



Niederdeutsches Heimatblatt



Nr. 190

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern

Heimatbund an Elb- und Wesermündung, e. V.

Oktober 1965

Martin Luther und die Bauern an der Unterweser

Im Jahre 1502 hatte Kurfürst Friedrich der Weise die Universität in Wittenberg gegründet. Seit 1508 bzw. seit 1511 gehörte Martin Luther zu den Professoren dieser jungen Hochschule. Aber schon nach zehn Jahren, nach dem Reichstag zu Worms, wurde seine Tätigkeit abgebrochen. Als er dann am 6. März 1522 sein Exil auf der Wartburg beendet hatte, lief die Kunde davon wie ein Blitz durch ganz Deutschland und wurde auch bei den Bauern an der Unterweser vernommen.

Damals taten sich fünf junge Burschen aus unseren kleinen Dörfern zusammen, — sie wollten zu Luther nach Wittenberg. Diese Dörfer hatten keinen großen Namen. Es sind auch nur vier an der Zahl, da aus einem von ihnen gleich zwei junge Menschen nach Wittenberg strebten. Wie klein sie waren, sehen wir daraus, daß wir heute nur noch zwei von ihnen kennen: Lehe und Schiffdorf, während die beiden anderen längst vergessen sind: Bedeverden und Boerhauss. Von hier zogen also fünf junge Männer aus. Sie verließen Vater und Mutter und Bruder und Schwester und wollten nur Doktor Martin Luther hören. Am 2. Mai 1522 trugen sie ihre Namen in die Liste der Studierenden der Universität in Wittenberg, zuerst Fridericus Mengeris und Joannes Bulssen, beide aus Lehe, dann Henricus Henerich aus Schiffdorf, weiter Theodericus Joannis aus Bedeverden und schließlich Henricus Gerhards aus Boerhauss. Dies wenig bekannte Ereignis aus der Reformationsgeschichte unseres Gebietes verdient es, stärker beachtet zu werden.

Im allgemeinen neigt man zu der Ansicht, daß die Reformation eine Sache der Städte ist, und daß sie von dort aus und durch den Adel aufs flache Land gekommen ist. Man denkt daran, daß im November 1522 der ehemalige Augustinermönch (also ein Ordensbruder von Luther) Heinrich von Zütphen in einer Kapelle der Ansgarikirche zu Bremen die erste evangelische Predigt gehalten hat; als er am 11. Dezember 1524 in Meldorf den Märtyrertod starb, war die Sache der Reformation in Bremen in besten Händen: Jacob Probst aus Ypern, ebenfalls ein Augustiner und ein Freund von Luther, ist an die Liebfrauenkirche berufen; und auf dem flachen Lande gab es schon länger evangelische Pastoren. Melchior von der Lieth soll bereits im Jahre 1517 nach Elmlohe Marten Stucke geholt haben (wobei das Datum der Berufung füglich bezweifelt wird), und der Ritterschaftspräsident Bernd von Wersebe rief im Jahr des Wormser Reichstags Arend Glessel nach Meyenburg. Aber nun sehen wir in Lehe und Schiffdorf, in Bedeverden und Boerhauss ein ungestümes Fragen nach dem Evangelium, ehe es selbst in Bremen verkündigt wurde, und ganz unabhängig von dem Tun irgendeines Adligen. Die Mengers und Bulssens, die Henerichs, Joannis's und Gerhards wollen wissen, was es mit Luthers Lehre auf sich hat und lassen ihre Söhne kurzerhand miteinander nach Wittenberg gehen. Sie sollen aus Luthers Mund hören, was das Evangelium sagt. Und sie sollen dann zurückkommen und es in Lehe und Schiffdorf, daheim, erzählen, wenn es not tut als Priester und Prediger, als Reformatoren der alten Kirche in ihren Heimatdörfern.

So geschah es dann auch, und von zweien dieser jungen Bauernsöhne wissen wir es ganz genau, daß sie heimkehrten und hier Pastoren wurden. Vielleicht können wir es sogar von dreien sagen. Und vielleicht werden die Archivalien aus jener Zeit, die erst wenig erforscht sind, noch viel mehr zu dieser Zeit berichten können.

Joannes Bulssen (oder Johannes Bohlson, Bohl) entstammt einer alten Leher Familie. Ein Bohl gehörte schon 1310 zu den „boni viri“ in Lehe. 1455 stiftete ein Johann-Bohl zusammen mit Johann Richter der Kirche einen silbernen Kelch, und im

Register der Meßstiftungen im Leher Missale findet sich der Name Bohl's häufiger. So ist es nicht verwunderlich, wenn gerade dies Geschlecht einen der Seinen zu Luther ziehen läßt, und wenn dieser Mann dann zurückkommt und die Heimatgemeinde reformiert. Johann Bohlson ist als erster lutherischer Pastor von Lehe bekannt. Daß er in Wittenberg studiert hat, ist bisher wenig beachtet worden. Im Jahre 1537 leitete er eine Gesandtschaft der Leher nach Bremen. Er hat geheiratet. Schon 1561 übernimmt sein Sohn Nikolaus den Schuldienst in Lehe. Er stirbt im Jahre 1573 oder 1574. Aber noch 1641 ist ein Nachkomme, Lüder Bohl, Küster in Lehe, 1656 folgt ihm sein Sohn Lüder im Amt, das er bis 1663 verwaltete. Es ist anzunehmen, daß Joannes Bulssen etwa 1526/27 mit seiner Arbeit an der Kirche in Lehe begonnen hat; so hat die Familie rund 140 Jahre der Gemeinde in Lehe gedient.

Auch der zweite Leher Schüler in Wittenberg, Fridericus Mengeris, dürfte einer bodenständigen

falls ist uns der Verbleib von Fridericus Mengeris bisher unbekannt geblieben.

Anders liegen die Dinge bei Theodericus Joannis aus dem längst vergessenen, kleinen Bedeverden. Er ist zweifellos identisch mit dem ersten bekannten lutherischen Pfarrer in Holßel, ja er dürfte der erste evangelische Pastor in Holßel gewesen sein, der dort die Reformation eingeführt hat. Von ihm wissen wir allerdings nur den Namen: Theodericus Joannes. Sein Nachfolger, Otto Edelmann in Holßel, begegnet uns um 1567. So hat auch Theod. Joannis wie Joh. Bohlson eine lange Zeit das Pfarramt innegehabt, — mag sein, daß das unbekannte Bedeverden im Raum von Holßel gelegen hat, sodaß Luthers Schüler die Kirche, in der er getauft ist, zur Reformation gebracht hat.

Henricus Gerhards aus Boerhauss ist dagegen so unbekannt wie sein Geburtsort. Wir wissen nur, daß er einer von den fünf Bauernsöhnen unserer Dörfer war, der sich im Mai 1522 in Wittenberg immatrikuliert hat. Hier könnte nur ein gelegentlicher Aktenfund ein wenig Licht über den Mann und seine Heimat bringen. Oder ist er, wie es bei Mengeris ja offenbar der Fall ist, nicht nach Hause zurückgekehrt und anderswo tätig gewesen? Auch da müßten erst die Archive weiter erforscht werden, um mehr sagen zu können.

Dagegen erlauben uns nun Name und Heimatdorf des fünften unserer Wittenberger Freunde einige vorsichtige Beobachtungen. Es geht um Henricus Henerich aus Schiffdorf. Man kann hier mit an Gewißheit grenzender Wahrscheinlichkeit sagen, daß er der erste evangelische Pastor in Schiffdorf gewesen ist, der mit weiser Hand die Reformation durchführte. Er gehörte nicht zu den Bilderstürmern, sodaß St. Martin seinen mittelalterlichen Altar unbeschädigt durch die Jahrhunderte behalten hat, mehr noch: die Schiffdorfer Kirche besaß noch neben dem Altarschrein Schnitzwerke, die erst um die Wende unseres Jahrhunderts verloren gingen. Andererseits dürfte es Henerich gewesen sein, der die Herzog-Heinrich-Agende von 1540, die wohl älteste lutherische Agende an der Unterweser, die noch existiert, hier eingeführt hat: wir berichteten in Nr. 129 unseres Niederdeutschen Heimatblattes ausführlicher darüber.

Die Familie Henerich ist in Schiffdorf von 1499 bis 1611 nachweisbar. Sie saß auf dem Hof Nr. 35, der seit 1779 im Besitz der Familie von Seggern ist. In einem Verzeichnis der Schiffdorfer, die 1499 Besitzer des sogen. Abtslandes sind, das der Erzbischof dem Kloster St. Pauli in Bremen geschenkt hatte, wird ein Hermann, Johann Hinricksen Sohn, genannt. Er dürfte der Vater unseres Henricus sein. Das Henerichsche Haus ist aber auch sonst der Kirche eng verbunden. Von 1611 bis 1779 war der Hof Eigentum der Familie Wicht, — der erste Wicht (Christopher) war mit einer Henerich-Tochter verheiratet und stammt aus dem Schiffdorfer Pfarrhaus. Sein Vater Hermann Wicht ist der bisher erste namentlich bekannte Schiffdorfer Pastor. Er war in Bielefeld gebürtig, immatrikulierte sich 1522, also in demselben Jahr, in dem Henricus Henerich sich mit seinen Freunden in Wittenberg inscribiert hat, zusammen mit einem Bremer (!) Kommilitonen in Rostock und war von 1553 bis 1570 in Wremen Vikar, wo ein Bruder von ihm die Pfarre innehatte. In dem Visitationsprozeß des Dompropstes von 1582 wird gesagt, daß in den sechs Jahren, ehe Wicht nach Schiffdorf kam, hier fünf verschiedene Pastoren gearbeitet hätten. Damit ist keineswegs gesagt, daß davor nicht auch schon ein lutherischer Pastor hier gelebt hat, im Gegenteil kann man annehmen, daß bis etwa 1564 Henricus Henerich, der Schiffdorfer Bauernsohn, gewirkt hat. Es wird heute noch davon gesprochen, daß auf dem jetzt von Seggerschen Hof einmal ein Pastor wohnte. Als Henerich starb, konnten sich seine Nachfolger

AGENDA

Das ist/

**Kirchenordnung/wie
sich die Pfarrherrn und Seelsorger in
ihren Ämtern vñ diensten halten sollen/
für die Diener der Kirchen in**

Herzog Heinrichen

**zu Sachsen v. G. S.
Fürstenthumb
gestiftet
in.**

**Gedruckt zu Leipzig/
durch
Nicolaum Wolrab.**

M. D. XL

Herzog-Heinrich-Agende von 1540,
Schiffdorfer Pfarrbesitz

Familie angehören, die unter dem Namen Meinhard oder Meiners bekannt war. Ihr gehörte der erste Inhaber der 1447 gestifteten Vikarie „Unser lieben Frauen“ an. Auch der Stifter der Vikarie zum Heiligen Kreuz gehörte zu den Meiners. Wir haben hier also von Haus aus dieselbe Aufgeschlossenheit für kirchliche Belange wie bei den Bohls. Im Jahre 1558 verließ Hille Meinerdes als Patronin der Lieb-Frauen-Vikarie ihrem Sohn Antonius alle ihre Einkünfte zum Studium: er sollte später Kirche und Gemeinde in Lehe dienen und war bis 1609 im Amt. Neben ihm findet sich dann 1607 bis 1620 ein anderer Verwandter, Berend, im kirchlichen Dienst. Über Fridericus, den Schüler Luthers, wissen wir freilich nichts. Ist er nicht lebend zurückgekommen? Ist er verschollen? Ging er in eine andere Gemeinde, da er wußte, daß sein Freund Bohlson daheim für das Evangelium wirkte? Oder war er nicht Theologe geworden? Es ist ja selbstverständlich, daß durchaus nicht alle Studenten in Wittenberg Theologie studierten, um ins Pfarramt zu gehen. Wir kennen manch einen, der etwa als frommer Jurist seinen Mann gestanden hat. Jeden-

Ein Axstedter Bauernsohn wurde führender Strombaudirektor

Der Hamburger Senator und bedeutendste Amtmann von Ritzebüttel, Dr. A. Abendroth, der Gründer des Seebades Cuxhaven, schreibt 1818 in dem von ihm herausgegebenen Werk „Ritzebüttel und das Seebad zu Cuxhaven“: „Hamburgs bescheidener Wahlspruch ist wie im Allgemeinen so auch hier: *parla tueri*. Nur was wir haben, was Gott uns gegeben hat, sollen die Elemente und Menschen uns lassen, mehr wollen wir nicht.“ Diesen Grundsatz hatte Hamburg seit der Besitznahme der Nordspitze zwischen Elb- und Wesermündung am Ende des 14. Jahrhunderts sowohl gegenüber den Menschen, die den Besitz bedrohten, als auch den elementaren Gewalten des Wassers, welche das Land oft gierig umtoben, ständig befolgt.

Während sich der Elbstrom lange als freundlicher Spender gezeigt hatte, so daß 1618 rund 1000 Morgen fruchtbaren Schwemmlandes eingedeicht und als „Neufeld“ in Nutzung genommen werden konnten, hatte er dann seinen Lauf durch selbstgeschaffene Sande versperrt und seine Stoßkraft nunmehr senkrecht gegen das Amt Ritzebüttel gerichtet und während des 17. und in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts weite blühende Fluren in seine Fluten gerissen, so daß die Deiche zehnmal „eingelegt“ werden mußten. Da galt es für Hamburg, seinem Wahlspruch entsprechend ernstlich zu handeln und mindestens alten Landbesitz vor den Zugriffen des Stromes und der Wellen zu sichern.

Zu diesem Zweck wurde 1725 die Ritzebütteler Stack-Deputation aus Mitgliedern des Rates, der Cämmerey und der Admiralität gegründet und unter die Leitung des im Amt Ritzebüttel als Amtmann regierenden Senators gestellt. Ihr erster „employte peritus“ war der Ingenieur-Capitain Spanniger. Das Augenmerk galt zunächst besonders der Erhaltung und Befestigung des für die Schifffahrt und den Handel Hamburgs unentbehrlichen Hafens und der notwendigen Seesignale auf dem Festland — der Alten Liebe und der Kugelbake — und auf der Insel Neuwerk. Der Schutz der Ufer und Deiche erfolgte wesentlich unter gleichem Gesichtspunkt, ließ aber später noch eine folgerichtige Planung vermissen, so daß der Seedeich noch wieder zurückverlegt und selbst alter Boden preisgegeben werden mußte. Hier mit besonderem Erfolg Wandel geschaffen zu haben, ist das Verdienst Reinhard Woltmanns.

Er ist ein Sohn unserer engeren Heimat und am 26. Dezember 1757 in Axstedt, Kreis Wesermünde, auf dem jetzt „Henriettenhof“ genannten Besitz



Reinhard Woltmann, nach einer Lithographie im Staatsarchiv Hamburg

nicht halten. Es gab mancherlei Unruhe. So holte man den älteren und erfahrenen Hermann Wicht aus Wremen ins Dorf.

Daß der Wremer Vikar nach Schiffdorf kam, hat noch eine andere, wieder sehr persönliche Ursache. Hermann Wicht war in Wremen Nachfolger eines Leher Theologen geworden, der 1553 in sein Heimatdorf nach Lehe berufen war — Johannes Friederici (von dem in Wremen noch eine 1544 in Lyon gedruckte Bibel herrühren mag). Dieser Friederici hatte ganz enge Beziehungen nach Schiffdorf. Seine Frau war eine Tochter der Bauernfamilie der Matthies, die vermutlich wieder mit den Henerichs versippt war. Zumindesten mag Henerich den jungen Vikar getraut haben. Daß die Schiffdorfer Gemeinde nach dem Tod ihres ersten Pastoren in gewisse Not und Unruhe geriet, verpflichtete die befreundeten Gemeinden und ihre Pastoren, eine Hilfe zu ersinnen. So kam Hermann Wicht ins Henerichsche Amt. Man kann sagen, Martin Luther und die Bauern an der Unterweser arbeiteten weiter Hand in Hand, und was jene fünf Bauernsöhne im Jahre 1522 begannen, das wuchs von einer Generation zur anderen weiter in einem und dem anderen Dorf. Helmut Walsdorff, Schiffdorf

als Sohn des Bauern Johann Woltmann und seiner Frau Adelheid Jacobsen geboren. Er entstammte also einem alten Bauerngeschlecht, das bereits aus dem 16. Jahrhundert bekannt ist und im Besitz großer Höfe war. Über die Jugendjahre Woltmanns ist mir nichts bekannt geworden. Da er aber vor seinem 22. Lebensjahr als Lehrer der Axstedter Jugend bezeichnet ist, wird der sicher recht begabte Junge bei dem Pastor der alten Mutterkirche in Bramstedt, zu dessen Kirchspiel Axstedt gehört, vermutlich besonders fördernden Einzelunterricht einschließlich der lateinischen Sprache erhalten haben, so daß er den Kindern seines Heimatdorfes ersten Unterricht erteilen und auch später seine eigene Fortbildung aufbauen konnte.

Ein günstiges Geschick führte den jungen Mann dann (als Lehrer?) in das Amt Ritzebüttel, wo er den rechten Boden zur Entfaltung seiner bedeutenden Fähigkeiten fand. Im Mai 1779 wählte ihn die Stack-Deputation zu ihrem Unterpfleger und Schreiber und stellte ihn damit an den Anfang seiner Lebensaufgabe und einer ungewöhnlichen Laufbahn.

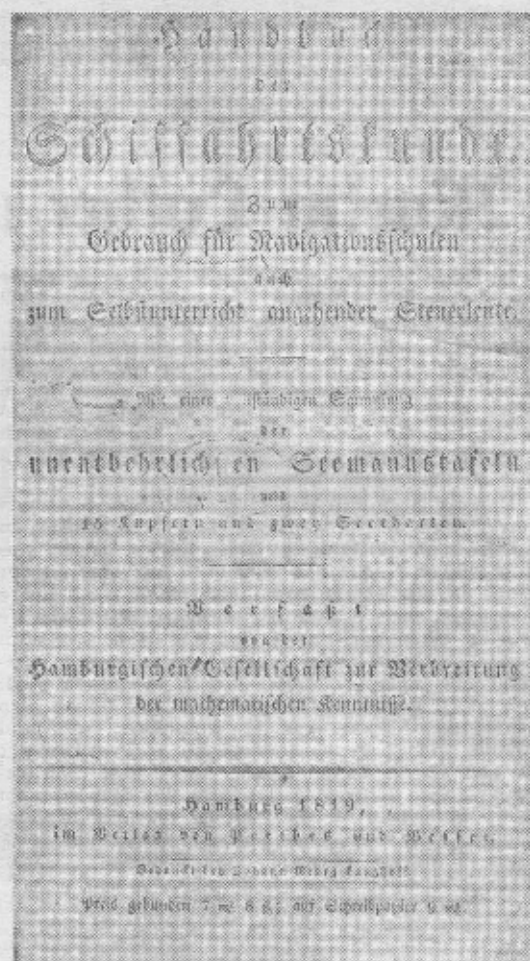
Die technischen Leiter der Uferbauten und Woltmanns unmittelbare Vorgesetzten waren derzeit Oberleutnant v. Grumkow und Conducteur Zitting. Sie erkannten bald und würdigten die Fähigkeiten und den Eifer Woltmanns und halfen ihm in seinem Streben durch Anleitung und Unterricht. Doch wurde das günstige Urteil des Präses der Deputation. Es war der Senator und Syndikus Lic. jur. Jacob Schuback (1726 — 1784). „In diesem ältesten Sohne des (Hamburger) Bürgermeisters (Nicolaus Schuback 18. Februar 1700 — 29. Juli 1783) hat die Altländer Bauernfamilie zweifellos ihren bedeutendsten und vielseitigsten veranlagten Sproß hervorbracht.“ Er nahm sich des von den Beamten empfohlenen Mannes mit besonderer Fürsorge an und wußte ihn so zu fördern, daß er schon nach einem Jahre das Akademische Gymnasium Johanneum in Hamburg besuchen konnte. Hier verschaffte Professor Büsch ihm Zutritt zu allen Kollegs, besonders für Mechanik und Baukunst und zu der Bibliothek. Schuback beschaffte selbst bei seinem Bruder Johannes (1732 — 1817, dem Freunde Eva Königs und des Dichters Lessing) und in weiteren befreundeten Kreisen die Mittel zum Universitätsstudium Woltmanns mit der Voraussetzung, daß er später seine Dienste wesentlich Hamburg zur Verfügung stelle. Gut vorbereitet bezog er 1782 die Universität Kiel, wo Professor Tetens den Deichbau wissenschaftlich behandelte. 1783 wählte die Stack-Deputation auf Schubacks Rat Woltmann zum Nachfolger Zittings, gewährte ihm eineinhalb Jahr Urlaub zum Studium in Kiel und Göttingen und für Informationsreisen, die ihn über Frankfurt und Straßburg an die bedeutendsten Wasserwerke in Frankreich, England und Holland und wieder nach Ritzebüttel führten, wo er im November 1784 seinen Dienst antrat.

Mit der ihm eigenen Energie und seinem Können setzte Woltmann sich alsbald für eine planvolle und zweckmäßige Uferbefestigung des hart bedrohten Amtes ein. Er vertrat den Grundsatz, „die unentbehrlichen Uferbefestigungen auf größere Strecken fortzuführen, und mit den älteren noch vorhandenen, soliden Werken in Verbindung zu bringen, auch standhafte Einbaue, wo selbige zur Mäßigung des Stroms nöthig, beizufügen; und so nach in den Ritzebüttelschen Wasserbau mehr Einfachheit, Plan und Ordnung, nach festen und durch Erfahrung bestätigten, principiis, so viel thunlich einzuführen.“ Solche wertvolle Erfahrungen hatten in den Jahren 1740 — 1756 die Arbeiten Spanniers gebracht, der jene soliden Werke geschaffen hatte.

In Verfolg seines Grundsatzes ging Woltmann an den systematischen Ausbau der Hafen- und Uferschutzbauten. Der Stein in verschiedenen Formaten wurde wie zu Spanniers Zeit das grundlegende, wenn auch kostspielige Material. Die drei alten dauerhaften Forts gegen den Strom verband Woltmann im Laufe der Jahre zu einem geschlossenen Festungsgürtel. Das Uferwerk zwischen der Alten Liebe und der Kugelbake mit Steindossierungen und Felsen — bzw. Ziegelsteinböschungen und dem Parallel- und Pabelwerk bei Grimmerhörn (1787 — 1793), das Grodenere Stack (1793), drei Stacks vor dem Steinmarnen Deich (1798), das neue Grodenere Uferwerk zwischen dem Altenbrucker Hafen und der Baumrönne (1803 — 1805) und die Bepflanzung des Steinmarnen Vorlandes mit sandbindenden Dünengräsern zur Festigung des hier auslaufenden, mit Flugsand bedeckten Höhenzuges sind wesentliche Teile dieser Ufersicherungswerke. Der Hafen, bis dahin vorwiegend nur Zufluchtsstätte in Notzeiten, wurde bei dem steigenden Schiffsverkehr und der erhöhten Schiffsgröße immer mehr als Winterquartier benutzt und entsprechend seiner Bedeutung für Hamburgs Handel deshalb durch eine Spülschleuse mit -bassin (1792) und ein Schutzhöft oder Höftwerk (1795/96) und wiederholte Vertiefungen den Anforderungen angepaßt. Der Bau einer eichenen Pfahlwand, in den

Jahren 1795 — 1797 errichtet und 1826 verlängert, war ein so wirksamer Uferschutz für Neuwerk, daß er „erst 1934 nach einer Lebensdauer von 140 Jahren in genau der gleichen Weise... erneuert worden ist“.

Diese Wasserbauwerke nach Woltmanns Plänen sind nach seiner Zeit zwar erweitert und ergänzt worden, aber sie sind nach fast 1½ Jahrhunderten noch heute die wesentlichen Grundlagen aller Schutzanlagen bei Cuxhaven. Woltmann erkannte jeweils nach Erfahrung und Überlegung das technisch Richtige und schlug es überzeugend seiner Behörde vor. Wenn die Stack-Deputation seine Vor-



Titelblatt des von R. Woltmann verfaßten Handbuches der Schifffahrtskunde, Staatsbibliothek Hamburg

schläge annahm und der Hamburger Staat sie in so weitgehendem Maße verwirklichte, so ist das in dem großen Vertrauen begründet, das sich Woltmann durch seine außergewöhnliche Tüchtigkeit und seinen lauten Charakter erworben hatte. Die außerordentlich hohen Kosten der Ufersicherungsarbeiten von 1760 — 1807 beziffert Abendroth auf 2 228 000 M und fügt hinzu: „Für diese Kosten würde man das ganze Amt haben wieder kaufen können, und doch kann und darf Hamburg diesen Bau nie aufgeben.“ Daß diese Überzeugung bei den maßgebenden Persönlichkeiten und in weiten Kreisen der Bürgerschaft verbreitet war, ist nicht zuletzt den Erfolgen und der Persönlichkeit Woltmanns zuzuschreiben.

Leider fand diese wertvolle Tätigkeit mit Beginn der französischen Fremdherrschaft ein Ende, da nach Ansicht der Franzosen der Küstenschutz Aufgabe der Einwohner sei. Zwar blieb Woltmann einstweilen als Maire in Cuxhaven, doch wurde er bald an den Sitz der Departementsregierung nach Hamburg gerufen, um als technischer Beirat an den großen Kanal- und Kriegshafen-Vorhaben Napoleons für das Weser-Elbe-Dreieck im Gesamtplan eines Kanals „de la Seine à la Baltique“ mitzuarbeiten. Er hat verschiedene Vorschläge auf ihre Durchführbarkeit untersucht und später in dem Werk „Beiträge zur Schiffbarmachung der Flüsse“ Aufzeichnungen darüber gemacht.

Nach den Befreiungskriegen wurden die Aufgaben der Stack-Deputation von der neuen Schifffahrts- und Hafendeputation in Hamburg mit übernommen. Woltmann wurde Direktor der Strom- und Uferwerke und mit den gesamten Wasserbauarbeiten Hamburgs, der Häfen und Fleete, der Oberelbe und Deiche sowie des Amtes Ritzebüttel betraut. Obgleich die schlechten Wirtschaftsverhältnisse äußerste Sparsamkeit bedingten, wurde doch das unter der Fremdherrschaft vernachlässigte Uferwerk im Amt und auf der Insel Neuwerk nach Möglichkeit wieder instand gesetzt und ausgebaut und auch das Fahrwasser der Elbe verbessert.

Hilfskräfte des Direktors auf dem ausgedehnten Wirkungsfeld waren dem Direktor zwei Enkel des Senators Schuback, die Ingenieure Ernst Wilhelm Schuback, der seine Ausbildung bei Woltmann erhalten hatte, und sein Bruder Friedrich Eugen.

Neben den außerordentlichen Erfolgen nach wohl-durchdachten Plänen im praktischen Wasserbau waren es Woltmanns z. T. im Auftrage der Behörde verfaßte Fachschriften, die seinen internationalen Ruf begründeten. Die „Beiträge zur hydraulischen Architektur“ (4 Bde. 1791 — 1799) verschafften schon damals dem Autor die besondere Aufmerksamkeit und Anerkennung der Wissenschaft. 1807 erschien die „Kurz gefaßte Geschichte und Beschreibung der Wasserbauwerke im Amt Ritzebüttel“, die 1826 durch ein ähnliches Werk über die Uferschutzbauten in Neuwerk ergänzt wurde. Das in Navigationsschulen vielbenutzte „Handbuch der Schiffahrtskunde“ (1. Aufl. 1818) gab er, wie auch die Schrift „Über das baurechtliche Verfahren bei Verbesserung der Flüsse“ (1820), mit E. W. Schuback heraus. Die „Beiträge zur Schiffbarmachung der Flüsse“ (1826) wurden schon genannt. Außerdem stammen mehrere sorgfältige und zuverlässige Karten von ihm.

Das Gesamtwerk seines Lebens hat Woltmann reiche Anerkennung nicht nur in Hamburg gebracht. Hier verlieh der Senat dem Wasserbauinspektor schon 1792 den Titel „Doktor der Ufer- und Wasserbauwerke“.

Aber auch andere Länder bezeugten ihm ihre Wertschätzung. Oldenburg und Preußen holten seinen Rat und suchten ihn durch das Angebot ehrenvollen und lebenslänglichen Amtes für sich zu gewinnen. Woltmann blieb aber in Hamburg, einmal aus Dankbarkeit gegen seine Gönner, die ihm großzügig die Ausbildung und Förderung angedeihen lassen hatten, dann aber auch, weil Hamburg alles getan hatte, ihn an sich zu fesseln. Er wurde Mitglied deutscher, holländischer und österreichischer gelehrter Gesellschaften, u. a. korrespondierendes Mitglied der kgl. Societät der Wissenschaften in Göttingen. So konnte er auf ein reich erfülltes Berufsleben zurückblicken.

Erst mit 40 Jahren war Woltmann zur Familien-gründung gekommen. Am 1. Oktober 1797 hatte er die 1767 geborene Tochter Johanna Elisabeth des schon 1784 verstorbenen Gönners Senator Schuback geheiratet. Sie schenkte dem Hause fünf Töchter. Das im Jahre 1800 geborene Kind erhielt — für Woltmanns Verhältnis zu Hamburg bezeichnend — die Vornamen Hammonia Augusta und „die löbliche Stack-Deputation“ (sämtliche Namen), vertreten durch den Amtmann, als Paten. Als das Kind dreijährig starb, erhielt die 1804 geborene Tochter die gleichen Vornamen. (Es ist gleichzeitig die einzige kirchliche Eintragung in Döse, bei der in Woltmanns Namen das zweite n gestrichen ist). Frau Woltmann starb schon 1823. Als der Direktor sich 1836 zur Ruhe setzte, war sein Feierabend kurz. Bereits im ersten Jahr seines Ruhestandes, am 20. April 1837, starb er nach einem arbeits- und verdienstvollen Leben. Eine Straße in Hamburg-St. Georg und eine in Cuxhaven erinnern die Nachgeborenen an den großen Strombaudirektor, den Bändiger des Elbstroms. Auch der Geburtsort Axstedt wird demnächst eine Straße benennen zum Gedächtnis seines großen Sohnes Reinhard Woltmann.

Georg Beermann, Stade

Dampfschiffahrt auf der Unterweser

Im Jahre 1860 finden wir die Dampfschiffe „Hanseat“, „Roland“, „Paul Friedrich August“ und „Oldenburg“ in Vereinigung mit den Dampfschiffen „Bremen“, „Telegraph“ und „Gutenberg“ auf der Strecke, die, die schon seit Jahrzehnten den Strom furchten. Dreimal konnte man täglich von Bremen nach Bremerhaven und ebensooft von Bremerhaven nach Bremen fahren; dazu bestand eine tägliche Verbindung zwischen Bremen und Bremerhaven mit Oldenburg. Die Abfahrt in Bremen erfolgte an der Kalkstraße, in Oldenburg am Stau, wo C. Koeniger seit dem Jahre 1846 den Schiffsverkehr regelte. Dabei kostete eine Fahrt von Großensiel nach Dedesdorf 15 gr. bzw. 10 gr., nach Brake 24 gr. bzw. 16 gr., nach Elsfleth 33 gr. bzw. 22 gr., nach Vegesack 42 gr. bzw. 28 gr., nach Bremen 60 gr. bzw. 40 gr., nach Oldenburg 60 gr. bzw. 40 gr.

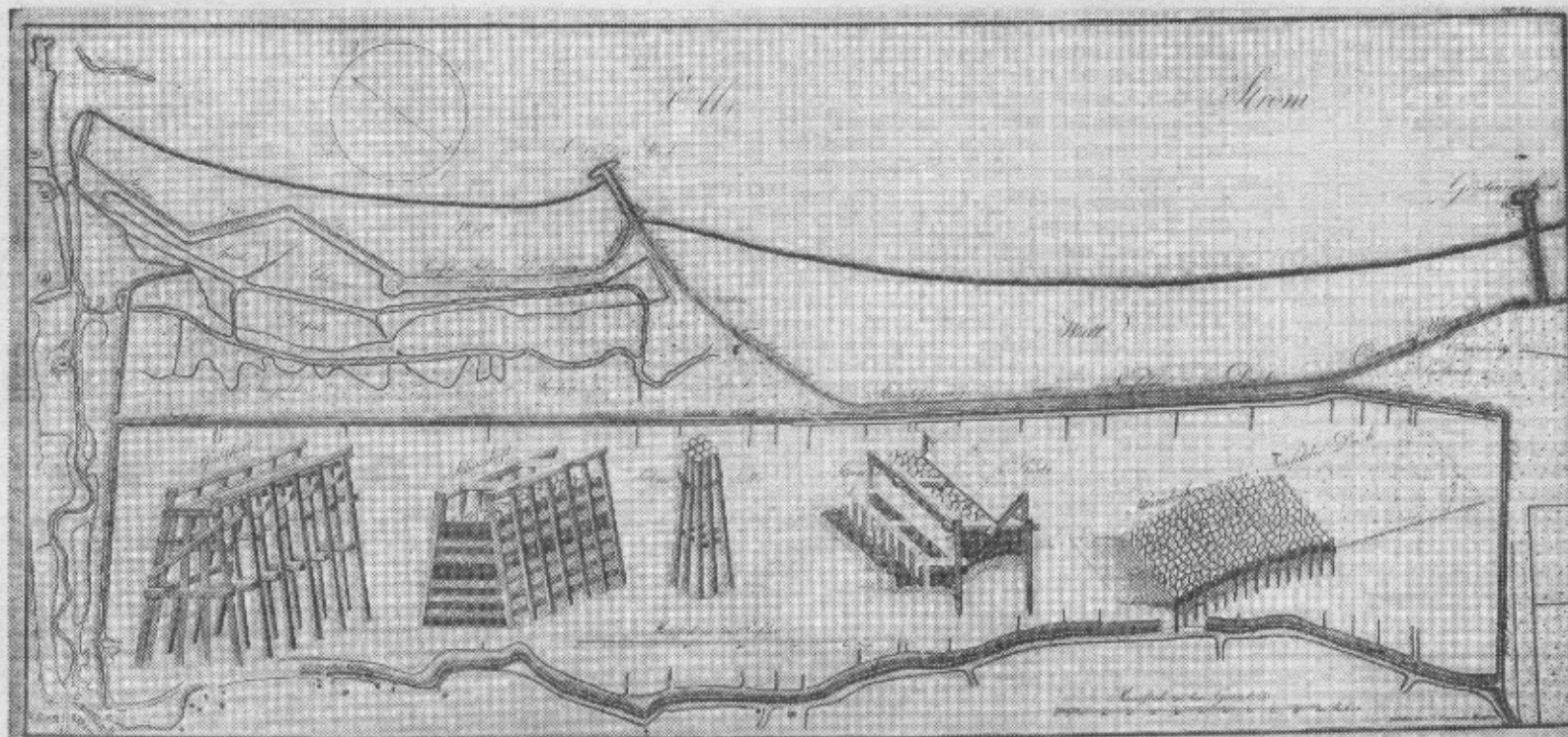
„Kinder unter 12 Jahren zahlen die Hälfte. Jeder Passagier hat 100 Pfund Gepäck frei. Übergewicht wird mit 19 gr. je 100 Pfund zwischen Elsfleth und Oldenburg bezahlt.“

Aber damit nicht genug, daß die „Bremer Boote“ jeden Tag dreimal den Weg stromauf, stromab zurücklegten, dazu täglich einmal die Hunte befuhren; schon bald mußten neue, vermehrte Dienstleistungen gefordert werden. So erwies es sich als notwendig, eine besondere Dampferlinie zwischen Bremerhaven und Nordenham einzurichten, 1862. Das hier verkehrende Boot fuhr von Nordenham um 7 $\frac{1}{2}$ Uhr morgens und um 3 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags, während es Bremerhaven um 9 $\frac{1}{2}$ Uhr und 5 Uhr verließ, dabei Geestemünde und Blexen ansteuernd. Im Jahre 1865 hatte dieser Fahrplan sich bereits um eine weitere Reisegelgenheit vermehrt. Man verließ Nordenham nun um 7 $\frac{1}{2}$ Uhr, um 11 $\frac{1}{2}$ Uhr und um 3 $\frac{1}{2}$ Uhr, Bremerhaven um 9 $\frac{1}{2}$ Uhr und um 6 $\frac{1}{2}$ Uhr, mit der Anmerkung, daß das letzte Fahrzeug an Sonn- und Festtagen erst um 9 Uhr von Bremerhaven dampfte. Doch nicht von Fahren, ihren Betrieben und Fahrplänen soll hier die Rede sein; ihrer Geschichte nachzugehen, mag einer anderen Gelegenheit vorbehalten bleiben. Hier noch die Erinnerung, daß Nordenham an jenen Fahrten — damals neben einigen Bauernhäusern nur ein „Ossenpier“ nebst zwei Schuppen —, daß Nordenham in den 60er Jahren jene Ausfuhr von Vieh erlebte, der es seine Entstehung überhaupt verdankt. Im Jahre 1866 wurden jenseits des Plaatweges eingeschifft 9029 Stück Großvieh, 636 Kälber, 15 716 Schafe und 23 Schweine! Und Bremerhaven? Es wurde in diesen Jahren, die für ganz Deutschland eine Zeit größter Umwälzungen bedeuteten, eine Stadt. Der Norddeutsche Lloyd hatte sich mächtig ausgedehnt; der Bau eines dritten großen Hafens — jetzt Kaiserhafen I — war für das Jahr 1872 beschlossen; die Einwohnerzahl, die 1850 schon 4000 erreicht hatte und 1859 auf 6000 gestiegen war, hatte 1870 bereits 10 000 überschritten. Die Zahl der Auswanderer, die während des amerikanischen Nachfolgekrieges im Jahre 1861 auf 15 000 zurückgegangen war, stieg bald wieder auf 60 000-70 000, da jetzt die bequemen Lloydampfer, die 1867 von 37 000 Auswanderern benutzt wurden, durch die Verkürzung der Fahrzeit von 8-10 Wochen auf 14 Tage die Beförderung außerordent-

lich erleichterten. Im Jahre 1868 eröffnete der Lloyd die Baltimore-Fahrt, 1869 eine Linie nach New Orleans; seine Flotte zählte siebzehn große Ozeandampfer, der Bau von fünf neuen Schiffen war geplant. Wahrlich, es ging vorwärts mit Riesenschritten. Jedoch am 23. Januar 1862 rollten zum ersten Male die eisernen Wagen der Geestebahn von Bremen nach Geestemünde, und 14 Jahre später hatte der Schienenstrang auch das diesseitige Weserufer erobert. Steinerne Landstraßen wurden gebaut, neue bequeme Reisemöglichkeiten erweckten die Bewunderung aller Zeitgenossen. Ja, ein neuer Abschnitt in der Menschheitsgeschichte, das Zeitalter des Verkehrs, es räumte auf mit alten lieben Gewohnheiten und reichlich rückständigen Einrichtungen einer „guten alten Zeit“.

Bald dampften sie um die Wette, die vielbewährten Raddampfer „Hanseat“, „Paul Friedrich August“ und die fauchenden Ungetüme der Eisenbahnen an den Ufern des Stromes. Jahraus, jahrein standen die „Bremer Boote“ im Kampf gegen die Elemente, gegen die Fluten, gegen das Wetter, gingen sie stromauf, stromab, ein Muster der Ordnung und Pünktlichkeit. Was machte es schon aus, wenn die Eisenbahn sie bald um eine Tagesfahrt betrog, wenn die dritte tägliche Reise aus dem Fahrplan gestrichen werden mußte? Man war auf dem Posten bei Wind und Wetter, man sorgte sich um die Fahrgäste nach besten Kräften. Dann mußten aber auch die bewährten Dampfboote „Hanseat“ und „Paul Friedrich August“ den wachsenden Anforderungen weichen, sie, die seit dem Jahre 1846 der Weserdampfschiffahrt treue Dienste geleistet hatten. 40 Jahre waren vergangen, seit sie die Helgen der Stadt an der Seine verließen, ebenso lange hatten sie die Weser befahren von Bremen bis Bremerhaven und von Bremerhaven bis Bremen. Nun mußten sie Ende der achtziger Jahre den vornehmen Salondampfern „Hecht“ und „Lachs“ den Platz einräumen, um selbst zum alten Eisen zu kommen. Zum „Hecht“ und „Lachs“ kam der Bäderdampfer „Forelle“, während die „Libelle“ im Jahre 1885 zusammen mit der „Gazelle“, als Modell- und Versuchsschiff auf der A. G. „Weser“ erbaut, Jahr um Jahr den Streckendienst Bremen-Vegesack versah. Was ehemals die Dampfer „Weser“, 1817, und „Bremen“, 1834, begannen, „Hanseat“, „Paul Friedrich August“ und „Oldenburg“ übernahmen, 1846, „Lachs“ und „Forelle“ haben es fortgeführt, der Gemeinschaft als Brücken zu dienen von hüben nach drüben, zuverlässige Boten zu sein zu den Städten und Stätten am Ufer des Stromes — bis die Stürme des Weltkrieges 1914/18 die Feuer unter den Kesseln zerbliesen und ein hartes Schicksal aller Schiffahrt ein jähes Ende bereitete...

Im Jahre 1919 war unsere große Handelsflotte ein Raub der Feindmächte geworden. Am 12. November 1921 eröffnete der Norddeutsche Lloyd von neuem seine Südamerikafahrten, am 12. Februar 1922 auch die Nordamerikafahrten. Am 22. April 1924 lichtete der „Columbus“ die Anker zur ersten Fahrt nach New York. — Die Weserdampfschiffahrt zur Beförderung von „Passagieren“ von Bremen nach Bremerhaven nahm der Lloyd nicht wieder auf; er hatte in der Zeit seines Wiederaufbaues andere Sorgen und andere Ziele. So gingen



Karte aus der 1807 erschienenen Schrift „Kurzgefaßte Geschichte und Beschreibung der Wasserbauwerke im Amt Ritzebüttel“ von R. Woltmann, Stadtarchiv Cuxhaven

„Lachs“, „Forelle“ und „Libelle“ in die Hände eines Bremers mit Namen Cornelius Boer über, der den alten Liniendienst wieder zu beleben versuchte, aber bald dem Irrlauf einer ungesunden Wirtschaftspolitik erlag. „Lachs“ und „Forelle“ wechselten abermals ihre Besitzer und mit ihm ihre Namen. Als „Weserlust“ und „Weserland“ der „Weserlinie“ — Riedemann-Bremen — dampften sie wieder ihren alten Kurs, und es währte nicht lange, da war auch die flinke „Libelle“ wieder auf dem Plan. Sie war im Jahre 1926 von Gebr. Schreiber aus der Konkursmasse des Cornelius Boer entstanden und befuhr nun als erstes und ältestes Boot der nachmaligen Schreiber-Linie die Strecke Bremen — Bremerhaven. Drei Jahre hindurch dampfte sie von Ufer zu Ufer, dann stellten Gebr. Schreiber an ihre Stelle das eben in Holland erbaute Motorschiff „Stadt Bremen“, das anfangs wöchentlich fünfmal nach Bremerhaven und zweimal zu den Badener Bergen fuhr. So ging es bis zum Jahre 1932, da die vorhin genannte „Weser-Linie“ infolge wirtschaftlichen Zusammenbruchs ihre Fahrten einstellen mußte. Die alten Raddampfer „Lachs“ — „Weserlust“ und „Forelle“ — „Weserland“, früher die vornehmen Salondampfer des Norddeutschen Lloyd, folgten dem Schicksal ihrer Vorgänger „Hanseat“ und „Paul Friedrich August“, sie schieden nach 47jähriger Arbeit sang- und klanglos aus, kamen zum „Schladithof“ und starben 1933/34 als Zielschiffe der Reichsmarine den Seemannstod. Man vergaß sie um so eher, als Gebr. Schreiber für sie das „Motorschiff“ „Hanseat“ bauen ließ, das seit Mai 1933 die Verbindung zwischen Bremen und Bremerhaven aufrecht erhielt, die weil „Stadt Bremen“ den umgekehrten Weg sicherte. Allein noch nicht für immer sollte die Reederei O. W. A. Schreiber sich der Alleinherrschaft ihrer täglichen Dampferfahrten nach Vegesack, Blumenthal, Farge, Brake, Dedesdorf, Nordenham und Bremerhaven erfreuen. So tauchten im Jahre 1933 drei Dampfer auf der Weser auf, die vorher im Elbdienst gestanden und durch Umtaufe die Namen „Brake“, „Weser“ und „Reichskanzler“ („General Schleicher“) erhalten hatten. Sie waren von der eben gegründeten „Weser-Reederei“ Bremen — L. Riedemann und Homuth — erworben, die den Verkehr an sich zu nehmen suchte. Aber die Reederei Schreiber war auf dem Posten: Sie stellte am 15. Mai 1934 die „Deutschland“ in Dienst und ließ sie von Bremen nach Bremerhaven, den „Hanseat“ von Bremerhaven nach Bremen und „Stadt Bremen“ von Oldenburg nach Bremerhaven fahren. Einem solch zeitgemäßen Verkehr mit neuen großen und bequemen Motorschiffen war die Weser-Reederei nicht lange gewachsen; sie nahm einen recht unrühmlichen Abgang und ist heute vergessen. Nun beherrschte die „Schreiber-Linie“ den Strom. Im Jahre 1935 ließ sie den Dampfer „Weserstolz“ bauen, dazu erwarb sie im Jahre 1936 die „Brake“ der ehemaligen Weser-Reederei. Es befuhren nunmehr „Stadt Bremen“ die Strecke Bremen — Badener Berge, „Hanseat“ die Linie Bremerhaven — Bremen, „Deutschland“ den Weg Bremen — Bremerhaven, „Weserstolz“ war Ergänzungsdampfer, und „Brake“ hielt den Verkehr zwischen Oldenburg und den Unterweserstädten aufrecht. Auch die „Libelle“, das damals älteste Schiff der Schreiber-Linie, war noch tätig. Im Kriege diente dieses ehemalige Lloydsalondampfschiff als Proviant- und Depeschboot auf der Außenweser, während das Schwester-schiff, die „Gazelle“, in Antwerpen eingesetzt wurde, wo es nach Kriegsende zurückblieb. Nun versah die „Libelle“ den Fährdienst zwischen Bremen und Vegesack — bis zum Jahre 1938, wo sie zusammen mit D. „Brake“ ihre Besitzer wechselten: D. „Libelle“ wurde nach Bremerhaven, D. „Brake“ nach Ostpreußen verkauft. In eben diesem Jahre trat die „Ozeana“, die auf den Atlas-Werken in Bremen entstand, den Dienst auf der „königlichen Straße“ an. Sie überstand den Krieg, während das Motorschiff „Hanseat“ durch eine Luftmine im Holzhafen zu Bremen zerstört und versenkt wurde. Heute besteht die Flotte der Otto W. A. Schreiber-Reederei aus acht Schiffen auf der Unterweser, von denen MS „Deutschland“ und MS „Weserstolz“ während der Sommermonate im planmäßigen Liniendienst Bremen — Bremerhaven und zurück fahren, MS „Stadt Bremen“ und MS „Heimat“ vorwiegend für Fahrten zwischen Bremen-Farge und Bremen-Baden eingesetzt werden. MS „Ozeana“ macht Sonder- und Gesellschaftsfahrten, und MS „Nordland“, MS „Friedrich“ und MS „Wesertal“ stehen für Hafenrundfahrten durch die bremischen Häfen zur Verfügung.

E. Krüger, Nordenham

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 138 96. Schriftleitung: Gert Schlechtriem, Bremerhaven-G., Georgstraße 99. Gestaltung: Heia Carstens



Ein herzliches Willkommen entbot Oberstadtdirektor Kampf (am Pult) den vielen Teilnehmern der Jahreshauptversammlung beim 46. Niedersachsentag in Hildesheim. Neben ihm am Vorsitzende links der alte und neue Vorsitzende Dr. Herbert Röhrig, Hannover, rechts: der Vorsitzende des Vereins „Naturschutzpark“, Dr. h. c. Alfred Toepfer, Hamburg, sowie die beiden stellv. Vorsitzenden des NHB, Dr. Otto Carlson, Bremen, und Oberreg.-Rat Dr. Diekmann, Oldenburg. Auf Einladung des Magistrats der Stadt Bremerhaven und des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern findet der nächste Niedersachsentag im Oktober 1966 in Bremerhaven statt

Morgen is Dankdag för de Oorn

Güntsiet de Stroot is de Köster bi un lüüd den Sünndag in — morgen is Dankdag för de Oorn. Ik stoh achtern Huus in'n Goorn, mok den Puschel liek un höör op de Kloeken. Liekers de Sünn' noch ins mit lange Finger öber de Eerd storkelt — de Harvst ligg in de Luft. Un wenn öberrn Weg röber de bunten Blomen ok noch so mit ehr lüchten Klöör prohlt, se köönt mi nix mehr wiesmoken von Sommertiet. Harr ik anners woll eben de Fall-appels in mienen Körf insöken kunnt? Ik goh en lütten stootlang op de Bank achtert Schuur sitten und stell den Körf blangen mi.

Mi dücht, dat is noch gornich lang her, dat ik hier jüst so seet — in de Vöjhrstiet. Wat stünen uns' Bööm mool weller fein in't Bleuhn! De Wind speel mit de Telgens op un dohl, un dor weer nich'n Ogenblick Stillstand in. „Wenn de Immen man noch en beten fleegt“ seen wi, „denn schall dor woll wat von warm.“ Twee Bööm hebbt wi man un öberhaupt — uns Goorn is man lütt — 'n poor Arfen un Bohnen un en beten Zuppenkrut; een Reeg Blomen — dat is't all, ober doch soveel, dat wi dat Wassen sehn köönt.

Loterhin stünnen wi weller ünner uns' Appelbööm un keeken, ob se Frucht ansetten dehn. Och, is lang nich ut elkeen Blomen Frucht worrn. Woevel Blomen sind verdrögt un affullen. Un denn müssen wi de Bööm to Hölp komen, als Untüüg doröber herfallen wull, as de Blöder sik krellen dehn un de Telgenspitzen mit en fien Gespinst inspunnen weern. Dat is noch gor nich lang her, dat een von de Bööm en ganz Deel sore Blöder afsmieten deh — he mutt woll an de Woddel to Scho-den komen ween — un de Appels bieft öber Jahr man lütt an dissen Boom. Ober de anner! Dicht an dicht sitt' de Appels, un wi mööt de Telgens afstüeten, un blots dat letzte Riepen, dat fehlt jem noch. Is dor woll nicht mit dohn, dat de Immen flogen sünd, de Wind heff noch foken ins mit de Telgens op un dohl speelt. Jo, ok de Störm is in de Bööm togangen ween und heft allens dortwüschent retet, wat nich Knööv noog harr, sik to hollen. Den Regen müssen se hinnehmen Dag för Dag un schullen se sik ok noch so dull no en beten Sünnenschien lengen. Un schien de Sünn, denn weer't richtig, as moken se sik breeder, dat man jo van dat beten Warms nix to Spill güng.

Keen kann weten, ut war för'n Eck de Gedanken anweihn kommt — mi schütt dat mit'n mool so dör'n Kopp, dat de Minschen in't Leben stoht as de Bööm in Wind un Weller. Sünd dat ni desüben Gewalten, keen de Minsch öber sik hergohn loten mutt? Mag he Störm un Küll un Regen, Dook un Sünnenschien un warms ok mit anner Wöör benöömen, de Minsch mutt dat afhollen, wat dat Leben em von't Wasseldoom op an schickt.

Dat gifft keen Verwielen in de Bleuchtiet, keenen Stillstand in de hoge Sommertiet, un ob he will oder nich, de Minsch driff den Harvst in de Meuht. Mutt he sik nich mennigmol helpen loten, wenn he inspunnen is von düstere Gedanken un sik sülvst keenen Rot mehr weet? Un wo kann de Kroon Frucht herwiesen, wenn de Woddel süükt?

Morgen is Dankdag för de Oorn. Mien Ogen goht öber unsen Goorn hin. Wat hebbt wi oppas-

sen müß, dat dat Kruut nich de Böberhand kregg. Ummer weller waßt dat gauer, as wi uns dat vermoden sünd. Seggt se nich gor von dat tücksche Franzosenkraut, de Soot kann söben Johr in de Eerd liggan un kummt denn doch noch weller op?

Is nich jeden vergünnt, Herr to ween öber veel Ackerland. Man — je minner de Riekdoom, um so gröttter de Höög an dat, wat enen towaßt. Un en lütt Flach, dücht mi, is elkenen towiest, ob dat he ackern kann — un nich blots mit Kopp un Hannen — för dat he danken kann.

Morgen ist Dankdag för de Oorn. De Kloeken güntsiet hebbt lang utklungen. Ein Spinnwübb flügg mi an't Gesicht vörbi. Vör de Sünn' heft sik en griese Wolk vörschoben — dat geht op'n Obend to, uti ik will man no binnen gohn. Heff doch nu rein nix beschiedt kregen — heff hier blots so still för mi seten un luert — so still as de Appels an'n Boom, de op't Riepwarm luert.

Meta Grube, Cuxhaven

Bildpostkarten-Ausstellung

Das Altonaer Museum zeigt in einer Sonderausstellung vom 20. Oktober — 30. November 1965 etwa 1000 deutsche Bildpostkarten. Die Anregung zum Aufbau eines umfassenden Postkarten-Archivs gab die Sammlung „Bemalte Postkarten und Briefe deutscher Künstler“, die das Altonaer Museum anschließend an eine gleichnamige Sonderausstellung 1962 aufbaute und die inzwischen zu dem wohl bedeutendsten Bestand dieser Art erweitert werden konnte. Die Sammlung gedruckter Bildpostkarten bildet dafür den kulturhistorischen Hintergrund. Weit allgemeiner bietet die Bildpostkarte aber ein ausgezeichnetes Material zur Veranschaulichung der neueren Kulturgeschichte. Es gibt nichts, was die großen und kleinen Geschehnisse der letzten hundert Jahre, was ihre hervorragenden Leistungen und ihr beschämendes Versagen so kristallklar widerzuspiegeln vermöchte wie die Bildpostkarte. Die Ausstellung soll mit den nach Bildinhalt oder Verwendungszweck geordneten Stücken einen Überblick über die nahezu unbegrenzten Möglichkeiten geben, die der Bildpostkarte innewohnen und durch die sie den Geist der Zeiten so vortrefflich zu spiegeln vermag.

Dr. von Lehe spricht

Auf Wunsch des Morgenstern-Vorstandes wird Oberarchivar Dr. Erich von Lehe, Hamburg, am Montag, 1. November, um 20 Uhr im großen Saal des Nordsee-Hotels Naber einen Vortrag über Ansgar halten. Ansgar ist als einer der Wegbereiter des Christentums unter den Dänen und Schweden anzusehen. Am 3. Februar d. J. gedachte man seines 1100. Todestages.

Die Gruppe Land Wursten im Heimatbund hat den Referenten gebeten, am Sonnabend, dem 30. Oktober, um 16 Uhr in der Bremer Strandhalle ein Thema der mittelalterlichen Wurster Geschichte zu behandeln. Gäste sind bei beiden Veranstaltungen willkommen.