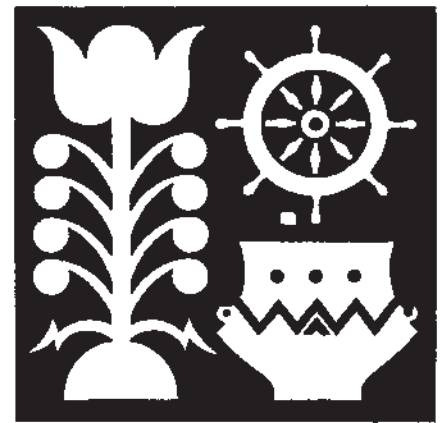


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E
Gebühr bezahlt

April 2015
Nr. 784



25 Jahre Museumsschiff FMS „GERA“

Vom Rostocker Fischkombinat ins Bremerhavener „Schaufenster Fischereihafen“

Am 15. Juni 1990 legte das Rostocker Fischereimotorschiff (FMS) „GERA“ am Vorhafen der Bremerhavener Fischereihafen-Doppelschleuse an. Zahlreiche Schiffe hatten dem DDR-Seitentrawler auf den letzten Seemeilen Geleit gegeben. Eine große Menschenmenge empfing das Schiff mit Musik und gespannter Erwartung. Ranghohe Politiker, die sogar aus Bonn angereist waren, gaben sich ein Stelldichein. Es war die letzte Fahrt der „GERA“, denn die Stadt Bremerhaven hatte den Seitentrawler für eine D-Mark dem Fischkombinat Rostock abgekauft. Als städtisches Museumsschiff kam die „GERA“ nun in die Obhut des Morgenstern-Museums, des heutigen Historischen Museums Bremerhaven. Nach 25 Jahren kann der Wandel der „GERA“ zum Bremerhavener Museumsschiff durchaus im Kontext der „Wende“-Zeit gesehen werden. In erster Linie steht er jedoch im Zusammenhang mit der historischen Identität und maritimen Vergangenheit von Bremerhaven.

Unweit von der Stelle, an der die „GERA“ in Bremerhaven anlegte, lief vor 130 Jahren, am 7. Februar 1885, der erste deutsche Fischdampfer zu seiner ersten Fangreise aus. Die „SAGITTA“ des Geestemünder Fischgroßhändlers Friedrich Busse leitete den rasanten Aufstieg der deutschen Hochseefischerei ein. Fast 100 Jahre lang war die Hochseefischerei ein wichtiger wirtschaftlicher Schwerpunkt in einer Reihe von Hafenstädten. Bremerhaven entwickelte sich zum größten Fischereihafen des Kontinents und galt als „Stadt der Hochseefischerei“ schlechthin (Benscheidt / Kube: Bremerhaven & Geestemünde. S. 170 ff.).

Schiffstechnische Grundlage dieses wirtschaftlichen Erfolgs waren Fischereischiffe vom Typ Seitentrawler. Rund 75 Jahre lang waren sie der vorherrschende Schiffstyp der Hochseefischerei, an dessen Baukonzept nur wenige Veränderungen vorgenommen wurden. Die Trawler fischten mit einem Schleppnetz, das über das seitliche Schanzkleid ausgesetzt und eingeholt wurde. Charakteristisch für diese Arbeit war, dass es sich dabei um eine weitgehend manuelle und sehr kräftezehrende Tätigkeit handelte. Alle europäischen Seitentrawler liefen die gleichen Fanggründe an, die vorwiegend vor Island, Nordnor-



Die „GERA“ im alten Rostocker Fischereihafen, 16. Mai 1990.

(Archiv Historisches Museum Bremerhaven)

wegen, Grönland und Labrador lagen. Während des Fischens wurde in einem hohen Tempo in einer Art Gruppenakkord gearbeitet. (Kristin Kube: Hochseefischer. S. 152 ff.)

Ab 1957 revolutionierte ein neuer Schiffstyp die Hochseefischerei. Die Hecktrawler holten das Schleppnetz mittels einer elektrischen Winde über eine Heckaufschleppe am Heck des Schiffes ein und verfügten über Verarbeitungs- und Frostanlagen, die mit der Zeit immer weiter perfektioniert wurden. Fangfabrikschiffe leiteten die technisierte Phase der Hochseefischerei ein und verdrängten die Seitentrawler sukzessive von den Meeren. Um 1980 wurden sowohl in West- als auch in Ostdeutschland die letzten Seitentrawler aus dem aktiven Fangbetrieb genommen. Die Ära der manuellen Hochseefischerei mit Seitentrawlern war damit in Deutschland endgültig zu Ende gegangen. (Anja Benscheidt u. Alfred Kube: Kurs Island. S. 14 ff.)

Nicht nur den Reedereien und Besatzungen, sondern auch den im Fischereihafen Tätigen war bewusst, dass mit dem Verschwinden der Seitentrawler ein Stück maritimer Identität verloren ging. Daher kam bei dem damaligen Geschäftsführer der Bremerhavener Fischereihafen-Betriebsgesellschaft, Reinhard Meiners, der Gedanke auf, einen der letzten Seitentrawler dem Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven als Museumsschiff zu übergeben. Im Gespräch war der 1960 bei der

Bremerhavener Schiffbau-Gesellschaft „Unterweser“ gebaute Seitentrawler BX 675 „ROTTERSAND“, der 1979 bei der Hanseatischen Hochseefischerei A.G. Bremerhaven, die zum Oetker-Konzern gehörte, ausgemustert wurde. Nach eingehender Prüfung sah sich das Nationalmuseum jedoch nicht in der Lage, den Bremerhavener Seitentrawler als Museumsschiff zu übernehmen. (Reinhard Meiners: „Rotersand“ oder „Gera“. S. 4.)

Zehn Jahre später wurde Reinhard Meiners erneut mit dem Thema befasst. 1989 errichtete die Stadt Bremerhaven für das städtische Morgenstern-Museum einen Neubau am Ufer der Geeste. Kurz nach dem Dienstantritt des neuen Museumsdirektors Dr. Alfred Kube im August 1989 wurde dieser von einer ganzen Reihe von Personen – auch aus dem Kreis der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft – darauf angesprochen, ob zur Neukonzeption des Morgenstern-Museums nicht ein Seitentrawler als Museumsschiff eine sinnvolle Ergänzung wäre. Gerüchte kursierten, dass noch alte Bremerhavener Seitentrawler für Island und Südamerika im Einsatz wären. Recherchen ergaben, dass sowohl in Island als auch höchstwahrscheinlich in Südamerika niemand mehr mit einem Seitentrawler, der aus Bremerhaven stammte, fischte. Die Enttäuschung war groß, zumal man schon Überlegungen angestellt hatte, den Seitentrawler in das dem Neubau des Morgenstern-Museums gegenüber liegende Trockendock der ehemaligen

Wencke-Werft zu legen, auf der der erste deutsche Fischdampfer „SAGITTA“ gebaut worden war. Einige Monate lang geriet das Thema in Vergessenheit.

Ende Februar 1990 erhielt die Museumsleitung von Reinhard Meiners überraschend ein Schreiben, in dem er mitteilte, dass er bei einem Besuch beim Fischkombinat Rostock erfahren habe, dass es in der DDR-Fangflotte noch einen Seitentrawler gäbe. Es handele sich um den 1960 in Wolgast gebauten Seitentrawler ROS 223 „GERA“. Im Mai 1990 reiste der Museumsleiter in Begleitung von Günther F. Hinz, dem ehemaligen Geschäftsführer der Bremerhavener Schichau-Seebeckwerft AG, und dem Chefkonstrukteur der Werft, Erwin Wesche, nach Rostock. Es war die Zeit der „Wende“ in der DDR. Die Grenzen waren offen, aber noch existierte das staatliche System der DDR mit seinen Institutionen. Günther F. Hinz studierte die Bau- und Fahrtunterlagen der „GERA“, während Erwin Wesche den Seitentrawler einer detaillierten technischen und schiffbaulichen Inspektion unterzog. Die „GERA“ war 1959 auf der Peene-Werft in Wolgast kielgelegt und 1961 in Dienst gestellt worden. Ähnlich dem Bremerhavener Seitentrawler „ROTTERSAND“ war die „GERA“ mit 944 Bruttoregistertonnen vermesen, allerdings mit 65,55 Metern Länge etwas kleiner. (Anja Benscheidt u. Alfred Kube: Der letzte deutsche Seitentrawler. S. 27 ff.)

Nach der Rückkehr nach Bremerhaven fertigten Günther F. Hinz und Erwin Wesche einerseits und die Museumsdirektion andererseits unabhängig voneinander Gutachten zur „GERA“ an. Hinz und Wesche fassten ihren Gesamtindruck folgendermaßen zusammen: „Das Schiff entspricht im Entwurf dem letzten in Bremerhaven gebauten Seitentrawler. Vergleichsweise waren die letzten noch aktiven Seitentrawler in Bremerhaven in einem wesentlich schlechteren Zustand. Es dürfte keinen Seitentrawler in der Welt geben, der sich in einem derartigen Zustand befindet. Kein privater Reeder hätte es sich leisten können, ein solches Schiff so lange zu erhalten. Wir sehen es als einmalige Gelegenheit an, so ein Schiff für unsere Zwecke zu erwerben.“ (Gutachten von Günther F. Hinz u. Dipl. Ing. Erwin Wesche vom 22. Mai 1990, S. 5).

Fortsetzung auf Seite 2



Die „GERA“ auf Kurs Bremerhaven, 15. Juni 1990.

(Archiv Historisches Museum Bremerhaven)



Der Bremerhavener Fischereihafen I mit dem Fischkai links, 1954.

(Archiv Historisches Museum Bremerhaven)

Seenotrettung tut Not!

Der Untergang der Bark „JOHANNE“ im Jahr 1854 – 150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Am 29. Mai diesen Jahres begeht die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ein besonderes Jubiläum: sie wird 150 Jahre alt. Dem Beispiel anderer Länder folgend schlossen sich am 29. Mai 1865 in Kiel einzelne regionale Rettungsgesellschaften, die an zahlreichen Küstenorten an Nord- und Ostsee Mitte des 19. Jahrhunderts angesichts einer stetig zunehmenden Zahl von Schiffsunglücken und von Schiffbrüchigen gegründet worden waren, zu einem einheitlichen und unabhängigen deutschen Seenotrettungswerk, der DGzRS, zusammen. Sitz der Gesellschaft wurde Bremen. Auch Bremerhaven spielte für die neu gegründete Rettungsgesellschaft eine wichtige Rolle.

Diese besondere Rolle Bremerhavens steht in Verbindung mit dem Auswandererschiff „JOHANNE“, das Anfang November 1854 von der Geestemündung Richtung Amerika aufbrach und am 11. November des Jahres vor der Insel Spiekeroog sank. Christian Ostersehlte erkennt in dem Untergang dieses Auswandererschiffs die „notwendige humanitäre Komponente“, die damals in Deutschland eine lebhaft öffentliche Diskussion über wünschenswerte Seenotrettungsmittel anregte. Zur Verdeutlichung zitiert er auf Seite 1 den Artikel eines unbekannten Bremer Journalisten in der Bremer Weser-Zeitung vom 11. November 1854: *Fast noch trauriger als eine Übersicht so vieler Leichen ist der Anblick der Lebenden in solchem Elende, daß die Todten dagegen*



Ein Ruderrettungsboot im Einsatz im 19. Jahrhundert.
(Gemälde von Claus Bergen)

beneidenswerth erscheinen ... Unter Anderem sind von 2 Paar Verlobten beide Bräute umgekommen. Ein Mädchen, bis zur Unkenntlichkeit verletzt und momentan ihres Gesichtes beraubt, forschet vergebens nach ihren Eltern und Geschwistern. Ein Säugling wurde gesund und wohl gerettet, doch ach! Die Mutter fehlt. Ein Knabe von etwa 4 Jahren harret seiner Mutter, an deren Seite er den vorausgereisten Vater in Amerika aufsuchen will. Eine Frauenleiche lag am Strande mit zerschmetterten Armen, vielleicht war sie eine dieser Mütter.

Fünf Tage später, am 16. November 1854 erschien in der Deutschen Auswandererzeitschrift in Bremen ein weiterer Bericht, in dem es heißt: *Gleich nachdem der Lootse das Schiff verlassen hatte, wurde das Wetter unruhig, bald stürmisch; in der Nacht vom 4. auf den 5.*

wuchs das Unwetter zu einem organartigen Sturm an, und als am Morgen des 5. das Stagesegel weggefliegen war, gingen mehrere schwere Grundseen über das Schiff; dieses stieß darauf dreimal auf den Grund und verlor den Looskiel. Um wo möglich das Leben der Passagiere und der Mannschaft so wie das Schiff zu retten, blieb jetzt dem Capitain nichts anderes übrig, als, als

nach dem Strande abzuhalten. Nach etwa 5 Minuten saß das Schiff auf dem Strande der Insel Spiekeroog fest, fiel aber unglücklicher Weise mit der Deckseite nach der Seeseite und so schief, dass man genötigt war, die Masten zu kappen, um das Schiff zu erleichtern und thunlichst wieder aufzurichten. Als der Hauptmast fiel, riß er die Hütte und seine Insassen mit weg, die Brandung brach nun gegen das Verdeck an und zerschlug nach und nach alles darauf Befindliche, sowie die Passagiercäbte. Furchtbar war die Gewalt der Wogen, und was von den Passagieren sich in der Hoffnung leichter Rettung auf das Deck geflüchtet hatte, wurde durch sie weggeblasen, mit der zurückkehrenden Welle einige Male an das Schiff geschleudert und dann nicht mehr gesehen. In Folge dessen sind einige Leichen fürchterlich verstüm-

melt. [...] Als die Fluth abgelaufen war und der Sturm sich gelegt hatte, lag das Schiff in traurigem Zustande – ein Wrack – hoch auf dem Strande. Die Rettung der überlebenden Passagiere und der Mannschaft erfolgte nunmehr leicht, und bereitwilligst haben die Bewohner der Insel Spiekeroog die armen Schiffbrüchigen aufgenommen.

Diese eindrückliche Darstellung des Dramas verband die Zeitung mit einem Aufruf der Direction des Bremer Nachweisungsbüreaus für Auswanderer an die thatkräftige Hülfe ihrer Mitbürger und Menschenfreunde für die Unglücklichen zu spenden, die unter beträchtlichen Kosten von der Insel Spiekeroog, wo sie eine erste Zufluchtstätte gefunden haben, nach Bremerhaven zurück gebracht werden müssen, um mit einem andern Schiffe ihre Reise von Neuem anzutreten.

Die Reise, die am 2. November 1854 an der Unterweser in Geestemünde begann, war die Jungfernnreise der am 21. Oktober für den Bremerhavener Kaufmann E. Ulrici auf der Werft von Gerhard Wurthmann jun. in Lienen in der Wesermarsch gebauten „JOHANNE“. Den Auswanderern, die zum großen Teil aus dem mittel- und süddeutschen Raum, aus dem Hessischen, aus Württemberg, Niederbayern und aus Sachsen stammten, mag ein werftneues Schiff ein Gefühl größerer Sicherheit vermittelt haben, und es war geeignet, die bei dem einen oder anderen bestehende Angst vor einer solch ungewohnten Seereise zu dämpfen.

Fortsetzung auf Seite 3

25 Jahre FMS „GERA“ ...

Fortsetzung von Seite 1

Das Gutachten der Museumsleitung, das insbesondere historische und museale Aspekte würdigte, kam zu einem ähnlichen Ergebnis, zumal die originale Ausrüstung der „GERA“ noch vollständig erhalten war.

Ein wichtiger Umstand bei der möglichen Übernahme der „GERA“ war, dass das Fischkombinat Rostock plante, den Seitentrawler in Kürze zur Verschrottung nach Portugal zu verkaufen. In dieser Situation bewies der Bremerhavener Magistrat Entscheidungsfreude. Am 30. Mai 1990 befasste sich das Gremium mit einer Vorlage, die der zuständige Stadtrat für Schule und Kultur, Horst von Hassel, eingebracht hatte und in der er dem Magistrat die Übernahme des Seitentrawlers „GERA“ als Museumsschiff für das städtische Morgenstern-Museum vorschlug. Der Magistrat stimmte einstimmig für den Beschlussvorschlag.

Am 13. Juni 1990 begab sich der Direktor des Morgenstern-Museums mit einer kleinen Delegation nach Rostock, um die Überführung der „GERA“ nach Bremerhaven zu begleiten. Mit der kompletten Besatzung und der originalen Ausrüstung aus dem Fangbetrieb lief der Seitentrawler unter Kapitän Gerhard Hein am Abend des 13. Juni aus dem Rostocker Fischereihafen aus. Der Empfang in Bremerhaven am 15. Juni 1990 war überwältigend. Nach der Ankunft wurde vom Generaldirektor des Rostocker Fischkombinats Günter Ubl und dem Bremerhavener Oberbürgermeister Karl Willms der Übergabevertrag unterzeichnet. Anschließend erfolgte auf der „GERA“ auf Staatssekretärsbene der Abschluss eines Fischereiabkommens zwischen der BRD und der DDR. An den nächsten Tagen stand die „GERA“ für die Bevölkerung zur Besichtigung offen. Zahlreiche ehemalige Hochseefischer fanden sich auf dem Schiff ein, die so vertraut mit dem Seitentrawler waren, dass sie zu jeder Ecke etwas zu erzählen wussten. Für viele Bremerhavener war die „GERA“ ein typischer Seitentrawler, wie sie früher zu Dutzenden im Fischereihafen gelegen hatten.

Im gleichen Jahr vollzog sich in der Bremerhavener Hochseefischerei eine einschneidende Entwicklung: 1990 wurden die zwei letzten Frischfischfänger verkauft. Die Nationalisierung der Meere und Ausweitung der Fischereizonen hatten die Bremerhavener Fangflotte immer mehr von ihren traditionellen Fanggebieten ausgeschlossen. Auch in Westdeutschland mussten die Trawlerflotten radikal abgebaut werden. Die beiden Geschäftsführer der Bremerhavener Fischereihafen Betriebs- und Entwicklungsgesellschaft, Reinhard Meiners und Armin Wönniger, hatten diese Entwicklung kommen sehen und für den Fischereihafen einen strukturellen Wandlungsprozess eingeleitet. Ein Baustein dieses Prozesses war der Aufbau eines „Schaufenster Fischereihafen“. Unter Einbezug alter Bausubstanz war an eine Kombination aus aktiver Fischwirtschaft, Zulieferindustrie, Werbung und Tourismus gedacht. In diesem Konzept sollte der Seitentrawler „GERA“ am Liegeplatz „Fischkai“ eine zentrale Rolle spielen. Genau an dieser Stelle im Fischereihafen I hatten über Jahrzehnte die Seitentrawler ihre Liegeplätze gehabt. Der letzte deutsche Seitentrawler lag als Museumsschiff an einer geschichtsträchtigen und authentischen

Stelle. Es dauerte bis zum Frühjahr 1993, bis der Seitentrawler „GERA“ nach umfangreichen Konservierungsarbeiten als Museumsschiff seine Gangway für Besucher/-innen öffnete. Der Förderkreis Historisches Museum Bremerhaven e.V. hatte mit der Stadt einen Nutzungsvertrag abgeschlossen und stellte das Kassen- und Aufsichtspersonal. Die Fischereihafen Betriebs- und Entwicklungsgesellschaft beteiligte sich zur Hälfte an den Betriebskosten des Museumsschiffs. Im Freundeskreis FMS „GERA“ im Museumsförderkreis hatten sich unter der Leitung von Dr. Anja Benseidts ehemalige Hochseefischer, Nautiker und Schiffingenieure zusammengeschlossen, die das Museum in der Betreuung und Pflege des Seitentrawlers unterstützten. Ehemalige Kapitäne der Hochseefischerei übernahmen den Kassen- und Aufsichtsdienst und standen für Führungen über das Schiff zur Verfügung. Mit dem Meerwasseraquarium „Atlanticum“ ging die „GERA“ eine Kooperation ein, die sich unter anderem in einer Kombi-Eintrittskarte äußerte. Es entwickelte sich rund um das Museumsschiff ein umfangreiches Netzwerk von Werftbetrieben, Schiffszulieferern und -ausrüstern sowie weiteren Unterstützern, ohne die die „GERA“ als Museumsschiff nicht überlebensfähig wäre.

Nach 25 Jahren hat sich das Umfeld des Seitentrawlers „GERA“ stark gewandelt. Die Zahl der noch lebenden Hochseefischer, die auf Seitentrawlern gefahren sind, ist erheblich geschrumpft, so dass in absehbarer Zeit diese Erlebnissgeneration nicht mehr zur Verfügung stehen wird. Um ihre Erinnerungen und

ihr Wissen verfügbar zu erhalten, hat das Historische Museum Bremerhaven drei Filme produziert, in der Hochseefischer von ihrer Arbeit berichten. Ab der Saison 2015 steht auch ein Multimediale Guide auf dem Museumsschiff „GERA“ zur Verfügung, so dass Besucher/-innen mittels eigenem Smartphone oder eines ausleihbaren Tablet-PC eine ausführliche Schiffsführung erhalten können. Eine Filmstation und vier Multimediale Stationen bieten zahlreiche Filme, Fotos und Text-Bild-Informationen an. Eine Datenbank enthält alle Bremerhavener Fischereifahrzeuge im Zeitraum von 1885 bis 1991. Zusammen mit der Dauerausstellung „Hochseefischerei und Fischwirtschaft“ bietet das Historische Museum Bremerhaven somit ein umfangreiches Informationsangebot zur Bremerhavener Hochseefischereigeschichte.

Am Wochenende des 6. und 7. Juni 2015 wird die „GERA“ offiziell ihr 25-jähriges Jubiläum als Museumsschiff begehen. Dann präsentiert sie sich mit modernster Informationstechnik, aber immer noch authentisch im Bau- und Ausrüstungszustand der letzten Seitentrawler-Generation. Teile der ehemaligen „GERA“-Besatzung und Hochseefischer aus Ost und West werden anwesend sein, um auf ihre vergangene Arbeitswelt zurückzublicken – vielleicht eines der letzten großen Treffen von Hochseefischern auf ihrem authentischen Arbeitsplatz. Dr. Alfred Kube

Literatur:

Anja Benseidts u. Alfred Kube: Der letzte deutsche Seitentrawler. Hochseefischereigeschichte auf dem Museumsschiff GERA. Bremerhaven 1995.
Anja Benseidts u. Alfred Kube: Kurs Island. Mit Hochseefischern auf Fangreise. Bremerhaven 2005.
Anja Benseidts u. Alfred Kube: Bremerhaven & Geestemünde. Historische Ansichten zweier konkurrierender Hafenstädte. Bremerhaven 2010.
Kristin Kube: Hochseefischer. Die Lebenswelt eines maritimen Berufsstandes aus biografischer Perspektive. Münster 2013.
Reinhard Meiners: „Rotersand“ oder „Gera“. Über den letzten Bremerhavener Seitentrawler. In: Niederdeutsches Heimatblatt Nr. 758, Februar 2013, S. 4.
Gutachten von Günther F. Hinz u. Dipl. Ing. Erwin Wesche vom 22.05.1990, Archiv Historisches Museum Bremerhaven.



Die „GERA“ als Museumsschiff an ihrem Liegeplatz am Bremerhavener Fischkai, August 2014.
(Archiv Historisches Museum Bremerhaven)

Seenotrettung tut Not! ...

Fortsetzung von Seite 2

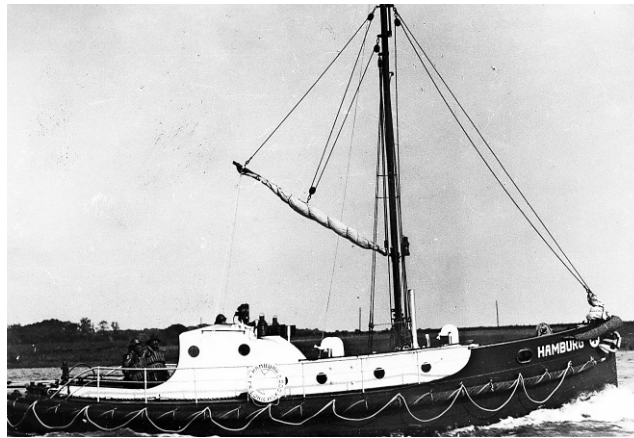
Am 29. und 30. Oktober gingen 216 Passagiere – 94 Männer, 72 Frauen, 37 Kinder unter 10 Jahren und 13 Säuglinge – an Bord des ca. 30 m langen und 5,5 m breiten Seglers. Im Zwischendeck richteten sie sich für die anstehende mehrwöchige Reise ein.

Solange das Wetter gut war, solange man an Deck gehen konnte und frische Luft in den Raum unter Deck kam, waren diese Lebensumstände noch erträglich. Bei zunehmend schlechtem Wetter waren die Auswanderer aber unter Deck eingesperrt. Es war finster, denn das Anzünden einer Öllampe war wegen Feuergefahr verboten.

Johannes Meyer-Deepen, der Urenkel des ersten Vormanns eines Rettungsbootes auf der Insel Spiekeroog, hat in seiner Schilderung der Schiffstragödie u. a. die Wetterbedingungen während der kurzen Reise der „JOHANNE“ bis zum Untergang zusammengefasst. *Nachdem die Bark am 2. November um 8 Uhr morgens Anker gelichtet hatte und mit günstigem Wind aus Südost auf der Außenweser gut vorangekommen war, wurde es schon am Abend mit der Windrichtungsänderung auf Nordwest stürmisch. Diese stürmische See hielt den gesamten 3. November an. Kurzzeitig wurde es am 4. November besser. Man kann sich vorstellen, wie Passagiere und Mannschaft aufatmeten; doch schon in der Nacht wurde es wieder schlimmer. Bei stürmischer See wurde ein Matrose beim Festmachen des Bramsegels in das tosende Meer gerissen und konnte nicht gerettet werden. Der erste Tote der Reise war zu beklagen. Natürlich ist es nicht sicher, ob die Passagiere unter Deck von diesem Unglück informiert waren. Todesangst werden sie aber auch ohnehin gehabt haben. In der Nacht wurde der Sturm zum Orkan und das Schiff trieb, ein Spielball der Wellen, vor dem Wind der ostfriesischen Inselgruppe zu.*

Die Schiffsglocke der „JOHANNE“ wird nun sicherlich ununterbrochen geläutet worden sein, um die Inselbewohner auf die Situation von Schiff und Menschen aufmerksam zu machen. Doch es war noch Hochwasser und so konnte niemand der Inselbewohner zur Hilfe eilen. Hilflos musste man zusehen, wie Tote an Land gespült wurden, wie andere um Hilfe riefen, ohne dass man helfen konnte.

Der Spiekerooger Pfarrer Duden hat im Kirchenbuch der Insel die Tragödie aus der Sicht der Inselbewohner geschildert. *Die Monate Oktober und November brachten stürmische Tage; fast immer tobte heftiger Sturm, und das Meer erhob sich stets mit gleichem Ungestüm. Schauerlich wars bei solchen Stürmen des Abends und des Nachts.* Und er fährt



Die Einführung gedeckter Motorrettungsboote erweiterte den Einsatzbereich der Seenotretter erheblich. (Archiv DGzRS)

fort: Etwa gegen 10 Uhr brachte einer der hiesigen Grenzaufseher die Nachricht, dass ein Schiff auf der Insel gestrandet sei Das Schiff wurde hin- und hergestoßen. Die brausenden Wogen schäumten wild und sprühenden gespenstigen Schaum aus. Die fortwährenden Brandungen ließen die Gefahr immer drohender werden. Das Wasser schwoll schnell an, und es war noch nicht Flut. Es überströmte bald den ganzen Strand bis an die Dünen. Fast alle Insulaner waren am Strande. Man schaute, staunte, starrte. Was tun für die vielen auf dem Schiff, deren Jammergeschrei trotz heulenden Sturmes, trotz des donnernden Getöses der gepetschten Wogen doch ins Ohr und Herz drang! Ja, beim Dorfe hat man den Notschrei vernommen. Wir konnten diesen Angstschrei nur achselzuckend und stumm erwidern, nur durch Hüteschwenken ein Zeichen geben, dass wir ihre Not erkannten und fühlten.

Erst mit ablaufendem Wasser und abnehmendem Sturm konnten die Spiekerooger endlich an die Rettung der Lebenden und an die Bergung der Toten gehen. *Erst jetzt offenbarte sich das ganze Ausmaß der Katastrophe. Eltern vermissten ihre Kinder, Kinder ihre Eltern, Frauen ihre Männer, Männer ihre Frauen. Schwerverletzte stöhnten und wimmerten in den Kojen des Zwischendecks. Zwei junge Männer suchten vergeblich ihre Bräute, einem kleinen Mädchen war das Gesicht entstellt, ein kleiner Junge von vier Jahren suchte seine Mutter, einer jungen Frau waren beide Arme gebrochen. Hilflose und weinende Menschen überall!*

Die Inselbewohner versorgten nun die Überlebenden, die ihren gesamten Besitz verloren hatten, mit Kleidung und ernährten sie. Verletzte mussten behandelt werden. Dazu kam mit dem Schiff ein Arzt aus Carolinensiel. Lebten damals auf der Insel in 30 Häusern 134 Einwohner, so waren es nun etwa

160 Überlebende mehr. Etwa eine Woche lang übertraf die Zahl der Schiffbrüchigen diejenige der Inselbewohner. Das Drama ist heute zu vergleichen mit dem Schicksal der Flüchtlinge aus Afrika, die nach Europa fliehen und auf dem Meer ums Leben kommen.

Es ist nachvollziehbar, dass das Ausmaß der Katastrophe und die Berichterstattung der Zeitungen in der Öffentlichkeit große Aufmerksamkeit fanden. Auswanderung war in der Mitte des 19. Jahrhunderts ein wesentlicher Teil der Schifffahrt. In dem Maße, wie sich nun immer mehr Menschen auf das Meer wagten, wurde auch die Wahrscheinlichkeit größer, dass sich Unglücke dieses Ausmaßes wiederholen konnten.

Damit fanden diejenigen, die die Einrichtung von Rettungsstationen und die Organisation eines einheitlichen Rettungswesens forderten, endlich Aufmerksamkeit und Unterstützung. Wenn der Inselpfarrer Duden in der Totenfeier für die Opfer der Schiffskatastrophe feststellt, dass die Region von Rettungsanstalten ganz entblößt sei, umreißt er treffend die problematische Situation an der Küste und auf den ostfriesischen Inseln.

Mit der schwindenden Aktualität des Ereignisses ließ jedoch die Aufmerksamkeit der Presse und das Mitgefühl der Öffentlichkeit nach. So bedurfte es eines weiteren schweren Schiffbruchs, dem der englischen Brigg „ALLIANCE“ 1860 auf Borkum, um für eine breite Öffentlichkeit einen weiteren Anstoß für die Gründung einer Organisation zur Rettung Schiffbrüchiger zu geben.

Nun ging man endlich aktiv daran, die schon oft geforderten Maßnahmen einzuleiten. Nachdem Georg Breusing 1861 in Emden den „Ver-

ein zur Rettung Schiffbrüchiger an den ostfriesischen Küsten“ gegründet hatte und weitere lokale Vereine an verschiedenen Orten z.B. in Bremerhaven, Hamburg, Cuxhaven, Kiel, Lübeck, Rostock, Stralsund, Stettin, Stolpmünde und Danzig gefolgt waren, war es 1865, also 11 Jahre nach dem spektakulären Ereignis der Strandung der Bark „JOHANNE“ in Spiekeroog, endlich so weit: Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger nahm als nationales Seenotrettungswerk ihre Arbeit auf.

161 Jahre nach dem Untergang der „JOHANNE“ und 150 Jahre nach ihrer Gründung begeht die DGzRS ihr Jubiläum mit einem umfangreichen Festprogramm in Bremen und Bremerhaven. In der Bremer Rathaushalle wird eine Sonderausstellung der Seenotretter gezeigt und das Deutsche Schifffahrtsmuseum eröffnet am 23. Mai die neu gestaltete Abteilung zur Seenotrettung. Am 29. Mai werden in Bremen auf dem Bremer Marktplatz ein neues Seenotrettungsboot und am 30. Mai in Bremerhaven an der Seebäderrücktaufe ein neuer Seenotrettungskreuzer getauft. Außerdem findet in der Seestadt der „World Maritime Rescue Congress“ statt. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger begrüßt als Gastgeber die Seenotretter aus der ganzen Welt. Hans-Walter Keweloh

Literatur:

Christian Osterhehl: Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Bremerhaven 1990.
Johannes Meyer-Deepen: Schiffstragödie vor Spiekeroog. Die Strandung des Auswandererschiffes JOHANNE am 6. November 1854. Jever 1979.
Christof Schramm: Schwere See vor Spiekeroog. Das Unglück des Auswandererschiffes JOHANNE. Hamburg 2009.
Bernd Anders, Andreas Lubkowitz und Hermann Wende: See – Not – Rettung. 125 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Hamburg 1990.



1957 wurde mit der THEODOR HEUSS der erste Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot in Dienst gestellt. (Archiv DGzRS)

Aktuelles aus der Vereinsarbeit

Morgensterner-Reise am 6. und 7. Juni nach Hildesheim

Hildesheim mit Dom, Dommuseum und Sonderausstellung „Die Wurzeln der Rose“



Detail der Bernwards-Türen im Hildesheimer Dom.

(Foto: N. Borger-Keweloh)

Hildesheim war vom 9. bis 14. Jahrhundert ein kulturelles und machtpolitisches Zentrum in Norddeutschland. Zurzeit vermittelt eine Ausstellung „Die Wurzeln der Rose. Hildesheim im Mittelalter“ im Roemer-Pelizaeus-Museum einen Überblick über diese Epoche, von der im Stadtbild, angefangen bei der Struktur der Straßen bis hin zu großen Kirchenbauten, vieles zeugt, wenn man genau hinschaut. Das werden wir nach dem Besuch der Ausstellung am Samstagnachmittag bei einem Bummel durch die Stadt erleben und dies am Sonntagvormittag fortsetzen. Sonntagnachmittag werden wir mit Professor Dr. Michael Brand, dem Leiter des Dommuseums, den Dom besichtigen. Dieser wurde in den letzten Jahren grundlegend saniert und restauriert. Dabei wurden neue archäologische und bauhistorische

Erkenntnisse gewonnen. Bei der Restaurierung ist es gelungen, ein einheitliches Raumbild zu schaffen und zugleich die Geschichte des Baus und die Narben seiner Geschichte sichtbar zu machen. Im Anschluss an die Dombesichtigung führt uns Dr. Brand in sein Museum, das ebenfalls umgebaut, erweitert und am 17. April wieder eröffnet worden ist. Die Kunstschätze des Dommuseums ergänzen die historische Ausstellung im Roemer-Pelizaeus-Museum.

Das Hildesheimwochenende wird von Dr. Nicola Borger-Keweloh und Hans-Walter Keweloh begleitet. Die Kosten betragen 205,- Euro im Doppelzimmer bzw. 225,- Euro im Einzelzimmer. Im Reisepreis enthalten sind Fahrt im modernen Reisebus, Eintritte, Führungen, Übernachtung und Halbpension. Einige Plätze sind noch frei.

Anmeldungen für Mitglieder und Gäste
Omnibusbetrieb Giese in Beverstedt, Telefon (0 47 47) 9 18 99 00.



Blick in den Hildesheimer Dom mit dem Hezilo-Leuchter.

(Foto: N. Borger-Keweloh)

Aktuelles aus der Vereinsarbeit

Plattdeutscher Gesprächskreis der Morgensterner in Otterndorf gegründet

Am Mittwoch, dem 20. Mai, um 19 Uhr lädt erstmals der neue plattdeutsche Gesprächskreis der Morgensterner ein. Treffpunkt ist die Amtsscheune in Otterndorf. Leiter der Arbeitsgemeinschaft ist Albert Wilhelm Oest, seine Stellvertreterin Elisabeth Baumann, die Leiterin der Grundschule Otterndorf. Sie bringt ihre Erfahrung aus vielen plattdeutschen Lesewettbewerben in der Grundschule mit. Die Gewinner des aktuellen plattdeutschen Lesewettbewerbs werden zum Auftakt der Runde eine kleine Lesung anbieten.

Anschließend wird plattdeutsch geklönt. Um einen Gesprächsanstoß zu geben, haben Albert Oest und Elisabeth Baumann für die nächsten Runden einen Ideenkasten vorbereitet, aus dem jedes Mal ein Gesprächsthema gezogen wird.

Die beiden Gesprächskreisgründer hoffen auf viele Interessenten aus dem Kreis der Plattsprecher und auch auf Menschen, die gern plattdeutsch sprechen, aber viel zu selten Gelegenheit dazu haben. Man darf auch erst einmal einfach zuhören. Alle sind herzlich willkommen. NBK

Orden für Eberhard Nehring

Am 16. April 2015 wurde Eberhard Nehring im Bürgersaal der Gemeinde Loxstedt die Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen. Landrat Kai-Uwe Bielefeld verlas die Urkunde des Bundespräsidenten und heftete Nehring die Medaille eigenhändig an.

Nehring begann seine Arbeit als Ortsheimatpfleger von Stinstedt bereits mit 19 Jahren. Über 50 Jahre hatte er das Ehrenamt inne. Zum 750-jährigen Jubiläum seiner Ort-

schaft konnte er 1982 eine Ortschronik vorlegen. Er arbeitete u.a. am Flurnamenbuch Wesermünde der Männer von Morgenstern mit und ist langjähriges Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Flurnamen. Nehring arbeitete sich immer perfekter in das Übertragen von Quellen in Normalschrift ein und gab seine Kenntnisse im Umgang mit Quellen an viele Interessierte weiter. Die Männer von Morgenstern freuen sich über die Ehrung ihres Mitglieds und gratulieren herzlich. NBK

Marschenratsexkursion zum Bülzenbett, zum Wollingster See und zur Burg Stotel

Die Frühjahrsexkursion des Marschenrats führt dieses Mal ins Elbe-Weser-Dreieck. Am 30. Mai 2015 steht im Raum Sievern nicht nur das Bülzenbett auf dem Programm sondern auch neue Untersuchungen des Niedersächsischen Instituts für historische Küstenforschung auf der Hohen Lieth.

Nach dem Mittagessen in Altlueneberg befasst man sich mit der Naturgeschichte des Wollingster Sees. Den Abschluss der Exkursion bildet

die Besichtigung der Ausgrabung der Niederungsburg in Stotel. NBK

Die Veranstaltung kostet 30 Euro für Busfahrt und Mittagessen. Eine Teilnahme mit eigenem PKW ist nicht möglich. Der Zustieg für Morgensterner wäre um 9.00 Uhr in Stotel. Das Ende der Veranstaltung ist dort gegen 17.30 Uhr.

Die Anmeldung erfolgt per Email über folgende Adresse: marschenrat@nihk.de

Einladung

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

Donnerstag, 7. Mai 2015, 19 Uhr
Schloß Ritzebüttel, Cuxhaven

Dr. Nicola Borger-Keweloh:

Früher Kirchenbau an der Unterweser

Mittwoch, 20. Mai 2015, 17 Uhr
Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1
Geschichte(n) am Mittwoch
Hans-Walter Keweloh

Der Kongress tanzt und Hannover tanzt mit
Das Königreich Hannover auf dem Wiener Kongress

Mittwoch, 20. Mai 2015, 19 Uhr
Otterndorf, Amtsscheune

Plattdeutscher Gesprächskreis der Morgensterner
Leitung: Albert Wilhelm Oest und Elisabeth Baumann

„Des Landes Ufer zu schützen“ (Herrmann Allmers)

Buchvorstellung einer neuen Geschichte der Deiche an der Unterweser

Auf einer Strecke von etwa 80 Kilometern säumt der Deich das rechte Ufer der Weser zwischen Bremen und der Mündung des Flusses in die Nordsee bei Bremerhaven. Er markiert nicht nur die Grenze zwischen natürlicher Flusslandschaft und menschlicher Kulturlandschaft, sondern sein eigentlicher Zweck war und ist es, die Existenz des fruchtbaren Marschlandes und den Wohlstand seiner Bewohner sicherzustellen, oder, mit den Worten des Marschendichters Hermann Allmers, „des Landes Ufer zu schützen“. Viele Bereiche menschlichen Lebens in den Marschgebieten an der Unterweser waren in der Vergangenheit von der Auseinandersetzung mit dem Wasser und vom Leben am und mit dem Deich bestimmt: Siedlungsweise und Landschaftsprofil, Verfassung und Recht, Politik und Verwaltung, Gesellschaft und Wirtschaft, Kultur und Mentalität. Heute ist ein starker Deich nach wie vor Garant für die Sicherheit der Menschen und der von ihnen geschaffenen Werte vor dem Wasser – sowohl in der ländlich geprägten Osterstader Marsch als auch in den bevölkerungsreichen Hafenstädten Bremerhaven und Bremen.

Im Auftrag des Landschaftsverbandes Stade und der Landschaft der Herzogtümer Bremen und Verden hat der Bremervörder Historiker Dr. Michael Ehrhardt in den letzten Jahren eine umfassende Geschichte der Deiche an der Unterweser zwischen dem Bremer Weserwehr und dem Bremerhavener Containerterminal von den Anfängen bis zur Gegenwart geschrieben. Ehrhardts Forschungsarbeiten sind von Deichverbänden, Stiftungen und

Kommunen an der Unterweser gefördert worden. Seine auf vielen bislang unerschlossenen historischen Quellen beruhende Darstellung erzählt facettenreich und anschaulich zahlreiche Themen und Vorgänge, die mit dem Deichwesen in Verbindung stehen: die Wirkung von Deichen auf den Naturraum, Eindeichung und Besiedlung, Deichbautechnik, Entwässerung, genossenschaftliche und individuelle Organisation der Deicharbeit, Einfluss der Landesherrschaft auf das Deichwesen, die Rolle des Deiches in den sozialen Beziehungen sowie die Auswirkungen von katastrophalen Sturmfluten wie der Weihnachtsflut von 1717 oder der Februarflut 1962.

Der Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden stellt am Montag, dem 27. April 2015, um 19 Uhr in Bremen beim Bremischen Deichverband am rechten Weserufer, Am Lehester Deich 149 sowie am Dienstag, den 28. April 2015, in Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Bremerhaven um 19.30 Uhr im Deutschen Schiffahrtsmuseum, Hans-Scharoun-Platz 1, das Buch vor.

Michael Ehrhardt: „Des Landes Ufer zu schützen“ – Zur Geschichte der Deiche an der Unterweser. (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, Band 43), 904 Seiten, 327 farbige Abbildungen und historische Karten, Leinen mit Schutzumschlag, zum Preis von 39,80 Euro. ISBN 978-3-931879-59-4. Erhältlich ab 28. April 2015 im Buchhandel.



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern Mai 2015

Donnerstag, 7. Mai 2015, 19 Uhr, Cuxhaven, Schloß Ritzebüttel: Dr. Nicola Borger-Keweloh: Früher Kirchenbau an der Unterweser

Montag, 18. Mai 2015, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Peter Schönfeld

Mittwoch, 20. Mai 2015, 17 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Geschichte(n) am Mittwoch, Hans-Walter Keweloh: Der Kongress tanzt und Hannover tanzt mit. Das Königreich Hannover auf dem Wiener Kongress

Mittwoch, 20. Mai 2015, 19 Uhr, Otterndorf, Amtsscheune: Plattdeutscher Gesprächskreis der Morgensterner. Leitung: Albert Wilhelm Oest und Elisabeth Baumann

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 bis 17 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

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