

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Der Nordloher Helgen, ein ehemaliger Schiffsbauplatz im Ammerland. Von
Gerd Janßen

Der Nordloher Helgen,

ein ehemaliger Schiffsbauplatz im Ammerland

von Gerd Janßen

Daß der Schiffsbau einst im südlichen Ammerland wie auch im Norden des Landkreises Cloppenburg einen verbreiteten, wenn auch bescheidenen Umfang einnahm, ist heute weitgehend unbekannt. Die dort ansässigen Werften waren für zahlreiche Einwohner Erwerbsquelle und Existenzgrundlage, einige Betriebe entwickelten dabei sogar eine gewisse Tradition. Zu ihnen gehören z.B. die Werft Reil in Nordloh, über die hier berichtet werden soll, sowie die Werft Brand, die, 1850 in Edewecht gegründet, zwei Jahre später nach Oldenburg übersiedelte, wo sie heute noch besteht. Einleitend zitieren wir Ludwig Starklof, der sich 1847 über den geplanten Bau von „Moor-Kanälen und Moor-Colonien zwischen Hunte und Ems“ ausließ und gelegentlich einer Ortsbesichtigung die damaligen Verhältnisse schilderte.

„Unser Weg führte über Edewecht und Barßel. An dem kleinen elenden Wasser bei Edewecht, die „Vehne“ genannt, liegen mitten im Lande sechs Schiffswerfte, die nach Verhältniß ihrer Größe und Beschränkungen viel zu thun haben. Wenn man den schmalen Graben ansieht, so glaubt man nicht, daß ein Waschtrog darauf schwimmen kann. Die Schiffe aber, welche hier gebaut werden, fahren nicht nur auf der Ems, sondern auch über's Watt und sogar über See. Sie werden seitwärts in das Flübchen hineingelassen; eine oberhalb der Werfte liegende Mühle hat die Verpflichtung, zu einer gewissen Jahreszeit - ich meine Lichtmeß - ihre Schleusen so zu öffnen, daß die Schiffe fort können; sie gehen aus der Aue in die Vehne, kommen so in die Soeste und das Barßeler Tief, werden dort bemastet und ausgebaut (denn bei Edewecht kann das seichte Wasser nur den hohlen Rumpf tragen) und dann ihrer Bestimmung zugeführt. Diese Edewechter Schiffs-Werfte sind die bescheidensten Anstalten dieser Art, welche man sehen kann ... und doch beschäftigen sie - wenn man die Vollendung der von ihnen ausgehenden Schiffe mitrechnet - gewiß an hundert Menschen, bauen jährlich wohl ein Dutzend Schiffe und bringen dem Ammerlande einen Verdienst von 20,000 Rt. Dieses Gewerbe sitzt hier am rechten Fleck, es hat sich naturgemäß mitten in den Eichenwäldern des holzreichen Ammerlandes angesiedelt, und deshalb gedeihet es auch, obgleich man ihm noch durch keine Art Erleichterung und Förderung von außen zu Hülfe gekommen ist. Welchen Aufschwung müßte es nehmen, und wie gut würde die Bevölkerung der ganzen Gegend sich dabei befinden, wenn ein Kanal es mög-



Inhaber hat sich auf d. 26 von Joh. Delger
 geführte *Müllschiff* genannt *Margaretha*
 für 1861 gegen jährlich *32* Mthlr. 15 gr. *geb*
 als *Knecht* verheuert und sich verpflichtet
Januar an Bord zu gehen.
Nordloh 1861 Fabr 276
Hermann Janßen.

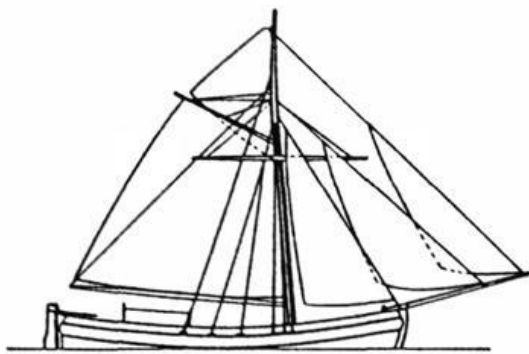
Inhaber war vom *Januar* bis zum *Februar* *1861*
 an Bord des genannten Schiffes und bezeugte sich wäh-
 rend dieser Zeit in seiner Schiffsarbeit: *sehr gut*

so wie in seinem Betragen und namentlich rüchfichtlich
 der Nüchternheit: *sehr gut*
 des Gehorsams und der Zuverlässigkeit: *sehr gut*

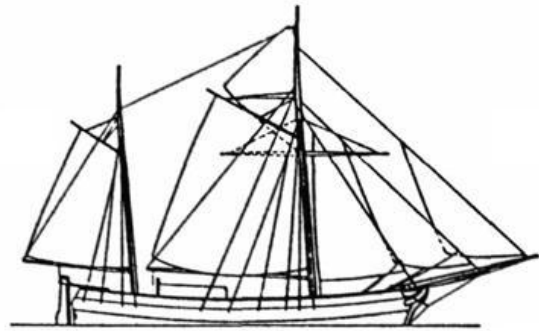
Derselbe wurde entlassen wegen: *fehlender Jahres*

wie hiedurch der Wahrheit gemäß von mir, dem Führer
 des genannten Schiffes, bescheinigt wird. *Delger*
Delger

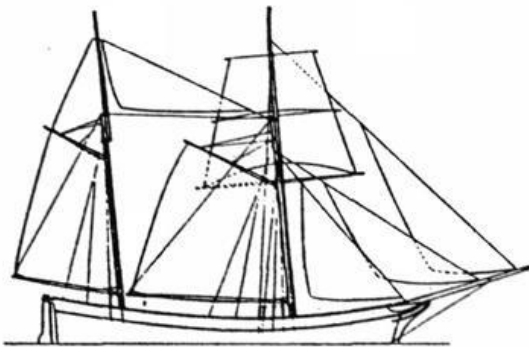
Abb. 3: Eine Seite aus dem Seefahrtsbuch des Hermann Janßen, Nordloh 1861.



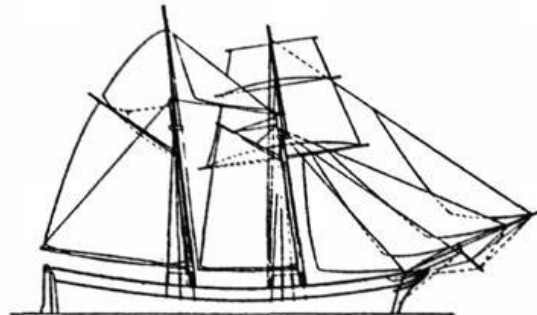
Tjalk, 1860



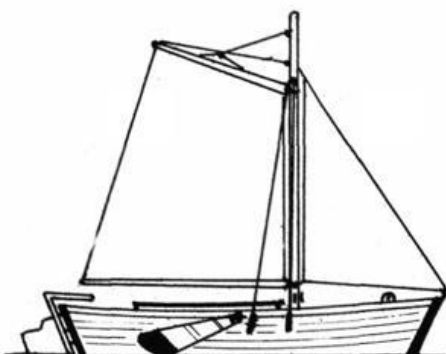
Toppmastkuff, 1860



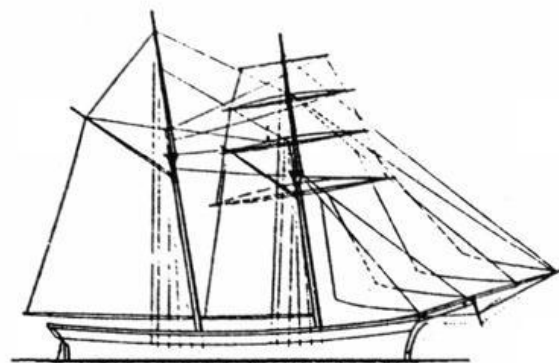
Galiot, 1860



Schonergaliot, 1860



Spitzmutte



Schoner, 1875

Abb. 4: Im Ammerland gebaute Schiffstypen.

lich machte, die Schiffe hier ganz fertig zu bauen und eine so ergiebige Industrie auf einer breiten und stattlichen Basis zu betreiben! - Ein sehr bejahrter aber noch ganz rüstiger Mann in Edewecht, Gerd Tönjes Deye, 80 Jahre alt, erzählte uns, sein Vater sei ein Zimmermann gewesen, das Handwerk habe er beim Alten erlernt, und er habe die erste Schiffswerft an der Aue angelegt. Der Mann ist zu Wohlstand gekommen, hat ansehnlichen Landbesitz und auch eine Ziegelei. Der Hunte-Ems-Kanal, wofür natürlich die hiesigen Einwohner sich lebhaft interessiren, war der Hauptgegenstand unsers Gesprächs mit ihm. Ja, sagte er, wenn das zu Stande käme, wär' es die größte Wohlthat für das ganze Land ..."

Nordloh ist ein kleines Dorf im Süden der Gemeinde Apen. Über das Tief ist es mit der Ems und somit auch mit der Nordsee verbunden. Schon Zollrollen aus dem 16. Jahrhundert geben Auskunft über den Warentransport auf dem Tief. Laut einer Aufstellung des Bauervogts Cordes waren 1828 in Nordloh 6 Muttschiffe zu 4 und 9 Muttschiffe zu je 2 1/2 Roggenlasten (etwa 6 bzw. 4 Register-tonnen) beheimatet. Muttschiffe eigneten sich wegen ihres platten Bodens vorzüglich für die Flußschiffahrt. Hauptsächlich wurde Torf geladen, der in den umliegenden Mooren gegraben wurde und vor allem in den torfarmen Gebieten Ostfrieslands begehrt war. Aus Ostfriesland wurden wiederum Steine, Heu und Stroh, aber auch Schlick eingeführt.

Um die Mitte des letzten Jahrhunderts ist eine rege Bautätigkeit auf den Ammerländer Helgen zu beobachten. Wegen Zunahme des Güterumschlags in den See- und Flußhäfen lohnte sich der Schiffsbau. Das Baumaterial lieferten überwiegend die Eichen- und Buchenbestände des Ammerlandes. Allein in Edewecht wurden zeitweilig 6 Helgen betrieben. Am bekanntesten waren die Helgen von Tönjes Deye und Kramer. In Hengstforde besaß Wempen, in Apen Achtermann und in Augustfehn Stege einen Schiffsbauplatz.

Im Jahre 1862 bat der Köter und Bauervogt Hinrich Harm Reil aus Tange das Großherzogliche Amt Westerstede um Genehmigung zum Anlegen eines Schiffshelgens am Nordloher Tief beim Bucksande. Beim Bucksande befand sich die Fähre für den Personen- und Warenverkehr von Nordloh nach Barßel. Auch war dort ein Kajenplatz vorhanden, der nicht nur den hiesigen Flußschiffen, sondern auch denen aus dem benachbarten Münsterland und Ostfriesland als Umschlagplatz diente.

Reil erhielt im selben Jahr die Genehmigung und baute auf dem Helgen bis 1868 sechs Schiffe. Im Februar 1869 richtete er erneut ein Gesuch an das Amt Westerstede und bat darum, seinen Helgen nach Nordloh auf den Schillberg verlegen zu dürfen. Der Schillberg, der seinen Namen vom Muschelbrennen zwecks Muschelkalkherstellung hat, war als Helgenplatz günstig, da diese Bodenerhebung direkt am Tief liegt und bei Flut nicht überschwemmt wird. Der derzeitige Helgenplatz beim Bucksande - wie Reil in seinem Gesuch ausführt - sei für den Stapellauf wenig geeignet und verursache zu hohe Kosten. Eben-

falls reiche der Platz nicht zum Lagern des Bauholzes. Schon am 2. März 1869 erhielt Reil von der Regierung in Oldenburg die erbetene Genehmigung. Als Pachtsumme hat er jährlich 3 Reichstaler zu entrichten.

Über den Schiffsbau in der Gemeinde Apen gibt ein Schreiben des Gemeindevorstehers Christophers aus dem Jahre 1861 einige interessante Auskünfte. Danach wurden auf den Apen Helgen nur die Schiffsrümpfe gebaut. Da Reepschläger und Segelmacher in der Gemeinde nicht ansässig waren, geschah das Auftakeln in aller Regel in Barbel. Größere Seeschiffe wurden im „Ausland“ (meistens in Leer) mit Takelage, Anker, Ketten usw. ausgerüstet. Schiffe mit mehr als 100 Lasten könnten gebaut werden. Leider - so klagte der Gemeindevorsteher - verhindere die enge Stickhauser Brücke das Passieren dieser Schiffe. Verhandlungen mit dem Königreich Hannover seien schon vielfach geführt, aber leider ohne Erfolg.

1870 übernahm der Schiffszimmermeister Eilert Reil den väterlichen Betrieb. Eilert war am 2. 11. 1840 in Tange geboren. Er heiratete am 3. 6. 1870 Margarethe Catharine Reil, Tochter des Kaufmanns und Gastwirts Eilert Reil in Nordloh. Sein Schwiegervater war ein wohlhabender Mann, der sich verschiedentlich an den Schiffsbaukosten beteiligte.

In den folgenden Jahren baut Reil auch mehrere Seeschiffe. Eine Liste aus dem Jahre 1875 weist den Bau eines Schoners von 131 Registertonnen aus. Der Schoner, der den Namen „Margarethe“ erhält, wird von dem Nordloher Kapitän Eilert Bremer geführt. 1876 sind folgende Reisen der „Margarethe“ verzeichnet:

Von England nach Livorno/Italien mit Kohlen,
von Livorno nach Hamburg mit gemischter Ladung,
von Hamburg nach Archangelsk/Rußland mit Ballast,
von Archangelsk nach London mit Teer und
von London nach Marokko mit Ballast.

Die letzten Reisen der „Margarethe“ führen 1880
von Brake nach Riga mit Eisenbahnschienen,
von Riga nach Nantes/Frankreich mit Leinsamen,
von Nantes nach Charleston/USA mit Ballast,
von Charleston nach St. Petersburg mit Kohlen,
von St. Petersburg nach Hull/England mit Flachs,
von Hull nach Kopenhagen mit Kohlen,
von Kopenhagen nach Göteborg mit Ballast und
von Göteborg nach England mit Hafer.

Das Schiff erreicht England nicht, es geht am 14. 12. 1880 in den Herbststürmen unter.

Mit Fertigstellung des Nordloher Kanals im Jahre 1878 hat Reil jetzt die Möglichkeit, seine Schiffe auch über das Apen Tief in die Seehäfen zu bringen. Der



Abb. 5 u. 6: Meßbrief für eine bei Eilert Reil zu Nordloh 1892 gebaute Tjalk.



Die Grösse der Schiffsräume beträgt im Einzelnen:

- a) Raum **unter** dem Vermessungs-Deck
- b) Räume **über** dem Vermessungs-Deck {

Kubikmeter.
39,7
39,7
5,3
34,4

Der **Brutto-Raumgehalt** des Schiffes beträgt somit

Hiervon geht ab der Logisraum der Schiffsmannschaft, welcher sich *im Güterthale des Puffels* befindet

Mithin beträgt der **Netto-Raumgehalt** des Schiffes

in Worten: *Vier und vierzig 4/10* Kubikmeter

Ueber die vorstehende, von der Vermessungsbehörde zu *Barfelo* am *26 ten Septembar* 1892 vorgenommene Vermessung wird dieser Messbrief ausgefertigt.

Oldenburg, den *3 ten November* 1892.

Grossherzoglich Oldenburgisches Staatsministerium.

Departement des Innern.
Abtheilung für Vermessungs-Sachen.



W. Müller

Altenburg



Kanal, der das Nordloher Tief mit dem Aper Tief verbindet, mündet direkt am Helgenplatz in das Nordloher Tief.

Am 2. 4. 1888 verkauft Reil eine Tjalk an die Frau des Lotsen Battermann aus Leerort. Das Schiff trägt den Vornamen der Käuferin (Harmina) und ist mit 34 Kubikmeter vermessen. Der Kaufpreis beträgt 2160 RM. Frau Battermann leistet eine Anzahlung von 600 RM. Die jährlichen Raten belaufen sich auf 180 RM bei 5 % Verzinsung der jeweiligen Restsumme. Der Ehemann unterschreibt den Kaufvertrag als Bürge.

Im Sommer 1892 baut Reil eine Kuff für den Kapitän Behrens aus Barbel. Nach der vorliegenden Abschrift des Kaufvertrages kostet das Schiff 7675 RM. In diesem Betrag sind 1375 RM (18 % der Baukosten) für Schmiedearbeiten enthalten, die dem Schmiedemeister Alberding aus Barbel zustehen. Die Kuff hat eine Länge von 21,65 m, eine Breite von 5,17 m und eine Tiefe von 1,88 m.

Kapitän Behrens kann den Kaufpreis nicht in einer Summe bezahlen. Reil bekommt bei Ablieferung der Kuff 1000 RM und Alberding 100 RM als Anzahlung. Den Rest hat Behrens in jährlichen Raten von 400 bzw. 100 RM bei 5 % Verzinsung zu zahlen. Die Kuff wird am 17. 3. 1893 unter dem Namen „Maria“ ins Schiffspfundregister eingetragen.

Auf dem Helgen werden nur Holzschiffe gebaut. Zur Erleichterung seiner Arbeit und um im Winterhalbjahr schon mit dem Fertigen der Spanten beginnen zu können, hat Reil die Aufrisse maßstabsgerecht auf den Hobeldielen des Dachbodens seines Wohnhauses eingeritzt. Die Aufrisse sind erst vor wenigen Jahren anlässlich eines Umbaus entfernt worden.

Die Oldenburgische Regierung - Departement des Inneren - war für die Schiffsregisterführung zuständig. Bei Fertigstellung eines Schiffsneubaus hat Reil nicht nur Typ und Größe zu melden, sondern auch Angaben über die verwendeten Baustoffe zu machen, so z.B.

- Art des Holzes (Weich- oder Hartholz),
- Art der verwendeten Bolzen (Kupfer, Kupferlegierung oder verzinkt),
- Beschlag des äußeren Schiffsbodens (Platten aus Kupfer oder Zink).

Der Neubau mußte außerdem vermessen werden. Die zuständige Vermessungsbehörde war in Barbel. Aufgrund der Angaben des Vermessungsbeamten stellte das Departement des Inneren den Meßbrief aus. Der Meßbrief enthält Angaben über Länge, Breite und Tiefe des Schiffes sowie über den Brutto- und Nettorauminhalt. Wie so viele andere Vorschriften, wurden die oldenburgischen Bestimmungen über die Vermessung von Schiffen nach der Reichsgründung aufgehoben und durch Reichsvorschriften ersetzt. Nach der Aufhebung am 1. 1. 1873 galten aber in Oldenburg für die Vermessung von nicht motorgetriebenen Flußschiffen vereinfachte Bestimmungen. Der Meßbrief wurde dem Eigner des Schiffes oder dem Schiffsführer ausgehändigt.

Die meisten Schiffe wurden für Barßeler Schiffseigner gebaut. Aber auch in Ostfriesland fand der Schiffsbaumeister Käufer für seine Schiffe. In der Zeit von 1863 bis 1900 sind in Barßel mindestens 33 von Reil erbaute Schiffe beheimatet, und zwar

- 2 Galiotschiffe,
- 9 Schoner,
- 1 Schonergalioot,
- 1 Kuff,
- 2 Kufftjalken,
- 2 Kähne,
- 13 Tjalken und
- 3 Muttschiffe.

Auf dem Helgen wurden nicht nur neue Schiffe gebaut, sondern auch häufig Reparaturarbeiten ausgeführt. Verschiedentlich kaufte Reil ältere Schiffe, die er nach einer gründlichen Überholung weiterverkaufte.

Das Ablafen größerer Schiffe war nur bei ausreichend hohem Wasserstand im Tief möglich, so daß der Zeitpunkt sorgfältig gewählt werden mußte. Die Schiffe wurden im allgemeinen über mit brauner Seife eingeschmierte Bohlen seitlich zu Wasser gelassen. Im Sommer 1891, so berichtet „Der Ammerländer“, wird in Nordloh ein großes Schiff vom Stapel gelassen. Viele Schaulustige haben sich eingefunden. Sogar Vertreter des Amtes Westerstede sind extra zum Stapellauf erschienen.

Je nach Auftragslage beschäftigte Reil im allgemeinen 3 bis 5 Arbeiter. Der Arbeitslohn wurde im Tagelohn berechnet. Reil zahlte z.B. 1875 seinen Arbeitern 22 Groschen pro Tag und somit einen Groschen mehr als die Konkurrenz in Hengstforde.

Nach der Jahrhundertwende ließ der Schiffsbau auf dem Nordloher Helgen erheblich nach. Der Metall- und Dampfschiffsbau hatte sich weitgehend durchgesetzt. Auf den Flüssen und Kanälen waren immer weniger Muttschiffe anzutreffen, da das Straßennetz ausgebaut und verbessert wurde.

Eilert Reil verstarb am 22. Februar 1921. Ein Nachfolger fand sich nicht. Die letzten Reparaturarbeiten auf dem Helgen werden der Gemeindeverwaltung Apen im Jahre 1923 gemeldet.

Quellen: StA Oldenburg Best. 76-13, 193 Ab und 230
private Sammlung

Anschrift des Verfassers:

Gerd Janßen, Zwischenahner Straße 60, 2910 Ocholt

Zum Original ist ein Hingelbo-
gen von Zellwandsdorf.

N^o 84/95

Fassan

vor dem Rentkammerer Freisöhle, am
25. October 1895 Donnerstag.

Ergebnis:

Rentkammerer Freisöhle und
Protocollführer Ehlers

Ergebnis:

1. Der Dyff Communität Linst
Reil zu Nordhof,
2. Der Dyff Friedrich Mehlmann
zu Elfenbassau H.C.
zu und geben im Kaufmann nicht. Dörf-
f. Gyl. Reil. cont. 26.
- Coj. Act. 4-40
Dyff. Act. 10
Dyff. Act. 10
Dyff. Act. 12
2 A 100
2 A 30

Dieser Kaufmann wird Hoch-
genabur und verkauft die Einze-

Gyl. Dyff Communität Linst Reil
Nordhof
(Dyff. von Linst)



Die Mutte

Häufigster Schiffstyp in der oldenburgischen und ostfriesischen Flußschiffahrt war die Mutte bzw. das Muttschiff. Es gab zwei Typen: die runde und die spitze Mutte. Die runde ist der Tjalk verwandt, während die spitze den Schuten zuzuordnen ist. Der Ladeumfang betrug meistens 5-10 BRT (Bruttoregistertonnen). Ein Deckshaus war nur selten vorhanden. Am umlegbaren Mast war ein Gaffelsegel angebracht.

Die Kuff

Der Name Kuff ist aus Kopfardie abzuleiten und steht für Kauffahrteischiff. Sie hatte zunächst Seitenschwerter, die aber das Manövrieren erschwerten. Später erhielt sie einen Kiel. Ein Deckshaus fehlte fast nie. Je nach Takelage unterschied man zwischen Pfahlkuff, Toppsegelkuff und einfacher Kuff. Der Rauminhalt belief sich auf etwa 40 bis 125 BRT. Meistens waren zwei Ladeluken vorhanden. Im Ammerland wurden die meisten Kuffen in Edewecht gebaut.

Die Tjalk

Die Tjalk ist wie die Kuff friesischen Ursprungs. Der Name bedeutet in der friesischen Sprache „Schiff“. Die Tjalk war schmal und niedrig, aber sehr tragfähig. Wegen des niedrigen Kiels besaß sie Seitenschwerter. Der Mast war durchweg umlegbar, die Gaffel kurz und der Giekbaum lang. Vorn und hinten war die Tjalk vollgerundet. Vermessen waren die Tjalken im allgemeinen zwischen 12 bis 70 BRT und hatten in der Regel zwei Ladeluken. Gebaut wurden sie auf allen Ammerländer Helgen.

Der Schoner

Die Entwicklung dieses Schiffstyps ging Anfang des 18. Jahrhunderts von der Ostküste der USA aus. Seit Anfang des 19. Jahrhunderts wurde dieses Schiff in verstärktem Maße in Europa gebaut. Der Schoner hatte im Gegensatz zu Tjalken und Kuffen ein Spiegelheck. Die Masten neigten sich oft stark nach hinten. Schoner waren hauptsächlich in der Nord- und Ostsee eingesetzt. Häufig waren sie aber auch im Mittelmeer und in Übersee anzutreffen. Aufgrund der Takelage unterschied man zwischen Schoner und Schonerbrigg. Im Ammerland wurden Schoner in Edewecht und Nordloh gebaut.

Die Galiot

Die Galiot ist holländischen Ursprungs. Der Name ist aus dem mittellateinischen „galea“ entstanden und in Holland schon im 16. Jahrhundert gebräuchlich. Auffallendes Merkmal der Galiot war die stärkere Abrundung des Vorschiffes und die schärfere Form im Unterwasserteil des Schiffes im Vergleich zur Kuff. Allerdings hatte auch sie einen flachen Boden. Der Besanmast war im

Vergleich zum Großmast auffallend niedrig. Außer in Nordloh wurde dieses Schiff in Edeweicht und Hengstforde gebaut.

Die Galiot hatte 4 bis 5 Mann Besatzung, der Schoner 4 bis 6 Mann, die Kuff 3 bis 4 Mann und der Kahn, die Tjalk und das Muttschiff 2, manchmal 3 Mann.

Quelle: Karl Heinz Wichers, „... und fuhren weit übers Meer“, Soltau-Kurier-Verlag Norden 1984

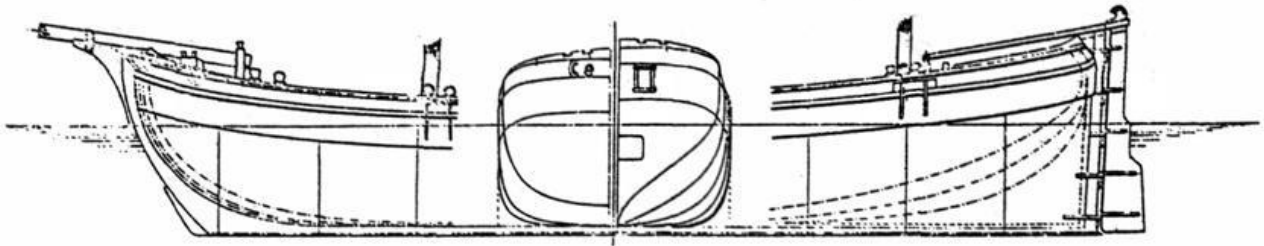


Abb. 9: Bauriß einer Kuff

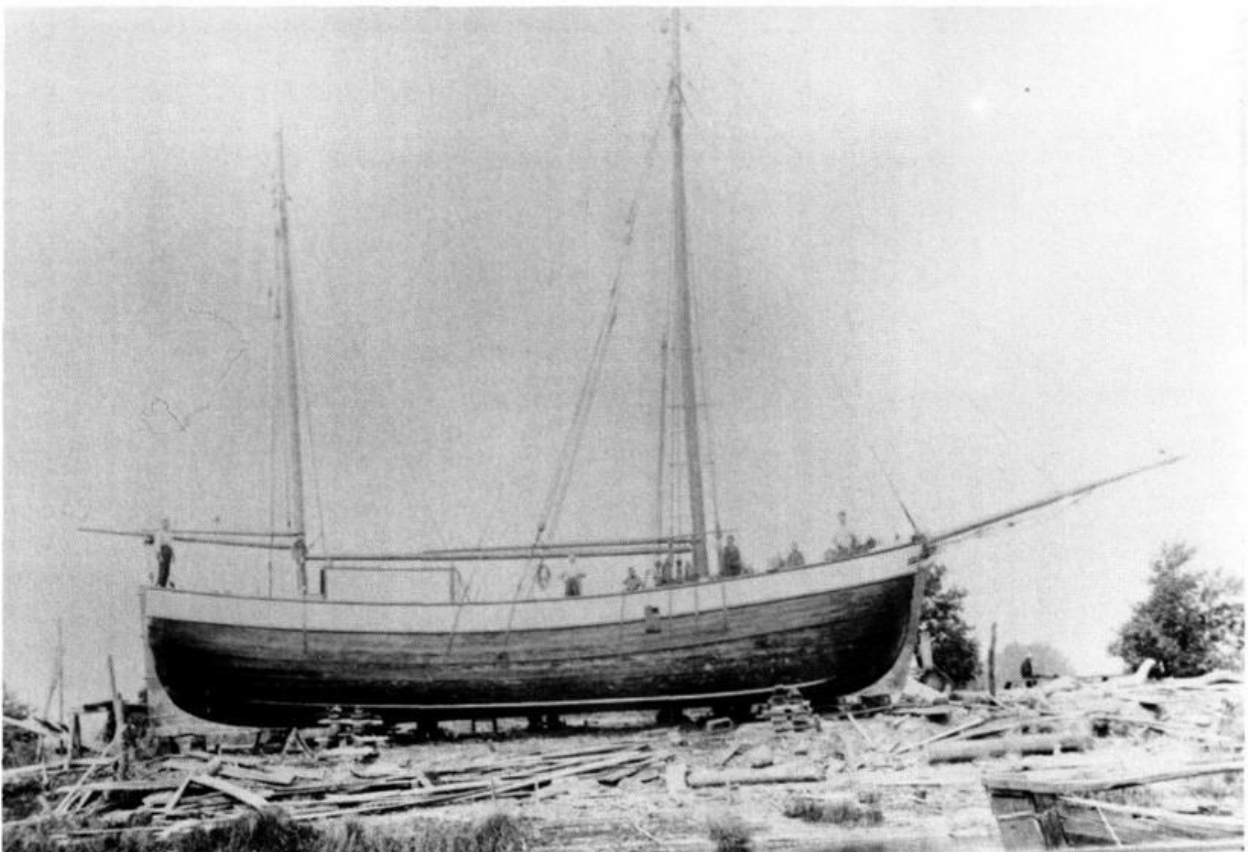


Abb. 10: Kuff auf Reils Helgen zu Nordloh, 1896 für Kapitän Johann Behrens aus Barbel gebaut.

Personbeschreibung des Inhabers.

Alter: *geboren am 1839. Juli 5.*

Statur: *größer*

Haare: *brünett*

Augen: *grün*

Gesichtsform: *rund*

Besondere Kennzeichen: *kein*

Herr H. I. und auf links am Hand
ist etwas kleiner als gewöhnlich.

Eigenhändige Unterschrift des Inhabers:
Hermann Janßen

Bezahlt mit *5 fl. 11/2 Pfennige*
am *24 Juni 1867.*

weicher in Begleitung

nach *Hamburg und nach Meer*
ausgerüstet zum
reist.

Weserstraße

den *24. Juni 1867.*

Ernst Janßen


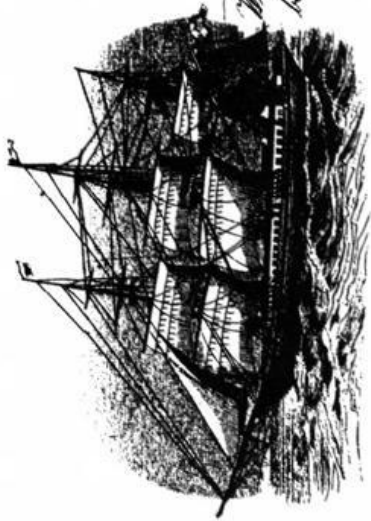


Abb. 11: Oldenburgischer Reisepaß des Matrosen Hermann Janßen, 1867.





Ich

Wende nach _____ welches jetzt vor _____ Schiffer von dem Schiffe
bescheinige im Raume meines Schiffes empfangen zu haben von _____ meinem bestimmten Entladungsorte zu segeln,
liegt, um mit erstem gutem

sämmtlich in gutem Zustande gemäckt wie hieneben. Ich verbinde mich alles wie ich empfangen habe, nach
meiner glücklichen Ankunft in _____ gegen Fracht von _____
abzuliefern. Die Fracht wird nach Seegebrauch fest,
gestet. Zur Erfüllung meiner Verpflichtungen verpflichte ich meine Person und mein Schiff zu welchem
Ende ich _____ von diesen Commisamenten eines Inhalts eigenhändig unterschrieben habe, die aber nur für
eins gelten.

_____ den _____ 18 _____

Abb. 12: Frachtgewährleistungsschein, 19. Jahrhundert.

Jahresbericht der Oldenburgischen Gesellschaft für Familienkunde für 1992

Die Oldenburgische Gesellschaft für Familienkunde fand im Berichtsjahr 1992 wieder ein weites Betätigungsfeld ihrer Aufgaben. Die Schriftenreihe „Oldenburgische Familienkunde“ wurde im 34. Jahrgang mit folgenden Arbeiten fortgesetzt: Günter Wachtendorf berichtete unter dem Titel „Das göttliche Rachefeuer“ über den Stadtbrand in der Stadt Oldenburg im Jahre 1676, Wolfgang Büsing stellte den elften Teil der „Quellen zur oldenburgischen Familienforschung“ zusammen, und Gerd Janßen verfaßte die Studie „Der Nordloher Helgen, ein ehemaliger Schiffsbauplatz im Ammerland“.

Zahlreiche weitere Veröffentlichungen zeugen von Fleiß und Sachkenntnis unserer Mitglieder, deren Arbeiten hier genannt seien: Elfriede Bachmann: „Zur Geschichte der Juden in Zeven und Umgebung“; Christian-Siegfried Büsing: „Das Seelenregister des Kirchspiels Elsfleth von 1675“; Wolfgang Büsing: „Dötlingen, eine „Pflanz-Stätte“ der botanischen Wissenschaft“; Johannes Buss: „Chronik der Familie Bohlken aus Halsbek im Ammerland“; Dierk Feye: „Auswanderung aus dem Amt Wildeshausen im 19. Jahrhundert“; Hans Hermann Francksen: „Das Familien-Register der Gemeinde Langwarden 1695-1850“ (5 Bände); Gerhard Heile: „Colnrade zwischen Herren und Fronten“; Clemens Heitmann: „Dinklager Familien, 3. Band“ sowie „Ein Haus, seine Bewohner und Nachkommen (des Joh. Herm. Tapphorn zu Schwege)“; Walter Janßen-Holldiek: „Vielstedt, ein Dorf am Hasbruch, Geschichte einer Bauerschaft der Delmenhorster Geest“ sowie „Ländliche Sachkultur vom Hochmittelalter bis zur frühen Neuzeit am Beispiel der Gemeinde Hude“; Werner Kaiser: „Die Familien Kayser, Kaiser, Keyser, Keiser in Oldenburg“ sowie „Vier Hilgen-Linien aus der Vogtei Hatten“; Vinzenz Lübben: „Stammliste Trumme aus Haverbeck bei Damme“; Wolfgang Martens: „Aus der Geschichte der Gemeinde Hatten“; Werner Meiners: „Juden im Landkreis Oldenburg“; Harald Schieckel: „Die Beamtenfamilien Driver, Bothe und Farwick in Vechta“ sowie „Die Beziehungen der Familie Jaritz zum Oldenburger Münsterland“; Horst Schiphorst und Klaus Grotevent: „Eheverträge aus dem Kirchspiel Altenesch 1716-1811“; Herbert Schmidt: „125 Jahre Eisenbahn im Landkreis Oldenburg“.