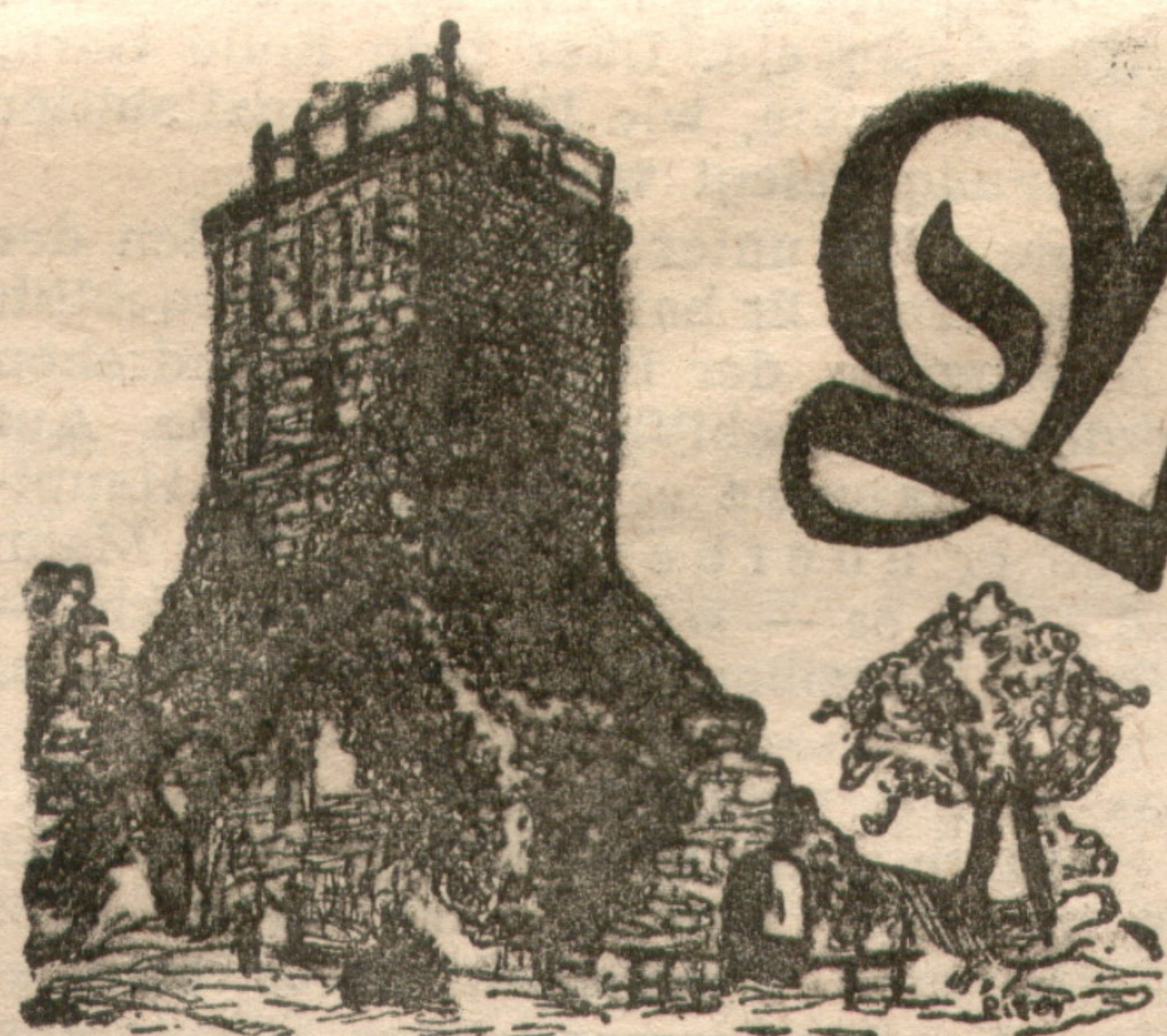
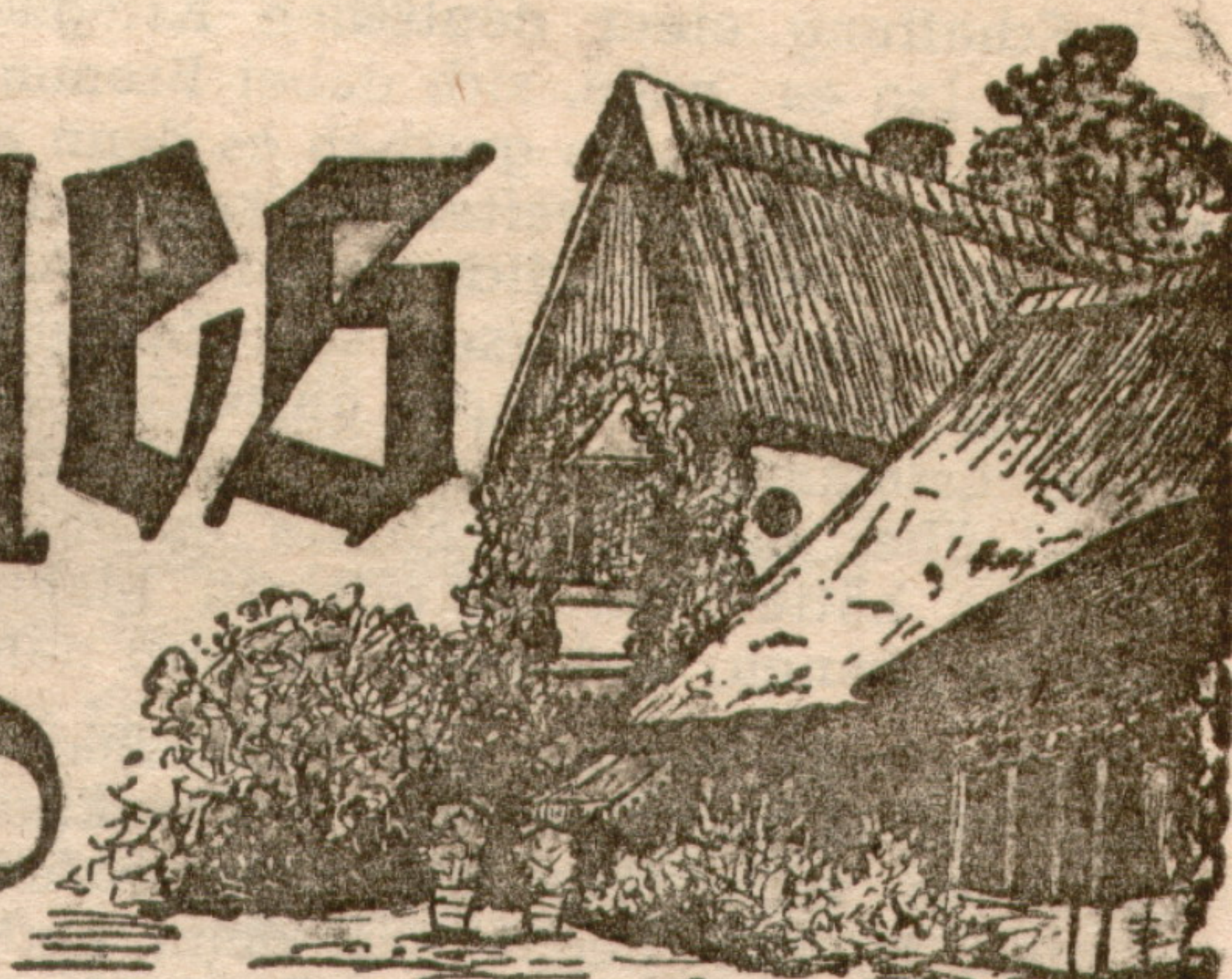




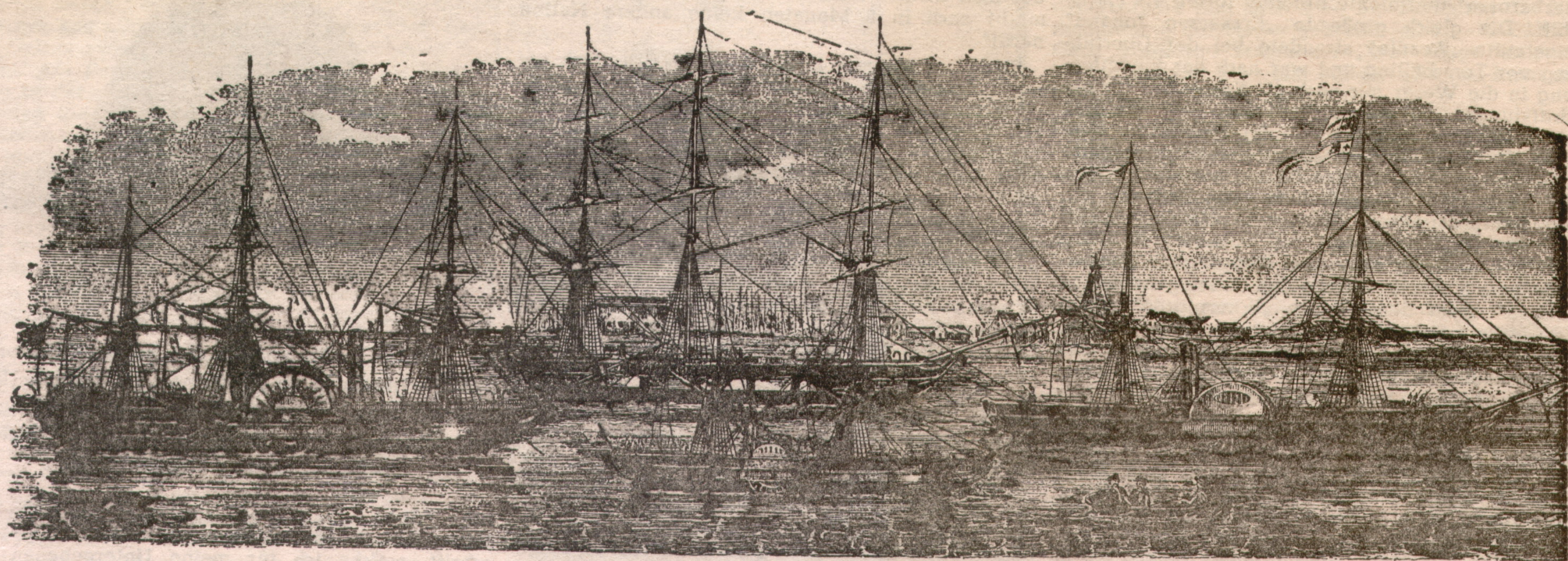
Niederdeutsches Heimatblatt



Nr. 167

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimatbund an Elbe und Wesermündung, e. V.

November 1963



Brommy und Bremerhaven als erster deutscher Flottenstützpunkt

Wiederum haben wir dem Vorstand der Gesellschaft Bremerhaven 1947 dafür zu danken, daß wir hier erstmalig einen Vortrag abdrucken dürfen, den Dr. Benno Eide Siebs auf einer internen Veranstaltung der Gesellschaft am 14. Oktober gehalten hat.

Wer eine oberdeutsche Landschaft, etwa das Frankenland oder den Odenwald, besucht, wird vielleicht mit Bedauern feststellen, wie groß der Unterschied ist zwischen diesen Städten mit ihren wehrhaften Mauern, Türmen und Stadttoren, mit ihren altherwürdigen Kirchen und Klöstern, ihren von stolzem Bürgersinn zeugenden mittelalterlichen Rathäusern, mit den wappengeschmückten Häusern der Patrizier, ihren Brunnen und Brückenhilfen zu einem und unserer nur auf Zweckmäßigkeit gebauten Stadt mit ihren langen geraden Häuserzeilen zum andern. Wer dann etwa noch im Bäder oder Meyer oder einem Geschichtswerk sich des näheren über die Geschichte einer Stadt wie Würzburg oder Nürnberg oder Augsburg unterrichtet, der wird vielleicht zu der Überzeugung kommen, daß es auch auf diesem Gebiet mit unserem Bremerhaven schlecht bestellt ist.

Aber das wäre denn doch ein Irrtum. Im Gegenteil: Im Verhältnis zu seinem Alter hat unser Bre-

merhaven eine reiche Geschichte, wenn sie auch anders aussieht als die der süddeutschen Städte. Durch ihren Schiffbau, die Passagierschiffahrt, die Petroleumzufuhr und die Hochseefischerei — um das Wichtigste herauszugreifen — hat Bremerhaven sich einen Namen von Weltgeltung zu verschaffen gewußt. Ja, man braucht nicht einmal an die genannten Höhepunkte des Wirtschaftslebens zu denken. Schon zu einer Zeit, als der Hafenort Bremerhaven erst rund 3500 Einwohner zählte, hatte er einen Namen, den jeder Deutsche kannte. Er verdankte ihn der deutschen Kriegsflotte des Jahres 1848.

Nicht zufällig ist es ein Bremerhavener, Heinrich E. Hansen, der in gründlicher Forschung neuerdings die Zusammenhänge aufgeklärt hat, die schließlich zur Gründung dieser Flotte geführt haben. Es wäre verlockend, mit ihm den verschlungenen Pfaden zu folgen, die schließlich zur Schaffung einer deutschen Kriegsflotte führten. Hier mag die Feststellung genügen, daß die 6806 Kaufahrtschiffe, die Deutschland in den 40er Jahren des letzten Jahrhunderts zur drittgrößten meerbefahrenden Nation machten — allein der hamburgische und bremische Frachtverkehr belief sich wertmäßig auf den erstaunlichen Betrag von rd. 250 Millionen Talern Gold —, daß diese beachtliche Handelsflotte ohne jeden militärischen Schutz und

deshalb den Angriffen selbst kleinerer Seemächte ausgeliefert war.

Es fehlte nicht an Stimmen, die auf diesen Mißstand in aller Deutlichkeit hinwiesen. Besonders die Presse verstieg sich dabei gelegentlich zu kühnen Vergleichen, so, wenn die damals vielgelesene Zeitschrift „Die Gegenwart“ die Situation ihren Lesern mit den Worten deutlich zu machen suchte: „Wehr- und waffenlos wie fette Karpfen unter scharfgezähnten Hechten und Haien, so schwimmen die deutschen Lastschiffe im Meer.“

Aber es gingen auch durchaus erst zu nehmende Männer zu Papier, so u. a. — was wenig bekannt ist — der Gründer des Bades Helgoland und Lehrmeister des Bremerhavener Schiffbauers Rickmer Clasen Rickmers, Jakob Andresen Siemens. Kein anderes Buch machte indes soviel Aufsehen wie die 1848 im Verlag von Alexander Duncker erschienene Schrift „Die Marine“. Der Verfasser war ein bis dahin kaum bekannter Mann, der griechische Fregattenkapitän Karl Rudolf Brommy. Hatte man von einem Seeoffizier dieses Namens bis dahin wenig gewußt, so änderte sich das jetzt mit einem Schlage. Brommys Name war in aller Munde, und was wichtiger ist, sein Aufruf fand wirklich Widerhall. Es dauerte nicht lange, und die deutsche Nationalversammlung in Frankfurt, in der vor allem auch der aus Bremen stammende Reichshandelsminister Arnold Dückwitz sein gewichtiges Wort in die Waagschale warf, stellte einen Betrag von 6 Millionen Talern zur Schaffung einer deutschen Kriegsflotte zur Verfügung.

Wer war der Mann, der das Rad ins Rollen gebracht hatte, der griech. Fregattenkapitän mit dem Namen Brommy? Er war weder Grieche, noch, wie man aus seinem Namen schließen könnte, Engländer, sondern ein guter Deutscher. Er hieß denn ursprünglich gar nicht Brommy, sondern Bromme. Am 10. Sept. 1804 war er in Anger bei Leipzig als Sohn des dortigen Landwirts und Gerichtsschöffen Johann Simon Bromme geboren. Früh verwaist, trat er in die Dienste der nordamerikanischen Handelsmarine. Dort änderte er seinen Namen aus Bromme in Brommy. Im griechischen Befreiungskrieg 1827 finden wir ihn als I. Leutnant auf der Fregatte „Hellas“. In dieser Stellung zeichnete er sich in einem Maße aus, daß er mit 24 Jahren schon zum Fregattenkapitän befördert wurde. Später avancierte er zum Leiter der Militär- und Marineschule im Piräus, bis die Revolution von 1843 seiner Tätigkeit in der griechischen Flotte ein Ende setzte.

Schätze des Morgensternmuseums

Sehr bescheiden ist noch die Auswahl, die das Morgensternmuseum zum Thema Brommy und die erste deutsche Flotte in Bremerhaven anzubieten hat. Dabei hat es im alten Bremerhaven eine wahre Fülle solcher Erinnerungsstücke gegeben. Vieles davon gelangte dank dem Eifer von Senatssyndikus Focke in den Besitz des später nach ihm so benannten Bremer Focke-Museums. Über diese Erwerbungen hat er selbst damals unter der Überschrift „Reliquien von der ersten deutschen Flotte“ berichtet.

Obige Ansicht „Die deutsche Marine vor Bremerhaven“, eine Bremer Lithographie aus der Anstalt von W. Jöntzen (Format 21,5 x 7,5 cm) zielt den Kopf eines Briefbogens. Sie geht wohl auf das Jahr 1849 zurück, als die Flotte noch nicht ihre volle Stärke erreicht hatte. Bei den abgebildeten Schiffen könnte es sich (von links nach rechts) um die Dampffregatte „Hansa“ (ex United States), die Rad-

korvette „König Ernst August“ (ex Cora) und das Flaggschiff „Barbarossa“ (ex Britannia) handeln. Die Segelfregatte im Mittelgrund ist vermutlich die „Eckernförde“ (ex Gefion), erobert von den Dänen 1849 in dem Gefecht bei Eckernförde, oder die „Deutschland“.

Zwischen Großmast und Kreuzmast dieses Schiffes ist das nördlich der Einfahrt zum heutigen Alten Hafen 1830/33 von der hannoverschen Regierung errichtete Fort Wilhelm zu erkennen. Der Mastenwald zu beiden Seiten des Forts rührt von den im „Alten Hafen“ und in der Geeste bzw. den Docks an der Geeste liegenden Schiffen her. An der südlichen Seite der Geesteeinfahrt ist der Turm des „optischen Telegraphen“ sichtbar. Unter den umliegenden Gebäuden befindet sich auch das von Brommy errichtete Marinearsenal.

Als die deutsche Bundesversammlung 1848 mit der Schaffung einer deutschen Kriegsflotte ernst machte, lag es nahe, sich dabei Brommys Mitwirkung zu bedienen. So geschah es denn auch. Schon den Vorbereitungsarbeiten in Frankfurt kam Brommys Sachkunde merklich zustatten. Als sie dank Brommys Fachkenntnissen und Energie bald darauf zum Abschluß kamen, entschloß sich die Nationalversammlung, Brommy nunmehr den Oberbefehl über die Nordseeflotte anzubieten. Etwas Besseres hätte dem tatkräftigen Mann nicht geschehen können, und mehr als gern nahm er an.

Nach einem Vortrag des Bremerhavener Hafenbaudirektors van Ronzelen in Frankfurt war Bremerhaven inzwischen als Kriegshafen bestimmt worden. Hierhin begab sich denn auch der neue Kommandant. Am 9. März 1849 traf er in Begleitung seines Sekretärs Ebeling an der Geeste ein. Bald darauf, am 5. April 1849, wurde er zum Kapitän zur See ernannt.

Was Brommy in Bremerhaven vorfand, war wenig genug. Die Kriegsschiffe hatten einen recht unterschiedlichen Wert. Das beste war die in England gekaufte „Britannia“. Sie erhielt den Namen „Barbarossa“ und diente Brommy fortan als Flaggschiff. Die gleich große in „Erzherzog Johann“ umgetaufte „Acadia“ strandete bei der Überführung vor Terschelling und war nach der Einschleppung in die Weser nur noch als Schulschiff für die Schiffsjungen zu gebrauchen. Zu dem gleichen Zweck benutzte man die von der Hamburger Reederei J. C. Godeffroy erworbene Segelfregatte „Deutschland“, die in der Geeste stationiert war, für die Seejunker. Außerdem fand Brommy die drei Dampfkorvetten „Bremen“, „Hamburg“ und „Lübeck“ vor, Raddampfer von je 450 RT. Er selbst konnte dann noch nach dem Gefecht von Eckernförde vom 5. April 1849 die den Dänen genommene „Gefion“ unter dem Namen „Eckernförde“ sowie die große „United States“ unter dem Namen „Hansa“ in Dienst stellen. Die Schiffe wurden teils in Geestemünde, teils in Brake stationiert. 26 Kanonenboote legte man nach Vegesack.

Abgesehen von den Kriegsschiffen, fehlte es eigentlich an allem: Es war kein Arsenal vorhanden, kein Magazin, keine Werft und kein Kran, keine Unterrichtsanstalt und keine Kaserne, keine Verwaltung und keine Wohnung. Es war also keine ganz leichte Aufgabe, die den jungen Kommandanten erwartete. Aber Brommy gelang es, in wenigen Monaten alles das, was fehlte, hervorzuzaubern. Am Alten Hafen entstanden Marinepackhäuser und jener Platz, den wir Alteren noch unter dem Namen Kanonenplatz gekannt haben. Am Geestemünder Geestedeich wurde ein mächtiges Arsenal errichtet, in der Bülowstraße ein Verwaltungsgebäude. Brommy selbst bezog eine Wohnung im Hause des Rechtsanwalts Dr. Philippi in der Fährstraße. Später zog er zu dem Apotheker Büttner Am Hafen 93, demselben Büttner, den Bismarck als einen der Gläubiger der Bundesflotte als den „demokratischen Apotheker in Bremerhaven“ bezeichnete, der — wie sich der spätere Schmied des

Deutschen Reichs ausdrückte — „sein Mütchen am Bunde zu kühlen“ suchte.

Schlimm wie im übrigen sah es zunächst auch bei den Mannschaften und Offizieren der Flotte aus. Da Deutschland naturgemäß keinen Stamm an Marineoffizieren zur Verfügung hatte, war man gezwungen, Ausländer einzustellen. So kam es, daß man in den Messen der deutschen Kriegsschiffe mehr Englisch und Französisch als Deutsch sprechen hörte. Auch die Anwerbung der Mannschaften stieß auf einige Schwierigkeiten. Die Matrosen rekrutierten sich zum guten Teil aus den bremischen Zigarrenmachern. Wegen der größeren Befugnisse, die sie erhielten, soll es des öfteren Schlägereien mit den übrigen Leuten der Schiffsbesatzung gegeben haben. Ein Augenzeuge berichtet, in allen Farben hätten deshalb manchmal die Gesichter der Seesoldaten geschillert. Aber die energische und etwas knarsche Art des Kommandanten wußte alles das zu überbrücken und der Flotte bei der Bevölkerung Geltung zu verschaffen. Tanzfestlichkeiten und die Sonntagskonzerte der Marinesoldaten mit ihren breitrandigen Hüten hatten zur Folge, daß die Marine bald großes Ansehen genoß. Wo Brommy erschien, jubelte man ihm zu. Ein Urteil, das man damals wohl hören konnte, lautete: „Das macht euch in 8 Monaten keine andere Nation nach!“

Schon im Sommer fühlte Brommy sich stark genug, seine Kräfte mit dem dänischen Blockadegeschwader zu messen, das damals dem deutschen Handel schwer zu schaffen machte. Es kam zu dem berühmten Seegefecht bei Helgoland vom 4. Juni 1849. Zwar war der militärische Ertrag nicht groß, weil die Dänen in den Schutz der damals englischen Felseninsel flüchteten. Ja, als Brommy sich nach Cuxhaven zurückzog, bestand Gefahr, daß er überhaupt von seinen Liegeplätzen an der Weser abgeschnitten wurde. Aber er wußte sich mit einer Kriegslist zu helfen. Er ließ Einladungen zu einem Bordfest an die Cuxhavener Gesellschaft ergehen. Das war aber nur ein Bluff, bestimmt für die dänische Spionage. Als die Honoratioren am Abend des 6. Juni mit ihren Damen zur festgesetzten Stunde am Hafen erschienen, war kein einziges Schiff mehr zu sehen. Die Flotte befand sich zu dieser Zeit längst auf der Weser.

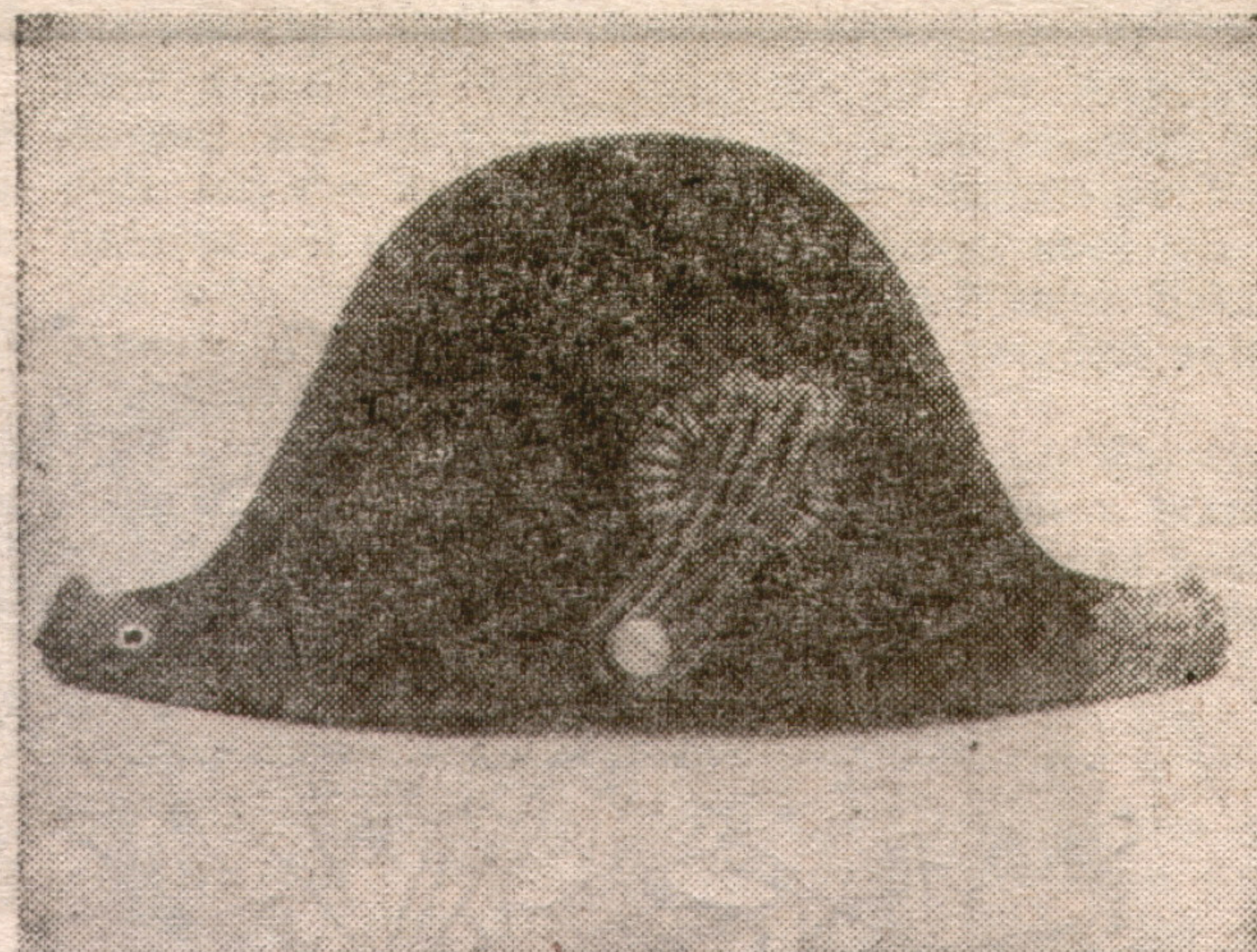
Der Eindruck von Brommys Erfolg auf die deutsche Öffentlichkeit war ungeheuer. Seine Fahrt mit den Schiffen „Barbarossa“, „Hamburg“ und „Lübeck“ nach dem Gefecht weseraufwärts gegen Brake gestaltete sich zu einem einzigartigen Triumphzug. Auch in Frankfurt erkannte man Brommys Leistung an.

Das Seegefecht von Helgoland trug ihm die Ernennung zum Kommodore ein. Im November 1849 folgte ihr seine Beförderung zum Konteradmiral. Aber damit war auch der Höhepunkt in der Geschichte der deutschen Flotte erreicht. Die Beförderung Brommys darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß schon damals starke Meinungsverschiedenheiten zwischen den Bundesländern über die Finanzierung der Flotte und über alle möglichen anderen Fragen, sogar über die Winterliegeplätze

der Schiffe entstanden waren. Sparmaßnahmen lästigster Art setzten ein. Über jede Rolle Garn, jeden Schuhnagel mußte, wie Duckwitz gallegbitter spöttelte, Rechnung gelegt werden.

Ganz besonders litt unter diesen Zuständen der Flottenarzt, Dr. Heins. Er bat lange Zeit vergeblich um einen Assistenten, der ihm beim Pillendrehen und Latwergekochen behilflich sein könnte. Auf seine Ausbildung komme es nicht an. Die Hauptsache sei, daß er überhaupt nur einen Mann erhalte, und wenn es — wie er sich ausdrückte — ein federlahmer Schreiber der Frankfurter Kanzlei sei.

Alles das mußte natürlich den Admiral aufs äußerste verbittern. Aber es ist erstaunlich, welche Haltung er trotzdem bewies. Obgleich er alles schwinden sah, was er aufgebaut hatte, hielt er doch als guter Kapitän bis zur letzten Stunde aus. „Wenn der schlimmste Fall eintreten sollte“, schrieb er im Februar 1852 an den Grafen Thun, den Präsidenten des Deutschen Bundestages, „so werde ich es doch für meine, wenn auch noch so schmerz-



Offiziershut der Brommy-Marine, heute im National-Schiffahrtsmuseum zu Antwerpen. Im Frühjahr 1849 bildeten neben vier Deutschen allein sechs Belgier, drei Engländer und ein Amerikaner das Offizierskorps der ersten deutschen Flotte

liche Pflicht halten, diese nicht von mir herbeigeführte Katastrophe mit Ehren zu bestehen. Die Vorschrift, welche ich für meine Untergebenen als Richtschnur verzeichnete, werde ich selbst pünktlich auszuführen wissen. Alles zu verhindern, was in der zu befürchtenden Katastrophe das Ansehen und die Würde des Bundes gefährden könnte, soll alsdann meine Aufgabe sein...“ Getreu den in diesen Zeilen entwickelten Grundsätzen, die die ganze Größe von Brommys Persönlichkeit zeigen, machte er keine Ausflüchte, als man ihn zu den letzten Verhandlungen über die Flotte in das Residenzschloß nach Hannover befahl.

Dann folgten die Ereignisse einander Schlag auf Schlag. Am 16. Februar 1852 erklärte die Bundesversammlung sich zu jeder Verfügung über die Flotte berechtigt. Am 6. März gab sie ihre Zustimmung zum Verkauf der Schiffe „Barbarossa“ und „Eckernförde“ an Preußen. Am 2. April verfügte sie die Auflösung der übrigen Flotte, und am 10. April schon strich Brommys Flaggschiff „Barbarossa“ in der Geeste die Flagge. Am 2. Mai 1852 trat dann jener Mann in Bremerhaven sein Amt an, den man den Totengräber der deutschen Flotte genannt hat, der Geh. Staatsrat Dr. Lorenz Hannibal Fischer, genannt der „Flottenfischer“. Von früh bis spät erklang jetzt der Auktionshammer. Ein Schiff nach dem andern wurde verkauft, ebenso die Schiffsausrüstung. Selbst das Inventar von Brommys Kajüte blieb nicht verschont. Manches Stück aus den Auktionen wurde noch nach Jahrzehnten in den Bremerhavener und Geestemünder Familien verwahrt.

Um manches Stück gab es langwierige Prozesse, so um einen Anker, den der Werftbesitzer Corn. Janss, Cornelius als Pfand für Beschädigungen seiner Anlagen einbehielt. Der Prozeß dauerte nicht weniger als 12 Jahre und endete erst nach Cornelius' Tode durch einen Vergleich. Ähnliche Differenzen mit dem Apotheker Büttner sind schon angedeutet worden. Außerhalb der Auktionen erwarb der Herzog v. Sachsen-Coburg-Gotha die Gallionsfigur desselben Schiffes, von dem der erwähnte Anker stammte, nämlich des bei Eckernförde in die Luft gesprengten Kriegsschiffs „Christian VIII.“. Sie wurde im Marinearsenal in Bremerhaven und später eine Zeitlang im Fort Wilhelm verwahrt. Jetzt befindet sie sich in Museumsbesitz, leider nicht in dem des Morgensternmuseums. Das letzte Stück, das öffentlich ausbezogen wurde, war ominöserweise ein leerer Sarg.

Brommy selbst wurde am 14. Juni 1853 mit einem Ruhegehalt von monatl. 125 Talern verabschiedet. Vorübergehend nahm er noch Dienst als Chef der österr. Admiralität. Dann zog er sich zusammen mit seiner Gattin, einer geborenen Gross aus Brake, nach St. Magnus zurück. Hier schloß er am 9. Januar 1860 die Augen für immer.



Brommy fährt durch Bremerhaven, allerdings auf einem an die erste deutsche Flotte erinnernden Festwagen mit einem Modell des Flaggschiffs „Barbarossa“ bei der Bremerhavener Hundertjahrfeier im Jahre 1927. Wo mögen die zahlreichen Erinnerungsstücke an Brommy und seine Flotte, die damals noch in Bremerhavener Privatbesitz waren, geblieben sein?

Erinnerungen an Dr. Jan Bohls aus Anlaß seines hundertsten Geburtstages

Zur 100jährigen Wiederkehr des Geburtstages von Dr. Jan Bohls wandten wir uns an den Mann, der 45 Jahre lang aufs engste persönlich mit ihm verbunden war und im Morgenstern und im Bauernhausverein sein Werk fortsetzte, den heute im 84. Lebensjahre stehenden Rektor J. J. Cordes, unseren hochgeschätzten Mitarbeiter. Vor allem bat die Schriftleitung ihn um die Niederschrift einiger gemeinsamer Erlebnisse mit dem bereits Heimgegangenen.

Am 19. November dieses Jahres wäre Dr. Jan Bohls 100 Jahre alt gewesen. Der Name und das Wirken dieses um die Heimat verdienten Mannes, der Mitbegründer des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern und Schöpfer des Freilichtmuseums in Speckenbüttel war, lebt noch heute im Gedächtnis unserer heimischen Bevölkerung fort. Als Forscher und eifriger Sammler wurde er weit über das Gebiet zwischen Elb- und Wesermündung bekannt. Als Dank für seine uneigennützigte Betätigung in der Heimat wurde ihm an seinem 70. Geburtstag die „Plakette für das allgemeine Wohl“ verliehen, und seine Vaterstadt nannte eine durch den Speckenbütteler Park führende Straße die „Jan-Bohls-Straße“.

Sein Vater war Landwirt, Kalkbrenner und später auch Fleckenvorsteher in Lehe und vorübergehend auch Besitzer des alten „Bösehofes“ (jetzt „Waldschlößchen“) in Bederkesa. Nach Meinung des Chronisten von Lehe, von Hermann Schröder, waren die Familien Bohls, Eits, Meiners u. a. friesischer Herkunft.

Nach Abschluß seiner Studien in Göttingen (er studierte Botanik und Zoologie) übernahm er die Stelle eines Privatlehrers bei einer aus Lehe stammenden, begüterten Familie in Paraguay, wo er nebenbei auch indianische Sprachdenkmäler und seltene Pflanzen und Tiere sammelte. Nach seiner Rückkehr aus der Fremde stieß er 1896 zum Morgenstern, und im Verein mit Dr. phil. Gustav von der Osten formte er aus einer lose verbundenen Tafelrunde den Morgenstern zu einer wissenschaftlichen Vereinigung. Seine besondere Liebe galt der Urgeschichte. Durch eine Aufsehen erregende Grabung auf dem Dingener Urnenfriedhof und durch die Freilegung eines steinzeitlichen Grabes im Forst von Fickmühlen begründete er seinen Ruf als Prähistoriker, der noch durch Aufsätze über die Ausgrabung auf dem Galgenberg in Debestedt und durch die Abhandlung über Moorleichen erweitert wurde. Nun wurden auch die Heimatgenossen, die bislang von den „alten Pötte“ nichts wissen wollten, aufmerksam. In der Folgezeit sammelte er viel wertvolles Kulturgut, und damit wurde er auch zum Begründer des Morgensternmuseums. Freilich griff er nur ungern zur Feder; aber seine auf zahlreichen Wanderungen gewonnenen Kenntnisse und Erfahrungen legte er in Heften und auf losen Blättern gewissenhaft nieder, die erst nach seinem Tode als außerordentlich wertvolles Material für die Forschung der Gegenwart erkannt wurden.

Meine 45jährige Zusammenarbeit mit Dr. Johann Friedrich Wilhelm Bohls im Morgenstern und auch im Bauernhausverein gestattete mir einen tiefen Einblick in sein Geistes- und Seelenleben. Fernstehende nannten ihn „das letzte Leher Original“. Das ist falsch. Er war eine in sich geschlossene Persönlichkeit, deren Tun und Handeln stets bestimmt wurde durch das, was ihm das Herz befahl. Er war schöpferisch, drängend, treibend und stets voller Pläne. Immer wieder hörte man in den Versammlungen seine Mahnung: „Kinner, wie mööt...“ Er war ein Mensch mit warmem Herzen und wachem Geist, ein Mann, der sich stets ganz so gab,

Vier Tage später fuhr das Dampfschiff „Magnet“ unter deutscher Trauerflagge mit den sterblichen Überresten des ersten deutschen Admirals weserabwärts. An der Braker Landungsbrücke wurde es von den Bürgern, Seeleuten und einigen Offizieren der ehemaligen deutschen Marine empfangen. Zehn Schiffskapitäne und zehn Lotsen trugen den Sarg an Land. Auf dem stimmungsvollen Friedhof des Kirchdorfs Hammelwarden setzte man den Admiral bei. Seinen Leichnam hatte man in das Banner seines alten Flaggschiffs „Barbarossa“ gehüllt. Jahre darauf, während der Glanzzeit des Deutschen Reichs, wurde das Grab mit einem einfachen Stein geschmückt. Hermann Allmers hat während der Zeit des geeinten Deutschlands die Inschrift verfaßt. Sie lautet:

Karl Rudolf Brommy ruht in diesem Grabe,
Der ersten deutschen Flotte Admiral.
Gedenkt des Wackren und gedenkt der Zeiten,
An schöner Hoffnung reich und bitterer Täuschung,
Und welche Wendung dann durch Gottes Fügung.

wie er dachte, fühlte und wollte, der bemüht war, den Bestand unseres dinglichen, geistigen und sprachlichen Volksguts in die Zukunft hinüberzueretten und der sein Ziel mit Tatkraft und Zähigkeit verfolgte. Gewiß hatte er auch seine Sonderheiten. Er war eigenwillig, ja oftmals auch eigensinnig, aber niemals eigensüchtig. Als Hagestolz kannte er kein trautes Familienleben, und sein Wesen hatte Ecken und Kanten. Der durch sein Studium gewonnene Respekt vor der Wissenschaft war mit einer stark ausgeprägten Subjektivität gepaart, und diese Wesensart verleitete ihn manchmal dazu, sachliche Gegensätze auf das Gebiet des Persönlichen zu übertragen. Oft „maulte“ er wochenlang mit sonst lieben Freunden und Mitarbeitern, Dr. h. c. Heinrich Schütte, Architekt Jäger,



Dr. Jan Bohls und Rektor J. J. Cordes

Dr. Meyer-Bothling, Hermann Schröder, Dr. Lincke, Professor Schubeler und auch ich haben es zu spüren bekommen.

Dabei hatte er einen tiefen Sinn für gesunden Humor, der — ganz im Sinn von E. M. Arndt — überhaupt den Niedersachsen eigen ist. Er besaß diese Anlage zur „Naivität und Karikatur“ im besten Sinn und nahm auch persönliche Angriffe mit überlegenem Schmunzeln hin. Köstlich zeigte sich diese Charakterart, wenn er als „Buernhuusvadder“ am Herdfeuer seinen Zuhörern seine Erlebnisse — oft in feinsten Ausmalerei — erzählte.

Man bat mich, einige gemeinsame Erlebnisse mit dem alten Vertrauten anzufügen. Hier sind ein paar davon:

Die Runde im Allmerszimmer des Marschenhauses

Als ständige Teilnehmer erschienen außer Dr. Bohls und mir unser Oberbürgermeister Dr. Schönewald, Dr. phil. Menzel, Dr. phil. Capelle, Dr. med. Zickgraf, Verwaltungsdirektor Romann, Landgerichtsdirektor Quentin, Bankdirektor Brügemann und später auch Studiendirektor Werbe. Häufig stellten sich auch Gäste ein. Die Unterhaltung war stets sehr anregend, weil Dr. Bohls es verstand, die Aussprache bewußt zu lenken und harmonisch zu gestalten. Gesprochen wurde über neue Funde und Anschaffungen, über Grabungen, über den Schutz der Landschaft und des heimischen Volkstums. Jeder Teilnehmer nahm stets neue Anregungen mit heim und oft genug auch eine ihm gestellte Aufgabe. Niemals ein Absinken auf Gemeinplätze, und stets waren die Gespräche getragen von Ernst und Heiterkeit. Dr. Bohls trank seinen Kaffee aus einer besonders großen Tasse, die den doppelten Inhalt faßte. Da jede Tasse vor dem Kriege mit 20 Pf bezahlt wurde, stellte er sich auf den Standpunkt „Taß is Taß“.

Dr. Bohls als ein „Herr von Ribbeck auf Ribbeck“

Nie vergaß er in der Herbstzeit, von seinen im Garten gezogenen Äpfeln, Birnen und Nüssen den Kindern seiner Bekannten und Freunde etwas mitzubringen. War niemand zu Hause, so legte er die Früchte vor die Haustür. Freilich wiesen die größeren Kinder mißachtend die in der Hosentasche angewärmten Birnen entschieden ab, aber die

Nüsse knackten sie mit Genuß. Aus Schalkhaftigkeit lieferte er die Nüsse mit der grünen Schale ab, zum Verdruß der Hausmütter, die in der Zeit ständig die braunen Finger der Kinder waschen und schrubben mußten.

Eine verfehlte Spekulation

Einst erzählte er mir, daß er die Absicht habe, seine Hainbuchenhecke an der Westseite des Gartens abholzen zu lassen, weil er Geld benötige und das Holz der Hainbuche gut im Preise läge. Vergebens wies ich ihn darauf hin, daß er sich dadurch des Windschutzes beraube. Vergebens. Er beauftragte eine Firma mit der Entfernung der Hecke und wartete gespannt auf den Ertrag. Nach einem Vierteljahr klingelte er bei mir an der Gartentpforte, und da er ein vergrämltes Gesicht machte, fragte ich teilnahmsvoll nach der Ursache seiner unfreundlichen Stimmung. Nun beichtete er, daß der Postbote ihm soeben — die Rechnung für die Beseitigung der Hecke gebracht habe — 66,50 RM. Ganz verdattert fragte er: „Wat seggt Se nu?“ Meine Antwort kurz und bündig: „So wat kann ok bloß Jan — Dokter passieren!“

Im Bombenhagel

Schon sein Freund Robert Wiebalk schrieb über ihn: „Er war ein für allemal ‚anders‘ als der normale Zeitgenosse; er paßte eben nicht in ein Schema.“ So war er wirklich. Wenn beim Sirenengeheul alle Menschen in die Bunker oder Keller flüchteten, dann ging Jan Bohls in seinen Garten, setzte sich in seine Laube und stopfte seine Pfeife in aller Ruhe mit seiner Kriegsmischung von Birken- und Buchenblättern, denen zur Veredelung eine Prise Pfefferminz und ein Spierken Kamille beigelegt war. Doch eines Tages hörte die Gemütlichkeit auf. Feindliche Flieger setzten ihm gerade zwischen Haus und Laube eine Bombe mittlerer Größe vor die Nase. Ein furchtbarer Krach, die Bude legte sich zur Seite. Steine flogen rings umher, und ein nicht allzu großer Apfelbaum flog mit seinem Wurzelwerk über ihn hinweg. Zwar war dabei die Pfeife nicht ausgegangen; aber ein Holzschuh war im Geröll stecken geblieben. Als ihn am anderen Morgen ein Bekannter besuchte, um sich nach seinem Befinden zu erkundigen, kam ihm der Alte auf der Treppe mit einem Pantoffel und einem Holzschuh entgegen. Laut scheltend auf die gestrigen ungeladenen Gäste, die ihn um seinen Holzschuh gebracht hätten, wollte er nun das in der Kriegszeit wertvolle Stück im Garten wieder ausgraben.

Die Bohls entdeckten die Neue Welt

400 Jahre vor Christoph Columbus! Und das war so: Während einer Führung zur Pipinsburg erzählte er frisch und lebendig vom Leben der Neolithiker und dann — stets saß ihm der Schalk im Nacken — fügte er noch hinzu, daß der Name „Bülzenbett“ eine sprachliche Entstellung vom „Bohlsbett“ sei. Beweis: womit bewiesen war, daß seine Vorfahren bereits seit der jüngeren Steinzeit auf dem Grund von Bremer-Lehe wohnten. Ohne Frage hatten sie auch an der von Magister Adam v. Bremen erwähnten Expedition der Friesen teilgenommen, die von der Wesermündung hinaus immer nordwärts segelten und das Winland, das heutige Amerika, entdeckten. Als Abfahrthafen könnte nur der alte Hafen an der Geeste (südlich der Kaserne) in Frage gekommen sein, und sicher sei, daß Angehörige der Familie Bohls unter den Seefahrern gewesen seien. Auch der alte Adam von Bremen war nicht frei von Irrtümern seiner Zeit. Er weiß von einäugigen und einbeinigen Menschen und bärtigen Frauen, von Amazonen und Kindern mit Hundsköpfen zu berichten, die anstatt zu sprechen nur bellten. Aber er berichtete gegen besseres Wissen. Jan-Dr. aber erzählte aus Freude am Plaudern und Fabulieren.

Ein Vorfahr der Bohls im Bronzegrab von Flögeln

An einem herrlichen Sommermorgen zogen wir mit neun Mann in die Feldmark von Flögeln, wo bronzezeitliche Hügel angeschnitten werden sollten. Einige Tage vorher war ich bei Heinrich Lübken, dem Begründer der Tiergrotten, gewesen und hatte ihm von Professor Dr. Knocke am Gymnasium in Osnabrück erzählt, der die Theorie vertrat, daß die Hermannsschlacht nicht im Teutoburger Wald, sondern in der Umgebung von Osnabrück geschlagen sei. Der geschätzte Lehrer wußte seine Prima zur Mitarbeit bei einer Grabung zu begeistern. Man fand auch ein verrostetes Schwert, dem ein humorvoll begabter Junge einen Zettel mit der Aufschrift angeheftet hatte: „Seinem hochverehrten Professor Knocke in Ehrerbietung von seinem Varus, Feldmarschall.“

Der immer zum Spaß aufgelegte Heinrich Lübken hatte daraufhin aus Gips einen Kopf geformt, der dem von Dr. Bohls völlig ähnlich war. Auf den Ruf: „Hier ist etwas ganz Bedeutsames gefunden“,

eilte der Alte, den Hut in den Nacken geschoben und mit Schweißperlen auf der Stirn, herbei. Aber diesmal reagierte er, ganz vom Ernst der Arbeit eingefangen, sauer und er, der sonst stets jede persönliche Anspielung mit stillem Schmunzeln hinnahm, wandte sich verdrossen und verletzt ab.

Am Herdfeuer im Geesthaus

Dann strahlten seine Augen, wenn er aus seinem Leben erzählte. Von den Indianern im Gran Chaco, von seinen Wanderungen durch die Pampas und vom Leben unserer Vorfahren in grauer Vorzeit. Da bogen sich manchmal die Balken, und laut knisterte es im Gebälk, wenn er seine Phantasie gar zu lose die Zügel schießen ließ. So erzählte er gern folgende Geschichte: Einst ritt er, begleitet von einem starken Hund, in die Wildnis hinaus, um einige Tage in einer 100 km entfernten Jagdhütte zu verbringen. Da die Indianer einmal wieder unruhig waren, legte er den Hund an ein rund

um das Haus führendes Seil. Plötzlich hörte er mit-ten in der Nacht ein starkes Getöse. Eiligst sprang er von seinem Lager auf, ergriff die Flinte und schaute aus dem Fenster. Und was sah er? Sein Hund war von einer riesigen Schlange verschlungen, die nun fest angebunden, also gegen die Hauswand tobte... Zum Beweis der Wahrheit zeigte er dann die Haut einer Riesenschlange, die er aus Amerika mitgebracht hatte.

Ja, so war der Alte. Ein unermüdlicher Anreger, der nicht nur selbst begeisterungsfähig war, sondern auch andere begeistern und einsatzfähig zu machen verstand. Die Wurzeln seines Wesens aber ruhten tief in seiner Ehrfurcht vor allem, was Menschenantlitz trug und in der Freude an der Schönheit der Schöpfung. Sein Leben ist ein Segen gewesen. Auf ihn paßt das Wort von E. M. Arndt:

„Die Treue steht zuerst, zuletzt, im Himmel und auf Erden. Wer ganz die Seele drein gesetzt, dem muß die Krone werden.“

Betrachtungen über Bremerhavener Straßennamen

Die Jubiläumsschrift unseres Heimatbundes „Straßennamen der Stadt Bremerhaven“ von Paul Torp, erschienen 1957, soll in erweiterter Form neu aufgelegt werden. Als Bearbeiter wurde Schulleiter Herbert Körtge gewonnen, der nachstehenden Aufsatz verfaßte.

Der Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte, der soziale Wohnungsbau, die Forderungen des wachsenden Verkehrs, erhöhte Ansprüche im Wohnen, der Hang, am ruhigen Stadtrand zu wohnen und in Einfamilienhäusern — diese und andere Faktoren haben allerorts neue Straßen entstehen lassen: Geschäftsstraßen, Villenstraßen, Siedlungswege, Umgehungsstraßen, Verbindungsstraßen, Wohnschleifen. So auch in Bremerhaven — seien wir froh!

Diese Straßen müssen Namen haben. Wäre es bei uns üblich, die Straßen mit Nummern zu bezeichnen (wie in Mannheim und New York zum Beispiel), so brauchten sich unsere Stadtväter nicht sehr zu bemühen. Bei den ersten Straßen in Neubauvierteln bietet sich oft ein Flurname als Straßennamen an — eine sehr alte Form der Straßenbenennung, die man möglichst beibehalten sollte, wächst doch die Straße mit ihren Häusern und Wohnungen, mit dem Leben ihrer Bewohner auf der Landschaft, die meist seit vielen Generationen durch diesen Flurnamen charakterisiert wird: z. B. „Ahrendkoppel“, d. h. Weideland (Koppel), „Auf der Ahrend“ (Ahnt), also am Ende eines Ackers, einer Flur, vielleicht der Gemarkung des schon im 15. Jahrhundert wüst gewordenen Dorfes Ganderse.

Manchmal können örtliche Gegebenheiten als Straßennamen herangezogen werden: z. B. Alte Geesteschleife, Bei der Franzosenbrücke, Im Gandersefeld u. a. Für die überwiegende Mehrzahl aller neuen Straßen gibt es diese beiden Möglichkeiten der Namensgebung heute nicht mehr, da muß eben ein Name gefunden werden von den Stadtverordneten, die die Straßenbenennung zu beschließen haben.

Als unsere Stadt noch aus den Dörfern Lehe, Geestendorf, Wulsdorf und Weddewarden bestand, und auch noch, als in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts Bremerhaven und Geestemünde gegründet wurden, haben sich die Straßennamen meist im persönlichen Verkehr der Bürger untereinander ergeben, sie waren „im Gespräch“, bevor sie amtlicherseits „eingesetzt“ wurden (in Stadtplan und Register). Heute ist es umgekehrt: zuerst der amtliche Beschluß, und der Bürger erfährt dann die neuen Straßennamen durch die Zeitung.

Der Komplex Straßennamen ist wie die Stadtplanung und Stadtverwaltung eine res publica, eine „öffentliche Angelegenheit“, die alle Bürger angeht. Herr Ohnemichel auf dem Plakat an allen Litraßsäulen sagt: „... nix mit zu tun! ... geht mich nichts an!“ Ihm fehlt Gemeinsinn, und gegen die Herren Ohnemichel richtet sich diese Plakataktion. Hier also ist eine Aufgabe zur Mitarbeit für die Bürger, die Mitverantwortung in einem Gemeinwesen zu tragen bereit sind.

Früher nannten die Bürger eben die Straße, an der die Mühle lag oder auf der man nach der Mühle fuhr, die Mühlenstraße. (So auch Bahnhofs-, Deich-, Hafenstraße usw.) — Die Landstraße, die nach Langen führte, war eben die Langener Landstraße, und der Weg nach Debstedt war der Debstedter Weg. — Die Straße, an der Heinrich Heinsohn, der allen Lehrern bekannte Fuhrunternehmer, als erster sein Haus baute, war „seine“ Straße, die Heinrichstraße. — Einen Wiesenweg oder Helmdor, der über die neue (Aue)-Brücke führte, nannte man den Neubrückshelmdor. Das verstand jeder, das hatte Sinn. So könnten noch viele Straßennamen aufgeführt werden, die „sich eben so ergeben“ haben.

Dann gab es eine Zeit, in der überall „gegründet“ und gebaut wurde. Und die Straßen? Kaiserstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße, König-Georg-Straße,

Cäcilienplatz, Moltkestraße, Roonstraße und Goethe-, Schiller-, Uhland- und Rheinstraße, Deutsche Straße usw. Alle Städte hatten solche Straßennamen, da machte man sich nicht viele Gedanken und übernahm sie, und man war ja auch sehr stolz auf Kaiser und Könige und ihre siegreichen (!) Feldherren, auf die deutschen Dichter und Denker.

Da ist es schon besser, man bleibt bei den Genies, den Dichtern und Denkern, und im Zeitalter der Technik bei Erfindern, Wissenschaftlern und Technikern! Zwar haben auch sie mit der Straße, die ihren Namen trägt, nicht das mindeste zu tun, aber sie sind es wert, daß man ihre Namen behält.

Der Straßennamen ist keine Ortsbezeichnung mehr, sondern ist so etwas wie ein Denkmal geworden. „Zur Erinnerung an ...!“

Dieser Wandel ist nicht nur bei den Personen-Straßennamen eingetreten, sondern auch bei den Orts-Straßennamen: der Debstedter Weg war der Weg von Lehe nach Debstedt; aber die Hildesheimer Straße, die Wiener Straße? Als Ortsbezeichnung doch unsinnig, denn die Wiener Straße führt ja nicht nach Wien oder doch nur in dem Sinne, daß eben alle Straßen irgendetwas einmal nach Wien führen. Auch hier also „nur zur Erinnerung“! Aber warum? An Eupen sollte man sich bei der Straßenbenennung 1920 erinnern, weil die Stadt 1919 an Belgien abgetreten werden mußte. Aber warum sollen wir an Osnabrück denken? Und an Hamburg und Verden und Wilhelmshaven? Die kennt doch jeder, vergißt niemand, und besondere Beziehungen zu Bremerhaven gibt es wohl nicht. Anders bei der Königsberger Straße, der Braunsberger Straße, der Neidenburger und Rastenburg, der Osteroder und Allensteiner Straße. Hier soll durch die Benennung einer Straße das Andenken an diese und andere unter polnischer Verwaltung stehenden ostpreussischen Städte wachgehalten werden — sie könnten in Vergessenheit geraten.

So gibt es auch ein geschlossenes neues Wohngebiet mit Straßennamen nach schlesischen Städten, ein anderes mit pommerschen Städtenamen als Straßennamen, und die neuen Wohnschleifen in Leherheide sind nach Politikern und Persönlichkeiten benannt, die sich um den Aufbau der Demokratie, um die Lösung christlicher, sozialer Fragen verdient gemacht haben. Sie dürfen nicht in Vergessenheit geraten, sie sollten Vorbilder sein — nur wissen muß man von ihnen mehr als nur die Namen! Die Straße kann nur den Namen „tragen“ — wir, die wir ihn nennen, sollten dabei bedenken, was er uns sagen kann und soll. Die Namensgebung kann nur ihren Sinn erfüllen, wenn die Namen erklärt, mit Inhalt gefüllt werden. Diese Aufgabe ist so wichtig wie die andere, neue sinnvolle Straßennamen zu finden.

Sinnvoll sollen die Straßennamen sein, verständlich und eindeutig, keine Allerweltsnamen. Unter den bisher erwähnten Gruppen von Straßennamen gibt es ortsgebundene: die Flurnamen, die Ortsbezeichnungen und die Straßennamen, die an verdienstvolle Bremerhavener erinnern, sie sind sinnvoll und gut. Auch unter denen, die keine Beziehungen zu ihrem Platz haben, gibt es sinnvolle: solche, die eine Mahnung oder Erinnerung bedeuten sollen; aber Namen wie Rheinstraße, Fliederweg, Fasanenstraße und dergleichen können doch hier wohl kaum eine Bedeutung haben: die eine liegt nicht am Rhein, und nicht nur am Fliederweg wächst jene Pflanze, und Fasanen gibt es in „ihrer“ Straße kaum. Diese Reihe könnte sehr weit fortgesetzt werden, nicht nur in Bremerhaven übrigens.

Verständnis für diese etwas phantasielosen Namen könnte man aufbringen, wenn man bedenkt, daß viele von ihnen gewählt wurden, weil es in der Nähe bereits einen „verwandten“ Straßennamen gab, der z. Z. seiner Einführung vielleicht sinnvoll war, z. B. „Himbeerweg“, weil es „Brombeerweg“ schon gab. So haben denn diese nicht eben geistreichen, aber verwandten Straßennamen doch den Vorzug, daß sie das Auffinden erleichtern, wenn sie für ein ganzes Wohnviertel

verwendet werden: Strauchernamen in Alt-Leherheide, Politiker in Neu-Leherheide, Vogelviertel an der Seilerstraße, Schlesierviertel nördlich der Spadener Straße, Ostpreußenviertel an der Wurster Straße u. a. Da sucht jemand den Ginsterweg — der muß in Alt-Leherheide sein. — Lerchenstraße? Im Vogelviertel — Elbinger Straße? In der Nähe der Königsberger Straße im Ostpreußenviertel. Der Elbinger Platz natürlich auch — falsch, der liegt 6 km weiter südlich. Keine Regel ohne Ausnahme! (Es gibt noch mehr Beispiele dafür.) Solche „Regelwidrigkeiten“ sollte man bei Straßenbenennungen vermeiden, damit das allorts angewandte Prinzip „verwandte Straßennamen für ein Wohnviertel“ auch eine Erleichterung beim Suchen von Straßen bedeutet.

Wenn nun aber jemand nicht weiß, daß Lyck eine ostpreussische, Myslowitz eine schlesische Stadt oder Goldammer ein Vogel ist? — In Grünhöfe sind die Erfinder beieinander. Was hilft's, wenn jemand Hertz oder Braun oder Auer nicht für Erfinder hält? Dann sucht er ihre Straßen auch nicht im Erfinderviertel. Also sind Aufklärung, Unterrichtung, Volksbildung notwendig; das klingt sehr anmaßend und „hochtrabend“ in Anbetracht dessen, daß es sich ja nur um Straßennamen handelt, um die Benennung oft sehr schmutziger Fahrbahnen mit ebensolchen Häuserzeilen, aber wir haben erfahren, daß auch die Straßen Namen bekommen haben, die in Ehren gehalten werden sollen, weil ihre Namensträger es verdienen.

In diesem Zusammenhang sei noch ein Vorschlag angemerkt: Namen, die in Ehren gehalten werden sollen; Männer, die für Bremerhaven etwas bedeuten; Persönlichkeiten, die ihrer Taten und Ideen wegen nicht vergessen werden dürfen — hier fehlen bei uns unsere Schiffbauer Wencke, Lange und vor allem Tecklenborg und die bekannten Kapitäne unserer Schnelldampfer, die von hier aus ihren Heimathafen Bremerhaven in Amerika und Asien bekannt gemacht haben (es gibt unter den Straßennamen fünf, die nach Lloydrektoren benannt sind, aber keinen mit dem Namen eines Seemannes), es fehlen in Bremerhaven die so bekannten Namen, deren Träger sich einst Verdienste um das Wohl dieser Stadt erworben haben: Wilhelm Schuchmann, Carl Kämpf, Wilhelm Bade, um hier nur einige wenige zu nennen. Es fehlen ferner die Helfer der Menschheit, die Widerstandskämpfer gegen Hitlertyrannie, auch Staatsmänner, Wissenschaftler, Dichter der anderen Völker. Warum immer nur Deutsche, und warum so wenige Frauen?

Noch vieles ließe sich sagen zum Thema Straßennamen: Information, Kritik, Anregungen, Vorschläge. — Vielleicht ist abschließend eine Zusammenstellung interessant, die unsere Straßennamen nach ihrer Bedeutung aufgliedert: Flurnamen 125, Ortsbezeichnungen 186, mit Bremerhaven verbundene Persönlichkeiten 90, Vornamen 9, Seefahrt und Fischerei 26, Politiker und bedeutende Persönlichkeiten 36, 1919 abgetrennte Gebiete 20, zur Zeit unter polnischer Verwaltung stehende Gebiete 64, Mitteldeutschland 9, Saarland 7, Nordwestdeutschland 58, West- und Süddeutschland 3, Österreich und Sudetenland 18, Ausland 3, Stämme und Fürsten 13, Pflanzen und Tiere 64, Flüsse 14, Musiker, Maler, Dichter 42, Erfinder und Wissenschaftler 34.

Somit sind etwa 53 % unserer Straßennamen ortsgebunden, 16 % der Namen sollen erinnern oder mahnen, und 31 % haben keine Beziehung zu ihrer Gegend oder zu Bremerhaven. Herbert Körtge

Flämische Hinterglasmaler und ihre Schiffsbilder

Noch kaum übersehbar ist die Zahl flämischer Hinterglasmaler an der deutschen Nordseeküste. Um so mehr hat J. van Beylen, der Direktor des National-Schiffahrtsmuseums zu Antwerpen, über die Künstler und ihre Maltechnik ermitteln können. Das im Morgensternmuseum befindliche Hinterglasmal der Bark „Land Wursten“, dessen flämische Herkunft von uns vermutet wurde (Schätze des Morgensternmuseums, Augustausgabe 1962), hat van Beylen einem der bekanntesten flämischen Hinterglasmaler namens Weyts zugeordnet. In einem Lichtbildervortrag wird J. van Beylen am 4. Dezember um 20 Uhr im Morgensternmuseum über seine Forschungen berichten.

Dr. von Lehe spricht in Dorum

Nach einer erfolgreichen Vortragsveranstaltung der Morgensterngruppe Land Wursten am 26. Oktober in der „Strandhalle“ in Wremen, bei der Dr. Arnold Rehm einen aufschlußreichen Vortrag über die Korsaren hielt, wird Dr. Erich von Lehe am 8. Dezember, 15.30 Uhr in Simgens Hotel in Dorum über „Die Kransburger Höfe in geschichtlicher Sicht“ sprechen.

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 Ditzén & Co., Bremerhaven, Hafenstraße 140. Postscheckkonto: Hamburg 136 96, Schriftleitung: Gert Schlechtriem, Bremerhaven-G., Georgstraße 90, Gestaltung: Hein Carstens