



Niederdeutsches Heimatblatt



Nr. 164

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern

Heimatbund an Elbe und Wesermündung, e. V.

August 1963

Dr. Otto Höver †:

Denkwürdigkeiten aus Bremerhavens Passagierverkehr

Immer bleibt es denkwürdig, daß die Unabhängigkeitserklärung der 13 Vereinigten Staaten (gleich der Zahl der rot-weißen Streifen im Sternenbanner) vom 4. Juli 1776 den Schiffen von Bremen und Hamburg den Weg geöffnet hat zur atlantischen Stirnseite der Neuen Welt. Nicht minder aber müssen wir daran denken, daß der Weltverkehr den Yankees jenen neuartigen Schiffstyp verdankt, der nach Größe, Formgebung und Besegelung vor allem geeignet war for crossing the Western Ocean, den Paketsegler. Wörtlich genommen besagt es, daß die überseeische Briefpost zu Paketen gebündelt befördert wurde — nicht wie später in Postsäcken. Für die Überseepost kamen nur hochqualifizierte Schiffe in Betracht, deren Segeltage jeweils fahrplanmäßig festgelegt waren.

So hat der Paketsegler als Erstling zu gelten für alle künftigen Expreßliner, mögen es um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die berühmten Clipper gewesen sein oder in unseren Tagen die Ozeanrie-

lar, scheduled service from America to foreign ports and return. The Black Ballers were strong of hull, heavy and planned for safety as well as speed. They were driven unmercifully by their shippers, anxious to maintain the announced departures and arrivals. This they did with such surprising regularity that for a generation America got the cream of the Atlantic trade." — „From the sailing of this packet (the „James Monroe“) in 1818, we may date from whence the commerce of New York began to increase sevenfold" — — „On the Black Ball Line I served my time", heißt es in einem alten Shanty.

Die geschäftlichen Erfolge dieser Reederei riefen in New York einige weitere Paketfahrtunternehmen auf den Plan, so die Red Cross Line und die Red Star Line (1821/1822), die White Diamond Line und die Swallow Tail Line, um nur die wichtigsten zu nennen. Es wird von Rekordreisen berichtet, nicht nur ostwärts vor Westenwind, auch westwärts: 17/22 Tage von Liverpool nach New York. „The packets were fast vessels from 1815 to 1845". Längs der South Street von New York hatten die „packets" oft Bord an Bord festgemacht, mit dem Vorsteven gegen die Kaje. Das lange schräge Vorgeschirr ragte weit über die geschäftige Straße fast bis an die Fronten der Kontorhäuser. Das war die Packet Row.

Die Statistiker melden: in den 40 Jahren von 1820 bis 1860 sind 2 750 000 Menschen aus dem United Kingdom nach den USA eingewandert, davon waren 967 000 Irländer, und aus Deutschland kamen 1 486 000 Einwanderer — nur 208 000 aus Frankreich. Die Söhne der grünen Insel blieben zumeist in den Städten, die Deutschen aber siedelten vorwiegend im fruchtbaren Neuland des mittleren Westens. Aus deutschen Bauern wurden amerikanische Farmer. Zwischen 1820 und 1824 sollen nach Amerika durchschnittlich 2400, zwischen 1825 und

1831 etwa 9650 Leute jährlich ausgewandert sein. Die deutsche Auswanderung jener Jahre war noch überwiegend auf ausländische Häfen angewiesen.

Das waren die neuen Möglichkeiten transatlantischer Schifffahrt, die Bürgermeister Johann Smidt mit seinen Freunden sorgsam bedacht hatte, als er in wahrhaft „weltbürgerlicher Absicht" 1827 die Tochterstadt Bremens an der Wesermündung gründete und die Kimmlinie der offenen See vor unsere Augen rückte. Es ist der erste Schleusenhafen an der deutschen Küste geworden und für Tiefwassersegler — deep water sailers — vom Format der Paketschiffe, dem damaligen Standardtyp der „atlantic ferry" mit 5 m Tiefgang. Bei 12 m Durchfahrtsbreite hatte die Schleuse des Herrn van Ronzelen eine Drempeltiefe von 5,50 m bei normalem Hochwasser.

Als Ludwig Franzius 1887, genau 60 Jahre nach der Gründung Bremerhavens, mit der Korrektur der Unterweser begann, war es eine Aufgabe, dem Tidefahrwasser bis Bremen-Stadt eine Solttiefe für das 5-m-Schiff zu geben. Das wurde bis 1892 erreicht.

Ein Jahr vor der Gründung Bremerhavens hatte das erste Paketboot unter dem Sternenbanner die Wesermündung angesegelt — 1828 ankerte dann ein amerikanischer Paketsegler auf der Elbe vor Hamburg.

Am 11. September 1830 lief die amerikanische Schonerbarg „Draper" unter Kapt. Hillert als erstes Schiff in die neue Schleuse Bremerhavens ein. Zwei Jahre später nahm die Auswanderung über Bremerhaven ihren geregelten Anfang. Im Laufe des Jahres 1832 haben sich schon 10 344 Auswanderer in Bremerhaven eingeschifft. Die junge Stadt zählte erst rund 600 Einwohner. Damals erließ Bremen als erster deutscher Staat und Hafen schon grundlegende Verordnungen zum Schutz der Auswanderer. Nach diesen Verordnungen hatten die Reeder

Morgensternertagung

(in Neuenkirchen, Kreis Land Hadeln, am Sonntag, dem 25. August 1963.)

Tagessordnung: 11.15 Uhr: Eröffnung der Tagung in der Gastwirtschaft Tamm durch den Vorsitzenden; Begrüßung; Lichtbildervortrag von Gemeindeheimatpfleger W. Tietje: „Neuenkirchen einst und jetzt".

13 Uhr: Mittagessen (Gedeck: Suppe, Roulade mit Gemüse, Nachtisch, 5 DM).

14.30 Uhr: Führung durch die Marienkirche, Orgelspiel.

15.30 Uhr: Spaziergang. Besichtigung der Großkellerei Alma Hoppe.

17 Uhr: Kaffeetafel (Gedeck 2 DM).

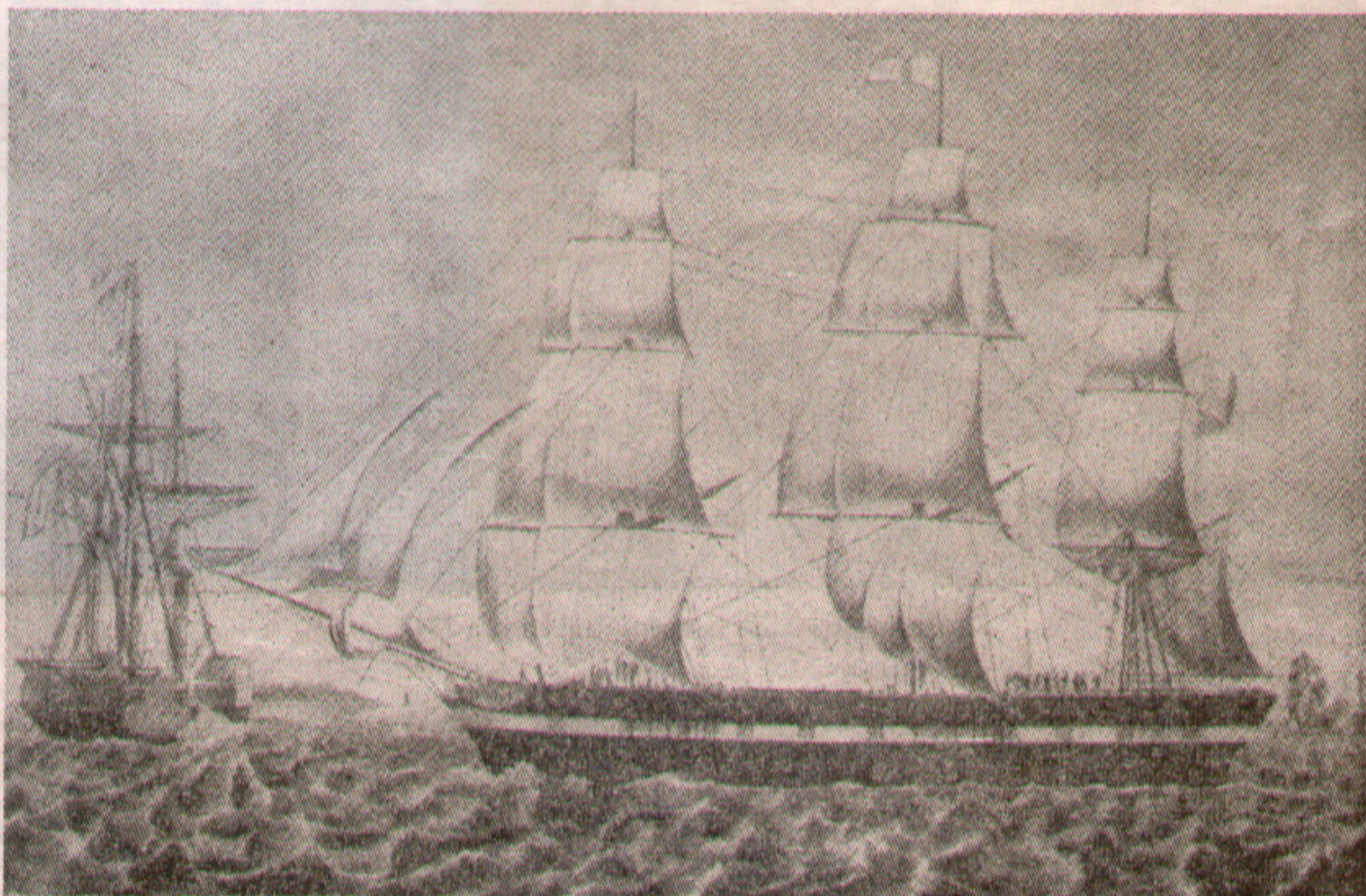
18 Uhr: Abfahrt.

Für die Teilnehmer aus Bremerhaven wird ein Bus eingesetzt. Auf der Hinfahrt soll ein Spaziergang durch den Holzurburger Wald eingelegt werden.

Abfahrt: Bremerhaven-Hbf. 8.30 Uhr, Landeszentralbank 8.32 Uhr, Bgm.-Smidt-Ged.-Kirche 8.34 Uhr, Leher Tor 8.36 Uhr, Pauluskirche 8.38 Uhr, Alte Kirche 8.40 Uhr, Straßenbahnhof Lehe 8.42 Uhr, Jägerhof 8.44 Uhr, Parkbahnhof 8.46 Uhr, Stadtgrenze 8.50 Uhr. Fahrpreis 6 DM, Mittagessen 5 DM, Kaffee 2 DM. Anmeldungen nimmt der Fahrtenleiter Ferd. Riedel, Bremerhaven-G., Weidestraße 2, Telefon 27 90 83, bis zum 20. August entgegen.

sen größter Abmessung und stärkster Maschinenkraft. Auch bei ihnen sprechen die Franzosen gemäß alter Tradition noch immer von einem „paquetbot". Als ein solches war vor 20 Jahren auch die „Pasteur" für die Südatlantikfahrt zwischen Bordeaux und dem La Plata gedacht, doch der Krieg drängte den Neubau sogleich in den Truppentransport. Sie hat die hohlen Linien einer clippermäßigen Formgebung am Unterwasserschiff auf einer französischen Werft erhalten. So haben einst die Schiffbaumeister von New York und Boston ihre frühen Paketsegler nach dem Muster französischer Fregatten entwickelt.

Hören wir über Beginn und Zweck einen amerikanischen Seegeschichtsforscher: „America made maritime history by establishing the unheard-of principle that a ship should sail at the hour regardless of weather, with or without passengers and freight. The new era began when the „James Monroe", bound for Liverpool, pulled away from its New York pier on the dock of 10 a. m., January 5, 1818, exactly as advertised. This was the beginning of the Black Ball Line, the first to establish a regu-



Paketsegler „Olbers", gebaut 1851 bei F. W. Wencke, Bremerhaven. Reederei: D. H. Wätjen & Co., Bremen. Links der Raddampfer „Washington". Aus: Otto Höver, Deutsche Seegeschichte, 1942

und Makler nachzuweisen, daß das betreffende Schiff seetüchtig war und guten und ausreichenden Proviant an Bord hatte. Vor allem wichtig war einwandfreies Trinkwasser. Anfangs mußte man sich mit Weserwasser begnügen. Doch schon 1838 erhielt der Baumeister Johann Hinrich Eits die Genehmigung, eine Wasserleitung von Lehe nach Bremerhaven zu bauen. Eits mußte sich verpflichten, die Schiffe mit einwandfreiem Trinkwasser zu versorgen. Zu Eits gesellte sich, verwandtschaftlich verbunden, die Firma Schwoon & Co., und fast ein Jahrhundert hindurch sind diese beiden Namen mit der Wasserversorgung für die Häfen und die Schiffe verknüpft geblieben.

Die Sorge für seetüchtige und kupferfeste Schiffe lag in Händen einiger namhafter bremscher Reedereien, die, nach amerikanischem Vorbild, fortan ihr Hauptgeschäft als Paketreedereien betrieben. Allen voran stand die Firma H. H. Meier & Co., gegründet 1805 als nordamerikanische Handlung. In dieser seiner väterlichen Firma hat der junge Hermann Henrich Meier jene umfassenden Erfahrungen in der Paketfahrt sammeln können, die er später bei der Gründung des Norddeutschen Lloyd 1857 so hervorragend verwerten konnte.

Die nachmals größte Segelschiffreederei Bremens, D. H. Wätjen & Co. (gegründet 1821), verdankt ihren frühen und raschen Aufstieg während der dreißiger und vierziger Jahre gleichfalls der neuen Paketfahrt. Weiter sind noch die Firmen D. P. Stukken & Sohn, C. L. Brauer & Sohn sowie Plate & Co. als Reedereien von Paketseglern zu nennen.

Für sie alle bauten die bewährten heimischen Werften in Vegesack und Bremerhaven die Schiffe. Die Abmessungen der bremschen Paketsegler erreichten freilich während jener Dezennien (bis 1850) noch nicht die Größe der „Western Ocean Packets“ aus den USA. Hier war man schon bis zu 1500 tons und mehr heraufgegangen, wogegen die Bremer sich noch mit Einheiten unter 1000 tons begnügten. In späteren Jahren war der größte amerikanische Paketsegler „Ocean Monarch“ auf rund 2000 tons vermessend.

Zeitgenössische Bilder mit der „Schiffe mastenreicher Wald“ zeigen uns, daß die Ostkaje des Alten Hafens sich gleichfalls zu einer Packet Row entwickelt hatte — mit der architektonischen Dominante des bremschen Amtshauses, dessen vornehme Fassade auf einen klassischen Klang abgestimmt war gleich den Bauten des „colonial style“ längs der South Street an der Wasserfront von Manhattan.

Während der 20 Jahre von 1832 bis 1852 sind ab Bremerhaven 3143 Schiffe mit 374 716 Personen nach drüben befördert worden, davon allein 1847 bis 1851 1072 Schiffe mit 155 589 Personen.

Greifen wir noch einige Jahreszahlen heraus, so sind es

- 1852 = 339 Schiffe und 58 551 Personen,
- 1853 = 280 Schiffe und 58 111 Personen,
- 1854 = 362 Schiffe und 76 875 Personen.

Das war vier Jahre vor der Jungfernfahrt des ersten „Bremer“ des Norddeutschen Lloyd am 29. Juni 1858.



Ankunft der „Washington“ auf der Reede von Bremerhaven. — Fotos (2): Morgensternmuseum

kanischen Ocean Steam Navigation Company mit qualmendem Schlot auf Bremerhavens Reede. Er hatte 19 Tage von New York bis zur Weser gebraucht. H. H. Meier, Gustav Kulenkampff, Carl Theodor Gevekoht hatten sich sehr für eine finanzielle Beteiligung von deutscher Seite an der amerikanischen Gesellschaft eingesetzt, mit dem Erfolg, daß Bremen 100 000 Dollar garantierte und aus Deutschland insgesamt 300 000 Dollar zugesprochen wurden. Das zweite Dampfschiff der O. St. N. Co., die „Hermann“, traf im April 1848 auf Bremerhaven Reede ein.

Für den Bau des Neuen Hafens hatten die Ankünfte der beiden Dampfer die günstige Folge, daß mit Rücksicht auf ihre Breite (mit Radkästen) die Neue Schleuse eine Durchfahrtsweite von 22 m erhielt, dazu eine Drenptiefe von 7 m bei normaler Tide; also 10 m breiter als die Schleuse des Alten Hafens von 1830 und nur 6 m weniger als die Breite der Kaiserschleuse aus der Bauzeit 1892/97 für die Schnelldampfer vom 4-Schornstein-Typ der Kaiserklasse des NDL.

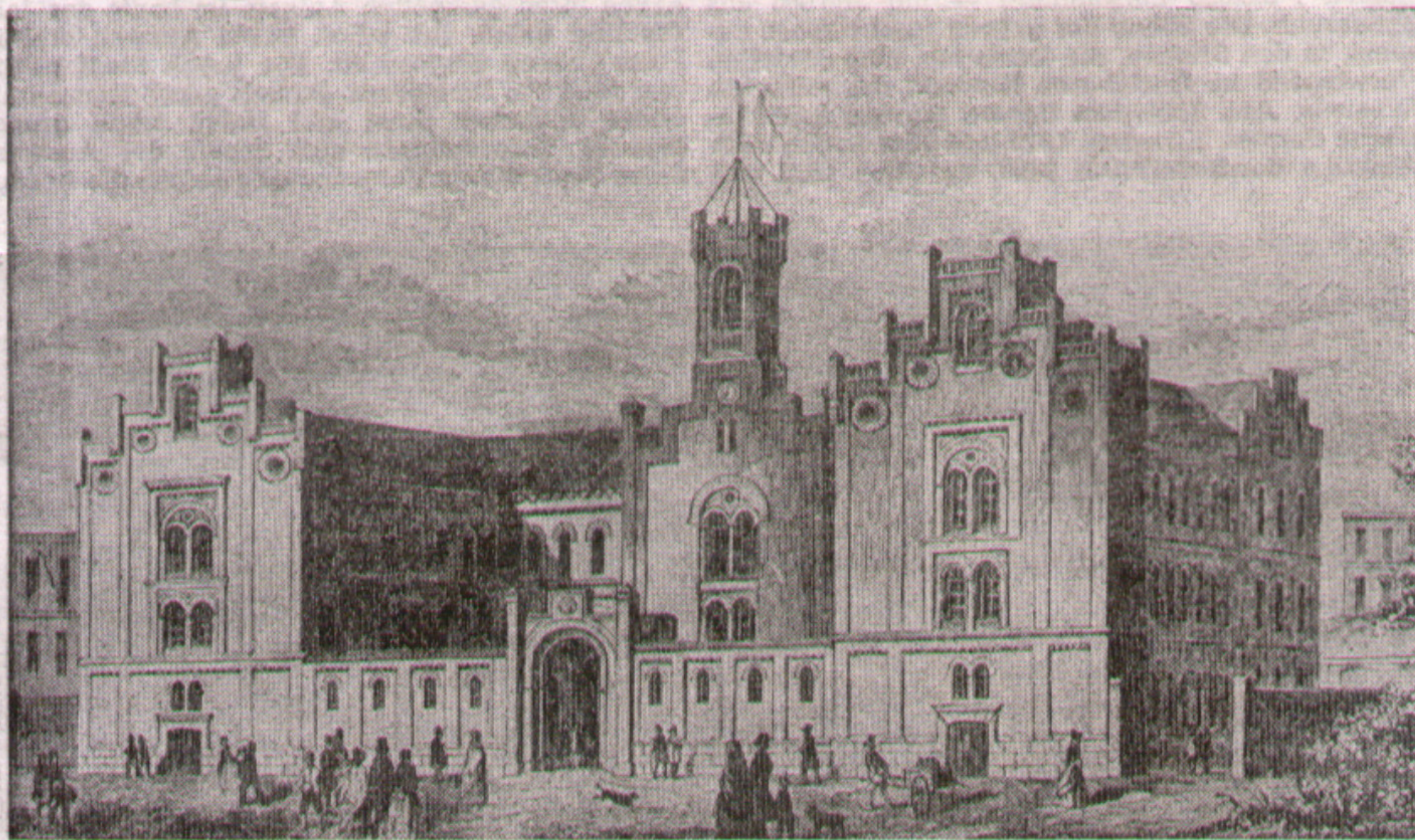
Ein denkwürdiger Akt öffentlicher Fürsorge für das Emigrantenwesen Bremerhavens war der Bau des großen Auswandererhauses auf der Karlsburg

Abfahrt ihrer Schiffe warten mußten, wenn diese sich wegen ungünstiger Windverhältnisse verzögerte. In diesem Sinne als „Warteheim“ für Überseepassagiere — von geradezu monumentalem Format nach dem Entwurf des bremschen Architekten Heinrich Müller — gedacht, steht das Auswandererhaus des Johann Georg Claussen von 1850 am Anfang der Reihe jener „Fahrgastanlagen“, wie sie nacheinander bis zur Gegenwart, also innerhalb eines runden Jahrhunderts, längs der Häfen und der Stromkante Bremerhavens entstanden sind: die Lloydhalle I am Süden des Neuen Hafens (1869/70), die Lloydhalle II an der Kaiserschleuse (1897), der Columbusbahnhof I (1927), und der Columbusbahnhof II zwischen Kaiserschleuse und Nordschleuse, dessen Bau im Herbst 1949 begonnen wurde und der zur Zeit seine architektonische Vollendung erhält.

Die Fahrgastanlagen auf der Columbuskaje werden sinnig „Bahnhof am Meer“ genannt. Das erinnert an eine Episode aus der Zeit der Eröffnung der Bahnlinie (der sogenannten Geeste-Bahn) von Bremen nach Geestemünde am 23. Januar 1862. Schon am 18. Januar hatte ein Sonderzug Passagiere und Güter für den Lloyd-Dampfer „Hansa“ von Bremen zum neuen Geestemünder Bahnhof gebracht. Von hannoverscher Seite wurde freilich nachdrücklich hervorgehoben, daß der Personenbahnhof vor allem in unmittelbarer Nähe des neuen Geestemünder Handelshafens, der 1863 betriebsfertig wurde, gelegen sei und die Überseereisenden auf aller kürzestem Wege vom Zug aus die Liegeplätze ihrer Schiffe an der Ostkaje des Hafens erreichen könnten. Man versprach sich allerlei von diesen „Facilitäten“ eines „Bahnhofs am Hafen“. Besonders rechnete man damit, dem Überseeverkehr der Dampfer des NDL in Bremerhaven eine empfindliche Konkurrenz bieten zu können und einen wesentlichen Teil des deutsch-amerikanischen Verkehrs in die Hand zu bekommen.

Diese Hoffnungen wurden genährt durch die Aussicht, die Dampfer eines neuen amerikanischen Schiffsverkehrsunternehmens, das von einigen Geschäftsleuten der Vanderbilt-Gruppe in New York finanziert wurde, zum Geestemünder Hafen lenken zu können. Zunächst erfüllte sich das auch, da die vier Raddampfer der Reederei, die 1866 in Fahrt gesetzt wurden, wegen ihrer Breite über alles nur in die „modernste“ Schleuse des Geestemünder Hafens einfahren konnten. Von den Dampfern wurde gerühmt, daß sie „sehr elegant ausgestattet waren und Platz für über 1000 Passagiere hatten“. Trotzdem hat sich das Unternehmen nicht rentiert. Die finanzielle Grundlage reichte nicht aus. „Schon 1868 war es mit der Herrlichkeit vorbei, die Schiffe mußten in Amerika wegen darauf haftenden Schulden versteigert werden.“ (Vgl. Georg Behrens, Geschichte der Stadt Geestemünde, 1927.) Damit hatte der Geestemünder „Bahnhof am Hafen“ seine kurze und etwas künstliche Rolle als „Fahrgastanlage“ für Übersee schon wieder ausgespielt.

Als das Königreich Hannover durch den Frieden von Prag am 23. August 1866 in die Preußische Monarchie eingegliedert wurde, waren auch die möglichen Absichten einer preußischen Seehafenpolitik an der Wesermündung um eine maritime Chance ärmer geworden. Ein Menschenalter später jedoch hat Preußen sich mit der Anlage des Fischerhafens Geestemünde, eröffnet 1896, einen zukunftsreichen Ausgleich geschaffen.



Auswandererhaus in Bremerhaven von 1847

Bemerkenswert sind die Passagepreise, die damals von den Zwischendeckern der Bremer Paketsegler bezahlt werden mußten:

- 1841 = 102,60 Taler,
- 1849 = „nur“ 60—70 Taler einschl. Beköstigung — im Frühjahr etwas mehr, wie es heißt.

In jene Jahre fällt das bedeutsame Ereignis der ersten Ankunft eines transatlantischen Dampfers auf der Weser. Am Morgen des 19. Juni 1847 erschien dieses maschinengetriebene Ungetüm, der Raddampfer „Washington“ (1800 tons), der ameri-

kanischen Unternehmer Johann Georg Claussen — die heutige Brauerei Karlsburg. Das mächtige Haus, ein Dreiflügelbau um einen Vorderhof, enthielt Räume und Verpflegungsmöglichkeiten für rund 2200 Logiergäste. Es sollte dem löblichen Zweck dienen, die arglosen Auswanderer vor dem ausbeuterischen Unwesen und den gewissenlosen Nepereien minderster Gast- und Logierwirte zu bewahren und den Emigranten am letzten Gestade der europäischen Heimat noch einmal preiswürdige Unterkunft zu bieten für die Tage, da sie auf die

Der „Haut-den-Lukas“ als Kraftmesser auf den Jahrmärkten

Wer kennt sie nicht noch, all die alten Bekannten unserer heimischen Märkte, die das Kinderherz erfreuten und die Erwachsenen anlockten, den Moppenonkel aus Bremen, der immer so lustige und anzügliche Verse zu schmieden verstand, den wahren Jacob, der — wie er beteuerte — aus purer Menschenliebe seine Waren weit unter Preis verschleuderte, den tapferen Kaspar, der hundertfach den Teufel verdrosch, den Bänkelsänger, der mit Lied, Bild und Orgelspiel die Frauen zu Tränen rührte und nicht zuletzt auch den „Haut-den-Lukas“ als Kraftmesser für starke Leute.

Schon längst haben die Märkte ihre frühere Bedeutung eingebüßt. Wegen der Unsicherheit auf den Landstraßen und wegen der mangelhaften Verkehrsverhältnisse früherer Zeiten waren sie eine wirtschaftliche Notwendigkeit; heute aber sind sie fast zu reinen Kinderbelustigungen herabgesunken. Einst waren Markttag Festtag. Schon wochenlang vorher sprach man nur vom Markt und sammelte Geld dafür. Die Hausfrau kaufte vor den Buden Zeug und Steingut für die Küche, die Dienstboten versorgten sich mit Mützen und Stiefeln und die Kinder schleckerten Zuckerwaren, Windbeutel und Kuchenherzen und wenn das Geld reichte, auch einen Smuttaal. In den Sälen wurden Tanzvergügen eingelegt, und in den Gaststätten wurden Karten gespielt und Gegenstände verlost. Spielverluste, Sticheleien, Tanzstreitigkeiten um die Dorfschönen und auch jahrelang aufgespeicherter Groll kamen zur Entladung, so daß wilde Raufereien nicht selten waren. Von Neuenfelde im Alten Lande hieß es im Volksmund: „Wenn op'n Neufelder Markt keen dootslogen is, is't keen richtig Markt wesen“.

Der älteste Markt unserer engeren Heimat war der Dommarkt in Verden; schon 985 hatte Kaiser Otto II. der Stadt die Marktgerechtigkeit verliehen. Außer den Landsleuten, Handwerkern und Händlern stellten sich als Verkäufer und Schausteller schon früh allerlei Leute ein, die mit List und Betrug den einfachen Landbewohnern das Geld aus der Tasche zogen.

Bedingt durch die während des 30jährigen Krieges eingetretene Verwilderung erließ die schwedische Regierung am 20. Juni 1692 eine scharfe Verordnung gegen die Trunksucht und gegen die Völlerei jeder Art. Alles Wahrsagen, Planetenlesen, Käseschneiden und Besprechen wurde verboten. Auf den Jahrmärkten sollten hinfort „Glücksräder, Würfelbretter, Glückstöpfen“ und alle solche Dinge, die den gemeinen Mann nur zum Verlust seines Geldes dienten, nicht mehr gelitten werden. Vor allem auch keine „Marktschreier, Zahnbrecher, Gaukler, Possenreißer, Seil- und Schwerttänzer und Taschenspieler, welche den armen, einfältigen Leuten durch allerlei Täuschungen und Betrug das Ihrige abzuwracken pflegten“. Dieses Edikt sollte in Zukunft in regelmäßigen Abständen von den Kanzeln verlesen werden.

Nach einem Erlaß der bremisch-verdischen Regierung vom 24. Januar 1776 sollte den „Marktschreibern Okulisten, Bruch- und Steinschneidern, den Quacksalbern, Zahnbrechern, Badern, Ollitätskrämeren (d. s. Öl- und Arzneihändler), sowie den Wasserbrennern und Degenschluckern scharf auf die Finger gesehen werden. Betrüger sollten sofort in Haft genommen werden.

Heute sind unsere Gesetzmacher in Bonn ebenfalls bemüht, die Marktbesucher vor Übervorteilung und Ausbeutung zu bewahren. In einem bereits vorliegendem Entwurf sind all die gewerblichen Veranstaltungen genannt, die als „Unbedenkliche Spiele“ zugelassen werden dürfen, so daß der geruhige Bürgersmann hinfort beim Lottospiel, Scheibenschießen, Kegelschießen etc. vor dem Zugriff von Betrügern sicher ist.

Zu diesem unbedenklichen Spielen gehört auch der „Haut-den-Lukas“, der dem Krischan aus Klein-Bargen die Möglichkeit gibt, der Öffentlichkeit zu zeigen, daß seine Muskeln nicht von Pappe sind. Gewiß konnte er bei der Feldarbeit sein Muskelbündel frei spielen lassen; aber das war ja Zwang, oft harte Arbeit, hier aber konnte er vor den Augen der Kinder und Dorfschönen beweisen, was in ihm steckt. — Doch alles will gelernt sein! — Nanu? Kein Krach und Blitz da oben? „Mein Herr“, sagt der Haut-den-Lukas-Mann, „Sie müssen die Scharte auswetzen. Noch einmal drei Schlag für einen Groschen?“ — — — Natürlich! Krischan zahlt. In den Augen der Umstehenden liest er Schadenfreude und im Auge der Blondes ein Lächeln. Oder ist es ein Bedauern, ein Mitgefühl? Krischans Herz pocht vor Scham. Jetzt geht es um seine Ehre. Mit einer zackigen Handbewegung stößt er die blaue Mütze in den Nacken, Schweißperlen rinnen von seiner Stirn und dann haut er wie ein Berserker auf den Bolzen. Wieder ein Fehlschlag! Und nun knallt er wie ein zürnender Zeus den Schläger auf den Bolzen. Da! Endlich! Jetzt hat es gekracht! Stolz wie ein Spanier reicht er mit großer Gebärde das Instrument zurück und empfängt zur Belohnung für seine Standhaftigkeit eine bunte Papierblume, die

er voller Stolz über den Markt trägt. Nun, soviel ist gewiß, wenn im Herbst die großen Brummer verschwunden sind und sein Bauer wieder einen Ochsen schlachtet, dann will er — nicht der Hauschlachter — den betäubenden Schlag führen, d. h., wenn Lukas, der Patron der Metzger nichts dagegen hat; denn tatsächlich ist der Evangelist der Schutzherr der Schlachter.

Vom Evangelisten Lukas in der Kunst- und Kulturgeschichte

Schon die Kirchenväter Irenäus und Augustinus haben Lukas in der christlichen Kunst den geflügelten Stier als Symbol beigegeben, und zwar — wie man annimmt — weil das Lukas-Evangelium mit dem Opfer des Zacharias beginnt. Wie dem auch sei, auf den großen Sandsteinplatten unserer Marschenfriedhöfe stehen in den Ecken die Zeichen der Evangelisten Matthäus als Engel, Markus als Löwe, Johannes als Adler und Lukas als geflügelter Stier. In der Bibliothek des Corpus Christi College in Cambridge befindet sich ein Evangeliar aus dem sechsten Jahrhundert, das auf der ersten Seite ein Lukas-Bild zeigt. Er sitzt auf einem Thron, hält ein Buch in der Hand und über seinem Haupte sieht man den geflügelten Stier. Zu beiden Seiten sind je drei Szenen aus dem Leben Jesu wiedergegeben mit lateinischen Zitaten aus dem Lukas-Evangelium. Besonders eindrucksvoll sind die Symbole der vier Evangelisten auf dem Buchdeckel des Evangeliars erkennbar, das in San Lorenzo in Chiavenna aufbewahrt wird. Es ist, wie Peter Bamm in seinem

Buche „Welten des Glaubens“, Vom Evangelisten Lukas in der Kunst- und Kulturgeschichte, zeigt, mit edelsteinverziertem Goldfiligran, Mosaik, Emailleplatten und Gemmen reich geschmückt. Ja, manchmal erscheint sogar der Stier allein als Ersatz für das Bild des Lukas.

So wurde Lukas zum Schutzherrn der Metzger und in Flandern auch zum Patron der Buchbinder, weil sie Rindleder für die Buchumschläge verarbeiten. In einem Vororte Londons trugen früher die Marktbesucher in den Händen vergoldete Hörner, die in den Buden feilgeboten wurden, in denen man auch Pfefferkuchen kaufen konnte, der aus Zuckerguß geformte Hörner als Verzierung aufwies. Doch damit nicht genug!

Aus Kolosser 4, Vers 14, hat man geschlossen, daß Lukas ein Arzt gewesen sei. Schon Hieronymus nannte ihn so. Ohne Zweifel ist Lukas, der Paulus auf einigen Reisen begleitete, ein gebildeter Mann gewesen. Seine „Weihnachtsgeschichte“, die bei kirchlichen Feiern am Weihnachtsabend verlesen wird, atmet poetische Zartheit. Überhaupt besitzt er ein ausgezeichnetes Erzählertalent; denn seine Schilderungen lesen sich wie spannende Reiseberichte, die eine persönliche Note aufweisen. In den Katakomben der Comodilla aus dem siebenten Jahrhundert ist Lukas mit einer Tasche voll chirurgischer Instrumente dargestellt, und in Flandern und in Österreich schlossen sich katholische Ärzte zu Lukas-Gilden zusammen. Im Mittelalter pflegte man kranken Tieren und Menschen sog. Lukas-Zettel als Heilmittel zu geben.

J. J. Cordes

Schätze des Morgensternmuseums



Es gibt mehr ältere Ansichten von Bremerhaven als man gemeinhin glaubt. Für das Aussehen des Neuen Hafens vor etwa hundert Jahren kann hier als Neuerwerbung eine noch in zeitgenössischem Rahmen befindliche große Berliner Lithographie (58x44 cm, Druck d. lith. Anst. v. W. Loeillot, Berlin, Verlag von Gebr. Geißler in Bremen) vorgestellt werden, deren Vorlage um 1865 von Robert Geißler (1819—1893) geschaffen wurde. Der gebürtige Göttinger hat sich als Maler, Grafiker und Schriftsteller betätigt, in den 60er Jahren auch in Hamburg und Bremen. In Bremen veröffentlichte er u. a. 1864 eine Beschreibung der Weser in Wort und Bild. Als Holzschnittzeichner war er der angesehenen „Leipziger Illustrierten Zeitung“ verbunden. Aus dieser Tätigkeit rührt ein Holzschnitt mit einer Ansicht des Hafens von Geestemünde aus dem Jahre 1866, ebenfalls eine Neuerwerbung des Museums, die soeben in dem Werk über Wilhelm Anton Riedemann wiedergegeben wurde.

Auf der oben genannten Lithographie fällt der Blick aus der Höhe des Alten Leuchtturms schräg über den heutigen südlichen Abschnitt des Neuen Hafens auf die Stadt. Eine Reihe stattlicher Wohnhäuser — die Straße der Konsuln, wie Höver sie

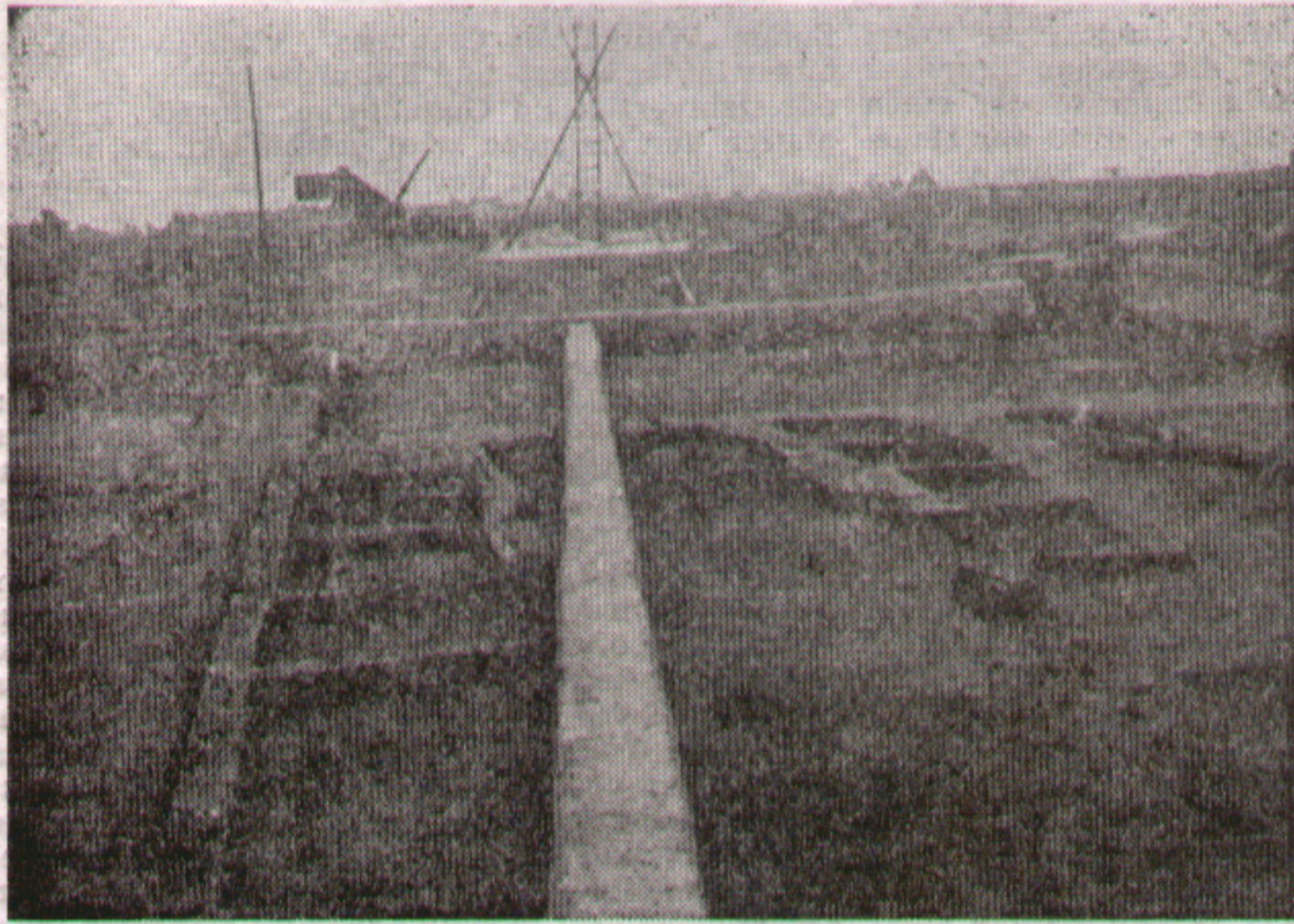
einmal nannte — wird von dem Kirchenschiff samt Dachreiter und dem damals noch unvollendeten Turm der Großen Kirche beherrscht. Zahlreiche Schiffe beleben das Becken des Neuen Hafens, ein ganzer „Mastenwald“ zeigt an, daß auch der Alte Hafen voll belegt ist.

Im Vordergrund an der Westkaje des Neuen Hafens liegt ein großes Passagierschiff, in der Kombination Segler/Dampfer ein bemerkenswertes Beispiel für den erst allmählich sich vollziehenden Wandel vom Segelschiff zum Dampfschiff. Hinter diesem großen Schiff liegt ein kleiner Dampfer, der von dem dreibeinigen Kran überragt wird, den die Zeitgenossen als Riesenkran bewunderten. An der Ostseite sind mehrere größere Segler vertäut, davor haben Weserkähne festgemacht, die offenbar Ladung für Bremen übernehmen sollen.

Reizvoll ist es, diese Ansicht Geißlers von 1865 mit einem Foto aus eben dieser Zeit auf die Richtigkeit in der Wiedergabe des Stadtbildes zu vergleichen. Höver hat ein solches Foto, das mit Sicherheit eines der ältesten unserer Stadt ist, als Titelbild seines bekannten Buches „Von der Galiot zum Fünfmaster“ veröffentlicht.

gs.

Jahreshauptversammlung des Marschenrats in Weener



Grabung Hatzum: Dr. Haarnagel erläutert den Grundriß eines dreischiffigen Hallenhauses aus dem 5. Jahrhundert vor Christi. Rechts: Vorderste Reihe, zweiter von links: Professor Dr. van Giffen, Groningen, rechts daneben Dr. Haarnagel bei der Diskussion über die Hatzumer Keramikfunde

Als diesjährigen Tagungsort hatte man für den 19. Juli die ostfriesische Stadt Weener unweit der holländischen Grenze gewählt, deren Bürgermeister Stipp die zahlreich erschienenen Mitglieder und Gäste, darunter Landesminister a. D. Richard Tanten, Oldenburg, und Prof. Dr. van Giffen, Groningen, im Saal des Grenzlandmuseums willkommen hieß. Setzte man sich hier, nach zumeist zeitraubender Anfahrt, auch zunächst zu einer erfrischenden, vom Landkreis Leer gegebenen Teetafel in ostfriesischer Gemütlichkeit zusammen, so konnte dieser erste Eindruck die Mitglieder doch nicht darüber hinwegtäuschen, daß ein umfangreiches Arbeitsprogramm auf sie wartete. Daß dieses Arbeitsprogramm in knapp zwei Stunden bewältigt war, ist ein Ergebnis der erfreulich straffen und konzentrierten Leitung der Tagung durch den Vorsitzenden Direktor Dr. Haarnagel.

Einleitend hatte Dr. Haarnagel ehrend des verstorbenen Mitgliedes Karl Waller und seiner erheblichen Verdienste um die Vorgeschichtsforschung gedacht. In seinem Bericht über die Tätigkeit des Marschenrats seit der letzten Mitgliederversammlung am 20. 10. 1961 in Jever berichtete Dr. Haarnagel über die Berufung eines wissenschaftlichen Beirates, dessen Aufgabe es ist, An-

träge zu begutachten und den Mitgliedern in dem neugeschaffenen Mitteilungsblatt Informationen über geplante und abgeschlossene Forschungen zu geben. Eine wichtige Aufgabe sieht das Mitteilungsblatt auch darin, die Verbindung mit den einzelnen Geländeforschern herzustellen und in mannigfacher Weise Hilfestellung zu leisten. Der wissenschaftliche Beirat setzt sich aus folgenden Sachbearbeitern zusammen: Dr. Ramm, Aurich (Geschichte), Dr. Schmid, Wilhelmshaven (Vorgeschichte), G. Schlechtriem, Bremerhaven (Volkskunde), Prof. Dr. Grotelüschen, Oldenburg i. O. (Geographie), Dir. Dr. Goethe, Wilhelmshaven (Naturwissenschaft), Dr.-Ing. Janssen, Aurich (Wasser- und Ingenieurbau).

In der Berichtszeit hat der Marschenrat zwei Studienfahrten mit beschränkter Teilnehmerzahl durchgeführt. Eine führte am 23. September 1962 in den Kreis Wesermünde, um den aktiven Mitarbeitern auf dem Gebiete Vor- und Frühgeschichtsforschung die neueste Methode einer urgeschichtlichen Landesaufnahme am praktischen Beispiel nahezubringen. Vorstand und wissenschaftlicher Beirat unternahmen am 28. 6. unter sachkundiger Leitung von Oberregierungsrat Dr. Janßen eine Schiffsreise auf dem Unterlauf der Leda und der Emsstrecke Leerort — Papenburg, um dabei Probleme der ostfriesischen Flußmarschen und Aufgaben der Ent- und Bewässerung zu erläutern.

Der Marschenrat hat neben der Herausgabe des Mitteilungsblattes, das den Teilnehmern der Jahresversammlung in seiner zweiten Ausgabe vorgelegt wurde (Interessenten können es unentgeltlich vom Morgensternmuseum anfordern), Untersuchungen von Dr. Goethe zur Ökologie von Strandvögeln, von Prof. Dr. Drost über das Verhalten von Silbermöwen, von Dr. Reinhardt über die Freilegung des Burgfundaments der mittelalterlichen Sibetsburg gefördert oder dafür Lottomittel erwirkt. Auch in Ostfriesland kann jetzt mit der archäologischen Landesaufnahme begonnen werden, denn die ostfriesischen Landkreise wollen für wissenschaftliche Sachbearbeiter und Techniker auf zehn Jahre Mittel bereitstellen, ein Beschluß, der nicht genug gerühmt werden kann. Die Landesaufnahme beginnt mit dem Kreis Leer. Aus dem von Studienrat a. D. Dr. Hesse erstatteten Kassenbericht ging hervor, daß der Vogelwarte Helgoland, dem Rühringer Heimatbund und dem Heimatbund der Männer vom Morgenstern — letzterem für das Fotokopieren von auswärtigen Archivalien, die für die heimische Geschlechterforschung aufschlußreich sind — Beihilfen gewährt wurden.

Dem geschäftlichen Teil folgte ein Bericht von Direktor Dr. Goethe über Beobachtungen in einer selbstgeleiteten Silbermöwenkolonie mit 180—200 Paaren unweit seines Instituts in Wilhelmshaven. Sehr aufschlußreich waren seine Ermittlungen über die Nahrungssuche der Wattvögel und Erläuterungen zu einem Kurzfilm über die Nahrungsaufnahme des Seeregenvogels. Der Vortragende bezeichnete die Wattflächen als die einzigen intakten Naturlandschaften, in denen der Mensch noch nichts verändert hat. — Dr. Goethe soll im Winter zu einem Vortrag mit Lichtbildern und Filmvorführungen vor den Morgensternern gebeten werden. — Nicht minder interessant waren die Ausführungen Dr. Reinhardts über die Freilegung der Sibetsburg in Wilhelmshaven. Da es sich dabei um eine der bedeutendsten mittelalterlichen Wehranlagen unseres Küstengebiets handelt, wird das Heimatblatt dem-

nächst über die Grabung und ihr Ergebnis ausführlich berichten.

Den Vorträgen schloß sich eine Besichtigung des Grenzlandmuseums Weener an, das im vergangenen Mai neu eröffnet wurde. Gewerbeoberlehrer Kramer, der ehrenamtliche Leiter des Museums, hat hier eine vorbildliche Arbeit geleistet. Kramers Aufmerksamkeit ist auch die Entdeckung eines vorgeschichtlichen Siedlungsplatzes bei Hatzum zu verdanken, der seit einigen Wochen von der Niedersächsischen Landesstelle für Marschen- und Wurtenforschung untersucht wird.

Für alle Teilnehmer an der Jahresversammlung war es ein Erlebnis, diese neue Grabung, etwa 20 km nordöstlich von Weener, unweit der Ems gelegen, mit Dr. Haarnagel und Prof. van Giffen zu besuchen. Auf der Grabungsstelle entspann sich eine lebhafte Diskussion über die neuentdeckten Grundrisse dreischiffiger Hallenhäuser und zahlreiche Keramikfunde.

Schon jetzt steht fest, daß sich das dreischiffige Hallenhaus, das auf der Feddersen Wierde bis um Christi Geburt zurückverfolgt wurde, in Hatzum schon für das 5. Jahrhundert vor Christi belegen läßt. Das ist für die deutschen Vorgeschichtler eine geradezu sensationelle Nachricht, die jüngst getroffene Feststellung niederländischer Archäologen jetzt auch für das deutsche Küstengebiet bestätigt. Damit ist die Grabung Hatzum schon jetzt zu einem wichtigen Markstein in der 25jährigen Geschichte der von Dr. Haarnagel betriebenen Marschen- und Wurtenforschung geworden, für die Prof. van Giffen, der in ungebrochener Rüstigkeit — er steht im 78. Lebensjahr — kürzlich sein goldenes Doktorjubiläum feierte, einst Pionierarbeit leistete.

Studienfahrt in den Kreis Stade

Auf Einladung des Stader Geschichtsvereins beteiligt sich der Heimatbund der Männer vom Morgenstern gemeinsam mit der Bremer Historischen Gesellschaft an einer Studienfahrt zu Großsteingräbern und mittelalterlichen Kirchen im Kreis Stade am Sonntag, dem 8. September 1963.

Die Reise führt u. a. nach Grundoldendorf und Deinste zur Besichtigung von Großsteingräbern.

In Bliedersdorf, Himmelpforten, Hammah und Oldendorf sollen die Kirchen besichtigt werden. Wenn die Zeit reicht, wird die eigenartige Fischerkirche in Horst, unweit der Oste, gleichfalls besucht.

Eine Mittagspause wird in der „Elbkate“ am Elbeufer eingelegt. Die Kaffeetafel findet in Himmelpforten statt.

Abfahrt: Stadtgrenze: 6.30 Uhr, Parkbahnhof: 6.33 Uhr, Jägerhof: 6.35 Uhr, Flötenkiel: 6.37 Uhr, Amtsgericht: 6.39 Uhr, Pauluskirche: 6.42 Uhr, Leher Tor: 6.44 Uhr, Bgm.-Smidt-Gedächtniskirche: 6.46 Uhr, Handelskammer: 6.49 Uhr, Bremerhaven Hbf.: 6.52 Uhr, Postamt Wulsdorf: 6.59 Uhr.

Fahrtpreis: DM 14,—, Mittagessen etwa DM 5,—, Rückkehr gegen 20.00 Uhr. Anmeldungen nimmt Fahrtenleiter Ferd. Riedel, Bremerhaven-G., Weidestraße 2, Tel. 27 90 83, bis zum 3. Sept. entgegen.



Aquarell von Stahmer aus einer Sonderausstellung des Morgensternmuseums „Bremerhavener Freimarkt vor 50 Jahren“: Italienischer Gipsfigurenverkäufer

Das „Niederdeutsche Heimatblatt“ erscheint monatlich als Beilage der Nordsee-Zeitung/Nordwestdeutschen Zeitung. Es kann gesondert bezogen werden zum Preis von vierteljährlich 0.60 DM einschließlich Postkosten. Druck und Verlag: Nordwestdeutscher Verlag Ditzel & Co., Bremerhaven Hafenstraße 140. Postscheckkonto: Hamburg 136 96. Schriftleitung: Gert Schlechtriem, Bremerhaven-G., Georgstraße 90, Gestaltung: Hein Carstons.