

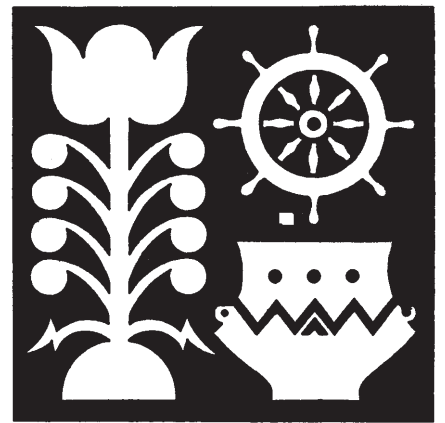
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

Dezember 2012
Nr. 756



„... wie grün sind Deine Blätter“ Weihnachtsbäume – Tannen, Fichten und andere Nadelgehölze

*Im ganzen weiten Waldessaum,
Die Krone ist der Tannenbaum.
Wächst auf wie schlanke Kerzen,
Ist grün im Mai und Märzen.
Sein Schatten licht und kühl,
Und treibt der Wind sein kosend Spiel,
Webt's heimlich durch die Wipfel.*

aus „Lob der Tanne“

Friedrich Wilhelm Grimme
(1827-1887)

Groß und mächtig wird sie, die Nordmantanne, 25 – 30 m hoch und 7 bis 10 m breit. Sie wächst schnell, jährlich etwa 50 cm. Benannt worden ist sie nach dem finnischen Biologen Alexander von Nordmann (1803-1866), der sie im Kaukasus kartiert hat. Ihr botanischer Name lautet *Abies nordmannia*, und sie ist eine Pflanzentart aus der Familie der Kieferngewächse.

Ihre Heimat sind der Kaukasus in Höhenlagen von 1000 bis 2000 m und die nordöstliche Türkei. Dort ist das Klima kühl-humid, die Lehm Böden sind tiefgründig und humos. Die Nordmantanne ist jedoch wenig empfindlich, und sie gedeiht auch auf ärmeren Standorten. Dabei ist sie völlig winterhart und übersteht Temperaturen bis -30° C.

Sämlinge bilden eine tief reichende Wurzel, die im Alter durch kräftige Seitenwurzeln ergänzt wird. Daher sind die Nordmantannen äußerst sturmfest. 500 Jahre sind das Höchstalter, das sie erreichen können. Frei stehende Bäume sind bis zum Boden hin beastet. Hoch gewachsen sind sie so von großer Schönheit.

Es gibt ca. 40 Tannenarten, die überwiegend in den nördlichen ge-

mäßigten Zonen beheimatet sind. In unseren Gärten und Parkanlagen haben nur einige Arten aus Asien und Nordamerika Eingang gefunden. So ist für kleine Gärten oder Innenhöfe die Korea-Tanne „*Abies koreana*“ geeignet. Sie bleibt klein, 4-5 m hoch und 3-4 m breit. Wegen des frühen Zapfenschmuckes und der geringen Bodenansprüche ist sie ein kostbares Solitärgehölz. In den Baumschulen werden veredelte Sorten angeboten, die sich durch blaue Nadeln und meistens kleinen Wuchs auszeichnen.

Für große Gärten oder Parkanlagen ist die Silbertanne, *Abies procera* „*Glauca*“, auch als „Edeltanne“ bezeichnet, empfehlenswert. Frei wachsend ist sie als Solitärbaum besonders geeignet. Dank ihrer blau-weißen Farbe und den Riesenzapfen ist sie eine der kostbarsten Tannen.

Die Nordmantanne hat aufgrund ihres kleinen Verbreitungsgebietes in ihrer Heimat kaum eine wirtschaftliche Bedeutung. Das Holz wird zur Herstellung von Zellstoff und Papier verwendet. Eine wirtschaftliche Bedeutung hat bei uns heute die Plantagen-Kultur der Nordmantanne als Weihnachtsbaum erlangt. Etwa 28 Millionen Bäume werden in Deutschland benötigt. Hauptanbauggebiete sind Schleswig-Holstein und das Sauerland, importiert werden größere Mengen aus Dänemark. In unserem Elbe-Weser-Raum werden Nordmantannen im Raum Drangstedt kultiviert, angeboten und verkauft.

Doch zuvor war die Fichte – *Picea abies* – unser Weihnachtsbaum. Üblicherweise werden Fichten auch Tannen genannt. Auf alten Karten sind so im Raum Bederkesa, Meckelstedt, Köhlen und Großenhain „Tannenkämpe“ ausgewiesen. Die



In einer solchen Schonung wachsen die Nordmantannen zu künftigen Weihnachtsbäumen heran. (Foto: Günter Hoppe)

Fichte, auch Rottanne genannt, ist der Nadelbaum der nördlichsten Wälder unserer Erde. Kaum eine andere Nadelgehölzgattung hat so geringe Wärmeansprüche. Die Fichte ist neben der Kiefer die häufigste Baumart in Deutschland. Es werden große Bäume, 30 bis 40 m hoch, mit schlanker, regelmäßiger Krone. Die starken, festen Nadeln sind jedoch sehr starr, spitz und stechend. Dies und das schnelle Trocknen des geschlagenen Baumes hat dazu geführt, dass der Anteil der Fichte als Weihnachtsbaum in den Wohnungen nur noch 2-3 Prozent beträgt. Besonders große Weihnachtsbäume sind allerdings fast immer Fichten, so auch der diesjährige Baum in Bremerhaven auf dem Theodor-Heuss-Platz.

Für die Forstwirtschaft ist die Fichte der wichtigste Holzlieferant. Besonders schlank und daher auch in Gärten häufig ist die Omorika-Fichte (Serbische Fichte, *Picea omorika*), die in engen Räumen auch als Weihnachtsbaum gewählt wird.

Innerhalb der Nadelbäume ist die Kiefer die umfangreichste Gattung, sie ist vom Polarkreis und mit einigen Arten bis zur Südhemisphäre vertreten. Die meisten Arten haben ähnlich den Fichten nur geringe Wärmeansprüche und gehören zu den Hauptbaumarten, die die Waldgrenze bilden. Ihr Vorkommen liegt daher auch in den kühleren Gegenden des Nordens. Es sind immergrüne Bäume mit einem lockeren und dekorativen Aufbau, die im Alter wunderschöne, malerische Kronen bilden, die von Fichten und Tannen abweichen. In der Landschaft und in Wäldern ist bei uns die gewöhnliche Kiefer, *Pinus silvestris*, bestandsbildend.

Für Gärten und Parkanlagen gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Arten für besondere Gestaltungsmöglichkeiten. Am häufigsten sind

hier die Schwarzkiefer, *Pinus ssp. nigra*, die Krummholz-Kiefer, *Pinus ssp. mughus* (auch als Hecke) und die blaue Mädchen-Kiefer (*Pinus parviflora glauca*) vertreten.

Aus unserer Landschaft sind die Fichten und Kiefern nicht wegzudenken. An den Boden stellen sie keine besonderen Ansprüche, sie bevorzugen sandige, lehmige Standorte, aber auch auf moorigen, torfigen Böden wachsen sie.

Als Weihnachtsbaum ist die Kiefer allerdings selten, hier findet man sie nur in Ausnahmefällen. Dies gilt auch für Eiben, Wacholder und Lebensbaum. Gebraucht werden die grünen Zweige aber oft gemeinsam mit Tannen und Fichten für Dekorationen im Hause, in Geschäften und für Adventskränze.

Was zeichnet nun die Nordmantanne als Weihnachtsbaum aus? Sie ist raschwüchsig, nach acht bis zwölf Jahren hat sie eine Größe von 1,50 bis 2,00 m erreicht. Hervorragend ist der gerade und regelmäßige Wuchs und das dunkelgrüne Nadelkleid. Der Baum ist harzfrei, die jungen Triebe sind gelb bis graugelb, die Nadeln sind dicht, büschelförmig nach vorn bzw. nach schräg oben gerichtet, sie sind starr, aber nicht stechend. Die Nadeln haften lange am Zweig. Diese Eigenschaften haben die Nordmantanne zu einem beliebten Weihnachtsbaum werden lassen.

Weihnachten und der Weihnachtsbaum haben ihre Geschichte: In anderen Gegenden Deutschlands wird der Weihnachtsbaum Christbaum genannt. Dieser Name weist auf Christi Geburt hin. Der genaue Tag ist jedoch unbekannt. Der 25. Dezember ist in Rom im Jahre 354 festgelegt worden. Dieser Tag war lange Zeit der Feiertag der als Götter verehrten römischen Kaiser.



Der wunderschöne große Weihnachtsbaum auf dem Debstedter Marktplatz ist eine Nordmantanne. (Foto: Rinje Bernd Behrens)

Fortsetzung auf Seite 2

Die letzten Bremerhavener Seitentrawler

So endet die Geschichte des alten Fischdampfertyps

Fast 100 Jahre hat dieser Schiffstyp eine große Rolle in Deutschland gespielt. Die Seitenfänger machten das Fahren in der Hochseefischerei zu einem der härtesten Berufe überhaupt. Obwohl bereits 1957 der erste deutsche Heckfänger „Heinrich Meins“ in Dienst gestellt worden war, und mit mehreren Heckfängern sehr gute Erfahrungen gemacht wurden, war die Zeit der Seitenfänger noch keineswegs zu Ende. Einige Reedereien waren zu konventionell und zu diesem Schritt noch nicht bereit. So bestellte die zur Oetker-Gruppe gehörende Hanseatische Hochseefischerei AG eine neue Serie von fünf großen Seitentrawlern bei der Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG in Bremerhaven. Diese Schiffe waren eine Weiterentwicklung der vorangegangenen „Thunfisch-Klasse“.

Das erste Schiff dieses Typs, die mit 945 BRT vermessene „Hanseat“ wurde unter der Bau Nr. 412 am 30. Juli 1960 in Dienst gestellt. Mit 72,5 m Länge über alles und 10,5 m Breite gehörte der Neubau für kurze Zeit zu den größten deutschen Fischereifahrzeugen. Es folgten die „Rotersand“, die „Hoheweg“ und die „Mellum“. Der Bauauftrag für das fünfte Schiff mit der Bau Nr. 416 wurde umgewandelt in einen Heckfänger (daraus entstand die „Wien“). Auf Grund der immer weiter entfernt liegenden Fanggebiete und zumal sie nicht nur als Frischfischfänger, sondern auch als Fabriksschiffe eingesetzt werden sollten, wurden an die Schiffe erhöhte Anforderungen gestellt, sowohl hinsichtlich der Geschwindigkeit als auch fang- und verarbeitungsmäßig.

Der Fischraum hatte ein Fassungsvermögen von 6000 Korb Frischfisch und im Tiefkühlageraum konnten ca. 125 t Frostfilet gelagert werden. Die Kälteanlage, bestehend aus 3

Kompressoren und 2 Tiefgefrierschränken, war theoretisch für eine Tagesleistung von 2 mal 4 Tonnen Frischfilet ausgelegt. Die Schiffe erhielten – wie zu der Zeit üblich – eine Fischmehlanlage der Firma Schlotterhose mit einer Tageskapazität von 20 Tonnen Rohware pro Tag.

Um für die Besatzung beim Einholen des Netzes und Verarbeiten des Fanges eine erhöhte Sicherheit zu gewährleisten, erhielten die Schiffe auf der ganzen Länge der Backbord-Seite des Vordecks ein ca. 2,5 m breites Schutzdeck (wie auf F.M.S. „Thunfisch“).

Auf „Hanseat“ ging dieses Schutzdeck ursprünglich nur bis kurz hinter den Vormast, wurde aber später verlängert. Im Arbeitsraum auf der Backbord-Seite, im sogenannten Dom unter dem Brückenaufbau, waren die Fischverarbeitungsmaschinen aufgestellt, eine Rotbarsch-Filetiermaschine Baader 150 und zwei Enthäutungsmaschinen Baader 47, ferner eine Köpfmaschine. Außerdem waren noch Handfiletiertische und Packtische untergebracht.

Die „Mellum“ kollidierte Silvester 1961 von einer Fangreise heimkehrend querab von der Geestemündung mit dem norwegischen M.S. „Sommerville“. Die „Sommerville“ wollte die mit gestoppter Maschine auf den Schlepper wartende „Mellum“ entgegen der Seeschiffahrtstraßenordnung und ohne vorherige Ankündigung an Steuerbord überholen. Als die „Mellum“ etwas nach Steuerbord abfiel, konnte ein auf dem Norweger eingeleitetes Backbordruder- und Voll-Zurück-Manöver eine Kollision nicht mehr abwenden.

Im Januar 1962 kam es auf der Fyllas-Bank unter West Grönland zu einer Kollision mit dem plötzlich aus dem Nebel auftauchenden isländischen Fischereimotorschiff „Thor-kell Mani“. „Mellum“ wurde nur wenig beschädigt, auf dem Isländer entstand hinter der Back ein 2 Meter breites und 1,50 Meter hohes Loch.

Bereits 1966 konnte die Hanseatische Hochseefischerei AG die „Hohe-weg“ und die „Mellum“ an die Bundesmarine verkaufen. Sie wurden bis 1969 aufgelegt und dann zu Messbooten umgebaut. Man darf annehmen, dass die Reederei nicht traurig über diesen Verlauf war, denn gegenüber dem Heckfänger war der Seitenfänger nicht mehr konkurrenzfähig.

Im Frühjahr 1966 wurde die „Hanseat“ als Vollfroster mit einer Lagerkapazität von etwa 400 Tonnen umgebaut und lief im Juni nach Las Palmas aus. Das Schiff sollte im Lauf von 6 Monaten, in 3 Reisen, an der



Die „Rotersand“ gehörte zu den fünf von der Hanseatischen Hochseefischerei AG bestellten Trawlern.

nordwestafrikanischen Küste neue Fanggründe erkunden, und man wollte nach Möglichkeiten suchen, den dort gefangenen Fisch im Mittelmeerraum abzusetzen.

Die „Hanseat“ fischte dann noch bei Südafrika Kingklip und Seehecht, die als Filet gefrostet wurden.

In den 60er Jahren wurde die „Rotersand“ in den Sommermonaten meistens im Salzfang eingesetzt, der in Bordeaux, in Vigo oder in Leixoes gelöscht wurde. Auch 1967 und 1968 fischte die „Hanseat“ vor der südafrikanischen Küste. Bei einer Standprobe am 4. März 1969 forderte eine Kurbelwannenexplosion, hervorgerufen durch ein heißgelauenes Grundlager, auf der „Hanseat“ an der Seebäderbrücke in Cuxhaven neun Verletzte.

Ende Mai 1968 gelang es der „Rotersand“ zusammen mit der „Teutonia“, die aufgelaufene „Katfisch“ in Färingerhavn beim 4. Abschleppversuch freizuschleppen. Im sogenannten Kabeljaukrieg vor Island konnte die Reederei die „Rotersand“ im April 1974 an das Bundesernährungsministerium verchartern. Nach einem Umbau bei der Sieghold-Werft wurde sie als Fischereischutzboot in Dienst gestellt. Kapitän Alfred Burgemeister, der das Schiff schon lange Jahre als Fischereikapitän geführt hatte, bekam das Kommando.

Auf dem Fischplatz Mehlsack fand am 19. März 1975 eine dramatische Rettungsaktion statt, bei der ein Maschinist des Fischereimotorschiffes „Schellfisch“ starb. Der Maschinist hatte sich an Bord eine Augenverletzung zugezogen, die eine ärztliche

Untersuchung erforderlich machte. Deshalb nahm die „Schellfisch“ Verbindung mit dem F.S.B. „Rotersand“ auf. Nachdem der Maschinist mit einem Schlauchboot auf die „Rotersand“ zur Untersuchung geholt worden war, stellte der Schiffsarzt einen Splitter im linken Auge fest, der eine fachärztliche Behandlung in Reykjavik erforderlich machte. Da er für einen derartigen Aufenthalt keine Sachen bei sich hatte, das Schlauchboot aber noch einmal ausgesetzt werden sollte, um den ihn abzulösenden Maschinisten überzusetzen, entschloss sich der Maschinist zum Mitfahren. Alle warnenden Vorhalte des Kapitäns Burgemeister, dass das Wetter zu schlecht sei, immerhin herrschte Südsüdostwind Stärke 7-8, vermochten ihn nicht davon abzubringen.

Nachdem das Schlauchboot mit den beiden Maschinisten und zwei Männern der Bootsbesatzung an Leeseite der „Rotersand“ zu Wasser gelassen worden war, wurden die beiden Fangleinen losgeworfen. Als der Bootsmann gerade den Außenbordmotor starten wollte, geschah es: Eine schwere Kreuzsee lief um das Heck der „Rotersand“ herum, hob das Schlauchboot achtern an, so dass alle vier Männer nach vorn fielen. Eine weitere schwere Kreuzsee brachte das Schlauchboot schließlich über den Bug zum Kentern, so dass alle Insassen ins Wasser fielen. Alle konnten sich am Schlauchboot festhalten, das sofort von der „Rotersand“ abgetrieben war. Das schnell ausgesetzte kleinere Schlauchboot mit einem Matrosen und dem Koch der „Rotersand“ kam auch bald in die Nähe des gekenterten Bootes, und zwei Mann wurden sofort in das Boot gezogen, die anderen beiden hielten sich am Boot fest. Die „Rotersand“ war inzwischen in die Nähe der beiden Schlauchboote manövriert worden, und das kleine Schlauchboot war gerade längsseits, da kenterte auch plötzlich dieses Boot.

Kapitän Burgemeister, der auf der Brücke das Kentern des Bootes beobachtet hatte, übergab die Brückenwache, lief an Deck und stieg die Jakobsleiter hinunter, die außenbords hing. Dem Kapitän, der sich mit einer Hand an der Jakobsleiter festklammerte, gelang es irgendwie dem besinnungslosen Ersatzmaschinisten ein Seil um den Körper zu legen, so dass er an Bord der „Rotersand“ gezogen werden konnte. Wenig später wurde auch der Maschinist der „Schellfisch“ von Kapitän Burgemeister ebenfalls von der Jakobsleiter aus geborgen. Der Kapitän hatte über 50 Minuten auf der Jakobsleiter gestanden, musste dann aber entkräftet an Bord gezogen werden. Auch einem Matrosen der „Rotersand“ gelang es nicht, den Bootsmann von der Jakobsleiter zu bergen, zumal dieser inzwischen auch besinnungslos geworden war. So sprang er auf das gekenterte kleine Schlauchboot und rettete von dort aus den Bootsmann. Dieser hatte zuvor dem Ersatzmaschinisten das Leben gerettet, indem er ihn aus einer Leine des gekenterten Schlauchbootes befreite und ihn an die Wasseroberfläche zog.

Als alle Besatzungsmitglieder wieder an Bord der „Rotersand“ waren, konnte der Schiffsarzt nur noch den Tod des Maschinisten der „Schellfisch“ durch Ertrinken, Schock und Unterkühlung feststellen. Der Ersatzmaschinist konnte hingegen wiederbelebt werden.

Fortsetzung auf Seite 3

Weihnachtsbäume ... Fortsetzung von Seite 1

In den germanischen Religionen gehörte dieses Datum zu den zwölf heiligen Nächten der Sonnenwende. Der deutsche Namen „Weihnachten“ wird abgeleitet von „ze wihen nahten“. Dass Jesus die wahre Sonne ist, hat die Christen überzeugt, und so ist bei uns dieser Tag als Weihnachtstermin festgesetzt.

Festlicher Schmuck am Baum

In vielen Ländern wird wie bei uns der 24. Dezember gefeiert. Der Grund liegt darin, dass das Fest immer mit den Nachtwachen des Vorabends begonnen wurde. Bereits im Mittelalter war es üblich, zu Festlichkeiten Bäume zu schmücken. Nach der Überlieferung wurde 1419 der erste Weihnachtsbaum von der Freiburger Bäckerschaft aufgestellt, geschmückt mit Gebäck, Früchten und Nüssen. Ein urkundlicher Beleg aus dem Jahre 1539 zeigt einen Weihnachtsbaum im Freiburger Münster.

Die ersten Aufzeichnungen als einem allgemein üblichen Brauch stammen aus dem Jahre 1605 aus dem Elsass. „Auf Weihnachten richtet man in Straßburg Tannenbäume in den Stuben auf, daran hängt man Rosen aus mehrfarbigem Papier geschnitten, Äpfel, Oblaten und Zucker“. 1611 schmückte Herzogin Dorothea von Schlesien den Weihnachtsbaum mit Kerzen. Bunte Kugeln wurden um 1830 geblasen. Im 19. Jahrhundert verbreitete sich der Weihnachtsbrauch zunächst in Süddeutschland, dann in ganz Deutschland. Frankreich, England und Amerika, auch die Niederlande und Russland folgten.

Günter Hoppe



Alfred Burgemeister, Kapitän der „Rotersand“.

Von Nordfriesland über Neuwerk nach Finnland

Das Schicksal der „Nige Ooge“

Viele Cuxhavener, Neuwerker und Kurgäste erinnern sich an das elegante weiße Schiff, mit dem sie von Cuxhaven nach Neuwerk gefahren sind. Eigner und Kapitän war Werner Schaal, der sich in seiner prachtvollen Kapitänsuniform persönlich um seine Gäste kümmerte. Aber nur wenige wissen, welches Schicksal die „Nige Ooge“ hatte. 1930 wurde das 30 Meter lange und 6,50 Meter breite Schiff, mit einem Tiefgang von 1,50 Meter, auf der Krämer-Werft in Elmshorn gebaut. Die zwei Motoren mit je 230 PS ermöglichten eine Geschwindigkeit von 10,7 Knoten.

Als „Pellworm“ wurde es als Versorgungsschiff zwischen den Halligen und dem schleswig-holsteinischen Festland eingesetzt. 1966 kaufte Werner Schaal die „Pellworm“. Nach umfangreichen Umbauten und Modernisierungen wurde aus der „Pellworm“ die „Nige Ooge“. Das Schiff hatte jetzt zwei Salons und ein großes Deck und bot rund 230 Personen Platz. Wer-



Die MS „Christiane“ auf einer Ansichtskarte. (Bilder: Sammlung des Verfassers)

ner Schaal war schon drei Jahre erfolgreich mit der „Christiane“ im

Neuwerk-Dienst tätig. Aber weil die „Christiane“ (ca. 100 Passagiere) zu klein für die vielen Interessenten war, wurde sie durch die „Pellworm / Nige Ooge“ ersetzt.

Auch die „Christiane“ hatte ein aufregendes Schicksal. Sie wurde vor dem zweiten Weltkrieg in Dänemark als Minensuchboot gebaut. Nach dem Krieg wurde sie völlig umgebaut und als Ausflugsschiff auf dem Neckar eingesetzt, bis sie von Werner Schaal persönlich über den Neckar, den Rhein und die Nordsee nach Cuxhaven gebracht wurde.

1975 erfolgte ein Generalumbau der „Nige Ooge“. Dabei wurden die äußeren Umrisse der „Nige Ooge“ wesentlich verändert, u.a. erhielt das Schiff eine komplette neue Brücke, und die Kapazität wurde erweitert. Die „Nige Ooge“ konnte jetzt knapp 400 Passagiere befördern. Im Oktober 1984 verkaufte der inzwischen 60jährige Werner Schaal, der sich zur Ruhe setzte, seine „Nige Ooge“ an Peter Ahlf aus

Cuxhaven. Die feierliche Übergabe fand zwischen Cuxhaven und Neuwerk statt.

Zwei Zahlen sollen zeigen, welchen Aufschwung der Neuwerk-Dienst genommen hatte: „In der ersten Sommersaison beförderte die „Christiane“ 2 000 Kurgäste, eine Anzahl, für die die „Nige Ooge“ heute zwei Wochen benötigt.“ (Cuxhavener Nachrichten 02.11.1984)

Ab der Saison 1985 fuhr die „Reederei Peter Ahlf, Neuwerkdienst und Seetouristik“ mit der „Nige Ooge“ nach Neuwerk. Im nächsten Jahr charterte Peter Ahlf zusätzlich ein zweites Schiff, die „Max Brauer“. Neben der maximal 400 Personen fassenden „Nige Ooge“ sollte bei großem Andrang auch die „Max Brauer“ Kurs Neuwerk nehmen. Die „Max Brauer“ war ein modernes Schiff, das sich durch seinen geringen Tiefgang ohne Schwierigkeiten im Neuwerk-Dienst einsetzen ließ.

Fortsetzung auf Seite 4



Viele Gäste zog es an Sonntagen auf die Insel Neuwerk.

Seitentravler ...

Fortsetzung von Seite 2

Der Bundesbeauftragte bat bei der anschließenden Seeamtsverhandlung, den persönlich rücksichtslosen Einsatz des Kapitäns Burgemeister und der Besatzung der „Rotersand“ bei der Bergung der Verunglückten lobend anzuerkennen. Bis Ende 1977 fuhr die „Rotersand“ noch als Fischereischutzboot, dann wurde sie wieder unter Kapitän Burgemeister in der Hochseefischerei eingesetzt. Gegen Ende 1979 verkaufte die Reederei ihre letzten drei Seitenfänger. Zuerst traf es die „Katfisch“. Im Januar 1980 wurde sie bei Recuperaciones Submarinas SA. in Santander abgebrochen. Der Abbruch der „Hanseat“ wurde am 08.02. 1980 in Hamburg bei der Eisen & Metall AG begonnen. Die „Rotersand“ wurde auch im Dezember 1979 verkauft. Der Abbruch wurde aber erst im März 1982 in Bremerhaven begonnen. Die „Nordsee“ hatte sich schon 1978 von ihren großen Bremerhaven-Seitenfängern „Nordenham“ und „Düsseldorf“ getrennt. Entgegen vorherrschender Meinung war damit die „Rotersand“ in Bremerhaven der letzte Vertreter eines Schiffstyps, mit dem die deutsche Hochseefischerei ihren Anfang nahm und der bis zur Einführung des Heckfängers in vielen Hundert Exemplaren gebaut wurde.

In Bremerhaven hat zu der Zeit niemand daran gedacht, einen Seitenfänger dieses Typs, der zudem auch noch von einer hier ansässigen Werft gebaut worden war, zu erhalten. Zu einem solchen Schiff hätten viele Bremerhavener sicherlich eine Beziehung aufbauen können.

Rüdiger Hülper

Historische Arbeit wird eingestellt

Arbeitsgemeinschaft „Cuxhavener Stadtgeschichte“ beendet Tätigkeit Ende 2012

Nach annähernd 21 Jahren ihres Bestehens sieht sich die Arbeitsgemeinschaft „Cuxhavener Stadtgeschichte“ gezwungen, der nachteiligen demographischen Entwicklung Rechnung zu tragen und ihre Auflösung bekannt zu geben.

1992 hatte der langjährige Vorsitzende des Heimatbundes, Heinrich Egon Hansen, die Bildung eines Arbeitskreises „Cuxhavener Stadtgeschichte“ mit der Maßgabe vorgeschlagen, zunächst ein historisches Lexikon für die Stadt an der Elbmündung zu erarbeiten. Die Leitung übernahm Peter Bussler.

Die Zahl von zunächst 20 regelmäßig teilnehmenden Mitgliedern schrumpfte rasch, da das Erstellen eines Stadtlexikons einen enormen Zeitaufwand und das akribische und langwierige Recherchieren in Archiven, Kirchenbüros, Bibliotheken und Behörden voraussetzte. Eine beachtliche Anzahl der AG-Mitglieder war in den beruflichen Alltag eingebunden und musste zum Teil von auswärts anreisen. So blieb schließlich nur ein fester Stamm von sechs Mitarbeitern, die regelmäßig an den monatlichen Treffen teilnahmen.

Bereits im 4. Dezember 1997 wurde Peter Busslers Publikation „Cuxhaven und Ritzebüttel in der graphischen Darstellung des 19. Jahrhunderts“ als Band 29 der neuen Reihe der Sonderveröffentlichungen des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern in der Cuxhavener Stadtbibliothek

präsentiert. Im Sommer 2002 konnte das „Historische Stadtlexikon für Cuxhaven“ mit etwa 1000 Stichwörtern in Schloss Ritzebüttel vorgestellt werden. Die Beiträge wurden überwiegend von Peter Bussler erarbeitet und im Rahmen der regelmäßigen Zusammenkünfte jeweils diskutiert und – wenn erforderlich – ergänzt. Die besonderen Fachkenntnisse der Mitglieder auf den Gebieten Schifffahrt, Fischerei, Hafen- und Schulgeschichte waren eine wertvolle Hilfe.

Im März 2004 wurde dann nach 20-jähriger Forschungsarbeit in Schloss Ritzebüttel Peter Busslers Standardwerk „Historisches Lexikon der bildenden Künstler für Cuxhaven und Umgebung“ als Sonderveröffentlichung Nr. 41 vorgestellt.

Seit 2002 hatten sich die Mitglieder die Aufarbeitung jener frühen gastronomischen Betriebe zur Aufgabe gemacht, die vornehmlich mit der Gründung des Seebades 1816 eine bedeutsame Rolle in Cuxhaven bzw. im Amt Ritzebüttel gespielt hatten. Dabei wurden zugleich die Anfänge des Cuxhavener Theaterlebens zu Beginn des 19. Jahrhunderts erarbeitet, die eng mit dem Aufschwung bedeutender gastronomischer Betriebe verknüpft waren.

Nachdem 2005 in Cuxhaven ein von Bussler verfasstes Buch über das so genannte „Kalte Badehaus“ veröffentlicht worden war, folgte im Jahrbuch Nr. 84/2006 des Heimatbundes seine umfangreiche Abhandlung über

die „Harmonie“, auch als „Monte Carlo des Nordens“ bezeichnet. Danach konnte Anfang März 2007 das von Karl-Heinz Meyer erarbeitete Werk „Dölles Hotel Belvedere“ als Sonderveröffentlichung Nr. 43 vorgestellt werden. Meyers Buch über das legendäre „Badehaus und Seepavillon“, wo im Sommer 1816 das Seebad Cuxhaven gegründet worden war, 2008 als Sonderveröffentlichung 44 erschienen, schließt inhaltlich unmittelbar daran an.

Eine Arbeit von Bussler über das ebenfalls in Hafennähe 1886 errichtete „Hotel Continental“ liegt als Manuskript vor. Der Erbauer Seede Balsen war der Cuxhavener Gemeindevorsteher des ausgehenden 19. Jahrhunderts, seit 1907 war er Vertreter des ersten hauptamtlichen Bürgermeisters Bleik Max Bleicken.

In den vergangenen zwei Jahren hatte die AG die Aufarbeitung der Cuxhavener Geschichte des Jahrzehnts von der Weltwirtschaftskrise 1929 bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges 1939 mit ihren zahlreichen politischen und gesellschaftlichen Verwerfungen ins Auge gefasst.

Doch sind diese Pläne zurzeit obsolet, da nur noch maximal vier Mitglieder mehr oder weniger eingeschränkt aktiv waren. Die wesentliche Arbeit lastete auf dem Vorsitzenden der AG. Bleibt zu hoffen, dass sich bald jüngere Interessierte zur aktiven Mitarbeit in einer neu zu bildenden Arbeitsgemeinschaft finden. Peter Bussler



Nach dem Umbau im Jahre 1975: Die MS „Nige Ooge“ auf einer Ansichtskarte. (Sammlung des Verfassers)

Schicksal der „Nige Ooge“ ...
Fortsetzung von Seite 3

Sie wurde 1980 gebaut, hatte eine Länge von 53 Metern und eine Breite von 9,50 Metern. In den großen Salons sowie auf dem Oberdeck fanden etwa 500 Passagiere Platz. Benannt war das Schiff nach dem ersten Hamburger Nachkriegs-Bürgermeister Max Brauer, der großen Anteil am Wiederaufbau der Hansestadt und am Neubeginn der Deutschen Seeschifffahrt hatte. „Die „Nige Ooge“ liegt an der Kette.“ Diese Meldung (Cuxhavener Nachrichten 03.01.1987) erschreckte viele Cuxhavener. „Ges- tern Nachmittag gegen 16 Uhr wur-

de das Fahrgastschiff durch einen Schlepper der Firma Otto Wulf von seinem Liegeplatz an der Innenkante ‚Alte Liebe‘ zur Schiffs- und Yacht- werft verholt. Der Gerichtsvollzieher hat die Werft mit der Bewachung und Verwahrung des Schiffes beauftragt. Vom Amtsgericht Cuxhaven war be- reits am Dienstag die Zwangsver- steigerung der ‚Nige Ooge‘ sowie die Beschlagnahme des Schiffes ange- ordnet worden. Seit Mittwoch liegt das Fahrgastschiff an der Kette.“ Die „Nige Ooge“ wurde am 27. März 1987 vor vielen Zuschauern für 280 000 DM an die Bremer „Schiffs- Betriebsgesellschaft“ zwangsverstei- gert. Im September 1987 verkaufte die Bremer Gesellschaft die „Nige Ooge“ nach Finnland. Dort wurde sie von Turku aus weiter als „Nige Ooge“ im Verkehr mit den vorgelagerten In- seln eingesetzt. Nach einem kurzen Zwischenspiel mit der „Dybbøl“ (die vorher unter dem Namen „Wappen von Cuxhaven“ für Butterfahrten eingesetzt wurde) übernahm die Ree- derei Cassen Eils aus Cuxhaven mit der neugebauten „Flipper“ den Neu- werk-Dienst.

Kurt Eisermann

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, Karl-Heinz Carstens und Hans-Walter Keweloh.
Stellungsnahmen, Manuskripte und Beiträge
richten Sie bitte an:
Rinje Bernd Behrens, Muggenburgerweg 2, 27607 Langen,
☎ (0 47 43) 55 87.



Veranstaltungen der
Männer vom Morgenstern

Januar 2013

Montag, 7. Januar 2013, 15 -18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloss Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“

Donnerstag, 10. Januar 2013, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitskreis „Familienkundliche Quellenforschung“; Leitung: Rinje Bernd Behrens

Dienstag, 15. Januar 17:30 Uhr bis 19:30 Uhr, Bremerhaven-Weddewar- den, Schloß Morgenstern, Burgstra- ße 1: Gesprächskreis der „Famili- enkundlichen Arbeitsgemeinschaft der Männer vom Morgenstern (Com- putergenealogie, Quellenforschung, Familienforschung)“; Leitung: Fred Wagner

Donnerstag, 17. Januar 2013, 19.00 Uhr, Bremerhaven, Deutsches Schif- fahrtsmuseum: Vortrag Dr. Ursula Warnke: „Im Umbruch. Das Natio- nalmuseum Deutsches Schifffahrts- museum auf dem Weg in die Zukunft“

Montag, 21. Januar 2013, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Thorsten Gajewi und Peter Schönfeld

Mittwoch, 23. Januar 2013, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Vortrag Peter Bussler, Cuxhaven:

„Herkunft und Bedeutung des Na- mens Cuxhaven. - Ein Beitrag zur Fragestellung über die Silbe ‚Cux‘“

Die **Bibliothek** und die **Geschäfts-** stelle bleiben vom 22. Dezember 2012 bis 4. Januar 2013 geschlossen.

Die „**Arbeitsgemeinschaft Hadeln**“, Leitung Heiko Völker, tagt wöchent- lich mittwochs um 15 Uhr im Ge- meindesaal der evangelischen Kirche in Osterbruch.

Die „**Familienkundliche Arbeits-** gemeinschaft“, Leitung Fred Wag- ner, trifft sich an jedem Dienstag von 15.30 bis 17.30 Uhr in den Räumen von Schloß Morgenstern in Bremer- haven-Weddewarden zur Arbeits- und Informationsstunde.

Der **Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte**“; Leitung: Peter Bussler, stellt seine Arbeit ein.

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

Vorsitzende: Dr. Nicola Borger-Keweloh
Telefon 0471/65733

Schriftführer: Heiko Völker
Telefon 04751/900132

Geschäftsstelle:
Schloß Morgenstern, Bremerhaven-
Weddewarden, Burgstraße 1
Telefon (04 71) 3 08 06 58

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

Niederdeutsches Heimatblatt 2012 – Inhaltsverzeichnis

Autoren	
Ahrens, Karl-Otto, Bad Bederkesa, †	750, 753
Behne, Dr. Axel, Otterndorf	755
Behrens, Rinje Bernd, Langen	748, 750
Beplate, Ernst, Bad Bederkesa	746, 753
Bickelmann, Dr. Hartmut, Bremerhaven	752, 755
Borger-Keweloh, Dr. Nicola, Bremerhaven	745, 748, 749, 750, 755
Burmeister, Artur, Debstedt	747, 751
Bussler, Peter, Cuxhaven	746, 749, 755, 756
Carstens, Karl-Heinz (Hein), Langen	745, 747, 750, 753
Dittrich, Dr. Peter, Bremerhaven	748
Eisermann, Kurt, Cuxhaven	752, 756
Focke, Harald, Bassum	754
Göhler, Johannes, Ringstedt	748
Hebel, Peter, Bremerhaven	748
Hildebrandt, Hinrich, Armstorf	751
Hoppe, Günter, Bremerhaven	748, 751, 756
Hülper, Rüdiger, Imsum	756
Keweloh, Hans-Walter, Bremerhaven	754
Kokot, Dieter, Wingst	747
Peters, Dr. Dirk J., Bremerhaven	745, 747
Raap, Peter, Bremerhaven	745, 750, 751
Tiedemann, Gisela, Wingst	746
Völker, Heiko, Otterndorf	747
Bremerhaven	
Die Sturmflut von 1962 in Bremerhaven (Dr. Dirk J. Peters)	745
Schlüsselübergabe in „Schloß Morgenstern“ (Dr. Nicola Borger-Keweloh)	745
Marschenhausverwalter gesucht (Peter Hebel)	748
100 Jahre Bremerhavener Eiswerk (Dr. Peter Dittrich)	748
Die Hafenstraße in Lehe (Peter Raap)	750
Ein anderer Seebeck (Dr. Hartmut Bickelmann)	752
Die Bremer Hansekogge im Deutschen Schifffahrtsmuseum (Hans-Walter Keweloh)	754
Columusbahnhof II – am Bedarf vorbei gebaut (Harald Focke)	754
Klein-Italien in Lehe? (Dr. Hartmut Bickelmann)	755
Die letzten Bremerhavener Seitentrawler (Rüdiger Hülper)	756
Stadt Cuxhaven	
Erinnerungen an die Sturmflut in Cuxhaven vor 50 Jahren (Peter Bussler)	746
Bezahlen wollte keiner gerne (Ernst Beplate)	746
Wo heute die Elbe fließt, standen einst Bauernhöfe (Peter Bussler)	749
Licht aus der Luft (Kurt Eisermann)	752
Ringelnatz-Museum feiert Geburtstag	754
Stadtwappen und Stadtflagge für Cuxhaven (Peter Bussler)	755
Von Nordfriesland über Neuwerk nach Finnland (Kurt Eisermann)	756
Arbeitsgemeinschaft „Cuxhavener Stadtgeschichte“ beendet Tätigkeit (P. Bussler)	756
Landkreis Cuxhaven	
Schiffe, Häfen, Fahren, Werften (Dr. Dirk J. Peters)	747
Altes Gasthaus längst verschwunden (Hein Carstens)	747
Als die Backsteingotik Anno 1861 nach Bederkesa kam (Johannes Göhler)	748
Für „Luftschiffplatz Nordholz“ entschieden (Hein Carstens)	750
„Carl de Grote bin ich genannt“ (Günter Hoppe)	751
Vor 150 Jahren kam der Welfenkönig (Hinrich Hildebrandt)	751
Bederkesaer Archivgut landete in Papiermühle (Ernst Beplate)	753
Erlebnisse aus dem Deutsch-Französischen Krieg (Hein Carstens)	753
Aus Feinden wurden Freunde (Hein Carstens)	753
Schifffahrt und Häfen	
Drama im eiskalten Ostsee-Wasser (Dieter Kokot)	747
Schiffe, Häfen, Fahren, Werften (Dr. Dirk J. Peters)	747
Das Rennpferd des Atlantiks – die S.S. „United States“ (Peter Raap)	751
Die letzten Bremerhavener Seitentrawler (Rüdiger Hülper)	756
Von Nordfriesland über Neuwerk nach Finnland (Kurt Eisermann)	756
Flutkatastrophe 1962	
Die Sturmflut von 1962 in Bremerhaven (Dr. Dirk J. Peters)	745
Die Sturmflut von 1962 im Lande Wursten (Hein Carstens)	745
Erinnerungen an die Sturmflut in Cuxhaven vor 50 Jahren (Peter Bussler)	746
Männer vom Morgenstern, Schloß Morgenstern	
Schlüsselübergabe in „Schloß Morgenstern“ (Dr. Nicola Borger-Keweloh)	745
Wieder Tagesfahrten der Morgensterner	747
Zum 35. Weser-Elbe-Heimattag (Dr. Nicola Borger-Keweloh)	749
Eine Mischung aus Lob und guten Wünschen (Dr. Nicola Borger-Keweloh)	750
35. Weser-Elbe-Heimattag im „Schloß Morgenstern“ (Hein Carstens)	750
Studienfahrt in Freilichtmuseum	751
Schloß Morgenstern am Tag des offenen Denkmals dabei	752
Morgensterner-Seminartag der Heimatpflieger (Dr. Axel Behne)	755
Arbeitsgemeinschaft „Cuxhavener Stadtgeschichte“ beendet Tätigkeit (P. Bussler)	756
Bücher und sonstige Veröffentlichungen	
Juden in Bederkesa (Ernst Beplate)	746
Die Einwohner des Fleckens Lehe 1827 bis 1875 (Rinje Bernd Behrens)	748
Broschüre über Großfeuer in Debstedt 1912	751
Renaissancegärten in Bremen-Verden	752
Hin nach Texas	752
Neuwerk und seine Märcen	752
Buch über die Rosenburg	755
Im Zeitlauf der Geschichte	
Die Bremerhavener Stadtmitte aus der Luft (Peter Raap)	745
Altes Gasthaus längst verschwunden (Hein Carstens)	747
100 Jahre Bremerhavener Eiswerk (Dr. Peter Dittrich)	748
Die Hafenstraße in Lehe (Peter Raap)	750
Geburtstage, Ehrungen, Nachrufe	
Karl-Otto Ahrens † (Rinje Bernd Behrens)	750
Friedrich Juchter 85 Jahre alt (Nicola Borger-Keweloh)	755
Verschiedenes	
Kleierbier und Flöttgraben (Gisela Tiedemann-Wingst)	746
Das Sandhaus: Sand statt Bohnerwachs (Gisela Tiedemann-Wingst)	746
Amüsement statt Erbauung (Heiko Völker)	747
Pferdedreck in Brantwein eingenommen (Artur Burmeister)	747
Marschenhausverwalter gesucht (Peter Hebel)	748
Im Frühling blüht der Weißdorn (Günter Hoppe)	748
Des Komturs Reise (Karl-Otto Ahrens †)	750
Tetjus Tügel – Maler, Poet, Schriftsteller (Karl-Otto Ahrens †)	753
„... wie grün sind deine Blätter“ (Günter Hoppe)	756