

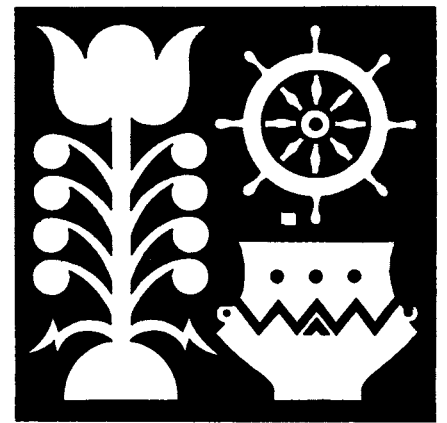
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

September 2015
Nr. 789



Gerbert von Stotels „Stolze im Bruch“

Ein Herrschergeschlecht und ihre Burgen in Stotel

In den letzten Jahren wurde auf einer Marschweide knapp 200 m nordöstlich der Margaretenkirche in Stotel ein vollständig erhaltener, ca. 1,60 m breiter Mauerring aus Feldsteinen mit einem Durchmesser von 36 m ausgegraben, auf dessen Südseite ein Torturm gesetzt war.

Ein Vergleich mit der Feldsteinkirche in Wulsdorf aus dem 12. Jahrhundert lässt vermuten, dass die Ringmauer in Stotel ähnlich eindrucksvoll wie die um den Wulsdorfer Kirchhof herum war, also ca. 3,50 m hoch. Die Reste des Torturms, die heutzutage ca. 1,70 m tief im Marschboden liegen, haben mit einer Grundfläche von ca. 7,50 x 7,50 m die gleichen Abmessungen wie der Kirchturm in Wulsdorf. Beide Türme wurden ursprünglich aus Feldsteinen errichtet, mussten aber schon bald mit Back- bzw. Ziegelsteinen repariert werden. Der Torturm der Burganlage in Stotel könnte ähnlich hoch wie der Kirchturm in Wulsdorf, der auch als Wehrturm den Wulsdorfern die letzte Zuflucht bot, gewesen sein, also vielleicht 15 m hoch. Der Turm, vielleicht auch die ganze Ringmauer, wird mit Zinnen gekrönt gewesen sein. Jedenfalls lassen das die Wappen der ersten Grafen von Stotel vermuten. Der Fund ist ein erster Beleg dafür, dass in der Wesermarsch steinerne Burganlagen aus Feldsteinen errichtet wurden.

Das bisher älteste gefundene Bauholz innerhalb des Mauerrings ist ins 12. Jahrhundert datierbar. Es stammt sicherlich aus der alten Burg, welche 1214 von den Stedingern Bauern zerstört wurde, wie um 1240 Albert von Stade berichtete. Von den Archäologen muss noch geklärt werden, ob die alte Burg an derselben Stelle gelegen hat. Hierfür könnte eine dünne Brandschicht sprechen, die bisher nicht datierbar ist.

Der Historiker Bernd Ulrich Hucker von der Universität Vechta hat sich 1969 mit seiner Examensarbeit und 1977 in seiner Dissertation intensiv mit den Edelherren und Grafen von Stotel befasst und schon damals auf die nun untersuchte Burgstelle hingewiesen. Nach seinen Forschungen führte schon der Edelherr Rudolph I. von Stotel (nachweisbar 1196–1228) ein Wappen mit schräg gestellten Mauerzinnen, so dass er der Burgherr der jetzt gefundenen Ringmauerburg gewesen sein könnte, als diese 1214 von den Stedingern erobert wurde.

Die meisten gefundenen Hölzer wurden jedoch zwischen 1225 und 1245 verbaut (NZ vom 22.11.2014). Zu dieser Zeit wurde der Torturm errichtet. Diese Datierung ermöglicht es, den Namen des Bauherrn und seiner Burg zu erfahren. In einem Bündnisvertrag vom 2. März 1229 zwischen Erzbischof Gerhard von Bremen und Graf Heinrich von Oldenburg ist Rudolphs Sohn Gerbert von Stotel vornehmster Zeuge. Er führt in dieser Urkunde als Erster seines Geschlechts den Grafentitel, den er höchstwahrscheinlich seinem Großvater mütterlicherseits, Graf Gerbert II. von Versfleth, zu verdanken hatte.



Ansicht der Grabung Burg Stotel im Oktober 2014.

(Fotos: Dr. Dieter Riemer)

Graf Gerbert von Stotel gehörte 1234 zu den Siegern von Altenesch, als die aufständischen Bauern der Wesermarschen nach 30 Jahren Kampf durch den Adel bezwungen wurden. Er wird sofort mit dem Wiederaufbau der jetzt gefundenen Burg begonnen haben, denn 1235 nennt er sich erstmals Graf von *Stotelbroke* und bis 1257 wiederholt von *Stoltenbroke*.

Broke ist ein alter Begriff für Marschland. Er hat sich in Ortsnamen wie Bruchhausen oder Altenbruch erhalten. Graf Gerbert von Stotel nannte also seine 1235 fertig gestellte Burg „Die Stolze im Bruchland“.

450 m südöstlich von der Ringmauer liegt in einer alten Luneschleife hinter bzw. zwischen den Grundstücken Stoteler Straße 17 und 21 eine weitere Burgstelle. Auf dem Satellitenbild bei Google lässt sich noch erkennen, dass westlich des Burghügels ein vermutlich künstlich angelegter Seitenarm der Lune vorbeiführte, so dass die Burg auf einer kleinen Insel im Fluss lag.

Damit stellt sich die Frage, welches die ältere Burg war. Während die Archäologen hinsichtlich dieser Frage auf spätere Grabungen bei der zweiten Burgstelle verweisen, scheint das Ergebnis aus historischer Sicht geklärt zu sein. Als Erzbischof Johann Rode um 1500 seine Güter und Rechte und die seiner Hauptburg in Bremervörde zusammenstellen ließ, wussten seine Amtleute über die Grafen von Stoltenbruch nichts mehr, nicht einmal deren Identität mit den Grafen von Stotel. Von der Burg Stotel berichteten sie jedoch, dass diese reizend gelegen sei. Das Herrschaftsgebiet sei zwar nicht groß, sein Sitz aber angenehm und sehr komfortabel. (*Registrum Bonorum*, S. 77).

Wer einmal durch den Matsch zur Ringmauer gestieft ist, weiß sicher, dass damit nicht die Stolze Burg im Bruch gemeint gewesen sein kann. Vermutlich wurde die Niederungsburg schon kurz nach 1284 aufgegeben, denn in diesem Jahr nannte sich letztmalig Graf Gerberts Sohn Johann I. nach ihr.

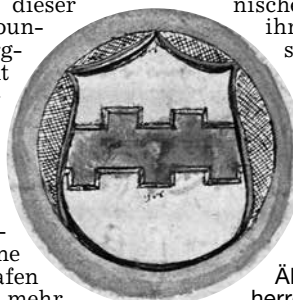
Steine waren in der Marsch Jahrhunderte lang sehr begehrt. Umso

mehr fragt man sich, wie ein so großer Mauerring mit Tausenden von Feldsteinen in Vergessenheit geraten konnte. Es dürfte nach einer großen Sturmflut unmöglich gewesen sein, diese Steine aus dem Matsch herauszubekommen. Als 1346 Graf Rudolph III. von Stotel, der Letzte seines Geschlechts, dem Knappen Johann von der Lieth die Mühle zu dem *Stoltenbroke* verpfändete, war von einer Burgstelle keine Rede mehr.

Derjenige, der um 1500 im Johann Rode Bok die spätere Burg Stotel so lobte, könnte dort Amtmann gewesen sein, dürfte aber während seiner Dienstzeit keine Sturmflut erlebt haben, welche die Stabilität auch dieser Burg auf ihrem Hügel erschütterte. 1560 verließ ihr letzter Bewohner Jost (oder Jakobus) von Behr die Burg wegen Baufälligkeit und zog zum Gut Hetthorn um. 1581 war die Burg nur noch ein Trümmerhaufen, den 1667 der Stoteler Amtmann Detlef von Minden wegräumen ließ, um einen Obstgarten anzulegen.

1708 veröffentlichte der Adelsforscher Luneberg Mushard ein lateinisches Gedicht darüber, dass ihm in seiner Kindheit von seinem Vater, der Pastor in Loxstedt gewesen war, mehrfach der Burghügel gezeigt wurde, auf dem zu seiner Zeit noch Obstbäume standen (Luneberg Mushard, S. 47/48).

Älteres Wappen der Edelherren und späteren Grafen von Stotel, aus: Johann Renner: Bremer Chronik (um 1580) – (Abbildung: Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, brem.a.96, fol. 115 v.)



Literaturverzeichnis:

- Dieter Bischof/Nicola Borger-Keweloh/Dieter Riemer (Hg.): Burg und Kirche in Wulsdorf. Bremerhaven 2014
Bernd U. Hucker: Die Grafschaft Stotel (1234–1350) als Beispiel einer herrschaftlichen Entwicklung im Spätmittelalter. Bremen 1969
Bernd U. Hucker: Das Problem von Herrschaft und Freiheit in den Landgemeinden und Adelherrschaften des Mittelalters im Niederweserraum. Münster 1977
Bernd U. Hucker: Die Mobilität von Herrschaftszentren im Spätmittelalter, gezeigt am Beispiel der Grafenburg Stoltenbroke im friesisch-sächsischen Grenzraum. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 55 (1975/76), S. 41–61
Luneberg Mushard: Denckmahl der Uralten, berühmten Hochadelichen Geschlechter. Bremen 1708
Registrum Bonorum et Iurium Ecclesiae Bremensis (Johann Roden Bok). Hg. von Richard Cappelle. Bremerhaven 1926
Dieter Riemer: Grafen und Herren im Erzstift Bremen im Spiegel der Geschichte Lehes. Hamburg 1995
Weiß: Archäologisches aus dem Westen des Herzogthums Bremen. Stader Archiv 8 (1880)

1880 war westlich des Burghügels noch ein breiter Graben vorhanden. Im Boden steckten Mauerwerksreste, die durch Maulwürfe nach oben gebracht wurden. Der Burgplatz wurde jetzt als Viehweide genutzt (Weiß, S. 59).

Die beiden Burgplätze sind aber nicht die einzigen, die noch in Stotel auf die Archäologen warten. Nordöstlich des jüngeren Burghügels, aber ebenfalls am linken Luneufer, gab es einen weiteren Hügel in der Marsch, den 1879 der Gastwirt Berge aus Nesse abfahren wollte, um mit dem Boden Löcher zu füllen. Dabei stieß er auf ein Pfahlrost von 40 Fuß Länge und 30 Fuß Breite (ca. 12 x 9 m) aus bestens erhaltenen Eichenstämmen, die er für ein kleines Vermögen verkaufen konnte. Die Stämme waren vierkant mit einer Kantenlänge von etwa 2 Fuß (ca. 0,6 m) behauen und hatten Längen von 20 bis 25 Fuß (ca. 6 – 7,50 m). Innerhalb dieses Fundamentes fand der Gastwirt schmale Dachpfannen von ca. 40 cm Länge, vier gut erhaltene Gefäße mit einer steingutartigen Masse, zahlreiche Topfscherben, drei Hufeisen, Nägel und andere Eisensachen, einen Sporn mit hochgebogenem Halse, ein Stück Kupferdraht, Sohlen- und anderes Leder, einen Schleifstein, Haselnusschalen, Holzkohle und eine große Menge an Tierknochen, insbesondere von Rindern, Schafen und Schweinen (Weiß, S. 59/60).

Südlich dieser Fundstelle fand der Gastwirt noch weitere Pfahlreste, die nicht näher beschrieben sind (Weiß, S. 60). Seine Funde lassen vermuten, dass die Grafen von Stotel nordöstlich ihrer Inselburg einen Wirtschaftshof betrieben, weil der Burgplatz selbst dazu zu klein war.

Dr. Dieter Riemer



Kartenausschnitt Stotel aus der Preußischen Landesaufnahme von 1898 (veröffentlicht 1900), Blatt Loxstedt.

Entnazifizierung in Wesermünde und Bremerhaven

Bericht über einen Workshop im Stadtarchiv

Die Entnazifizierung gehörte zusammen mit der Demokratisierung, der Entmilitarisierung, der Dezentralisierung und den Demontagen zu einem Maßnahmenbündel der Besatzungsmächte nach Kriegsende. Sie ging unter anderem auf die Konferenz von Potsdam im Juli/August 1945 zurück, wurde jedoch in den Besatzungszonen unterschiedlich durchgeführt.

Wesermünde wurde am 07.05.1945 zunächst von der britischen 51. Highland-Division besetzt, dann aber am 20.05.1945 an die Amerikaner übergeben. Als amerikanische Enklave in der britischen Besatzungszone gab es einige Sonderregelungen in Wesermünde: bis 1947 wurden zum Teil Anordnungen der Amerikaner und der Briten umgesetzt, was die Umsetzung der Entnazifizierung schwieriger machte. Diese begann in Wesermünde bereits im Mai 1945.

Nachdem die Direktive 1067 der amerikanischen Joint Chiefs of Staff vom 26.04.1945 die Entfernung aktiver Nationalsozialisten aus dem öffentlichen Leben festgelegt hatte, wurden zunächst alle Beamten, Angestellten und Arbeiter der allgemeinen Verwaltung entlassen, die vor dem 01.05.1937 (Nationalsozialistisches Beamtengesetz) in die NSDAP oder ihre Gliederungen eingetreten waren. Eine Widerspruchsmöglichkeit gab es zunächst nicht.

Bürgermeister Gerhard van Heuke- lum beschrieb dieses frühe Verfahren in einem Brief an die Militärregierung folgendermaßen: [...] Soll die gänzliche Ausrottung des nationalsozialistischen Geistes und etwaiger Organisationen gelingen, muß in der öffentlichen Verwaltung „rein Tisch“ gemacht sein. Eine wirkliche Demokratisierung ist m. E. nur zu erreichen, wenn von der verantwortlichen Verwaltung schon ein starker Impuls ausgeht und insonderheit von hieraus die konsequente Überwachung des gesamten Lebens und der Haltung des Volkes gesichert ist. Bei Beachtung des Vorgesagten bin ich neben den Ratsherren, Schiedsmännern und Stadträten auf die Zahl von 743 Beamten, Angestellten und Arbeitern gekommen, bei denen ich die Dienstentlassung für erforderlich halte. [...] Neueinstellungen in den städtischen Dienst werden grundsätzlich nach Ausfüllen des von uns gefertigten Fragebogens erfolgen. Hierbei werden solche Personen von der Einstellung in den städt. Dienst ausgeschlossen bleiben, die der Nazi-Partei oder ihren Gliederungen angehört haben. [...] Radikaler vorzugehen und auch im erheblichen Maße auf Personen zurückzugreifen, die nach 1937 der Bewegung beitraten, oder auf solche, die minder belastet sind, kann ich deshalb nicht empfehlen, weil dann

die städt. Verwaltung aktionsunfähig sein dürfte [...].

Die Direktive der amerikanischen Streitkräfte in Europa vom 07.07.1945 (erste Ausführungsbestimmung zur JCS-Direktive 1067) weitete die Entlassungen auch auf Parteimitglieder aus, die nach dem 01.05.1937 eingetreten waren, falls Ämter wie das des Blockwarts wahrgenommen wurden.

Am 26.09.1945 wurde das Gesetz Nr. 8 der amerikanischen Militärregierung in Kraft gesetzt, das die Entnazifizierung auch auf die Privatwirtschaft ausdehnte. Kein Mitglied der NSDAP durfte mehr in leitender Stellung tätig sein.

Ende Oktober 1945 wurde die Möglichkeit zum Widerspruch geschaffen, die von deutschen Prüfungsausschüssen, die vom Wesermünder Oberbürgermeister eingesetzt wurden und von der Militärregierung genehmigt werden mussten, durchgeführt wurde. Ab Januar 1946 gab es diese Widerspruchsmöglichkeit auch für den öffentlichen Dienst. Es musste der Nachweis geführt werden, dass die Zugehörigkeit zur NSDAP nur „nominal“ bestanden hatte, und der Betroffene kein „aktiver“ Unterstützer des Nationalsozialismus oder des Militarismus gewesen war. Es gab bereits zu diesem Zeitpunkt die Möglichkeit, belastende oder entlastende Zeugenaussagen hinzuzuziehen. Die Ausschüsse arbeiteten bis Januar 1947.

Im Herbst 1945 wurde eine Geschäftsstelle für das Vorstellungsverfahren („Entnazifizierungsbüro“) beim Hauptamt der Stadt Wesermünde unter der Leitung von Dr. Rosemarie Ambrosius eingerichtet. Dort wurden die Anträge entgegengenommen, die Verfahren koordiniert und die Kommunikation zwischen den Ausschüssen, der Militärregierung und dem Oberbürgermeister gesichert. Später wurden die Mitarbeiter wohl in die Geschäftsstelle für die Spruchkammerverfahren übernommen. Nach einem Bericht einer ehemaligen Mitarbeiterin waren dies vor allem relativ junge Frauen, die meist nicht aus Bremerhaven stammten. Nach Beendigung der Entnazifizierung hatten sie teilweise große Schwierigkeiten bei der Arbeitssuche. Die Akten des Entnazifizierungsbüros liegen im Stadtarchiv Bremerhaven, die Akten der Spruchkammern im Staatsarchiv Bremen.

Die Einführung der dazugehörigen Spruchkammerverfahren 1947 bedeutete einen Einschnitt in der Geschichte der Entnazifizierung, denn damit wurde die Verantwortung dafür endgültig in die Hände der deutschen Verwaltung bzw. Justiz gelegt. Vorausgegangen war im Dezember 1946 die Einrichtung eines von der Stadtvertretung gewählten Hauptausschusses zur Befreiung von Nationalsozialismus und Militarismus mit



SA-Feier auf dem Marktplatz in Bremerhaven. (Quelle: Stadtarchiv Bremerhaven)

Sitz am Hohenzollernring (Friedrich-Ebert-Straße/Elbestraße) und Unterausschüssen mit je drei Mitgliedern. Diese stellten ihre Arbeit im Mai 1947 ein, als das „Gesetz zur Befreiung von Nationalsozialismus und Militarismus“ vom 05.03.1946 („Befreiungsgesetz“) mit über einem Jahr Verspätung auch in Bremen in Kraft gesetzt wurde. Dieses verlangte die Einrichtung von Spruchkammern, die in Bremerhaven zunächst in der ehemaligen Villa Schocken in der Wurster Str. 106, dann ab 1948 in den heutigen Magistratsgebäuden untergebracht wurden. Alle Deutschen über 18 Jahren mussten einen Meldebogen ausfüllen und bis zum 12.07.1947 abgeben. Diese wurden durch die Mitarbeiter in der dazugehörigen Geschäftsstelle zunächst nach „Betroffenen“ und „Nichtbetroffenen“ sortiert. Die Betroffenen wurden in fünf Kategorien eingeteilt: „Hauptschuldige“ (I), „Belastete“ (II), „Minderbelastete“ (III), „Mitläufer“ (IV), „Entlastete“ (V). Nach der Überprüfung der Angaben wurde die Akten an die öffentlichen Kläger übergeben, die für die Anklageerhebung zuständig waren. Die Verhandlungen fanden teilweise in Anwesenheit des Beschuldigten, teilweise nur in Form einer Beratung des Spruchkammervorsitzenden und seinen Beisitzern statt. Berufungen wurden in Bremen behandelt.

Die verhängten Sühnemaßnahmen konnten erheblich sein: „Hauptschuldige“ konnten mit bis zu zehn Jahren Arbeitslager, Vermögensentzug, Entzug der Pension oder Rente, der Approbation und des Führerscheins, des passiven und aktiven Wahlrechts

und dem Verbot der politischen Betätigung und einer beruflich hervor- gehobenen Tätigkeit bestraft werden. Auch „Belastete“ und „Minderbelastete“ konnten hart bestraft werden. „Mitläufer“ wurden meist zur Zahlung von Geldbeträgen an einen Wiedergutmachungsfonds verurteilt. Ausgenommen waren davon Jugendliche, die nach dem 01.01.1919 geboren wurden („Jugendamnestie“) und Personen ohne große Vermögen („Weihnachtsamnestie“).

Die Urteile in Bremerhaven waren im Allgemeinen „politisch“ als in Bremen, was sich aus der unterschiedlichen personellen Zusammensetzung in beiden Städten erklärte: in Bremen waren vor allem Juristen und Verwaltungsfachleute damit befasst, in Bremerhaven auch Verfolgte der NS-Diktatur (z. B. Ernst Karstaedt als Öffentlicher Hauptkläger).

Am 03.02.1949 wurde das Befreiungsgesetz zur Abarbeitung der noch offenen Fälle unbefristet verlängert. Am 04.04.1950 wurde dann das Gesetz zum Abschluss der politischen Befreiung beschlossen und die Entnazifizierung damit praktisch beendet. Die Bremerhavener Spruchkammern wurden seit Mitte 1948 sukzessive aufgelöst. Die letzte stellte am 30.06.1949 ihre Arbeit ein.

Bis Ende 1949 wurden ca. 95 % der Bevölkerung als „Nicht-Betroffene“ eingestuft. Nur ein Bruchteil der „Betroffenen“ wurde als „Hauptschuldige“ verurteilt (0,1-0,2 %). Die meisten wurden als „Mitläufer“ klassifiziert (88,9-91,0 %).

Fortsetzung auf Seite 3

Auf Grund der Angaben in Ihrem Meldebogen sind Sie von dem Gesetz zur Befreiung von Nationalsozialismus und Militarismus vom 9. Mai 1947 nicht betroffen.



Buchdruckerei Otto Behrens Reg.-Nr. 30

Entnazifizierungs-Bescheinigung.

(Quelle: Stadtarchiv Bremerhaven)

Gesetz zur politischen Befreiung vom Nationalsozialismus und Militarismus.

I Abschnitt: Grundgesetze:

Artikel I

- 1 Zur Befreiung unseres Volkes vom Nationalsozialismus und Militarismus und zur dauernden Befriedung werden alle, die sich durch Verstöße gegen die Gerechtigkeit und Menschlichkeit oder eigensüchtige Ausnutzung der dadurch geschaffenen Zustände verantwortlich gemacht haben, von der Einflussnahme auf das öffentliche, wirtschaftliche und kulturelle Leben ausgeschlossen und zur Wiedergutmachung verpflichtet.
- 2 Wer verantwortlich ist, wird zur Rechenschaft gezogen, zugleich wird jedem Gelegenheit zur Rechtfertigung gegeben.

Auszug aus dem Erlass zur Entnazifizierung. (Quelle: Stadtarchiv Bremerhaven)

Weiterführende Literatur:

Adams, Bianca J.: From Crusade to Hazard. The Denazification of Bremen Germany. Plymouth 2009
 Braese, Detlef/Rose, Rüdiger: Entnazifizierung der Teil-Enklave Bremerhaven – einschließlich des Aspektes ihrer Wirkung auf „Entnazifizierte“. Bremerhaven 1982 (Manuskript)
 Deckwart, Daniela: Vorwort zum Findbuch Bestand Hauptamt I 1945–1962 im Stadtarchiv Bremerhaven
 Hesse, Christian: Konstruktionen der Unschuld. Die Entnazifizierung am Beispiel von Bremen und Bremerhaven 1945–1953. Bremen 2005 (= Veröffentlichungen als dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 67)
 Schöck-Quinteros, Eva/Ahrens, Jan-Hauke (Hrsg.): „Was verstehen wir Frauen auch von Politik?“. Entnazifizierung ganz normaler Frauen in Bremen (1945–1952). Bremen 2011
 Sommer, Karl Ludwig: Die NS-Vergangenheit früherer Mitglieder der Bremischen Bürgerschaft: Projektstudie und wissenschaftliches Colloquium. Hg. von der Bremischen Bürgerschaft. Bremen 2014 (= Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen 50)

In den 1950er Jahren am Leher Güterbahnhof

Erinnerungen an eine Kindheit zwischen Elbe und Weser

In unserem Haus in der Danziger Straße gehörten in den 1950er und 1960er Jahren zwei Arten von Geräuschen zum ganz normalen Wohnumfeld. Die über die Geestewiesen bis zu uns dringenden Niethammergeräusche der Rickmers-Werft und der Unterweser-Werft sowie daneben – viel näher – die Pfeifmelodien der Rangierer auf dem Leher Güterbahnhof. Dreimal kurz. Das hieß so viel wie: Abfahrt. Einmal lang, einmal kurz, einmal lang, sehr schwungvoll miteinander verbunden, das hieß: Halt. Funkgeräte gab es damals nicht. Die Verständigung von Rangierer und Lokomotivführer erfolgte akustisch oder durch Handzeichen.

Der Güterbahnhof war einer von zwei regionalen Umschlagbahnhöfen in Bremerhaven. Er versorgte nicht nur den Stadtteil Lehe sondern auch das Stadtzentrum mit Gütern. Er war 1912 im Zuge der Höherlegung der Strecke Geestemünde-Speckenbüttel erbaut worden und verfügte über eine Umschlagshalle für das Stück- und Expressgut mit einem eigenen Anschlussgleis. An einer Ladestraße konnten von zwei Gleisen aus gleichzeitig Massengüter wie Kartoffeln, Zuckerrüben oder Kohle entladen werden.

Da es meist ganze Güterzüge waren, die den Bahnhof anließen oder verließen (in den Hochzeiten vor dem 2. Weltkrieg waren es bis zu 6 Züge täglich!), wurden die noch nicht oder schon beladenen oder entladenen Waggons auf den zahlreichen Rangiergleisen „geparkt“. Darunter waren offene und verdeckte Waggons, Rungenwagen für die Holzverladung und für den Transport von LKWs. Für andere Spezialgüter standen Niederbordwaggons bereit. Die Express- und Stückgüter wurden in der Halle nur kurz gelagert. Meist wurden sie direkt mit dem LKW angeliefert und dann auf die Waggons verteilt oder umgekehrt. Schon bald setzte sich der Von-Haus-zu-Haus-Verkehr durch. Die Güter wurden in bahneigene Kollis verpackt und dann nur noch auf LKWs oder spezielle Eisenbahnwaggons geschoben. Es waren die Vorläufer der späteren Container. Allerdings mit dem Unterschied, dass jene noch nicht auf Schiffen zum Einsatz kamen.

Besonders fasziniert waren wir von der Internationalität des Wagenparks. Da wurden mit einem flachen Dach gedeckte Waggons der FS Italia ebenso verschoben, abgestellt oder entladen wie die meist leuchtend schwarz



Der Leher Güterbahnhof im Jahr 1999. Er ist nur noch eine graffiti-übersäte Ruine.

(Quelle: Stadtarchiv Bremerhaven)

lackierten ungedeckten Güterwagen der französischen SNCF. Waggons der dänischen DSB oder der belgischen Bahn waren friedlich mit solchen der ostdeutschen Reichsbahn gekoppelt. Da war keine Bahnverwaltung privilegiert. Nur die Loks gehörten der Bundesbahn.

Bei den auf der Hauptstrecke vorbeifahrenden Güterzügen zählten wir regelmäßig die Waggons. Manchmal waren es bis zu einhundert Wagen. Anders als heutige Containerzüge oder Autozüge gaben sie ein buntes und niemals einheitliches Bild ab. Sie erschienen wie stets neue Kompositionen: Tankwagen neben Rungenwagen, gedeckte Waggons neben Niederbordwagen oder Kühlwagen mit stets sich drehenden Lüfterklappen auf dem Dach. Zudem ließ sich fast immer erkennen, was transportiert wurde: Holz, Stahl, Fisch, Fleisch, Kohle, Erz und manches mehr.

Der Güterhalle des Bahnhofs angeschlossen war ein typischer Bürovorbau, wo der Bahnhofsvorsteher mit seinen Mitarbeitern aber auch einige Spediteure mit Außenstellen residierten. Das Gebäude befand sich links von der Zufahrtstraße zum Gelände des Bahnhofs. Rechts von der Zufahrtstraße befanden sich zwei lange Rampen mit eigenen drei

Gleisanschlüssen. Auf ihnen wurden vorzugsweise nachts die Züge für die Schausteller auf den Jahrmärkten und die Züge für Zirkus-Unternehmen abgefertigt. Dann marschierten bis-

weilen kleine Kolonnen von Elefanten, Pferden und Ponys durch unsere Straße oder durch die dem Bahnhof näher gelegene Sutfeldstraße.

Später kam es auch zur Verladung von schwerem Militärgerät der Bundeswehr. Das US-amerikanische Militär verlor sein Gerät meistens auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes Weddewarden. Allerdings befand sich gleich gegenüber vom Güterbahnhof ein Depot der US-Armee, das von Soldaten mit der Helmaufschrift „CG“ bewacht wurde. Als Kinder hatten wir einigen Respekt vor diesen furchteinflößenden Soldaten. In Wirklichkeit waren es gar keine Soldaten, sondern meist ältere Zivilangestellte, „Civil Guards“, also Deutsche. Aber das hätten wir gar nicht nachvollziehen können, zumal die Uniform exakt der Uniform von GI's glich.

Der Bahnhof hatte ein eigenes Stellwerk. Das lag am Abzweig von der Hauptstrecke nach Bremen an der Bahnunterführung der Schlachthofstraße. Die Unterführung war wegen der Vielzahl der Gleise auf dem Bahndamm relativ lang und wurde von uns „Tunnel“ genannt (was allerdings ungefragten Besuch aus Hamburg regelmäßig zu einigem Gelächter veranlasste). Bei längeren Regengüssen lief der „Tunnel“ voll und konnte zu Fuß nicht durchquert werden. Wir liebten das Echo in der Unterführung und sangen regelmäßig mit dem automatischen Refrain „Enten“: „Was essen die Studenten!“.

Vor der Unterführung lag rechter Hand der Schlachthof der Stadt, gegenüber die „Postwiesen“. Sie hatten von uns diesen Namen bekommen, weil sie unmittelbar an die „Posthäuser“ grenzten, in denen im Wege des sozialen Wohnungsbaus der Bundespost Mitarbeiter der Post untergebracht waren. Übrigens gleich neben den „Bahnhäusern“ an der Bahnstrecke, in denen Bedienstete der Bahn mit ihren Familien lebten. Auf den Postwiesen wurde Fußball gespielt. Das geschah inoffiziell. Tore oder ein regelrechtes Spielfeld gab es nicht. Aber eigentlich wurde dort jeden Abend gespielt. Wenn dann etwa gegen 19.00 Uhr abends die Mutter aus einiger Entfernung rief, man solle nach Hause kommen, bestand ein Problem für den Verfasser: Da sein Vorname nur einsilbig war, verhalte der reine Vokal meist ungehört, weil man unter ihm alles hätte verstehen können, kaum aber einen Namen. Es war daher viel besser, sich an den Zügen zu orientieren, die man oben auf dem Bahndamm immer sehr gut erkennen konnte. Darunter war vor allem ein D-Zug von Frankfurt nach Bremerhaven-Lehe, der mit einer Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 etwa um 18.35 Uhr die Postwiesen passierte. Dann war auch ohne Armbanduhr klar: Es wurde jetzt langsam Zeit nach Hause zurückzukehren.

Südlich des „Tunnels“ führte eine lange Gleisrampe den Bahndamm hinunter und zweigte dann auf ein Anschlussgleis für den Schlachthof und ein weiteres Gleis für die Unterweser-Werft und die Sandsteinfabrik H.F. Kistner. Auf diesem Gleis kam regelmäßig ein Dampfkran der Werft den Lokomotiven auf halber Strecke entgegen und zog dann die mit Stahlplatten beladenen Rungenwagen an den Kleingärten vorbei durch einen „Tunnel“ unter der hoch liegenden Stresemannstraße zur Werft. Es war uns schon damals ein Rätsel wie dieses Ungetüm von Kran neben seiner eigentlichen Funktion auch als Lokomotive arbeiten konnte. Das Feuer unter dem relativ kleinen Kessel konnten wir deutlich erkennen. Wegen des geringen Kohlevorrats auf dem Kran waren große Strecken von ihm nicht zurückzulegen. Auf der anderen Seite des Bahndamms führte in nördlicher Richtung eine Gleisrampe etwa in Höhe des Stellwerkes hinunter zur Sägerei Stindt, zu einem Kohlenhändler, später einem Schrotthändler und ganz am Ende zur Maschinenfabrik Seebeck. Neben den Pfeiftonen der Rangierer waren auch bei uns in der Danziger Straße sehr gut die Geräusche der Dampfsägen der Firma Stindt zu hören. Auf Rungenwagen gestapelte Baumstämme wurden direkt am Stapelplatz der Sägerei abgeliefert. Gleich nach der Ankunft wurden sie geschält, und wir konnten die Reste von Baumrinden in den Gleisen bewundern.

Entnazifizierung in ...

Fortsetzung von Seite 2

Workshop im Stadtarchiv Bremerhaven

Im Juni und Juli 2015 fanden zu diesem Thema zwei jeweils vierstündige Workshops unter dem Titel „Die Entnazifizierung in Wesermünde und Bremerhaven“ im Stadtarchiv Bremerhaven unter der Leitung des Historikers Hans-Gerhard Schmidt und der Verfasserin statt. Das Ziel bestand darin, die Entnazifizierung als Prozess zu verstehen und dies an einigen konkreten Fällen mit Hilfe von Akten aus dem Stadtarchiv Bremerhaven und dem Staatsarchiv Bremen nachzuvollziehen.

Die Teilnehmer der Workshops widmeten sich in kleinen Arbeitsgruppen unterschiedlichen Themen bzw. Fallgruppen und trugen diese im Plenum zusammen. Es handelte sich um Auszüge aus Akten des „Entnazifizierungsbüros“, Personalakten und Spruchkammerakten sowie um eine Zeitungsdokumentation zu dem Thema. Letztere zeigte, wie sehr die

Presse um Neutralität bemüht war und meist sehr sachlich über das Verfahren berichtete. Erstaunlich für viele Teilnehmer war die offene Berichterstattung über die einzelnen Fälle mit namentlicher Nennung der Betroffenen. Die Bandbreite zwischen „Hauptschuldigen“ und „Mittäulern“ war sehr groß, was die generelle Beurteilung des Verfahrens erschwerte. Hierbei war insbesondere die Einschätzung von einigen Teilnehmern mit juristischer Bildung zur Beweiswürdigung unterschiedlicher Zeugenaussagen nach ethnischer Herkunft (z. B. Sinti und Roma) in den Spruchkammerverfahren interessant. Bei der folgenden Diskussion wurde deutlich, wie tief die Erfahrungen während der Entnazifizierung und die dahinterliegenden Erlebnisse in der NS-Zeit in vielen Familiengeschichten verankert sind. Beklagt wurde die „Sprachlosigkeit“ der Kriegsgeneration, die eine nützliche Aufarbeitung dieses Themas stark erschwerte oder sogar unmöglich machte. Wohl auch deswegen wird die Diskussion heute in veränderter Form geführt. Dies zeigen vie-

le Veröffentlichungen, die zu diesem Thema erschienen sind, und Forschungsprojekte, die in den letzten Jahren in Bremen und Niedersachsen durchgeführt wurden.

Bei Bedarf bietet das Stadtarchiv an, den Workshop als außerschulisches Lernangebot für Schulen zu wiederholen.

Dr. Julia Kahleyß

Ablauf des Workshops

14 bis ca. 15 Uhr:

- Begrüßung und Vorstellung
- Die Entnazifizierung 1945 – 1947 / ab 1947

15 bis ca. 16 Uhr:

- Arbeitsgruppen
- Anschließend Pause

16.30 bis 16.45 Uhr:

- Besprechung in den Arbeitsgruppen
- Anschließend Präsentation der Ergebnisse und Diskussion im Plenum

Fortsetzung auf Seite 4

In den 1950er Jahren ...
Fortsetzung von Seite 3

Auf der anderen Straßenseite direkt am Bahndamm gegenüber der Sägerei stand eine Garage aus Beton. Sie wurde schon damals nicht mehr benutzt. Aber da sie praktisch in den Bahndamm hineingebaut worden war, konnten wir ohne weiteres von der Höhe des Bahndamms aus auf das Dach gelangen, wo wir dann lagerten und uns als Beobachtungsposten des Bahnverkehrs verstanden. Sozusagen als eigenes Stellwerk aber ohne wirklichen Einfluss auf den Bahnverkehr.

Man hatte einen grandiosen Ausblick auf die aus Richtung Bremen bzw. Geestemünde herannahenden Züge. Wir konnten den Zug hören, sobald er die Geestebücke mit einem deutlichen Donnergeräusch passiert hatte.

Sodann rätselten wir, welche Lok den Zug zog. War es eine 38er, also eine Personenzuglokomotive der Baureihe 38, oder gar eine Schnellzuglok der Baureihe 01? Oder war es ein Güterzug oder ein Personenzug? E-Loks gab es zu dieser Zeit noch nicht. Und die einzige Diesellok war die dreiachsige ehemalige Wehrmachtslok V36, die den Nahverkehrs zug nach Bederkesa zog oder – im Wendezugverkehr – schob. Bisweilen konnte man sie auch auf dem Güterbahnhof rangieren sehen.

Da das Hauptsignal für die Einfahrt in den Personenbahnhof Bremerhaven-Lehe ungefähr in Höhe der alten Garage stand, kam bisweilen auch ein ganzer Zug in unserer Höhe zum Stehen. Das waren besonders interessante Momente. Wenn es Güterzüge waren, träumten wir für einen Moment, uns als blinde Passagiere auf einen der Bremsbühnen der Waggons zu schwingen und mitzufahren. Allein: Es fehlte uns der Mut.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Bahndamms befand sich der tiefer gelegene Güterbahnhof. Doch die Strecke war damals stark befahren und wir wagten es nicht, die Gleise unbefugt zu übertreten. Zudem wurden wir von den Beamten auf den Stellwerken des Personenbahnhofs ebenso beobachtet wie von jenen auf dem Stellwerk des Güterbahnhofs. Das Garagendach befand sich ziemlich genau auf der Hälfte der Strecke zwischen beiden Stellwerken. Und die Aufpasser konnten damals weitaus handgreiflicher werden als heute. Vielleicht war es aber auch nur ihre meist sehr markige Stimme, die uns Angst einflößte.

Eines Tages entstand an einem heißen Sommertag durch Funkenflug aus einer Dampflokomotive ein Grasbrand auf dem Bahndamm der Hauptstrecke. Niemand schritt ein. Wir selbst wurden aktiv und versuchten mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln den Brand auszutreten oder auszuklopfen. Über Wasser verfügten wir nicht. Es war eine mühselige und schweißtreibende Arbeit. Und sie war erfolgreich. Der Brand wurde gelöscht. Irgendwie hatten wir das Gefühl, etwas Gutes getan zu haben und warteten auf Lob oder Anerkennung. Doch einige Minuten nach dem Ende des Brandes erschien nur ein Beamter aus dem Stellwerk des Güterbahnhofs und fragte: „Sind die Feuer alle aus?“ – „Ja, sie sind alle aus“, antworteten wir verdutzten Kinder. Und dann ging er wieder. So als wäre es der Job von ein paar maximal 10 Jahre alten Jungs gewesen, den Funkenflug von Lokomotiven zu bekämpfen. Das förderte in unseren Augen nicht gerade die Autorität der Amtspersonen.

Ähnliches galt für die unbefugten „Aufpasser“ auf dem Gelände des Bahnhofs: Natürlich stand an der Eingangspforte des Güterbahnhofs: „Unbe-

fugten Zutritt verboten!“. Aber das Tor stand meist auch nach Dienstschluss weit offen. Und so versuchten wir immer wieder aufs Neue das Terrain zu erkunden: Sei es etwa einen gedeckten Güterwagen mit Bremserhäuschen, das wir dann erklommen, oder sei es die dauerhaft abgestellten und ausrangierten Waggons, die wir gerne besichtigten, ohne darum gebeten worden zu sein.

Doch der Güterbahnhof war an mehreren Stellen, vor allem zwischen der Hauptstrecke und den Ladegleisen, von Kleingärten der Bahnmitarbeiter umrahmt. Dort züchteten meist ältere Bahnmitarbeiter oder „pensionierte“ Bahnbeamte ihr Gemüse und ihr Obst. Selbst wenn also die Arbeit auf dem Gelände zu ruhen schien: Oft war eben in den Gärten doch jemand, der die Ohren spitzte, wenn er unbefugte Kinder vernahm. Vor allem ein älterer Herr, den wir respektlos den „ollen Opa“ titulierten, und der uns regelmäßig unter lautem Fluchen vom Gelände jagte: Mook! dat ji wech koomt!, und dann rannten wir. Wir waren immer schneller. Stehen blieben wir nicht, denn im Falle einer körperlichen Züchtigung hätten unsere Eltern keinen Anwalt eingeschaltet.

Es gab aber auch ganz andere Bahnmitarbeiter, die wir wirklich liebten. Das waren die Lokführer, etwa auf den Loks der Baureihe 64 oder 86. Wenn sie uns an der Zirkusrampe ganz nahe kamen und wir ehrfurchtsvoll zu ihnen hinausblickten, wurden wir gerne gefragt: „Na, was wollt ihr denn mal werden?“ Wie aus einer Kehle antworteten wir na-

türlich: Lokführer! Schließlich war das ein Beruf, den wir uns vorstellen konnten. Schulleiter? Verwaltungsbeamter? Sparkassendirektor? Nein. Das waren zwar die Berufe unserer Väter. Aber das konnten wir uns nicht vorstellen. Und so kam als Antwort auf unsere offenbar erwünschte Berufswahl der Segen von oben: „Na, dann kommt mal hoch.“ Und dann fuhren wir mit und verkrümelten uns auf dem engen Fahrstand zwischen Heizer und Lokführer. Wie selbstverständlich ließen sie uns nicht nur mitfahren, sondern zeigten uns das Feuer unter dem Kessel, die Kohlen im Tender der Tenderlok, den Fahrregler und die vielen Armaturen des Führerstands.

Natürlich fuhren wir nur auf den Rangierfahrten mit. Aber wir wussten selbst ganz genau, dass die Lokführer mit ihrer Großzügigkeit gegen jede Dienstvorschrift verstießen. Umso dankbarer waren wir. Und offenbar war es diese Dankbarkeit, die unseren „Helden“ gefiel.

Heute ist von dem Gebäude, den Gleisen, den Rampen und natürlich von den Dampflokomotiven nichts mehr zu sehen. Die Hauptstrecke ist von langen Containerzügen frequentiert, die den Weg vom Überseehafen Richtung Süden nehmen. D-Züge nach Frankfurt gibt es schon lange nicht mehr. Allenfalls einige Regionalzüge verkehren auf der Strecke. Nur noch die Straße parallel zur Bahnlinie erinnert an die Zeit dieser jugendlichen Eisenbahnromantik: „Am Leher Güterbahnhof.“

Dr. Rolf Geffken

Aktuelles aus der Vereinsarbeit

Mittwoch, den 21. Oktober 2015 · Geschichte(n) am Mittwoch

Rinje Bernd Behrens: Gegebenheiten und Ereignisse im alten Lehe

Die Gründung Bremerhavens auf einem Teilgebiet des Fleckens Lehe im Jahr 1827 war ein so bedeutendes Ereignis, dass sie im Rückblick oft wie der Beginn der Geschichte an der Unterweser erscheint. Sie lässt vergessen, dass es hier lange vorher Besiedlung gab. Besondere Gegeben-

heiten und Ereignisse bestimmten das Leben zwischen Weser und Geeste. Rinje Bernd Behrens, der sich seit vielen Jahren mit den Einwohnern von Lehe beschäftigt, plaudert über verschiedene Begebenheiten, die sich im alten Lehe des 18. Jahrhundert abspielten und die Menschen bewegten.

Einladung

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

Dienstag, 6. Oktober 2015, 19.30 Uhr

Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Hans-Scharoun-Platz 1
Harald Focke

Die „Europa“ – Der letzte Nordatlantik-Liner des NDL
(gemeinsam mit DSM, Nautischem Verein zu Bremerhaven, Stadtarchiv Bremerhaven, Schiffahrtsgeschichtlicher Gesellschaft)

Donnerstag, 15. Oktober, 19.30 Uhr

Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Hans-Scharoun-Platz 1
Dr. Julia Kahleyß

„Fahrende Scholaren“ –
Wie sah die Bildungslandschaft im
Elbe-Weser-Dreieck in der Vormoderne aus?
(gemeinsam mit DSM, Stadtarchiv Bremerhaven und Schiffahrtsgeschichtlicher Gesellschaft)

Mittwoch, 17. August 2015, 17 Uhr

Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1

Geschichte(n) am Mittwoch

Rinje Bernd Behrens

Gegebenheiten und Ereignisse im alten Lehe



Veranstaltungen der
Männer vom Morgenstern
Oktober 2015

Montag, 5. Oktober 2015, 15–18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“.

Dienstag, 6. Oktober 2015, 19.30 Uhr, Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Hans-Scharoun-Platz 1: Harald Focke: Die „Europa“ – Der letzte Nordatlantik-Liner des NDL (gemeinsam mit DSM, Nautischem Verein zu Bremerhaven, Stadtarchiv Bremerhaven, Schiffahrtsgeschichtlicher Gesellschaft)

Donnerstag, 15. Oktober, 19.30 Uhr, Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Hans-Scharoun-Platz 1: Dr. Julia Kahleyß: „Fahrende Scholaren“ – Wie sah die Bildungslandschaft im Elbe-Weser-Dreieck in der Vormoderne aus? (gemeinsam mit DSM, Stadtarchiv Bremerhaven und Schiffahrtsgeschichtlicher Gesellschaft)

Sonabend, 17. Oktober, bis Mittwoch, 21. Oktober 2015: Morgensternerreise: Das Elsass – eine europäische Kultur- und Geschichtslandschaft. Leitung: Sönke Hansen. Abfahrt: 5 Uhr ab Bremerhaven-Hbf.

Montag, 19. Oktober 2015, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Peter Schönfeld

Mittwoch, 21. Oktober 2015, 17 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Geschichte(n) am Mittwoch: Rinje Bernd

Behrens: Gegebenheiten und Ereignisse im alten Lehe

Mittwoch, 21. Oktober 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 15.00 bis 17.00 Uhr in den Räumen von Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden zur Arbeits- und Informationsstunde.

Die Bibliothek der Männer vom Morgenstern in Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden, Leitung Peter Schönfeld, ist dienstags von 15 bis 19 Uhr und samstags von 10 bis 13 Uhr geöffnet.

„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

Geschäfts- und Bibliothekszeiten:
dienstags 15 bis 19 Uhr, sonabends 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