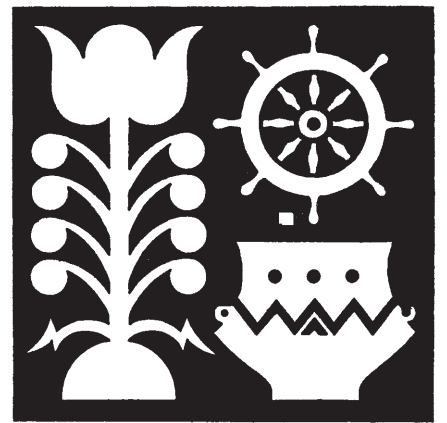


# NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E  
Gebühr bezahlt

September 2017  
Nr. 813



## Die letzten Bremer Stückgutfrachter

FRIESENSTEIN-Klasse war eine teure Fehlentscheidung des Norddeutschen Lloyd



Gottfried Clausen war bei der Indienstellung der 1967 der erste Kapitän der FRIESENSTEIN. (Foto: Slg. Focke)

Nach der Ablieferung der BREMEN im Sommer 1959 machte der Norddeutsche Lloyd eine auffallend lange Auftragspause bis über die Mitte der 1960er-Jahre hinaus. Erstens war seine Frachterflotte weitgehend komplett und zweitens hatte die BREMEN mehr Geld verschlungen, als sich der Lloyd leisten konnte. Erst 1967 bekam der Bremer Vulkan in Bremen-Vegesack mit technisch komplexen Schnellläufern für die Ostasienroute wieder einen einträglichen Auftrag vom NDL. Allerdings musste er sich ihn mit den Flender-Werken in Lübeck teilen, wo das Typschiff FRIESENSTEIN entstand und dort stark gefährdete Arbeitsplätze für einige Zeit sicherte. Die Schnellfrachter waren Höhe- und Endpunkt der Bremer Stückgutschiffahrt und ein teurer Irrweg am Beginn des Containerzeitalters.

Vor 50 Jahren klang das natürlich alles anders. Die Schiffe seien das Fortschrittlichste und Beste, was bisher gebaut worden sei, urteilte Direktor Kannt von den Flender-Werken über die FRIESENSTEIN, die am 26. Mai in Lübeck vom Stapel gelaufen war. Als erstes Schiff der Serie kam sie am 28. September 1967 in Fahrt. *Als wir zum ersten Mal über den Bau der neuen Schiffe sprachen, waren wir uns bewusst, daß die Forderungen des Lloyd die Grenzen des technisch Möglichen fast überschritten*, erinnerte sich Kannt.

Lloyd-Vorstand Dr. Johannes Kulenkampff räumte auf der Probefahrt ein, seine Ingenieure hätten es der Werft nicht leicht gemacht, doch ihre Wünsche seien erfüllt worden. Kapitän Gottfried Clausen gab mit der Trillerpfeife das Kommando zum Wechsel von der Werft- zur Reedereiflagge. Lloyd-Vorstand Richard Bertram lud zum Probefahrtessen in den

Laderaum der FRIESENSTEIN. Serviert wurde Labskaus. Frauen waren nicht an Bord. *Probefahrten mit ihnen bringen kein Glück*, behauptete Bertram.

Sechs weitere der fast 22 Knoten laufenden Schnellfrachter folgten in kurzen Abständen. Vier der fast 162 Meter langen Motorschiffe kamen nicht aus Vegesack, sondern aus Lübeck-Herrenwyk. Sie führten in eine neue Ära, jubelte der Lloyd, und weiter: *Mit unseren Schnellfrachtern haben wir bereits einen Schritt in die Zukunft unternommen. Der Lloyd kann mit diesen Schiffen alle Wünsche seiner Kunden erfüllen. Auch die traditionsreiche Ostasien-Passagierschiffahrt geht weiter.*

Tatsächlich waren die Schnellfrachter des NDL viel zu spät dran. Sie glichen weitgehend der von Blohm & Voss entwickelten WESTFALIA-Klasse. Die Hagap setzte sie schon seit Ende 1964 im Fernost-Gemeinschaftsdienst mit dem NDL ein. Sie waren keine Neukonstruktion des Bremer Vulkan oder der Flender Werke, sondern nur eine Variante. Anders als die Hamburger Schnellfrachter hatten die Bremer Schiffe ein Spiegelheck, einen Wulstbug und im größten Raum drei Luken nebeneinander, die den Transport einiger Container ermöglichten.

Seit Anfang der 1960er-Jahre kamen aus Fernost ständig mehr und wertvollere Produkte nach Europa.



Die SCHWABENSTEIN lief 1967 beim Bremer Vulkan in Bremen-Vegesack vom Stapel. Die Schiffstaufe war am 18. Oktober 1967 und die Ablieferung an den Norddeutschen Lloyd erfolgte am 8. Januar 1968. (Foto: Bremer Vulkan)



Die FRIESENSTEIN war das Typschiff der Schnellfrachterserie, die in den Jahren 1967 und 1968 für den Fernostdienst des Norddeutschen Lloyd gebaut wurde. (Foto: NDL)

Wegen der hohen Kapitalkosten forderten die Importeure kürzere Transportzeiten. Der Lloyd musste endlich reagieren. Erst 1966 entschloss er sich, ähnliche Schiffe wie die Hagap zu bestellen, um mithalten zu können. Dafür trennte er sich im November 1967 von dem Turbinenfrachter NABOB, der seit Juni 1952 im Ostasien-dienst fuhr. Die in Lübeck gebauten BADENSTEIN und HOLSTENSTEIN ersetzten ihn als Ausbildungsschiffe für jeweils 18 Kadetten. Verkauft wurden auch die drei unrentablen, nur 17,5 Knoten schnellen Fernost-Kombischiffe der SCHWABENSTEIN-Klasse, die seit 1954/55 im Einsatz waren.

Eine große Hürde für den Lloyd waren die enormen Kosten der Schnellfrachter, die sich zusammen auf 175 Millionen DM beliefen. Das war fast das Doppelte dessen, was 1959 die BREMEN verschlungen hatte. Mit sechs Luken, Spezialtanks, Kühl-, Gefrier- und Drogenräumen, einem großem Autodeck mit Pforten mittschiffs an beiden Seiten, zwei Kränen, einem 80-Tonnen-Schwergutbaum und automatischem Ladegeschrir waren die FRIESENSTEIN und ihre Schwesterschiffe aufwändig ausgestattet. Die Besatzung bestand aus 48 Mann. Die Maschinenanlage ermöglichte bereits einen wachfreien Betrieb für acht Stunden, was ein Drittel des Personals einsparte. Den Zweitakt-Diesel von MAN baute der Bremer Vulkan in Lizenz selbst. Seine 18.400 PS sorgten für 21,5 Knoten.

Noch bevor die FRIESENSTEIN am 7. Oktober in Hamburg zur Jungfernfahrt startete, begann im Juni 1967 der Sechstagekrieg zwischen Israel

und den arabischen Staaten. Danach war der Suezkanal acht Jahre lang dicht. Die Ostasien-Schnellfrachter mussten nun den Weg um das Kap der Guten Hoffnung oder durch den Panamakanal nehmen. Da sie aber keine Mittelmeerhäfen mehr anliefen, dauerte ihre Reise nur zwei Tage länger als die der zuvor eingesetzten ehemaligen NDL-Turbinenfrachter. Ursprünglich hatte der NDL damit gerechnet, die Fernostrundreise von bisher 120 auf künftig 105 Reisetage zu verkürzen und dadurch ein Schiff einsparen zu können.

Die HESSENSTEIN lief als erstes Schiff des Vegesacker Trios am 1. September 1967 vom Stapel; abgeliefert wurde sie am 21. November. Tauftag der SCHWABENSTEIN war der 18. Oktober 1967; der Lloyd erhielt sie am 8. Januar 1968. Die BAYERNSTEIN kam am 15. Dezember 1967 zu Wasser und ging am 7. März 1968 an die Reederei. Ihre Namen übernahmen sie von den inzwischen verkauften Kombischiffen. Für die anderen Schiffe sollten ebenfalls große deutsche Volksstämme in Verbindung mit der bei NDL-Frachtern seit 1951 üblichen Endsilbe -STEIN berücksichtigt werden. Nur der Name FRANKENSTEIN kam nicht in Frage.

Die FRIESENSTEIN-Klasse hatte Platz für zwölf Fahrgäste. Ihnen versprach der Lloyd den *Genuß einer Schiffsreise*. Die Kabinen waren klimatisiert; es gab einen Rauchsalon, eine Bar und ein Sonnendeck. Konzeptionell neu war ein gemeinsamer Aufenthaltsraum für die Offiziere und die Passagiere, der auch als „Speisesalon“ genutzt wurde.

Die Schnellfrachter des NDL waren die ersten deutschen Schiffe, deren Einrichtung der Bremer Vulkan nicht mehr individuell in seiner Tischlerei anfertigte. Das war längst zu teuer und auch der Vulkan hatte es gemerkt. Wollte er international konkurrenzfähig bleiben, brauchte er ein Rationalisierungskonzept für alle Wohn- und Aufenthaltsräume auf Frachtern und Fahrgastschiffen.

Fortsetzung auf Seite 2

**Die letzten Bremer Stückgutfrachter**  
**Fortsetzung von Seite 1**

Der 2016 verstorbene Chef-Innenarchitekt des Vulkan, Joachim Buchwald, entwickelte für alle künftigen Schiffe aus Vegesack eine Systemeintrichtung. Deren Name musste auch auf Englisch leicht auszusprechen sein. Die Wahl fiel auf das Kürzel bcd: beautiful, comfortable und durable, auf Deutsch behaglich, komfortabel und dauerhaft.

Buchwald kombinierte stabile Stahlrohrsitzmöbel, pflegeleichte synthetische Textilien und robuste Nirosta-Oberflächen der Wandprofile sowie Wände aus unbrennbaren Materialien.

*Alle Schnellfrachter der FRIESENSTEIN-Klasse habe ich zeitgemäß und hochwertig mit allem ausgestattet, was mir nach den bcd-Vorgaben einfiel und von dem ich glaubte, daß es anderen gefällt. Dabei nutzte ich den Spielraum, der mir noch blieb,* sagte Buchwald.

Die Form der Möbel auf den NDL-Schnellfrachtern war weitgehend gleich, die Materialien wichen voneinander ab. *Mein Flender-Kollege Max Bieberstein hatte sich mit seinem Entwurf für den kleinen Salon für Offiziere und Fahrgäste viel Mühe gegeben, erinnerte sich Buchwald. Für die Wandverkleidung hatte er edles Eschenfurnier gewählt. Doch die Tischler hatten nicht aufpassen: Der Leim schlug durch und alles war hinüber. So nahm der Lloyd die Einrichtung nicht ab, die Werft musste auf ihre Kosten alles neu machen. Als das Willi Behrens von der Technischen Abteilung des NDL hörte, kam er gleich besorgt zu mir: „Das ist ja mächtig danebengegangen. Und was machen Sie für uns, Buchwald?“ Ich sagte ihm: „Von mir bekommen Sie eine 24-karätige Goldtapete. Durch die kann kein Leim schlagen. Außerdem habe ich Keramikplatten einer Künstlerin aus Fischershude vorgesehen. Die habe ich im Bremer Rosenthal-Studio entdeckt.“ Das war das so genannte individuell gestaltete Element, von dem im bcd-Prospekt groß die Rede war. Als ich das Behrens erklärte, sagte er wie schon so oft zu mir: „Mein Gott, Buchwald, eine Goldtapete! Sie zelebrieren das ja wieder förmlich!“*

Der NDL schickte Prospekte an die Verlager, um die FRIESENSTEIN-Klasse vorzustellen. *Fortschritt und neue Ideen erhielten ihren Ausdruck in der vielseitigen Verwendungsmöglichkeit,* hieß es da. Sie seien für die Zukunft gerüstet. Genau das waren sie aber nicht – trotz ihrer umfangreichen Ausstattung, ihrer schnittigen Form mit dem auffälligen Spiegelheck, dem Wulstbug und ihrer hohen Geschwindigkeit. Ihre entscheidende Schwäche: Sie waren nicht hinreichend auf Container vorbereitet.

Der NDL-Vorstand teilte 1967 mit, er habe den Trend zum Behälter-Verkehr zwar erkannt, doch für reine Containerschiffe sei die Zeit noch nicht reif, sie seien noch unwirtschaftlich.

Das war ein teurer Irrtum. NDL-

Vorstand Bertram meinte bei der Probefahrt der FRIESENSTEIN im September 1967, vor allem in Ostasien stecke der Container *noch in den Kinderschuhen*, in den kommenden Jahren aber müsse man mit einer Weiterentwicklung rechnen.

Tatsächlich hatte sich bereits beim Baubeginn der FRIESENSTEIN-Klasse die Container-Revolution im Langstreckenlinienverkehr abgezeichnet. Schon im Mai 1966 hatte die FAIRLAND der US-Reederei Sea-Land vor der Haustür des NDL im Überseehafen in Bremen die ersten Container an Land gesetzt. Die großen Kisten kamen viel schneller als erwartet. Ihnen gehörte die Zukunft und damit nur jenen Schiffen, die speziell für sie ausgerüstet waren.

Seine folgenreiche Fehlentscheidung für die Schnellfrachter konnte der Lloyd nicht mehr rückgängig machen. Immerhin hatte er den Mut, die Weichen umgehend neu zu stellen. Noch waren nicht alle der hoch gelobten Schnellfrachter in Fahrt, da orderte der NDL das erste deutsche Containerschiff, die WESER EXPRESS. Im Oktober 1968 war sie da und ließ alle anderen Schiffe auf einen Schlag alt aussehen. Der Ostasiendienst wurde zügig auf Container umgestellt. Die hohen Investitionen in die Schnellfrachter und die ersten Containerfrachter kurz nacheinander trugen wesentlich zur baldigen Fusion mit der Hapag am 1. September 1970 bei.

Die wenig zukunftsfähige FRIESENSTEIN-Klasse blieb nicht lange auf der Ostasienroute; fünfmal so große Containerschiffe lösten sie ab. Ab 1972 wechselten die Schnellfrachter in den Südamerika-Westküsten-Dienst. Vier von ihnen wurden bald verkauft, 1974 zuerst die HESSENSTEIN, 1978 die BADENSTEIN, 1979 die SACHSENSTEIN und 1980 die BAYERNSTEIN. Ab Februar 1980 wurden die FRIESENSTEIN und die HOLSTENSTEIN aus Lübeck sowie die SCHWABENSTEIN als einziges Schiff des Bremer Vulkan bei den Thyssen-Nordseewerken in Emden verlängert und zu Semi-Containerschiffen umgebaut. Vor den Aufbauten wurde der Rumpf durchtrennt und eine knapp 15 Meter lange Sektion eingesetzt. In ihr entstand ein Laderaum für 322 Container. Weitere 182 Kisten fanden künftig Platz an Deck. Außerdem wurde ein 28-Tonnen-Containerkran installiert. Um die Stabilität zu erhöhen, bekamen die Frachter an beiden Seiten knapp hundert Meter lange Anschwellungen, die sie um vier Meter verbreiterten. Nun erreichten sie lediglich noch 19,5 Knoten. Vier Jahre später endete auch die Zeit dieser improvisierten Semi-Containerschiffe bei Hapag-Lloyd.

Harald Focke

**Literatur:**

Harald Focke und Frank Scherer: Mit dem Kombischiff nach Rio und Fernost. Hamburg Süd, Hapag und Norddeutscher Lloyd. Wiefelstede 2017



Alle Schiffe der FRIESENSTEIN-Klasse wurden mit einem modernen Standardprogramm des Bremer Vulkan eingerichtet. Der Speisesalon der HESSENSTEIN mit der Goldtapete und den Keramikplatten links. (Foto: Bremer Vulkan)



Die Kammer des Leitenden Ingenieurs. (Foto: Bremer Vulkan)



Doppelkabine für Passagiere. (Foto: Bremer Vulkan)



Nach dem Umbau der SACHSENSTEIN sind die umfangreiche Ausrüstung und die provisorische Unterbringung der Container gut erkennbar. (Foto: Gerhard Fiebigler/NDL)



Der Salon der FRIESENSTEIN mit Bar. (Foto: Bremer Vulkan)

# „Ich werde niemals Nazi!“

## 1940 wurde der Cuxhavener Kapitän Karl Alexander im KZ ermordet

Im Jahre 2017 jährt sich zum 77. Mal die Ermordung des Cuxhavener Kapitän Karl Alexander durch die Nazis. Leben und Tod dieses Menschen sind in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert.

Karl Alexander war zwar Sozialdemokrat und auch Gewerkschafter, aber nach allem, was wir wissen, gehörte er nicht zum organisierten Widerstand im Dritten Reich und arbeitete auch nicht im Untergrund gemeinsam mit anderen Nazi-Gegnern zusammen. Vielmehr trat er bis zu seinem Tod auch und gerade in seiner Eigenschaft als Kapitän offen und direkt gegen die Hitlerdiktatur auf. Ein Umstand, der ihm dann recht bald zum Verhängnis wurde. Es ist aber gerade dieser bemerkenswerte aufrechte Gang des Cuxhavener Seemanns, der ihn unter vielen anderen seiner Zeitgenossen hervortreten lässt. 1948 wurde in Cuxhaven unter Oberbürgermeister Karl Olfers eine Straße nach ihm benannt und seit 2016 erinnert an der Ecke Kapitän-Alexander-Straße/Konrad-Adenauer-Allee in Cuxhaven ein Stolperstein an ihn.

Karl Alexander wurde am 8. März 1890 in Poetschendorf in Ostpreußen geboren. Wie viele seiner Altersgenossen zog er schon 1908 als Arbeitsimmigrant ins Ruhrgebiet, wo er als Arbeiter beim Stahlwerk Hösch in Dortmund eine Beschäftigung aufnahm. Dort trat er auch der zuständigen Gewerkschaft bei. Nach einer kurzen Tätigkeit auf einem Binnenschiff in der Mark Brandenburg heuerte Alexander am 1. Juli 1909 auf dem Schiff SENATOR MELLE in Cuxhaven als Leichtmatrose an.

Schon sieben Wochen später musterte er ab und war zunächst bei dem Helgoländer Bauunternehmer H. C. Hagemann tätig. Die Firma wurde viele Jahre später durch ihr Engagement beim Umbau des Harburger Binnenhafens bekannt. Vermutlich lernte Alexander dort erstmals den später bedeutenden Sozialdemokraten und Cuxhavener Bürgermeister Olfers kennen.

Am 27. September 1913 heuerte Alexander – inzwischen 23 Jahre alt – bei der Reederei „Nordsee“ auf einem Fischdampfer in Cuxhaven an. Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges im August 1914 fuhr er auf mehreren Schiffen der Cuxhavener Hochseefischerei. Alexander war noch während der Kaiserzeit nachweislich gewerkschaftlich tätig. Er wurde in zwei Fällen wegen Flugblattverteilens und Streikpostenstehens bestraft. Vermutlich war er – wie übrigens auch der ebenfalls von den Nazis ermordete spätere KPD-Vorsitzende Ernst Thälmann – im Transportarbeiterverband organisiert. Mit Ausbruch des ersten Weltkrieges wurde Alexander zur kaiserlichen Marine eingezogen. Dort diente er als Obermatrose bei der Küstenartillerie unter anderem in Flandern. Ob er in irgendeiner Weise sich an der Novemberrevolution 1918 beteiligt hat, ist nicht bekannt. Tatsächlich trat er aber zu dieser Zeit der SPD bei. Die Vermutung, er sei erst 1920 der SPD beigetreten, dürfte falsch sein, da seine Frau Augusta Alexander, geb. Albrink, die er am 5. August 1914 geheiratet hatte, erst 1920 der SPD beitrug und vermutlich ihrem Mann folgte.

Auf jeden Fall begann seine eigentliche Seemannskarriere mit Beginn der 1920er Jahre. Am 15. September 1920 wurde er Zweiter Steueremann auf dem Schiff SENATOR HEIDMANN und im April 1921 Erster Steueremann auf SENATOR BRANDT. Die SENATOR BRANDT war ein kohlenbefuehrter Fisch-



Karl Alexander als Obermatrose der Küstenartillerie im 1. Weltkrieg.

dampfer der Cuxhavener Hochseefischerei AG. Die Reederei fusionierte 1928 mit der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei.

Das erste Kommando über einen Fischdampfer erhielt Alexander im Jahre 1921. Über 10 Jahre war er auf verschiedenen Fischdampfern unterschiedlicher Reedereien eingesetzt. Am 26. Oktober 1931 schließlich erhielt er das Kapitänspatent Große Hochseefischerei.

Über sein politisches Engagement in der Zeit der Weimarer Republik ist wenig bekannt. 1928 hatte er sich dem SPD-Wehrverband „Reichsbanner schwarz-rot-gold“ angeschlossen. Im Dezember 1925 bezog seine Familie in Cuxhaven eine Wohnung des von der Sozialdemokratie gegründeten „Bauvereins“. Anders als manch andere Zeitgenossen passte sich Alexander nach dem 31. Januar 1933 nicht dem braunen Zeitgeist an. Im Gegenteil: Er nahm offensiv gegen die Machtergreifung der Nazis Stellung.

Im Februar 1933 wurde er von der Gestapo für fünf Wochen ohne Haftbefehl in „Schutzhaft“ genommen. Vermutlich hatte man von ihm unter Hinweis auf seine Stellung als Kapitän verlangt, in die NSDAP einzutreten. Jedenfalls berichtete seine Ehefrau später am 17. Juli 1948 auf der Polizeistation in Cadenberge – dorthin war die Familie am 23. März 1936 gezogen –, dass er damals in aller Deutlichkeit erklärt habe: Ich bleibe SPD-Mann und werde niemals Nazi (Erich Müller: Der Fall Kapitän Alexander. S. 29 ff)

Mit der sogenannten Reichstagsbrandverordnung wurden die Bürgerrechte der Weimarer Reichsverfassung außer Kraft gesetzt. Zur Abwehr kommunistischer staatsgefährdender Gewaltakte konnten und wurden zahlreiche politisch missliebige Personen festgesetzt und in Konzentrationslager gebracht. Zweifellosg legte Alexander mit seinem unerschütterlichen Bekenntnis zur SPD und gegen die Nazis die Grundlage für die spätere Einschätzung der Gewalthaber, dass er ein unverbesserlicher Marxist sei und eine Änderung seiner Einstellung nicht zu erwarten sei. Alexander wurde zwar aus der in einem KZ verbrachten Schutzhaft wieder entlassen, stand aber mit Sicherheit von diesem Zeitpunkt an unter Beobachtung der Gestapo.

Allerdings können die Ereignisse des Jahres 1936 auch an Alexander nicht spurlos vorübergegangen sein. In diesem Jahr kam es zu einer bislang in der Geschichtsschreibung viel zu wenig beachteten regel-

rechten Tarifbewegung unter den Seeleuten und zwar auch unter den Fischdampferbesatzungen. Durch Beschwerden bei der Deutschen Arbeitsfront (DAF) erzwangen die Seeleute die Besichtigung ihrer Schiffe durch Inspektoren. Es wurden Forderungen nach Heuererhöhungen sowie nach einer Verbesserung der Verpflegung und der Unterkünfte erhoben. Am 19. März 1936 kam es im Gebäude der DAF in Hamburg (am heutigen Johannes-Brahms-Platz) sogar zu Verhandlungen mit den Vertretern der im Hafen liegenden Schiffe.

Um die Autorität eines Fischdampferkapitäns richtig einschätzen zu können, muss man wissen, dass die meist aus 12 Mann bestehenden Besatzungen – anders als in der Handelsschiffahrt – den Gefahren der See nicht ausweichen konnten. Die Fischgründe befanden sich oft genau dort, wo hoher Seegang und Sturm herrschten. Sie mussten sich also meist in Gefahr begeben, um ein gutes Fangergebnis zu erzielen. Da die Besatzungen am Fang auch beteiligt wurden, wirkten sich die Erfolge bei der Navigation des Kapitäns für Reeder und Seeleute positiv aus. Die Reedereien wussten sehr genau, welcher Kapitän und welche Besatzungen erfolgreich waren und mit zunehmender Autarkiepolitik der Nazis wuchs die volkswirtschaftliche Bedeutung der Hochseefischerei. Das dürfte eine der Gründe dafür gewesen sein, weshalb die Gestapo den erfolgreichen Kapitän zunächst wieder gewähren ließ. Hinzu kommt, dass sie ihn auf den Fangreisen schwerlich beobachten konnte und dass es nach der Rückkehr in den Heimathafen nicht viel zu beobachten gab, wenn sich der Kapitän seiner Familie widmete.

Zuvor hatte die Gestapo feststellen müssen, dass sie mit bloßen Verhaftungen der Bewegung der Seeleute nicht Herr werden konnte. Ob sich auch die Besatzungen der von Alexander geführten Schiffe an den Aktionen beteiligten, ist unbekannt. Sicher aber dürfte sein, dass in dem damals noch zu Hamburg gehörenden Cuxhaven auch die Gestapo den Konflikt auf den Schiffen genauestens beobachtete.

1939 schließlich wurde Alexander von einem Besatzungsmitglied wegen kritischer Äußerungen auf einer der Fangreisen mit dem Fischdampfer TANNENBERG denunziert. Am 28. Juni 1939 durfte er mit dem Dampfer A. WRIEDT noch einmal auslaufen. Offenbar aber nur, um ihn jetzt ge-

nauestens zu beobachten. Am 15. Juli 1939 holte die Gestapo ihn von Bord und brachte ihn ins Gefängnis. Beim Hanseatischen Oberlandesgericht in Hamburg wurde er wegen Hochverrats angeklagt. Damit an ihm als Kapitän ein Exempel statuiert werden konnte und Fälle dieser Art sich möglichst nicht wiederholten, leitete auch die Deutsche Arbeitsfront gegen den Gewerkschafter Alexander beim Ehren- und Disziplinargericht Berlin ein Verfahren ein. Er habe den Bestrebungen der DAF zuwider gehandelt, zersetzendes marxistisches Gedankengut propagiert und abfällig-kritisierende und herabwürdigende Äußerungen über die Nationalsozialistische Staatsführung getan.

Doch dem OLG Hamburg reichten die Vorwürfe in der Anklage nicht für eine Verurteilung wegen Hochverrats aus. Es verurteilte deshalb Alexander wegen Verstoßes gegen das „Heimtückegesetz“. In § 2 des Gesetzes vom 20. Dezember 1934 drohte Gefängnis mit unbestimmter Dauer jedem, der öffentlich gehässige, hetzerische oder von niedriger Gesinnung zeugende Äußerungen über leitende Persönlichkeiten des Staates oder der NSDAP über ihre Anordnungen oder die von ihnen geschaffenen Einrichtungen macht. Zur Strafverfolgung bedurfte es der Zustimmung des Stellvertreters des „Führers“ oder des Reichsjustizministers. Das Gesetz diente der „legalen“ Ausschaltung aller politischen Feinde des Nazi-Regimes. Allein im Jahre 1937 waren 17.168 Personen aufgrund ihrer Äußerungen angezeigt, über 7.000 angeklagt und etwa 3.500 verurteilt worden. Die Cuxhavener Nachrichten bezeichneten Alexander in einem Artikel am 25. Juli 1939 als Staatsfeind und erklärten ihn für unwert am Steuer eines Schiffes zu stehen. Mit dieser Kategorisierung war klar, dass die damals relativ kurze Haft von einem Jahr im Gefängnis Wesermünde-Lehe nicht das Ende der Odyssee von Alexander sein würde. Er wurde nach seiner Entlassung von der Gestapo direkt ins KZ Sachsenhausen verbracht und dort sofort der „Strafkompanie“ zugeteilt. Diese Häftlinge waren durch einen schwarzen Punkt auf der Kleidung für die SS als „Freiwild“ markiert und mussten jederzeit mit ihrem Tod rechnen. Umso unverständlicher ist, dass einige Quellen heute noch als angebliche Todesursache von Alexander die Eintragung im Ständesamt Oranienburg für den 12. Juni 1970 mit „Lungenentzündung“ angeben.

Fortsetzung auf Seite 4



Kapitän Karl Alexander mit seiner Frau Auguste und den Töchtern.

(Fotos: Familienbesitz Egg)

## „Von alten unbilligen mißbreuchen und Barbarischen art“

### Der Heyerhöfener Hexenprozess von 1607 auf der Bühne

Es war nicht immer die weltliche oder kirchliche Obrigkeit, die in früheren Jahrhunderten die Hexenprozesse beförderte, sondern gerade in der frühen Neuzeit spielte sie zuweilen auch eine beschwichtigende Rolle. Dabei dürften weniger humanitäre Gründe eine Rolle gespielt haben, vielmehr widersprachen die Kosten eines Verfahrens in *Zauberey-Sachen* einer zunehmend merkantilistischen Wirtschaftsweise – zumal diese Prozesse ja häufig Kettenverfahren nach sich zogen. Auch bedeutete die damit einhergehende Dezimierung der Bevölkerungszahl – in manchen Orten verlor ein Drittel der Einwohner ihr Leben – eine beträchtliche Schwächung der Produktivität des Landes.

Wie schwer es aber war, eine ‚gemäßigte‘ Form der Hexenprozesse in der Praxis durchzusetzen, zeigt ein Beispiel aus der heutigen Gemeinde Beverstedt. Engel von Grollen aus Lunestedt gesteht im August 1607, den Bauern Brockmann vergiftet und außerdem *die hechsenkunst lange gebraucht* zu haben. Vor ihrem Tod bezieht sie weitere 13 Personen der Mittäterschaft. Die Gerichtsleute lassen keine Zeit verstreichen: sie nehmen etliche der Genannten fest und bringen sie nach Altluneberg zum Richter Luder Bicker: ein Vorgang, der *sine meo consensu*, also ohne die gesetzlich vorgeschriebene Erlaubnis des Richters Bicker geschieht.

Das Beharren auf dem ‚Das war schon immer so‘, auf anti-obrigkeitlichen Reflexen, der Verlust alter Gewissheiten, das Sich-Berufen auf gesundes Volksempfinden, die Angst vor dem Unbekannten, Massenhysterie, die Bereitschaft, anderen Menschen Schmerzen zuzufügen – all das mutet

an wie eine Beschreibung aus unseren Tagen.

Deshalb stellt die Neue Bühne Beverstedt in ihrem neuen Theaterstück „Swatte Smeer 2.17“ die Ereignisse von damals in einer modernen Fassung dar und bietet damit ein Spiegelbild heutiger Befindlichkeiten. Das Stück „Swatte Smeer 2.17“ von Lutz Hoepfner hat am 27. Oktober seine Uraufführung und Premiere auf der Bühne der Oberschule Beverstedt.

Weitere Vorstellungen: 28. Oktober, 3. und 4. November um 20 Uhr sowie am 29. und 31. Oktober um 18 Uhr.

Lutz Hoepfner

**Der Vorverkauf beginnt Anfang Oktober, Informationen oder Reservierung unter E-Mail [neuebuehnebeverstedt@der-norden.eu](mailto:neuebuehnebeverstedt@der-norden.eu) oder per Telefon unter 0 47 47 / 8 73 04 04.**



Schauspielerinnen der Neuen Bühne Beverstedt bei Proben für das Theaterstück „Swatte Smeer 2.17“

(Foto: Neue Bühne Beverstedt)

## Die 1960er Jahre. Aufbruch in eine neue Zeit

### Ausstellung im Historischen Museum bis Ende Oktober

Als Band 8 der Reihe „Geschichte im Bild“ des Historischen Museums Bremerhaven erschien vor kurzem das Buch „Vom Wirtschaftswunder zum Mini-rock. Bremerhaven in den 1950er und 1960er Jahren“ von Anja Benseid und Alfred Kube.

Die beiden Autoren stellen unter der Mitarbeit von Maximilian Ahrens und Matthias Loeber in der Veröffentlichung anhand der Aufnahmen von der Fotografin Helene Schüler sowie der beiden Fotografen Hermann Schlüter und Johannes Fleck anschaulich dar, wie sich die Stadt Bremerhaven und ihre Häfen in den beiden ersten Jahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg entwickelt haben. In den Bildunterschriften sowie in kurzen Einleitungen zu den unter Überschriften wie „Die Zeit des Wirtschaftswun-

ders“, „Konsum- und Freizeitwelten“, „Streifzüge durch die Stadtteile“ oder „Schiffsverkehr an der Columbuskaje“ kapitelweise geordneten Bilder – um nur einige der im Buch dargestellten Kapitel zu nennen – lassen die Verfasser diese Stadtgeschichte für den Leser anschaulich werden.

Der Band ist die Begleitveröffentlichung zu den beiden Ausstellungen „Wirtschaftswunderwelten – Werbefotografien der 1950er Jahre“ und „Die 1960er Jahre – Aufbruch in eine neue Zeit“ im Historischen Museum. Die zweitgenannte Ausstellung ist dort noch bis zum 29. Oktober zu sehen.

Für alle, die sich mit der Stadtgeschichte beschäftigen und auseinandersetzen, sind Buch und Ausstellung von großem Interesse. HWK

### „Ich werde niemals Nazi!“

Fortsetzung von Seite 3

Selbst das Opfer wusste genau, was ihm bevorstand, denn das Schicksal der Angehörigen der Strafkompagnie war bekannt: In einem Brief noch aus dem Gefängnis am 20. Mai 1940 schrieb Alexander an seine Mutter: *... denn gehe ich dahin, wo kein Wiederkommen ist. Er selbst gab die Erklärung dafür: Ich habe keine andere Wahl, ich habe alles versprochen und gebeten, es nützt nichts, ich bin staatsgefährlich.* Das entsprach der Prognose der Gestapo und der Staatsanwaltschaft. Dieser Mann erschien „unverbesserlich“. Hier schloss sich der Kreis zum Bekenntnis des Opfers am Beginn der Nazi-Diktatur: Ich bleibe SPD-Mann und werde niemals Nazi.

Die Verfolgung und Ermordung von Karl Alexander durch die Nazis ist deshalb ein typisches Beispiel für die Verfolgung einer oppositionellen Gesinnung. Es ging den Nazis bei der „Eliminierung“ von Karl Alexander nicht um die Ausschaltung irgendeiner realen Opposition oder Bewegung sondern um die Vernichtung eines Menschen, der sich dem braunen Zeitgeist

nicht unterordnen wollte, sondern sich weiter zu seiner politischen Gesinnung bekannte.

Doch auch mit seinem Tod hatte das Drama Alexander noch kein Ende gefunden: Da die Nazis die Sperrung sämtlicher Konten veranlasst hatten, wurde das Anwesen der Familie in Cadenberge im Oktober 1940 zwangsversteigert. Die Erwerber des Grundstückes gaben es später der Witwe zurück, doch diese erhielt keine Witwenrente, da angeblich 7 Monate Beitragszeiten gefehlt hatten.

Dr. Rolf Geffken

#### Quellen:

Ordner „Biographien“ im Stadtarchiv Cuxhaven; darin: Wolf: Karl Alexander

#### Literatur:

Dörner, Bernhard: „Heimtücke“: Das Gesetz als Waffe. Kontrolle, Abschreckung und Verfolgung in Deutschland 1933-1945. Paderborn 1998

Geffken, Rolf: Arbeit und Arbeitskampf im Hafen: Zur Geschichte der Hafendarbeit und der Hafendarbeitergewerkschaft. Rotenburg 2015

Müller, Erich: Der Fall Kapitän Alexander. In: Geheime Staatspolizei – Außendienststelle Cuxhaven, Cuxhaven 1989

Müller, Erich: Spurensuche – 100 Jahre Sozialdemokratie in Cadenberge. Cuxhaven 1991

Schumann, Nik: Die Große Hochseefischerei und der Seefischmarkt. Cuxhaven 2008



## Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Oktober 2017

**Montag, 2. Oktober 2017, 15 bis 18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1:** Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“.

**Mittwoch, 4. Oktober 2017, 18 Uhr, Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Hans-Scharoun-Platz 1:** Dr. Reinhard Krause (AWI): Die Meteor - Symbol der deutschen Meeresforschung - vor 90 Jahren: Rückkehr nach zweijähriger Arbeit im Südatlantik. In Kooperation mit dem Stadtarchiv und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft.

**Montag, 16. Oktober 2017, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1:** Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Peter Schönfeld

**Mittwoch, 18. Oktober 2017, 17 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1:** Geschichte(n) am Mittwoch: Dr. Peter Dittrich: Fischmehl-, Tran- und Klippfischfabriken in den Fischereihäfen von Geestemünde, Wesermünde und Bremerhaven 1892/98-1991

**Mittwoch, 18. Oktober 2017, 19 Uhr, Otterndorf, Stadtscheune, Sackgasse 4:** Plattdeutscher Gesprächskreis der Morgensterner. Leitung: Albert Wilhelm Oest und Elisabeth Baumann

**Donnerstag, 19. Oktober, 18 Uhr, Bremerhaven-Lehe, Dionysiuskirche:** Johannes Göhler: „Du schalt dy ken

bilde noch gelyknisse macken“ – Der „Bildersturm“ der Reformierten in Lehe und im Amt Bederkesa. Eine vergessene Kultur-Revolution des Reformations-Jahrhunderts. In Kooperation mit dem Stadtarchiv und dem Kirchenkreis Bremerhaven

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

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

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

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

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

Schriftführer: Heiko Völker  
Telefon 04751 / 90 01 32

Geschäftsstelle: Schloß Morgenstern, Bremerhaven-Weddewarden, Burgstraße 1

Geschäfts- und Bibliothekszeiten: dienstags 15 bis 19 Uhr, sonnabends 10 bis 13 Uhr

## Einladung

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

**Mittwoch, 4. Oktober 2017, 18 Uhr  
Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Hans-Scharoun-Platz 1.  
Dr. Reinhard Krause**

**Die Meteor – Symbol der deutschen Meeresforschung – vor 90 Jahren: Rückkehr nach zweijähriger Arbeit im Südatlantik**

**In Kooperation mit dem Stadtarchiv und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft**

**Mittwoch, 18. Oktober 2017, 17 Uhr  
Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1  
Geschichte(n) am Mittwoch: Dr. Peter Dittrich  
„Nicht nur, dass es übel riecht...“**

**Fischmehl- Tran- und Klippfischfabriken in den Fischereihäfen von Geestemünde, Wesermünde und Bremerhaven 1892/98-1991**

**Donnerstag, 19. Oktober, 18 Uhr  
Bremerhaven – Lehe, Dionysiuskirche  
Johannes Göhler**

**„Du schalt dy ken bilde noch gelyknisse macken“  
Der „Bildersturm“ der Reformierten in Lehe und im Amt Bederkesa.  
Eine vergessene Kultur-Revolution des Reformations-Jahrhunderts.  
In Kooperation mit dem Stadtarchiv und dem Kirchenkreis Bremerhaven**

#### 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, Hans-Walter Keweloh und Dr. Dirk Peters.

Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:  
Hans-Walter Keweloh, Entenmoorweg 47, 27578 Bremerhaven, Telefon: 0471/65733