen schnellen Transport der verderblichen Ware, zudem gelang es, einen aufnahmefähigen Absatzmarkt im Binnenland zu erschließen.

In Deutschland wurde versucht, das neue fischwirtschaftliche System einzuführen. Im Unterwesergebiet gründeten sich in der zweiten Hälfte der 1860er Jahre zwei Hochseefischereigesellschaften. Zum einen war es die „Erste Deutsche Nordsee Fischfanggesellschaft“ (1866–1871) und zum anderen die Fischereigesellschaft „Weser“ AG (1867–1872). Trotz des kurzen Bestehens der Fischereigesellschaften werden diese als Grundlage für den Industrialisierungsprozess innerhalb der deutschen Hochseefischerei gesehen.

Jan Christoph Greim



Moderne englische Smack (Quelle: Horst Menzel: Smakken, Kuffen, Galioten: Drei fast vergessene Schiffstypen des 18. und 19. Jahrhunderts, Bremerhaven 1997, S. 26)

Richtkrone über ...

Fortsetzung von Seite 1

schoß die Bücher, im Obergeschoss die Zeitschriften finden, in beiden Etagen mit hellen Arbeitsplätzen an den Fenstern zur Weser bzw. zur Burgstraße. Im Bibliotheksraum wird außerdem ein Kompaktus, ein abschließbares Schieberegal, das Bücherlager für den Verkauf aufnehmen. Auch ein Teil der Zeitschriften soll übersichtlich in solchen Regalen

finden. Da die Buchmenge in Zukunft weiter wachsen wird werden gleich Schienen für weitere Schieberegale gelegt, um bei Platzmangel die normalen Standregale unkompliziert ersetzen zu können. Sonderwünsche wie diese Kompaktusregale sind natürlich nicht in der Bausumme enthalten. Einige Spenden haben wir schon erhalten – beispielsweise über persönliche Feiern mit dem Wunsch nach Spenden statt Blumen.

Wir würden uns über weitere Spenden auf das Konto der Morgensterner bei der Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln (BLZ 292 501 50) Konto 100 122 728 unter dem Stichwort: „Einrichtung Schloss Morgenstern“ freuen. Selbstverständlich sind Spenden an die Morgensterner steuerabzugsfähig.

Das gesamte Untergeschoss ist über eine Rampe über die wesen-

seitige Terrasse auch für Rollstühle und Rollatoren erreichbar. Damit ist der Zugang zum Friesenzimmer – und zum Bibliotheksraum – erstmals barrierefrei. Das war uns bei der Planung wichtig. Schloss Morgenstern spielte in der Gründungsphase eine entscheidende Rolle für den Heimatbund der Männer vom Morgenstern. Später gab es andere Treffpunkte. Die wird es auch weiterhin geben, um die Wege für die Mitglieder nicht unüberwindlich weit zu machen – etwa für die Arbeitsgruppen in Hadeln und Cuxhaven. Doch Schloss Morgenstern bietet als zentraler Standort nicht nur mehr Komfort für die 1260 Mitglieder und für Bibliotheksbesucher. Wir



Bremenports-Chief Holger Banik begrüßt die Gäste

hoffen, dass die Ausstrahlung als Baudenkmal und Gründungsort unsere Wahrnehmung in der Öffentlichkeit stärkt, Interessierte anlockt und dass es für geschichtsinteressierte Bewohner der Region wieder selbstverständlicher wird, als Morgensterner regionale Geschichts- und Kulturforschung, Familienforschung und die Pflege der niederdeutschen Sprache zu unterstützen.

Dr. Nicola Borger-Keweloh



Zahlreiche Zuschauer waren dabei, als die Flasche am Dachrand zerschellte

Kühne Rettungsaktion an Wurster Küste

Vor 80 Jahren 13 Seeleute gerettet – Hucks waren immer dabei

Vor 130 Jahren, am 31. Oktober 1881, briste es gegen 10 Uhr mehr und mehr auf. „Und gegen 12 Uhr“, so berichtete der stellvertretende Vormann der „Rettungsstation Dorumertief“, Heinrich Harms, der den erkrankten Vormann Fritz Schölermann vertrat, „tobte ein



Ernst Huck, das Bild hängt in einem Ehrenzimmer für erfolgreiche Retter in der Geschäftsstelle der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Bremen. Huck war an der Rettung von 70 bis 80 Menschen beteiligt.

(Fotos (3) Hein Carstens)



Wilhelm Huck, eine Arbeit des Malers Will Wieger.

Sturm mit zunehmender Stärke“. Wie so oft in solchen Situationen standen viele Fischer und Bauern hinter dem Deich und suchten mit ihren Ferngläser die wilde Wasserwüste ab. Plötzlich rief einer: „Bi de ole Book hett een de Notflagg hißt“.

Heinrich Harms: „Holt gau de Lüüd tohopp, wi mööt los.“ Da meldete sich ein kleiner untersetzter 18 Jahre alter Leichtmatrose, Wilhelm Huck (1863–1953) hieß er, und sagte ganz schüchtern zu Harms: „Drof ik mit?“ Da Harms an diesem Tag wenig Rettungsleute zur Verfügung standen, willigte er zögernd ein.

Huck war damit spontan der jüngste Rettungsmann an der Wurster Küste, vielleicht an der gesamten deutschen Nordseeküste.

Mit dem offenen Segelrettungsboot fuhr man in den hohen Wellenwirbel in Richtung Hohe Weg, denn dort lag der Havarist. Es war die Kuff „Gösina“. Das Schiff war leck geschlagen und lag zum Teil auf Grund, die Mannschaft hing in den Wanten.

Auf der Fahrt dort hin wurde die Sicht immer schlechter. Als die Dorumer Retter die Kuff bei zunehmender Dunkelheit aus den Augen verloren, beschlossen sie die Nacht zu kreuzen, um am anderen Morgen die Besatzung zu retten.

Vier völlig erschöpfte Besatzungsmitglieder wurden während der Dämmerung des neuen Tages ins Rettungsboot geholt. Das Schiff, mit Kohle von

Schottland nach Hooksiel unterwegs, wurde aufgegeben. Es hatte zu Beginn des Sturmes Ruderschaden erlitten und war bald manövrierunfähig, berichtete der Kapitän später.

Wilhelm Huck nach der fast 24 stündigen Rettungsfahrt: „Twei un kaputt, natt as 'n Katt, over wie hebbt de armen Kerls heel an Land kregen“, erzählte er mir 1951.

Die spektakulärste Rettungsaktion an der Wilhelm Huck beteiligt war, geschah am 21. Oktober 1931, vor nunmehr 80 Jahren. Damals wurde die Besatzung des 916 BRT großen dänischen Frachters „Peder Most“ aus den harten Brandungsseen von Scharhörnriff gerettet. Wilhelm Hucks Sohn, Ernst Huck, war damals Vormann des im Dorumer Hafen stationierten Rettungsbootes „Geheimrat Heinrich Gerlach“. Das Boot, mit dem viele Menschen gerettet wurden, befindet sich heute, als Segelrettungsschiff aufgetakelt, im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven.

Ernst Huck, der mir kurz vor seinem Tod die Rettungsgeschichte erzählte, begann mit dem Satz: „Ik heff al veel beleevt, over hier hebbt wi eenfach Glück harrt. Mien Vadder wörr as jümmer de Ruh sülmst“.

Obwohl die „Gerlach“ immer wieder Grundberührungen in der Brandungssee hatte, wagten es die Retter an Leeseite, also der Wind abgekehrten Seite, längsseits an das dänische Schiff heranzufahren. Als sie in Rufweite des Havaristen waren, lehnte der Kapitän zum Erstaunen der Retter die Hilfe ab, bat aber in der Nähe der „Peder Most“ zu bleiben.

Das taten die Dorumer Rettungsmänner. Der Wind wurde stärker. Manchmal konnte man das dumpfe Poltern des hin und wieder auf den sandigen Untergrund aufschlagenden Dänenfrachters hören. Gegen 20 Uhr, bei auflaufender Flut, wagte Ernst Huck nochmals einen Anlauf. „Der Wind nahm an Stärke zu, die Grundseen liefen immer höher auf. Die ‚Peder Most‘ schlug immer heftiger gegen die Sandbank“, erzählte Ernst Huck, „ich dachte: nun oder gar nicht. Die Dänen standen alle an Deck. Unter Bedingungen, die ich so noch nie erlebt hatte, haben wir die völlig erschöpften 13 Seeleute übernommen. An Einzelheiten kann ich mich einfach nicht mehr genau erinnern. Aber wir haben es geschafft“.

Die Mannschaft der „Peder Most“ wurde nach Cuxhaven gebracht. Der Kapitän des dort liegenden Lotsendampfers „Simon von Utrecht“ sagte: „Bei der Brandung an ‚Peder Most‘ heranzufahren, schien mir unmöglich.



Ein Ehrenplatz für das berühmte Wurster Rettungsboot. Voll aufgetakelt steht es im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven.

Aber die Dänen haben mir bestätigt, dass es so war. Ich halte das für das bisher kühnste Rettungsunternehmen an der deutschen Nordseeküste, und das mit dieser Nusschale von Rettungsboot.“

In vielen deutschen Zeitungen und Zeitschriften wurde die Tat der Dorumer Retter gewürdigt.

Als der Reporter von Radio Bremen, Hans-Dieter Kümper, im April 1951 am Dorumertief in einem Vorgespräch über die Wurster Rettungsstationen von dem damals 88jährigen und noch ungewöhnlich rüstigen Opi Huck wissen wollte ob dieser Rettungseinsatz „Peder Most“ wohl eine reine Glückssache gewesen sei, grientete Wilhelm Huck verschmitzt. Er nahm seine kleine Stummelpfeife aus dem Mund und sagte in Platt: „Glück, jowoll, mien Jung. Den leven Gott mööt de Dumen vondoog noch bös kellen (schmerzen).“

Wilhelm Huck war zwar zu der Zeit nicht mehr aktiver Bootsmann der 1946 aufgelösten Station Dorum, aber nachweislich bis 1931, also mit 68 Jahren, stand er noch an Deck verschiedener Rettungsschiffe der 1864 gegründeten Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

„Opi“, wie man Wilhelm Huck auch nannte, war ein weit über die Grenzen des Landes Wursten hinaus bekanntes Original. Schon zu seinen Lebzeiten gab es unzählige Anekdoten über den langjährigen Senior der Wurster Granatfischer.

Früher Frachtschiffer, war er um 1900 einer der ersten aktiven Berufs-Granatfischer an Wurstens Küste, und als Rettungsmann an unzähligen Rettungseinsätzen beteiligt. Insgesamt hat er mitgeholfen über vierzig Menschen vor dem Tode des Ertrinkens zu retten.

Hein Carstens



Ein Ölbild des Malers Ernst Hinners: Die „Gerlach“ auf der Fahrt zum Havaristen „Peder Most“ (links), der in der Brandung vor Scharhörnriff lag. Die Dorumer retteten 13 dänische Seeleute. Im Hintergrund der Turm von Neuwerk.

Fischdampfer „Neufundland“ stammte aus Cuxhaven

Schiff zählte um 1923 mit zu den größten Fischereifahrzeugen

Die 1918 durch Berliner und Hamburger Großbanken gegründete Deutsche Seefischerei AG in Cuxhaven übernahm 1920 sämtliche Anteile der von der Fa. Hofmann & Co. geleiteten Vereinigten Fischdampfer-Reedereien und Vereinigten Fischdampfer in Hamburg. Durch Erwerb beider Reedereien gingen die Bauaufträge über 20 Fischdampfer bei der Hamburger Reiherstiegwerft an die Deutsche Seefischerei über. Durch Materialengpässe verzögerte sich die Infahrtsetzung der Schiffe bis in das Jahr 1923. Ursprünglich waren alle Dampfer vom gleichen Typ mit ca. 235 BRT. Vier Schiffe wurden dann jedoch in einer erheblich größeren Version gebaut. Diese Dampfer („Island“, „Grönland“, „Nordland“ und „Neufundland“) waren mit über 390 BRT vermessen und somit die mit Abstand größten deutschen Fischereifahrzeuge. Über einige Jahre hinweg blieben sie es auch.

FD „Neufundland“ war im März 1918 durch Hofmann in Auftrag gegeben worden und gelangte erst im Januar 1923 zur Ablieferung an die Deutsche Seefischerei AG. Das 394 BRT große Schiff war 44,52 m lang und erhielt als Antrieb eine Dreifach-Expansionsmaschine von 500 PS (Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit wurde die Maschine 1933 mit einer Abdampfturbine nachgerüstet. Die Maschinenleistung stieg dadurch auf 650 PS). Die Führung des Dampfers übernahm Kapitän Christian Deimold und die von ihm erdachten luftdichten, kugelförmigen Eisenroller wurden auf der „Neufundland“

erstmalig in der Fischerei erprobt und bewährten sich ausgezeichnet.

Im Frühjahr 1924 sorgte Kapitän Deimold in britischen Fischereikreisen für einiges Aufsehen, als er von einer Islandreise 2800 Korb an den Aberdeener Markt brachte. Das war der bis dahin größte Fang, den ein Fischdampfer in Aberdeen zur Auktion stellte. Der Erlös (ohne Tran und Roggen) betrug 1200 Pfd. Sterling. Christian Deimold fuhr vor dem Ersten Weltkrieg als Kapitän auf Fischdampfer von Hull und gehörte zu der Zeit zu den erfolgreichsten Kapitänen der britischen Fischereiflotte. Sein langjähriger Aufenthalt in England trug ihm übrigens den Verlust seiner württembergischen Staatsbürgerschaft ein.

Im Verlauf des Jahres 1924 übernahm Otto Tancré das Kommando, der wiederum im November 1925 durch Karl Alexander abgelöst wurde. Beide zählten zu den Spitzenkapitänen der Cuxhavener Flotte. Alexander blieb bis zum Sommer 1934 auf dem Dampfer.

An Unfällen sind in der Schiffschronik nur zwei Ereignisse vermerkt. Am 13. August 1926 rammte der mit zu hoher Fahrt in den Cuxhavener Fischereihafen einlaufende FD „Immelmann“ die an der Pier liegende „Neufundland“ und verursachte einen schweren Plattenschaden. Wesentlich folgenreicher war die Strandung an der isländischen Nordküste am 21. November 1933. Die Besatzung verließ das Schiff und wurde durch den FD „Celle“ nach Cuxhaven gebracht. Wenig später wurde der Dampfer durch das isländische Fischereischutzboot Aegir geborgen und nach Akureyri

Im Zeitlauf der Geschichte

Grün beherrschte Ortsmitte

Als der Ort Langen noch ein kleines Dorf war, gab es dort relativ viele Gaststätten mit Sälen. So zählte der Saalanbau am Gasthaus „Zu den drei Kaisern“ – heute heißt die Gaststätte „Bruns Eck“ (Ortsmitte) – mit zu den größten im Ort. Die obere Aufnahme entstand während eines Sommerfestes kurz vor dem Ersten Weltkrieg. Grün war in jenen Tagen dominierend in der Ortsmitte. Die Wand des Saalanbaues ist rechts zu erkennen. Der große Saal wurde nach dem Zweiten Weltkrieg abgebrochen, heute befinden sich dort mehrere Geschäfte. Dagegen wirkt das Bild aus unserer Zeit (unten) nüchtern. Asphalt und Steine beherrschen die Szenerie. hc (Fotos: Hein Carstens und Sammlung Bruns)



Einladung

Der Heimatbund der Männer vom Morgenstern
lädt ein zu einem Vortrag am

Dienstag, 11. Oktober 2011, 19:30 Uhr, Bremerhaven-Mitte
Vortragssaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Christoph Greim, Rheine:

„Die traditionelle Segelhochseefischerei unter dem Konkurrenzdruck der Fischdampferexpansion“

(Gemeinsame Veranstaltung mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum,
und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft)



FD „Neufundland“ 1938 auf der Elbe vor Cuxhaven

eingeschleppt. Anschließend wurde das Schiff repariert und wieder in Fahrt gebracht.

Im Juni 1934 übergab Kapitän Alexander die Führung an Hinrich Ulpst. Ihm folgte im September 1936 Ernst Grigo, über den die Cuxhavener Zeitung am 5. September 1937 eine dreitägige Rekordreise mit 2100 Korb Hering von der Doggerbank melden konnte. 1938 wurde Ewald Finnberg Kapitän der „Neufundland“.

Nach Kriegsausbruch forderte die Kriegsmarine den Dampfer an. Nach entsprechenden Umbauten kam es zum Einsatz als Wasser- und Schmierölfahrzeug für die „Basis Nord“. Die Führung erhielt Kapitän Albert Spohn. Bei Auflösung der „Basis Nord“ wurde die „Neufundland“ als Wasserboot der Kriegsmarinewerft

in Kiel zugewiesen. 1942 übernahm Otto Tancré wieder sein altes Schiff als Kapitän und blieb bis Anfang 1944 an Bord. Danach erfolgte der Umbau zum Vorpostenboot und die Indienststellung als V 1106. Am 12. Februar 1945 sank die „Neufundland“ auf der Elbe querab Ottern-dorf nach Minentreffer.

Die Untergangsstelle wurde am 8. November

1991 durch das VWFS „Wega“ mit folgendem Ergebnis untersucht: „Die Position wurde eingemessen und intensiv abgesucht. Zur Zeit ragen keine Wrackteile aus dem Grund.“

Dieter Kokot

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) 5587



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Oktober 2011

Montag, 3. Oktober 2011, 15 bis 18 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“; Leitung: Egon Stuve

Dienstag, 11. Oktober 2011, 19 Uhr, Cuxhaven, Heimatarhiv, Feldweg 16: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Bussler

Dienstag, 11. Oktober 2011, 19.30 Uhr, Bremerhaven Mitte, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Vortragssaal: Vortrag Christoph Greim, Rheine: „Die traditionelle Segelhochseefischerei unter dem Konkurrenzdruck der Fischdampferexpansion“

Freitag, 14. Oktober, bis Sonntag, 16. Oktober 2011: „Ein Wochenende in Berlin“. Im Mittelpunkt steht die Ausstellung „Polen – Deutschland, 1000 Jahre“, die anlässlich der polnischen EU-Ratspräsidentschaft ab September 2011 im Martin-Gropius-Bau gezeigt wird. Ausserdem Spreefahrt, Museumsinsel sowie die Fahrt zu den deutsch-polnischen Grenzstädten Frankfurt/Oder und Slubice. Leitung: Hans-Walter Keweloh.

Montag, 17. Oktober 2011, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Thorsten Gajewi und Peter Schönfeld

Dienstag, 18. Oktober 2011, 17.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Gesprächs-

kreis der „Familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft der Männer vom Morgenstern (Computergenealogie, Quellenforschung, Familienforschung)“; Leitung: Fred Wagner

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 15.30 bis 17.30 Uhr in den Räumen der Bibliothek, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1, zur Arbeits- und Informationsstunde.

Der Arbeitskreis „Familienkundliche Quellenforschung“; Leitung: Rinje Bernd Behrens, macht Pause bis einschließlich Oktober.

„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:
dienstags 15–19 Uhr, sonnabends 10–13 Uhr