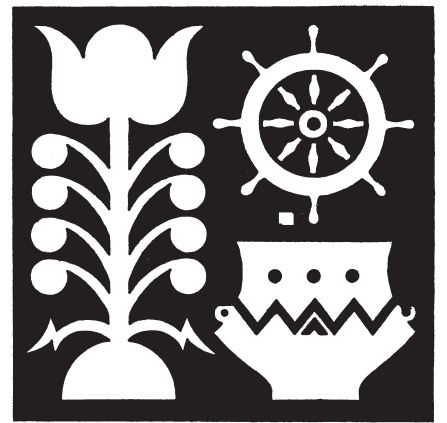


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E
Gebühr bezahlt

Juni 2017
Nr. 810



Rhododendron – der Rosenbaum

In den Gärten und Parkanlagen noch nicht lange heimisch

*Die Welt wird schöner mit jedem Tag,
man weiß nicht, was noch werden mag,
das Blühen will nicht enden.
Es blüht das fernste, tiefste Tal:
nun, armes Herz, vergiß der Qual.
Nun muß sich alles, alles wenden.*

Ludwig Uhland, 1787 – 1862
Aus: Frühlingsglaube (2. Strophe)

Das Frühjahr ist die Zeit der Blütenfülle mit Tulpen, Narzissen, Kaiserkronen, Zaubernuss, Forsythien, Magnolien, Flieder, Rot- und Weißdorn, Zieräpfeln und Zierkirschen. Auch die Rhododendren mit ihren großen violetten, roten weißen und auch gelben Blüten gehören zum Farbkonzept des Frühlings. Ihr Name ist griechischen Ursprungs und leitet sich her von rhodon = Rose und dendron = Baum. Somit bedeutet der Name Rosenbaum. In Linnés „Species Plantarum“ wird der Strauch als größte Form in die Familie der Ericaceae, der Heidekrautgewächse, eingeordnet. Diese Gattung verbindet vor allem die Eigenart, auf sauren, nahrungsarmen Böden zu gedeihen.

Rhododendron ist in unseren Gärten und Parkanlagen ein relativ „junger Einwanderer“ und inzwischen Teil unserer Landschaft geworden. Es waren überwiegend englische und irische Pflanzenfreunde, oft Kapitäne, die Bäume und Sträucher aus anderen Ländern einführten. Expeditionen zur Sammlung besonderer Pflanzen wurden systematisch ausgesandt. Gegen Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts gelangten so die ersten Rhododendron-Wildarten nach England. Zusammen mit Rhododendron caucasicum (Herkunft Kaukasus) und Rhododendron catawbiense 1823 (Herkunft Nordamerika) bildeten sie die Grundlage für Züchtungen.

In Deutschland hat James Booth, ein Schotte, 1815 den Strauch ein-

geführt. Seine „Flottbecker Baumschule“ züchtet, zunächst auf der Grundlage englischer Sorten, bis heute erfolgreich. In über 100 weiteren Betrieben entstanden unzählige weitere Sorten. Früher war die Fa. Seidel in Schwepnitz/Dresden als Lieferant für die königlichen Gärten, Parkanlagen sowie botanische Gärten in Europa führend. Sie ist gegenwärtig noch eine der großen Baumschulen, nicht nur für Rhododendron. Auch in Schleswig-Holstein gibt es neben Rosenzüchtern auch solche für Rhododendron. In unserer Nachbarschaft sind im Ammerland und der Region um Bad Zwischenahn große, europaweit agierende Baumschulen vorhanden, in denen Rhododendren gezüchtet, kultiviert und in unterschiedlichen Größen verkauft werden.

Winterhärte, Blütenfarbe, Habitus und Kalktoleranz waren und sind Zuchtkriterien. Die Zahl der Sorten und Hybriden, die seit den ersten Züchtungen Anfang des 19. Jahrhunderts entstanden sind, übersteigt die Zahl der Wildarten fast um das Zehnfache. Außerdem machte sich der Rhododendron selbständig. In irischen und walisischen Wäldern verdrängt eine gelb blühende Variante die einheimische Flora, zum Ärger der Förster und zur Freude der Waldwanderer, denen die Blüte gefällt.

Rhododendron-Arten

Die Wuchstypen sind außerordentlich vielgestaltig, es gibt 20 bis 30 m hohe baumartige und zwergige, dem Boden nachgebende, nur 10 bis 15 cm hohe Arten, die allerdings in unseren Gärten wenig gepflanzt werden.

In Nordwestdeutschland beginnt die Rhododendron-Blütezeit schon im März mit der allerdings frostempfindlichen Vorfrühlings-Alpenrose (Rhododendron Praecox). Die kompakt wachsenden Zwerg-Rhododen-



Großblütiger, großblättriger Rhododendron catawbiense mit weißen Blüten.

(Foto: Hoppe)

dren (Rhododendron repens) mit den großen roten Blüten entsprechen unserem Klima eher. Ihre Blütezeit ist Ende April bis Ende Mai. Sie wachsen langsam und werden etwa 1,25 m hoch und breit.

Dominant in Gärten und Parkanlagen ist jedoch der großblütige und großblättrige Rhododendron catawbiense. Immergrün, rundlich, buschig, aufrecht wachsend, mit mehr oder weniger länglich elliptischen, dunkelgrünen, ledrigen Blättern, können diese Sträucher Höhen von 4 bis 6 m erreichen. An der Entstehung dieser Hybrid-Gruppe waren 11 bis 12 Wildarten beteiligt. Es gibt sie in vielen Sorten: lila, verschiedene Rottöne, gelb und weiß, auch mehrfarbig. Blütezeit ist Anfang Mai bis in den Juni hinein.

Zu den Rhododendren zählen auch die Azaleen mit ihrer überreichlichen Blütenfülle. Beheimatet sind sie in Indien und Japan, auch in Teilbereichen Chinas. Sie sind zur Pflanzung in kleineren Gärten hervorragend geeignet, müssen aber, wie die Rho-

dodendron simsii, die im Herbst als Topfazaleen im Angebot sind, ausreichend gewässert werden.

Die Bundesforschungsanstalt für gartenbauliche Pflanzenzüchtung in Ahrensburg hat kalktolerante Klone ausgelesen, auf die bekannte, auf dem Markt befindliche Sorten veredelt wurden. Dieser sogenannte IN-KARHO-Rhododendron gedeiht auf Böden mit einem pH-Wert 7.1. Sind die Böden fest verdichtet, ist eine Lockerung notwendig.

Bodenansprüche und Pflege

An Boden und Klima haben die Rhododendren Ansprüche, die unserem Küstenbereich gut erfüllt werden. Die meisten Rhododendron-Wildarten kommen aus Gebieten mit einem jährlichen Niederschlag von 3000 bis 5000 Millimeter und mehr. Dass sie auch in unserem Klima bei 700 Millimeter Regen gedeihen, zeigt die Anpassungsfähigkeit dieser Pflanzengruppe. Vorteilhaft ist bei uns auch die hohe Luftfeuchtigkeit.

Fortsetzung auf Seite 2



Die Sträucher des Rhododendron catawbiense erreichen eine Höhe von 3 bis 6 m.



Eine Blüte eines Rhododendron-Strauchs.

(Foto: Borger-Keweloh)

Museumsschiff GRÖNLAND feiert 150. Geburtstag

Vor 150 Jahren wurde die Nordische Jagt in Norwegen gebaut

Die nordische Jagt GRÖNLAND wurde 1867 im wesentlichen aus Kiefern- und Fichtenholz an der Westküste Norwegens in Skanevik in Sunnhordland südöstlich der Insel Stord und südlich von Bergen von dem Schiffbaumeister Tollef Tollefsen aus Sunde in Kooperation mit seinem Mitarbeiter Helge Johannesen aus Matre gebaut. Die Jagt gehört zu einem Typ von kleinen, hochseetüchtigen Arbeits- und Fischereifahrzeugen, wie sie in dieser Region noch bis etwa Ende des 19. Jahrhunderts in großer Stückzahl hergestellt worden sein dürften. Diese Fischereiboote und frachtfahrenden Fahrzeuge mit überwiegender Gaffeltakelung, einem Rahsegel und mit Kraweelbeplankung haben sich sowohl in der Küstenschiffahrt als auch in der Eismeerfahrt bewährt. Die GRÖNLAND wies mit 56,2 Fuß Länge, 18,8 Fuß Breite und 9,9 Fuß Tiefgang bei einer Größe von 32,1 Commerzlasten bescheidene Abmessungen auf.

Als Kapitän Carl Koldewey im Auftrag des Gothaer Geografen Dr. August Petermann, dem Initiator der ersten deutschen Nordpolar-Expedition, am 9. April 1868 in Bergen eintraf, um Ausschau nach einem geeigneten Expeditionsfahrzeug zu halten, fand er auf Anhieb die neuerbaute GRÖNLAND, die zum Verkauf stand. Für 3 750 Taler erwarb er das für den Robbenfang bestimmte Fahrzeug.

Allerdings bekam das Schiff für die Fahrt in die Gewässer um das östliche Grönland einen größeren und stabileren Mast. Der Bug und die vordere Außenhaut wurden wegen der zu erwartenden Belastung durch Eisschollen mit Eisenplatten verstärkt. Die innere Konstruktion erhielt zusätzliche Deck- und Querbalken sowie weitere Versteifungen. Die Außenhaut wurde ebenfalls verstärkt und neu kalifatert. Dafür musste die GRÖNLAND am 21. April 1868 auf die Helling gezogen werden. Das stehende Gut wurde überholt und geteert. Außerdem bekam sie zwei neue Pumpen, die wesentlich größer und statt der alten hölzernen Pumpen aus Eisen waren. Für die zwölf Besatzungsmitglieder sowie für Ausrüstung und Proviant wurden die Kajüten und Stauräume vergrößert. Außerdem wurde eine Kombüse geschaffen. Zusätzliche Eisanker, Ankerketten, Reserveplanken, Eisenplatten, verschiedene Blöcke, Reserveseegel, Tauwerk und für die Polarfahrt wichtige Ausrüstungsgegenstände mussten an Bord untergebracht werden. Die Arbeiten wurden auf der Werft Decke in Bergen



GRÖNLAND an dem jetzigen Liegeplatz an der Ostseite des Neuen Hafens, 2011. (Foto: Dirk J. Peters)

ausgeführt, wo die GRÖNLAND seit dem 16. April 1868 lag. Am 5. Mai 1868 wurde sie wieder zu Wasser gelassen. Als das Schiff am 24. Mai 1868 unter der Flagge des Norddeutschen Bundes die Segel setzte und den norwegischen Hafen Bergen in Richtung ostgrönländische Küste verließ, war aus dem ursprünglich für den Robbenfang gebauten Schiff ein neues Segelfahrzeug für die Polarforschung entstanden.

Nachdem die umgebaute GRÖNLAND wegen des undurchdringbaren Packeisgürtels ihr Ziel, die Erreichung der Ostküste Grönlands, zwar verfehlt hatte, kehrte sie trotzdem mit wertvollen Erfahrungen für eine nächste Nordpolar-Expedition wohlbehalten am 29. September 1868 nach Bergen zurück. Am 10. Oktober 1868 machte die Jagt mit Unterstützung des Dampfschleppers DIANA der Reederei Rosenthal, die das Polarfahrzeug vor der Insel Wangerøge auf den Haken genommen hatte, in Bremerhaven am Neuen Hafen fest, wo dem Schiff und seiner Besatzung ein begeister-



GRÖNLAND beim Eintreffen in Bremerhaven am 14. September 1873. (Foto: N. Gulyas, Stadtbildstelle Brhv.)

ter Empfang bereitete wurde. Friedrich Wilhelm Albert Rosenthal war auch Besitzer der Wencke-Werft und förderte die Polarforschung.

An der zweiten deutschen Nordpolar-Expedition, die wieder unter der Leitung von Kapitän Koldewey am 15. Juni 1869 in Bremerhaven mit dem bei der Tecklenborg-Werft erbauten Dampfsegler GERMANIA und der auf der Wencke-Werft umgerüsteten Schonerbrigg HANSA ihren Anfang nahm, war die GRÖNLAND nicht mehr beteiligt. Ursprünglich war sie als Begleitschiff der GERMANIA vorgesehen, wegen ihrer zu geringen Abmessungen aber nicht berücksichtigt worden. Die GRÖNLAND, die seit dem 27. Oktober 1868 im bremischen Schiffsregister verzeichnet war, lag dann in Bremerhaven auf, bis sie am 30. September 1871 in einem zwischen dem Verein der Deutschen Polarfahrt in Bremen und der Firma Brunken & Bergh abgeschlossenen Vertrag in ihr Herkunftsland Norwegen an Kapitän Andersen für 1250 Taler Gold verkauft wurde.

Die GRÖNLAND tauchte das erste Mal 1873 im norwegischen Schiffsregister (Norske Verifas Register) mit den Eignern G. G. Maarud und S. Westman aus Kristiania (Oslo) auf, wo sie bis 1880 verzeichnet war. Von 1881 bis 1884 erschien das Schiff zwar nicht mehr im Schiffsregister, als Heimathafen wurde aber Skudeneshavn angegeben. Von 1885 bis 1887 war die GRÖNLAND in Haugesund mit dem Reeder Carsten Hansen wieder registriert. Von 1888 bis 1916 hieß der Eigner Anton Naes. Heimathafen des Schiffes war Tromsø. Der Segler diente in erster Linie als Fischereifahrzeug und war als Robbenfänger tätig. Seit 1916 war die GRÖNLAND im Besitz von C. Paulsen aus Trondheim. 1917 erhielt sie einen Motor und veränderte ihr Aussehen mit einem Schornstein und aufgesetztem Ruderhaus. Seitdem war die GRÖNLAND als Frachtschiff in der norwegischen Küstenfahrt beschäftigt. Von 1920 bis 1970 war sie im Besitz der Reeder- und Kapitänsfamilie Lyngstad aus Steinkjer. 1934 erhielt das Schiff eine andere Maschine. 1970

kaufte der Schiffsmakler Birger Ekerholt aus Oslo das Motorfahrzeug, um es als Sport- und Freizeitboot zu nutzen.

Am 1. November 1970 erwarb der Osloer Kaufmann und Schifffahrtsliebhaber Egil Björn-Hansen den einstigen frachtfahrenden Motorsegler und das ehemalige Fischereifahrzeug GRÖNLAND, um es für Museumszwecke auf der Insel Stord an der Westküste Norwegens, nicht weit entfernt vom ehemaligen Bauort Skanevik, zu verwenden. Er ließ das Schiff in den ursprünglichen Zustand als Segler zurückbauen. Da inzwischen aber 1972 das berühmte Polarfahrzeug GJØA, ein vergleichbarer Schiffstyp wie die GRÖNLAND, mit dem der norwegische Polarforscher Roald Amundsen 1903 die Nordwestpassage von der Westküste Grönlands zur Beringstraße befahren hatte, in San Francisco entdeckt und an Bord eines Frachters nach Oslo transportiert worden war, zerschlugen sich diese Museumspläne. Die GJØA war aus norwegischer Sicht das wesentlich bedeutendere Museumsexponat. Heute ist diese neben der Ausstellungshalle mit dem berühmten Polarforschungsschiff FRAM in Oslo zu bewundern.

In Bremerhaven wurde man auf die GRÖNLAND erst wieder aufmerksam, als anlässlich des hundertjährigen Jubiläums der zweiten deutschen Nordpolar-Expedition bei einer Veranstaltung am 18. November 1969 im Morgenstern-Museum (heute Historisches Museum Bremerhaven) ein Modell des Forschungsschiffes GERMANIA präsentiert wurde. Erbauer war der Duisburger Schiffbauingenieur und Schifffahrtsexperte Werner Jaeger, der im Rahmen seiner Forschungsarbeiten auch von der Existenz der GRÖNLAND in Norwegen erfahren hatte. Das ließ den Leiter des Morgenstern-Museums und späteren Direktor am Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM), Gert Schlechtriem, aufhören. Er nahm Kontakt mit dem damaligen Eigentümer Birger Ekerholt auf.

Als der bei München lebende und aus Bremerhaven stammende Schifffahrtshistoriker Hans Jürgen Hansen, der als Leiter für die Olympia-Ausstellung 1972 in Kiel im Morgenstern-Museum nach Exponaten suchte, von Gert Schlechtriem von der GRÖNLAND Kenntnis erhielt, gelang es ihm, den Polarsegler im Rahmen eines Chartervertrages von seinem norwegischen Besitzer Björn-Hansen zur Olympiade nach Kiel schleppen zu lassen.

Fortsetzung auf Seite 3

Rhododendron ...

Fortsetzung von Seite 1

Bei Trockenheit im Frühjahr und Sommer, die durch das Einrollen der Blätter angezeigt wird, besonders in der Blüte und Auftriebszeit, müssen sie jedoch ausreichend mit Wasser versorgt werden. Blattbräunung und das Eintrocknen von Zweigpartien sind nicht reparabel. Auch bei Frostwetter im Winter gibt es Trockenschäden. Sonnenschutz ist zu empfehlen.

Rhododendron sind Flachwurzler. Graben, Hacken und andere Bodenbearbeitungsmaßnahmen sollten nach der Pflanzung unterbleiben. Empfehlenswert ist das Abdecken der Wurzelscheibe mit einer Mulchschicht aus Laub, Rasenschnitt oder Kompost. Sind die Blätter zu hell, fehlt es an Stickstoff. Nitrophoska permanent oder organische Mischdünger sind in diesem Fall zu empfehlen.

Das Knospensterben wird von der Rhododendron-Zikade verursacht. Die an der Blattunterseite und den gesunden Blütenknospen saugenden

Zikaden übertragen einen Pilz auf die Knospen, die dann vertrocknen und absterben. Mit Gelbtafeln, die in und über die Pflanze gehängt werden, können Zikaden gefangen werden. Halbkreisförmige Fressstellen an den Blättern sind von nachtaktiven Dickkopfrüssler verursacht. Hier helfen nur Nematoden aus dem Fachgeschäft. Sollten Schnittmaßnahmen notwendig sein, können die Büsche im zeitigen Frühjahr bis auf 30 bis 40 cm über dem Boden zurückgeschnitten werden. Die Pflanzen sind sehr regenerationsfähig und treiben gut aus. Rhododendron sind gesellige Pflanzen. Je näher sie beieinander stehen, umso wohler fühlen sie sich und umso besser sind Wuchs und Blüte. Bestehen Gruppen nur aus Rhododendron, wirken sie gerade im Sommer etwas steif. Zieräpfel, Zierkirschen, Sternmagnolien oder Hortensien, aber auch Farne, Gräser Funkien oder Elfenblumen sind gute Partner. In großen Gärten oder Parkanlagen gilt das auch für Tulpenbäume, Kiefern oder Lärchen.

Englische Landschaftsgärten, häufig in der Pflege und Unterhaltung

des „National Trust“ (englische Einrichtung zur Denkmalpflege), wurden vor 200 bis 300 Jahren geplant und sind deshalb ursprünglich ohne Rhododendron erstellt worden. Später wurden notwendige Ergänzungen in vielen Fällen mit Rhododendron vor-



Rhododendron-Sträucher sehen besonders schön benachbart aus, wie diese roten und lila Exemplare. (Foto: Keweloh)

genommen. Besonders eindrucksvoll ist der Stourhead Landschaftsgarten bei Stourton in Wiltshire ca.180 km westsüdwestlich von London. Imposant sind auch die Rhododendronbestände in den Royal Botanic Gardens, Kew (Kew Gardens) im Südwesten

Londons. Eine der schönsten Parkanlagen Deutschlands, der Rhododendronpark Hobbie, liegt in Westerstede-Linswege. Er wurde 1928 gegründet und ist etwa 70 ha groß. Die Vielfalt des Rhododendron kann man auf dem 2,5 km langen Rundweg von Mitte April bis Mitte Juni erleben. Zu den besonderen Anlagen zählt auch der Rhododendronpark in Bremen-Vahr. Über 300 Arten sind hier zu sehen; die nicht winterharten tropischen und subtropischen Rhododendren in Gewächshäusern.

Bei aller Blütenpracht ist Rhododendron für Mensch und Tier giftig, allerdings nicht tödlich.

Günter Hoppe

Impressionen vom 40. Weser-Elbe-Heimattag

Bilder vom Treffen des Heimatbundes sowie interessierter Gäste am 10. Juni 2017 in Otterndorf



Am Eingang des Tagungsraums im Schulzentrum Otterndorf empfing Ellen Engelbrecht die Teilnehmenden des 40. Weser-Elbe-Heimattags in Otterndorf. (Foto: Keweloh)



Die Vorsitzende Dr. Nicola Borger-Keweloh und der 2. Vorsitzende Sönke Hansen sowie Schatzmeister Günter Matz vor der Mitgliederversammlung. (Foto: Keweloh)



Das neue Ehrenmitglied der Männer vom Morgenstern, Dr. Götz Pätzold (vorn rechts), und der Festredner, Samtgemeindebürgermeister Harald Zahrte, folgen mit Morgensternern den Ausführungen auf der Versammlung. (Foto: Heiko Völker)



Der Büchertisch mit Renate Klatt, Peter Meyer und Peter Schönfeld war ständig umlagert. (Foto: Keweloh)



Die Vorsitzende dankte dem Festredner, Samtgemeindebürgermeister Harald Zahrte, mit der Überreichung des neuen Jahrbuchs 2016 der Morgensterner. (Foto: Heiko Völker)



Die Mittagspause bot reichlich Gelegenheit zum Gedankenaustausch. (Foto: Heiko Völker)



Hinter den Kulissen sorgte ein freundliches Team für das Wohlergehen der Morgensterner. (Foto: Heiko Völker)



Beate Putzig brachte den Zuhörern mit einer plattdeutschen Stadtführung die Geschichte Otterndorfs nahe. (Foto: Keweloh)



Der Otterndorfer Shantychor sorgte mit seinen musikalischen Darbietungen für einen klangvollen Abschluss des Weser-Elbe-Heimattages. (Foto: Keweloh)

Museumsschiff GRÖNLAND ... Fortsetzung von Seite 2

Nach einer provisorischen Restaurierung mit der Rekonstruktion des historischen Riggs bei den Kieler Howaldtswerken konnte die GRÖNLAND als Attraktion bei der Olympia-Ausstellung „Mensch und Meer“ präsentiert werden. Hier diente sie auch als malerische Kulisse für Film- und Fernsehaufnahmen.

Im Herbst 1972 gelang es Gert Schlechtriem als Direktor des DSM nach wochenlangen Verhandlungen, sorgfältigen Inspektionen des Schiffsrumpfes, einer Neuvermessung und Recherchen mit Hilfe der norwegischen Schifffahrtsmuseen in Oslo und Bergen über Identität und Verbleib der GRÖNLAND in den zurückliegenden Jahren, eine Vereinbarung über den Kauf der historischen Polarjagt mit Björn-Hansen zu vereinbaren. Der Kaufvertrag wurde am 26. Januar 1973 in Bremerhaven in Anwesenheit des norwegischen Eigners besiegelt. Der Kaufpreis betrug 120 000 DM.

Inzwischen war der Oldtimer von Kiel nach Heiligenhafen zur Bootswerft Kurt Sakuth geschleppt worden, die besondere Erfahrungen im

hölzernen Bootsbaus aufweisen konnte. In den nächsten Monaten wurde hier der Schiffsrumpf für die Überführung nach Bremerhaven restauriert. Takler von den Howaldtswerken in Kiel bearbeiteten die Takelage. Die Bundesmarine stiftete nicht mehr benötigte Segel von der GORCH FOCK, die die Segelmacherei Hinsch aus Glückstadt für das Expeditionsschiff verwenden konnte. Das neue Großsegel stammte aus der Spende eines Kaufmanns aus Bremerhaven. Als fachmännischer Berater wurde der norwegische Kapitän Skarpness von der Insel Stord gewonnen, der noch auf eigene Segelerfahrungen bei diesen Jachttypen zurückgreifen konnte. Konstruktionspläne existierten nicht. Der komplette Innenausbau und die völlige Herstellung der Takelage mit dem stehenden und laufenden Gut erfolgten erst später in Bremerhaven. Von Anfang an hatte Gert Schlechtriem geplant, die GRÖNLAND nicht nur zu restaurieren, sondern sie als aktives Museumsschiff unter Segeln als Werbe- und Sympathieträger für das im Aufbau befindliche DSM zu nutzen.

Vom 7. bis zum 9. September 1973 fand die Überführung der GRÖNLAND im Schlepp des Seenotrettungskreuzes THEODOR HEUSS der

Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger von Heiligenhafen nach Elsfleth statt. Probeweise konnten auch schon die Segel gesetzt werden. Der aus Wismar gebürtige und in Bremervörde lebende Kapitän Gustav Wulf, der sich in monatelanger Arbeit um das Schiff gekümmert hatte, leitete mit einer aus Sportseglern zusammengestellten Crew die Überführungsfahrt von der Ostsee zur Weser. Die offizielle Begrüßung der GRÖNLAND mit dem Einlaufen unter Segelzug von der Wesermündung nach Bremerhaven erfolgte am 14. September 1973, als die Polarjagt, begleitet von einem Schiffskorso, im Rahmen eines Festprogramms in Anwesenheit des Bremer Senatspräsidenten Hans Koschnick und des Bremerhavener Bürgermeisters Alfons Tallert von vielen Schaulustigen herzlich willkommen geheißen wurde. Festlich wurde sie in den Alten Hafen, der seit 1966 als Museumshafen mit der Bark SEUTE DEERN, dem Feuerschiff ELBE 3 BÜRGERMEISTER ABENDROTH, dem Walfangboot RAU IX sowie dem Hochseeschlepper SEEFALKE, dient, gebracht.

Im Rahmen eines Kooperationsvertrages mit der Hochschule Bremerhaven, der am 23. Juni 1976 unterzeichnet wurde, konnte das DSM

die entscheidende Weichenstellung für die Wiederinbetriebnahme der GRÖNLAND als aktives Museumsschiff mit den erforderlichen Restaurierungsarbeiten, der Wiederherstellung der Takelage und dem Einbau eines Motors legen. Es bildete sich eine ehrenamtliche Crew, die sich in enger Abstimmung mit Dipl.-Ing. Wolf-Dieter Hoheisel, dem technischen Direktor des DSM, um das Fahrzeug kümmerte.

Die Dozenten an der Hochschule Bremerhaven, Manfred Hövener, Helmut Meesenburg und Alfred Harms, erstellten mit ihren Studenten ein genaues Aufmaß des Schiffes, entwickelten Stabilitätsunterlagen, Segelrisse und Linienrisse, vermaßen den Innenraum und arbeiteten die Antriebsanlage aus. Sie bildeten auch den Kern der Besatzung.

Im Frühjahr 1976 hatte die Polarjagt im Schwimmdock der Sieghold-Werft einen neuen Anstrich erhalten. Im Lauf des Jahres wurde ein luftgekühlter Sechszylinder-Deutz-Motor installiert sowie die Takelage erneuert. 1977 konnten mit dem Museumsschiff trotz der provisorischen Takelage und der fehlenden Inneneinrichtung die ersten Fahrten nach Helgoland unternommen werden.

Fortsetzung auf Seite 4

Egon Stuve (* 1942 – † 2017)

Mitten aus einem aktiven Leben und einem breiten bürgerschaftlichen Engagement heraus starb Egon Stuve (1942-2017). Sein Interesse an Geschichte, vor allem der des Mittelalters, führte ihn zu den Morgensternern. Er eignete sich eine umfassende Kenntnis der geschichtlichen Literatur und Quellen der Region an. Aufsätze im Niederdeutschen Heimatblatt, Büchern und im Jahrbuch der Männer vom Morgenstern zeugen davon. Als kompetenter ehrenamtlicher Mitarbeiter der Landesarchäologie konnte er

auf Grundlage seiner Orts- und Literaturkenntnis systematisch Baustellen sichten, rechtzeitig die Fachbehörde informieren und sachkundig archäologische Ausgrabungen mit betreuen. Bei den Morgensternern war er nicht nur in der Arbeitsgruppe der Flurnamenforscher, die er zeitweise leitete, aktiv. Wir werden ihn als Mitarbeiter, aktiven Gesprächspartner und liebenswerten Menschen vermissen. Im nächsten Jahrbuch der Männer vom Morgenstern wird er eine umfassende Würdigung erhalten. NBK

Aktuelles aus der Vereinsarbeit

„Ortstermine im Juli“: Auf den Spuren der Reformation in Mulsum und Ihlienworth

Die Reformation setzte sich in unserer Region seit den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts durch. Die Gebäude wurden übernommen. Allerdings wurden grundsätzliche Änderungen in der Ausgestaltung des Kirchenraums nötig. Statt mehrerer Altäre gab es nun nur noch einen Altar. Die Kanzel rückte in den Mittelpunkt. Die Neuausrichtung brachte viele Verluste an Kunstwerken; manche davon holte man später wieder von den Dachböden. Langsam entwickelten sich neue Ausstattungsformen. Seit dem Ende des 16. Jahrhunderts bekamen die bis dahin stehenden Gläubigen Bänke. In den Prieche der besitzenden Familien werden soziale Ordnungen anschaulich. Kirchenmusik und damit die Orgel spielt zunehmend eine wichtige Rolle.

Dr. Nicola Borger-Keweloh und Dietrich Diederichs-Gottschalk werden vor Ort am praktischen Beispiel darstellen, was aus der katholischen Zeit verblieben ist und was neu hinzukam.

Am 1. Juli um 16 Uhr ist Ortstermin in der St. Marien-Kirche in

Mulsum. Das Kirchengebäude aus dem mittleren 13. Jahrhundert steht auf einer Wurt. Hier fand 1524 die vernichtende Schlacht der Wurster gegen die Söldner des Bremer Erzbischofs Christoph statt. Damit endete die Wurster Landesfreiheit.

Die Übernahme des neuen lutherischen Glaubens war für die Wurster auch eine Abkehr von der Religion des verhassten Landesherrn. Das wird in Mulsum am Schauplatz der Schlacht besonders anschaulich. Im Zentrum des Besuchs stehen jedoch die praktischen Folgen für den Kirchenraum.

Am 8. Juli um 16 Uhr treffen wir uns in der St. Wilhadi-Kirche in Ihlienworth. Die Feldsteinkirche des frühen 13. Jahrhunderts hat ebenfalls eine besonders interessante Ausstattungs-geschichte.

Wer Probleme hat dorthin zu kommen und gerne teilnehmen möchte sollte sich beim Vorstand unter Telefon 04 71 / 6 57 33 oder vorstand@m-v-m.de melden. Ebenso können sich Morgensterner melden, die Interessierte mitnehmen würden. NBK

Museumsschiff GRÖNLAND ...

Fortsetzung von Seite 3



GRÖNLAND auf dem Rhein in Duisburg, 1980. (Archiv der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven)

Als ältestes Fahrzeug nahm die GRÖNLAND dann im August 1978 an der Operation Sail in Oslo teil, nachdem die erforderlichen Navigations-einrichtungen vorhanden waren und der Innenausbau von November 1977 bis Juni 1978 mit der Fertigstellung der Kojen, Kombüse und Toilette in Eigenarbeit der Besatzung abgeschlossen werden konnte. 1980 erhielt der Oldtimer auf der Elsflöther Werft für 230 000 DM neue Rellingstützen, einen neuen Mast, neue Decksbalken und eine andere Schraube mit einem höheren Wirkungsgrad. Auch musste der obere Teil der Außenhaut ersetzt werden. Auf der Bieritz-Werft in Friedrichskoog an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste bekam die nordische Jagt 1985 für 135000 DM ein neues Achterschiff. Im Jahr 2000 wurde der alte Motor durch einen moderneren Sechszylinder-Dieselmotor der Firma Deutz mit 200 PS ersetzt. Die Kosten von 45000 DM finanzierte das Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER. Seit 2003 besitzt das Traditionsschiff eine mobile Feuerlöschpumpe.

Die GRÖNLAND unternahm zahlreiche Fahrten, u.a. nach Gdingen, London, Portsmouth, Cherbourg, Brest, Skandinavien und auch zur damaligen bremischen Landesvertretung nach Bonn. 2004/2005 befand sich die GRÖNLAND bei der Bootswerft H. Bültjer & Co. in Ditzum an der Emsmündung, die sich auf den hölzernen Boots-bau spezialisiert hat, für umfangreiche Restaurierungsarbeiten zur Reparatur. Im Mai 2005 zeigte das Schiff Flagge in Berlin, um für

den Forschungsstandort Bremerhaven und das Land Bremen zu werben. 2008 diente das Fahrzeug als Klimabotschafterin und wurde als „Ort im Land der Ideen“ ausgezeichnet. 2012 war das Schiff wieder zur Reparatur auf der Bültjer-Werft, um Eichenplanke auszuwechseln und Kalfaterarbeiten durchzuführen. 2014 wurde der Motor generalüberholt und 2015 fand erneut eine Inspektion auf der Werft in Ditzum mit der erforderlichen Klassifizierung statt. Zur Sail 2015 diente die GRÖNLAND als Begleitschiff der Einlaufparade für die Windjammer mit dem damaligen Bundespräsidenten Joachim Gauck an Bord.

Die Polarforschungs-jagt GRÖNLAND des DSM ist als aktives Traditionsschiff mit dem Baujahr 1867 das zweitälteste unter deutscher Flagge registrierte fahrende Seeschiff, das seit 2005 wie die übrigen Museumsschiffe des DSM unter Denkmalschutz steht. Die Länge über alles beträgt 29,30 m bei einer Breite von 6,10 m und einem Tiefgang von 2,20 m. Die Rumpflänge beträgt 19,70 m. Die Vermessung ist mit 48 BRT angegeben. Der Mast ist über Deck 19,84 m hoch, die gesamte Segelfläche beträgt 304 m². Der Dieselmotor der Baureihe BTM-1013 leistet bei 2 300 Umdrehungen pro Minute 200 PS. Eine zwölfköpfige, ehrenamtliche Besatzung unterhält und betreut den Motorsegler. Insgesamt befinden sich 14 Kojen an Bord. Bis zu 30 Gäste dürfen maximal an Bord sein.

Es ist zu wünschen, dass die GRÖNLAND auch nach 150 Jahren noch lange als aktives Museumsschiff in Fahrt bleiben kann. Dr. Dirk J. Peters

Benutzte Quellen und Literatur:

Archiv der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven

Hoheisel-Huxmann, Reinhard: Die Erste Deutsche Nordpolar-Expedition 1868, in: 125 Jahre deutsche Polarforschung. Hrsg. Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven 1993, S. 7-13.

Koldewey, Karl: Jacht „Grönland“ im Eismeer. Bericht der ersten deutschen Polarexpedition 1868, Oldenburg und München 1979.

Nordische Jagt GRÖNLAND 1867-2017. 150 Jahre. Hrsg. Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven 2017.

Die Nordische Jagt GRÖNLAND. Vom ersten deutschen Polarforschungsschiff zum aktiven Museumsschiff, Bremerhaven 2005.

Schlechtriem, Gert: Polarforschungsschiff „Grönland“, in: Schwimmende Oldtimer der Seefahrt (=Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Nr. 3), Bremerhaven 1977, S. 15-22.



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Juli 2017

Samstag, 1. Juli 2017, 16 Uhr, Mulsum, Im Dorfe: Dr. Dietrich Diederichs-Gottschalk und Dr. Nicola Borger-Keweloh: Ortstermin in der Marien-Kirche in Mulsum

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

Montag, 3. Juni 2017, 15 bis 18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“.

Die „Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft“, Leitung Fred Wagner, trifft sich an jedem Dienstag von 15 bis 17 Uhr in den Räumen von Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden zur Arbeits- und Informationsstunde.

Samstag, 8. Juli 2017, 15 Uhr, Ihlienworth, Hauptstraße 15: Dr. Dietrich Diederichs-Gottschalk und Dr. Nicola Borger-Keweloh: Ortstermin in der St. Wilhadi-Kirche in Ihlienworth.

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.

Montag, 17. Juli 2017, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Peter Schönfeld.

„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, sonnabends 10 bis 13 Uhr

Mittwoch, 19. Juli 2017, 17 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Geschichte(n) am Mittwoch: Holger Wetjen: Die Geschichte des Totentanzes. Was hat uns der Totentanz heute zu sagen?

Einladung

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

Samstag, 1. Juli 2017, 16 Uhr

Ortstermin: Mulsum, St. Marien-Kirche
Dr. Dietrich Diederichs-Gottschalk und Dr. Nicola Borger-Keweloh

Samstag, 8. Juli 2017, 16 Uhr

Ortstermin: Ihlienworth, St. Wilhadi-Kirche
Dr. Dietrich Diederichs-Gottschalk und Dr. Nicola Borger-Keweloh

Mittwoch, 19. Juli 2017, 17 Uhr

Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1

Geschichte(n) am Mittwoch

Holger Wetjen: Die Geschichte des Totentanzes.

Was hat uns der Totentanz heute zu sagen?

Niederdeutsches Heimatblatt

Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH, Hafensstraße 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