

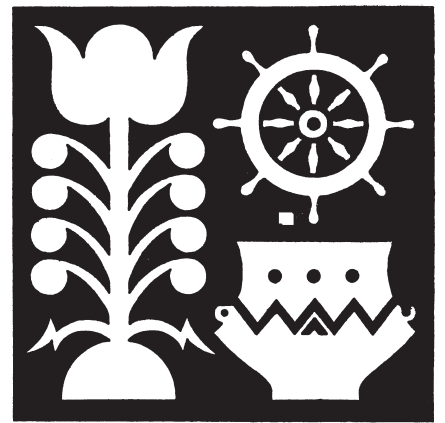
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

Oktober 2013
Nr. 766



Helgoländer Börteboote Eine Besonderheit der Helgoländer Schifffahrtsgeschichte

Die Börteboote stellen eine Besonderheit der Helgoländer Schifffahrtsgeschichte dar. Der Begriff der „Börte“, der seit etwa 1756 existiert, stammt von den Lotsen, die an der Reihe (Börte oder Beert) waren, mit dem am Strand liegenden Börteboot (Börte-Jöll) das Lotsengeschäft durchzuführen oder auch in Not befindlichen Schiffen ihre Hilfe anzubieten. Die Bootsbesatzung wurde von den Helgoländer Fischern und Lotsen gestellt. Sie hatten das Privileg, für den Transport der Passagiere von den auf Reede liegenden Schiffen zur Insel allein verantwortlich zu sein.

Die auf Helgoland registrierten Lotsen mussten ein Examen vorweisen. Sichtbares Zeichen dafür war das Lotsenzeichen. Die Lotsen- und Bergungsverdienste wurden prozentual unter den beteiligten Lotsen aufgeteilt. Sobald ein Schiff vor der Insel gesichtet wurde und Hilfe benötigte, ruderten und segelten die herbeigeeilten Lotsen mit dem Börteboot zu dem Schiff, das Lotsenhilfe angefordert hatte. Diese lange Tradition und das Vorrecht des alleinigen Personen-transportes durch die Helgoländer Lotsen zur Insel und zur Düne haben sich auf das jetzige Ausbooten von den Seebäderschiffen übertragen.

Seit 1829 existiert von Hamburg aus eine direkte Schifffahrtsroute nach Helgoland, deren Fahrgäste mit Hilfe von Börtebooten zur Insel gebracht werden. Einen festen Anleger gibt es auf Helgoland jedoch erst seit 1872. 1892 wurde eine Mole gebaut, eine Art Landungsbrücke, um Personen und Waren direkt anzulanden. Bis zu diesem Zeitpunkt mussten die Boote auf den Strand manövriert und die Passagiere und Waren anschließend mühsam an Land transportiert werden. Als Zwischenlösung gab es bewegliche Stege, an denen die Börteboote je nach Wasserstand anlegen konnten.

Die herkömmlichen Ruder- und Segelboote wurden ab 1936 durch Motorboote abgelöst. Die Bezeichnung Dampbört, später Dampferbörte, bezieht sich auf die mit einem Motor angetriebenen Boote. Nach der Wiederbesiedlung der zerstörten Insel durch die einheimische Bevölkerung ab 1952 konnten die Helgoländer 2012 auf eine 60jährige Tradition der Dampfer-



Einbooten vom Nordosthafen zu den Seebäderschiffen (Aufnahme 2011).

Fotos: Dr. Dirk J. Peters

börte zurückblicken. Auch wenn das Ausbooten besonders für ältere und gehbehinderte Menschen vor allem bei schlechtem Wetter oft eine große Anstrengung bedeutet, hat sich diese Tradition im Helgoländer Seebäderverkehr bis in die jetzige Zeit gehalten. Bis heute ist das Ausbooten eine zusätzliche Einnahmequelle für die Inselbewohner.

Die Seebäderschiffe aus Cuxhaven (MS ATLANTIS), Büsum (MS LADY VON BÜSUM, MS FUNNY GIRL), Bremerhaven (MS FAIR LADY) und Wilhelmshaven (MS HELGOLAND) können wegen ihrer Größe nicht alle in den Südhafen von Helgoland einlaufen. Sie müssen deshalb auf Reede ankern. Nur der Katamaran HALUNDER JET, der aus Hamburg über Wedel und über Cuxhaven nach Helgoland fährt, sowie das klassische Seebäderschiff MS FUNNY GIRL dürfen im Südhafen anlegen, letztere jedoch nur in den Wintermonaten wegen der Versorgung der Bevölkerung.

Für das Ausbooten der fünf klassischen Seebäderschiffe, die auf der Reede vor Helgoland liegen, genügen sieben bis neun Börteboote. Sie sind mit vier Mann Besatzung besetzt und können jeweils bis zu 50 Personen aufnehmen. 800 Gäste können in weniger als zwanzig Minuten vom Schiff auf die Insel gebracht werden. Dieses öffentliche Verkehrssystem ist zwar nicht komfortabel, gilt aber als be-

sonders sicher. Insgesamt gibt es etwa noch zwanzig dieser hochseetüchtigen Spezialboote, die überwiegend als Freizeitfahrzeuge genutzt werden. 2012 zählte Helgoland insgesamt 310 000 Tagesgäste. Im Vergleich zu den Spitzenzeiten in den 1960er und 1970er Jahren, als die Seebäderschiffe noch bis zu 800 000 Besucher pro Jahr nach Helgoland beförderten, ist das ein erheblicher Rückgang.

Helgoland gehörte zu Dänemark und zum Herzogtum Schleswig-Gottorp. Ab 1714 stand die Insel wieder unter der Verwaltung Dänemarks. 1807 wurde Helgoland britisches Hoheitsgebiet. Im Zuge der Regelung kolonialer Interessen zwischen Großbritannien und Deutschland in Ostafrika und Sansibar (Helgoland-Sansibar-Abkommen) kam die Insel 1890 zu Deutschland. Die einzige deutsche Hochseeinsel Helgoland hat sich von der Lotsen- und Fischerinsel über den militärischen Stützpunkt und die Festung, die sie in wilhelminischer Zeit, im Ersten Weltkrieg und dann noch einmal im Zweiten Weltkrieg war, schon in nationalsozialistischer Zeit zur Seebäder- und Freizeitinsel und einem Schutzhafen entwickelt.

Nachdem Helgoland nach dem Zweiten Weltkrieg unter britischer Besatzung einige Jahre als Übungsziel der britischen Luftwaffe gedient hatte, wurde die Insel 1952 wieder frei und die Gebäude konnten nach Rück-

kehr der Inselbevölkerung wieder aufgebaut werden. Diese Architektur der 1950er Jahre ist inzwischen denkmalgeschützt. Politisch gehört die Insel zum Kreis Pinneberg in Schleswig-Holstein. Enge Verbindungen bestehen ebenfalls mit der Stadt Cuxhaven. Heute ist Helgoland für die Offshore-Industrie als Basishafen gefragt. Auch für Kreuzfahrttouristen gewinnt die Insel an Bedeutung.

Neben dem Tourismus spielen die Forschungseinrichtungen der Biologischen Anstalt Helgoland des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven und der Vogelwarte Helgoland des Instituts für Vogelforschung in Wilhelmshaven eine wichtige Rolle. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning mit dem Außenbezirk Helgoland, die Wetterstation des Deutschen Wetterdienstes und der Zoll müssen ebenfalls erwähnt werden. Gegenwärtig hat Helgoland etwa 1 500 Einwohner, die hier ständig leben.

Die hölzernen Boote und Schaluppen ohne Dampfmaschine oder Motor, die bis in die 1930er Jahre auch auf Helgoland gebaut wurden (die Vorgänger der heutigen Börteboote), waren nur etwa 6 Meter lang und dienten dem Hummer- und Fischfang. Sie besaßen einen breiten Rumpf, ein braun gefärbtes Gaffelsegel, zwei Seitenschwerter und waren in der Regel schwarz angemalt. Diese hochseetüchtigen „Boats“, wie sie auch bezeichnet wurden, konnten von zwei Fischern gerudert und gesegelt werden.

Die jetzigen Fischer- und Börteboote wurden in erster Linie im Unterelbegebiet hergestellt. Als Spezialwerft kristallisierte sich die Hatecke-Werft in Freiburg an der Elbe im Landkreis Stade heraus. Diese Bootsbaufirma existiert seit 1861 und baute von 1935 bis 1940 sowie von 1952 bis 1971 etwa 40 Börteboote. 2010 konstruierte der jetzige Inhaber Rainer Hatecke für den Hamburger Reeder Erck Rickmers, dessen Vorfahren aus Helgoland stammen, ein hochseetüchtiges Börteboot in einer kleineren Version. Die ELENA ist für die Lagunenfahrt in Venedig bestimmt, dem zeitweiligen Wohnsitz des Unternehmers.

Fortsetzung auf Seite 2



Börteboot bereit zur Abfahrt (Aufnahme 2011).



Die Landungsbrücke auf Helgoland (Aufnahme 2011).

Zentraler Ortsmittelpunkt und Malertreffpunkt

Ramms Hotel in Neuhaus/Oste – ein kleiner Kosmos

Wenn wir als Kinder Anfang der 1960er Jahre in „Ramms Hotel“ in Neuhaus/Oste die Ferien verbrachten, waren wir keine Hotelgäste, sondern eher Zaungäste, die das Treiben in dem einstmalig lebhaften Ort beobachten konnten und von dem kleinen Kosmos dieses Hotels fasziniert waren.

Tatsächlich war das Hotel nicht nur ein lokaler Mittelpunkt, sondern Anlaufstelle und Aufenthaltsort für viele Reisende, Durchreisende, Dienstreisende, Urlauber.

Das Hotel war zu einem großen Teil autark. Es besaß einen eigenen Schweinestall, einen großen Hühnerhof, Gänse, Enten und Puten. Es hatte eine eigene Tankstelle und einen kleinen Obsthof. Später kam ein Angelladen hinzu.

Unser bester Freund in diesem kleinen Kosmos war der Hund des Hotels, Rex, ein schwarzer Jagdhund. Wie alle Hotelhunde war er freundlich, geduldig und doch wachsam. Mit ihm ließ sich die nähere Umgebung des Hotels erkunden. Hinter dem Hotel befand

sich ein großer Teich, das Schlickbad im Außendeich der Oste.

Wir sahen das Hotel quasi „von hinten“ oder noch genauer „von unten“ an. Wir wurden nicht bedient, sondern freuten uns, wenn wir selber kleine Dienstleistungen erbringen konnten. Zum einen standen wir hinter der Theke, die die Funktion einer Art „Rezeption“ hatte. Wenn es klingelte, rannten wir hinunter zur Tankstelle und bedienten die Kunden. Wir logierten nicht in den großen Zimmern im ersten Stock, sondern in einer unbeheizten Dachkammer, die man über eine Art Tapeziertür mit einer sich anschließenden steilen Holzterasse erreichte. Da wohnten auch die Söhne der Familie und zeitweise die einzige Stieftochter von Erich Ramm, Imke Joeben. Eine Wohnung gab es für die Eigentümer außer der Stube rechts neben dem Hauseingang nicht. Sie wurde viel später beim Ausbau des Dachgeschosses der Scheune geschaffen. Gegessen wurden in der Hotelküche. Dort fanden auch die privaten Gespräche in-



Ramms Hotel am Ostedeich in Neuhaus/Oste.

Fotos: Dr. Rolf Geffken

nerhalb der Familie statt, sofern dafür überhaupt Zeit vorhanden war. Es war eine ganz andere als die uns bekannte Welt einer „heilen Familie“. Das Private war von der Arbeit kaum getrennt, und es war dieser auch untergeordnet. Das Öffentliche dominierte über allem Internen. Ein großer Spagat, den vor allem die eigentliche Seele des Hotels, Lita Ramm, auszuhalten hatte.

Elisabeth Ramm kam aus Ostpreußen und hatte als Krankenschwester den jungen Wehrmachtsleutnant Adi Joeben aus Hamburg, einen Onkel des Verfassers, kennengelernt. Aus der Ehe ging die Tochter Imke hervor. Im Jahre 1944, kurz nach deren Geburt, fiel Adi Joeben in der Sowjetunion. Die verwitwete „Lita“ zog mit ihrer Tochter nach Rostock zu ihrer Schwägerin, Lisi Geffken, und deren Mann, der kurze Zeit später für drei Jahre in britische Kriegsgefangenschaft geriet. Gemeinsam traten die beiden Frauen 1945 mit fünf Kindern eine abenteuerliche Flucht aus dem Osten an die Oste an, wo sie kurz vor Kriegsende in Geversdorf eintrafen.

Lita lernte bald den verwitweten Hotelier Erich Ramm im benachbarten Neuhaus kennen, heiratete ihn und wurde schnell zur eigentlichen Chefin des Hauses.

Der Großvater von Erich Ramm, Otto Heinrich Ramm, hatte 1848 das Hotel umgebaut und betrieb dort bis 1892 ein Viehhandelsgeschäft sowie auch Landwirtschaft. Die im Schweizer Baustil gehaltene Architektur des Hauses war ungewöhnlich und gab dem Gebäude seitdem ein unverwechselbares Aussehen.

Ab 1904 trafen sich in „Ramms Hotel“ die Maler der Karlsruher Kunstakademie, deren Kreis später als „Malerkolonie Neuhaus“ bekannt wurde. Erich Ramm war der Archetyp eines urgemütlichen, etwas runden Gastwirts. Bekleidet war er oft mit einer weißen Schürze und seiner Kochmütze. So gab er jedem zu verstehen, wo sein eigentliches Reich war: in der Küche.

Im Zentrum der Küche stand noch Anfang der 1960er Jahre ein großer kohlebefeuerter Herd. Auf diesem befanden sich die großen Töpfe, in denen die Brühen und Suppen des Meisters den ganzen Tag über vor sich hin köchelten. Lita Ramm, die Zugereiste, hatte es schwer, in diesem Männerhaushalt mit vier Söhnen, auch ihre Tochter Imke. Eigentlich war es kein Haushalt, sondern „nur“ ein Hotel. Aber eben eines mit eigenem Kosmos.

Fortsetzung auf Seite 3



Die repräsentative Giebelfront von Ramms Hotel.

Helgoländer Börteboote ... Fortsetzung von Seite 1

Die in massiver Eichenholzbauweise angefertigten Fahrzeuge für den Transport der Passagiere von den Seebäderschiffen zur Insel Helgoland und zurück sind zehn Meter lang und drei Meter breit. Sie haben einen Tiefgang von 1,30 Meter sowie ein Gewicht von acht Tonnen. Die oberen Plankengänge sind in Klinkerbauweise (überlappend), die fünf unteren Planken in Kraweelbautechnik (stumpf aneinander gesetzt) angefertigt. Die Nähte sind mit einer Kalfaterschicht abgedichtet. Verzinkte Nägel sorgen für die stabile Verbindung zwischen den Spanten und den Planken. Vor- und Achtersteven sowie der Kiel tragen mit angeschraubten Schienen aus Metall zu einer Verstärkung des Rumpfes bei. Das offene Deck besitzt im Boden bewegliche Holzbohlen.

Für die Personenbeförderung gibt es mehrere Sitzbänke, die über die gesamte Schiffsbreite reichen und zur Stabilität der Konstruktion beitragen. An der Längsseite befinden sich ebenfalls Sitzmöglichkeiten. Unter den Sitzen gibt es Staumöglichkeiten für Schwimmwesten. Im hinteren Teil des Bootes sind die Motorenanlage und die Navigationsgeräte untergebracht. Rettungsringe und -mittel sowie Bootshaken gehören zur Ausrüstung.

Der Rumpf oberhalb der Wasserlinie ist weiß angemalt. Die obere Scheuer-

leiste weist eine grüne Farbe auf, während die untere Scheuerleiste rot ist. Das Unterwasserschiff besitzt dagegen eine dunkelrote Farbschattierung.

Das heute in Bremerhaven beheimatete Börteboot Nr. 3 weicht von den klassischen Börtebooten ab. Es ist von der Konstruktion her eine vereinfachte Form. Die technischen Daten lauten wie folgt: Länge: 9,65 Meter, Breite: 3 Meter, Tiefgang: 1,28 Meter. Bauwerft war die nicht mehr existierende Firma Schwarz aus Holm in der Nähe von Haseldorf und Wedel an der Elbe. Bei dem Motor handelt es sich um eine Mercedes OM-Maschine, die 46 kW (61 PS) Leistung hat.

1953 nahm das Börteboot Nr. 3 seinen Dienst auf. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Hauptinsel noch wegen der immensen Bombenschäden und Trümmer geräumt. Als Eigner fungierte die Inselgemeinde Helgoland. Das Fahrzeug diente für den Personen- und Materialtransport von der Düne zur Insel. Nach 1955, als die Einwohner wieder auf ihre Insel zurückgekehrt waren, hatte das Boot auch eine Funktion im Anlandungs- und Börteverkehr.

1976 erhielt die Bootsbaufirma Friedrich Kröger, die es heute auch nicht mehr gibt, den Auftrag für die Reparatur der Holzkonstruktion und der Motorenanlage. 1993 erfolgte ein erneuter Werftaufenthalt bei dem bekannten Bootsbetrieb Hatecke in Freiburg an der Elbe.

In den 1990er Jahren erfüllte das von der Kurverwaltung betriebene Börteboot Nr. 3 nur noch die Aufgabe als Reservefahrzeug für den Verkehr zur Düne. Die 1999 erfolgte Begutachtung durch die See-Berufsgenossenschaft stellte dem Schiff kein gutes Sicherheitszeugnis mehr aus. Seit 2003 ist das Börteboot Nr. 3 im Besitz der Schiffergilde Bremerhaven, die das Fahrzeug von der Gemeindeverwaltung auf Helgoland übernommen hat. Der Liegeplatz ist das Südende des Neuen Hafens in Bremerhaven. Nach einer umfassenden Restaurie-

rung soll es 2014 als Traditionsschiff wieder in Fahrt kommen.

Dr. Dirk J. Peters

Literatur

Benja, Günter: 150 Jahre Seebädertörns 1837-1987, Bremen 1987.
Börteboot Nr. 3 (http://www.schiffergilde.de/die_flotte/boertebootdda4.htm), Zugriff vom 15.10.2012.
Börteboot-Tabelle von Eike Holst (http://www.duene1.de/rudder/tabelle_eikeholst.htm), Rudder Archiv der Helgoländer Börteboote. Zugriff vom 7.11.2012.
Spantekow, Helmut: Helgoländer Fischer- und Börteboote, in: SchiffsModell (2006), Nr. 1, S. 26-30 und Nr. 2, S. 36-44.
Todsén, Gerlinde: Die Börteboote von Helgoland, in: Piekfall (2002), Nr. 77, S. 29-31.



Das Börteboot Nr. 3 am Südende des Neuen Hafens in Bremerhaven (Aufnahme 2013).

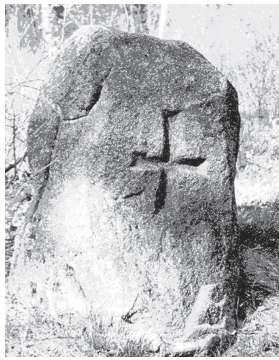
Kreuzstraße, Kreuzhof, Kreuzacker ...

Auf der Spurensuche nach mittelalterlichen Sühnesteinen

In Ringstedt findet man besonders häufig Strassenamen, in denen der Begriff „Kreuz“ als Bestand der Wegebezeichnung vorkommt. Die Hauptstraße des Kirchdorfes heisst „Kreuzstraße“, in den südlich gelegenen Siedlungen findet sich der „Kreuzhof“ und angrenzend der „Kreuzacker“. Solche Flurnamen gibt es auch in anderen Orten: Kreuzacker und Kreuzwiesen in Köhlen, Kreutzkamp in Heerstedt, Kreuzbergen in Lehnstedt, Kreuzhamm in Imsum, Kreuzstücke in Axstedt und Lehnstedt. Insgesamt haben wir im Altkreis Wesermünde 14 Benennungen mit den Namensbestandteilen „Kreuz-“ oder „Krücks-“.

Oft wird angenommen, diese Bezeichnungen leite man davon ab, dass in dem Dorf oder der Gemarkung eine Wegkreuzung den Namen hergegeben habe. Das ist aber gänzlich falsch. In Wirklichkeit hatte es in diesen Orten früher sehr auffällige, aus Steinen errichtete Naturdenkmale gegeben, die an besondere tragische Unfälle oder Verbrechen erinnerten.

Heute noch findet man in der Gemarkung Neukloster unbehauene Felsen, auf denen ein Kreuz eingemeißelt wurde. Davon unterscheidet man die eigentlichen Steinkreuze, die in Form



Kreuzstein in der Gemeinde Neukloster, Landkreis Stade. Fotos: Göhler

eines Kreuzes gestaltet sind. Diese uralten Steindenkmale sind in ganz Niedersachsen verbreitet.

Solche Kreuzsteine wurden im Mittelalter zwischen dem 13. und 16. Jahrhundert als Rechtsdenkmale an Stellen errichtet, an denen verunglückte oder erschlagene Personen umgekommen sind, die so durch ihren plötzlichen Tod nicht ihre Sterbesakramente empfangen konnten. Bei Gewaltverbrechen wurden diese Denkmale vom Täter oder seiner Sippe in einem privaten Vertrag als Sühnekreuz aufgestellt. Solche Sühnekreuze dokumentierten die öffentliche Vereinbarung zwischen den Tätern und den Angehörigen. Sie befreite die Totschläger von der Rache der erzürnten Familien und der Bestrafung durch weltliche Gerichte. Diese Aussöhnung diente der Befriedung der von den Bluttaten betroffenen Gemeinschaft.

Die Aufstellung von Kreuzsteinen wirkte der altgermanischen Furcht entgegen, dass die Toten die Lebenden erschrecken und den Vorübergehenden schaden könnten. Das Zeichen

des Kreuzes auf den Steinen würde diese dämonischen Mächte bannen. Diese Kreuzsteine wurden auch als Mahnung gegen Verstöße gegen das biblische Gebot „Du sollst nicht töten“ verstanden.

Die Gemarkungen unserer Dörfer im Altkreis Wesermünde sind voll von solchen Kreuzsteinen und belegen die bäuerliche Frömmigkeit unserer Vorfahren. Wenn man die Bezeichnungen wie Krücksberg, Kreuzhamm, Kreuzmoor, Kreuzbrache und Kreuzwiesen näher analysiert, so werden die sich darauf beziehenden Tötungen weit ausserhalb des Ortes erfolgt sein. Kreuzacker, Kreuzhof und Kreuzkamp dagegen weisen auf schauerliche Mordtaten in der Nähe der Häuser hin.

Nach der Reformation im 16. Jahrhundert werden die Steinkreuze noch lange als Wegmale in der Gemarkung gestanden haben. Jedoch hat man sie in den protestantischen Gebieten wohl immer mehr als „katholisch“ und als „heidnisch“ empfunden. In den reformierten Kirchengemeinden hielt man dem 2. Gebot fest: „Du sollst dir kein Bildnis und Gleichnis von Gott machen!“ Irgendwann hat man diese

anstößigen Steinkreuze entfernt, zer schlagen und als Füllmaterial für die Wegebefestigung genommen. In den traditionell katholischen Gebieten im Rheinland, Bayern und Österreich stehen diese „Marterl“ immer noch an den Wegen. So lebt diese eigentümliche Sitte der Errichtung von Kreuzsteinen am Sterbeort eines Erschlagenen bei uns nur noch in der Bezeichnung von Flurstücken und dörflichen Strassen weiter.

Johannes Göhler

Literatur

Flurnamensammlung Wesermünde, die Flurnamen des Grundsteuerkatasters von 1876. Hrsg. Heimatbund Männer vom Morgenstern, 1995.
D. Alsdorf, Hügelgräber, Burgen, Kreuzsteine. Bildführer zu vorgeschichtlichen und mittelalterlichen Denkmälern im Raum Stade. Stade 1980.
Christian Wiegand: Spurensuche in Niedersachsen: Historische Kulturlandschaften entdecken. Hannover 2005.
Wikipedia, Kreuzsteine.



Straßenschilder im Kirchort Ringstedt, Samtgemeinde Bederkesa.

Ein kleiner Kosmos ...

Fortsetzung von Seite 2

In der großen Scheune links neben dem Haupteingang befanden sich die Ställe. Anfangs waren darin noch Pferde untergebracht. Das Hotel war auch ein sog. „Ausspannhotel“. Es war das, was man zu Goethes Zeiten eine „Relaisstation“ nannte, in der die Pferde der Postkutschen und andere Pferde ausgetauscht werden konnten, wo aber auch Pferde gewissermaßen „übernachten“ konnten.

Solange Vater und Großvater von Erich Ramm noch Landwirtschaft betrieben, gab es auch Kühe, später nur noch Schweine. An Schlachttagen musste unter Anleitung von Lita alles „ran“. Das galt für die Söhne, sofern sie noch nicht irgendwo eine Lehre angetreten hatten oder zur See fuhren, und es galt auch für die wenigen Angestellten. Ich erinnere mich noch an eine große Zinkwanne, in der scheinbar Seifenwasser schwamm. In Wahrheit war es das Fett der Leberwurst, das später mit dem Inhalt in der Wanne zusammengepresst oder in Konservendosen gefüllt wurde.

Überhaupt: vegetarisches Essen war bei Ramm unbekannt: Leberwurst, Rotwurst, Kochwurst, Rouladen und Schnitzel. Das waren die Grundnahrungsmittel der Bewohner wie auch der Gäste des Hauses. Sie gab es reichhaltig, niemals zu wenig, eher zu viel. Auch wurde nichts gekauft, sondern fast alles selbst hergestellt. Als andere Hotels morgens die Gäste mit einem Frühstücksbuffet bewirteten, hatte Ramms Hotel stets für jeden Gast einen eigenen Frühstückstisch gedeckt.

Das Klima des Hauses war auf besondere Weise „rauh aber herzlich“. Unverkennbar war nicht nur der ostpreussische Dialekt von Lita Ramm, sondern auch ihre Fähigkeit, auf jeden Gast einzeln einzugehen und dessen Geschichten aufzugreifen. Typisch war dabei ihr „nu saaaach maal“. Darin spiegelten sich ihre mitgeteilten Überraschungen, Sensationen, Beschwerden und Begeisterungen wieder. Erich Ramm und später sein Sohn Otto Ramm ergänzten das Ori-

ginal Lita Ramm mit ihrem trockenen, schlagfertigen niederdeutschen Humor. Nahezu nichts konnte sie aus der Ruhe bringen. Diese Ruhe strahlte auf die Gäste ab und machte das keineswegs geräuschlose Hotel zu einem Ort der Ruhe.

Erich Ramm verstarb schon in den 1960er Jahren. Danach führten Lita und Sohn Otto das Hotel allein. Von Otto Ramm sind zahlreiche Döntjes überliefert. Als der Verfasser selbst vor vielen Jahren einmal als Gast um eine Zitrone für einen Krabbenbrot bat, verweigerte Otto Ramm die Bitte.

„Nee. Kriegt Du nicht.“

„Warum?“

„Weil mir die Krabben leid tun.“

Da war nichts zu machen. Otto meinte das so. Das musste der Gast hinnehmen. Tat er auch – meist mit Humor. Legendar war auch die Antwort auf die Bitte nach der Speisekarte:

„Nee. Kriegt Du nicht.“

„Warum?“

„Du kannst ne Postkarte haben, aber keine Speisekarte.“

In Hamburg hätte eine Figur wie Otto Ramm so etwas wie ein Szenehotel aufmachen können. Ganz ohne Speisekarte mit zugeteilten Gerichten zu höchsten Preisen. Otto Ramm wusste, was den Gästen gut tat. Warum sollten sie lange mit der Qual der Wahl behelligt werden.

Otto Ramm war der einzige richtige Gastronom unter den Söhnen. Die

anderen erlernten andere Berufe oder fuhren zur See. Als Stadtkinder bewunderten wir insgeheim den jüngsten Sohn Klaus, der sich – nicht zufällig – eines Tages vom Hause wegbegab und sich in Bremerhaven an Bord der MS „Berlin“ schlich, um nach einem Zwischenspiel als blinder Passagier Seemann zu werden. Gastronom wurde er dann doch – wenn auch nur als Steward, um dann viele Jahre später Otto Ramm in Neuhaus wieder zur Seite zu stehen. Eigentlich waren wir damals neidisch: Wie konnte jemand aus dem kleinen „Kaff“ Neuhaus den Sprung in die große weite Welt wagen?

Was wir damals nicht verstanden, war dies: Nur im kleinen Kosmos des Hotels Ramm konnte man eine Idee davon bekommen, was „die weite Welt“ sein konnte.

Doch der Glanz vergangener Zeit wollte sich in den 1980er Jahren nicht mehr einstellen. Persönliche Schicksalsschläge und viele objektive Ursachen ließen das Hotel schließlich scheitern.

Im Grunde begann der Abstieg schon Anfang der 1970er Jahre. Diese Zeit nahm dem Hotel seine eigentliche Klientel: die Handlungsreisenden und Vertreter, die von Neuhaus aus ihren Verkaufsbezirk bereisten. Der Charakter des Hotels als „Raststätte“ an der alten B 73 ging auch verloren. Für Dauergäste war das alte Hotel zunehmend nicht attraktiv genug. Noch Anfang der 1960er Jahre hatten die

großen Zimmer im ersten Stock weder Bad noch WC noch fließendes Wasser. Man wusch sich – wie der Vetter von Helene bei Wilhelm Busch – in einer großen Schüssel im Zimmer. Das WC war auf dem Flur. Duschen gab es nicht.

1962 brach schräg gegenüber vom Hotel der Deich. Gegenüber dem Ladengeschäft „TumSuden“ befindet sich noch heute eine Baulücke auf dem Deich. Bei Ramms wurde der ganze Keller unter Wasser gesetzt. Jahrelange Renovierungen, auch wegen des Eindringens von Grundwasser, folgten.

Mit großem Aufwand wurde dann in den 1970ern noch einmal nachgerüstet. Ein großer Festsaal im Erdgeschoss entstand. Eine Terrasse zum Hof ersetzte den ehemaligen Hühnerhof. Schweinestall und der Gänsestall verschwanden. Man wurde allerdings auch morgens nicht mehr von Hähnen, Putengeschei, Gänsen oder gar Tauben geweckt. Der große Teich hinter dem Hotel wurde von der Gemeinde zugeschüttet. Eine Turnhalle und Tennisplätze entstanden. Und schließlich baute Otto Ramm noch eine große Kegelbahnanlage an das Haus an. Doch es nutzte alles nichts. Wegen Überschuldung gab Otto Ramm schließlich auf.

Die Nachfolger investierten noch einmal. Aber allein die neue Namensgebung „Achtern Diek“ setzte ein falsches Signal. Dieser kleine Kosmos war niemals etwas „hintern Deich“, nein, es war eine kleine Welt, die Menschen von weit her ebenso wie von nah an zog. Noch profitierten auch die Nachfolger von dem alten Glanz, als auf Initiative des Fischerhuder Verlegers Wolf Dietmar Stock der Neuhauser Malerkolonie gemeinsam mit Musikern, Literaten und Malern im Saal des Hotels gedacht wurde. Danach wurde es immer stiller um das Haus. Schließlich gaben auch die Nachfolger auf.

Seit mehreren Jahren schläft das Hotel jetzt einen Dornröschenschlaf, aus dem es hoffentlich bald wieder wach geküsst werden wird.

Dr. Rolf Geffken



Deutlich zu erkennen sind die Ringe zum Festmachen Pferde und Rinder an der ehemaligen Hotelscheune.

Aktuelles aus der Vereinsarbeit

„Geschichte(n) am Mittwoch“ in Schloß Morgenstern

„Geschichte(n) am Mittwoch“ ist eine neue Veranstaltungsreihe der Morgensterner. An jedem 3. Mittwoch im Monat wird in Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden um 17 Uhr ein kleiner Vortrag mit anschließender Gesprächsrunde bei einer Tasse Kaffee oder Tee angeboten. Geschichtliche und volkskundliche Themen werden dabei ebenso in das Programm aufgenommen wie Lebensgeschichten, die mit unserer Region zu tun haben, plattdeutsche Lesungen

und Vorbereitungen von Morgensternerreisen. Auch Ortsheimatpflegern könnte eine Bühne geboten werden, um aus ihrer Arbeit zu berichten.

Den Anfang macht am 20. November Hein Carstens. Er wird in einer Gesprächsrunde über seine Erinnerungen aus 80 Jahren zwischen Geest und Watt im Lande Wursten plaudern. Vielleicht mag mancher Zuhörer das Erzählte aus eigenen Erfahrungen aus den letzten Jahrzehnten im Lande Wursten ergänzen. NBK

Der Zölibat

Wie sich die Sachsen und Friesen des Mittelalters mit dem Verbot der Priesterehe arrangierten

Als die Kirchenreformbewegung des 11. Jahrhunderts den Zölibat in Verbindung mit den römischen Päpsten durchsetzte, erklärte der bremische Erzbischof Adalbert im Jahre 1049 in einer Ansprache vor seinen Klerikern: „Wenn nicht keusch, dann wenigstens vorsichtig“. Damit wurde deutlich: Die mittelalterliche abendländische Kirche besonders in Deutschland spaltete in tiefer Gegensatz. Einerseits erfüllte die katholische Christenheit eine hohe Achtung vor dem Priesteramt, das die Eucharistie zelebrierte. Man forderte von ihnen die „reinen Hände“. Zum anderen wussten die Laien durchaus um die allzumenschliche Neigung der

Geistlichen, trotz des kanonischen Zölibates sich weibliche Partnerinnen zu wählen. Besonders die Friesen förderten, ja verlangten die Ehen ihrer Priester.

Der Kirchenhistoriker Johannes Göhler untersucht am Dienstag, dem 12. November, für den Heimatbund der „Männer vom Morgenstern“ anhand des historischen Befundes, wie Friesen und Sachsen im Erzbistum Bremen in der kirchlichen Praxis mit dem römisch-katholischen Ideal der sexuellen Enthaltsamkeit umgingen. Der historische Bildvortrag beginnt um 19.30 Uhr im Vortragsraum der Kreissparkasse Wesermünde/Hadeln in Bremerhaven.

Einladung

Der Heimatbund der Männer vom Morgenstern lädt Mitglieder und Freunde ein zu Vorträgen am

Dienstag, 5. November 2013, 19.30 Uhr
Cuxhaven, Stadtbibliothek (Vortragssaal)

Dr. Nicola Borger-Keweloh

Von unehrendhaften Müllern und schönen Müllerinnen
Anmerkungen zur Sozialgeschichte eines Handwerks

Freitag, 8. November 2013, 19.00 Uhr
Otterndorf, Elbterrassen

Roland Ahrendt (Hamburg)

Die Entdeckung des Ahlenmoores

Aneignung einer Landschaft in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.
Der Vortrag ist verbunden mit der Mitgliederversammlung der Kranichhaus-Gesellschaft.

Dienstag, 12. November 2013, 19.30 Uhr
Bremerhaven, Kreissparkasse

Johannes Göhler

Zölibat im Hochmittelalter im Elbe-Weser-Raum

Dienstag, 12. November 2013, 19.30 Uhr
Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum (Vortragssaal)

Dr. Diethelm Knauf (Bremen)

Bremerhaven und Ellis Island –

Auswanderergeschichte in Bildern

Vortrag mit Lichtbildern in Kooperation mit der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft, dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, dem Nautischen Verein zu Bremerhaven und dem Stadtarchiv Bremerhaven

Mittwoch, 20. November 2013, 17.00 Uhr
Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1
Geschichte(n) am Mittwoch in Schloß Morgenstern
Hein Carstens: Erinnerungen aus 80 Jahren zwischen Geest und Watt im Lande Wursten

Vortrag zur Auswanderergeschichte

Am Dienstag, dem 12. November setzen die Morgensterner die Vortragskooperation mit der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft, dem Stadtarchiv, dem Deutschen Schiffahrtsmuseum und dem Nautischen Verein Bremerhaven mit dem Vortrag „Bremerhaven und Ellis Island – Auswanderergeschichte in Bildern“ fort. Der langjährige Leiter des Filmarchivs in Bremen und Kenner der bremischen

Migrationsgeschichte, Dr. Diethelm Knauf, wird in seinem Vortrag fotografische und filmische Dokumente der Auswanderung über Bremerhaven nach New York präsentieren.

Er wird eingehen auf Bremerhaven, den Norddeutsche Lloyd mit seinen Dampfern, die Ankunft im New Yorker Hafen, die Einwanderungsstation Ellis Island und Eindrücke von „Little Germany“.



Bremerhaven nahm in der Historie der Auswanderung eine große Rolle ein.

Foto: DSM



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern November 2013

Montag, 4. November 2013, 15-18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“.

Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Peter Schönfeld.

Dienstag, 5. November 2013, 19.30 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Vortrag Dr. Nicola Borger-Keweloh: Von unehrendhaften Müllern und schönen Müllerinnen – Anmerkungen zur Sozialgeschichte eines Handwerks.

Mittwoch, 20. November 2013, 17.00 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstr. 1: Geschichte(n) am Mittwoch in Schloß Morgenstern. Hein Carstens: Erinnerungen aus 80 Jahren zwischen Geest und Watt im Lande Wursten.

Freitag, 8. November 2013, 19.00 Uhr, Otterndorf, Elbterrassen: Vortrag Roland Ahrendt (Hamburg): Die Entdeckung des Ahlenmoores – Aneignung einer Landschaft in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Als gemeinsame Veranstaltung von Kranichhaus-Gesellschaft und MvM ist der Vortrag verbunden mit der Mitgliederversammlung der Kranichhaus-Gesellschaft.

Sonnabend, 23. November 2013, Kleine Wanderung mit Grünkohl-essen in Flögel. (Die Wanderung führt auf den Vorgeschichtspfad und rund ums Gut Vahlenbrok). Leitung: Gerhard Wurche. Abfahrt: 7.30 Uhr Stadtparkasse Cuxhaven und 8.15 Uhr Bremerhaven-Hbf.

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

Dienstag, 12. November 2013, 19.30 Uhr, Bremerhaven, Kreissparkasse Wesermünde/Hadeln: Vortrag Johannes Göhler: Zölibat im Hochmittelalter im Elbe-Weser-Raum.

Die „Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft“, Leitung Fred Wagner, trifft sich an jedem Dienstag von 15.30 bis 17.30 Uhr in den Räumen von Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden zur Arbeits- und Informationsstunde.

Dienstag, 12. November 2013, 19.30 Uhr, Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum: Vortrag Dr. Diethelm Knauf (Bremen): Bremerhaven und Ellis Island – Auswanderergeschichte in Bildern.

Donnerstag, 14. November, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitskreis „Familienkundliche Quellenforschung“; Leitung: Rinje Bernd Behrens.

Montag, 18. November 2013, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1:

„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 04751 / 90 01 32

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

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.
Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge
richten Sie bitte an:
Hans-Walter Keweloh, Entenmoorweg 47,
27578 Bremerhaven, Telefon: 0471/65733