Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland

Vechta, Oldb, 1969-

Jann-Heino Weyland: Seegerichtsurteile

urn:nbn:de:gbv:45:1-5285

Visual Library

Jann-Heino Weyland

Seegerichtsurteile

In der „Geschichte des Landes Oldenburg"[1] steht zu lesen: *Seit Mitte des 19. Jahrhunderts war die Schiffahrt im Herzogtum ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Anzahl und Tonnage vermehrten sich zwischen 1846 und 1864 mit Ausnahme des Kriegsjahres 1857 stetig, wohingegen die Zahl der in den oldenburgischen Häfen ankommenden Seeschiffe - wie etwa in Brake - durchaus größeren Schwankungen unterworfen war. Der durchschnittliche Reedereigewinn pro Schiff bezifferte sich 1861 mit 500 Talern.*
Alle Flußgebiete waren beteiligt, wobei die Weser jedoch vier Fünftel der Kapazität trug. Von Barßel, dem oldenburgischen Zentrum der Emsschiffahrt, fuhren 1870 noch vierzig Schoner nach Amerika und ins Mittelmeer, zehn Jahre später gingen hier aber die Hochseereederei wie auch die kleine Küstenfahrt zurück, weil starke holländische und dänische Konkurrenz vorhanden war und zudem die Verlagerung der Frachten auf die Eisenbahn erfolgte. Die Dampfschiffahrt spielte um 1850 in Oldenburg eine untergeordnete Rolle. Die meisten heimischen Schiffe wurden auf den Werften der Unterweser gebaut, auf denen der Holzschiffsbau üblich war.
Die Schiffahrt hat den Barßelern nicht nur einen gewissen Reichtum, sondern auch Tragödien und Leid gebracht. In den Jahren 1877 bis 1907 sind insgesamt 58 Barßeler Schiffe gesunken, verschollen oder gestrandet. Im Jahre 1911 schlug der „blanke Hans" besonders hart zu. In der Bevölkerung und in den Zeitungen sprach man von der Novemberkatastrophe der Barßeler Schiffahrt. In diesem Jahre kehrten 10 Schiffer aus der Gemeinde Barßel nicht in ihre Heimat zurück; sie fanden den Seemannstod. Jeder Schiffsuntergang wurde von den Seeämtern genauestens untersucht. Als Beispiel folgen nun zwei Urteilssprüche der Seeämter Bremerhaven und Brake:

Spruch des Seeamtes Bremerhaven vom 12. April 1886, betreffend den Seeunfall der Schoonergaliote „Lisette" von Barssel

Das Überbordstürzen des Schiffers Meiners von der Schoonergaliote „Lisette" am 4. April 1886 ist durch das starke Ueberholen des Schiffes bei dwars kom-

Landesbibliothek Oldenburg

mendem schweren Seegange verursacht. Die Mannschaft hat die den Umständen nach möglichen Rettungsversuche angestellt. Die Rettung hätte vielleicht ermöglicht werden können, wenn sich eine Rettungsboje an Bord befunden hätte.
Gründe. Die Schoonergaliote „Lisette", Unterscheidungssignal NDCT, Heimathshafen Barssel, vermessen zu 201,8 cbm = 71,24 britischen Register=Tons Netto=Raumgehalt, verließ am 2. April 1886 in Ballast Geestemünde zu einer Reise nach West-Wemyß. Die Besatzung bestand aus 4 Personen, nämlich dem Schiffer H. Meiners, welcher zugleich Eigenthümer des Schiffes war, dem Bestmann Hülper, dem Matrosen Gerdes und dem Leichtmatrosen und Koch Meiners, einem Sohne des Schiffers.
Am 4. April, als das Schiff sich in der Nordsee befand, herrschte stürmisches Wetter aus Süden mit hohem Seegange. Das Schiff lag WNW an und führte drei Vorsegel, gerefftes Großsegel und gerefftes Schoonersegel. Etwa um 9 Uhr Vormittags, als der Bestmann das Ruder bediente, während der Schiffer vor ihm auf und ab ging und die beiden anderen Leute sich im Logis aufhielten, kam eine starke See heran, auf welche der Bestmann den Schiffer aufmerksam machte. Als dieselbe überkam, befand sich der Schiffer an der Leeseite. Das Schiff holte schwer über, der Schiffer kam infolge dessen ins Stolpern und stürzte über die Reeling. Der Bestmann rief sofort, „Capitain über Bord" und sprang sogleich hinzu, um den Schiffer, welcher sich noch auf einen Augenblick an dem großen Bullentau festhielt, zu fassen, als er jedoch hinzukam, hatte der Schiffer schon losgelassen. Während letzterer hinter dem Schiff im Kielwasser schwamm, wurde ihm noch eine Loggleine zugeworfen, er konnte sie aber nicht mehr erfassen und rief den Leuten auf dem Schiffe zu, daß sie die große Piek niederwerfen und das Schiff herumbringen sollten. Dies geschah sodann, und zwar wurde gehalst. Sobald sie nicht mehr durch nothwendige Arbeiten auf Deck in Anspruch genommen wurden, liefen Matrose Gerdes und Leichtmatrose Meiners in die Wanten, um nach dem Schiffer auszusehen. Sie konnten denselben aber nicht entdecken, und auch als etwa 1/4 Stunde nach dem Unfall das Schiff nach Meinung der Leute die Stelle erreicht hatte, wo der Schiffer über Bord gefallen war, war nichts von demselben zu sehen. Das Schiff kehrte dann nach der Weser zurück.
Das Boot war auf der Luke festgezurrt. Nach Ansicht der vernommenen Personen der Schiffsbesatzung - Bestmann Hülper und Matrose Gerdes - wäre ein Ausbringen desselben bei dem schweren Wetter unmöglich gewesen. Eine Rettungsboje war nicht an Bord. Nach Ansicht der Zeugen würde, falls eine solche vorhanden gewesen und dem Schiffer zugeworfen wäre, die Rettung desselben wahrscheinlich zu bewerkstelligen gewesen sein, da derselbe gut schwimmen

Landesbibliothek Oldenburg

konnte und durch seine Kleidung - Stiefeletten, Burkinhose und Wollhemd - nicht sehr erheblich am Schwimmen gehindert wurde. Andere Gegenstände, welche dem Schiffer hätten zugeworfen werden können, als Bänke, Hühnerheck und dergleichen nicht an Deck.
Nach Obigem kann es nicht zweifelhaft sein, daß das Ueberbordstürzen des Schiffers durch das starke Überholen des Schiffes verursacht ist. Das Seeamt ist ferner zu der Ansicht gelangt, daß die Mannschaft das den Umständen nach Mögliche zur Rettung des Schiffers gethan hat, und daß die Ausbringung des Bootes bei dem hohen Seegange nicht möglich war, überdies auch zu viel Zeit erfordert haben würde, um noch nützen zu können. Dagegen liegt die Möglichkeit vor, daß die Rettung hätte bewerkstelligt werden können, wenn eine Rettungsboje vorhanden gewesen und dem Schiffer sofort zugeworfen wäre. Hätte der Schiffer dieselbe sodann erfaßt, was nicht unwahrscheinlich ist, da er ein guter Schwimmer gewesen sein soll, so würde es ihm voraussichtlich nicht schwer geworden sein, sich bis zum Herankommen des Schiffes etwa 1/4 Stunde über Wasser zu halten. Das Seeamt kann bei dieser Gelegenheit das in früher abgegebenen Sprüchen Bemerkte nur wiederholen, daß es nämlich höchst wünschenswerth wäre, wenn alle Schiffe mit Rettungsbojen ausgerüstet würden.

Spruch des Seeamts zu Brake vom 6. April 1878, betreffend den Seeunfall des Schoners „Margaretha" von Barssel

Schiff bald nach dem Verlassen des Abgangshafens leck geworden und gesunken. Der deutsche Schooner „Margaretha", Unterscheidungssignal N F M C, Heimathshafen Barssel, 78,07 Register-Tons gross, ging in der Nacht vom 15. zum 16. Februar 1878, um ungefähr 12.00 Uhr, von Wemyss mit einer nach Bremerhaven für Daniel Claussen daselbst bestimmten Ladung Kohlen aus. Das 1839 in Wales gebaute Schiff war vor etwa einem Jahre von dem Kapitän Oldenburg und dessen Vater angekauft, vor der hier fraglichen Reise reparirt, insbesondere ganz neu kalfatert und nach Aussage der vernommenen Besatzung in völlig seetüchtigem Zustande. Am nächsten Morgen hatte es schlechtes Wetter, starken Wind aus WSW, die See ging hoch aus SSO. Das Schiff war Vormittags gegen 10 Uhr auf der Höhe von St. Abb's Head etwa 10 bis 12 Seemeilen davon entfernt, es führte mit SozO-Kurs alle Segel bis auf die leichten, als bemerkt wurde, das es leck war; hierauf wurden die Segel vermindert, die Pumpen unausgesetzt gebraucht, der Kurs jedoch beibehalten. Abends gegen 9 Uhr wurde Staples-Feuer südwestlich gepeilt; es gelang nicht, die Pumpen lenz zu bekom-

Landesbibliothek Oldenburg

men; auch die Nacht über nahm das Wasser im Schiff zu. Am nächsten Morgen, den 17. Februar, kam ein Schiff voraus in Sicht, welches auf das gegebene Nothsignal in die Nähe kam; es war die deutsche Galiote „Hermann", Kapitän Deters Heimathafen Barssel, nach Leith bestimmt; nachdem dieselbe versprochen hatte, in der Nähe zu bleiben, wurde die „Margaretha" an den Wind gelegt. Gegen 4 Uhr Nachmittags war das Wasser in letzterem Schiffe auf drei Fuss gestiegen und sah die Mannschaft sich genöthigt, es zu verlassen; sie wurde von dem „Hermann" aufgenommen und sah nach etwa 1/2 Stunde ihr Schiff sinken.

Hiernach ist durch das Leckwerden der Untergang des Schiffes verursacht, das Leckwerden wiederum durch das ziemlich schlechte Wetter und den hohen Seegang, indessen mag auch das Alter des Schiffes dazu beigetragen haben. In Betreff der Handlungsweise der Besatzung sind keine Umstände hervorgetreten, welche ein Verschulden derselben, insbesondere des Kapitäns und des Steuermanns, begründen könnten; indessen ist das Seeamt der Ansicht, dass es nach den vorliegenden Verhältnissen vorsichtiger gewesen wäre, unmittelbar nach dem Leckwerden sich mehr dem Lande zu nähern. Kapitän Oldenburg will dies unterlassen haben, um den Einfluss des aus SSO kommenden hohen Seegangs auf das lecke Schiff zu vermindern; wäre jedoch das Schiff gleich an den Wind gelegt worden, so hätte es einerseits weniger Fahrt gemacht, andrerseits wäre vermuthlich mit der Annäherung an die Küste die See ruhiger geworden; immerhin musste es gefahrvoll erscheinen, mit einem lecken Schiffe aus der Nähe der Küste in die offene See sich hinauszubegeben. Wenngleich hiernach das Seeamt die genannte Massregel in dem gegebenen Falle für richtiger gehalten hätte, so muss doch ausdrücklich hervorgehoben werden, dass nach dem Verlauf des Unglücksfalles die Handlungsweise des Kapitäns keinen Einfluss auf denselben gehabt hat; das Schiff hätte schwerlich gerettet werden können, und die gesammte Mannschaft ist ohnehin gerettet.

Aus die Gründen lautet der Spruch des Seeamts:

Der Untergang des Schiffes „Margaretha" war Folge des schlechten Wetters und hohen Seegangs, durch welche das Schiff leck wurde und nach Verlauf von ungefähr 30 Stunden gesunken ist. Die Besatzung trifft kein Verschulden an dem Untergang.

Anmerkungen:

[1] Albrecht Eckhardt u. Heinrich Schmidt (Hg.), Geschichte des Landes Oldenburg, Ein Handbuch, Oldenburg 1987, S. 745

Landesbibliothek Oldenburg

Christian Westerhoff

Das Heuerlingswesen in der Bauerschaft Ossenbeck und die Agrarmodernisierung im 20. Jahrhundert

In Südoldenburg gab es noch bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg eine agrarische Sozialverfassung, die ihre Wurzeln am Ende des Mittelalters hatte. Während in anderen Gegenden Deutschlands die unterbäuerliche Bevölkerungsschicht auf eigenem Land arbeitete, andere Berufe ausübte oder in die Städte zog, wurde das Leben großer Teile der Bevölkerung im Oldenburger Münsterland z.T. bis in die 1960er Jahre noch immer vom Heuerlingswesen bestimmt; die Stellung eines Heuermanns kam in bestimmten Zeiten der eines Leibeigenen gleich.

Zu fragen ist, warum das Heuerlingswesen so lange fortbestand.[1] Da die Entwicklung in anderen Gegenden wesentlich weiter fortgeschritten war, scheinen regionale Gründe eine Rolle zu spielen. Dabei gilt es zu klären, ob die entscheidenden Faktoren geographischer Natur sind, oder ob sie im Heuerlingswesen liegen.

Gerade für das 20. Jahrhundert ist jedoch zum Heuerlingswesen kaum Literatur vorhanden. Die meisten Werke zum Heuerlingswesen konzentrieren sich auf das 18. und vor allem das 19. Jahrhundert. In der Bauerschaft Ossenbeck gibt es noch Dokumente und Zeitzeugen, die über das Heuerlingswesen im 20. Jahrhundert Aufschluß geben. Auf der Basis dieser Quellen sollen daher in diesem Artikel zunächst die Eigenheiten des Heuerlingswesens beschrieben werden. Im zweiten Teil wird dann die Entwicklung des Heuerlingswesens beschrieben und in den breiteren Zusammenhang der Modernisierung im 20. Jahrhundert eingeordnet.

Ossenbeck liegt in der Gemeinde Damme (Landkreis Vechta) an der Straße in Richtung Neuenkirchen. Die Bauerschaft ist zwar sehr klein, ihre Ursprünge gehen aber weit in die Vergangenheit zurück. So wird die Ortschaft 1231 erstmals schriftlich erwähnt, als ein Hof in Ossenbeck dem neu gegründeten Kloster Bersenbrück übergeben wurde.[2]

Landesbibliothek Oldenburg