

Oldenburg zum 19.09.2016, um 16.45 Uhr

Liebe Freunde

Für die Ehre der Namensgebung der neuen Bootshalle bedanke ich mich herzlich.

Nach über 40-jähriger Bautätigkeit ist es das erste Mal, dass ein Bauwerk meinen Namen trägt.

Das ist schon etwas Besonderes, denn neben ca. 100 Brückenbauwerken liegt das Meiste unter der Erde, wie es sich für einen Tiefbauer gehört.

Doch im Geiste stehen heute neben mir diejenigen, die wie ich nach dem Krieg wieder angepackt und aufgebaut haben; unter anderem waren das:

Reinhard und Walter Rose, Richard Schulze, Walter Röwekamp mit beiden Söhnen, Walter Eberspächer, Werner Pöpken, Ludwig Gurlitt, Willy Heumann, Walter Kunert, Karl Ollmer senior, Jonny Bremer, Adolf Popken und viele andere, deren Namen ich nicht mehr parat habe.

Wenn Sie es erlauben, möchte ich Ihnen aus der Erinnerung zum Entstehen dieses Hauses noch etwas erzählen.

Mitte der 30-er Jahre wurde die MHJ gegründet.

Die Marine brauchte Nachwuchs, und die Jugend sollte von der Straße!

Als Heim am Wasser bekam sie die Spitze dieser Halbinsel zugewiesen.

Grünes Land, nur bewohnt von einem Bauern Hinrich Specht mit Familie; einer Kuh, ein paar Ziegen und einem Hühnerhof.

Die einzige Zuwegung ging über die Kreyenbrücke, die das Militär ausgebaut hatte, um zur Militärbadeanstalt der oberen Hunte zu gelangen.

Nun galt es, ein sogenanntes Heim zu bauen. Das Holz erhielten wir aus den abgebrochenen Lazarettbaracken in der Peterstraße, die während des 1. Weltkrieges dem Peter-Friedrich-Ludwig- Krankenhaus zugeordnet waren.

Mit dem Rollwagen ohne Pferde schoben wir Balken und Bretter durch die Stadt an diesen Platz, und das Technische Hilfswerk mit seinen Fachleuten baute dieses Haus, wie es hier steht, auf.

Ein großer, sogenannter Gefolgschaftsraum, ein Führerraum, eine Werkstatt an der Nordseite und auf dem Dachboden bauten Adolf Popken und ich die sogenannte Segelkammer.

Da hinein kam alles, was bei der Marine in Wilhelmshaven ausgemustert worden war und dem Unterricht dienen sollte. Von der Seekarte bis zum Stockanker.

Von der Kriegsmarine erhielten wir einen ausgedienten schweren Linienschiffskutter, einen leichten Torpedobootskutter, und eine Jolle von einem ehem. Minensucher, alle komplett mit Riemen, Persenning und vor allem Segeln.

Da ich noch keine 14 Jahre alt war und eigentlich zu den Pimpfen gehörte, die auf dem Sandplatz ihre Reiterkämpfe usw. spielten, hatte mein Vater mit dem alten Kapitän Willi Rose dafür gesorgt, dass Reinhard und Walter mich unter ihre Fittiche nahmen.

Was ich da gelernt habe, sitzt heute noch fest!

Mein Vater hatte ein altes Motorboot erworben, eine ehem. kaiserliche Dampfpinasse, nun mit einem kräftigen Hanomag-Diesel versehen ging es unter dem OYC-Standes oft zur Weser.

Wenn wir mit unserem Kutter segeln wollten, schleppte er uns die Hunte am Sonntag nachmittag wieder stromaufwärts, wenn der Wind nicht günstig war.

Von den Nazis bekamen wir nicht viel mit, da wir isoliert waren und mehr der Marine zugeneigt, bei der wir natürlich auch fast alle im Krieg landeten.

Und jetzt muss ich Ihnen gestehen, wofür ich mich heute noch schäme uns stets ärgere, wenn ich sie mit meinem E-Mobil befahre:

Das ist die Fussgängerbrücke zur Sophie-Schütte-Straße. Das THW hatte ein Einsehen mit der umständlichen Zuwegung über die Kreyenbrücke.

Sie bauten uns eine leichte hölzerne Fussgängerbrücke, an deren Pfählen auch unsere drei Marinekutter hingen.

Diese Brücke hat den Krieg überdauert und war später die Zuwegung für die Flüchtlinge aus Lettland, die ins ehemalige Heim eingewiesen wurden.

Als diese ins Lettenlager nach Metjendorf kamen, übernahm der OYC unter Leitung von Georg von Aschwege von der Stadt das völlig verwahrloste Haus und baute es mehrmals um, so wie es heute hier steht.

Die Brücke aber gab etwa Mitte der 50-er Jahre ihren Dienst auf und musste erneuert werden.

Ich war gerade ein paar Jahre Bauleiter und hatte die kleine Brücke am Theaterwall entworfen und gebaut.

So bekam der Stadtbauinspektor Bischof den Auftrag, eine ähnliche Brücke mit 6 to Belastung zu entwerfen und auszuschreiben.

36.000,- DM standen zur Verfügung.

Alle 6 anbietenden Firmen kalkulierten zum Teil mehr als das Doppelte.

Damit war das Projekt gestorben.

Ich glaube es war Richard Schulze, der OYC Vorstand, der in seiner Not zu mir kam und fragte: Was nun?

Wieso oft kam der Zufall zu Hilfe, und das kam so:

Gelegentlich saß ich abends auf ein Bier mit Karl Fischer, dem Inhaber des Betonwerkes Weser-Ems in der Maximbar.

Das BWE baute große Hallenbinder aus Spannbeton, und ich wusste, dass auf seinem Platz in Metjendorf 2 Binder lagen, bei denen sie sich in der Länge vermessen hatten und die sie nun nicht mehr loswerden konnten.

Die überließ er mir und wir konstruierten und bauten unter dem Druck von 36.000,- DM das Bauwerk wie es heute da liegt.

Jedes mal, wenn ich heute mit meinem kleinen E-Mobil darüber fahre, habe ich das Gefühl über einen Dachbinder zu fahren.

In meiner Arbeitszeit haben wir wohl über hundert Brücken gebaut. Dies ist keine, sondern nur eine **Überwegung!**

Und nun möchte ich die Sache abschliessen.

Eine Spende liegt auf dem OYC Konto.

Die Zeche heute übernehme ich, Ute und Udo werden das mit den Wirtsleuten regeln.

Ich danke Ihnen für`s Zuhören.