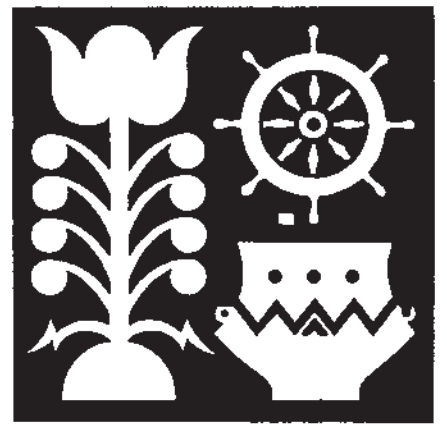


# NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E  
Gebühr bezahlt

April 2016  
Nr. 796



## Vor 300 Jahren an der Mosel geboren

Der Orgelbauer Matthias Schreiber, Erbauer der Loxstedter Kirchenorgel

Wenn man dem Sterbeeintrag im Loxstedter Kirchenbuch aus dem Jahr 1771 Glauben schenkt, dann hätten wir den Geburtstag längst verpasst. Danach müsste Matthias Schreiber schon 1709 geboren worden sein. Doch als er in Loxstedt während des Neubaus der Orgel verstarb, war er im Ort ein Fremder. Seine Gehilfen werden nicht genau gewusst haben, wie alt ihr Meister ist, und gaben ein falsches Alter an.

Tatsächlich wurde Schreiber am 17. Mai 1716 in Dusemund an der Mosel getauft. 1925 wurde der Ort in Brauneberg umbenannt und ist deshalb auf den Landkarten nicht mehr zu finden. Mittlerweile ist er in die Stadt Bernkastel-Kues eingemeindet. Dort liegen die steilsten Hänge mit bestem Moselwein. Mit dem Weinhandel wuchs er auf, aber auch mit dem Tischlerhandwerk, dem seine Familie seit Generationen nachging. Noch heute gibt es in Brauneberg Haustüren aus der Schreiberschen Werkstatt. Ähnlich wie Arp Schnitger, der sein großes Vorbild werden sollte, wird er über die Tischlerei zum Orgelbau gekommen sein. Er ist das 9. von 10 Kindern der Eheleute Johann Georg Schreiber, Schreiner in Dusemund, und seiner Ehefrau Anna Maria, geb. Schiffmann. Die Schreibers sind seit 1608 im Ort nachgewiesen.

### Lehr und Gesellenjahre in Stade und Lamstedt

Über Matthias Schreibers frühe Jahre wissen wir nichts. Er tritt als Lehrling bei Gloger in Stade in Erscheinung und später als Geselle bei Albrecht in Lamstedt. Albrecht hatte den Auftrag, die Schnitger-Orgel in Mittelnkirchen (Altes Land) von der Nordseite auf die Westempore umzusetzen und ein Pedalwerk hinzuzufügen, angenommen. Er hatte sich jedoch bei einer Arbeit in Steinkirchen

finanziell übernommen und konnte den Mittelnkirchener Umbau nicht ausführen. Diese Chance nutzte sein Geselle Schreiber, der in den Vertrag einstieg und sich in Glückstadt als selbständiger Orgelbauer niederließ.

Glückstadt war eine aufstrebende Stadt und ein Zentrum des norddeutschen Orgelbaues. Begründet hat diese Tradition Berendt Huß, der sich spätestens 1661 hier niederließ. Später kamen die Klapmeyers aus Krempe.

Als Schreiber 1750 nach Glückstadt kam, gab es mit ihm drei Orgelbauer am Ort. Im selben Jahr bekam er das Bürgerrecht und heiratete. Doch schon zwei Monate später starb seine Frau. Im Sterberegister der Stadtkirche wird sie noch die Frau des Weinhändlers genannt!

Im Sommer 1753 konnte er seinen ersten eigenen Auftrag in Mittelnkirchen vollenden. Die Abnahme erfolgte zur großen Zufriedenheit der Gemeinde, die ihrer Freude dadurch Ausdruck verlieh, indem sie 300 M drauf legte *für die Arbeit und Treue an seinem Werke, das ihn bei den Nachkommen loben werde*. Schreiber hat sein ganzes Können in dieses Werk gelegt, um sich bekannt zu machen. Verdient hat er nach eigenem Bekunden nichts daran. Nach diesem guten Auftakt zur Selbständigkeit heiratete er um 1753 ein zweites Mal. Rebecka Sophia Daß schenkte ihm ab 1754 in rascher Folge mindestens neun Kinder, von denen nur drei überlebten.

Die Gemeinde Horneburg, in der Nähe Mittelnkirchens gelegen, gab 1755 eine neue Orgel in Auftrag. Allerdings ist nicht geklärt, ob sie von Matthias Schreiber oder von Andreas Zuberbier aus Rinteln stammt. Der Prospekt ähnelt sehr demjenigen in Dorum und – ähnlich wie in Mittelnkirchen – ist das Brustwerk wie ein kleines Positiv gestaltet. Allerdings hat der Horneburger Prospekt als einziger spitzwinklig zulaufende Basstürme im Haupt- und Brustwerk, während alle anderen Schreiberschen Orgeln dort Segmentbögen zeigen.

Ebenfalls im Jahre 1755 holte man ihn zu Reparaturarbeiten nach Bremen an die Domorgel von Arp Schnitger, die mit 50 Registern zu den größten norddeutschen Orgeln zählte.

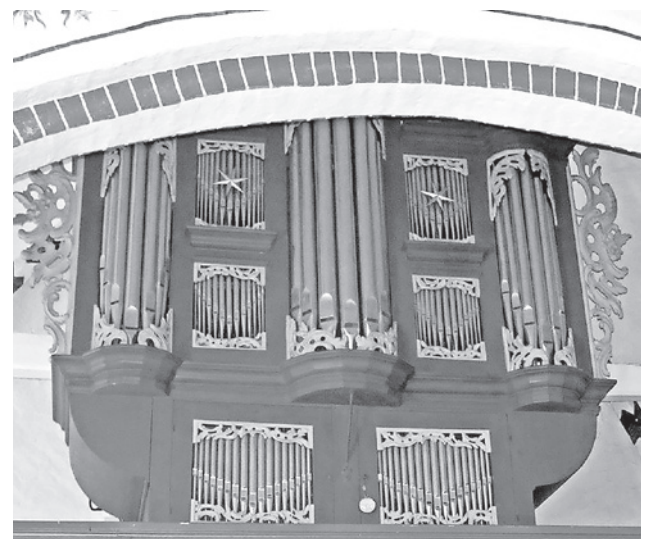
Ein weiterer interessanter Auftrag aus demselben Jahr ist der Neubau für die Kirche in Rellingen am nordwestlichen Hamburger Stadtrand. Die Kirche selbst wurde ebenfalls neu errichtet. Architekt Cay Dose schuf einen Zentralbau mit Kuppel und Laterne, der dem Idealbild des protestantischen Kirchenbaues entsprach. Für Dose war es die Krönung seines Lebenswerkes. Sie zählt zu den bedeutendsten Kirchenbauten des Barock in Norddeutschland, und Matthias Schreiber schuf die Orgel, die sich als drittes Element über Altar und Kanzel erhob. Schreiber musste für eine noch nicht fertige Kirche planen und kannte die Akustik nicht. Innerhalb von zwei Jahren waren Kirche und Orgel fertig. Laut Baurechnungsbuch bekam der Architekt

3450 Mark und der Orgelbauer 2050 Mark! In der heutigen Orgel sind nur noch 5 Register von Schreiber erhalten.

Im Jahre 1757 lieferte er einen Neubau für die Trinitatiskirche in Neuendorf bei Elmshorn. Die Orgel ähnelt mit ihren 21 Registern in Art und Aussehen der Loxstedter Orgel und wurde ganz nach norddeutscher Tradition auf die Nordseite gesetzt. Im Jahre 1983 wurde dieses Instrument in den ehemaligen Zustand zurück versetzt.

1758 baute Schreiber eine Orgel für die St. Leonhardt-Kirche in Koldenbüttel (Eiderstedt). Von diesem Instrument ist nur noch der Prospekt erhalten, der in seinem Mittelteil von Schreiber stammt und später verbreitert wurde. Auch hier finden wir die Segmentbögen in den Basstürmen. Schreiber baute sehr individuell, immer an die örtlichen Gegebenheiten angepasst. Dieses Können bewies er beim Neubau einer Orgel für die Schlosskapelle in Friedrichsruh bei Drage an der schleswig-holsteinischen Westküste. Dort gab es ein Instrument, das sich ganz dem Interieur unterordnen musste. Der Prospekt korrespondiert mit der Kanzel und steht auf einem Fuß; der Organist sitzt in dem Instrument, umgeben von den Pfeifen. Dieser verwinkelte Aufbau wirkt sich äußerst nachteilig auf die Traktur und die Windführung aus. Das erste Werk, dessen Erbauer nicht bekannt ist, hielt nur 12 Jahre. Die Schreibersche Orgel blieb 29 Jahre bis zum Abriss des Schlosses 1787 in Betrieb. Das Instrument wurde nach Moldenit (Schlei) verkauft, wo die Schreiberschen Pfeifen noch bis 1906 geklungen haben.

Im Jahre 1760 schuf Schreiber die mit 22 Registern größte Orgel für die Nikolaikirche in Apenrade (Äbenrå/Nordschleswig). Heute steht dort ein modernes Instrument der Firma Marcussen. Doch sind Disposition und Kontrakt erhalten; der alte Prospekt lagert auf dem Dachboden der Kirche. Von 1765 bis 1770 baute Schreiber eine neue Orgel für die St. Urbanuskirche in Dorum im Land Wursten. Für diese Kir-



Prospekt, Brustwerk und Hauptwerk der Loxstedter Kirchenorgel.

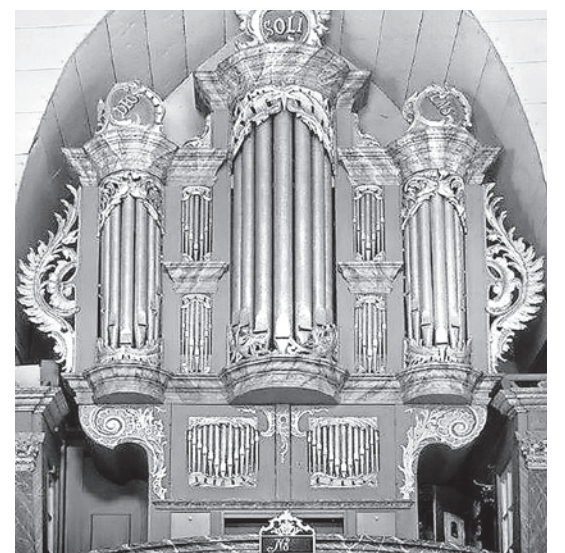
che war es bereits das dritte Instrument. Bereits 1904 verändert, ist nur noch der von Schreiber geschaffene Prospekt erhalten, der ein neuzeitliches Werk (1984) enthält.

Sein letztes Werk steht in der St.-Marien-Kirche zu Loxstedt und wurde 1769 von ihm begonnen. Für zwei Jahre überlappten sich die Arbeiten in Dorum und Loxstedt. Das mag einer der Gründe sein, warum sich der Bau in Loxstedt so lange hinzog. Die Loxstedter Orgel hatte einen Umfang von 21 Registern mit 2 Vakanzen, war also ursprünglich größer geplant und wäre mit 23 Stimmen von den bisher bekannten Orgeln des Johann Matthias Schreiber das umfangreichste Instrument gewesen. Doch sollte er die Fertigstellung nicht mehr erleben. Schreiber starb während des Neubaus in Loxstedt und wurde dort am 12. Mai 1771 begraben.

Fortsetzung auf Seite 2



Orgel aus der Schlosskapelle von Friedrichsruh, heute in Moldenit/Schlei.



Die Orgel der Trinitatiskirche in Neuendorf bei Elmshorn. (Fotos: Euent)



# Dorfalltag in der Zeit des Nationalsozialismus

## Erinnerungen an heftige Diskussionen und an die eigene Zeit in der Hitlerjugend

Vom politischen Alltag während der Nazizeit ist im Landgebiet zwischen Elb- und Wesermündung verhältnismäßig wenig aufgezeichnet und veröffentlicht worden. Ich habe diese Zeit in meinem Heimatdorf Wremen, das in den 1930er Jahren etwas mehr als 1000 Einwohner zählte, erlebt. Heftige politische Gespräche innerhalb der Familie, mit Verwandten, mit Nachbarn und Freunden sowie für mich die Hitlerjugend im Dorf sind meine Erinnerungen an die Zeit der nationalsozialistischen Diktatur.

Meine erste Begegnung mit einem uniformierten Nationalsozialisten, einem SA-Mann, hatte ich auf dem alten Wremer Schulhof. Das war kurz vor der Reichstagswahl am 5. März 1933, bei der in Wremen von 606 abgegebenen Stimmen 362 für die NSDAP und 197 für die SPD abgegeben wurden. Ich war damals 7 Jahre alt. An den Inhalt der Rede des Mannes kann ich mich zwar nicht mehr erinnern, wohl aber an die schicke Uniform, die mich sehr beeindruckte. Meine Mutter sagte mir, dass ich immer wieder davon gesprochen hätte: „So ein zackiger SA-Mann möchte ich später auch einmal werden“. Zu dieser Zeit sah ich auch die erste Nazifahne, die über Wremen flatterte.

Ich erinnere mich besonders an die häusliche Atmosphäre in jener ersten Zeit der Hitlerdiktatur. Manchmal, und das ungewöhnlich heftig, wurde mit Nachbarn und Freunden in unserem Hause über die weitere Entwicklung der politischen Situation diskutiert. Mein Großvater, der politisch eher zurückhaltend war, soll um 1929 gesagt haben: „Mit Hitler kommt der Kommunismus von rechts. Der Mann ist mir zu radikal. Ich glaube, der wird, wenn er überhaupt einmal die Mehrheit erhält, nicht lange am Ruder bleiben.“

Um 1930 war die allgemeine Stimmung im Dorf für Hitlers Politik. Beeindruckend war für viele die Tatsache, dass gleich nach 1933 die damals hohe Arbeitslosigkeit in relativ kurzer Zeit beseitigt wurde. Viele Arbeitslose im Dorf hatten plötzlich wieder Beschäftigung. Und das war für die meisten, politisch nicht sonderlich interessierten Einwohner das Wichtigste. Der Tenor war „Hitler schafft Arbeit, alles andere ist egal.“ Viele sahen nicht, dass hinter den neuen Arbeitsplätzen Wiederaufrüstung und Kriegsvorbereitung standen.

Nach und nach wandelte sich die Stimmung zaghaft. Es gab kritische, aber meistens sehr vorsichtige Äußerungen gegen Hitler. „Das, was er jetzt macht, bedeutet Krieg“, sagte mein aus Lehe stammender Onkel 1935/36 bei einer heftigen politischen Diskussion in unserem Wohnzimmer; dies allerdings mit allem Nachdruck. Er neigte allgemein zur SPD-Politik. Mein Vater, im Ersten Weltkrieg schwer verletzt, war als ehemaliger Berufssoldat bis zu seinem Tode 1935



DJ-Jungzugführer Hein Carstens mit Hilde Struß, (Haushälterin von Pastor Möller) im Pastorengarten. (Fotos: Pastor Johann Möller)

ein begeisterter Stahlhelmanhänger. Er sagte oftmals, dass mit Hitler „bald wieder preußische Ordnung in Deutschland herrschen wird. Das einzig Richtige.“

Innerhalb der Familie stritt man sich immer heftiger. Auch in unserer Familie waren manche bis zum bitteren Ende von der „richtigen Idee unseres Führers“ überzeugt. Meiner Ansicht nach erkannten die meisten Wremer damals nicht das kommende Vorhaben des Diktators, die brutale Eroberung des „Lebensraumes“ auf Kosten der Ostvölker, die man als „Untermenschen“ bezeichnete. Es wird nicht so heiß gegessen, war die allgemeine Ansicht. Auch das aggressive Vorgehen gegen Juden wurde heruntergespielt. Wenn man hinter vorgehaltener Hand wirklich etwas „von brutalen Maßnahmen“ hörte, dann hieß es: „Man redet viel zu viel. Das wird so schlimm nicht werden.“ Dem Wahrheitsgehalt solcher Aussagen auf den Grund zu gehen war unmöglich, denn die diktatorischen Machenschaften der Nazis wurden von Jahr zu Jahr schlimmer. Die Propaganda war ungeheuer stark und beherrschend. Die Angst wuchs, wegen zu starker Kritik verhaftet zu werden.

Materiell ging es offensichtlich allen sichtbar besser. In den Augen der meisten hatten die Nationalsozialisten das Versprechen, Arbeit zu schaffen, gehalten. Damit wuchs auch das Vertrauen zum Führer. Vor allem dessen vermeintliche Erfolge wie die Wiedereingliederung verlorener Gebiete nach dem Ersten Weltkrieg in das Deutsche Reich bis hin zu den anfänglichen ersten großen militärischen Siegen des Zweiten Weltkrieges. Nach Stalingrad und den stärker werdenden Luftangriffen der westlichen Alliierten, folgte jedoch dumpfes Schweigen. Man wollte den „Niedergang“ einfach nicht glauben und manche Wremer vertrauten auf den immer wieder zitierten Propagandaspruch: „Unsere Feinde werden zittern, wenn erst die neuen Waffen kommen.“ Aber hinter vorgehaltener Hand, unter guten Freunden, kam wachsende Skepsis auf. Vor allem

hatten die meisten Einwohner Angst zu viel zu sagen. Das passierte einmal dem gegenüber wohnenden Nachbarn. Er war während einer Diskussion recht wütend, als er sehr erregt hervorstieß: „Gegen das riesige, mächtige Amerika kann man keinen Krieg gewinnen; und vor allem in Russland laufen wir uns tot. Das ganze bisher eroberte Gebiet Europas ist eine Wiederholung der napoleonischen Militärpolitik. Das muß eines Tages böß schieß gehen.“ So etwas gegenüber einem Jugendlichen zu sagen, war sehr gewagt! Er hat es später bereut und hatte auch wohl Angst. „Over dat is mi man so rut schoten, ik wöör so vergrellt“, sagte er mir nach dem Kriege.

### Die Hitlerjugend in Wremen

Das Jugendheim der Hitlerjugend befand sich in Wremen in der jetzigen In der Langen Straße gegenüber der Kirche. Jeden Sonnabendnachmittag trafen wir uns dort. Wir, das waren die 10- bis 14-jährigen, die das Deutsche Jungvolk (DJ) in der Hitlerjugend (für die 14- bis 18-jährigen) bildeten, sangen viel, vor allem die neuen Nazilieder, und hörten über Germanentum, über die Geschichte Preußens, über Friedrich den Großen, den Krieg gegen Frankreich 1870/71 und über den Ersten Weltkrieg.

Alles wurde unkritisch, allein im Sinne der NSDAP dargestellt. Ebenso unkritisch und immer wieder hörten wir die „glorreiche Geschichte der NSDAP“. Propagandaminister Goebbels hatte dazu formuliert „Deutschtum ist Hochkultur der Menschheit“. Dieser Leitspruch hing, schwarzweiß-rot eingerahmt, im Wremer Jugendheim. In Wremen war das Deutsche Jungvolk in drei Jungenschaften – jede Jungenschaft bestand aus 12 bis 15 Jungen- organisiert. Sie bildeten den „Jungzug Wremen“. Darüber stand im gesamten Land Wursten das Fähnlein (drei Jungzüge), dann folgte der Stamm, zu dem drei bis vier Fähnlein aus Wursten und Nordholz gehörten. Die nächste Gliederung war der Jungbann im Landkreis We-

sermünde mit einem hauptamtlichen Führer in Wesermünde, dem heutigen Bremerhaven. Im Sommer 1938 kam der Bremerhavener Jungbannführer zur Inspektion nach Wremen. Dienstliche Überwachung hieß das damals. Ich werde nie vergessen, wie er uns am Deich in der Nähe des Kutterhafens nach Aufzählung der vielen Erfolge Hitlers sinngemäß erklärte: „Wenn wir von unseren Feinden angegriffen werden sollten, was ja der Führer auf jeden Fall verhindern will, dann muß jeder von uns fest zu ihm stehen. Diese totale Bereitschaft ist oberstes Gebot. Wie gesagt: Adolf Hitler will keinen Krieg. Er weiß wie furchtbar Krieg ist. Er hat ihn an vorderster Front vier Jahre erlebt!“

Später habe ich oft an diese Äußerung gedacht. Vermutlich war das damals schon die vorsichtige „Vorbereitungsinformation“ der unteren Führungsgremien, um das Volk auf den von Hitler gewollten Krieg vorzubereiten. Ich jedenfalls war zu der Zeit überzeugter „Jungnazi“. Bedingungslos! Hitler war für mich der größte Politiker aller Zeiten! Es gab ein großes, vielfach verbreitetes Propagandafoto: Friedrich der Große, Otto von Bismarck und Adolf Hitler. Dieses Foto erhielt ich 1938 vom Jungbann für „treue Dienste im Sinne unseres Führers“.

In Iburg nahm ich 1937 an einem Gebietszeltlager teil. Exerzieren, Sport und Geländespiele standen ganz oben an. In der Nähe unseres Zeltes lagen in einem besonders großen Zelt Gäste aus Dänemark. Ich meine mich zu erinnern, dass es eine Pfadfinder-Organisation war. Sie nahmen nicht an unserem Dienst teil; die Jungen gingen spazieren und besuchten wiederholt die Stadt Iburg. Von einigen unserer Lagerführer wurde wiederholt hinter vorgehaltener Hand gelästert: „Schlechte Disziplin. Keine klare, dem Vaterland förderliche Vorstellung. All das, was wir haben, das haben die nicht!“

Fortsetzung auf Seite 3



DJ-Jungzug Wremen am 7. August 1943. Am Außendeich am Wremer Hafen.

### Vor 300 Jahren an der Mosel geboren ...

Fortsetzung von Seite 1

Damals war das Gehäuse fertig sowie die vier Bälge, die Windladen, die Klaviatur, Trakturteile und die meisten Pfeifen im Hauptwerk und Pedal. Welche Brustwerkpfeifen von Schreiber stammen, ist nicht ganz geklärt.

Bei seinem Tode war Schreiber bankrott. So gab es wegen rechtlicher Schwierigkeiten eine Unterbrechung von 10 Jahren beim Bau der Orgel, bis 1781 Georg Wilhelm Wilhelm weiterbaute. Doch zogen sich die Arbeiten bis 1786 hin. Darüber war Schreibers

2. Ehefrau 1782 gestorben. Wilhelmis Arbeit galt als misslungen. Erst Johann Wolfgang Witzmann vollendete die Orgel 1789, 20 Jahre nach Baubeginn.

### Orgelbauer im 18. Jahrhundert: Ein lukrativer Beruf?

Landrat von Issendorf auf Gut Düring beklagte, dass Schreiber bei seinem Tod bankrott war. Die Orgelbauer mussten damals wie heute teure Materialien wie Metalle, abgelagertes Holz, Leder und vieles mehr vorfinanzieren. Die Finanzierung der Instrumente lag in aller Regel nicht bei der Kirche, sondern

bei der Gemeinde. Allgemein wurde in vier Raten bezahlt. Doch oft genug kamen die Gemeinden in Verzug und das traf den Orgelbauer hart. Oft wurden auch Register aus alten Orgeln verrechnet, die der Orgelbauer abnehmen musste. So sind in der Loxstedter Orgel mindestens drei Register gebraucht eingebaut worden, also älter als 1769. Unter Umständen stammen sie aus der alten Apenrader Orgel, die laut Kirchenkontrakt ihm überlassen werden sollte. So gesehen waren die 300 M Aufgeld aus Mittelkirchen eine enorme Summe.

Mit dem Weinhandel, den er weiterhin betrieb, hatte Schreiber ein

zweites Standbein. Doch auch das rettete ihn letztlich nicht.

Er bekam ein Begräbnis bei den kleinen Leuten, die auf der Nordseite der Kirche bestattet wurden. Doch öffnen sich die nördlichen Kirchtüren, so ist der Klang seiner Orgel zu hören.

Im Jahre 2015 wurde sie gründlich überholt und instand gesetzt. Die zwei Vakanzen wurden aufgefüllt, ein Nachthorn 4' im Hauptwerk und eine Sesquialtera II im Brustwerk wurden von Meister Bente aus Helsinghausen eingefügt. So klingt die Loxstedter Orgel heute schöner und voller als je zuvor.

Ulrich Euent



# Die ersten Container kamen an die Weser

Vor 50 Jahren lösten die Blechkisten in Deutschland eine Transport-Revolution aus

Kurz vor 6 Uhr am 5. Mai 1966 setzte die FAIRLAND der US-Reederei Sea-Land im Bremer Überseehafen den ersten Container heil auf deutschem Boden ab. Die zweite Blechkiste aber rutschte aus dem Ladegeschirr des umgebauten Stückgutfrachters. Sie krachte auf das Führerhaus einer Zugmaschine. Front- und Seitenscheiben splitterten; der Fahrer kam mit dem Schrecken davon. Bei den restlichen 97 Containern ging alles glatt.

Der Unfall und die improvisierte Entladung der FAIRLAND bewiesen: Bremens Häfen waren auf Container noch zu wenig vorbereitet. Deren Umschlag verlangte von heute auf morgen anderes Gerät als der traditionelle Stückgutverkehr mit Kran, Gabelstapler und Sackkarre. Sea-Land stapelte die genormten Großbehälter nicht vor dem Hafenschuppen, sondern setzte sie vom Schiff gleich auf ein Lkw-Chassis. Die Zugmaschinen brachten sie direkt zum Kunden.

Der Schwenkbereich der bordeigenen Containerbrücken der FAIRLAND war knapp; die Lastwagen mussten dicht heranfahren. Auf der Kaje standen vier Arbeiter mit langen Stangen, an deren Spitze ein Haken saß. Wenn ein Container an der Verladebrücke hing, neigte sich das Schiff. Die Blechbox begann zu schwingen und musste eingefangen werden, damit sie genau auf den vier Befestigungspunkten des Sattelschleppers landete. Die Männer hakten ihre Stangen an den unteren vier Ecken ein und lenkten so den Container.

Der Chef der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG) Gerhard Beier hatte seit einiger Zeit die Entwicklung in den USA verfolgt. Die Sea-Land-Reederei bereitete 1965 die erste Transatlantiklinie für Container vor. BLG-Manager erkundeten die Umschlagstechnik im Sea-Land-Heimathafen Port Elizabeth. Im Gegenzug kamen die Amerikaner nach Bremen, um die Voraussetzungen im Überseehafen zu prüfen. Beier wollte sie überzeugen, neben dem bereits gesetzten Rotterdam auch Bremen anzulaufen. Bremen lag im deutschen US-Handel vorn; es war genug Ladung da, um die Container zu füllen. Sea-Land sah sich auch in Hamburg um, stieß aber auf kein Interesse. Die Amerikaner forderten freie Liegeplätze, Kaje für die Sattelschlepper und Containerbrücken an Land. Die BLG wollte das riskante Geschäft wagen. Ende Februar 1966 wurde an der Weser die Tochtergesellschaft Sea-Land (Germany) Transport gegründet. Im Überseehafen ließ die BLG den neuen Umschlagplatz asphaltieren. Die FAIRLAND kam wie verabredet.

Kaum hatte sie den Überseehafen wieder verlassen, gab es in der Bremer Wirtschaft kein anderes Thema als die Containerisierung. Die Reedereien, Makler und Spediteure blieben zurückhaltend bis argwöhnisch. Hafensenator Georg Borttscheller aber hatte wie die BLG die Chancen des Containerverkehrs erkannt. Schon bald hieß er „Container-Schorse“.

Bremen blieb am Ball. Die erste Containerbrücke ging fünf Monate nach dem Eintreffen der FAIRLAND am 1. Oktober 1966 im neuen Neustädter Hafen in Bremen in Betrieb. Vier Millionen DM kostete sie die BLG. Mitte November eröffnete die AMERICAN RANGER den wöchentlichen Dienst der United States Lines nach New York. Anfang Januar 1967 kam die CONTAINER DISPATCHER der Container Marines Lines und damit die dritte US-Reederei mit einem Liniendienst nach Bremen. Bremen war nun der erste europäische Hafen mit mehreren Container-Linien.



Die neuen Schnellfrachter von 1967 wie hier die SACHSENSTEIN konnten nur wenige Container an Deck befördern. (Hapag-Lloyd).



Die FAIRLAND der Sea-Land-Reederei eröffnete am 5. Mai 1966 den Containerverkehr mit Bremen als erstem deutschen Hafen (BLG).



Erstes deutsches Containerschiff war ab Herbst 1968 die WESER EXPRESS des Norddeutschen Lloyd (Hapag-Lloyd). (Fotos: Sammlung Focke)

Bremen blieb am Ball. Die erste Containerbrücke ging fünf Monate nach dem Eintreffen der FAIRLAND am 1. Oktober 1966 im neuen Neustädter Hafen in Bremen in Betrieb. Vier Millionen DM kostete sie die BLG. Mitte November eröffnete die AMERICAN RANGER den wöchentlichen Dienst der United States Lines nach New York. Anfang Januar 1967 kam die CONTAINER DISPATCHER der Container Marines Lines und damit die dritte US-Reederei mit einem Liniendienst nach Bremen. Bremen war nun der erste europäische Hafen mit mehreren Container-Linien.

Auch die Bremer Reedereien schwenkten 1967 um. Die DG „Nep-tun“ und Bruno Bischoff & Co. gründeten den Bremer Behälterdienst, für die Argo Reederei lief der Containerfrachter ARCTURUS vom Stapel und Anfang Juli 1967 wurde im Neustädter Hafen bereits der 10.000 Container an Land gesetzt. Viele misstrauten noch den „Schachtelschiffen“. Für die einen war der Container inzwischen eine

„Wunderkiste“, andere sorgten sich um ihre Existenz. „Das Ding stellt uns alle vor große Probleme“, räumte Richard Bertram im Sommer 1967 ein. Für den Lloyd-Vorstand war „eine Lawine ins Rollen gekommen“, die „viele von uns unter sich begraben“ werde. Hapag und NDL mieteten einige Container in den USA und holten sie nach Deutschland. Sie wollten sie in ihrem Frachtdienst zur US-Ostküste erproben. An die Frachtkontore und Makler ging die Bitte, sich um Ladung zu bemühen, die in die Blechkisten passte. Sie wurden den Kunden mit dem Hinweis schmackhaft gemacht, die Verpackung in Kisten entfallen und Ladungsschäden würden vermieden, weil die Containerware direkt beim Empfänger abgeliefert und nicht zwischengelagert würde.

Weder der NDL noch die Hapag besaßen damals ein Containerschiff. Container konnten sie nur als Decksladung auf ihren Stückgutfrachtern befördern. Obwohl der Lloyd einen Trend zum „Behälter-Verkehr“ ausgemacht hatte, setzte er ab 1967 auf der wichtigen Ostasienroute drei neue, extrem teure konventionelle Schnellfrachter der FRIESENSTEIN-Klasse ein.

Fortsetzung auf Seite 4

## Dorfalltag in der Zeit des Nationalsozialismus

Fortsetzung von Seite 2

Beim Besuch des Gauleiters vom Gau Weser-Ems, Carl Röver (1889-1942), wären wir beinahe Zeuge eines bösen Unfalls geworden. Als er einen großen Findling besteigen wollte, um von dort seine Rede zu halten, wäre er um Haaresbreite gestürzt. Seine Rede war nicht bemerkenswert, es war reine Propaganda.

Im Jahr darauf waren wir im großen Zeltlager auf Wangerooge. Ich freute mich riesig, denn endlich wollte ich mal eine Dünenwelt kennen lernen. Davon hatte ich viel gehört und natürlich auch viele schöne Bilder gesehen. Wir waren zwar nahe den Dünen – aber: Immer im „Gleichschritt“: vorwiegend Geländespiele und „Propaganda-Vorträge“. Kommentar meines Freundes verärgert: „Man will doch ok mol allein los un nöger (näher) wat kieken (schauen)“.

Als wir zurückkamen nach dieser Fahrt wurde ich zum Oberhordenführer (bei der Wehrmacht Obergefreiter) befördert. Zu Beginn des Krieges zum Jungenschaftsführer und um 1942/43 zum Jungzugführer. Ich hatte zwar den Ehrgeiz Fähnleinführer zu werden – das Fähnlein setzte sich zusammen aus den Jungzügen Imsum, Missewarden und Wremen. Dieses Ziel erreichte ich aber nicht. Fähnleinführer wurde ein Junge aus Missewarden. Immerhin war ich sein Stellvertreter im Range eines Oberjungzugführers.

Die Gestaltung des sogenannten Dienstes meines Jungzuges Wremen bestand aus Exerzieren, Sport und Ge-

ländeübungen. Politische NS-Schulungen wurden nach den vorgegeben Dienstvorschriften durchgeführt. Ich orientierte mich nach den Büchern „Ein Junge des Führers“ und „Pimpf im Dienst“. Dieser Dienst fand immer am Sonnabendvormittag statt. Der Schulunterricht – das muß kurz vor dem 2. Weltkrieg gewesen sein – fiel aus. Ein Landwirt weigerte sich seine Jungen zum DJ-Dienst zu schicken. „Dor lehrt de doch nix, miene Jungs bleibt in de School.“ Diese Äußerung war sehr gewagt, aber es ging gut.

Vom Jungbann wurden wir aufgefordert, so gut es ging am Sieg mitzuhelfen. Da hatte ich die wirklich gute, völlig „unpolitische“ Idee, im Frühjahr die Gärten von den Mitgliedern meines Jungzuges umgraben zu lassen. Und zwar ausschließlich die Gärten der Wremer Frauen, deren Männer an der Front waren. In fünf Kolonnen eingeteilt, haben wir wirklich viel geschafft. Ich erhielt ein Belobigungsschreiben des Jungbanns aus Wesermünde. Aus heutiger Sicht etwas typisch Verrücktes aus jener Zeit: In jedem Garten, so lautete der Befehl, sollte ein Hitlerjugendwimpel in das Erdreich gesteckt werden, um zu dokumentieren: „Die deutsche Jugend hilft mit den Sieg zu erringen“. Für jeden Garten einen Wimpel! Dazu kam es nicht, da wir nur einen Wimpel hatten. Dieser war im Laufe der Zeit vom Nordseewind auch noch ziemlich „zerflattert“ worden.

Als ich im Sommer 1943 mit meinen Schulkameraden von der Mittelschule Dorum in Sande bei Wilhelmshaven als Flakhelfer dienen musste, endete meine DJ-Zeit als Oberhordenführer. Die Organisation der Hitlerjugend

war kaum nennenswert in Wremen. In Imsum war man deutlich aktiver. Dies wurde in jenen Tagen von den Wremern neidisch bewundert. Vor allem hatten die Imsumer seit 1938 ein großes, eigenes Heim am Bahnhof, das in Eigenarbeit mit vielen Spenden erbaut worden war!

Wie fanatisch ich eingestellt war, und natürlich – mehr oder weniger – die meisten meiner Schulkameraden: Meine Mutter versuchte mich im Herbst 1943 vom Wehrdienst zu befreien. Theoretisch bestand die Möglichkeit: Mein Vater war Ostern 1935 an seinem Kriegesleiden aus dem Ersten Weltkrieg gestorben. Meine Mutter hatte zwei Kinder verloren; ich war somit der einzige Nachkomme der Familie. Es gab eine heftige Auseinandersetzung. Ich zerriß das aufgesetzte „Befreiungsschreiben“ und sagte: „Ich will Offizier werden und selbstverständlich am Endsieg teilnehmen. Daran wird keine Macht der Welt etwas ändern können“. Meine Mutter weinte still. Mein väterlicher Freund Dr. Karl-August Strate, der die Idee zu dem „Befreiungsschreiben“ gehabt hatte, schüttelte den Kopf und sagte: „Hoffentlich wirst du das nicht noch einmal bitter bereuen.“



Blick auf den früheren Wremer Schulhof. Hier fand 1933 die erste größere Versammlung der NSDAP statt. (Foto: Hein Carstens)

Alle Freunde, Verwandte und Bekannte, sahen gleich nach dem Krieg schon im ersten Überblick, was für eine Katastrophe Hitler zwischen 1933 und 1945 angerichtet hatte. Schlimmer noch: was für ein furchtbares Verbrechen er allein den Juden gegenüber ausführen ließ. Nur ein Verwandter blieb leider unbelehrbar. Er behauptete KZ-Lager hätte es nicht gegeben.

Als ich im August 1945 leicht verwundet aus russischer Gefangenschaft heimkehrte, besuchte ich meinen väterlichen Freund Pastor Johann Möller, der immer ein entschiedener Gegner der Nazis gewesen war. Die Freude, mich relativ gesund wieder zu sehen, war groß. Wir sprachen lange über die vergangenen Jahre.

Hein Carstens



## Die ersten Container kamen an die Weser

Fortsetzung von Seite 3

Für sie investierte er 175 Millionen DM. Damit glaubte sich der Lloyd „auf Jahre hinaus gerüstet“. Die Zeit sei „noch nicht reif für ausschließliche Container-Schiffe“. Sie seien „noch unwirtschaftlich“. Schiffe wie die FRIESENSTEIN hatte die Hapag schon einige Jahre zuvor in Fahrt gesetzt. Jetzt zog der Lloyd nach – zu spät. Er setzte auf falsche Pferd und viel Geld in den Sand. Denn auf die großen Blechkisten waren die neuen Frachter nicht vorbereitet. Zwar konnten sie ein paar von ihnen an Deck transportieren, doch in ihre Luken passten sie nicht.

Schon bald nach der Indienstellung der FRIESENSTEIN-Klasse sah der Lloyd, wie schnell sich das konventionelle Ladungsgeschäft wandelte. Im Fernostdienst würden die flotten Frachter nicht lange bleiben können. Die längst überwiegend zusammenarbeitenden Reedereien Hapag und NDL reagierten abgestimmt auf die endlich erkannte Herausforderung. Im Dezember 1967 gründeten sie den Deutschen Container-Dienst. Als erste europäische Reedereien bestellten sie noch im selben Jahr zwei Vollcontainerschiffe. Die Investitionen waren gewaltig: Für die komplette Umstellung der Flotte rechneten Hapag und Lloyd mit über 800 Millionen DM. Jedes Schiff brauchte einen dreifachen Container-Satz. In Bremerhaven begann im Februar

1968 der Bau einer 700 Meter langen Container-Kaje, die bis heute auf fast fünf Kilometer und damit zur längsten Stromkaje der Welt gewachsen ist. Der Betrieb im Nordhafen wurde bereits im Juni 1968 aufgenommen. Der erste der heute 14 Liegeplätze direkt an der Weser war im April 1971 fertig.

Neben dem Nordatlantik erforderten weitere Linien rascher als erwartet den Übergang zur Containerverladung. Für den NDL begann die neue Transport-Epoche am 25. Oktober 1968 in Bremen: Die 171 Meter lange WESER EXPRESS eröffnete den ersten deutschen Nordatlantik-Containerdienst. Zweiter NDL-Containerfrachter war ab Januar 1969 die MOSEL EXPRESS. Beide Schiffe konnten 736 der neuen Kisten an Bord nehmen. Die FAIRLAND hatte Platz für nur 226 Container.

Im Quartett mit den Hapag-Schiffen ELBE EXPRESS und ALSTER EXPRESS boten die Lloyd-Schiffe nun einen wöchentlichen Dienst zur US-Ostküste an. Ende April 1970 lief der letzte Neubau für den NDL beim Bremer Vulkan vom Stapel, die für die Australien-Fahrt bestimmte MELBOURNE EXPRESS. Sie zählte mit 13.384 BRT zur zweiten Generation der Containerschiffe. Ab 1972 lösten fünfmal so große Containerschiffe die FRIESENSTEIN-Klasse nach nur fünf Jahren auf der Fernostroute ab. In nur einem halben Jahrzehnt hatte sich das System der Seetransporte radikal gewandelt. Die Container-Revolution war nicht aufzuhalten.

Harald Focke

## Aktuelles aus der Vereinsarbeit

### Die grüne Insel Irland: Kultur und Natur

Morgensternerreise vom 3. bis 11. August 2016

Auf der Fahrt nach Irland werden die Reisenden intensiv Kultur und Natur erleben. Nach einer nächtlichen Fährüberfahrt nach Hull geht es durch Nordengland und Wales nach Holyhead und weiter mit der Fähre nach Dublin (mit Stadtrundfahrt) und zur Klosterstadt Clonmacnoise am Shannon, die größte und bedeutendste Ruinenstätte Irlands, mit den Ruinen der Kathedrale sowie von acht Kirchen aus vier Jahrhunderten.

Connemara ist eine von kleinen Seen und Torfmooren durchzogene Heide Landschaft, in der das Meer immer spürbar ist. Entlang der Küste geht es von Salthill nach Kylemore Abbey, 1665 als älteste irische Benediktinerinnenabtei gegründet und schon die bald zum Lustschloss umfunktioniert. Weiteres Ziel ist die von hohen Bergen, den „Twelve Bens“, umgebene Marktstadt Clifden. Mit dem Burren durch-

fahren wir eine weitere imposante Landschaft mit seltenen Pflanzen und Blumen, vorbei an den mächtigen steil zum Meer abfallenden Cliffs of Moher nach Killarney.

Auf dem Programm stehen auch die Halbinsel Iveragh, besser bekannt als Ring of Kerry, die sogenannte "irische Akropolis", der Rock of Cashel, ein drucksvolles Überbleibsel von Glanz und Macht des einstigen Könige.

**Im Reisepreis von 1315 EURO im DZ bzw. 1560 EURO im EZ enthalten: Fahrt im modernen Reisebus, Fährpassagen, Unterbringung in Standard-Kabinen mit Du/WC, Abend- und Frühstücksbüfett an Bord, Übernachtungen mit Halbpension 3-Sterne-Hotels in Dublin, Galway und Killarney; durchgehende Reiseleitung ab/bis Dublin, Eintritte und Führungen; Rücktrittsversicherung. Auskunft: Manfred Massow (0 47 45 / 10 62) sowie das Busunternehmen Giese (0 47 47 / 7 46 40 25).**

## Nachruf

### Eberhard Nehring

Eberhard Nehring, geboren am 25. März 1943, ist am 12. April 2016 verstorben. Mit zahlreichen Beiträgen zum Niederdeutschen Heimatblatt, zum Jahrbuch der Männer vom Morgenstern und mit anderen Publikationen hat er sich ein bleibendes Andenken bei den Männern vom Morgenstern geschaffen.

Im Zentrum seiner Forschungen stand die Geschichte seines Heimatortes, der Gemeinde Stinstedt. Als er 1982 die „Chronik Stinstedt (Ortsteil der Gemeinde Loxstedt)“, herausgegeben



zu einer Konzentration auf diese, wie Veröffentlichungen zu Jürgen Bicker auf Nüchel oder zu Heinecke von Luneberg zu Freschluneberg zeigen. Seine Detailkenntnisse waren auch wesentliche Grundlagen zur Sonderpublikation der Männer vom Morgenstern über die Flurnamen Wesermündes, deren Mitautor er 1995 war. Die Flurnamen sah er als „Bestandteile alter bäuerlicher Beziehungen seiner Bewohner zu seiner Umgebung“.

Die Anregung zur Heimatforschung erhielt

er von seinem Volksschullehrer Alfred Zander. Durch sein intensives Quellenstudium vor Ort und mit unendlichen Mengen kopierter Originale zu Hause hatte er beste Beziehungen zu den Staatsarchiven, vor allem dem von Stade. Vielleicht war es seine Arbeit als Postbeamter, die ihn über das Studium von historischen Schriftquellen hinaus zur Beschäftigung mit einer anderen Quellengattung führte, nämlich mit Siegeln und Stempeln. Unter dem Blick auf den Weg zu mehr Eigenverantwortung und politische Umschwünge seit dem mittleren 19. Jahrhundert analysiert er 1994 im Jahrbuch die unterschiedlichen Stempel auf amtlichen Beglaubigungen, die er fleißig gesammelt hat.

Leider wurde Eberhard Nehring nach der Jahrtausendwende durch gesundheitliche Probleme von weiteren Publikationen abgehalten. Er nahm aber weiter, so lange er mobil war, an den Treffen des Beirats der Morgensterner, der Familienforscher und der Arbeitsgemeinschaft Flurnamen teil. Diese bezog ihn bis zuletzt durch Besuche in ihre Arbeit ein. Wir alle werden ihn als anregenden, oft streitbaren Gesprächspartner vermissen.

Nicola Borger-Keweloh

## Einladung

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

**Mittwoch, 4. Mai 2016, 18.00 Uhr, Deutsches Schiffahrtsmuseum**  
**Buchvorstellung: Regina Contzen, Edith Laudowicz, Romina Schmitter:**  
**Frauen Geschichte(n) –**

Biografien und FrauenOrte aus Bremen und Bremerhaven  
**Mit Beiträgen von Beate Borkowski und Hartmut Bickelmann**  
 Gemeinsam mit dem Stadtarchiv, dem Bremer Frauenmuseum, dem Deutschen Schiffahrtsmuseum und dem Verlag „Edition Falkenberg“

**Mittwoch, 18. Mai 2016, 17 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden,**  
**Schloß Morgenstern, Burgstraße 1:**  
**Geschichte(n) am Mittwoch**

Ludwig Müller: Auf flinken Versfüßen durch den Dichtergarten



## Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Mai 2016

**Montag, 2. Mai 2016, 15-18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1:** Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“.

**Mittwoch, 4. Mai 2016, 18 Uhr, Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum:** Geschichte(n) am Mittwoch. Buchvorstellung: Frauen Geschichte(n) – Biografien und FrauenOrte aus Bremen und Bremerhaven.

**Mittwoch, 11. Mai, 17 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1:** Beiratssitzung

**Mittwoch, 18. Mai 2016, 17 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1:** Geschichte(n) am Mittwoch.

**Mittwoch, 18. Mai 2016, 19 Uhr, Otterndorf, Amtsscheune:** Plattdeutscher Gesprächskreis der Morgensterner. Leitung: Albert Wilhelm Oest und Elisabeth Baumann

Die „Arbeitsgemeinschaft Hadeln“, Leitung Heiko Völker, tagt wöchent-

lich mittwochs um 15 Uhr im Gemeindefaal 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 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