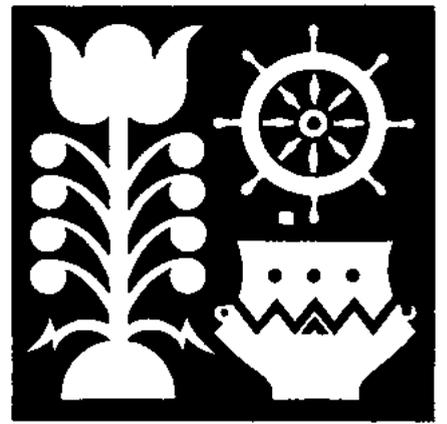


# NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E  
Gebühr bezahlt

November 2009  
Nr. 719

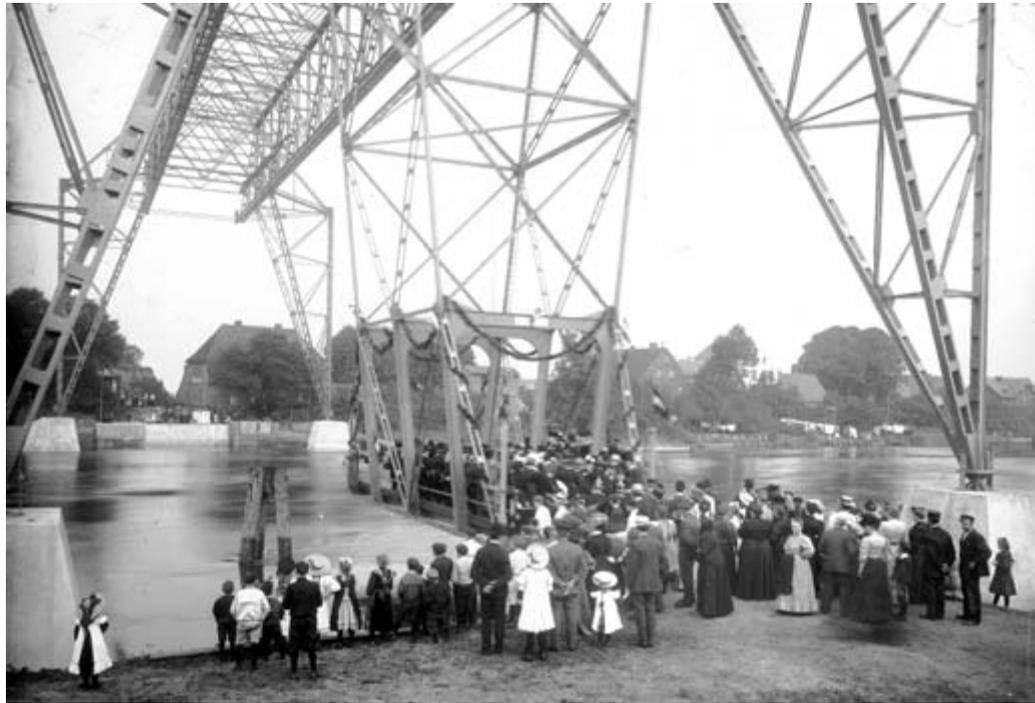


## Ein Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst

Planung, Bau und Geschichte der Schwebefähre über die Oste von 1897 bis 2009

Die 1881 in Betrieb genommene Eisenbahnverbindung von Harburg über Stade nach Cuxhaven mit einem Bahnhof in Basbeck erwies sich für die seit 1527 bestehende, traditionsreiche Prahmfähre zwischen Osten und Basbeck als Konkurrenz. Der Fahrplan der Prahmfähre war mit dem Zugverkehr abgestimmt. Wegen des Eisganges in den Wintermonaten und wegen der Tide auf dem Ostfluss konnte die Fähre nicht immer regelmäßig verkehren. Der steigende Personen- und Warenverkehr im Elbe-Weser-Dreieck Ende des 19. Jahrhunderts erforderte eine zuverlässigere Verbindung über die Oste, als es die existierenden Prahmfähren bieten konnten. Bei der Diskussion über eine feste oder bewegliche Brückenverbindung über die untere Oste kristallisierte sich die Gemeinde Osten als möglicher idealer Standort heraus. Da der Ostfluss hier nicht mehr so mächtig war, konnten die Kosten für eine Brückenquerung reduziert werden. Der wichtigste Ostehafen für die Zementverschiffung in Schwarzhütten lag unterhalb von Osten und wurde von der Brückenplanung nicht tangiert.

Die Gemeinde Osten hatte ein starkes Interesse an einer Brückenquerung innerhalb ihrer Grenzen, so dass sie 1897 einen Ausschuss für ein Brückenprojekt einsetzte. Der Kreis Neuhaus mit dem Wasserbauinspektor Abraham an der Spitze der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unterstützte die Bewerbung Ostens für eine Drehbrücke. Die Gemeinde hatte seit 1900 Kontakt mit der Firma „Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A.-G. Werk Nürnberg“, die



Einweihungsfeier am 1. Oktober 1909 (Heimatverein Osten „An Moor und Diek“)

für die Konstruktion eines beweglichen Brückenbauprojektes in Frage kam. Durch die aufkommende Idee der Schwebefähren in Europa und Deutschland entwickelte sich aus der ursprünglich geplanten Drehbrücke bei Osten eine „Schwebebahn“, weil sie erheblich kostengünstiger als eine bewegliche Brücke gestaltet werden konnte. Bauinspektor Abraham entwarf in Kooperation mit der Gemein-

devertretung 1903 eine Planskizze für eine Schwebefähre, die 1904 konkretisiert wurde. 1905 kaufte die Gemeinde Osten das Fährprivileg (Fährgerechtigkeit) von dem damaligen Fährpächter Claus Drewes und schloss einen Vertrag mit der „Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, A. G.“ ab. Außerdem stellte sie 1905 die Weichen für die Finanzierung des Schwebefährenbaus in Abstimmung mit dem Kreis Neuhaus und den staatlichen Behörden in Stade und Hannover sicher. In den Jahren 1907 und 1908 wurden die Pläne und Kosten für die endgültige Herstellung der Schwebefähre zum Abschluss gebracht.

Der aus Berlin stammende Ingenieur Max Pinette war vom Mai 1908 bis Ende September 1909 im Auftrag der Kommune Osten als Bauleiter mit der Durchführung der Arbeiten mit den renommierten Lieferfirmen „Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg AG“ (MAN), Werk Gustavsburg in Verbindung mit der „Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft“ (AEG) aus Berlin und den örtlichen Firmen beauftragt. Im Gegensatz zu den anderen Fähren, die an Seilen an dem Brückenüberbau befestigt worden sind, schwebt die Ostefähre mittels eines starren Gerüsts, das an der Brückenkon-

struktion aufgehängt ist, über den Fluss. Die Kosten betragen insgesamt 274.050,22 Reichsmark. Die Bauzeit dauerte von August 1908 bis September 1909. Am 1. Oktober 1909 wurde die Schwebefähre zwischen Osten und Basbeck offiziell eröffnet.

Schon von weitem kann man die 38 m hohe und 25 m breite Stahlfachwerkstruktur der Ostener Schwebefähre – das Wahrzeichen der Osterschaft – erkennen, die eine Spannweite von 80 m aufweist. Sie ist auf vier Betonfundamente gegründet, für eine maximale Durchfahrthöhe von 29 m bei mittlerem Hochwasser konzipiert. Die auf 18 Tonnen

Tragfähigkeit ausgelegte Fährgondel (seit 1966) mit einer nutzbaren Länge von 16 m bzw. einer nutzbaren Breite von 4,3 m ist als starrer Fahrkörper an einem auf Schienen sich bewegenden Wagen mit vier Rädern an dem Brückengerüst aufgehängt. Der Antrieb erfolgte zuerst mit Gleichstrom und wird seit 1920 durch einen Elektrodrehstrommotor erzeugt. Der Fährponten, der für sechs Autos ausgelegt ist, schwebt nur wenige Meter über den Fluss.

Eine Überfahrt dauerte etwa drei Minuten. Als Museumsschwebebahn beträgt sie heute acht Minuten. Auf der einen Seite der Fährgondel befindet sich der Fahrstand, der auch gleichzeitig als Aufenthaltsraum für die Fährbenutzer dient. Sowohl auf der Ostener als auch auf der Basbecker Uferseite befanden sich Wartehäuschen. Für die Gemeinde Osten, die die Schwebefähre bauen ließ und sie bis zu ihrer Außerdienststellung betrieb, bedeutete sie eine profitable Einnahmequelle. Bis auf wenige Unfälle hat sich dieses einzigartige technische Baudenkmal, das für ein vergangenes Verkehrssystem zum Symbol geworden ist, außerordentlich gut bewährt. Die Ostener Schwebefähre war von 1909 bis 1974 täglich 24 Stunden betriebsbereit und wurde von zwei Fährleuten betreut. Auch wenn 1966 noch die Erneuerung der Fährgondel mit einer Vergrößerung der Kapazitäten erfolgte, war sie für den modernen Massenautomobilverkehr seit den 1960er Jahren längst zu einem Nadelöhr und Unikum geworden. Am 31. Mai 1974 wurde die Schwebefähre stillgelegt, nachdem eine von 1969 bis 1974 erstellte feste Straßenbrücke



Schwebefähre 2009 (Foto: Dr. Dirk J. Peters)

Fortsetzung Seite 2



Fährhaus bei der Schwebefähre 2009 (Foto: Dr. Dirk J. Peters)

### Ein Wahrzeichen... Fortsetzung von Seite 1

im Zuge der Bundesstraße 495 ostwärts in Sichtweite der Schwebefähre in Betrieb gegangen war.

1975 wurde für das einzigartige technische Baudenkmal, das seit 1975 unter Denkmalschutz steht, die „Fördergesellschaft zur Erhaltung der Schwebefähre Osten e. V.“ gegründet. Mit Unterstützung des damaligen Kreises Land Hadeln (heute Landkreis Cuxhaven) und des niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege in Hannover gelang es dem privaten Förderverein unter seinem rührigen Vorsitzenden Horst Ahlf, die Schwebefähre vor der Verschrottung zu retten und sie seit 1976 als Touristenattraktion zu betreiben. Nachdem die Ostener Fähre 1989 wegen technischer Probleme ihren Betrieb einstellen musste, konnte sie 1994 nach einer grundlegenden Sanierung für 1,2 Mio. Mark wieder über den Fluss verkehren. Im Jahre 2001 musste das technische Denkmal wegen gravierender Mängel an der Trägerkonstruktion und an der Elektrik erneut stillgelegt werden.

Nach der Bestandsaufnahme und Schadensanalyse durch ein Ingenieurbüro und auf der Basis eines Gutachtens des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege in Hannover wurde in zwei Bauabschnitten von 2004 bis 2006 die gesamte Stahlkon-

struktion mit der Technik aufwendig restauriert und die Konstruktion wieder in einen betriebsfertigen Zustand gesetzt. Die finanziellen Mittel von 1,265 Mio. Euro wurden von der Europäischen Union, der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Niedersachsen, dem Landkreis Cuxhaven, den Kommunen und den zahlreichen Stiftungen aufgebracht. Seit dem 21. April 2006 kann die Schwebefähre Osten-Hemmoor als „national bedeutendes Kulturdenkmal“ wieder für Fahrten über die Oste benutzt werden.

Anlässlich ihres einhundertjährigen Bestehens wurde die Schwebefähre Osten-Hemmoor am 1. Oktober 2009 als „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ von der Bundesingenieurkammer und der Ingenieurkammer Niedersachsen ausgezeichnet.

Der 2003 in Bilbao gegründete Weltverband der acht bestehenden Schwebefähren strebt in den nächsten Jahren bei der Unesco eine Anerkennung als Weltkulturerbe an. Die älteste Schwebefähre in Bilbao von 1893 besitzt diesen Status schon.

Dr. Dirk J. Peters

#### Quellen

- Archiv des Landkreises Cuxhaven in Otterndorf
- Kontrollbuch über Freifahrten für die Schwebefähre Osten
- Erneuerung der Gondel (1960)
- Betriebskosten (1910-1912)
- Planung und Bau der Schwebefähre, Bd. 1 (1900-1910) und Bd. 2

## Marschenratskolloquium 2009

„Flüsse als Kommunikations- und Handelswege“ war das Thema des diesjährigen Marschenratskolloquiums. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum war der ideale Austragungsort für diese Tagung, zu der Archäologen aus ganz Deutschland sowie aus den Niederlanden, Dänemark, Schweden, der Tschechei und den USA nach Bremerhaven gekommen waren. Beinahe 30 Vorträge lassen sich nicht in aller Kürze referieren. Sie werden demnächst in einer Publikation der Schriftenreihe „Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet“ des Niedersächsischen Instituts für historische Küstenforschung Wilhelmshaven nachzulesen sein.

Im öffentlichen Abendvortrag, in dem auch einige Morgensterner waren, umriss Frank Nikulka die besondere Rolle von Flüssen in der Siedlungsgeschichte der Menschheit und entwarf dabei ein breites Spektrum an Fragestellungen zur Ausbreitung und Überschneidung von Kulturen in Flussgebieten und von Flüssen als Kommunikationsraum oder Grenze. Hierzu führte er die Zuschauer bis an den Kongo und zeigte u.a. Möglich-

keiten und Grenzen der Vermischung archäologischer und ethnologischer Methoden. Die Welt von oben über Google Earth gesehen zeigt sich als ein übersichtlich zu bereisendes Revier und verweist auf Meere und Flüsse als natürliches Ordnungssystem. Genau diese Über-Sicht hatten Menschen vor Erfindung des Flugzeugs nicht.

Die Überlegung, was in dem jeweiligen Untersuchungszeitraum möglich ist sowie die Rekonstruktion naturräumlicher Gegebenheiten spielen eine wichtige Rolle bei der Interpretation archäologischer Befunde. Die naturräumliche Problematik wurde bei den extrem sich wandelnden Mäandern des Oberrheins ebenso anschaulich wie bei den durchgreifenden Veränderungen der Küstenlinie der südlichen Nordsee.

Insgesamt wurde deutlich, wie anregend es ist, nicht nur auf die enge eigene Region zu schauen, sondern auf benachbarte, aber ebenso auf entfernte Gegenden, um aus dem dort Erforschten eine differenzierte Sicht und neue Fragestellungen für das Eigene zu gewinnen.

Dr. Nicola Borger-Keweloh

## Schöne Bescherung

### Neue Bücher der Männer vom Morgenstern

Nun ist es wieder an der Zeit, an den weihnachtlichen Gabentisch zu denken. Was bietet sich da Passenderes an als ein schönes Buch aus dem Verlag der „Männer vom Morgenstern“? Gerade in den letzten beiden Jahren sind mehrere neue, umfangreiche und gut ausgestattete Veröffentlichungen erschienen.

Mit der nachfolgenden Übersicht der wichtigsten Publikationen möchten wir Ihnen die Auswahl erleichtern. Alle Titel können über den Buchhandel bezogen werden. Mitglieder erhalten Rabatt, wenn sie das Buch in unserer Geschäftsstelle im Fischereihafen erwerben (Mi. 15.00-19.00 Uhr, Sa. 10.00-13.00 Uhr).

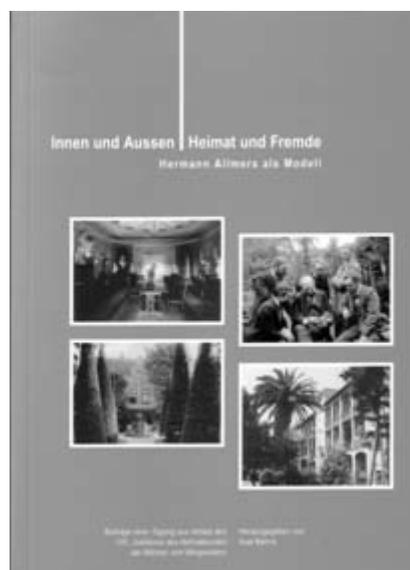
**Gisela Tiedemann: Wind- und Wassermühlen zwischen Elbe und Weser. Landkreis Cuxhaven und Stadt Bremerhaven.** 2009, 445 S., zahlr. Abb.; 22,50 € (Mitgl. 18.- €). Umfassende Dokumentation aller bekannten Mühlen des Einzugsgebietes mit ausführlichen Einzelbeschreibungen und historischen Erläuterungen. Ein unverzichtbares Nachschlagewerk.



**Jens und Claudia Dirksen (Hrsg.): Land Wursten. Bilder aus der Geschichte einer Marsch.** 2007, 704 S., zahlr. Abb.; 2 Faltkarten; 37,80 € (Mitgl. 30.- €). Ein thematisch breit gefächertes und anspruchsvoll illustriertes Kompendium zur Geschichte der Marschenlandschaft und ihrer Bewohner an der Wesermündung.



**Innen und Außen - Heimat und Fremde. Hermann Allmers als Modell.** Hrsg. von Axel Behne. 2008, 256 S., Abb.; 19,50 € (Mitgl. 15.- €). Das Buch für den Allmers-Kenner. 13 Autoren vermitteln aus unterschiedlicher Perspektive vertiefende Einsichten zu Leben und Werk des Schriftstellers und Kulturförderers unserer Region.



**Karl-Heinz Meyer: Badehaus und Seepavillon. Von der Gründung des Seebades Cuxhaven 1816 bis zum Jahr 2005.** 2008, 240 S., zahlr. Abb.; 19,80 € (Mitgl. 16.- €). Der Autor begleitet in Wort und Bild die wechselhafte Entwicklung einer Kureinrichtung und eines Hotels von den Anfängen bis in die Gegenwart und bettet sie in die Geschichte des Seebades Cuxhaven ein.



### Weitere Titel

- **Bad Bederkesa in Gegenwart und Vergangenheit. Eine Ortskunde.** 2. Aufl. 2004, 160 Seiten, zahlr. Abb.; 12.- € (Mitgl. 9,50 €)
- **Rinje Bernd Behrens, Klaus Siegfried Rothe: Die Einwohner von Capfel im Lande Wursten 1704-1875.** 2008, 520 Seiten; 15.- € (Mitgl. 12.- €).
- **Werner Beckmann: Die Reedereien der Hochsee- und Heringsfischerei in Bremerhaven.** 2003. 224 Seiten, Abb.; 14,50 € (Mitgl. 11,50 €).

- **Peter Bussler: Historisches Stadtlexikon für Cuxhaven.** 2002, 402 Seiten, zahlr. Abb.; 18.- € (Mitgl. 15.- €).
- **Karl-Heinz Meyer: Dölles Hotel Belvedere. Eine Cuxhavener Hotellegende über vier Generationen.** 2007. 180 Seiten, Abb.; 19,80 € (Mitgl. 16.- €).
- **Die Samtgemeinde Hagen. Heimat zwischen Marsch, Moor und Moränen.** 2002, 167 Seiten, zahlr. Abb.; 10,50 € (Mitgl. 8,50 €).

# Wandern, Volkstanz, Natur am Wollingster See

Vor vierzig Jahren starb der langjährige Vorsitzende des Vereins der Naturfreunde

Vor vierzig Jahren verstarb viel zu früh ein Mann, dessen Name unauslöschlich mit dem „Touristenverein die Naturfreunde“, dem Naturfreundehaus am Wollingster See und Bremerhaven verbunden ist.

Heinrich Julius Frey wurde am 18.10.1903 in Furtwangen in Baden als Sohn des Schneidermeisters Josef Frey und dessen Ehefrau Karoline, geborene Wallenstein geboren. 1904 kamen die Frey's nach Geestemünde in die Gutenbergstraße. Hier wuchsen Heinrich und sein älterer Bruder Willi auf.

Im Jahr 1917 zog die Familie in die Schillerstraße 31. Heinrich, der Heini gerufen wurde, war zu dieser Zeit in der Lehre und wurde Polsterer. Möbel begleiteten von nun an seinen beruflichen Weg.

Seine besondere Aufmerksamkeit galt aber der Wandervogel Bewegung. Er schloss sich dem 1918 gegründeten „Arbeiterwanderbund Naturfreunde, Ortsgruppe Bremer-

einleben statt. Seine Vorgänger hatten den Verein zwar durch die schwere Zeit der Inflation gebracht, aber es fehlten neue Impulse. Heini Frey ging mit großem Enthusiasmus dieses Problem an, was ihm schnell Lob und Anerkennung seitens der älteren Vereinsmitglieder einbrachte. Die Tätigkeiten des jungen Vorstandes erregten auch auf der Gaukonferenz des TVdN 1924 aufsehen.

Als der Verein in Geestemünde ein Bahnwärterhaus auf Abriss erworben hatte, das die Heimstatt des Vereins werden sollte, sieht Frey sich seinem Ziel näher. Doch erst einmal wurde eine Unterkunft am Wollingster See benötigt. Heini wurde klar, dass die inzwischen gesammelten Säcke Zement nicht für ein Haus ausreichten und so tauschte er den Zement bei der Bremerhavener Straßenbahn gegen einen alten Straßenbahnwaggon ein. Die Annahme von Parteigeldern zum Bau des Hauses allerdings lehnt der Verein ab.

der Verein Bestand haben sollte, dann musste eine Jugendgruppe her und so wurde im November 1929 beschlossen, Jugendliche zu werben. Diese Gruppe wurde 1930 gegründet. Ihr und der Volkstanzgruppe, deren 1. Obmann er wurde, hatte sich Heini Frey verschrieben. Er wurde dann auch deren größter Förderer.

Aber nicht nur im Verein war der nun kaufmännische Angestellte sehr erfolgreich, sondern auch privat. Am 16.04.1927 heiratete er die Kontoristin der Nordwestdeutschen Zeitung und langjährige Vereinskassiererin Luise Seith.

Doch 1933 musste er einen herben Schlag einstecken, „sein“ Haus am See wurde beschlagnahmt und der Verein aufgelöst. Schnell schaffte man wichtige Unterlagen beiseite, jedes Mitglied hatte nun irgendwelche Akten zu verstecken und hielt Kontakt.

Das Naturfreundehaus hatte 1938 ein Bauer aus Wollingst erworben, doch Frey gelang es, nicht nur das Haus zurückzubekommen, sondern auch, dass die Rückführung im Grundbuch eingetragen wurde. Nun musste sich Heini Frey, wie zwanzig Jahre vorher, wieder auf Betteltour begeben, denn das Haus war stark heruntergekommen.

1947 war ein gutes und ein schlechtes Jahr für Heini Frey. Zum einen wurde der erste Anbau im Beisein der Besatzungsmacht eingeweiht, zum anderen traf ihn der plötzliche Tod seiner Frau schwer. Seinen beiden Kinder, „seinem“ Verein und „seinem“ Haus widmete er sich nun besonders. Am Wochenende brachte er die Vereinsmitglieder nach Wollingst, denn es gab viel zu tun und jede Hand wurde gebraucht. Das erste Fahrzeug war ein Feuerwehrwagen, dessen Kastenaufbau ausgeräumt war. Hier saßen die Mitglieder auf engstem Raum zusammen und konnten mangels Fenster nicht sehen, wo sie sich gerade befanden. Eine Verbindung zum Fahrer gab es nicht und so soll es vorgekommen sein, dass ein kleines Mädchen, das mal nötig musste, aus einer Dachklappe herausgehalten wurde.

Dann kam die „Möbelkiste“, ebenfalls ohne Fenster aber mit einem kleinen Guckloch nach vorne zum Fahrerhaus, ständig umlagert von den Kindern. Die sagten an, wo man sich gerade befand, doch anhand der Schlaglöcher wusste es auch so jeder. Diese Transporte, heute strengstens untersagt und auch damals nur mit Sondergenehmigung möglich, waren die kleinen Bausteine, die das Vereinsleben in Wollingst wieder zum



Heinrich Frey

laufen brachten. Vor 1949 wurden in der Woche Lebensmittel geschnorrt, besonders im Fischereihafen, und am Wochenende wurden alle damit beköstigt. Es gab Bratkartoffeln und Kuchen mit Fischöl, dazu jede Menge Heringe.

Die Not schweißte zusammen, der Verein wuchs, und bald musste das Haus vergrößert werden. Es musste ein zweiter Bau errichtet werden. Die Schlafräume, getrennt nach Geschlechtern, wurden in kleine Einzelzimmer umgewandelt und Heini Frey, als unermüdlicher Geldbeschaffer, klapperte Sponsoren ab.

Das Haus wurde immer beliebter und viele Menschen aus allen Regionen Deutschlands kamen nach Wollingst um dort Urlaub zu machen. Jugendgruppen, Sportbund, Stadtjugendring und viele mehr nutzten das Haus als Tagungsort.

Bei den jährlichen Pfingstfahrten mit dem Bus, besuchten die Vereinsmitglieder andere Naturfreundehäuser, um neue Kontakte zu knüpfen. Dabei wurden während der Fahrt die alten Volkslieder gesungen, am Zielort spielte die Musikgruppe und die Volkstänzer zeigten ihr Können. Selbstverständlich wurde die Gegend erwandert und mit neuen Eindrücken kamen die Vereinsmitglieder am Pfingstmontag zurück. Das alles fand in einer Zeit statt, als für die meisten Deutschen „Verreisen“ ein Fremdwort war. Bereits 1953 fuhr der Verein in den Schwarzwald, was für die meisten Teilnehmer die bisher weiteste Reise war. Hinter alledem

Fortsetzung Seite 4



Die „Möbelkiste“

haven, Geestemünde und Lehe“ an und wurde bei der Mitgliederversammlung vom 12.08.1920 offiziell mit vierzehn weiteren Anwärtern aufgenommen. Bereits vier Monate später wurde er zum „Sachwart“ gewählt.

Der Verein, der nicht nur Wanderfahrten, sondern auch Tanzveranstaltungen, Lichtbildervorträge und Theateraufführungen veranstaltete, widmete sich auch sozialen Dingen. So wurde 1921 eine Taubstummengruppe aufgenommen, die mit der 1920 aufgenommenen Mandolinengruppe ein breit gefächertes Angebot zu bieten hatte. 1922 kam eine neue Gruppe hinzu, die sich der Typen- und Ausdruckslehre des Carl Huter verschrieben hatte.

Der Verein beeinflusste seinen Lebensweg von nun an. Am 29.6.1922 wurde er, er war erst 19 Jahre alt, zum Versammlungsleiter der Mitgliederversammlung gewählt. Ein Zeichen für die ihm entgegengebrachte Wertschätzung der Vereinsmitglieder.

Als im September 1922 die zweite Schutzhütte am Wollingster See durch einen Heidebrand zerstört wurde, reifte der Entschluss ein festes Haus zu bauen, und eine Hüttenbaukommission wurde gegründet. Die Umstände waren aber nicht günstig, denn die Inflation hatte die finanziellen Reserven vernichtet.

Doch Heini Frey wollte das Haus. Er hatte erkannt, dass dem Verein das Fundament, die Heimstatt fehlte und ließ sich 1923 zum Straßenkassierer wählen.

Im darauffolgenden Jahr wurde er mit 21 Jahren zum ersten Vorsitzenden gewählt. Nun fanden einige grundlegende Änderungen im Ver-

Als der Hausbau 1925 begann, forderte er die Vereinsmitglieder auf, sich aktiv am Bau zu beteiligen. Er selber zog nun durch die Stadt um Geld zu sammeln und fand immer wieder neue Wege, Gelder locker zumachen. Bald hatte er auch die Bauern in Wollingst mit seiner einnehmenden Art für sich gewonnen. Die für den Transport benötigten Gespanne bekam er von den Bauern gestellt, dafür half man hier und da im Dorf. Als in Wollingst die Schule abbrannte, öffnete man das Heim, und die Kinder konnten im Haus am See unterrichtet werden. So wuchs der Verein und die Dorfgemeinschaft zusammen.

Frey entwickelte sehr viel Geschick, als es um den Erwerb von Bauholz ging. Der Holzhändler lieferte nicht nur das Holz, sondern gewährte auch noch einen zinslosen Kredit.

Ein Sporthaus aus Bremen spendete 10 Bettengestelle und die Firmen Ketelsen, Bartsch, Dreier, Lohrengel und Oss stifteten Bettzeug, Haushaltswaren und vieles mehr. Auch die Stadtausschüsse von Lehe und Geestemünde gaben Geld für den Bau.

Als das Haus 1926 eingeweiht wurde, waren alle stolz auf das Geleistete.

Doch Heini Frey verfolgte schon weitere Pläne. Er wusste, wenn



Möbelhaus Frey an der Kaistraße im Bau

# Historische Gutsgärten im Elbe-Weser-Raum

Neue Veröffentlichung der „Männer vom Morgenstern“

Die Elbe-Weser-Region ist eine mit zahlreichen Rittergütern durchsetzte Landschaft, die über eine entsprechende Adelskultur verfügt. Sichtbaren Ausdruck hierfür geben die Gutshäuser und die dazugehörigen Gärten und Parks. Viele dieser Anlagen sind, überwiegend in Privatbesitz, noch erhalten und werden ständig gepflegt. Indem sie in ihrer Gestaltung nicht nur funktionale und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigen, sondern auch künstlerischen und ästhetischen Vorstellungen folgen, vermitteln sie dem Betrachter einen besonderen Reiz.

Der in unserer Region bisher wenig erforschten ländlichen Gartenkunst hat sich nun der Landschaftsarchitekt Jens Beck in einer neuen Veröffentlichung angenommen. Anhand der erhaltenen schriftlichen Quellen und des vorgefundenen Gartenbestandes stellt er die Geschichte und die Bedeutung der Gutsgärten für die historische Kulturlandschaft dar. Dem Gegenstand entsprechend liegt der zeitliche Schwerpunkt auf dem 18. und 19. Jahrhundert, einem Zeitraum, in dem sich der Übergang von der geometrisch ausgerichteten barocken Gartengestaltung französischer Provenienz zum englischen Vorbildern folgenden Landschaftspark vollzog.

In seiner ausgefeilten Darstellung spannt der Autor nicht nur einen weiten Bogen vom Mittelalter bis heute,

sondern er versteht es auch, dem Leser die Bewirtschaftung, Nutzung und Finanzierung der aufwendigen Anlagen sowie vor allem die verschiedenen Gestaltungselemente in ihrer jeweiligen Ausprägung vor Augen zu führen. Im Vordergrund steht dabei nicht das einzelne Gut, sondern der Gesamtzusammenhang der Entwicklung in der Region. Gleichwohl geht der Autor auch auf die spezifische Geschichte einzelner Anlagen ein – immerhin werden insgesamt 63 Gutsgärten mehr oder weniger ausführlich behandelt. Die Lektüre des Buches bietet somit den historischen Hintergrund und die ideale Ergänzung für den 2006 vom Landschaftsverband herausgegebenen Band „Historische Gutsgärten zwischen Elbe und Weser“, in dem Jens Beck zusammen mit dem Fotografen Rüdiger Lubricht 18 ausgewählte Anlagen unter historischer und aktueller Perspektive in einfühlsamen Einzelporträts vorgestellt hat.

Das ebenso subtil wie anschaulich geschriebene, mit zahlreichen Abbildungen illustrierte und teilweise spannend zu lesende neue Buch wurde am 19. Oktober 2009 im Oldenburger Haus in Altluneberg – Standort einer der behandelten Gutsgärten – durch die herausgebenden Institutionen und den Autor einer interessierten Öffentlichkeit vorgestellt.

Es handelt sich um eine Gemeinschaftsproduktion, an der neben den „Männern vom Morgenstern“ der Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden sowie der Geschichts- und Heimatverein Stade beteiligt sind. Die neue Veröffentlichung ist somit auch Ausdruck einer grenzüberschreitenden regionalen Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Institutionen der Geschichtsvermittlung, die in Zukunft weiter intensiviert werden soll.

Die neue Veröffentlichung – sicherlich ein schönes Weihnachtsgeschenk – ist im Buchhandel oder in unserer Geschäftsstelle erhältlich. Mitglieder der „Männer vom Morgenstern“ erhalten den üblichen Rabatt. **Bi.**

**Jens Beck: Historische Gutsgärten im Elbe-Weser-Raum. Geschichte und kulturhistorische Bedeutung der Gutsgärten als Teil der Kulturlandschaft. Stade 2009. 241 S.; zahlr., z.T. farbige Abb. ISBN 978-3-931879-42-6. Preis 24,80 € (Mitglieder der M.v.M 20.– €).**



## Wandern, Volkstanz ... Fortsetzung von Seite 3

stand Heini Frey als treibende Kraft.

1949 gründete Heini Frey seine eigene Firma. In der Friedrichstrasse 13 eröffnete er sein Möbelgeschäft. Das Geschäft blühte und schon sechs Jahre später übernahm er das ehemalige Kaufhaus Oss. Das 1944 schwer beschädigte Haus wurde ausgebaut. Es nahm neben dem Möbelgeschäft auch noch den Werkzeughändler Raguse und 1959 das „Morgenstern-Museum“ auf.

Im Verein widmete sich Frey nun wieder den alten Idealen der Wandervogel-Bewegung. So wurde 1948 das Landesjugendtreffen in Wollingst abgehalten. Die Volkstanz-, Jugend-, Foto- und Musikgruppe wurden zum Aushängeschild des Vereins. Einmal im Monat fanden Filmvorführungen in der Aula der Stormschule statt, bei denen Natur und Kulturfilme gezeigt wurden.

Heini Frey hat viele seiner Träume verwirklichen können und den Ver-

ein zu einem Begriff in und um Bremerhaven gemacht. Seinen Traum von einem Vereinshaus in Bremerhaven konnte er aber nicht verwirklichen.

Am 10. April 1969 verstarb Heinrich Frey, der fast 45 Jahre 1. Vorsitzender war, plötzlich und unerwartet. „Es waren viele, die Heinrich Frey auf seiner letzten Wanderung begleiteten“, schrieb die „Bremerhavener Bürger Zeitung“ am 18.04.1969.

„Doch nicht nur für die Naturfreunde gab Frey alles, er organisierte sich außerdem noch beim Stadtjugendring, dem Kreissportbund und war Mitglied im Filmausschuss. Für seine aufopfernde Arbeit erhielt Frey Ehrungen vom Senat, dem Magistrat, von Sportverbänden sowie vom Touristenverein. Wäre er nicht schon mit 65 Jahren gestorben, dieser außerordentliche Mann hätte sicherlich noch mehr Ehrungen erhalten.“

Trotz allem Erfolg war er ein stiller, hilfsbereiter und bescheidener Mensch geblieben.

Peter Raap

# Erster großer Luftangriff 1939



Ein Bomber vom Typ „Vickers Wellington“

Vor 70 Jahren, genau am 18. Dezember 1939, flogen 24 britische Bomber vom Typ „Vickers Wellington“ den bis dahin größten Luftangriff des Zweiten Weltkrieges gegen militärische Ziele zwischen Elb- und Jademündung. Die britischen Bomberpiloten hatten Befehl, Kriegsschiffe in Wilhelmshaven und im Bereich der Elbemündung anzugreifen.

Aufgrund des neuen Funkmessgerätes „Frey“ entdeckte die deutsche Abwehr die anfliegenden Bomber weit vor ihren Zielen.

Es entwickelte sich eine Luftschlacht, bei der es den überlegenen deutschen Jagdverbänden gelang, 15 Bomber abzuschießen, so britische Angaben. Die deutsche Propaganda veröffentlichte weitaus höhere Abschusszahlen.

Bei diesem Tagesangriff ist kein deutsches Kriegsschiff versenkt oder gar beschädigt worden. Die Engländer

gaben den Misserfolg unumwunden zu. Als Folge dieser Niederlage überdachte das britische Oberkommando den strategischen Luftkrieg. Letztlich führte das zum sogenannten „Rund-um-die-Uhr-Bombardement“ von Engländern (Nachtangriffe) und Amerikanern (Tagesangriffe) vor allem gegen deutsche Großstädte.

Hein Carstens

## Niederdeutsches Heimatblatt

Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH,  
Hafenstraße 140, 27576 Bremerhaven  
Druck: Druckzentrum Nordsee GmbH  
Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung.  
Es kann gesondert zum Bezugspreis von jährlich 8,50 € per Post bezogen werden.  
Redaktionsausschuss: Rinje Bernd Behrens, Dr. Hartmut Bickelmann und Karl-Heinz Carstens.  
Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:  
Rinje Bernd Behrens, Muggenburgerweg 2,  
27607 Langen, ☎ (047 43) 5587



## Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Dezember 2009

**Sonnabend, 5. Dezember 2009:** Vorweihnachtliche Fahrt nach Hildesheim mit Besuch des Weihnachtsmarkts. Abfahrt: 7.00 Uhr Bremerhaven-Hbf Leitung: Gudrun und Bernhard Huskamp

**Montag, 7. Dezember 2009, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde,** An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Altkreis Wesermünde“; Leitung: Ude Meyer

**Mittwoch, 9. Dezember 2009, 19.30 Uhr, Bad Bederkesa,** Festsaal der Burg: Traditioneller plattdeutscher adventlicher Abend

**Donnerstag, 10. Dezember 2009, 18.30 Uhr, Bremerhaven-L.,** Restaurant Nordseestadion: Arbeitskreis „Familienkundliche Quellenforschung“; Leitung: Rinje Bernd Behrens

**Montag, 21. Dezember 2009, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde,** An der Packhalle V, Abt. 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Ina Viebrok-Hörmann

**Dienstag, 29. Dezember 2009, 19 Uhr, Cuxhaven,** Heimatarchiv, Feldweg 16: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Bussler

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

Die „Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft“, Leitung Fred Wagner, trifft sich an jedem Dienstag von 16 bis 18 Uhr in den Räumen der Bibliothek, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1, zur Arbeits- und Informationsstunde.

Der Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann, und der Gesprächskreis der „Familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft“ der Männer vom Morgenstern (Computergenealogie, Quellenforschung, Familienforschung); Leitung: Fred Wagner, tagen im Dezember nicht. Die Arbeits- und Informationsstunden der „Familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft“ finden nur am 1. und 8. Dezember statt.

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

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

**Schriftführer:**  
Michael Figger  
Telefon 04 71/9 58 60 11

**Geschäftsstelle:**  
An der Packhalle V, Abt. 1, Bremerhaven-Geestemünde, Telefon 04 71/3 08 06 58

**Geschäftszeiten:**  
mittwochs 16–19 Uhr, sonnabends 10–13 Uhr