

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Wilhelm Müller (1821-1899), der Gründer der Stadt Nordenham. Von
Eduard Krüger

WILHELM MÜLLER

(1821 – 1899)

der Gründer der Stadt Nordenham

von Eduard Krüger

Die grasreichen Niederungen unserer Marschen haben den Menschen der benachbarten Geesthöhen immer wieder Veranlassung gegeben, ihre heimatlichen Äcker zu verlassen und sich im Butenlande anzukaufen. Es waren vornehmlich Bauern der Friesischen Wehde, der volkreichen Kämpe um Bockhorn und Zetel, die die sich bietenden Gelegenheiten nutzten, in den Landen zwischen Jade und Weser eine Hofstelle zu erwerben. Diese Geestbauern haben unseren oft schwer mitgenommenen Marschen unschätzbare Dienste geleistet und ihrer durch Marschenfieber und Sturmfluten geschwächten Bevölkerung neue Lebensquellen erschlossen. Eine dieser von der Geest kommenden Familien war die Familie des Johann Friedrich Müller, Gutsbesitzers zu Schützfeld; sie schenkte ihrer neuen Heimat einen Mann, der diese heimatliche Landschaft aus den Angeln und eine Stadt aus der Taufe hob: Wilhelm Müller, den Begründer Nordenhams.

Kranenkamp

Schon der Großvater des Johann Friedrich Müller, Teile Müller, war auf dem Kranenkamp bei Bockhorn geboren, 1717, kurz vor den Schreckensnächten der Weihnachtsflut; er hatte sich die Kranenkamper Mühle erheiratet, 1747, und war auch auf dem Kranenkamp gestorben, 1768. Teile Müller hinterließ einen Sohn und eine Tochter; der Sohn, Johann Diederich, 1750 geboren, erlernte das Tischlerhandwerk und betätigte sich mit besonderer Lust in der Bildhauerei; die Tür zum Haupteingang des Schlosses zu Gödens entstammt seinen geschickten Händen. Am 20. August 1778 ehelichte der tüchtige Handwerksmann die Gesche Catharina Margarethe Gerd es, 1748 zu Steinhausen geboren, eine ausgezeichnete Frau mit vielseitigen Kenntnissen und einem ausgeglichenen Gemüt, die ihren eigenwilligen, herrschsüchtigen und unumgänglichen Mann durch Sanftmut und Klugheit zu nehmen und zu leiten wußte, so daß beide Eheteile bei aller Gegensätzlichkeit ihrer Veranlagungen stets friedlich und freundlich miteinander verkehrten. Johann Diederich Müller hatte seit dem Tage seiner Heirat das erlernte Handwerk nicht mehr ausgeübt; er hatte eine Bierbrauerei angelegt, die ihm viel Geld ins Haus brachte, um so mehr, als er sie um eine Brennerei ergänzte. So gelangten die Müllers durch Sparkamkeit und Fleiß alsbald zu Wohlstand und Vermögen, die ihren vier Kindern eine musterhafte Erziehung

und Bildung ermöglichten. Immer wieder trat die Mutter als ein Vorbild der Liebe und Geduld hervor; sie starb, wie ein Ermüdeter einschläft, am 15. Oktober 1808 zu Kranenkamp. Der Vater, seitdem vereinsamt und mit allem unzufrieden, ging ins Butjadingerland zu seiner jüngsten Tochter, deren Mann Bernd Carstens das Gut Tongern gepachtet hatte. Hier verschied Johann Diederich Müller am 21. Oktober 1821; seine Leiche wurde nach Bockhorn gefahren und neben seiner Frau beigesetzt.

Der Sohn Johann Friedrich Müller, Wilhelm Müllers Vater, wurde am 23. Dezember 1784 zum Kranenkamp geboren; er verlebte die Kindheit im Elternhause. In der Schule versagte er trotz vieler Schläge so gründlich, daß er im 9. Lebensjahre weder lesen noch schreiben konnte. Erst als mit dem Tode des alten Dorflehrers ein junger Schulmann, namens Gerdes, vor den verwirrten Buben trat und seine Seele zu öffnen verstand, wandelten sich Herz und Verstand des Johann Friedrich Müller; nach Jahresfrist war er, nicht zuletzt mit Hilfe seiner liebevollen Mutter, einer der besten Schüler der Klasse. Es mag dazu bemerkt sein, daß an den Dorfschulen damals nur die Bibel, der Große und der Kleine Katechismus, ein ABC-Buch und als Rechenbuch die Bremer Münze in Gebrauch waren; Rechnen und Schreiben lernten aber nur die Kinder wohlhabender Leute gegen ein besonderes Schulgeld.

Als Johann Friedrich Müller 15 Jahre alt war, fuhr er mit einem kleinen Schiff nach London, um sich als Schiffer ausbilden zu lassen. Während Bremer Reedereien keine zehn Schiffe über 200 Last besaßen, Oldenburg nicht ein einziges über 100 Last führte, empfing den unrastigen Knaben in London ein Mastenwald. Allein auch er konnte den Jungen auf die Dauer nicht locken; drei Wochen hatte er Sturm und Ungemach der Nordsee ertragen, als er, des Schiffslebens satt, ins Vaterhaus zurückkehrte. Bald darauf, im 16. Lebensjahr, finden wir Johann Friedrich Müller als Lehrling bei Kaufmann Groß zu Brake; er wollte nun selbst Kaufmann werden, Kaufmann am Siel und Hafen, wo Handel und Schifffahrt in die Ferne wiesen und Wägen und Wagen den Mann machten. Er hätte sich auch keine bessere Lehrstelle für seinen künftigen Beruf wünschen können als hier im Großschen Hause, wo er gleichzeitig Gelegenheit fand, seine Bildung zu vervollständigen. Bereits vor der Geschäftszeit, in der Früh von 5 bis 7 Uhr, saß Müller mit dem Hauslehrer, dem Kandidaten Vint, vor den Büchern; hier erlernte er vor allem auch die englische Sprache, die er später fließend beherrschte. Nach den schönen Lehrjahren im Großschen Hause und Geschäft wechselte Johann Friedrich Müller nach Großfedderwarden hinüber, wo er im Brauerschen Getreidehandel tätig war, am Eckwarder-Fedderwarder Sieltief, das derzeit eine hervorragende Rolle als Verkehrsweg spielte. Ungezählte Lasten an Getreide sind in jenen Jahrzehnten mit „Dielenschiffen“ aus dem Lande zu den Sielen befördert worden; zwei Männer oder ein Pferd zogen diese flachen Boote an halbvorn befestigten Tauen auf sogenannten „Lienpadd“

am Tief entlang, während ein Mann am Steuer das Schiff so führte, das es Kurs hielt. Der bedeutendste Umschlagplatz dieses Handels mit Getreide und auch Holz aber war im Butenlande Großfedderwarden – Fedderwardersiel und Hafen ruhten noch im Schoße des Landes –, wo Conrad Bernhard Brauer (1761 – 1821) ein großes Geschäft unterhielt.

Johann Friedrich Müller hatte hier einige Zeit an der Nordseeküste Butjadingens mit jugendlichem Eifer gewirkt, als ihn im Herbst des Jahres 1807 das kalte Fieber, die Malaria, auch Schweewarder Seuche genannt, ins Elternhaus zurückzwang. Es mag dazu vermerkt sein, daß dieses „Andertagsfieber“ vom Herbst 1807 bis ins Frühjahr 1808 unsere Marschen besonders stark heimsuchte, die Mehrzahl ihrer Bewohner ans Bett fesselte und in vielen Fällen zum Tode führte. Johann Friedrich Müller verließ, wie gesagt, das fieberkranke Butenland im Herbst 1807, er stand an der Wende seines Lebens, ohne zunächst darum zu wissen. Nach Kranenkamp zurückgekehrt, ergab sich die glückliche Gelegenheit, im nahen Steinhausersiel, am Zusammenfluß von Bäken und Sieltiefen, an einer außergewöhnlich geschützten Lage am Westufer des Jadebusens, ein Haus mit Land pachten zu können; der Vater Johann Friedrich Müllers erkannte die günstige Belegenheit, mietete das Anwesen und richtete dort ein Getreidegeschäft, einen Holzhandel und ein Speditionsgeschäft ein, das sein Sohn am 1. Mai 1808 zusammen mit der älteren Schwester, die den Haushalt führte, eröffnete.

Die Kontinentalsperre

Es waren seltsam bewegte Zeiten und verworrene Verhältnisse, vor allem auch hier am einsam-stillen Siel zu Steinhausen, die Johann Friedrich Müller bei seiner Geschäftsgründung vorfand. Seit dem 13. November 1806 waren holländische Truppen von Ostfriesland her in Oldenburg, Delmenhorst, Varel, Jever und Kniphausen eingerückt; wenngleich sie die ihnen ungefährlich erscheinenden oldenburgischen Soldaten nicht entwaffneten, unterlagen Handel und Wandel doch den Befehlen der Besatzungsmacht. Ein Jahr später dehnte Napoleon die Kontinentalsperre auf alle Küstenorte bis zur Trave aus. Da aber der Schmuggel mit englischen Kaufleuten besonders in den oldenburgischen Sieltiefen wichtige Kanäle seiner geheimen Tätigkeit fand, wurden die durch Erlaß vom 18. August 1808 verhängten Blockademaßnahmen auch auf die Jade ausgedehnt; eine Abteilung der Douane wurde nach Eckwarden gelegt, ein Zollschiff kreuzte auf der Jade, während binnendeichs die französische Zollwacht auf der Lauer lag, den dunklen Geschäften zwischen Engländern und Küstenbewohnern beizukommen.

Steinhausersiel lag tiefversteckt im Rücken von Dangast an einer schlauchartig ins Land gehenden Einbuchtung des Jadebusens und unweit der buschreichen Geest, ein rechter Schmuggelplatz aus der Jade zu den nach Jever und Oldenburg führenden Wegen. Johann Friedrich Müller war kaum 24 Jahre alt,

als er hier am Steinhausersiel sein Geschäft eröffnete. Unternehmungslustig und wagemutig, mit den Gewohnheiten am Siel und Wasser vertraut, schloß er sich einem „Verein“ an, der sich lediglich mit der Schmuggelei befaßte, und übernahm für diese Gesellschaft ortskundiger „Schwarzhändler“ den Wareneinkauf auf der Insel Helgoland. Bereits am 22. Mai fuhr Müller über Langeoog zur Felseninsel, um dort für 6000 Gulden Kaffee und Zucker zu kaufen, wobei er und der Bruder mit vom Onkel geliehenen 1100 Gulden beteiligt waren. Allein Schiff und Ladung wurden von einem dänischen Kaper aufgebracht und Müller in Glückstadt gefangen gesetzt. Von einem französischen Kriegsgericht freigesprochen, – die Waren wurden beschlagnahmt –, schaffte man Müller unter bewaffneter Begleitung nach Altona; mit einem Paß versehen kehrte er krank und verbittert in die Heimat zurück. Am 15. Okt. 1808 starb die geliebte Mutter, die eigene Gesundheit litt unter den Fieberschauern der Malaria; ein wenig Freude bereiteten nur die häuslichen Geschäfte, die gut vorangingen. Johann Friedrich Müller fand bei alledem keine Ruhe. Im März des Jahres 1809 traf der Kaufmann Süßmilch aus Jever in Steinhausen ein, um Müller für ein bedeutsames Geschäft mit der englischen Firma Marcnab und Co. auf Helgoland zu gewinnen. Das ihm vorgelegte Angebot erschien so verlockend, daß Müller trotz des hohen Fiebers, mit Vollmachten wohl versehen, über Jever und Hooksiel nach Helgoland fuhr, wo er alsbald das Vertrauen des Hauses Marcnab und Co. gewann und – Müller sprach fließend englisch – einen Kredit von 1000 Pfd. Sterling erhielt. Das englische Unternehmen stellte zunächst drei Helgoländer Schiffe mit Manufakturwaren bereit, die unter der kundigen Führung Müllers an die Küste geleitet und abgefertigt werden mußten. Die Fahrt gelang, Müller erhielt die ihm von Süßmilch zugesicherte Vergütung und kehrte sofort nach Helgoland zurück, wo er sich eine Dachkammer mietete, um von nun an den Warenverkehr für Marcnab und Co. bis nach Oldenburg zu regeln. Das so geplante Unternehmen erwies sich zwar als recht einträglich, erforderte aber starke Nerven und eine robuste Gesundheit. Müller war bald in Oldenburg, bald auf der fernen Insel. Die Wege dorthin unterlagen der strengen Beobachtung durch die für die Festlandsperrre eingesetzten Truppen, die sich besonders in der Nähe der Siele in großen Mengen aufhielten. In Varel befand sich eine starke Abteilung französischer Douaniers; sie ritten zu 6 bis 10 Mann im Lande umher, waren mit scharf geladenen Büchsen versehen und wurden von vielen Spionen unterstützt. Daß es unter solchen Umständen schwer war, 10 bis 15 Wagen mit Waren durchzubringen, bedarf keiner Worte. Die Oldenburger Soldaten nahmen es gottlob nicht immer ernst mit ihren Pflichten, sie ließen vielmehr gegen ein entsprechendes Douceur Transporte durchgehen. So lag am Steinhausersiel ein Hauptmann mit seiner Kompanie, die ihren Dienst im Auftrage Napoleons gerade nicht als vaterländische Aufgabe betrachtete. Müller fragte diesen Hauptmann, ob er seine Soldaten in der kommenden Nacht wohl so einsetzen könne, daß sie einen von ihm bezeichneten Weg nicht berührten. Dabei zählte er 20 Pistolen auf

den Tisch. „Ich bin der Baron von . . .“, sagte der Offizier, drehte sich um und sah in den Spiegel. Als Müller nun noch zehn Pistolen hinzulegte, erwiderte der Hauptmann: „Meine Soldaten patrouillieren diese Nacht nicht!“ Als auch die Soldaten, die Wache nicht ausgenommen, ihren Obulus bekommen hatten, wünschten alle eine gute Reise; in der folgenden Nacht fuhren 15 vollbeladene Wagen unbehelligt gen Oldenburg!

Allein so reibungslos verlief selten ein Transport vom Siel zur Stadt. Da waren allerlei wagemutige Gesellen, die sich in der nächtlichen Dunkelheit an die langen Wagenzüge heranmachten, um sie zu bestehlen. Diese Diebe zwangen zu besonderer Obacht, und so blieb Müller nichts übrig, als seine Transporte in Gemeinschaft mit dem Bruder ständig auf schnellen Pferden zu umkreisen. Auch mußten die Wagen zumeist auf Umwegen durch Heide und Busch an ihren Bestimmungsort gefahren werden, stets gewärtig, von französischen Douaniers überrascht zu werden. Um diese Gefahr zu bannen, wurden die französischen Patrouillen von schnellen Reitern beobachtet. Näherten sich die feindlichen Gruppen, galt es, im Galopp die eigenen Wagen zu erreichen und den Fuhrleuten einen Ausweg anzuweisen, der oft genug einer Umkehr gleichkam, zumindest aber ein Umweg mit neuen Gefahren und Beschwerden war. Kamen die Gebrüder Müller dann im Morgengrauen abgehetzt nach Hause geritten, wurde Johann Friedrich Müller bereits erwartet, um mit einem Fahrzeug nach Helgoland zurückzukehren.

Da das häusliche Geschäft am Steinhausersiel im Sommer 1809 ebenfalls gute Verdienste abwarf, wuchs das Einkommen drinnen und draußen gleichermaßen. Es war hier am Siel vornehmlich die Kalkbrennerei, die viel Geld einbrachte. Müller hatte sich dazu von dem Flottenkommandanten der blockierenden englischen Marine die Einfuhrgenehmigung von Muscheln erwirkt, die er um so leichter erhielt, als er bei jeder Reise nach Helgoland die Fregatte ansteuern mußte, um der Frau des Kommandanten Blumen und Suppengrün zu bringen. Diese kleinen Aufmerksamkeiten verfehlten ihre Wirkung nicht: während andere Brennereien stillstanden, konnte Müller Kalk brennen und Schill verkaufen, die allein im Sommer 1809 einen Verdienst von 2500 Rthl. einbrachten.

Es ist nicht eben viel, was uns die Franzosenzeit unseres Landes hinterließ an Erlebnisberichten, die uns ein umfassendes und getreues Bild vermitteln könnten vom Weg und Umfang des verborgenen Handels während der Festlandsperrre. Johann Friedrich Müller, der Vater Wilhelm Müllers, war einer der größten Schmuggler jener Zeit; er beherrschte die Spielregeln dieses für ihn zur Leidenschaft gewordenen dunklen Geschäftes wie kein anderer; er gewann dabei Summen, die den größten Einsatz lohnten. Es ist also die Darstellung der hier geschilderten Vorgänge und Begebenheiten nicht nur eine willkommene Ergänzung unseres Wissens um die Schmuggerei zur Zeit der Kontinentalsperre, sie deutet uns vielmehr manche Charaktereigenschaft im



Leben Wilhelm Müllers, die bestimmend und entscheidend wurde nicht allein für sein eigenes Schicksal, sondern weit darüber hinaus für eine ganze Landschaft.

Von dem Umfang des über die Jade gehenden Schmuggels macht man sich eine Vorstellung, wenn man vernimmt, daß sich unternehmungslustige Männer zu einem Vereine zusammenschlossen, die für die Organisation und die Abwicklung der geplanten hintergründigen Geschäfte Satzungen aufstellte und einen Geschäftsführer bestellte. Auch Johann Friedrich Müllers ältester Bruder Theile, 1779 geboren, gründete einen solchen Schmugglerbund; von seinen sechs Mitgliedern waren fünf mit 2/11, einer mit 1/11 des Einsatzes am Gewinn beteiligt. Diese Gesellschaft gab sogar den Bau von zwei Schiffen in Auftrag, das eine auf einer Werft in Brake, das andere gleich beim Nachbarn in Kranenkamp. Der auf der Weser fertiggestellte Schoner sollte wegen der Sperren zu Blexen und Geestemünde auf Schlitten von Brake über Strückhausen, Jade, Jaderaußendeich zum Wapelersiel geschleppt werden; in Jade aber holte ein Zug französischer Soldaten den Transport ein, und das Schiff mußte sofort nach Brake zurückgebracht werden. Das in Kranenkamp gebaute Schiff, mit seinen 10 Last etwa doppelt so groß wie das Braker, war im März 1809 fertig; 16 Pferde zogen es auf einem sogenannten Maljan von der Kranenkamper Mühle nach einem kleinen Bach, wo eine mehrere hundert Personen zählende Menschenmenge es freudig in Empfang nahm und an Tauen zur Kocks Kuhle beförderte. Hier erhielt der Schoner seine letzte Ausrüstung, und dann verließ er den Steinhausersiel zu seiner ersten Reise gen Helgoland. – Nun galt es, das Braker Fahrzeug herbeizuschaffen. Man gewann dazu zwei tüchtige Lotsen, die das Fahrzeug in aller Stille ausstatteten und segelfertig machten, um es in einer stockfinsternen Nacht stromab durch die Batteriensperre auf See zu schaffen. In Helgoland nahmen beide Schoner ihre erste Ladung für fremde Rechnung auf, und Johann Friedrich Müller brachte sie sicher in den heimatlichen Hafen zurück. Der in Brake gebaute 10 Last-Schoner erwies sich in der Folge als ein ganz vortrefflicher Segler, mit dem Johann Friedrich Müller des öfteren in See ging. Eine dieser Fahrten brachte 9500 Pfund Indigo an, die Müller in Gemeinschaft mit einem Bremer Kaufmann für 2 1/2 Rthl. das Pfund auf Helgoland erstanden hatte. Die wertvolle Ladung wurde an der Küste des Jeverlandes gelöscht und auf Wagen nach Oldenburg und Braunschweig befördert, wo sie 5 bzw. 18 Rthl. das Pfund einbrachte. Mit der Entfernung von der Küste entglitten diese begehrten Waren indessen den Händen Müllers, so daß er bei diesem Geschäft fast leer ausging, während der Teilhaber einen guten Verdienst einstrich, wie denn überhaupt die Schmuggelei von wechselndem Glücke und mancherlei Abenteuern begleitet war. Dabei ging das Schicksal eigene Wege. Als Johann Friedrich Müller Anfang August Freunden helfen wollte, den Douaniers beschlagnahmte Schiffe fortzunehmen, wurde er gefangen genommen und eingesperrt. Er konnte flüchten und eilte in Begleitung eines Freun-



des von einem Bekannten zum andern. Auf dieser nächtlichen Flucht durchs Land betrat Müller um Mitternacht in einer völlig unbekanntem Gegend ein Haus, das ihm mehr bot als eine kurze Bleibe: er begegnete der Tochter des Gastgebers, verliebte sich in sie und blieb ihr zugetan, bis er sie nach vielen Hindernissen endlich zu sich holen konnte. Es war die Tochter Gesche des Hausmanns Georg Christian H a r m s zu Jaderkreuzmoor, geboren am 21. Februar 1790 zu Jaderkreuzmoor, mit der Johann Friedrich Müller am 4. Oktober 1811 zu Jade die Ehe einging.

Inzwischen ging das Geschäft der Steinhauser Partenreederei – Einfuhr, Umschlag und Transport – unter meist aufregenden Umständen weiter, bis einschneidende Maßnahmen Napoleons im Jahre 1810 im Rahmen seiner gegen England gerichteten Politik, die ihren sichtbaren Ausdruck in dem Zollgürtel der Kontinentalsperre fand, den Schwarzhandel im militärisch besetzten Küstengebiet der Nordsee um seinen Gewinn brachten. Bereits im Oktober 1810 war ein Regiment französischer Soldaten in Oldenburg einmarschiert, gefolgt von einem weiteren halben Regiment Infanterie und einer Kompagnie Artillerie, im ganzen über 2700 Mann und 400 Pferde, während 22 Schiffe der französischen Marine im Jadebusen zusammengezogen wurden. Um eben diese Zeit hatte der Bau der Batterien an der Weser- und Jademündung begonnen, wurden die Mündungsgebiete der in die Nordsee fließenden Ströme dem französischen Kaiserreiche einverleibt (13. Dezember 1810). Am 22. Januar 1811 übernahm Napoleon die Herrschaft über Varel, Vechta, Cloppenburg und Wildeshausen, über die Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst, über Land Würden, den Weserzoll bei Elsfleth und den zwischen der Trave und der holsteinischen Grenze gelegenen Teil des Fürstentums Lübeck. Am 22. Februar 1811 vollzog Oldenburg den amtlichen Übergang in die französische Verwaltung, wenige Tage später ging Herzog Peter Friedrich Ludwig aus dem Lande.

Der Geist der neuen Regierung zeigte sich bald. Am 27. März 1811 verurteilte ein Militärgericht die beiden Braker Koch und Renken in Abwesenheit zum Tode, weil sie ohne Erlaubnis mit einem Schiff aus der Jade ausgelaufen waren; wer sich in einer Entfernung von drei Meilen von der Küste antreffen ließ, wanderte ins Gefängnis; alle Reisen zur Nacht, ob zu Fuß, zu Pferd oder mit Gespann, waren streng untersagt. Es ist verständlich, wenn die Gesellschaft der Steinhauser-Kranenkammer Reeder und Schmuggler diesen ernsten Umständen nicht auszuweichen vermochte; sie löste sich im Winter 1810/11 auf, ohne daß es zu der üblichen Schlußrechnung und der Entlastung des Geschäftsführers Meiners kam. Es standen noch über 100 000 Rthl. zu Buch, und eine große Warenmenge lag unverkauft in verborgenen Verstecken. Da keiner der Teilhaber die in seinen Händen befindlichen Rechnungsbelege oder gar Geld herzugeben geneigt war, nahm sich jeder, was er bekommen konnte. So endete ein Geschäft, das in gegenseitigem Vertrauen begonnen

hatte, mit einem Mißklang. Ja, es wurde gesagt, daß einer der Teilhaber sich auf diese Weise um 50 000 Rthl. bereicherte; es sei zu ihrer Ehre vermerkt, daß es keiner der Gebrüder Müller war.

Gut Schützfeld

Die Einverleibung der Randgebiete der südlichen Nordsee in das französische Kaiserreich mit ihren politischen, militärischen und wirtschaftlichen Folgen lastete naturgemäß am schwersten auf den Lebensgewohnheiten der Küstenbevölkerung, die mit ihren undurchsichtigen Handelsgeschäften und offensichtlichen Schmuggeleien, vornehmlich an der Jade, immer wieder den Ärger und Zorn der Besatzungstruppen erregte. Die Gebrüder Müller, Theile und Johann Friedrich, wußten sich diesen Unannehmlichkeiten frühzeitig zu entziehen; sei es, daß ihnen der Boden unter den Füßen zu heiß geworden, daß der Gewinn den Einsatz nicht lohnte, sei es, daß sie das so ungestüm erworbene Vermögen sichern wollten, sie verließen alsbald die Heimat, das Elternhaus und die Freundschaft, um in den Marschen an der Niederweser, am Ufer des Stromes und in der Nähe der größeren Schifffahrt neue Lebensmöglichkeiten nach Altväter Art und Sitte zu suchen. Am 15. Oktober 1808 war die gute Mutter dahingegangen; am 4. Oktober 1811 hatte Johann Friedrich Müller, 26 Jahre alt, die um 5 Jahre jüngere Gesche Harms aus Jaderkreuzmoor geheiratet; ein Jahr später, 1812, noch zu Zeiten der französischen Fremdherrschaft, kaufte er das Gut Schützfeld, um hier an der Niederweser an Stelle wildbewegter Handelsgeschäfte das geruhsame Leben eines Gutsbesitzers zu führen. Im Jahre 1819 folgte ihm der ältere Bruder Theile, der am 14. Oktober 1814 die Anna Margareta Sophia Rogge, Tochter des Hinrich Rogge, Hausmanns zu Gnadenfeld bei Seefeld, geehelicht hatte, indem er das durch den Tod seines Begründers freigewordene Anwesen und Geschäft des Jacob Morisse erwarb, Kalkbrennerei, Handlung und Wirtschaft am Großensiel, einem vielbesuchten Hafenplatz an der Niederweser und in der Nachbarschaft von Schützfeld. Theile Müller verstand sich um den vom Vater übernommenen Beruf, er erweiterte das ehemals Morissesche Handelsgeschäft um eine Bäckerei, eine Käserei und einen Helgen zum Bau kleinerer Fahrzeuge, er pachtete ferner das seinen Gründen anliegende Gut Königsfeld, etwa 60 Jück groß, richtete darin eine bedeutende Milchwirtschaft ein und versorgte von dort aus die Bremer Hotels mit fetten Waren. Theile Müller starb im Jahre 1853, sein Sohn Johann Hinrich setzte das väterliche Unternehmen fort, starb aber bereits im Jahr 1871, der Enkel Karl Friedrich Müller, eben von Amerika zurückgekehrt, führte es noch einmal zu hohem Ansehen, indem er vor allem im Jahre 1902 das Gut Königsfeld dem vom Großvater überkommenen Besitz einfügte; er zahlte dafür 235 000 Mark.

Johann Friedrich Müller hatte, wie bereits erwähnt, im Jahre 1812 das Gut Schützfeld erworben, eines der adelig freien Güter, die die dänische Regierung zusammen mit Königsfeld, Wartfeld, Tongern und Nordenham durch die im Jahre 1745 erfolgte Bedeichung des Atenser Sandes, einer Weserinsel, gewonnen und alsbald zum öffentlichen Verkauf gestellt hatte. Als Hämme Nr. 8–13 zur Größe von 139¹/₂ Jück hatte sie am 13. Oktober 1745 zum Preise von 101 Rthl. pro Jück der Landrentmeister Cornelius Schütte zu Aurich erstanden und diesem seinem neuen Besitztum den Namen Schützfeld gegeben. Der Sohn, Kanzleirat und Amtsvogt in den Vogteien Golzwarden und Rodenkirchen Cornelius Gerhard Schütte, als Schütt von Schüttdorf 1775 in den Adelstand erhoben, hatte „sein zwischen Wartfeld und Nordenham belegnes adelig freyes Gut Schützfeld“ im Jahre 1787 an die Oberforstmeisterin von Lehener geborene von Baer zu Marburg verkauft; diese nutzte die unmittelbar an den Weserdeich grenzende Hofstelle bis zum Jahre 1810, um sie dann an Hinrich Gerhard Tantzen und Ehefrau Catharine Sophie geborene Gätting zu veräußern, von denen sie dann 1812 Johann Friedrich Müller erhielt. Die Gebäude dieser schönen Marschenstelle bestanden damals aus einem reithgedeckten Wohnhause niedersächsischer Bauart, dessen Brandkassenwert von 2800 Rthl. 1777 auf 3050 Rthl., 1794 auf 4100 Rthl. erhöht werden konnte, und einem Backhaus zum Brandkassenwert von 20 Rthl. Einen besonderen Reichtum landwirtschaftlicher Art stellte ein neben dem Wohnhause liegendes mit Alleen durchschnittenes Gehölz zur Größe von etwa einem Jück dar.

Wilhelm Müller

Hier in der ländlichen Abgelegenheit und Weite an Strom und Deich, auf Gut Schützfeld, im jetzigen Stadtgebiet von Nordenham, wurde am 11. September 1821 Hermann Wilhelm Müller geboren und am 14. Oktober 1821 in der Atenser Kirche getauft. Er fand bereits drei Brüder vor, als er das Licht der Welt erblickte, Diedrich Georg, 9 Jahre alt, Friedrich Gustav, 6 Jahre alt, und Heinrich Adolph, 3 Jahre alt, alle zu Schützfeld geboren; im Jahre 1823 gesellte sich zu ihnen die einzige Schwester Anna Catharina, und 1826 wurde das jüngste in dieser Runde von sechs Kindern, Carl Theodor, geboren. Ihren ersten Unterricht erhielten die Kinder durch einen Hauslehrer, 1822 war es Friedrich Schmeding aus Dunstorf im Kirchspiel Barnstorf, 24 Jahre alt, 1825 war es Diedrich Gerhard Hoppe aus Ahndeich, 22 Jahre alt; im übrigen wuchsen die Kinder in der Hausgemeinschaft des Gutshofes auf, die nicht weniger als 16 Personen umfaßte, neben den Eltern und Kindern den Hauslehrer, einen Kostgänger und fünf männliche und drei weibliche Dienstboten. Außerhalb des Hauses aber boten Deich und Weser, insbesondere die mannigfachen



Erlebnisse beim Onkel Theile in Großensiel, nicht zuletzt der Schlaat und das Kirchdorf Atens mit Kirche, Schule und Handlungen mancherlei Anregung und Abwechslung.

Wilhelm Müller mußte indessen schon früh Elternhaus, Geschwister und die grüne Weite am Ufer der Weser verlassen; er kam nach Jever auf die altehrwürdige Lateinschule, das Mariengymnasium, die einzige humanistische Bildungsstätte im Norden des Landes. Er sollte Kaufmann werden, wie es die Väter gewesen, er sollte die Vorbildung empfangen, wie sie der Vater einst genossen hatte, damals im Großschen Hause zu Brake und im Geschäft des Conrad Bernhard Brauer zu Großfedderwarden. So finden wir Wilhelm Müller nach dem Besuche des Gymnasiums zu Jever in Oldenburg, der Landeshauptstadt und Residenz, wo der eben der Schule entwachsene Jüngling seine Ausbildung im Hüttemannschen Manufakturwarengeschäft (später Gehrels) erhielt. Als Wilhelm Müller ins Elternhaus zurückkehrte, mit Wissen und Kenntnissen wohl versehen und in Sitte und Anstand sorgsam erzogen, hatte sich im Besitzstande des Vaters manches geändert. Seinen Anteil am Elternhaus zu Kranenkamp hatte der Vater nach dem Tode des Großvaters (1821) seiner Schwester Gesche überlassen (1828), die mit Hinrich O l t m a n n s verheiratet war. Sie hinterließ das väterliche Erbe, Wohnhaus, Scheune, Backhaus und Kofen, dem Sohne Diedrich Gerhard Oltmanns, der das Anwesen 1858 an Johann Diedrich D i e r ß e n verkaufte. Im Jahre 1901 erwarb es Diedrich Anton H a h n e n k a m p, dessen Sohn heute der Eigentümer der Müllerschen Altstelle zu Kranenkamp ist. Bereits im Jahre 1818 hatte Johann Friedrich Müller die Beckersche Ziegelei zu Atens erworben, ohne damit seinem kaufmännischen Sinn und Betätigungsdrang Genüge geleistet zu haben. Im Jahre 1835 kaufte er umfangreiche Ländereien des in der Bauerschaft Havendorfersande belegenen Gutes Neutreuenfeld, insgesamt 25 Hämme, 1841 das Hegelersche Kaufmannshaus nebst den dazu gehörenden Ländereien, etwa 25 Hektar: die Friedeburg zu Atens. So kam es, daß Johann Friedrich Müller, der seine letzten Lebensjahre in St. Magnus bei Lesum verbrachte, – er betrieb auch dort noch eine Kalkbrennerei – bereits zu seinen Lebzeiten seinen Kindern ein reiches Erbe zuteilen konnte (1858). Es erhielten Hermann Wilhelm Müller die Friedeburg zu Atens, Flur 3 Parzellen 119–125, Flur 9 Abbehausen Parz. 5–13, 76 und die „Alte Waage“ zu Atens, Flur 3 Parz. 95–97; Friedrich Gustav Müller zu Wartfeld die Hälfte des Gutes Neutreuenfeld, Flur 10 Parz. 10–17, 25–27, 31–34; Heinrich Adolph Müller, beerbt von seinem Sohne Friedrich Georg Hugo Müller zu Schützfeld, den anderen Teil des Gutes Neutreuenfeld, Flur 10 Parz. 20–24, 28–30; Carl Theodor Müller zu Schützfeld das Gut Schützfeld, Flur 4 Parz. 9–18, 58–72, und die Atenser Ziegelei, Flur 4 Parz. 1–8. Die Tochter Anna Catharina hatte den praktischen Arzt D r . A v e r d a m, zuerst in Tettens, dann zu Westerstede wohnhaft, geheiratet, sie wurde anderweitig bedacht.

Johann Friedrich Müller starb am 27. Februar 1869; er liegt an der Seite seiner im Jahre 1861 verstorbenen Frau und in Gemeinschaft mit seinen Söhnen Heinrich Adolph, gestorben 1851, Carl Theodor, gestorben 1887, und der Schwiegertochter Henriette geb. de Reese, gestorben 1892, auf dem Friedhof zu Atens begraben.

Wilhelm Müller erhielt aus dem reichen väterlichen Besitz die „Friedeburg“, ein umfangreiches Anwesen mit rund 25 Hektar Land. Haus und Hof lagen auf dem „Schlaat“, einer Bauerschaft in unmittelbarer Nachbarschaft mit dem uralten Kirchdorfe Atens, dessen Wurthöhe ein dürftiger Kranz niedriger Strohdächer deckte, darin Köter, Bauern und Handwerker ein Leben der Arbeit und Genügsamkeit führten. Hier auf dem Schlaate, an eben der Stelle, wo einst die „Vredeborch“ (1407 – 1423) das Land beherrschte, stand seit Jahrzehnten ein Kaufmannshaus. Wilhelm Müller hätte sich keine günstigere Stätte wünschen können für Beruf und Leben, als hier zu Atens, wo der Vater ein angesehener Bauer und Kirchspielsvogt, die Brüder begüterte Landwirte waren. Er führte nun, seit 1845, einen Tuchladen, ein Geschäft mit Kolonialwaren, eine Bäckerei und einen Fruchthandel; er verkaufte Duffel, Boye, Sarges, flassen Linnen, Tran, Öl, Hering, Kaffee, Tee, Zucker, Brot, Getreide, Mehl und Sämereien. Im Winter aber ging es zu Pferde über Land auf den Kornhandel. Allein Geist und Wille dieses Kaufmannes verloren sich nicht in dörfllichem Krämertum und kleinlicher Geschäftemacherei. Großvater und Vater waren unternehmende Männer, die den Einsatz wagten, was Wunder, wenn auch Wilhelm Müller die Gelegenheit erkannte, seine Kräfte zu üben und dem angeborenen Tatendrange ein größeres Betätigungsfeld zu geben.

Als er sein Mannesalter begann, stand die Heimat an der Schwelle einer neuen Zeit: im Jahre 1819 hatte die „Savannah“ als erstes Dampfschiff den Ozean überquert und damit das Signal zum Tode der Segelschiffahrt gegeben. Am 1. Juli 1827 war der erste Spatenstich zur Anlage Bremerhavens gegeben. Am 19. Juni 1847 ankerte der erste Ozeandampfer auf seiner Reede. Schon im Jahre 1817, zehn Jahre später, als Fulton seine ersten Versuche auf dem Hudson geglückt waren, hatte die Weser das erste Dampfschiff gesehen, die bei Johann Lange in Vegesack erbaute „Weser“, die sechzehn Jahre lang zwischen Bremen und Brake, seit 1827 gelegentlich auch bis Bremerhaven verkehrte. 1834 wurde dann die regelmäßige Dampferverbindung zwischen Bremen und Bremerhaven eröffnet, dem dreizehn Jahre später ein elektrischer Telegraph folgte.

Wilhelm Müller hatte erst wenige Jahre Kaufmann gespielt, als ein gewisser A. G. Robinson in London eine Dampfschiffahrtslinie zwischen Bremen, Brake und London errichtete und zu diesem Zwecke den neuen englischen Dampfer „Ranger“ (Capt. Pearson) in Dienst stellte, der anfangs vierzehntägig, später wöchentlich einen geregelten Frachtverkehr mit England ermöglichte (1848). Agenten dieser Dampfschiffahrt Bremen – London waren Ed. Ichon in Bremen

und Joh. Müller in Brake. Da die Fahrten der „Ranger“ die stärkste Beachtung fanden, mußten schon bald die 250 Pferdekräfte starke „Neptun“, die „Adonis“, „Vesta“ und andere englische Schaufelräderräderdampfer herangezogen werden, um dem stets wachsenden Verkehr zwischen Bremen und London bzw. Hull zu genügen. Forschen wir indessen nach den Fahrgästen, die in den 48er Jahren so plötzlich und zahlreich ihrer Heimat den Rücken zu kehren trachteten, so waren es weder politische Flüchtlinge noch Kaufleute, die sich den englischen „Smokewern“ anvertrauten zur ungewissen Reise über den Kanal. Nein, die seltsame Last dieser Schiffe bestand fast ausschließlich aus Schlachtvieh, das auf diesem Wege von den Fettweiden der Wesermarschen in die unersättlichen Kochtöpfe unserer englischen Vettern wanderte.

Butjadingen und Stadland hatten von jeher einen schwunghaften Handel mit Rindern und Schafen unterhalten; war doch die Viehhaltung die vornehmste Beschäftigung ihrer Bewohner und damit einzig und allein die Quelle ihres Wohlstandes. Ungezählt sind die Herden, die alljährlich nach beendetem Weidegange in langwierigen und beschwerlichen Driften dem „Oberlande“ zustrebten, um auf den Märkten Mittel- und Westdeutschlands in klingende Münze umgewandelt zu werden. Vergessen sind die schier unmenschlichen Anstrengungen, die eine solche Viehdrift von den Weiden Butjadingens bis zu den Toren von Braunschweig oder gar Dresden an Mensch und Tier stellten. Steinerne Straßen gab es nicht, und die Wege der Marsch waren in dieser Jahreszeit zumeist so unergründlich, daß ein von vier Pferden gezogener unbeladener Wagen kaum eine Stunde Weges vorangeschafft werden konnte. Unter solchen Umständen mag es nicht Wunder nehmen, daß die Bauern der Wesermarschen aufhorchten, als eines Tages ein wöchentlicher Versand von Fettvieh nach englischen Märkten angekündigt und eingerichtet wurde, ein Viehtransport mittels englischer Dampfschiffe, der mit einem Schlage alle Mühen und Sorgen um den Absatz der Rinder und Schafe hinfällig machte. Man trieb das Vieh nach Brake und überließ die weitere Behandlung den Agenten und „Commissionairen“, die gern und gut das Geschäft abschlossen.

Wilhelm Müller erkannte sofort die wirtschaftliche Bedeutung dieses Viehhandels der heimatlichen Marschen mit englischen Städten, der mit der unaufhaltsam fortschreitenden Industrialisierung Englands einen ungeahnten Umfang anzunehmen versprach. Wilhelm Müller erkannte aber auch, daß eine Abhängigkeit Butjadingens von Brake schon aus wirtschaftlichen Gründen unerträglich sei. Warum sollte man Vieh nach Brake treiben, wenn der nähere Weserhafen Großensiel die Ausfuhr bequem und billiger gewährleisten sollte?! – Am 1. August des Jahres 1852 ist Wilhelm Müller „Agent der Dampfschiffahrt mit England und Hamburg ab Großensiel“, laufen die Robinson-Dampfer Großensiel an, um unter Beistand seines hier wohnenden Veters Johann Hinrich Müller zu laden und zu löschen, donnerstags für

London, sonnabends für Hamburg, vierzehntägig für Hull. So schien allen Beteiligten, den Landschaften wie der Reederei, genüge geschehen, wenn nicht eben die Frachten mit 30 Schilling für ein Rind und 3 Schilling für ein Schaf besonders den Handel treibenden Bauern, die das Vieh in Mengen aufkauften und ausführten, auf die Dauer zu hoch erschienen wäre. Warum sollte man englischen Schiffen geben, was man selbst verdienen konnte?! In kurzer Zeit war eine Gesellschaft gegründet, die den Bau eines eigens für den Viehtransport eingerichteten Dampfers in Auftrag gab und vom Jahre 1855 ab die Fettviehausfuhr in eigener Rechnung übernahm. Die maßgeblich beteiligten Männer waren Heinrich Martens – Moorsee, Hinrich Töllner – Jethausen und J. P. Ritter – Alttreuenfeld, als Geschäftsführer wirkten J. H. Ludwigs für Brake und J. P. Ritter für Kleinensiel; Kapitain des „rühmlichst bekannten neuen Oldenburgischen Schraubendampfschiffes Butjadingen“ wurde J. H. Wierichs. Der Viehtransport erfolgte ab Brake und Kleinensiel.

Die Robinsonlinie indessen blieb den Teilhabern der „Butjadingen“ die Antwort nicht schuldig: sie ernannte ihren Braker Vertreter J. Müller zum Generalagenten, stellte neue Schiffe in Dienst, die fortan auch in Kleinensiel anlegten, und ermäßigte die Frachtsätze auf 10 Schilling = drei Reichsthaler für Hornvieh, 2 Schilling = 45 Groten für Schafe und 40 Schilling = 12 Rthl. für Pferde. Im Jahre 1857 verkehrten für A. G. Robinson die eben erbaute „Aurora“, die 600 Tons große „Chester“, die 400 Stück Hornvieh fassende „Flora“, dazu die Dampfer „Luna“, „Diana“, „Earl of Auckland“, „Taurus“ und „Ranger“, sie landeten in Brake, Kleinensiel und Großensiel, – wahrlich, man brauchte das Unternehmen der „Butjadingen“ nicht zu fürchten! –

Da trat ein Ereignis ein, das nicht nur für den Viehhandel mit England, das für die Dampfschiffahrt schlechthin von noch ungeahnter Bedeutung werden sollte: Bremer Kaufleute setzten einen schon im Jahre 1853 erwogenen Plan der Gründung einer leistungsfähigen Schiffahrtsgesellschaft aus eigener Kraft in die Tat um: der „Norddeutsche Lloyd“ trat auf den Plan. Im Jahre 1857 gegründet durch den Zusammenschluß der „Weser- und Hunte-Dampfschiffahrtsgesellschaften für die Unter- und Oberweser“ und der „Vereinigten Allgemeinen Assekuranz-Anstalt für die Oberweser“, kündigte der Norddeutsche Lloyd neben einem vierzehntägigen Dienst nach New York und der Schlepp- und Personenschiffahrt auf der Weser eine planmäßig geregelte Dampfverbindung mit England an. Aber nicht genug! Mit der Eröffnung der ersten deutschen Schiffslinie nach England und Übersee löste auch Wilhelm Müller die infolge der Indienstellung der „Butjadingen“ lockerer gewordenen Bindungen zu A. G. Robinson und seinen englischen Steamern; er wurde Agent des Norddeutschen Lloyd. Damit hatte die von Jahr zu Jahr zunehmende Ausfuhr von Fettvieh nach englischen Häfen eine Wendung genommen, die sich für die Zukunft in bedeutungsvollster Weise auswirken sollte. Denn Wilhelm Müller hatte seine Gründe gehabt, als er einen Agen-

tenposten bei dem eben ins Leben getretenen Norddeutschen Lloyd übernahm. Ihm lag daran, unter Ausschaltung aller Wettbewerber maßgebenden Einfluß auf das gesamte heimatliche Viehgeschäft zu gewinnen und „Nordenham“, vorläufig nur eine Bezeichnung für die nördlichsten durch die Bedeichung des Jahres 1746 gewonnenen Hämmen und Bauerngüter, zum Ausfuhrplatz allen Fettviehes zu machen. Dabei mögen die geschützte Lage des nach Südosten offenen Weserufers und die große Wassertiefe mitbestimmend gewesen sein, wenn der Norddeutsche Lloyd Wilhelm Müllers Anregungen und Vorschlägen bereitwilligst folgte und am offenen, mit hohem Reith bestandenen Groden einen „Anleger“ in Gestalt eines alten, durch einen breiten Steg mit dem Festlande verbundenen Heringschiffes errichtete. Am 1. November des Jahres 1857 dampfte das Bremer Dampfschiff „Adler“ zum ersten Male von Nordenham nach London. Der volle Verkehr indessen wurde im Jahre 1858 aufgenommen, als „Adler“, „Möwe“ und „Schwan“ den Streckendienst Bremen–London übernahmen. Diese Dampfer besuchten montags Brake, donnerstags Nordenham, sie erreichten London dienstags bzw. freitags abends. Die Dampfschiffe „Falke“, „Condor“ und „Schwalbe“ dagegen steuerten Hull an, sie liefen dienstags und freitags Nordenham an und kehrten mittwochs bzw. sonntags abends von Hull zurück. Die Fracht für Vieh betrug 20 Schilling, wozu die „Assecuranz“ für das Leben des Viehes sowie gegen Totalverlust des Schiffes kam. Es dauerte unter diesen Umständen nicht lange, bis der Norddeutsche Lloyd dank seiner zielstrebenden, umsichtigen und gewissenhaften Geschäftsführung, dank des Einsatzes seiner weitsichtigen und eifrigen Agenten J. H. Ludwigs in Brake und W. Müller in Atens, die unumstrittene Führung in der Dampfschiffahrt nach England errungen hatte. Wohl versuchte A. G. Robinson durch Senkung des Frachtsatzes auf 17 Schilling 6 Pence die nunmehr zehn Jahre gehaltene Stellung zu behaupten, allein er mußte recht bald die Feuer unter den Kesseln seiner Dampfer eindämmen und den Dienst quittieren. Ein ärgeres Schicksal traf die „Butjadingen“, das Schiff fiel den Herbststürmen des Jahres 1857 (?) zum Opfer und kehrte nicht wieder in seinen Heimathafen zurück.

Um so lebhafter wurde der Verkehr auf dem Außengroden von Nordenham, wo ein Viehschuppen und ein Gerätehaus erste Merkmale einer beginnenden Besiedelung darstellten. Das waren arbeits- und erlebnisreiche Herbsttage, wenn die Rinderherden nach langen und beschwerlichen Märschen aus dem Hinterlande und von weit her Notquartiere auf den Weiden der Friedeburg bezogen, die letzte Nacht ihres begrenzten Daseins auf heimatlichem Boden zu verbringen. Wenn die ausgetretenen Wege die Mengen nicht zu fassen vermochten und der „Plaatweg“ verstopft war von dem sich drängenden Vieh. Wenn dann am „Ossenpier“ die mehr oder minder tierfreundliche Verstaung in die inneren Räume des Schiffes vor sich ging. Es ist hier nicht der Ort, von den gewaltsamen Bemühungen zu berichten, die scheu gewor-

denen Tiere über zwei Treppen ins Zwischendeck zu befördern. Es sei auch geschwiegen über die unbeschreibbaren Zustände im Innern der Schiffe, besonders wenn der Seegang das Schließen der Luken erforderte. Manches Stück Vieh ist damals den Herbststürmen zum Opfer gefallen und elendig umgekommen. So mußte Dampfer „Albatros“, der übrigens das Vieh mit Winden und Gurten einzeln an Bord hievte, wegen schwerer See umkehren. Als er am Nordenhamer Ochsenpier festgemacht hatte, waren die meisten Tiere verendet. Von dem Umfange dieser Viehausfuhr aber macht man sich ein Bild, wenn man vernimmt, daß beispielsweise im Jahre 1866 in die Schiffe verladen wurden 9029 Stück Großvieh, 313 Kälber, 15 592 Schafe und 53 Schweine.

Ja, das waren unruhige Tage für das einst so stillverträumte Wurtendörflein und seine bescheidenen Menschen, die wohl beide den Aufbruch einer neuen Zeit nicht ahnten. Nur einer unter ihnen glaubte an sie, Wilhelm Müller, der Mann, der Nordenham war. Längst hatte er den Laden in der Friedeburg den Ladendienern überlassen, um sich mit ganzer Kraft den Lloydgeschäften zu widmen. Kontor und Anleger waren seine Welt; täglich fuhr er in einem zweispännigen Wagen zum Groden, den Schiffen die Papiere zu überreichen und den Vorarbeitern Anweisung für den Einsatz der in fünf Gruppen tätigen einhundert Arbeitsleute zu geben. Da die Lloyd dampfer auf der Rückreise Stückgüter aller Art, wie Steinkohlen, Baumwolle, Rum, Sirup, Sandzucker, Kaffeebohnen, Kakaobohnen, Rosinen und Korinthen mitbrachten, die nun in Schleppkähne verladen und stromaufwärts befördert werden mußten, waren der Nordenhamer Anleger bald der wirtschaftliche Stapelplatz des Landes und die kleine, von W. Müller in dem alten Heringsschiffe eingerichtete Wirtschaft der Treffpunkt aller am Handel beteiligten Personen.

Fünf Jahre hindurch hatte der Nordenhamer Außengroden eigentlich nur Fettvieh, Frachtdampfer und Stückgut gesehen, hatten nur Arbeitsmänner und Händler ihre Schritte zum Drift und Deich gelenkt, als es Wilhelm Müller gelang, auch den Personenverkehr in seine Obhut zu nehmen. Wer bis dahin mit dem Bremer Boot nach Bremerhaven, Brake oder gar Bremen fahren wollte, mußte notgedrungen nach Großensiel wandern, wo die Flußdampfer seit langen Zeiten anlegten. Nun ließ der Norddeutsche Lloyd seine Personendampfer des Streckendienstes Bremen–Bremerhaven **N o r d e n h a m** (1862) anlaufen, so daß man täglich zwei-, bald dreimal Gelegenheit fand, auf vorteilhafte Weise den neuen Hafen an der Niederweser zu besuchen. Ein großer Übelstand allerdings war der Mangel an guten Zufahrtswegen zum Deich und Anleger. Der einzige zur Weser führende Weg, der Plaatweg, war infolge der Viehdriften zumeist vollkommen zertreten, eine andere Verbindung führte über die Ländereien des Gutes Nordenham und war naturgemäß gesperrt. Hier Wandel zu schaffen, blieb das Gebot der Stunde, denn nur durch den Bau einer steinernen Straße konnte dem unerhört steigenden Verkehr Rechnung getragen werden. Wilhelm Müller ruhte nicht

eher, als bis er auch hier sein Ziel erreicht hatte, bis im Jahre 1868 die Chaussee von Ellwürden nach Nordenham gebaut und dadurch der Anschluß an die große Straße von Fedderwardersiel nach Brake und Oldenburg vollzogen war. In eben diesem Jahre ließ Wilhelm Müller für eigene Rechnung eine für damalige Verhältnisse groß und vornehm angelegte *Gaststätte* an der Außenseite des Deiches errichten, dort, wo die Chaussee in wenigen Schritten zum neuen Personenanleger führte. Das Hotel, das der Wirt des Ochsenpieres übernahm, bildet heute das Mittelstück des Nordenhamer Bahnhofs.

Allerdings, nicht jeder Wunsch ging widerstandslos in Erfüllung, und manchmal rüttelten die Stürme der Zeit am Lebenswerk dieses Mannes, der seine Landsleute nicht nur äußerlich um Haupteslänge überragte, der auch in der Not härter blieb als der Widerwille. Man denke nur an das Kriegsjahr 1864, als die Dampfschiffe des Norddeutschen Lloyd unter russischer Flagge fahren mußten, um ungehindert die Außenweser aufsuchen zu können. Damals dampften „Möwe“, „Schwan“, „Schwalbe“ und „Condor“ jeden Donnerstag von Nordenham nach London und kehrten donnerstags von London, sonntags von Hull zurück.

Größere Sorgen als die vorübergehende Bedrohung der Küste durch die dänische Flotte bereiteten Wilhelm Müller all' jene Maßnahmen, die für die nach England fahrenden Dampfschiffe des Norddeutschen Lloyd angeordnet werden mußten, um die Einschleppung der Mitte der sechziger Jahre in England herrschenden Rinderpest zu verhindern. So wurde von Amts wegen verfügt, daß Rinder, Schafe, Schweine und Ziegen nur gegen eine ausdrückliche Versandbestätigung Wilhelm Müllers über den Weserdeich zum Landungsplatz getrieben werden durften. Ein zu Nordenham stationierter Landdragoner und der von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zum Lloyd nach Atens beordnete Tierarzt Dr. Meyer überwachten die mannigfachen Sicherheitsmaßnahmen, die trotz vieler Umständlichkeiten den Viehversand nicht zu beeinträchtigen vermochten (1866).

Noch ärger wurde es während des Krieges von 1870/71, als die Franzosen die See sperrten und den Viehhandel mit England vollständig zu unterbinden trachteten. Allein sie hatten nicht mit der umsichtigen Tatkraft eines Wilhelm Müller gerechnet, der nun das Vieh über Holland an den Kanal treiben ließ, um es im Rücken der Blockadeschiffe nach England zu verfrachten. Die Drift ging von der Friedeburg zu Atens über Seefeld, Varel, Westerstede, Hesel nach Leer, wo ein Prahm Mensch und Vieh in mühsamer Fahrt über die Ems brachte. In Neuschanz fand die langwierige Wanderschaft ihr Ende; hier wurden die Tiere, zumeist einhundert an der Zahl, nach Harlingen verladen und von dort in holländischen Schiffen nach London geführt. – Im übrigen versäumte Wilhelm Müller nicht, auch mit der Waffe in der Hand dem Vaterlande zu dienen. Da er das wehrfähige Alter bereits über-

schritten hatte, stellte er sich der heimatlichen Küstenwehr zur Verfügung. Eine Landwehrmütze, eine Armbinde und ein Gewehr waren die äußeren Kennzeichen dieser Männer, die auf dem Deiche der Außenweser Wache hielten, um etwaige Landungsversuche der stärkeren französischen Marine abzuwehren.

Der Krieg von 1870/71 blieb reiner Landkrieg. Die französische Flotte stieß zwar bis in die Ostsee vor, wurde aber nach den entscheidenden Siegen in Frankreich, insbesondere nach der Gefangennahme Napoleons zurückgerufen. Krieg und Pestilenz, sie hatten dem Lebenswerke W. Müllers wenig anzuhaben vermocht, sie bewirkten vielmehr eine erneute Zunahme der vorübergehend bedroht gewesenen Viehausfuhr nach dem fleischhungrigen England. So ist es zu erklären, daß Wilhelm Müller im Jahre 1874 für 22 500 Taler von Hansings Erben das am Deiche und Ende der Chaussee belegene alte Bauernhaus Nordenham erwarb und zu einem Hotel einrichtete, das er „Friesischer Hof“ nannte. Durch den Kauf dieses umfangreichen Anwesens, das noch lange die erste Gaststätte Nordenhams darstellte, war W. Müller seinem Ziele, den Verkehr zu bannen und trotzdem noch lebendiger zu gestalten, ein gut Stück näher gekommen. Nun konnte er auch dem weitläufigen Kontorbetrieb der Friedeburg sowie der so umständlichen Zollabfertigung, die immer noch in Großensiel zu Hause war, durch die Verlegung in den „Friesischen Hof“ neue günstig gelegene Räume geben und dadurch all' jene Kräfte zusammenfassen, die wirkten im Dienste dieses sie alle beherrschenden Mannes.

Mehr denn fünfzehn Jahre waren vergangen, seit der erste Lloyddampfer am Nordenhamer Ochsenpier festgemacht hatte, Fettvieh für England zu laden. Tausende und Abertausende Stück Vieh waren inzwischen jenen Rindern gefolgt, die im Herbst des Jahres 1857 hinübergezogen, einem allzu gewissen Schicksal entgegen. Nordenham, lange Jahrzehnte der Name einer der Einsamkeit preisgegebenen Landstelle, war längst zu einem Begriff geworden, der mehr umfaßte als jene Äußerlichkeiten, wie sie als Anleger und Gaststätte, Büro und Viehshuppen in Erscheinung traten. Nordenham bedeutete Handel und Schifffahrt, Arbeit und Brot, Genuß und Leben. Nordenham war Wilhelm Müller, und Wilhelm Müller war Nordenham. Dabei mag die eigenartige Tatsache vermerkt sein, daß dieser Handels- und Schifffahrtsplatz diessseits des Grodens und Deiches keine Stätte hatte, daß bis zum Jahre 1874 kein Wohnwesen jene Landschaft kennzeichnete, die schon wenige Jahre später einem blühenden Gemeinwesen Raum gewähren sollte.

Dieses Bild änderte sich mit einem Schlage, als es Wilhelm Müller gelang, auch die neueste Verkehrseinrichtung jener Zeit, die Eisenbahn, für Nordenham zu interessieren. Der Schienenstrang einer linksseitigen Weserbahn war bislang nur bis Brake gezogen worden. Unterhalb dieses schon damals bedeutenden Weserhafens begann die Abgelegenheit der Marschen,

begann eine Einsamkeit, die ohne den Weitblick und die Tatkraft eines Wilhelm Müller wohl nie aufgescheucht worden wäre. Denn wiederum gelang es seinen nie versagenden Anstrengungen, daß die Bahn bis Nordenham weitergeführt wurde; im Jahre 1875 wurde sie gebaut und 1876 dem Verkehr übergeben. So mag denn der erste Lokomotivenpfeiff, der über die Weite gellte, insbesondere dem Manne gegolten haben, der mit dem Erscheinen des ersten eisernen Ungetüms in Nordenham die Krönung seines Werkes erfuhr, der nun in der zweiten Hälfte seines Lebens den Aufbruch einer Zeit erlebte, wie auch er sie kaum erhofft hatte. Denn was die Anlage zweier Piers, der Bau eines Hotels und die Einrichtung des „Friesischen Hofes“, was die Fortführung der Chaussee bis an Atens und seinen Deich nicht vermocht hatten, die Eisenbahn bescherte es über Nacht: man begann eine Stadt zu bauen. Das heißt, Wilhelm Müller hatte auch hier die erste Bresche geschlagen, als er den „Friesischen Hof“ erwarb und damit eine große Landstelle der Gebäude beraubte, ohne die sie verwaisen mußte. Es ist hier nicht der Ort, der mit dem Jahre 1875 beginnenden Bautätigkeit, der Planung von Wegen und Straßen nachzugehen, wir begnügen uns mit der Feststellung, daß bereits im Jahre 1878 in Nordenham außer den Eisenbahngebäuden und einigen Holzbaracken 28 Häuser mit 72 Wohnungen und 280 Bewohnern vorhanden waren.

Der Bau der Eisenbahn aber hatte auch das Gesicht des Außengrodens grundlegend verändert. Nicht nur, daß für die Erhöhung des Bahnhofgeländes das Hafenbecken, der sog. Fischereihafen, und für den kleinen Schiffsverkehr südlich des Bahnhofes der sog. Noellhafen ausgeworfen wurden (1875), die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung hatte auch den ersten Querpier und einen Seegüterschuppen bauen lassen. Andere Querpiers und Lagerhäuser folgten, so daß auch jenseits des Deiches jene Jahre schnell vergessen waren, da ein altes Heringsschiff, ein Steg und zwei Holzschuppen den Besitz des Norddeutschen Lloyd darstellten. Allerdings, von den fetten Zeiten, da Wege und Weiden die vierbeinigen Fahrgäste nicht zu bergen wußten, galt es endgültig Abschied zu nehmen. Infolge der seit Jahr und Tag in England herrschenden Maul- und Klauenseuche waren die Bestimmungen gegen die Einfuhr lebenden Viehes allmählig so hart geworden, daß der Versand mehr und mehr ins Stocken geriet, bis er im Jahre 1877 ganz aufhörte. England hatte die Einfuhr von Rindern aus den meisten Ländern mit Ausnahme von Schleswig-Holstein verboten, auch mußten eingeführte Tiere sofort nach ihrer Ankunft geschlachtet werden. Wohl bemühten sich Viehzüchter und Landwirte beim Privy Concil um Lockerung des Verbotes, da Oldenburg seuchenfrei sei; ihre Bitte wurde jedoch durch eine Botschaft des Lord Carlingford an Wilhelm Müller abschlägig beschieden. Kurz entschlossen ließ der Norddeutsche Lloyd die „eigens für den Viehtransport eingerichteten Dampfer „Reiher“, „Sperber“ und „Albatros“ von Glückstadt nach London (Deptford)“ fahren. Wilhelm Müller wohnte

in dieser Zeit im Bahnhofshotel zu Glückstadt, um von hier aus dem Viehgeschäfte neuen Auftrieb zu geben (1884). Allein auch er vermochte das Ende der „Ochszeit“ nicht aufzuhalten. Auch war seine Anwesenheit in Nordenham um so notwendiger, als der Versand von Schafen infolge der Einfuhrsperre über die Häfen von Hamburg, Bremerhaven und Geestemünde einen sehr bedeutenden Umfang angenommen hatte. Die verfügbaren Räume vermochten die mit Extrazügen in Nordenham eintreffenden Tiere kaum zu fassen, so daß sogar die Kellerräume des Seegutschuppens zu Schafställen eingerichtet werden mußten. So gingen unter der Vermittlung Wilhelm Müllers am 5. März 1885 die Lloydampfer „Falke“ und „Reiher“ mit 1350 bzw. 2741 Schafen nach London, während ein anderer Transport in zwei Schiffen 5450 Schafe zählte.

Dabei mußten entsprechend den von England gestellten Bedingungen Tiere und Stallungen tierärztlich untersucht und die Schiffe jedesmal nach der Entlöschung gesäubert und desinfiziert werden. Eine besondere Leistung vollbrachte am 30. März 1885 der Dampfer „Schwan“. Er legte um 9 Uhr am Pier an, wurde gereinigt, inwendig mit Kalk getüncht, desinfiziert, mit 40 Tons Kohlen versorgt, mit 4228 Schafen und Futter versehen und dampfte um 5^{1/2} Uhr wieder gen London zurück.

Die Schafausfuhr fand gegen Ende der achtziger Jahre einen ebenso plötzlichen Abschluß wie der voraufgegangene Viehhandel. Er traf Nordenham um so weniger, als inzwischen die Einfuhr von Petroleum und Getreide aus den Häfen des Schwarzen Meeres und der Donau einen solch unerwartet regen Schiffsverkehr an Strom und Pier gebracht hatte, daß die vorhandenen Lösch- und Ladeeinrichtungen bei weitem nicht ausreichten, daß beispielsweise im Jahre 1880 dreizehn große Segelschiffe mehrere Tage lang auf dem Strome warten mußten, um an den wenigen Querpiers löschen zu können. Zu gleicher Zeit lagerten in Schuppen und im Freien 300 000 Barrel Petroleum und 10 000 Tonnen Getreide, nutzten Zimmerleute und Küper jedes Fleckchen Erde, Raum zu schaffen für neue und größere Lagerräume und Fässer. Auch Wilhelm Müller, der wieder Zeit für eigene Speditions- und Kommissionsgeschäfte gewonnen hatte, erwarb gegenüber dem Bahnhof einen Platz an der Weser, auf dem er drei hölzerne Schuppen zur Lagerung von Getreide erbauen ließ (1883). Er hatte sich im übrigen mit der fortschreitenden Entwicklung des Hafetriebes vom Außendienst mehr und mehr zurückgezogen, den er bei seinen Arbeitern und Angestellten in guten Händen wußte. Nicht, als ob mit dem Ausbleiben der Lloydampfer die Arbeit den Segen eingebüßt hätte oder gar der verdiente Feierabend angebrochen wäre. So vieles hatte sich gewandelt. Die Fremde hatte Menschen geschickt, die niemand kannte. Unrast und Selbstsucht beherrschten die Zeit. Sogar die Heimat hatte sich vergessen, sie war zur Ware geworden, die man um Zins und Zinseszins erhandeln konnte. Nordenham, das bis dahin friedfertig mit seiner Mutter, dem alten Kirhdörfchen Atens, unter

einem Dache gelebt, es hatte sich dem Elternhause entfremdet und abgewandt. Als es im Jahre 1884 ein selbständiges Gemeinwesen wurde, zählte man bereits sechshundert Einwohner und 47 Privathäuser. Und doch, wie sollte der rasten, der die ersten Schiffahrtseinrichtungen hier getroffen, der ein Menschenleben hindurch für ihre Vermehrung und Verbesserung bestrebt gewesen war? Nicht einmal seiner „amtlichen Tätigkeit“ konnte er entraten. Das zeigte sich besonders im Jahre 1890, als der Norddeutsche Lloyd während der Erweiterungsbauten in Bremerhaven noch einmal nach Nordenham zurückkehrte und Lloydagent Wilhelm Müller von neuem in Erscheinung treten mußte. Es hatte Arbeit und Schweiß gekostet, bis alle Voraussetzungen für diese Wiederkehr gegeben, bis ein neuer Längspier, eine Wartehalle und eine Abfertigungshalle gebaut waren. Um so größer war der Jubel, als am 20. September 1890 der neueste Lloyd-Schnelldampfer „S p r e e“ unter den Klängen der Schiffskapelle am Südenende des einen Kilometer langen Lloydpiers festmachte, als Extrazüge die ersten Passagiere von Bremen nach hier brachten, als die Lloydhalle zum ersten Male elektrisch beleuchtet wurde. Am 11. November 1890 lagen zwei dieser „schwimmenden Paläste“ am Längspier, im August des folgenden Jahres sogar fünf. Das ganze fürstliche Haus, der Landtag, ja, der Kaiser selbst ließen es sich nicht nehmen, die Nordenhamer Hafenanlagen zu besuchen und der Abfahrt eines Lloyd dampfers beizuwohnen. Was hätte angesichts dieser Tatsachen den Wandel der Zeiten besser zu veranschaulichen vermocht als die Erinnerung an jene Jahre, da ein schmaler Pfad durch den Reith zu jenen Anlagen führte, von denen aus die ersten Schaufeldampfer des Norddeutschen Lloyd gen England stampften?!

Sechs Jahre währte diese glanz- und verdienstreiche zweite „Lloydzeit“, dann kehrten die Lloyd dampfer für immer nach Bremerhaven zurück, wo inzwischen die Ausbauarbeiten des Kaiserhafens beendet waren. Nordenhams Zukunft schien gefährdet. Da traten Unternehmungen auf den Plan, die den Grundstock zu einem endgültigen Aufstieg legten: die „Deutsche Dampffischereigesellschaft Nordsee“ der Bremer Kaufleute Christian und Adolf Vinnen (1896) und die „Norddeutschen Seekabelwerke A.G.“ (1898).

Wilhelm Müller erlebte wenigstens den Anbeginn dieses neuen Abschnittes in der Entwicklungsgeschichte seiner Heimat. Die „Friedeburg“, die den vierundzwanzigjährigen jungen Kaufmann einst ins Leben gestellt hatte, sie war dem Alten vom Deiche nun die Stätte seines Lebensabends. Er hatte diesen alten Burgplatz von jeher geliebt, ihn gehegt und gepflegt als ein Wahrzeichen der sturmbewegten Vergangenheit der Butjadinger Marschen, als eine lebendige Erinnerung an den Kampf um Freiheit und Ehre der Altvordern. Ihm war die „Friedeburg“ stets mehr gewesen als ein altes Kaufmannshaus, wie er selbst stets mehr blieb als ein Krämer. Und forschen wir nach den menschlichen Eigenschaften, die Wilhelm Müller auszeich-

neten vor seinen Mitmenschen, so mag gesagt sein, daß er als edler Mensch seinen Weg gegangen ist, furchtlos und kühn. Als lebensfroher Mann wußte er die Geselligkeit zu schätzen wie den guten Trunk, er war gutherzig, wohlthätig und eigen. Sein gastfreies Haus sah Freundschaften sonder Zahl, seine Mildtätigkeit kannte keine Grenzen. Stolz und frei, den wuchtigen Stock in der Hand, den Schlapphut auf dem mächtigen Haupte mit dem wallenden Barte, ein Hüne von Gestalt, so war Wilhelm Müller bekannt und geschätzt weit über die Grenzen des Landes hinaus. Als er am 27. Mai des Jahres 1899 infolge einer Herzlähmung die Augen schloß zum letzten, ewigen Schlaf, da betrauereten ihn nicht nur seine Freundin und Hausdame **D o r o t h e e H a g e n d o r f f**, die den unverheiratet gebliebenen Mann seit ihren jungen Jahren betreut und umsorgt hatte, sein guter Diener **W i l h e l m W u l f f**, die vielen Freunde, nein, die Bevölkerung schlechthin stand an der Bahre dieses Mannes, der allen Freund gewesen war. Er hatte sie alle reich bedacht, indem er die **G e m e i n d e** selbst als **a l l e i n i g e E r b i n s e i n e s B e s i t z e s** und Vermögens in Höhe von 100 000 Mark einsetzte, mit der Einschränkung, daß seine ihm 50 Jahre treu ergebene Hausdame den lebenslänglichen Nießbrauch habe. Auch hatte er bestimmt, daß die Stiftung den Namen „**F r i e s e n s p e n d e**“ führe und möglichst zur Verschönerung der Gemeinde verwendet werden möge. Als man „Onkel Wilhelm“ am 30. Mai zu Grabe trug, war der Weg von der Friedeburg bis zum ehrwürdigen Atenser Friedhof bestreut mit frischem Grün, flatterten überall die Fahnen halbmast zum letzten Gruß und Abschied von einem Mann, der eine Landschaft aus den Angeln hob:

Weitab vom Lärm des Lebens lagen einst zwei Bauernhäuser. Einsam und verlassen, kannten sie nur Wiesen und Weiden und den Deich, der sie beschirmte mit starker Hand, während auf dem nahen Strome Galliot und Brigg weseraufwärts segelten, den Häfen entgegen. Nordenham war der Name der beiden Gehöfte in der Vergessenheit des Landes, ein Name, von dem niemand wußte. Bis eines Tages Wilhelm Müller kam und die Einsamkeit von Wasser und Land zusammenschumpfte, Nordenhams bäuerliche Herrlichkeit, der Traum der Marschen dahinschwand, eine Stadt erwachte aus den Niederungen der Weiden, auf denen bis dahin das Vieh friedlich graste.

Und heute? Heute ist Nordenham ein hervorragender Schiffsverkehrs-, Handels- und Industriepfatz der Unterweser, ausgezeichnet durch vorbildliche Anlagen und neuzeitliche Lös- und Ladevorrichtungen. Heute ist Nordenham eine Stätte rastloser Arbeit, ein Gemeinwesen voll froher Hoffnung, eine Stadt im Grünen. Noch immer leuchtet der rote Spitzgiebel der Friedeburg unter den hohen Bäumen hervor, die Wilhelm Müller einst pflanzte in Liebe zur Natur und ihrer Geschöpfe, die auch das Denkmal beschatten, das die Gemeinde ihrem Ehrenbürger setzte in Verehrung und Dankbarkeit



(1900). Hinter der Friedeburg aber dehnt sich heute eine Parkanlage, wie sie in unserer baumarmen Marsch ihresgleichen nicht hat, geschaffen aus der Stiftung des Mannes, der einst Nordenham war.

Wilhelm Müller ging dahin. Was sein weitschauender Blick, seine nie versagende Opferwilligkeit, seine friesische Zähigkeit erstrebten, blieb, es wird bleiben, solange Menschen seines Schlages wirken in Treue zur Heimat. „Denn wer den Besten seiner Zeit genug getan, der hat gelebt für alle Zeiten.“



Stammliste Müller

- I. Teile Müller, * Kranenkamp (Gem. Bockhorn) 27. 3. 1717, † ebd. 30. 8. 1768, Bauer und Müller zu Kranenkamp,
⊙ Bockhorn 25. 3. 1747 N. N. . . . (Müllerstochter auf dem Kranenkamp)
Sohn: Johann Diederich, * Kranenkamp 21. 7. 1750, siehe II.
- II. Johann Diederich Müller, * Kranenkamp 21. 7. 1750, † Tongern (Gem. Atens) 21. 10. 1821, □ Bockhorn, Tischler und Bildhauer, später Brinksitzer, Bierbrauer, Branntweinbrenner und Krüger zu Kranenkamp,
⊙ Bockhorn 20. 8. 1778 Gesche Catharina Margaretha Gerd es, * Steinhausen 14. 1. 1748, † Kranenkamp 15. 10. 1808
Kinder, geboren zu Kranenkamp:
1. Theile, * 14. 6. 1779, siehe III. a
2. Gesche, * 6. 1. 1782, ⊙ . . . Hinrich Oltmanns
3. Johann Friedrich, * 23. 12. 1784, siehe III. b
4. Thalke Catharina, * 1787, ⊙ . . . 20. 6. 1811 Bernd Carstens, Pächter des Gutes Tongern
- III. a Theile Müller, vgl. II. 1, * Kranenkamp 14. 6. 1779, † . . . 31. 7. 1853, Kaufmann, Kalkbrenner und Gastwirt zu Großensiel, Pächter des Gutes Königsfeld,
⊙ . . . 14. 10. 1814 Anna Margaretha Sophia Rogge, * Eckwarden 26. 12. 1795, † . . . , Tochter von Hausmann Hinrich Rogge zu Gnadenfeld bei Seefeld
Sohn:
1. Johann Hinrich, * Großensiel 12. 8. 1816, siehe IV.
- III. b Johann Friedrich Müller, vgl. II. 3, * Kranenkamp 23. 12. 1784, † Atens 27. 2. 1869, Getreide- und Holzhändler, auch Spediteur in Steinhausersiel, später Eigentümer des Gutes Schützfeld (1812), der Beckerschen Ziegelei in Atens (1818), von 25 Hämmen in Neutreuenfeld (1835), der Friedeburg in Atens mit 25 ha Land (1841), Kirchspielsvogt,
⊙ Jade 4. 10. 1811 Gesche Gesina Harms, * Jaderkreuzmoor 21. 2. 1790, † . . . 13. 9. 1861, Tochter von Hausmann Georg Christian Harms zu Jaderkreuzmoor u. d. Anna Catharina geb. Ehlers
Kinder, geboren zu Schützfeld:
1. Diederich Georg, * 13. 3. 1812, † 28. 4. 1894, Kaufmann zu Bremen
2. Friedrich Gustav, * 20. 11. 1815, † 2. 1. 1902, Landwirt zu Wartfeld
3. Heinrich Adolph, * 21. 5. 1818, † 10. 5. 1851
4. Hermann Wilhelm, * 11. 9. 1821, † Friedeburg 27. 5. 1899, Gründer der Stadt Nordenham
5. Anna Catharina, * 15. 10. 1823, † 28. 12. 1888, ⊙ 23. 5. 1844 Johann Bernhard Averdam, * 15. 1. 1812, † 15. 9. 1892, Dr. med., prakt. Arzt in Tettens, später in Westerstede
6. Carl Theodor, * 1. 4. 1826, † 29. 5. 1887, Gutsbesitzer zu Schützfeld, ⊙ . . . 27. 1. 1854 Henriette de Reese, * 27. 1. 1827, † 20. 8. 1892, Tochter von Pastor Johann Georg de Reese zu Abbehausen

IV. J o h a n n H i n r i c h M ü l l e r, vgl. III. a 1, * Großensiel 12. 8. 1816, † ebd. 3. 6. 1871, Kaufmann und Gastwirt zu Großensiel,
∞ . . . 28. 4. 1840 Anna Amalie M e y e r, * 28. 9. 1820, † 14. 1. 1872

Kinder:

1. K a r l F r i e d r i c h, * 14. 12. 1845, † 20. 10. 1924, Eigentümer der väterlichen Besit-
zung und (seit 1902) des Gutes Königsfeld

Q u e l l e n a n g a b e n :

Schriftliche Aufzeichnungen des Johann Friedrich Müller. Manuskript im Familienbesitz.

Kirchenbücher der Kirchengemeinden Bockhorn, Varel, Westerstede, Atens.

Staatsarchiv Oldenburg: Bestand 207 A und B, Kammer-Reg. III, X 10, Bestand 75 B 19.

Staatsarchiv Bremen: Akten der Polizeidirektion betr. Erwerb der Brem. Staatsangehörigkeit.

Amtsgericht Nordenham: Grundbuchamt: Mutterrollen-Auszüge.

Mündliche und schriftliche Mitteilungen aus der Familie Müller.

Anschrift des Verfassers: Rektor a. D. Eduard Krüger, 289 Nordenham, Bahnhofstraße 93