# Lebensgeschichte meines Großvaters Dietrich Meyer (Käppten Meyer) Ovenstädt Nr. 140 jetzt Ringstraße Nr. 36

geb. 9.Januar 1886, gest.29.April 1971

Zusammengetragen und aufgeschrieben ab 1982 von seinem Enkelsohn Karl-Dieter Kanning

Dietrich Meyer wurde am 9.Januar 1886 als 9. von 10 Kindern in Ovenstädt Nr. 35 (Schepers) als Sohn des Schäfers Ernst, Wilhelm, Christian Meyer und der Sofie, Luise geb. Sudbrink (aus Eldagsen) geboren.



Geburtshaus Ovenstädt Nr. 35 (Schepers) Bild K.D.Kanning



Bild als 14 jähriger Bild K.D.Kanning

In Ovenstädt ging er auch zur Schule und wurde 1900 in der Kirche zu Ovenstädt konfirmiert.

Mit 14 Jahren heuerte er am *11.Juni 1901 bis 26.11*. auf dem Segellogger "Wels" SG 13 in Glückstadt bei Kapitän Esphoff als Reepabhalter an.(Quelle F.D.M.)

Er fuhr bis zu seiner Militärzeit 1908 auf folgenden weiteren Schiffen:

#### 1902

*vom 10.6 .bis 13.11.* Segellogger "Hai" SG 5 aus Glückstadt als jüngster Leichtmatrose bei Kapitän Uphoff (Quelle F.D.M.)

*vom 9.6. bis 20.11*. Segellogger "Hai" SG 5 aus Glückstadt als ältester Leichtmatrose bei Kapitän Bulmahn (Quelle F.D.M.)

#### 1904

*vom* 7.11.bis 15.11. Segellogger "Stör" SG 2 aus Glückstadt als Matrose bei Kapitän Bulmahn (Quelle F.D.M.)

# 1905

vom 7.6. bis 28.11. Segellogger "Wal" SG 6 aus Glückstadt als Matrose bei Kapitän Hauke (Quelle F.D.M.)

#### 1906

vom 14.6. bis 14.11. Segellogger "Roche" SG 9 aus Glückstadt als Matrose bei Kapitän Hauke (Quelle F.D.M.)

#### 1907

vom 13.6. bis 26.11. Segellogger "Scholle" SG 12 aus Glückstadt als Matrose bei Kapitän Hauke (Quelle F.D.M.)

Am 15.01.1908 wurde er zur Marine nach Wilhelmshaven eingezogen, und blieb hier bis zum 27.04.1910.



Bild mit Kameraden in der Ausbildungskompanie (erste Reihe Mitte) Bild K.D.Kanning



Bild als 22 jähriger bei der kaiserlichen Marine in der Uniform der "SMS Freya" Bild K.D.Kanning

Während seiner Marinezeit von 1908 bis 1910 nahm er an 2 Auslandreisen mit dem Großen-Kreuzer "SMS Freya" teil, von dieser Zeit konnte er auch im hohen Alter noch viele Erlebnisse berichten.

# Großer Kreuzer Freya

# 1. Auslandsreise

Am 18.5.1908 begann die erste Ausbildungsreise die nach Übungen vor Apenrade und in der Nordsee nach den USA und in die Karibik führte. Am 8.3.1909 war sie wieder in Kiel zurück.

#### 2. Auslandsreise

Am 2.6.1909 begann die zweite Auslandsreise, die zunächst nach Norwegen, und dann nach entsprechender Vorbereitung in Cuxhaven und Wilhelmshaven über Funchal und Tennerifa wieder ins Mittelmeer bis zur Levante führte. In Alexandria konnte Freya bei einem großen Brand tätige Hilfe leisten. Am 28.3.1910 lief sie in Wilhelmshaven ein. Am 1.2.1910 wurde er zum Obermatrosen befördert.

# Bericht aus dem Buch : Die Deutschen Kriegsschiffe Band 2 vom Köhler-Verlag Seite 95+96 (selber)

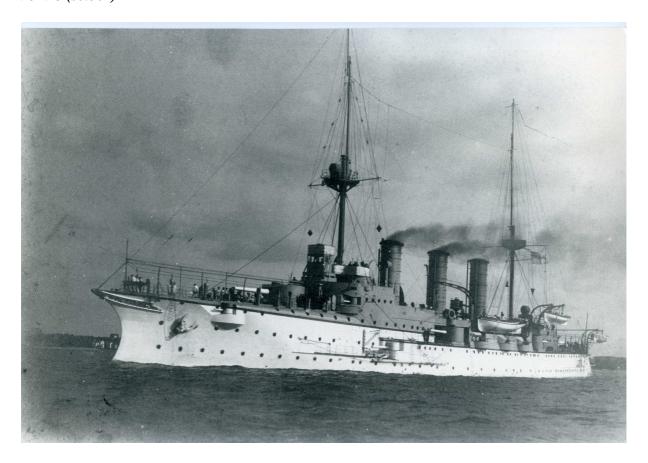
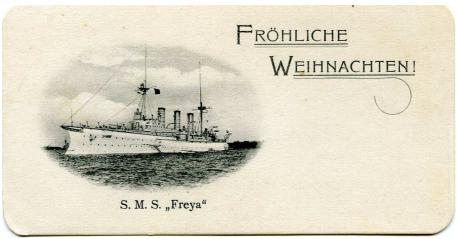


Bild vom Großen-Kreuzer "SMS Freya")
Bild K.D.Kanning



Weihnachtsgrußkarte an Bord der "SMS Freya gedruckt" (K.D. Kanning.)

In der Zeit vom 27.04.1910 bis 02.06.1910 legte er die Steuermannsprüfung ab.

Nach der Marinezeit fuhr er auf folgenden Schiffen,

#### 1910

vom 02.06.bis 21.11. Segellogger "Makrele" SG 3 aus Glückstadt als Steuermann bei Kapitän Schwarze aus Quetzen (Quelle F.D.M.)

Nach seinen Erzählungen ist er 1910 von einem französischem Kriegschiff gerammt worden, wobei der Logger auf dem er fuhr gesunken ist, bisher konnte aber noch keine Quelle für diese Angabe gefunden werden.

-----

# Ergänzungen im Dezember 2016 durch kdk

Nach langem Suchen bin ich auf folgende 3 Zeitungsartikel aus den Jahren 1910 und 1911 gestoßen. Hierbei handelt es sich um eine Bark (Handelsschiff) und nicht um ein Kriegsschiff. Diese französische Bark mit 2.596 BRT wurde im 1. Weltkrieg am 12. März 1917 von dem Deutschen U Boot U 48 mit einer Ladung Kohlen an Bord vor Island versenkt.

#### Bericht 1

Bote an der Weser 12. November 1910

Ymuiden 10. November

Der L. (Logger) Nr. 3 Makrele aus Glückstadt kollidierte gestern morgen in der Nordsee mit der von Hamburg kommenden Bark "Guerver" aus Nantes. Die Besatzung rettete sich auf die Bark, fürchtend, daß der Logger, dem Fockmast mit Takelei gebrochen war, sinken werde; die Besatzung ging aber später auf den Logger zurück, als der DLG (Dampflogger) Woge aus Vegesack das Schiff in Schlepptau nahm und hier (Nymuiden) einschleppte. Die Bark hat anscheinend unbeschädigt die Reise fortgesetzt.

Bericht 2

Bote an der Weser vom 1. Dezember 1910

# Ouetzen

Von einem Matrosen des angerannten Loggers "Makrele S. G. 3" der Glückstädter Heringsfischerei A. G., worüber wir kurz berichteten, ging uns folgender ausführlicher Bericht zu: Wir lagen Dienstag, den 8. November (1910) im engl. Kanal und waren beim Einziehen der Netze beschäftigt. Gegen 7 Uhr morgens, beim Dämmerlicht, gewahrten wir plötzlich ein Segelschiff ohne Lichter, welches auf uns zufuhr. Wir hatten unsere Lichter vorschriftsmäßig gesetzt, gaben aber trotzdem Signal mit der Flammboje. Das Segelschiff näherte sich uns immermehr, ohne unseren Signale zu beachten und streifte unseren Logger an der Backbordseite so heftig, daß das Deck vom Wasser überspielt wurde. Der Anprall geschah mit einer solchen Wucht, daß die Backbordseite stark beschädigt und der Vordermast geknickt wurde. Segel konnten wir dadurch nicht mehr aufsetzen und gaben daher Notsignale ab. Der Segler, eine französische Bark, hatte sich an unserm Schiff festgerammt und gelang es dadurch 2 Mann (einer war der Steuermann Dietrich Meyer aus Ovenstädt) von unserer Besatzung, an Bord der Bark zu kommen, von wo aus sie uns Taue zur Rettung zuwarfen. Wir gelangten dadurch glücklich auf das andere Schiff und es gelang uns mit vereinten Kräften den Logger wieder frei zu machen. Die Verständigung mit der französischen Besatzung war nun eine sehr schwierige, doch mit Hilfe der englischen Sprache, welche einer unserer Matrosen beherrschte, konnten wir den Kapitän bewegen, ein Boot klar zu machen, um unser Schiff zu untersuchen. Es stellte sich heraus, daß dasselbe noch seetüchtig war, weshalb wir uns wieder an Bord des Loggers begaben. Inzwischen hatte sich uns der Dampfer Bremen-Vegesack 27 (Woge), welcher unsere Notsignale beachtet hatte, genähert. Dieser nahm unser Schiff in Schlepptau, um uns nach Ymuiden in Holland zu verbringen. So leicht ging das aber doch nicht von statten, denn zweimal brach die Schlepptrosse. Aber schließlich kamen wir glücklich an Land. Hier wurden wir nun gleich vom Seemannsgericht vernommen. Das französische Schiff hatte seinen Kurs fortgesetzt. Unser Logger kam ins Dock zur Reparatur und die Besatzung wurde nach Deutschland zum Heimathafen befördert, wo dieselbe abmusterte. Der Kapitän, Wilh. Schwarze jr. aus Quetzen, sowie der Steuermann Dietr. Meyer aus Ovenstädt mußten jedoch in Ymuiden bleiben, bis das Schiff nebst Ausrüstung und den bereits geborgenen Fang wieder die Heimreise antreten kann.

#### Bericht 3

5.Januar 1911 (Bild 1108 Film)

# Ouetzen

Der Logger Makrele von der Glückstädter Heringsfischerei A.G., welcher s.Zt. angesegelt wurde und Ymuiden anlaufen mußte, ist daselbst repariert worden. Nachdem er wieder seetüchtig war, konnte er am Montag 19. Dez. die Heimreise antreten und traf am 23. Dez. in seinem Heimathafen ein. Den Führern des Logger Kapitän Wilhelm Schwarze von hier und Steuermann Dietrich Meyer, Ovenstädt war es möglich, das Weihnachtsfest im Kreise ihrer Angehörigen zu verleben und es wird sicherlich beiden eine besondere Freude gewesen sein, nach solch langen Trennungszeit wieder daheim zu sein.

#### Sclußbetrachtung:

Somit steht fest, daß der Segellogger Makrele nicht gesunken ist. In den Jahren 1913 und 1914 Ist Dietrich Meyer wieder auf dem Logger gefahren.

\_\_\_\_\_\_

1911

vom 01.06. bis 21.11. Segellogger "Hai" SG 5 aus Glückstadt als Steuermann bei Kapitän Schwarze aus Quetzen (Quelle F.D.M.)

Im Jahr 1911 ist der Logger "Hai" bei Scharhörn gestrandet, er wurde aber wieder Freigeschleppt. (Quelle W.B.) Dieses deckt sich mit den Aussagen, die Dietrich Meyer immer wieder erzählt hat.

#### 1911

war er auf der Navigationsschule in Elsfleth zur Ereichung des Kapitänspatents

#### 1912

vom 28.05.bis 19.11. Segellogger "Glückstadt" SG 22 aus Glückstadt als Steuermann bei Kapitän Deterding Lahde (Quelle F.D.M.)



Hochzeitsfoto 1911 in Glückstadt





Wohnhaus in Glückstadt Große Danneddelstraße 13 von 1911 bis 1913

(Foto K.D.Kanning, aufgenommen 1984)

Am 21.04.1911 heiratete er in Ovenstädt Lina Schmidt aus Ovenstädt. Sie wohnte bis etwa 1914 in Glückstadt in der Große-Danneddelstraße Nr. 13, da die beiden ältesten Kinder 1912 und 1913 dort geboren wurden.

Bei der Geburt des 3. Kindes 1915 wohnten sie wieder in Ovenstädt Nr. 133 jetzt Ovenstädter Str.71, aus ihrer Ehe gingen 8 Kinder hervor.

# Ab 1913 fuhr er als Kapitän

# 1913

vom 09.06. bis 21.11. Segellogger "Makrele" SG 3 aus Glückstadt (Quelle W.B.)

#### 1914

vom 18.05. bis 11.08. Segellogger "Makrele" SG 3 aus Glückstadt (Quelle W.B.)

# 1.Weltkrieg

Am 10.08.1914 wurde er wegen der Mobilmachung zur 3. Kompanie der 1. Matrosendivision eingezogen. Sein weiterer Weg während des 1. Weltkrieges führte ihn nach Libau.



**Bild als Marinesoldat**Bild K.D.Kanning

Am 01.06.1917 wurde er zum Bootsmann Obermaat (Uffz) befördert, und am 10.12.1918 wurde er vom Militärdienst entlassen

1919 – 1923 während der Inflationszeit arbeitete er als Heizer auf der Tonindustrie Heisterholz

Amerika: 24.3.1923 - 18.05.1924

In den Auswanderungslisten in Bremen ist verzeichnet

Schiff: York

Datum der Abfahrt : 24 Februar 1923

Abfahrhafen : Bremen Ankunftshafen : New York

III. Klasse Nr. 286 Meyer, Dietrich - 37 Jahre - verh. - Wohnort Ovenstädt – Deutsch

Beruf Textilarbeiter – Ziel der Reise Chicago Abschrift aus dem Auswanderungsdokument



Bild des Schiffes der Überfahrt

Name:	Meyer, Dietrich
Ethnicity:	Germany, German
Place of Residence:	Ovenstaedt, Germany
Date of Arrival:	March 11, 1923
Age on Arrival:	37y
Gender:	M
Marital Status:	M
Ship of Travel:	Yorck
Port of Departure:	Bremen, Germany

# Datei der Einwanderungsbehörde

In dem Einwanderungsdokument steht als Ziel seiner Reise die Adresse seines Onkel Henry Meyer, 356 Wendelsstraße Chicago Illinois. Dieser war 1873 nach Amerika ausgewandert.

#### Geschichten vom Besuch in Amerika 1923/24

#### 1. Hausgehilfin mit Kinderwagen

Während seiner Zeit in Amerika arbeitete er zum größten Teil in einem 16stöckigen Hochhaus in Chicago, welches hauptsächlich von Millionären und Multimillionären bewohnt war

Nachdem Opa wieder einmal die große dicke Gummi-Eingangsmatte in dem 16stöckigen Hochhaus in Chicago, in dem er seine Tätigkeit gefunden hatte, gereinigt hatte, kam die Hausgehilfin mit dem Kinderwagen und fuhr mit den dreckigen Reifen quer über die gerade von ihm blankgescheuerte Matte. Als Opa dieses sah, entglitt ihm der Ausruf "alte Sau", in dem Glauben, dass die deutsche Sprache hier nicht verstanden würde. Hierauf kam die Antwort: "Das hätten sie mir auch etwas freundlicher sagen können". Er war also an eine Einwanderin - genau wie er selbst - geraten. Im weiteren Verlauf hatte sich ein freundlicherer Ton zwischen den Beiden entwickelt.

# 2. Fahrstuhl - Alarmauslösung

Da Opa auch als Fahrstuhlführer in dem Hochhaus tätig war, wollte er eines Tages vom Fahrstuhl aus die Wände des Fahrstuhlschachtes mit einem Besen beim Hoch- und Runterfahren reinigen.

Nach kurzer Zeit wurde das Haus von Polizisten gestürmt. Nun stellte sich heraus, dass Opa aus Versehen die direkte Alarmleitung zur Polizei ausgelöst hatte. Es war ihm bis dahin nicht bekannt gewesen, dass es im Keller des Hochhauses ein Alkohollager gab, welches von der Polizei bewacht wurde - **trotz Alkoholverbot in Amerika**.

# 3. Polizeimotorrad mit 2 Tanks

Schon längere Zeit hatte Opa beobachtet, daß täglich ein Polizist mit einem Motorrad in den Keller fuhr und diesen nach kurzer Zeit wieder verließ. Eine Nachfrage bei einem Arbeitskollegen brachte die Wahrheit an den Tag. Der Arbeitskollege war über dies Frage eigentlich nur überrascht, und er fragte Opa, ob er denn keinen Schnaps brenne würde, es wäre doch ein lohnender Nebenverdienst. Der Polizist war der Schnapstransporteur und brachte den Schnaps mit seinem Motorrad auf sehr sichere Weise aus dem Haus. In einem Tank war Sprit fürs Motorrad und in dem anderem Tank befand sich der schwarz gebrannte Schnaps. Zur Anmerkung!!! Striktes Alkoholverbot zu dieser Zeit in Amerika.

Nach seinem Amerikaaufenthalt ging er 1924 wieder zum Heringsfang. In den Jahren 1928 – 1929 baute er mit seiner Familie das Haus in Ovenstädt Nr. 140 im Ortsteil Saurendorf.



Familie Dietrich Meyer vorm neu erstellten Haus im Jahr 1930 (Bild K.D.Kanning)

# 1924 vom 16.09. bis 03.11. Segellogger "Grete" OB 30 oder OB 31 "Henny" aus Brake (Quelle e.U. und W.B.)

vom 04.06. bis 19.11. Segellogger "Magda" OB 35 aus Wesermünde(Quelle e.U. und W.B.)

# **Gruppenfoto von Bord**



1925 Segellogger Magda OB 35 (Bild K.D. Kanning)

# hintere Reihe

unbekannt/Dietrich Meyer-Kapitän Ovenst./unbekannt/ unbekannt/ unbekannt/ unbekannt/Christian (Christel) Uhde aus Glissen/ unbekannt/ unbekannt/Christian Wolting – Koch -Ovenst. -Schwager von Dietrich Meyer vordere Reihe

unbekannt/ unbekannt/Hermann Schmidt - aus Todtenhausen/unbekannt/

# 1926

Fischdampfer "Artur-Friedrich" PG 77aus Geestemünde (Quelle e.U. und W.B.)

Dampflogger "Edward" PG 160 aus Wesermünde (Quelle W.B



1927 Dampflogger Edward PG 160 (Bild K.D. Kanning)

hintere Reihe

H. Jacke –Lahde geb. in Windheim Steuermann/ unbekannt/Ernst Schmidt –Ovenst.-Schwager von Dietrich Meyer/ unbekannt/ unbekannt/Hermann Harmsen –Ovenst./Schwester von Hermann Harmsen/Heinrich Reckeweg –Ovenst./Adolf Quest –Petershagen/ unbekannt/Hermann Schmidt –Todtenhausen/Hans Brakmann –Petershagen/ unbekannt - Maschinist/Dietrich Meyer -Kapitän

untere Reihe (am Rettungsring)

Brausewetter - Geestemünde/ unbekannt/Karl Jacke Ovenst./

#### 1928

Dampflogger "Edward" PG 160 aus Wesermünde (Quelle e.U. und W.B.)

# 1929

Dampflogger "Edward" PG 160 aus Wesermünde (Quelle e.U. und W.B.)

Dampflogger "Friedrich August" PG 372 aus Wesermünde (Quelle e.U. und W.B.)



1930 Dampflogger Friedrich August PG 372 (Bild K.D.Kanning)

hintere Reihe

unbekannt -Maschinist/Dietrich Meyer -Kapitän -Ovenst./Ferdinand Hassfeld Ovenst./Adolf Quest -Petershagen/Willi Stöver -Ovenst./Rudolf Schnabel -Pottmühle/Karl
Jacke -Ovenst./ unbekannt -Koch/Kruse -Darlaten/Otto Quest -Ovenst./Heizer -Elsfleth/
unbekannt -Hävern /Karl Kanning -Matrose -Ovenst. -späterer Schwiegersohn von Dietrich
Meyer/ unbekannt - Hävern/

untere Reihe (am Rettungsring)

Hans-Otto Meyer – Ovenst. – Sohn von Dietrich Meyer/Ernst Kaiser - Ovenstädt/

#### 1931

vom 15.06. bis 05.12. Dampflogger "Wilhelm PG 294 aus Wesermünde (Quelle e.U. und W.B.) Mannschaftsaufstellung im Anhang

# 1932

vom 07.06. bis 03.12. Dampflogger "Falke" BV 19 aus Vegesack (Quelle e.U. und W.B.) *Mannschaftsaufstellung im Anhang* 

#### 1933

vom 01.06. bis 07.12. Dampflogger "Falke" BV 19 aus Vegesack (Quelle e.U. und W.B.) *Mannschaftsaufstellung im Anhang* 

#### 1934

vom 06.06. bis 06.12. Dampflogger "Falke" BV 19 aus Vegesack (Quelle e.U. und W.B.)

#### 1935

vom 14.06. bis 25.11. Dampflogger "Meise" BV 53 aus Vegesack (Quelle e.U. und W.B.) *Mannschaftsaufstellung im Anhang* 

#### 1936

vom 12.06. bis 23.11. Dampflogger "Meise" BV 53 aus Vegesack (Quelle e.U. und W.B.)

vom 24.05. bis 26.11. Dampflogger "Meise" BV 53 aus Vegesack (Quelle e.U. und W.B.)

#### 1938

vom 08.06. bis 23.12. Motorlogger "Flamingo" BV 58 aus Vegesack (Quelle e.U. und W.B.) (Mannschaftsaufstellung vorhanden aus dem Heimatmuseum Vegesack)

#### 1939

vom 12.06. bis 05.09. Motorlogger "Flamingo" BV 58 aus Vegesack bis zu Kriegsanfang (Quelle e.U. und W.B.)

# 2. Weltkrieg 1939 – 1942

Kriegsdienst Norwegen auf umgebauten Heringsloggern als Versorgungsschiffe und Vorpostenboote. Bei der Hinfahrt nach Norwegen fuhr er als einziger, entgegen dem Befehl der Marine, durch den Kleinen Belt, da er von einem Minengürtel im Großen Belt Kenntnis hatte. Sein Schwiegersohn Karl Kanning, der auch zu dem Konvoi gehörte, machte sich schon Sorgen um ihn, da er auf einmal nicht mehr zu sehen war, und erst kurz vor Norwegen wieder zu dem Konvoi stieß.

#### 1942 - 1944

Kriegsdienst "Tauchlogger" Knärrente" BV 14 (holländisches Beuteschiff, nach dem Krieg zurück an den Eigner )

In der Ostsee Libau, Swinemünde und sonstige Orte

# **Bericht Kriegsende**

# 12. März 1945 Luftangriff auf Swinemünde

Einige Tage vor dem schweren Luftangriff am 12.3.1945 auf Swinemünde traf D.M. in einer Hafengaststätte den Matrosen E.S. aus Hannover, der auch mit seinem Frachtschiff im Hafen lag. In einem Gespräch erzählten beide über ihre Heimatorte. Als D.M. von seinem Heimatort Ovenstädt sprach, berichtete ihm E.S. von einem Kriegskameraden, der auch aus Ovenstädt kam und mit dem er auf einem Fußmarsch von Piräus bis nach Belgrad gekommen war. Da fragte D.M. nach dem Namen des Kriegskameraden, und mit Erstaunen musste er feststellen, dass er Karl Kanning sagte. Hierauf erwiderte D.M., dass es sich bei Karl Kanning um seinen Schwiegersohn handele. Somit begann ein reger Informationsaustausch über die Rückreise von Piräus durch das Partisanengebiet in Jugoslawien bis nach Belgrad. Anschließend versprach E.S., das Tagebuch der Rückreise am nächsten Tag mitzubringen, damit sich D.M. auch einen Überblick über die Risiken verschaffen konnte, die er mit K.K. erlebt hatte. Dieses geschah auch.

Es muss am 11.März 1945 gewesen sein, denn am 12. März war der Luftangriff auf Swinemünde. Als D.M. am anderen Tag in den Hafen kam, lag das Schiff des E.S. kieloben im Hafen und eine Nachsuche nach ihm verblieb ergebnislos. D.M. musste damit rechnen, dass E.S. zu Tode gekommen war, und er nahm das Tagebuch mit nach Ovenstädt. Das Schiff von D.M., der "Tauchlogger Knärrente", hatte auch schwere Treffer abbekommen. Funkgerät und Kompass waren außer Betrieb. Hierauf befragte D.M. seine Mannschaft, ob sie den Russen in die Hände fallen wollten oder nach alter Art nach den Sternen navigierend, jedoch nur nachts nach Kiel fahren wollten. Ein einstimmiges Ergebnis lautete: "Käppen, wir fahren nach den Sternen". Hierauf begaben sie sich auf die nicht ungefährliche Fahrt über die Ostsee in Küstennähe nur nachts nach Kiel. Tagsüber versteckten sie sich immer in

Küstennähe. Da die Besatzung kein funktionierendes Funkgerät mehr besaß, hatten sie auch nicht mitbekommen, dass der Krieg schon beendet war. Kurz vor ihrem Ziel, dem Hafen von Kiel, hissten sie ordnungsgemäß ihre deutsche Kriegsflagge. Die Besatzung wunderte sich, dass ein Schiff mit fremder Flagge auf sie zukam und ein sofortiges Stoppen befahl. Darauf begab sich ein Prisenkommando auf die "Knärrente" und nahm die Besatzung gefangen. Das Missgeschick mit der Kriegsflagge löste sich aber schnell auf. Ein Nachbar von D.M. aus Ovenstädt K.R. hatte alles beobachtet und erzählte später immer wieder, dass Käppen Meyer mit wehender Kriegsflagge in den besetzten Kriegshafen Kiel gekommen sei. Von dem Zusammentreffen mit E.S. erzählte D.M. zu Hause nichts, denn er wollte seinem Schwiegersohn K.K. die Nachricht von dem eventuellen Tode des Kriegskameraden zunächst ersparen. Erst viel später erzählte D.M. von seinem Zusammentreffen mit E.S. und übergab K.K. das Tagebuch.

Erst nach dem Tode von D.M. ließ mir das Schicksal des E.S. keine Ruhe, und ich versuchte die Adresse des E.S. herauszusuchen und erkundigte mich, ob es noch eine Rufnummer gab. Mit Erstaunen musste ich feststellen, dass unter der bekannten Adresse in Hannover E.S. noch anzutreffen war. Anschließend hat es noch einige Treffen zwischen E.S und K.K. gegeben. Diese Treffen waren für mich sehr ergreifend, denn ich hörte nun die Ereignisse, die ich in dem Tagebuch gelesen hatte, von den beiden Kriegskameraden persönlich erzählt. k.d.kanning

Mai 2017

D.M. Dietrich Meyer, E.S. Erich Schmidt, K.K. Karl Kanning, K.R. Karl Reckeweg

Die Eheleute verloren ihre beiden Söhne als Seeleute im 2. Weltkrieg Sohn Hans-Otto liegt in Kiel auf dem Soldatenfriedhof begraben.



Dietrich Meyer am Grab seines Sohnes Hans Otto in Kiel (Foto K.D.Kanning)

Ernst-Walter liegt in der Ukraine auf dem Soldatenfriedhof Sevastopol in der Nähe der Insel Krim am Schwarzen Meer.

vom 13.09. bis 23.11. Motorlogger "Kolibri" BV 74 aus Vegesack (Quelle e.U. und W.B.)

#### 1946

vom 27.05. bis 29.11. Motorlogger "Kolibri" BV 74 aus Vegesack (Quelle e.U. und W.B.)

#### 1947

vom 29.05. bis 05.10. und 29.10. bis 06.12. Motorlogger "Kolibri" BV 74 aus Vegesack (Mannschaftsaufstellung vorhanden aus dem Heimatmuseum Vegesack siehe Anhang ) was war vom 06.10. bis 28.10 ??? (Quelle e.U. und W.B.)

#### 1948

vom 10.06. bis 07.12. Motorlogger "Kolibri" BV 74 aus Vegesack (Quelle e.U. und W.B.)

# 1949

vom 05.06. bis 12.12. Motorlogger "Kolibri" BV 74 aus Vegesack (Quelle e.U. und W.B.)

# Abkürzungen der Gesellschaften

SG – Schleswig-Glückstadt

OB - Oldenburg-Brake

PG – Preußen-Gestemünde

BV - Bremen-Vegesack

OE –Oldenburg-Elsfleth

#### Ab 1949

Nach seinem Ausscheiden aus dem Berufsleben beschäftigte er sich mit seinem Garten und auf seinen kleinen Ackerstücken in der Petershagener Marsch und in der Heide, die er mit seiner Kuh bewirtschaftete. Zu Hause wurden auch noch mehre Ziegen, Schweine und Hühner gehalten, damit es in der Nachkriegszeit genügend zu Essen gab.

**Zu seinem 70. Geburtstag** am 9.1.1956 stand ein längerer Bericht über ihn in der Freien Presse (siehe folgender Bericht).

# Fünfzig Jahre zur See gefahren

Kapitän i.R. Dietrich Meyer feiert seinen 70. Geburtstag

Ovenstädt. Ein bewegtes, arbeitsreiches und gefahrvolles Leben liegt hinter dem Kapitän i. R. Dietrich Meyer, der heute seinen 70. Geburtstag begeht. Er ist einer der "Heringsfänger" aus dem Norden unseres Kreises, dessen ganzes Leben im Dienst des Heringfanges stand. Kaum hatte er Ostern 1900 die Schule verlassen, als er im Mai 1900 zum ersten Male von Glückstadt aus mit hinaus zum Heringsfang fuhr. Es war damals ein hartes Leben, das den jungen Seemann auf den Segelschiffen erwartete. Von Mai bis Dezember waren sie unterwegs und hatten zwischendurch keine Gelegenheit, nach Hause zu fahren.

Auch manche Gefahr umgab damals die Heringsfänger, von denen Kapitän Meyer manches zu berichten weiß.1910 wurde sein Schiff von einem anderen gerammt und ging unter. Nur durch einen harten Kampf gelang es den Überlebendes, auf das französische Schiff zu kommen, dessen Besatzung nicht gern Zeugen dieses Zusammenstoßes als Überlebende haben wollte. 1911 mußte er nochmals das Schiff verlassen, als es vor der Elbmündung strandete. Zwischendurch vertauschte er von 1907 bis 1910 die Heringsfängerkleidung mit dem Blau der kaiserlichen Marine. Von seinem Dienst an den schönen Gestaden des Mittelmeeres und der Inselwelt Westindiens kann er noch heute manches berichten. 1911 drückte er noch einmal die Schulbank auf der Navigationsschule in Elsfleth, ehe 1913 der Traum seines Lebens in Erfüllung ging: Mit 27 Jahren führte er erstmalig von Glückstadt aus ein Schiff in die stürmische See. Aber schon ein Jahr später begann der erste Weltkrieg, den er wieder bei der Marine mitmachte. Die Inflationszeit brachte dann auch dem Heringsfang harte Jahre. Als Heizer in Heisterholz und ein Jahr lang als Empfangschef in einem von Multimillionären bewohnten Wolkenkratzer von Chikago, suchte er seine Familie in Ovenstädt zu ernähren. Dann aber ging es wieder hinaus auf Heringsfang auf Dampfloggern und ab 1938 auf Motorloggern. Welch ein Fortschritt war eingetreten: Von Brake und von Vegesack konnte man wie heute nach jeder Reise mit Omnibussen nach Hause fahren! Jahrelang stammte seine gesamte Besatzung aus Ovenstädt.

Der zweite Weltkrieg sah ihn dann als Kapitän im Dienst der Kriegsmarine. Dann folgten nochmals fünf Jahre Heringsfang, umlauert von Minengefahren, Sturmund Kampf gegen die Naturgewalten, ehe er im Dezember 1949 zum letzten Male abmusterte, um auszuruhen von den Kämpfen seines Lebens.

Die FP wünscht ihrem treuen Leser dazu alles Gute!

# Kriegerverein

lm Jahr 1959 ließ er zusammen mit seinem Schwager Ernst Niemann und 18 anderen Bürgern aus Ovenstädt und Hävern den Kriegerverein wieder aufleben.

Am 7.1.1967 ist er zum Ehrenmitglied der Kyffhäuserkameradschaft Ovenstädt - Hävern ernannt worden

#### **Sonstiges**

Er wurde auch einmal von Lehrer Wiese in die Schule eingeladen, um vor der 7. und 8. Klasse über seinen Beruf als Heringsfänger und auch aus seinem sonst noch sehr interessanten Leben zu berichten.

Seinen weiteren Lebensabend verbrachte er im Sauren Dorf. Bei seinen Spaziergängen sah man ihn öfter mit anderen Ovenstädter Bürgern zusammen auf einer Bank sitzen. Hierbei musste er immer wieder von seinen Erlebnissen erzählen.

Auch auf seinen Geburtstagen gab es sehr anregende Gespräche mit ihm. Der ehemalige Bürgermeister H.T. berichtet noch heute davon.

Manchmal fuhr er auch bei seinem Schwager Ernst Niemann auf dessen Binnenschiff mit, um einen ausgefallenen Matrosen zu ersetzen.

Diese Tätigkeit hatte er auch schon während seiner Heringsfängerzeit - in der Zeit von etwa Dezember bis April - ausgeübt. Während dieser Zeit konnten die Heringlogger wegen des schlechten Wetters nicht zum Fischfang hinausfahren.

Nacherzählungen von Geschichten, die Dietrich Meyer (Käppten Meyer) und sein Schwager Ernst Niemann (Vater Grausam) zusammen erlebt haben, und auf Familientreffen immer wieder erzählen mussten.

#### 1. Schiff auf Grund unter der Pottmühle.

Nach der Heringsfangsaison im Herbst bis zum Frühjahr fuhr Dietrich Meyer des öfteren mit seinem Schwager Ernst Niemann, genannt Vater Grausam, auf dessen Binnenschiff als Matrose mit.

Eines Tages ließen sie ihr Bockschiff (Schiff ohne eigenen Antrieb) bei Eisgang und starkem Wind, von Minden die Weser herabtreiben zum Schiffsanleger an der Ziegelei in Jössen. Nur wenige Kurven vor ihrem Ziel, in einer Kurve unter der Pottmühle, trieben sie jedoch auf Land. Für meinen Opa Dietrich Meyer, stand nun fest, das für diese Nacht die Fahrt zu Ende war, und sagte zu seinem Schwager: nun laß uns man Morgen auf einen Schlepper warten. Nicht jedoch für seinen Schwager Ernst. Seine Reaktion hierauf war, Dietrich dreh du gleich den Anker auf. Er verschwand mit einmal über der Bordwand, nahm sich den schweren Anker auf das Kreuz und verschwand damit in den eisigen Fluten soweit die Ankerkette es zuließ in der Weser abwärts, schmiß den Anker in den Grund, und rief zu seinem Schwager: Dietrich dreh den Anker auf. Nach einigen Versuchen gelang es ihnen das Schiff wieder in Fahrt zu bringen. Der Erfolg für sie war, daß sie am anderen Morgen als erste beim Beladen in Jössen bei der Ziegelei waren.

2. An der Schlagde (Anlegeplatz für Schiffe zum be- und entladen) in Petershagen Als Ernst Niemann wieder einmal in Petershagen an der Schlagde (diese wurde etwa im Jahr 2000 wieder hergestellt) lag, wettete sein Matrose Ernst Schmidt aus Ovenstädt (ein Schwager von Dietrich Meyer) mit den Lahder Bauern um eine Pulle Schnaps, daß der Schipper (Ernst Niemann ) 2 Sack auf einmal aus dem Schiff tragen konnte. Zum entladen waren 2 Stege zum Schiff gelegt worden, auf einem Steg gingen die Träger ohne Last zum Schiff zurück, und auf dem anderen Steg kamen sie mit einem Sack Korn auf dem Rücken aus dem Schiff heraus. Jedes mal, wenn sich Ernst Niemann und Ernst Schmidt (Schwager von Dietrich Meyer) auf den parallel verlegten Stegen begegneten erzählte E.Schmidt von seiner Wette, und E.Niemann möge doch die Wette einlösen, denn so billig kämen sie nicht wieder an eine Pulle Schluck.

Die Antwort von E.Niemann war jedoch: Ja Ernst wenn du die Wette abgeschlossen hast, dann lös sie man selber ein. Nach einiger Zeit, und nach ständiger Erinnerung an die Wette sagte E.Niemann zu den anderen Trägern: leg no nen Steg up (leg noch einen Steg auf). Als dieses erfolgt war, sagte E.Niemann zu den Leuten, die die Säcke im Schiff von dem Stapel den Trägern auf den Rücken legten: No nen Sack (noch einen Sack), was diese jedoch erst nicht wollten, aber nach einer weiteren Aufforderung dann doch machten. Als er nun mit seinen 2 Säcken ohne Zwischenfälle an Land gelangte, war die Wette erfüllt, und die verdutzten Lahder Bauern mußten ihre Wette einlösen, was sie vorher jedoch nicht für möglich gehalten hätten.

#### 3. Nachts 5 km vor einer Schleuse

Eines Tages waren Dietrich Meyer und sei Schwager Ernst Niemann auf dem Mittellandkanal mit ihrem Bockschiff unterwegs in Richtung Minden etwa 5 Kilometer vor der nächsten Schleuse, als der Schlepper anlegte und der gesamte Schleppzug dadurch zum stehen kam. Mein Opa dachte schon an ein paar ruhigere Stunden. Nicht jedoch sein Schwager Ernst Niemann. Er sagte nur: Dietrich wirf den Tau an Land, wir ziehen das Schiff bis zur nächsten Schleuse, denn dann sind wir morgen früh die ersten, und sind ein paar Stunden eher in Minden (auch damals war schon Zeit Geld). Um nicht die ganze Nacht sein nörgeln anzuhören warf mein Opa den Tau an Land, und nun zogen sie abwechselnd das Bockschiff bis zur nächsten Schleuse und waren am anderen Morgen wirklich die ersten beim durchschleusen.

# 4. Anlernen eines Rindes zum Pflügen

Im Frühjahr als mein Opa mal wieder zu hause war, klopfte sein Schwager an seine Haustür und sagte ihm, er möge doch einmal vorbeikommen und ihm helfen die Kuh vor den Pflug zu spannen. Mein Opa war ganz verwundert über das Anliegen, denn bis einen Tag vorher hatte sein Schwager Ernst gar keine Kuh im Stall die je vor einem Pflug gestanden hatte. Als er nun über die Straße ging, denn sie waren zu der Zeit Nachbarn, sah er Ernst schon mit einem jungen Rind auf dem Acker neben dem Haus. Auf seine Frage, ob das Rind denn schon überhaupt im Geschirr gestanden hätte, hörte er nur ein Murmeln, wird schon gehen. Die Befürchtungen meines Opas bewahrheiteten sich und das Rind wollte alles, bloß nicht vor einen Pflug gespannt werden, und schlug mächtig über die Stränge. Schwager Ernst nahm auch die Ratschläge meines Opas nicht an, das Rind doch erst vorsichtig ans Geschirr zu gewöhnen. Plötzlich stellte er sich vors Rind, packte es an die Hörner, verdrehte ihm den Hals und schmiß es dabei auf den Rücken, sein einziger Kommentar war, - nicht mal zum Pflügen taucht es-. Auf die Aussage meines Opas, du hättest es ja umbringen können, antwortet er, dann hätten wir wenigstes einen guten Braten gehabt.

Dieses Erlebnis hat zwischen beiden zu einer längeren Sendepause geführt. Jedoch später, wenn sie ihre Erlebnisse erzählten, hieß es dann, weißt du noch von der Kuh, die zu doof war zum pflügen. Die Antwort von meinem Opa lautete dann immer, ja Ernst ich glaube es hat nicht an der Kuh gelegen.

#### 5. Mit dem Fahrrad in Gernheim

Eines Tages (etwa 1955 bis 1958) fuhr ich mit dem Fahrrad aus Ovenstädt kommend Richtung Gernheim. Etwas vor mir sah ich meinen Opa und seinen Schwager auf der Straße die gleiche Richtung fahren. Plötzlich fuhren beide nach links in die Schaftrift. Als ich auf der Straße weiter fuhr sah ich den Grund ihren plötzlichen Entschlusses nach links abzubiegen, den dort standen Polizisten und kontrollierten die Fahrräder. Einer solchen Kontrolle hätten ihre Fahrräder jedoch nicht standgehalten, denn Beleuchtung und eine funktionierende Bremse war für beide ein Luxus. Als ich dann zu Haus ankam saßen beide bei meinem Opa bei einer gemütlichen Zigarre, schmunzelten, und meinten nur zu mir, na auch Glück gehabt?

#### 6. Schiffsunfall in Dörverden und anschließende Verhandlung

Es muß in den Jahren nach dem schweren Schiffsunfall 1953 in Ovenstädt bei der Besichtigung des neuen Motorschiffes Dingelstedt gewesen sein, als Ernst Niemann zu meinem Opa kam und ihn bat doch eine Reise nach Bremen mit dem Schiff zu unternehmen, denn sein Schwiegersohn müsse zu einer Verhandlung.

Beide begannen nun froh gestimmt eine Fahrt nach Bremen. In der Kurve bei Dörverden geschah dann jedoch das Unheil, denn sie drückten ein entgegenkommendes Schiff in der

Kurve aufs Land. Ernst Niemann ließ sich dadurch jedoch nicht aus der Ruhe bringen. Er sagte nur zu meinem Opa. Dietrich ich geh nach unten und mach die Papiere fertig. Als dann die Wasserschutzpolizei an Bord kam und nach dem Kapitän fragten, waren die sehr überrascht als Ernst Niemann sagte, das er der Kapitän wäre, denn er mußte die 80 Jahrgrenze schon bereits überschritten haben. Sicherheitshalber hatte er sein Patent auch schon gleich neben die Papiere gelegt. Als dann die Frage nach dem Matrosen gestellt wurde, und sich mein Opa kleinlaut als Matrose offenbarte, denn er war nur etwas jünger als sein Schwager, war das erstaunen der Wasserschutzpolizei noch größer. Man meinte nur, es wäre eigentlich ein Wunder, das sie so weit gekommen wären.

Diesen Unfall haben beide etliche Jahre verschwiegen, auch für die Fahrt zum Gericht hatten sie sich eine Erklärung zurechtgelegt.

Herausgekommen ist es erst, als sie aus ihren Erinnerungen erzählten, und es einen von ihnen herausrutschte, weißt du noch damals unsere letzte Reise in Dörverden.

Nachdem sie sich erst selber über ihre Äußerung erschreckt hatten mußten sie nun Farbe bekennen und die ganze Geschichte kam heraus. Die Antwort meiner Oma war nur, wenn ich gewußt hätte, das ihr beide allein gefahren seid, wärst du nicht weggekommen. Die überzeugende Antwort meines Opas war darauf, glaubst du denn nicht daß ich dass geahnt habe.



1966 70 Jahrfeier des Kyffhäuservereins
1. von rechts Ernst Niemann – Schwager von Dietrich Meyer, 2. Dietrich Meyer,
3. Speckmann, 4. Otto Wiese Lehrer



1966 70 Jahrfeier des Kyffhäuservereins an dieser Feier konnte ich als Soldat zusammen mit meinem Großvater teilnehmen (vordere Reihe) dahinter Walter Reckeweg und Wilfried Büsching (Bilder K.D. Kanning)

# **Goldene Hochzeit 1961**



goldene Hochzeit am 21.4.1961 beim Kirchgang (Bild K.D.Kanning)

6 seiner Familienangehörigen musste er zu Grabe tragen

Am 21. Mai 1932 verstarb die Tochter Erika im Alter von 18 Jahre,

am 18. Mai 1935 verstarb der Sohn Dietrich im Alter von 4 Monaten,

am 13. Oktober 1939 fiel der Sohn Hans Otto im Alter von 24 Jahre in Kiel, er liegt dort auf dem Soldatenfriedhof begraben,

am13. April 1944 fiel der Sohn Ernst bei der Räumung der Insel Krim und liegt auf dem Soldatenfriedhof Sevastopol in der Ukraine begraben,

am 20. August 1953 die Tochter Annemarie im Alter von 24 Jahren,

am 10. März 1963 verstarb seine Ehefrau im Alter von 71 Jahren

nach ihm verstarben die Töchter Ursula verh. Hahn am 16.01.1986 im Alter von 59 Jahren Luise verh. Kanning am 04.02.1995 im Alter von 82 Jahren Inge verh. König am 27.07.1999 im Alter von 76 Jahren

Am 29.4.1971 verstarb Dietrich Meyer im Alter von 85 Jahren in Ovenstädt 140 (jetzt Ringstraße 36) und wurde auf dem kirchlichen Friedhof in Ovenstädt begraben.



Todesanzeige

# Weitere Berichte müssten noch eingefügt werden.

# Noch klären

# Quellen:

- 1. eigene Unterlagen (e.U.)
- 2. Buch Logger Jantjes Wilfried Brandes (L.J.)
- 3. Wilfried Brandes Bremen(W.B.)
- 4. Heimatmuseum Vegesack (H.V.)
- 5. Detlefsen Museum Glückstadt (D.M.G.)
- 6. Fahrtenbuch Dietrich Meyer (F.D.M.)
- 7. Fahrtenbuch Karl Kanning (F.K.K.)
- 8. Buch Seegekehlt & Seegesalzen Gerhard Köhn (G.K.)

Diese Daten wurden zusammengestellt ab 1982 durch Karl-Dieter Kanning, Enkel von Dietrich Meyer Ringstraße 36 früher Ovenstädt 140 32469 Petershagen karl-dieter@kanning.de www.kanning.de