

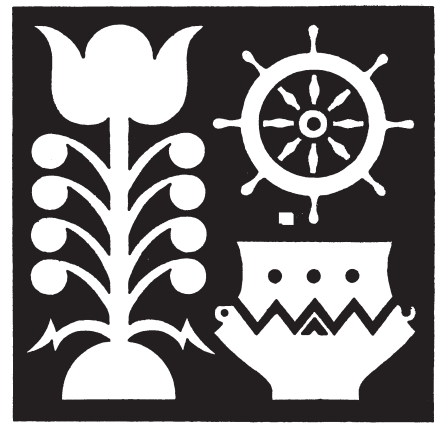
# NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück  
Gebühr bezahlt

H 1914 E

März 2014  
Nr. 771



## Bremerhaven oder Nordenham?

Wo schiffte sich der Komponist Antonín Dvořák zu seiner ersten Amerikareise ein?

Man könnte meinen, dass das Leben berühmter Persönlichkeiten bis ins kleinste Detail ausgeleuchtet sei, vor allem wenn es sich um solch bemerkenswerte Vorgänge wie eine Überseereise handelt. Im Falle des Komponisten Antonín Dvořák trifft dies allerdings nur bedingt zu, denn bis heute hat die einschlägige Literatur die Frage offen gelassen, wo sich der Musiker zu seiner ersten Amerikareise eingeschifft hat. Sollten dennoch irgendwo Angaben dazu gemacht worden sein, z. B. im Brockhaus von 1964, wo Southampton zu lesen ist, entbehren sie jeglicher Grundlage, da sie den historischen Fakten nicht entsprechen. Weil jedoch feststeht, wann und mit welchem Schiff Antonín Dvořák seine Reise angetreten hat, lässt sich eine Klärung herbeiführen.<sup>1</sup>

Anfang 1891 erhielt Antonín Dvořák durch die amerikanische Musikmäzenin Jeanette M. Thurber (1850-1946) das telegraphische Angebot, seine Lehrtätigkeit von Prag nach New York zu verlegen. Sie hatte 1884 in New York das „National Conservatory of Music in America“ gegründet, und suchte nun durch die Verpflichtung eines bekannten Komponisten ihrem Institut zum Durchbruch zu verhelfen. Hierzu bot sie Dvořák einen lukrativen Vertrag für eine zweijährige Tätigkeit als künstlerischer Leiter, Kompositionslehrer und Dirigent an.

Trotz anfänglicher Ablehnung nahm Dvořák das Angebot schließlich an. Mitte September 1892 machte er sich mit seiner Frau und den Kindern Ottilie und Antonín auf die Reise nach Bremen. Zu seiner Gesellschaft gehörte auch der Tschecho-Amerikaner Josef Jan Kovarik, den Dvořák als landeskundlichen Reisebegleiter engagiert hatte. Am 26. September 1892 traf Familie Dvořák nach neuntägiger Seereise in New York ein. Gebucht war eine Schiffsreise mit dem Schnelldampfer „Saale“ des Norddeutschen Lloyd.<sup>2</sup> Diese Reederei hatte bekanntlich ihren Stammsitz in Bremen. Der transatlantische Passagierverkehr des NDH vollzog sich aber seit Anbeginn über das gut 50 km nördlich an der Wesermündung liegende Bremerhaven, wo entsprechende Einschiff-



Die ehemalige Lloydhalle in Nordenham, Postkarte, ca. 1908; in der Mitte das überdachte Podest für die Blaskapelle. (Stadtarchiv Bremerhaven)

fungseinrichtungen vorhanden waren. Diese Tatsache scheint also zwingend nahezu legen, dass Antonín Dvořák dort an Bord gegangen ist.

Damit wäre eigentlich die eingangs gestellte Frage beantwortet, wenn nicht just zu jenem Zeitpunkt nachweislich überhaupt kein Passagierschiffsverkehr von Bremerhaven nach New York stattgefunden hätte. Das ist wohl auch der Grund, weshalb bisher keine exakten Angaben zu Dvořáks Einschiffung aufzufinden waren. Somit kann uns erst die Beantwortung der Frage, weshalb in besagtem Zeitraum Bremerhaven als Einschiffungshafen für New York nicht zur Verfügung stand und welcher Ersatz dafür vorgesehen war, Auskunft darüber geben, wo sich Dvořák zu seiner ersten Amerikareise einschiffte. Dazu bedarf es eines Exkurses in die Hafenbaugeschichte Bremerhavens.

Schon damals besaßen die Slogans „Konkurrenz fördert das Geschäft“ und „Die Konkurrenz schläft nicht“ ihre Gültigkeit. Der Schiffslinienverkehr zwischen Europa und den USA war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem hart umkämpften Geschäft geworden. Vor allem die Verringerung der Fahrtzeiten unter

dem Gesichtspunkt der Kostenersparnis stand dabei im Vordergrund. Das Resultat waren immer größere und schnellere Dampfer. England hatte diesbezüglich die Nase vorn. Nachdem dann in Rotterdam und Antwerpen zwei neue Überseelinien gegründet worden waren, bestand seitens der beiden großen deutschen Seehäfen, Bremen bzw. Bremerhaven und Hamburg, Zugzwang, um der Konkurrenz angemessen begegnen zu können. Die HAPAG in Hamburg folgte zuerst diesem Beispiel, indem sie als erste deutsche Reederei Zweischraubendampfer einsetzte. Daraufhin sah sich der Norddeutsche Lloyd ebenfalls zu dieser Maßnahme gezwungen. Dabei stellte sich heraus, dass die Bremerhavener Dockanlagen völlig ungeeignet waren. Vor allem die Abmessungen und die Wassertiefe der Schleusen waren viel zu gering. Aus den gleichen Gründen konnten ebenso die damals modernen Zweischraubendampfer nicht in Bremerhaven gebaut werden. Nur ein grundlegender Umbau und eine entsprechende Erweiterung der Bremerhavener Dockanlagen versprachen Abhilfe.

Als sich das Bremerhavener Hafenbauprojekt langsam konkretisierte, suchte der Norddeutsche Lloyd nach einer Ausweichmöglichkeit. Davon hatte auch der Großherzog in Oldenburg vernommen. Ohnehin unterhielt der Norddeutsche Lloyd am westlichen Weserufer in Nordenham, also auf Oldenburger Gebiet, eine Anlage für Handelsschiffe. In Oldenburg erhoffte man, daraus einen großen Vorteil ziehen zu können, weil aufgrund der geschützten Lage ein direktes Anlanden der großen Passagierschiffe ohne Schleusen und eine optimale Wassertiefe bis zu 17 Metern gegeben ist. Auch bestand seitens des Großherzogtums Oldenburg die stille Hoffnung, auf diesem Wege, sobald der Norddeutsche Lloyd auf den Geschmack gekommen war, ihn endgültig an Nordenham zu binden. Daher wurde der Geheime Oberregierungsrat Bormann Anfang 1890 beauftragt, die Situation beim Norddeutschen Lloyd zu sondieren. Bormann

unterbreitete in Bremen die Offerte des Großherzogtums Oldenburg und unterstrich dabei die zuvor erwähnten Vorteile. Zunächst zeigte sich der Norddeutsche Lloyd äußerst reserviert gegenüber dem Oldenburger Angebot und erklärte, dass er von seiner Anbindung Bremens und Bremerhavens nicht abrücken werde.

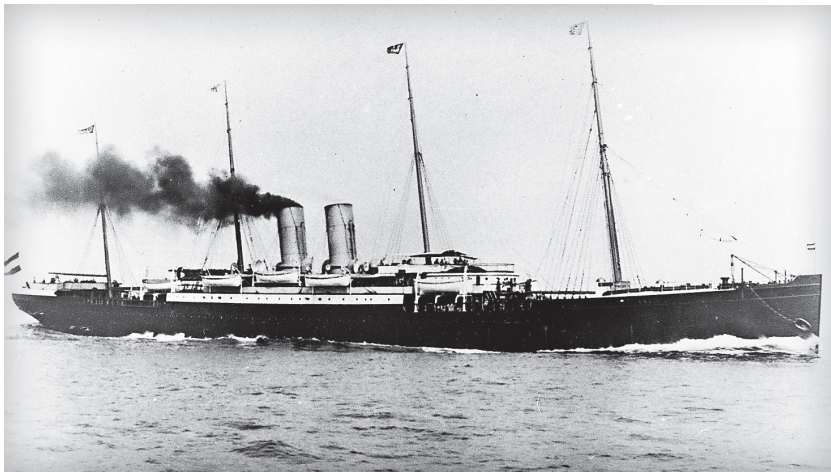
Da aber das Hafenbauprojekt in Bremerhaven immer näher rückte, kam der Norddeutsche Lloyd auf die Oldenburger Offerte zurück. Damit hatte das Unternehmen erreicht, was es wollte: Der Bremer Senat stand kurz vor der Beschlussfassung zum Umbau und der Erweiterung des Hafens in Bremerhaven. Das Oldenburger Angebot kam also wie gerufen. Dabei diente es vermutlich auch als gutes Druckmittel gegenüber dem Großherzogtum, um den Pier am Westufer der Weser, also auf Oldenburger Seite, beschleunigt zu erweitern. Mit Schreiben vom 10. März 1890 teilte nämlich der Geheime Oberregierungsrat Bormann der Oldenburger Regierung mit:

*Der Lloyd legt höchsten Wert auf die sofortige Herstellung der Anlagen auf dem linken Weserufer. Es schweben in Bremen bekanntlich Verhandlungen über den Ausbau eines neuen großen Hafens. Kommen die Vereinbarungen wegen der Herstellung eines Längspiers bei Nordenham oder Blexen nicht bald zum Abschluss, so kann sich der Lloyd der Beteiligung bei Neubauten unterhalb Bremerhavens nicht entziehen. Demnach ist die Möglichkeit, den Lloyd auf die oldenburgische Seite herüberzuziehen, vielleicht nur noch wenige Wochen vorhanden.*<sup>3</sup>

Es sei dahingestellt, ob es geschickte Verhandlungstaktik war, jedenfalls entschieden sich die Bremer Bürgerschaft und der Senat im März 1890 ganz im Sinne des Norddeutschen Lloyd für einen grundlegenden Umbau und eine Erweiterung der Hafenanlagen in Bremerhaven einschließlich einer größeren Schleuse. Am 20. März 1890 wurde ein Pachtvertrag über Nutzung der Anlagen in Nordenham mit dem Großherzogtum Oldenburg geschlossen. Dieser Pachtvertrag war mit einer Klausel versehen worden, die besagte, dass die auf fünf Jahre abgeschlossene Pacht um weitere zwei Jahre verlängert werde, wenn Oldenburg den Pier von 308 Meter auf 450 Meter verlängert. Darauf ging das Großherzogtum Oldenburg ein, was ebenso die Verlängerung des Gleisanschlusses bis Blexen sowie die Errichtung der notwendigen Gebäude umfasste. Der Landtag in Oldenburg genehmigte den Vertrag am 14. April 1890. Die Pierverlängerung erfolgte 1891/92 sogar auf 600 Meter, 1895 bis auf gut 1000 Meter.

Schon am 20. September 1890 legte am nahezu fertiggestellten Pier die „Spree“, der seinerzeit neueste und größte Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd, in Nordenham an. Im August 1891 lagen zeitweise außer den Handelsschiffen fünf Schnelldampfer gleichzeitig in Nordenham auf Pier und auf Reede.

Fortsetzung auf Seite 2



Lloyd-Dampfer „Saale“, auf dem Antonín Dvořák mit seiner Familie erstmals in die USA fuhr. (Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum)

# Schiffsstrandungen im Wurster Watt

Aus den heimatkundlichen Aufzeichnungen des Kaufmanns Ernst Hinners aus Dorum-Neufeld

Land Wursten hat bedeutende Heimatforscher hervorgebracht. Ich erinnere an Dr. Erich von Lehe, Bauernsohn aus Padingbüttel, Gustav von der Osten aus Misselwarden, Amtsgerichtsrat Robert Wiebalck aus Dorum, Pastor Johann Möller aus Wremen und den gleichfalls aus Wremen stammenden Marineoberstudiendirektor Adolf Werbe, um einige der Bekanntesten zu nennen. Sie alle haben mehr oder weniger bedeutende Arbeiten hinterlassen.

Viele aber, die die Geschichte ihrer Heimat zwischen Elb- und Wesermündung erarbeiteten, blieben relativ unbekannt. Dazu gehört neben Hermann Allers aus Cappel-Altendeich auch der Kaufmann Ernst Hinners (1882-1943) aus Dorum-Neufeld. Er schrieb nicht nur, sondern malte auch viele ausdrucksvolle Bilder. Die vor einiger Zeit im Kulturform Land Wursten in der ehemaligen Dorumer Rektorschule gezeigten Bilder beweisen ein beachtliches Können dieses Wursters. Vermut-

lich in Dorum erlernte er den Beruf des Kaufmanns und war lange Jahre als Gehilfe in einem Dorumer Kolonialwarengeschäft tätig.

Die Kunsthistorikerin Elke Graepenthin hat die Manuskripte des vielseitig begabten Ernst Hinners bei der Familie Grube in Dorum-Neufeld entdeckt und die handgeschriebenen Aufzeichnungen, die in deutscher Schreibschrift vorlagen, übertragen.

Schon 1833 begann der Großvater von Ernst Hinners, Fritz Bode, in einer Familienchronik, dem sogenannten „Buch der Zeit“, mit heimatkundlichen Aufzeichnungen. Vorübergehend setzte ab 1895 Bodes Frau Luise die Arbeit ihres Mannes fort, bevor Ernst Friedrich Hinners, der Vater von Ernst Hinners, alle wichtigen Ereignisse notierte. Diese Aufzeichnungen sind dann ab 1902 von Ernst Hinners fortgeführt worden.

Hinners hat neben familienkundlichen Ereignissen vor allem Schiffs-

strandungen im Wurster Watt in knapper, sachlicher Form in einer Kladde festgehalten. Nach den bisherigen Forschungen sind diese Unfälle nicht öffentlich registriert geworden.

So strandete 1853 das Vollschiff „Europa“ aus Hamburg auf dem Pottsand. Die Mannschaft wurde von einem Hamburger Schlepper gerettet und nach Cuxhaven gebracht. *Auf der Fahrt nach dort, so notierte Hinners, vergiftete sich der Kapitän, derselbe war 30 Jahre alt.*

Im Winter 1887 strandete ein schwedischer Schoner mit Holzladung auf dem Knechtsand. Die Mannschaft erlitt den Seemannstod. Die Ladung bestand aus Bohlen und wurde im Dorumertief gelöscht.

Ende Dezember 1894 strandete an Spiekerbord eine Schaluppe mit Heringen, die von Cuxhaven nach Wilhelmshaven bestimmt war. Zwei Mann der Besatzung wurden von einem Dorumer Rettungsboot geborgen. Hinners schreibt ergänzend: *Das Rettungsboot, ein kleines Eisboot, trieb ab in die offene See. Die Rettungsmannschaft mit den beiden Schiffbrüchigen musste zu Fuß durch das Eis und über Schneeberge bei 18 Grad Kälte zum Festland marschieren. Nach vier Stunden gelangten sie bei Cappel-Neufeld halbtot vor Erschöpfung an den Deich.*

Im selben Jahr 1894 trieb die ostfriesische Galliot „Tomma“ mit Kohleladung am Misselwardener Loch auf eine Sandbank. *Die Mannschaft wurde von dem Wremer Rettungsboot geborgen (fünf Personen). Die Ladung wurde von W. Hucks Ewer „Emanuel“ geborgen und im Hafen von Wremen gelöscht, so schreibt Hinners.*

Im Jahr 1895 kam der Ewer „Esmeralda“ mit Zement aus Itzehoe auf den Schwarzen Gründen fest. Ergänzend schreibt Hinners: *Im Schiff wurde ein Leck festgestellt. Von Ha. Huck nach dem*



Ernst Hinners (Aufnahme 1930).

(Fotos: Hein Carstens)



Zeichnung „Am Siel des Dorumer Hafens“ von Ernst Hinners. Im Hintergrund ist hinter dem Deich der Bootschuppen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger zu erkennen. Vermutlich 1869 gebaut, stand er bis 1965.

## Bremerhaven oder Nordenham ...

Fortsetzung von Seite 1

Immer wieder zeigte der Oldenburger Großherzog seinen Gästen, darunter Kaiser Wilhelm II, das imposante Hafenpanorama, und die Lloyd-Pier selbst beeindruckte durch ihre Länge

und durch die Abfertigungseinrichtungen, zu denen vor allem eine als „Lloydhalle“ bezeichnete Wartehalle für Passagiere mit einer turmartigen Plattform gehörte, von der aus eine Blaskapelle die ausreisenden Schiffe verabschiedete.

Als nun die Erweiterungs- und Umbauarbeiten der bremischen Über-

seehäfen in Bremerhaven abgeschlossen waren, zog sich der Norddeutsche Lloyd wieder an seinen angestammten Standort zurück. Am 20. September 1897 wurden die neuen Anlagen offiziell eröffnet, mit der Großen Kaiserschleuse, dem Schleusenvorhafen und der neuen Lloyd-Wartehalle, die wenige Jahre später noch durch Reparatureinrichtungen (Lloyd-dock I und II) und neue Hafenbecken (Kaisershäfen II und III) ergänzt wurden.<sup>4</sup>

Für die zurückliegenden Jahre galt: *Da es weder im Interesse des [Norddeutschen] Lloyd noch des [Bremer] Senats lag, Nordenham als ‚bremischen Hochseehafen‘ herauszustreichen, ließ man die Auswanderer [bzw. USA-Reisenden] in dem Glauben, dass sie Deutschland über Bremen und dessen Transatlantikhafen Bremerhaven verließen.*

*Der damals kleinen Siedlung Nordenham aber eröffneten die ‚sieben fetten Jahre‘ bremischer Auswanderereinschiffung ab 1890 den Weg zur Stadtentwicklung.*

Es war den Lloydsschiffen übrigens auch äußerlich nicht anzusehen, ob sie in Bremen, Bremerhaven oder Nordenham abgefertigt wurden, denn am Heck war als Heimathafen immer „Bremen“ zu lesen, und diese Angabe findet sich auch in den damaligen Reisedokumenten.

Aufgrund dieser Sachlage steht fest, dass Antonín Dvůrák mit seiner Familie Mitte September 1892 in Nordenham den Lloyd-Dampfer „Saale“ zu seiner ersten Amerikareise bestiegen hat. Die in Bremen ankommenden Auswanderer und Passagiere wurden damals mit der Eisenbahn bis nach Nordenham an den Lloyd-Pier gefahren, wo sie unverzüglich aufs Schiff gehen konnten.

Bei dieser Gelegenheit sollte auch erwähnt werden, dass die Schiffe des Norddeutschen Lloyd am Ende ihrer Reise in die Neue Welt zu dieser Zeit nicht in New York selbst anlegten, sondern auf der gegenüberliegenden Seite des Hudson River in Hoboken,

das zum Bundesstaat New Jersey gehört. Vom dortigen Terminal des Norddeutschen Lloyd aus wurden die Passagiere mit Fähren nach Manhattan übergesetzt.<sup>7</sup>

Und so ist auch Dvůrák mit der „Saale“, entgegen der offiziellen Aussage der Reisedokumente, eigentlich nicht von Bremen nach New York, sondern von Nordenham nach Hoboken gereist.

Dr. Thomas Lipski

### Quellen:

<sup>1</sup> Der Autor dankt der Direktorin des Museums Antonín Dvůrák (Amerikahaus) in Prag, Frau Dr. Jarmila Tauerova, dem ehemaligen Bremerhavener Stadtarchivar, Herrn Dr. Hartmut Bickelmann, und der Direktorin des Deutschen Auswandererhauses Bremerhaven, Frau Dr. Simone Eick, für zweckdienliche Auskünfte.

<sup>2</sup> Vgl. Kurt Hunolka, Antonín Dvůrák, Reinbek b. Hamburg, 2004, S. 90-92.

<sup>3</sup> Hier zitiert nach: Klaus Wiborg, Nordenham. Die junge Stadt an der Wesermündung, Phil. Diss. Göttingen 1955, Nordenham 1958, S. 25.

<sup>4</sup> Dirk J. Peters, 100 Jahre Kaiserschleuse, in: Hartmut Bickelmann und Dirk J. Peters, Vierundfünfzigmal Bremerhaven. Miniaturen zur Geschichte von Stadt und Hafen, Bremerhaven 2013, S. 117-122.

<sup>5</sup> Henning Bielefeld, Die sieben fetten Jahre Nordenhams. Die Lloyd-Zeit von 1890 bis 1897 bringt den Durchbruch zur Gründung der Stadt. Plötzlich war Nordenham Auswandererhafen. Für Bremerhaven wurde ein Ersatz gebraucht, in: Nordwest-Zeitung, Ausgabe Wesermarsch (Nordenham), Oldenburg/Oldb., 27. März 2008, S. 33. Vgl. Eduard Krüger, Die sieben fetten Jahre in der Geschichte Nordenhams, Butjadinger Zeitung, 1941.

<sup>6</sup> Ulrich Wagner, Bremen, Bremerhaven und die Auswanderung, in: Karin Schulz (Hrsg.), Hoffnung Amerika. Europäische Auswanderung in die Neue Welt, Bremerhaven 1994, S. 49-70, hier S. 61.

<sup>7</sup> Christian Ostersehlte, Das Terminal des Norddeutschen Lloyd in Hoboken, in: Heimat Nordseeküste 2012, S. 86-89.



Familie Dvůrák kurz nach ihrer Ankunft in New York (Amerikahaus Prag, Nachlass Dvůrák)

# Kraftfahrzeug-Fahrverbot im Amt Neuhaus/Oste

Eine Anekdote nach Aufzeichnungen von Helgo Magnussen (†), Neuhaus



Ein vom Pferd gezogenes Automobil.  
(Foto: Sammlung Heiko Völker)

Als Landrat des am 1. Oktober 1932 aufgelösten Kreises Neuhaus/Oste amtierte von 1895 bis 1905 der von Münster/Westfalen nach Neuhaus/Oste versetzte Regierungsrat Heidborn. Er war der Sohn eines Spielkartenfabrikanten in Stralsund, ledig, aber sehr begütert. Als Pferdefreund leistete er sich mehrere Reitpferde, die durch seinen auf der Herrlichkeit wohnenden Reitknecht Claus Tiedemann, den Vater von Bäcker August Tiedemann, versorgt und gepflegt wurden. Zu den täglichen Pflichten des Reitknechtes gehörte, dass er die Pferde durch einen Ritt in die Umgebung bewegte und sie jederzeit für private und dienstliche Ausritte seines Chefs bereithielt.

So geschah es, dass bei einem solchen Bewegungsritt in der Deichstraße vor dem Hause des damaligen Maurermeisters Lührs eines der Pferde, angeblich soll es die Stute Nora gewesen sein, wegen eines hupenden Autos zur Seite sprang und sich am rechten Vorderhuf eine Verletzung zuzog. Tiedemann machte deshalb kehrt

und brachte die Pferde in den Stall zurück.

Landrat Heidborn hatte wegen eines Wasserlaufes zusammen mit dem Leiter des Wasserbauamtes, Baurat Abraham in Geversdorf-Laack einen Termin und gab Tiedemann den Auftrag, für den Ritt dorthin die Nora zu satteln und vorzuführen. Tiedemann brachte nun stammelnd vor, was ihm morgens passiert war und dass das Pferd nicht für den Ritt zur Verfügung stehe. Er schlug eines der anderen Pferde vor. Heidborn lehnte dieses mit sehr ärgerlichen aufbrausenden Worten ab und eilte zu den Pferden, um die Hufverletzung in Augenschein zu nehmen.

Der Lokaltermin in Geversdorf wurde abgesagt. Nachdem Tiedemann noch einmal eindrücklich bestätigt hatte, dass die Hufverletzung der Nora durch ein Autosignal verursacht sei, verfügte Heidborn auf einem in den betreffenden Akten noch heute vorhandenen Blatt wörtlich:

**Sofort mir  
Generalakten über  
den Erlaß von  
Polizeiverordnungen  
Heidborn**

Kreisbote Theodor Zürens erhielt den Auftrag, diese Verfügung, dem damals auf dem Landratsamt als Registrator beschäftigten Peter von Thaden mit dem Zusatz zu überbringen, dass die geforderte Akte sofort herausgesucht und dem Chef vorzulegen sei. Dieses geschah und schon am nächsten

Tag erschien in der Neuhaus-Ostener Zeitung als dem amtlichen Kreisblatt eine Bekanntmachung folgenden Inhalts:

## Polizeiverordnung

1. **Sämtliche Straßen, Wege und öffentliche Plätze im Kreis Neuhaus-Oste werden für den Verkehr mit Automobilen (Personen- und Lastwagen) gesperrt.**
2. **Ausnahmeanträge sind schriftlich zu stellen, eingehend zu begründen und werden nach gründlicher Prüfung nur in Ausnahmefällen genehmigt.**
3. **Kraftfahrer haben erteilte Ausnahmegenehmigungen im Verkehr stets bei sich zu führen und auf Verlangen Polizeibeamten vorzuzeigen.**
4. **Alle Polizeidienststellen haben die Einhaltung dieses Verbots zu überwachen und Verstöße zu melden. Übertretungen werden mit Geldstrafen bis zu 300,- Mark belegt.**
5. **Diese Polizeiverordnung tritt sofort in Kraft.**

**Neuhaus-Oste, den ... 189...  
Der Landrat  
Heidborn**

Dieses Fahrverbot hatte im Kreis Neuhaus jahrelang Bestand und wurde auch rücksichtslos durchgesetzt. Die im Kreisarchiv Otterndorf befindlichen Akten enthalten zahlreiche Anträge auf Ausnahmegenehmigung, die zum Teil genehmigt, vielfach aber

auch abgelehnt wurden. Bei der einsetzenden Kraftwagenentwicklung und vor allen Dingen, weil das Verbot örtlich begrenzt war, führte es auch damals schon zu kaum zu schildern-den Erschwerissen.

Es wurde erst aufgehoben als die große Zahl der Ausnahmeanträge der landrätlichen Behörde und den zu ihrer Begutachtung eingeschalteten Dienststellen übermäßige und wohl auch nicht mehr zu verantwortende Mühen und Schreibarbeiten verursachten. Ebenso werden auch viele bei höheren Behörden eingebrachte Beschwerden die Außerkraftsetzung veranlasst haben.

Während der Geltungsdauer der Verordnung hat sich nun Folgendes zugetragen: Landrat Heidborn war nicht allein ein tüchtiger und eigenwilliger Verwaltungsbeamter, sondern auch der Freund eines guten Tropfens, den er fast ausschließlich in seinem Stammlokal bei Theodor Ramm im Kreise der Mitglieder der sogenannten Honorationsvereinigung, auch Rammsche Klausse genannt, einzunehmen pflegte.

Mitglieder dieser Vereinigung waren Fabrikant Franz Wolff, Hofbesitzer Bacmeister, Postmeister Beckmann, Rektor de la Motte, Gemeindevorsteher Keßler, Apotheker von Ruge, Dr. med. Krusewitz, Gerichtssekretär Vollmers, Peter Fritz Krusewitz, Amtsrichter Galle, Diedrich Plate, Steuereinnnehmer Wottenberg, Schultheiß Segelken und andere. Im Kreisarchiv des Landkreises Cuxhaven befindet sich ein Foto (etwa 1870) dieser illustren Gesellschaft – Heidborn gehörte noch nicht dazu.

**Fortsetzung auf Seite 4**

## Schiffsstrandungen ...

Fortsetzung von Seite 2

Ein Jahr später, im Mai 1896, strandete eine französische Brigg mit Schieferladung auf Robbenplate westlich Knechtsand. Dazu schreibt Hinners: *Teilladung und Ankergeschirr nach Dorumertief geborgen und verauktioniert. Hamburger Juden haben alles aufgekauft und die Sachen durch W. H. Huck mit zwei Reisen nach Hamburg bringen lassen.* Noch für dasselbe Jahr 1896 verzeichnet er eine weitere Strandung; ein großer russischer Schoner wurde auf den Pottsand getrieben. *Von Dorum aus eilte das Rettungsboot unter Ernst Stege mit seiner tapferen Besatzung sofort zur Hilfe, die Notleidenden trieben mit dem Beiboot auf den Roof in der Western-Till und sind dort geborgen worden. Der Kapitän ist umgekommen.* Kurz und knapp kann man in Hinners' Kladde über eine weitere Strandung lesen: *Im selben Jahr strandet der schwedische Schoner „Neimi“ mit einer Ladung Steinkohlen auf Pottsand. Mannschaft gerettet.*



Ölbild „Segelschiff in schwerer See“ von Ernst Hinners.

In den Aufzeichnungen wird für den 6. April 1904 festgehalten, dass der Krabbenkutter „Nordstrand“ aus Bremerhaven im Schmuggelloch strandete. *Schiffer Bernh. Langhardt u. Gehilfen mit zwei jungen Netzmachern tot. Die Leichen wurden zum Dorumertief gebracht.*

In einer Notiz für das Jahr 1906 vermerkt er: *Bei einer ungewöhnlich hohen Sturmflut im Jahre 1906 ist das Wasser in der Nacht vom 12. auf den 13. März über den Hauptdeich gegangen. Holländische Tjalk mit Gerstenladung auf Meyerslegde geblieben.*

Während es kurz und bündig in einer weiteren Notiz von 1907 heißt: *Finkenwerder Fischkutter „Schwalbe“ mit Austern-Ladung auf Pottsand gestrandet. Mannschaft gerettet, kommentiert Hinners ein anderes Unglück ausführlicher. Im selben Jahr strandet ein englischer Dampfer auf Hohenhornsteert (Mannschaft gerettet, Ladung: Kohlen) und der dänische Schoner „Hannie“ im Juni auf Hohe Hörn. Mannschaft von „Elbe I“ gerettet. Kapitän von dem neuen Granatkutter „Hafenmeister Duge“*

*(Eigner H. Huck, Dorum-Neufeld) nach Dorumertief gebracht. H. Huck erhielt 80 Mark und eine Anerkennung von der dänischen Regierung. Die Ladung des Schiffes von den Schiffen E. Hinners, E. Stege und Gebrüder Huck im Hafen von Dorum angelandet. Im August war große Holzauktion.*

1915, im zweiten Kriegsjahr des 1. Weltkriegs, ist ein Lloyd-Kahn auf der Tegeler Plate mit Kohleladung auf Grund gelaufen. Das Schiff trieb von Helgoland ab.

Im Jahre 1919, so notierte Hinners, *Elsflether Heringslogger mit Ladung Herings auf dem Tegeler Platen gestrandet. Mannschaft von Bremerhavener Rettungsboot geborgen. Und 1921 ist der Neptundampfer „Saturn“ am Weihnachtenabend auf Mellum Plate gestrandet. Mannschaft, 4 Personen, drei Tage später von Dorumer Rettungsboot aus der Mellumer Wohnbarke an Land gebracht. Der Dampfer war von Bremen nach Malmö (Schweden) unterwegs, hatte wertvolle Ladung: Linoleum, Jute, landwirtschaftliche Geräte und Wolle. Auf der Mellumplate strandete auch die holländische Tjalk „Jantje Hermine“. Kapitän Zorge. Schiff mit einer Gerstenladung. Besatzung: Kapitän, Steuermann, Matrose, Frau und zwei Kinder. Im ganzen sechs Personen. Von Dorumer Rettungsboot gerettet und sofort an Land gebracht. Gerstenladung wurde von hiesigen Schiffen gelöscht und auf Bremerhavener Fahrzeugen nach dort gebracht. Das Schiff wurde nachher geborgen und nach Bremerhaven eingeschleppt.*

1931 ist nach Hinners' Ermittlungen eine holländische Segeljacht „Parzival“ mit geschmuggeltem Sprit an Bord im Kutterloch gesunken. Von Dorumer Schiffen sei die Besatzung geborgen und nach Bremerhaven gebracht worden. Am Schluss dieses Rettungsfalles heißt es wörtlich: *Kapitän und Reeder haben sich mit dem Beiboot nach Knechtsand gerettet und sind von Arnold Harms nach hier geborgen worden. Der Matrose Schiller aus Hamburg war auf dem Wrack zurückgeblieben und konnte oder*

*wollte in dem kleinen Boot nicht mitgenommen werden. Er ist ertrunken, später auf der Insel Neuwerk angetrieben und dort auf dem Friedhof der Namenlosen beerdigt worden. Kapitän war Holländer, Eigner Norweger.*

Eine Rettungsaktion im Zweiten Weltkrieg schildert Hinners so: *Am 15. November 1942 strandete das Motorschiff „Mellum“ mit einer Holzladung auf dem Nordsteert des „Langen Tegeler“ gegenüber dem Feuerschiff „Bremen“. Das Dorumer Rettungsboot, bei Hoheweg stationiert, wurde zur Hilfeleistung durch Elbe-Weser-Radio beordert. Es stand am Wrack eine gewaltige Brandung. Nach dreimaligen Versuchen gelang es dem Rettungsboot, längsseits vorbeizuschieren. Zwei Mann der Besatzung, Matrose und Schiffsjunge, wagten den tollkühnen Sprung an Deck und konnten geborgen werden. Die See wurde immer gewaltiger. Auf der Heimfahrt brach bei Meyerslegde das Ruder und es musste geankert werden. Es wurde mit Elbe-Weser-Radio telefoniert und um die Entsendung eines Dorumer Fischkutters zum Einschleppen des Rettungsbootes gebeten. Inzwischen war das Ruder repariert und es konnte die Einfahrt in Begleitung des Granatkutters stattfinden. An Bord: E. Huck I, Rudolf Hinners, Willi Harms. Ankunft 8.30 Uhr im Dorumertief 17. 11. 42.*

Die Aufzeichnungen des Dorumer Kaufmanns und seiner Vorfahren machen anschaulich, wie gefährdet die Schiffe und ihre Besatzungen in unseren Küstengewässern noch im 19. und 20. Jahrhundert waren und in welchem Maß Strandungen zum Lebensalltag der Küstenbewohner gehörten. Einerseits boten Schiffsladung und Wrackholz den Einheimischen ein einträgliches Geschäft, andererseits waren sie immer wieder bemüht, das Leben von Besatzungsmitgliedern gestrandeter Schiffe zu retten. Doch häufig genug scheiterte man auch mit seinen Bemühungen und konnte nur noch die Toten bergen und bestatten.

Hein Carstens

**Kraftfahrzeug-Fahrverbot ...****Fortsetzung von Seite 3**

Dieser allen öffentlichen Aufgaben aufgeschlossene Verein kam an ganz bestimmten Tagen der Woche im Klubzimmer bei Ramm zusammen. Hier wurde dann über die Ereignisse des öffentlichen Lebens, des Fleckens Neuhaus-Oste und seiner Umgebung diskutiert. Es wurden Witze erzählt, gelacht und auch mehr oder weniger alkoholische Getränke in Form von Wein, Grog, Bier usw. verzehrt. Politik war grundsätzlich verpönt.

So geschah es dann, dass eines recht vergnügten Sonntagabends vor dem Hotel ein Auto anhielt. Alle Gäste des Hauses reckten die Häse, spitzten die Ohren und sahen alle auf den auch in der Runde befindlichen Landrat Heidborn. Dieser sprang auf, eilte an das Fenster der Gaststube und wartete ab, wer es wohl wagte, sein Gebot zu übertreten und sogar hier in Neuhaus am Sitz der Polizeibehörde anzuhalten und eine Wirtschaft aufzusuchen.

Die Gaststübentür geht auf und als Fahrer des Autos kommt der Fotograf Albert Fick aus Cuxhaven herein. Er verzog später nach Cadenerge und ist dort auch verstorben.

Fick, ein reicher Mann, war in hiesiger Gegend einer der ersten Besitzer eines Automobils, das von Jung und Alt allgemein bestaunt und bewundert wurde.

Ob Fick die erlassene Straßensperre für Autos gekannt hat, ist nicht bekannt. Heidborn stellte sich jedenfalls vor und verlangte von Fick die nach der Polizeiverordnung bei sich zu führende Ausnahmegenehmigung. Eine solche besaß Fick aber nicht und hatte sie auch nicht beantragt. Vorgebrachte Entschuldigungen wurden von Heidborn schroff zurückgewiesen, im Gegenteil, Fick wurde mit der Höchststrafe bedroht, wenn er sich unterstellen sollte, mit dem Auto weiter zu fahren.

Die inzwischen zu feuchter Fröhlichkeit übergegangene Gesellschaft im Klubzimmer einschließlich Landrat Heidborn warteten nun gespannt auf das, was nun kommen würde.

Fick setzte sich mit anderen Gästen zu Th. Ramm ins Gastzimmer und sie beratschlagten, was zu machen sei.

Die angedrohte Geldstrafe von 100 Taler war damals viel Geld, andererseits wollte und musste Fick sein Fahrzeug auf alle Fälle wieder mit nach Cuxhaven haben.

Nach vielem Hin und Her kam man schließlich zu dem Ergebnis, dass es

nach der Polizeiverordnung verboten sei, mit Kraftfahrzeugen auf den Straßen des Kreises Neuhaus zu verkehren. Das heiße doch wohl, dass es strafbar sei, die Straßen mit Motorkraft und Motorengeräusch zu befahren. Nicht verboten sei es aber, ein Auto auf einer Straße lautlos zu bewegen.

Nachdem man diese Feststellung von allen Seiten beleuchtet, lange darüber debattiert und vor allen Dingen auch genügend Grog eingenommen hatte, machte Th. Ramm den Vorschlag, seinen Schimmel für die Weiterfahrt nach Cuxhaven bis zur Kreisgrenze vorzuspannen.

Dieser Vorschlag wurde freudig aufgenommen und fand als durchaus praktikabel allgemeine Zustimmung.

Stieg-Johann als Faktotum des Hauses erhielt den Auftrag, entsprechendes Geschirr zusammenzusuchen, dies an der Vorderachse des Autos zu befestigen und das Pferd vorzuspannen.

**Die Fahrt wurde fortgesetzt**

Als so alles bereit war, bestiegen Fick und Stieg-Johann das Auto, nahmen auf dem Vordersitz Platz und unter allgemeiner Heiterkeit, auch der Gäste im Klubzimmer, setzte sich das Auto gespannt mit „hüh“ und Peitschenknall in Bewegung.

Was für eine Miene Landrat Heidborn zu dieser Umgehung seiner Polizeiverordnung gemacht hat und wie er rechtlich darüber entschieden hat, ist nicht bekannt geworden.

Dass dieses Gefährt in Neuhaus und in Belum großes Aufsehen und viel Lachen erregte, ist erklärlich. Es soll sich auf der Fahrt bis zur Kreisgrenze am Hadler Baum auch noch manche amüsante Begebenheit zugetragen haben, die wohl erzählt wurde, aber nicht niedergeschrieben ist.

Das Heidbornsche Verkehrsverbot verlor auf der Kanalbrücke bekanntlich seine Gültigkeit und so wurde denn der Schimmel dort wieder ausgespannt und nach einigen Ermunterungsgläsern im Schanzengasthaus zog Stieg-Johann mit seinem Zossen zu Fuß wieder nach Neuhaus zurück und Fick setzte seine Fahrt nach Cuxhaven mit Autokraft und Hupsignal fort.

Die Öffentlichkeit hat nicht erfahren, ob es über dieses Ereignis noch zu einer Straffsetzung gekommen ist.

Heidborn ist in seiner Eigenschaft als Regierungsrat an die Regierung Danzig versetzt worden. Die Polizeiverordnung und auch die Auto-Pferdefahrt haben nicht dazu beigetragen.

Heiko Völker

**Aktuelles aus der Vereinsarbeit****Studienfahrt nach Wörlitz**

Ziele einer Morgensterner-Studienreise vom 6. bis 10. August 2014 sind das Weltkulturerbe „Gartenreich Wörlitz-Dessau“ mit den Parks in Wörlitz, dem Luisium in Dessau und dem Park in Oranienbaum.

Auch für diejenigen, die den Park in Wörlitz schon gesehen haben, lohnt sich die Reise, da die Restaurierung des Parks und seiner Bauten vollendet ist.

Führungen werden die jeweiligen Parks und die dazugehörigen Schlösser erschließen. Auch die Lutherstadt Wittenberg, das Bauhaus und die Meisterhäuser sowie das Technikmuseum „Hugo Junkers“ in Dessau stehen auf dem Programm.

Die Unterbringung erfolgt im 4\*-Hotel Landhaus Wörlitzer Hof. Die Fahrtkosten einschließlich Halbpension und sämtlicher Kosten für Führungen etc. betragen 510,- Euro p.P.



Brücke im Wörlitzer Park. (Foto: Thinkstock.com)

im DZ und 576,- Euro im EZ. Die Leitung der Reise hat Walter Noeske.

**Anmeldungen**  
(bitte möglichst umgehend):  
**W. Giese Nachf.**  
**Postfach 1150**  
**27616 Beverstedt**  
**Telefon 0 47 47 / 9 18 99 00**

**Tagesfahrt nach Beverstedt**

Am 10. Mai 2014 bieten die Morgensterner eine Tagesfahrt unter Leitung von Walter Noeske mit dem Ziel „Beverstedt – eine Gemeinde stellt sich vor“ an.

Seit 35 Jahren besteht der Heimatverein „Samtgemeinde Beverstedt e.V.“. Der Verein mit seinen 1450 Mitgliedern füllt drei unter Denkmalschutz stehende Gebäude mit Leben. Die zahlreichen Veranstaltungen kultureller und gesellschaftlicher Art erfreuen sich bei der Bevölkerung in der Gemeinde und darüber hinaus großer Beliebtheit.

Die Fahrt führt zur Wassermühle Deelbrücke, die erstmals 1497 erwähnt wurde, zum Dorphuus Lunestadt mit Besichtigung des „Natureums“ und des „Otterbiotops“. Nach der Mittagspause im Landgasthof Oerding in Kirchwistedt und einer Führung in der dortigen Kirche geht die Fahrt weiter zum Stammsitz des Vereins, dem Heimathaus Wachholz, mit Führung und Kaffeetafel.

Die Busfahrt beginnt um 8.00 Uhr am Bremerhavener Hauptbahnhof. Die Kosten betragen ca. 20,00 Euro.

**Da noch einige Plätze frei sind, ist eine möglichst umgehende Anmeldung bei Gudrun und Bernhard Huskamp, Rastenburgstraße 10, 27580 Bremerhaven noch möglich.**  
**Telefon 0 47 47 / 9 18 99 00**

**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

**Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern**

**April 2014**

**Montag, 7. April 2014, 15-18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1:** Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“.

**Dienstag, 8. April 2014, 19:30 Uhr, Otterndorf, Stadtscheune:** Dr. Walter Müller, Oldenburg: Johann Heinrich Voß und Friedrich Leopold zu Stolberg – vom Bruch ihrer langjährigen Freundschaft.

**Dienstag, 15. April 2014, 19:30 Uhr, Misselwarden, Altes Pastorenhaus:** Johannes Göhler: Die abenteuerliche Lebensreise des Feldtrompeters Johann Hinrich Behlers von Alsum nach Malakka.

**Mittwoch, 16. April 2014, 17:00 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1:** Geschichte(n) am Mittwoch. Rinje-Bernd Behrens: Abdecker, Halbmeister und andere unehrliche Leute.

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 von Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden zur Arbeits- und Informationsstunde.

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

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

**Schriftführer:** Heiko Völker  
Telefon 047 51 / 90 01 32

**Geschäftsstelle:**  
Schloß Morgenstern, Bremerhaven-Weddewarden, Burgstraße 1

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

**Einladung**

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

**Dienstag, 8. April 2014, 19:30 Uhr**  
**Otterndorf, Stadtscheune**  
**Dr. Walter Müller ( Oldenburg)**

**Johann Heinrich Voß und Friedrich Leopold zu Stolberg – vom Bruch ihrer langjährigen Freundschaft.**

**Dienstag, 15. April 2014, 19:30 Uhr**  
**Misselwarden, Altes Pastorenhaus**  
**Johannes Göhler (Ringstedt)**

**Die abenteuerliche Lebensreise des Feldtrompeters Johann Hinrich Behlers von Alsum nach Malakka**

**Mittwoch, 16. April 2014, 17:00 Uhr**  
**Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstr.1**  
**„Geschichte(n) am Mittwoch“ in Schloß Morgenstern**  
**Rinje-Bernd Behrens**

**Abdecker, Halbmeister und andere unehrliche Leute**

**Donnerstag, den 24. April 2014, 19:30 Uhr**  
**Cuxhaven, Schloss Ritzbüttel**  
**Ferdinand Beneke – ein Hamburger Advokat auf Sommerfrische in Cuxhaven 1797**

**Eine Lesung mit Jan Philipp Reemtsma und Frank Hatje.**