



Niederdeutsches Heimatblatt



Nr. 203

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern

Heimatbund an Elbe und Wesermündung, e. V.

November 1966

Gertrud Marquard

G. Chr. Lichtenberg und R. Woltman

Skizze zum 150jährigen Bestehen des Nordseeheilbades Cuxhaven

„... wenn ich wählen dürfte, so würde ich dazu Ritzebüttel oder eigentlich Cuxhaven oder das Neue Werk oder sonst einen Fleck in jener Gegend vorschlagen ...“

Welcher Badeort kann sich eines schmeichelhaften Slogans bedienen, als das eben genannte, in diesem Jahre 150jährige Nordseebad Cuxhaven? Zumal, da er von einem weltweisen Geist und klugen Gelehrten mit einem berühmten Namen niedergeschrieben wurde: Georg Christoph Lichtenberg. In der Zeit seines Lebens (1742–1799) ist er als Naturwissenschaftler nach und nach zu all den Würden und Ehren gekommen, die ihm als einer der Koryphäen der noch jungen Göttinger Georgia Augusta gebührten — größeren Ruhm aber zollt ihm die Nachwelt als den (im zweifachen Sinne) ersten deutschen Aphoristiker.

Dieser damals wie heute berühmte Mann ist es gewesen, der im Göttinger Taschenkalender auf das Jahr 1793 (S. 92–109, vollständig abgedruckt auch in Abendroths „Ritzebüttel und das Seebad zu Cuxhaven“, Hamburg 1818) die Frage „Warum hat Deutschland noch kein großes öffentliches Seebad?“ stellte mit der Absicht, für das Baden in der See in weiten Kreisen ein stärkeres Interesse zu wecken. Und wirklich hat er damit den Anstoß zu den ersten Seebadeinrichtungen in Norddeutschland gegeben.

Wenn G. Chr. Lichtenberg dem eingangs als Motto angeführten Satz einfügte „... ohne jedoch das übrige Local genau zu kennen ...“, so hat er damit nicht die Örtlichkeit an sich als vielmehr die Ge-

gebenheiten, die sie zum Heilbade geeignet machen würde, gemeint: Luft, Wasser, Bodenbeschaffenheit.

Zwanzig Jahre jünger hatte der kleine Professor mit den lebhaften, wachen Augen „jene Gegend“, die er auch einen „glücklichen Winkel“ genannt hat, aus eigener Anschauung kennengelernt. Das war damals, als er im Auftrage seines Landesherrn und Brotgebers, des hannoverschen Kurfürsten und Königs von England, Georg III., im Hannoverland astronomische Messungen anstellte und dabei 1773 auch nach Stade verschlagen wurde, wo es — Verzeihung! — dem Menschen Lichtenberg gar nicht wohlbehalten. (Na, das liegt ja nun rund 200 Jahre zurück; aber er hat's gesagt, mehrfach — das läßt sich nicht vertuschen.) Glücklicherweise lag Hamburg nicht weit, um ab und an kleinstädtischer Enge zu entfliehen und andere Gesichter zu sehen (richtiger: zu studieren).

Mit Eifer aber betrieb der Göttinger das Arrangement einer Fahrt nach der (damals dänischen) Insel Helgoland. Sie sollte zum versöhnlichen Ausgleich für den halbwegs zwangsweisen Aufenthalt im nassen Dreieck werden. Man muß seine begeisterten, Witz und Schalk versprühenden Berichte an die Freunde und alle Welt lesen und kann nur bedauern, daß es keine Stenogramme von den mündlichen gibt, die er beim Wiedersehen zu geben versprach.

Bereits im Mai, noch während der Errichtung eines „hölzernen Zeltens“ (alle Zitate von Lichtenberg sind in Anführungszeichen gesetzt), in dem er in Stade observieren will, befaßt er sich schon mit dem Gedanken, „eine kleine Seereise nach der Insel Helgoland zu thun“. Das Vorhaben ist verständlich bei einem Manne wie dem „Mittelländer“ Lichtenberg, der von sich selbst bezeugt, daß er „das Wasserfahren und Seewesen beinahe bis zur Ausschweifung liebt“. Zum erstenmal wird in dieser Zeit Cuxhaven von ihm in einem Brief vom 14. Juni genannt: „... ich werde auf dieser Tour Glückstadt, Cuxhaven und Ritzebüttel besuchen ...“

Zum 10. Juli 1773 waren alle Reisevorbereitungen soweit gediehen, und auch „allerley vorsichtige Anstalten“ auf Rat ernst zu nehmender Leute wegen vielleicht allzu heftig einsetzender Nordwestwinde, daß man das Schiffelein besteigen und versehen mit meteorologischen „Weissagungen und Zeichendeuterei“ von erfahrenen Eingeborenen durch die Schwinde in die Elbe steuern konnte — tiefbeladen mit reichlich festem, flüssigem und lebendem (einem Stall voll Hühner) Proviant, einer Anzahl Schießseisen und sieben Lärmkanonen. Dazu trug der Segler an Menschenfracht insgesamt 16 Personen der Elbmündung entgegen. Ein „derbes Windchen“ begleitete ihn. Bei Cuxhaven wurde Anker geworfen, und man sprang an Land. Vom Ufer aus beobachtete der Göttinger Professor etwas, was ihn zu einem — natürlich! — Experiment anspornte: Eine Nußschale von Boot tanzte auf dem Wasser — mal sah man es hoch auf einem Wellenberge, mals war es im tiefen Tal verschwunden. Ei, so dachte er, es kommt auf einen Versuch an für „einen, der sich heimlich doch ein bißchen fürchtet!“, aber, so philosophierte er weiter, ein Boot wird ja dadurch nicht leichter oder schwerer. Nun, der gründliche Praktiker machte auch hier wieder die Erfahrung, daß manches gefährlicher aussieht, als es ist.

„Aus Cuxhaven segelten wir bey üblem Wind aus.“ Einige Cuxhavener standen dabei, machten

besorgte Gesichter und rieten, besseren Wind abzuwarten. Aber der Seefahrer Lichtenberg setzte sich durch, in See zu gehen, „... und weil es mir vorkam, als wenn die Leute nur so sagten, um uns da zu behalten“. So wird denn den Cuxhavener Bekannten das Versprechen gegeben, wenn's nicht ginge, „so wollten wir ihnen am Abend wieder zusprechen“. Hier sei schon gesagt: Sie kehrten nicht ans Cuxhavener Gestade zurück — und das führte dann noch zu Vermutungen, Verwirrungen und Argernis.

So „lavirte“ das Schiff der Lustreisenden denn bis in die See. Doch Wind und Wellen blieben ihnen übel gesonnen und schritten zu „wahren Thätlichkeiten“, so daß der Lotse, den sie „weis-



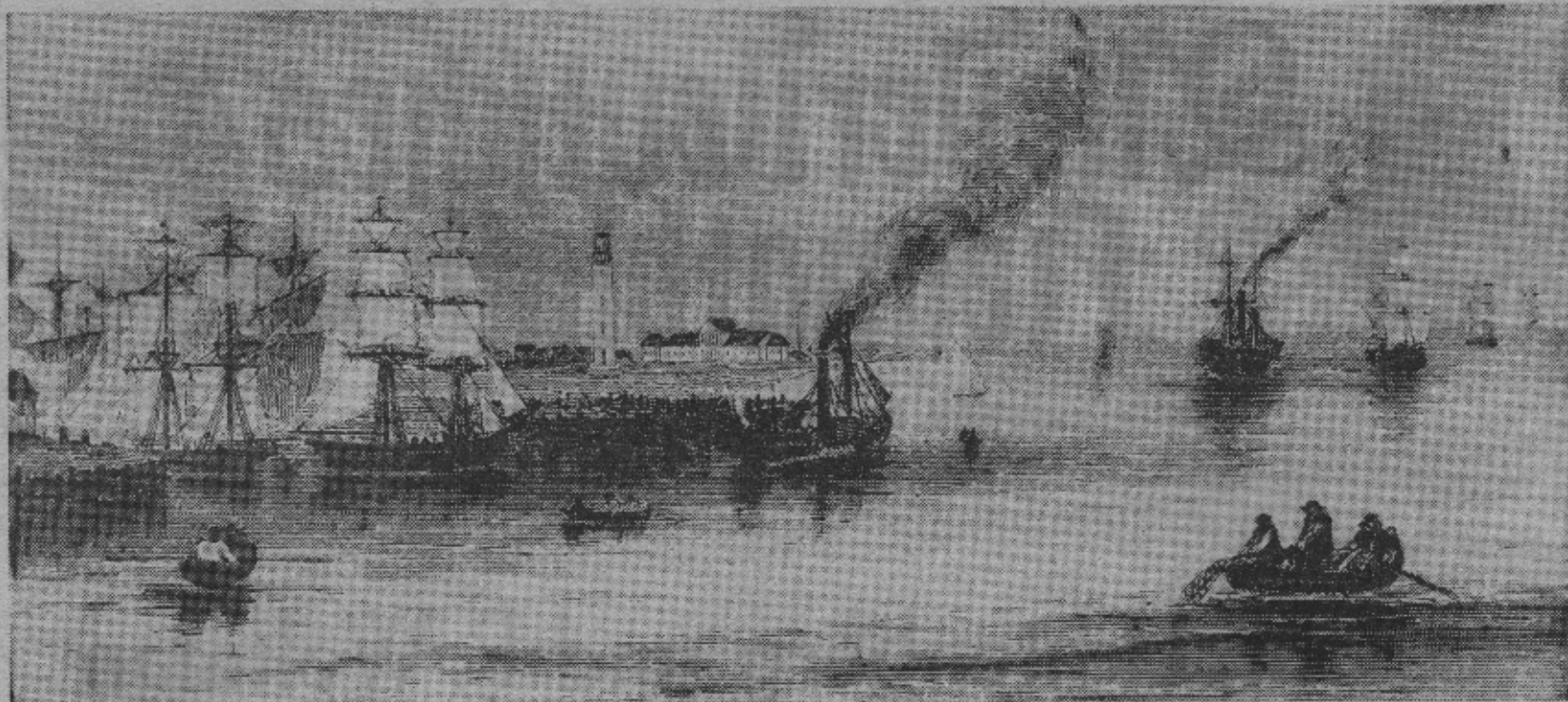
Reinhard Woltman aus Axstedt

lich“ in Cuxhaven angenommen, als man nicht weit von Scharhorn und Vogelsand immer nur auf der Stelle trat, dem „Schipper“ und seinen Fahrgästen bedeutete: „Wir kommen hier nicht weg“, und zudem befürchtete, daß es eine „stiefe Köhle“ geben werde. Also wurde gewendet und vor dem Winde bis unter Neuwerk gesegelt. Hier warf man den Anker, „um nicht allen Weg umsonst gemacht zu haben“. Damit war die Helgolandreise zunächst einmal gestoppt.

Zwei Nächte und einen ganzen Tag verbrachten die kühnen Seefahrer an dieser Stelle, frisch, frei und fröhlich und ledig aller Sorgen. Der Zeitverlust kümmerte sie nicht. Denn sie alle hatten „mit Procenten nichts zu thun“. Das ganze Stader Seefahrtunternehmen war eine fehlerlose Junggesellentour: Sieben Offiziere von der Stader Garnison und



G. Chr. Lichtenberg



Eine wenig bekannte Variante des alten, sehr beliebten Themas „Cuxhaven von der Seeseite“. Das Bild dürfte um 1840 entstanden sein und geht auf James Gray zurück. Der Blick geht über die Hafeneinfahrt und „Alte Liebe“ – davor der damalige „Seebäderdampfer“ PATRIOT oder ELBE – auf Leuchtturm und Badehaus, das zweite, nach dem Brand des ersten 1823 erbaut; später wurde das obere Stockwerk noch über die ganze Front zu Logierzimmern ausgebaut

ein Jurist aus der Justizkanzlei bildeten die Gesellschaft des ozeanenthusiastischen Professors aus Göttingen, und außer Schiffer und Matrosen waren noch drei Bediente an Bord und als einziges weibliches Wesen, „jung und schön“ (Lichtenberg teilt diese Tatsache mit einem verschmitzten Zwinkern im Auge seiner guten Freundin Miekien Tietermann mit), aber tugendhaft, eine „Jungfer Köchin“, die im Hinblick auf die Sorge ums leibliche Wohl der losgebundenen Männlichkeit „angeheuert“ worden war. Von allen am fröhlichsten und unbändigsten gebärdete sich der Herr Professor Lichtenberg, jedoch nicht ohne dabei mit seinen hellen Augen auch alle Merkwürdigkeiten im Wasser, in der Luft und auf dem Lande zu beachten. In den Kavalieren von 1773, die sich da nicht weit von Cuxhaven-Duhnen in der frischen Seeluft tummelten, darf man die ersten Badegäste in diesen Breiten sehen, sozusagen die Pioniere des künftigen Seebades.

Ob es nun aufrichtige Besorgnis war, oder ob Schabernack oder Bosheit im Spiele gewesen sind — als das Schifflein weder zurückgekehrt, noch bei Helgoland angekommen, überhaupt von niemanden auf dem weiten Wasser ausgemacht worden war, kam an der Küste das Gerücht zustande, die Fahrt habe ein böses Ende genommen. Und da nun Anno dazumal die Nachrichtenübermittlung noch nicht so geschwinde war, daß man heute erfährt, was morgen sich ereignete, verpuffte die Schreckensnachricht von der verschollenen „angesehenen Gesellschaft“; denn unsere Vergnügungsreisenden hatten bereits den heimischen Port wieder erreicht, bevor die Zeitungssente via Hamburg nach Stade geflogen kam und die Gemüter erregen konnte. Nach der achtlägigen Seereise — „und wir haben niemals auf dem Lande gegessen oder geschlafen“ — waren die Vermißten sonnenbrandig, halbgeröstet und „mit einem Geruch wie eine gebratene Scholle“ in Brunshausen an Land gestiegen. Als Lichtenberg hörte, was die Fama wußte, daß er und seine Gefährten in den berühmten „Kälbertanz“ bei Scharhorn geraten und das Schiff mit Mann und Maus untergegangen und alle elendig ertrunken seien, kommentiert er: „Und wir, wir waren so vergnügt!“ Nach der zweiten Nacht vor Neuwerk blieb ein „angenehmer Südwind“, so daß die Reise nach Helgoland fortgesetzt werden konnte. Doch davon soll hier nicht weiter erzählt werden.

Als Lichtenberg fünf Jahre später, in der Pfingstzeit 1778, mit seinem Herzensfreund und Hausvater Johann Christian Dieterich sich gen Hamburg aufmachte, standen auf dem Reiseprogramm auch Cuxhaven und Helgoland. Offenbar wollte der Freund den Freund post festum teilnehmen lassen an Freuden, die er selbst zuvor erlebt hatte und wiederholt zu sehen hoffte. „Wegen unserer Reise nach Cuxhaven hatten wir schon einen Schiffer bey der Hand, allein es fand sich, daß sein Schiff ein bloßer Ever mit einem Verdeck (Deck) war und daß der Schiffer selbst nie in der See, vermutlich auch nie in Cuxhaven gewesen; so ging alles wieder zurück, wir haben aber bereits eine Smack auf dem Korn.“ Doch obwohl sie dann ein Schiff fanden, das „vortrefflich, neu, groß und schön“ war, und in aller Herrgottsfrühe aus dem Hamburger Hafen ausliefen, fand die Meerfahrt — es war Lichtenbergs sechste und letzte — ein paar Meilen vor der Felseninsel ihr Ende des Wetters wegen: „Das Meer schlug hohe Wellen — darauf schwebte unser

Schifflein sicher, aber wie ein Strohalm...“ An Cuxhaven scheint es unter windgeschwellten Segeln vorbeigerauscht zu sein; denn über eine Zwischenlandung steht kein Wort geschrieben.

Georg Christoph Lichtenberg, der in England die Seebäder, die seashores, kennen und ihren gesundheitlichen Wert richtig einzuschätzen gelernt hatte, der seinem Aufenthalt zu Margate (an der Küste von Kent) „die gesündesten Tage seines Lebens verdankt“, mag die Erinnerung bewegt haben, als er bei der Abfassung seiner 1793 erschienenen Seebadschrift besonders „jene Gegend“ bei Neuwerk anführte, die er schon in den Julitagen des Jahres 1773 „vorzüglich merkwürdig“ gefunden hatte. Man ist versucht, ein wenig poetisch empfindsam zu sagen, daß bei dem unfreiwillig-freiwilligen Verweilen einer sich verlustierenden Rokokogesellschaft, deren einer Teilnehmer ein kluger Mann mit kühlem Verstand und warmem Herzen war, hier im Mündungsgebiet der Elbe das Saatkorn zum Aufblühen des ersten Badeortes an der deutschen Nordseeküste in die Wattenlandschaft und salzene See gesenkt wurde...

Wenn an dieser Stelle zum x-ten Male G. Chr. Lichtenberg als „geistiger Vater“ der deutschen Seebäder herausgestellt wird, und im besonderen hinblickend auf das jubelnde Cuxhaven, so ist das gleichwohl, als trüge man die berühmten Eulen nach Athen, oder Kabeljaus oder — um wieder ein Lichtenbergsches Wort zu nehmen — den „könig-



Cuxhavener Badekarren um 1816

lichen Steinbutt“ nach Cuxhaven. Im Zusammenhang mit der mobilisierenden schriftlichen Fixierung und Verbreitung der Gedanken des Göttingers muß aber auch eines Mannes aus Cuxhaven gedacht werden, der ihm zur Seite eifrig tätig gewesen ist, den geistigen Entwurf zu verwirklichen: Reinhard Woltman. In seiner Bedeutung für die Ritzebütteler Seebadgründung ist er bei den Lokalpatrioten immer ein wenig zu kurz gekommen.

In dem Sommer, da der nach Stade gesandte Ge-

lehrte bei Neuwerk zwischen Ebbe und Flut ebenso emsig Beobachtungen anstellte wie er unbeschwert sich vergnügte, war der 1757 im ehemaligen Herzogtum Bremen (in Axstedt, Kreis Wesermünde) geborene Bauernsohn Reinhard Woltman ein Fünfzehnjähriger. Es war ein doppeltes Glücksgeschenk des Schicksals, daß es ihn schon sehr jung, eben 21jährig, an die Elbmündung führte — nicht allein für seinen steil aufsteigenden Lebensweg, sondern ebenso bedeutungsvoll für den Stadtstaat Hamburg und dessen Amt Ritzebüttel.

Wir wissen das genaue Datum des Beginns: Am 14. Mai 1779 wird Woltman zum Unteraufseher und Schreiber der seit 1725 bestehenden „Ritzebütteler Stackdeputation“ gewählt. Präses dieser Institution war damals Lic. jur. Jakob Schuback in Hamburg, in Cuxhaven unterstand sie Oberleutnant v. Grumkow und Kondukteur Zitting. Es ist nun einer der seltsamen „Zufälle“ des Lebens, daß genialische Begabung des jungen Unterbeamten in Cuxhaven frühzeitig erkannt wurde. Er fand Gönner und Förderung von „oben“ und höher. In der Folge besucht er das Akademische Gymnasium in Hamburg, bezieht die Universität Kiel und geht 1784 nach Göttingen. Hier zählte er zum Schülerkreis Lichtenbergs. Bei der persönlichen Anteilnahme des Professors an dem Leben und der Person seiner Studenten sind sich wohl auch im Falle Woltmanns Lehrer und Schüler damals nähergekommen. Es läßt sich denken, daß der Anknüpfungspunkt Cuxhaven hieß, und auch, daß in Gesprächen über englische Seebäder und die Möglichkeit, in Deutschland dem Beispiel nachzueifern, Gedanken ausgetauscht worden sind, liegt nahe. Wissenschaftliche und freundschaftliche Beziehungen zwischen beiden haben bis zum Tode Lichtenbergs bestanden.

Bevor Reinhard Woltman Göttingen verließ und auf Staatskosten eine hydrotechnische Studienreise antrat, auf der er sich in Deutschland, Frankreich, England und Holland umsah, war er in die freigewordene Ritzebütteler Kondukteursstelle und zum Adjunkten v. Grumkows gewählt worden. Er trat dieses Amt nach der Heimkehr am 20. November 1784 an. Noch soviel sei zum Verständnis der Persönlichkeit Woltmanns angeführt, daß sein Ansehen in der wissenschaftlichen Welt sowohl wie in der Praxis als Wasserbaumeister zunehmend wuchs. Eine Erfindung von ihm, ein Geschwindigkeitsmesser für fließendes Wasser, hat als „Woltmannscher Flügel“ seinen Namen über die eigene Zeit hinaus in der Welt der Technik lebendig erhalten. Hamburg trug der „überstaatlichen“ Anerkennung seines Hydrotekten Rechnung, indem es ihm, der seiner Amtsbezeichnung nach immer noch unter oder neben dem gealterten v. Grumkow stand, im September 1792 den ihm mehr zukommenden Titel „Direktor der Ufer- und Wasserbauwerke im Amte Ritzebüttel“ beilegte.

Besonders enge Verbindungen knüpften den Ritzebütteler Wasserbaumeister mit den Fachkollegen in den Niederlanden, wo er sich in seiner Werdezeit studienhalber länger aufgehalten hatte. Aus diesen Jahren wird die Gepflogenheit stammen, sich nach holländischer Schreibweise mit „Woltman“ zu unterzeichnen. 1792 ist er, der „Directeur van de Havenwerken en Dijken te Cuxhaven“, zum „Lid“ (Mitglied) der Königlichen Ge-

sellschaft zu Haarlem gewählt worden, desgleichen von der Batavischen Gesellschaft der Experimentalphilosophie in Rotterdam. Diesen Ehrungen folgten bald ebensolche der Königlichen Societät in Göttingen und der in Prag.

Bei einem so außerordentlich regsamen Manne wie Reinhard Woltman ist es fast selbstredend, daß er auch in einer Vereinigung wie der 1765 gegründeten Hamburger „Patriotischen Gesellschaft“ tätig war. „Patriotische“ wie diese gab es an manchen Orten. Die genaue Bezeichnung der hamburgischen „Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe“ sagt Näheres über ihren Zweck. Patrioten, das heißt Männer, die zum allgemeinen öffentlichen Wohl beizutragen bereit waren, hatten sich zu gemeinsamem Tun zusammengefunden — umgekehrt zu dem Verhalten, vom Staat alles zu erwarten. Sie haben in Hamburg eine Reihe von Einrichtungen geschaffen, die der Staat später übernommen hat und die heute noch bestehen.

In dieser Gesellschaft stand im Jahre 1793 auf dem Verhandlungsprogramm u. a. ein Punkt: „Einrichtung einer Seebadeanstalt in Ritzbüttel“. Ging der Antrag von Woltman aus? Erinnert man sich der im Göttinger Taschenkalender öffentlich ausgesprochenen Worte Lichtenbergs: „Ich hoffe, mein Freund, Herr Woltman zu Cuxhaven...“, soll nun hier den Faden anknüpfen, wo ich ihn fassen lasse, wenn er es der Mühe wert hält... Von Hamburg — mit seinen Gesellschaften — läßt sich alles erwarten“, so liegt es nahe, die Frage zu bejahen. Noch anzuführende Briefstellen aus der Korrespondenz Lichtenberg/Woltman werden dazu einiges aussagen.

Jedenfalls forderte die Patriotische Gesellschaft „kompetente Persönlichkeiten auf, ihr Gutachten über die Zweckmäßigkeit und Möglichkeit einer solchen Anlage abzugeben“. Wir wissen auch, daß mit „einer Comitee“ in Cuxhaven die Angelegenheit besprochen und über einige Jahre lang verhandelt wird. Wer alles zu diesem „Comitee“ gehörte, ist nicht mehr bekannt. Die hauptsächlichste Arbeit leisteten unzweifelhaft Wasserbaudirektor Reinhard Woltman und Physikus Dr. Erdmann Neumeister. Der letztere ist später, nach der Gründung des Seebades Cuxhaven, als erster Badearzt tätig gewesen. Aus dem Bekanntenkreis Woltmans zählte sehr wahrscheinlich auch Lotskommandeur Brunswick zu jenen, die sich der Verwirklichung des Projektes verschrieben hatten, denn er erbot sich, auf seine Kosten ein Badeschiff erbauen zu lassen; nach der 1816 erfolgten Gründung hat er einen großen Teil seines Vermögens für den Aufbau des Bades geopfert.

Woltman und Neumeister waren die „kompetenten“ Sachkenner, die als wasser- und wetterkund-



Korrenbad in Cuxhaven um 1910

liche und medizinische Gutachter den Forderungen der Hamburger Gesellschaft nachkamen. Der Philosoph in Göttingen widmete den Bemühungen um die Errichtung eines deutschen Seebades an der hamburgischen Nordseeküste größte Aufmerksamkeit und Anteilnahme. Hier und da kann man lesen, Woltman habe Lichtenberg zu dem richtungweisenden Seebadaufbau angeregt. In dem Sinne, wie das hier geschrieben steht, trifft es sicher nicht genau den Sachverhalt. Bei frühen Gesprächen über den Gegenstand wird Lichtenberg in Woltman einen orts- und sachkundigen Zuhörer und Kommentator gehabt haben, der ihn letztlich darin unterstützte, seine Gedanken schriftlich niederzulegen und zur Diskussion zu stellen. Woltman hat immer als Mitteilsmann der Sache gedient. In Briefen zwischen Göttingen und Ritzbüttel findet der bezügliche Gedankenaustausch — neben wissenschaftlichen und persönlichen Mitteilungen — seinen Niederschlag.

(Wird fortgesetzt)

Neuenwalder Hochzeitsbräuche

Vom Botterplum und vom Inbitter

Wir veröffentlichen diesmal die zweite Folge der Aufzeichnungen von Schulleiter Karl Gebhardt über die alten Neuenwalder Hochzeitsbräuche, um zu ähnlichen Brauchforschungsinformationen in unserem Heimatgebiet anzuregen. Wie der Verfasser schon eingangs feststellte, lösen sich die alten Bindungen an Sitte und Brauch mehr und mehr. Wir können diesen Prozeß nicht aufhalten, sind aber der Nachwelt gegenüber verpflichtet, wenigstens schriftlich und im Bilde festzuhalten, was in Jahrhunderten gewachsen ist. Eine zusammenfassende Darstellung der Neuenwalder Hochzeitsbräuche wird im kommenden Morgenstern-Jahrbuch 1967 erfolgen.

Etwa seit der Zeit des zweiten Weltkrieges findet das Kranzbinden donnerstags statt. Die von den jungen Burschen geschnittenen kurzen Tannen werden unter Benutzung von sehr viel Wurstgarn um ein langes Reep (Tau) gebunden, das natürlich nicht mehr gesehen werden darf, so daß schon eine gewisse Fertigkeit vorausgesetzt werden muß, die nicht jedes Mädchen besaß. Nach Beendigung dieser Arbeit gab es Stuten und süßen Kaffee (heute Butterkuchen), und man vergnügte sich bei den Klängen einer Handharmonika beim Tanz bis 24 Uhr. Das geschieht auch heute. Eine ganz wichtige Angelegenheit des der Hochzeit vorausgehenden Sonntags war das Binden des Botterplums, der bei keiner Hochzeit fehlen durfte. Unter Anleitung der Neiherschen war diese Beschäftigung das Privileg der nächsten Verwandtschaft. Ein Botterplum bestand aus einem Zinnuntersatz von zwölf Zentimeter Gesamthöhe: Zwei tellerförmige Zinnschalen, eine mit der Öffnung nach unten, als Untersatz (Durchmesser zehn Zentimeter), die andere mit der Öffnung nach oben (Durchmesser 16 Zentimeter, Tiefe zwei Zentimeter), sind durch eine runde Säule (Höhe sieben Zentimeter), die mit Verzierungen versehen ist und als Griff dient, miteinander verbunden. In der Mitte des oberen Tellers befindet sich ein Dorn, in den ein etwa 75 Zentimeter langer weißer Stab gesteckt wurde. Um diesen Stab wurden Buchsbaum, künstliche Blumen, Buntpapier (Flitterpapier) und am Fuß eine große Schleife gebunden. Die Spitze bildete ein loser Strauß aus bunten Hahnenfedern. Alles zusammen bildete den Plum, der nach seiner Fertigstellung mit Goldstaub überpudert wurde. — Ein Plum wurde auch von den jungen Männern am Hut oder am Anzug getragen, wenn sie zur Lösung (Musterung) beim Militär gewesen waren.

Der Botterplum erhielt zusätzlichen Halt durch die Butter, die in Form eines Kegelstumpfes oder einer abgeplatteten Kugel die Verbindung zwischen Untersatz und dem unteren — nicht geschmückten — Teil des Stabes herstellte. In die Butter wurden die Initialen des Brautpaares mit Rosinen oder Korinthen kunstvoll hineingedrückt. Noch aus den Anfängen unseres Jahrhunderts ist bekannt, daß dieser Hochzeitsplum oft viele Jahre hindurch nach der Hochzeit einen Ehrenplatz in der guten Stube des Hauses einnahm. Bei der Hochzeit stellte er die Zierde des Brautbischtes dar. Ein Botterplum, um den nicht auf diesem Tisch ein „Kringel“ lag, ist undenkbar. Was ist ein solcher Kringel? Ein Hefengebäck, zu dessen Herstellung fünf bis sechs Pfund Mehl, fünf Eier, ein halbes Pfund Butter, eineinhalb Pfund Zucker, Milch, Korinthen und Rosinen benötigt wurden. Der Teig wurde „gelochten“, so daß dieses Backwerk recht appetitlich aussah und entsprechend schmeckte. Natürlich war man am Sonntagabend begeistert, wenn der Botterplum fertiggestellt war. Das bot wieder einen Anlaß zum Feiern.

An diesem Tage besprach auch der Hochzeitsbitter mit den Angehörigen des Brautpaares die Einladungsliste. Dabei mußte besonders sorgfältig überlegt werden; denn wehe, wenn ein entfernter Verwandter oder jemand, zu dem von irgendeiner Seite des Paares oder seiner Angehörigen Beziehungen bestanden, vergessen wurde! Der Fehler ließ sich nie wieder reparieren.

Am Montag ging (geht) der Inbitter durch das Dorf. Er war (ist) mit Zylinder und Gehrock bekleidet und trägt in der Hand einen Handstock (Spazierstock), das Zeichen seiner Würde. Dieser Stock ist mit einer roten Schleife, die am unteren Ende des Griffes befestigt ist, geschmückt. Manchmal steckte die Braut ihm auch eine Blume ins Knopfloch. Hinter den Fenstern wird der Weg des Inbitters scharf verfolgt. Man lauert, ob er wohl auch ins elgense Haus kommt. In Neuenwalde gab (gibt) es immer einen bestimmten Mann für dieses Amt, das häufig ein Jahrzehnt und länger ausgeübt wird. In manchen Nachbargemeinden muß ein junger Mann aus der Nachbarschaft des Brautpaares diese Aufgabe übernehmen, der statt des Zylinders eine

mit bunten Bändern geschmückte Mütze trägt (Hymendorf). In Flügeln ist der Handstock mit Blumen geschmückt, die ihn in seiner ganzen Länge bedecken.

Die Überbringung der Einladung ist bis heute eine feierliche Angelegenheit. Man empfängt den Inbitter in der guten Stube, nimmt Platz, während er stehen bleibt, den Handstock vor sich auf den Boden gestellt, beide Hände auf dem Griff, in der einen den Zylinder, dessen Öffnung zu ihm hinzeigt. Mandier Inbitter hatte nämlich den Spruch darin. Das war eine wesentliche Stütze, wenn er einmal ins Wackeln kam, weil ihm häufig Alkohol angeboten wurde. Und wenn ein Spruch so lang ist, wie der in Hymendorf, mußte er ganz schön lernen, ehe der Spruch „saß“.

Leider geriet der ganze Spruch hier allmählich in Vergessenheit, so daß nur noch Bruchstücke erhalten sind. Einer der Gründe dafür mag die häufige Aufforderung gewesen sein: „Och, lat man, dat kennt wi all sülmsen.“ Dann wurde nur das letzte



Der „Inbitter“ von Neuenwalde

Stück gesagt, das den Zeitpunkt der Trauung enthielt.

In verschiedenen Abwandlungen haben sich folgende Ansagesprüche erhalten:

Ik schall jou veelmaals gröten von Brut un Brögam, un se lat jou beden, jor Hochtied döchtig mei to fiern.

Bringt met 'n goden Appetit, un et gift ok masse Beer un Sprit. Doch weest vernünftig dot jou nich to doll besupen, un makt keen Spektakel, sünst liggt ji buten. Un stellt jou ok all pünktlich an 'n Freidag nammidag klok dree in't Trauhus in, dat dat nich den Boten sien Schuld mag sin.

Eine andere Art ist diese: „Von den Verlobten (Name des Paares) bin ich gesandt.“

Sie möchten so freundlich sein und stellen sich am Freitag um (Uhrzeit) ein, um ihren Hochzeitstag in Freuden mitzufeiern. Und stellen Sie sich recht zahlreich ein, damit nicht der Bote mag schuld dran sein.“

Oder: „Es hat mich hergeführt der Bräutigam (Name) und die Braut (Name).“

Das Paar läßt herzlich bitten und infertiert die jungen Herren und Damen, wie es sich gebührt: Sie mögen so gut sein und stellen sich am Freitag ein, daß Sie dem Brautpaar die Ehre erweisen und mit ihnen fröhlich feiern und speisen. Und stellen sich recht zahlreich ein, daß der Bot nicht schuld dran sein.“

Aus einem anderen Spruch existiert nur ein Bruchstück, das zum Mitbringen von Messer und Gabel auffordert:

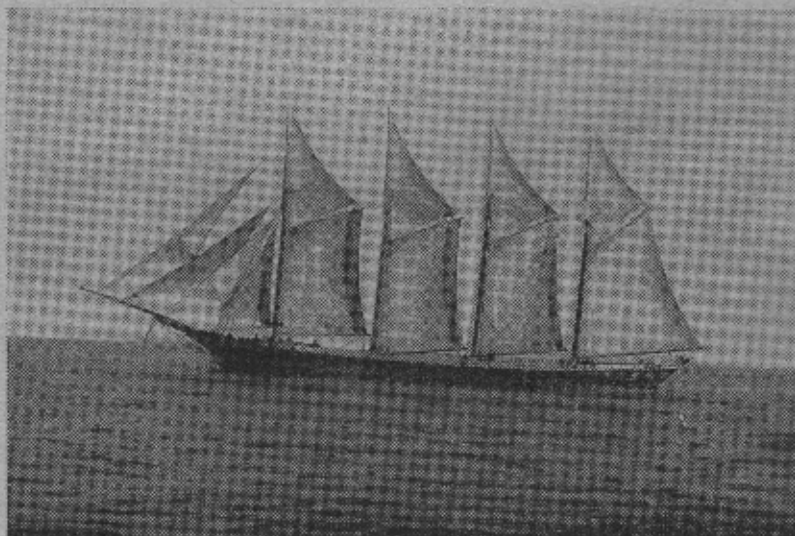
... denn hier is dat Gebruk un Sitt, dat jeder met Meß un Gabel itt.“

Heute wird der kurze Spruch nur noch hochdeutsch vorgetragen.

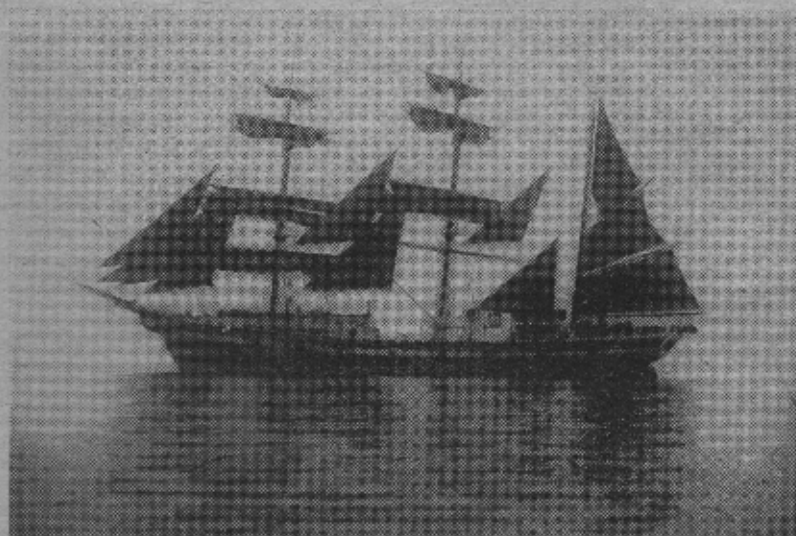
Aus den Sprüchen war einiges zu entnehmen: Es wurde tüchtig gefeiert, so daß mancher, der im Rausch randallierte, an die Luft gesetzt werden mußte.

Neptuns Orden für alte Bark

Geschichte der „Seuten Deern“ steckt voller Abenteuer – Oft segelte das Unglück mit



Vor dem Umbau zur Bark war die „Seute Deern“ ein Viermastgaffelschoner



Bark „Seute Deern“, 1943 aufgenommen vor Rügen von Fee Reinemuth

„Wir, Neptun, Herrscher aller Meere, Seen, Flüsse, Teiche, Tümpel und Pfützen, Alleinherrscher aller Tritonen, Nixen, Seeteufel, Quallen, Seehunde und Fische, überreichen der Bark „Seute Deern“, dem guten Schiff aus Holz, den Orden des Dreizacks!“ Mit dieser Auszeichnung bedachte der Meereskönig höchstpersönlich die Qualität der ess- und trinkbaren Vorräte an Bord des betagten Dreimasters, der vor einem Vierteljahr in Bremerhaven als schwimmendes Restaurant in den wohlverdienten Ruhestand segelte. Die lobenden Worte Seiner Majestät hat der neue Eigner der Bark, der Helgoländer Kaufmann und Sportsegler Hans Richartz, auf dem ersten Blatt einer ebenso originellen wie vielseitigen Verzehrkarte nachdrucken lassen. Dabei ist Neptuns Lobeshymne nur ein Bruchteil aus dem Füllhorn guter Einfälle und Attraktionen, mit denen Richartz mehr und mehr Gäste aus nah und fern auf die Planken seiner romantischen Sehenswürdigkeit zu Füßen des hochaufragenden Radarturms lockt.

Viel Geld hat der findige Helgoländer nach dem Ankauf der „Seuten Deern“ aufbringen müssen, um das in den vergangenen Jahren arg verkommene „süße Mädchen“ aus der guten alten Zeit der Segelschiffahrt in eine strahlende Schönheit zu verwandeln. Als Richartz in einer Julinacht vorigen Jahres den Windjammer von der Emdener Gastwirtin Erna Hardisty erwarb, ahnte er kaum, welche Bürde er damit auf sich nehmen sollte. Dennoch ließ er nicht von seinem Plan ab: Elf Monate lang verwischten Arbeitsmannschaften auf einer Emdener Werft in seinem Auftrag an allen Ecken und Enden der „Seuten Deern“ die häßlichen Spuren ihrer bewegten Vergangenheit und renovierten sie vom Rumpf bis zur höchsten Mastspitze. Derweil reiste Richartz Woche für Woche durch das norddeutsche Küstengebiet. Er forschte nach alten Bauzeichnungen und spürte Architekten und Segelschiffsexperten auf, die ihn berieten. Sein Ehrgeiz: Er wollte eine ebenso stilvolle wie originalgetreue Synthese zwischen einem echten Dreimaster und einem anspruchsvollen, behaglichen Bordrestaurant schaffen.

Als der Schlepper „Burkana“ den Windjammer am 22. Juni dieses Jahres von Emden nach Bremerhaven überführte und in das älteste Hafenbecken der Großstadt an der Unterweser bugsierte, konnte sich Eigner Richartz zufrieden die Hände reiben: Seine Wunschträume waren in Erfüllung gegangen. Die erfahrenen Seeleute und die neugierigen Schleute sind nicht minder überrascht, wenn sie die auf Hochglanz polierte hölzerne Bark betreten. Neptun hat seinen Orden zu Recht verliehen.

Masten und Rahen erstrahlen in einem leuchtenden Gelb. Von den hölzernen Decksaufbauten sind die schmutzigen Ölfarben von einst verschwunden, und die ursprünglich feine Maserung des Holzes ist wieder ans Tageslicht gekommen. Der Mittelpunkt der Bark, der einstige Laderaum, wirkt nach dem Umbau in ein Restaurant einladender denn je zuvor. Schiffszubehör und Erinnerungsstücke aus vergangenen Tagen, eine farbenprächtige Galfionsfigur und wertvolle Leihgaben aus der Schiffsahrtssammlung des Bremerhavener Morgensternmuseums zaubern unaufdringlich die zünftige ro-

mantische Atmosphäre. Aber auch auf dem Deck leisteten sachkundige Handwerker ganze Arbeit.

Mit dem Aulkreuzen der Bark an der Unterweser setzte auch das Bemühen ein, die bis vor kurzem noch recht lückenhafte Geschichte des „süßen Mädchens“ bis auf den Grund aufzuhellen. Die vor einigen Monaten in Bremerhaven gegründete „Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft“ und der von Hans Richartz eigens für diesen Zweck „angeheuerte“ Kapitän und Journalist Günther Schumann loteten tief und fischten kaum bekannte Einzelheiten zutage. Die teils turbulenten Ereignisse geben Stoff für einen abendfüllenden Film ab:

Der Segler entsteht im Jahre 1919 als Viermastgaffelschoner auf einer Werft im amerikanischen Hafen Gulfport und wird von einem Holzhändler aus New Orleans unter dem Namen „Elizabeth Bandi“ in Dienst gestellt. Aber die Jungferreise mit einer Ladung Holz für Brasilien führt nur bis zum 20. Grad südlicher Breite. In den Laderaum dringt ständig Wasser ein. Der Kapitän und die zehnköpfige Besatzung sind machtlos. Sie gehen auf Gegenkurs, steuern die Barbados-Inseln an und lassen die Schäden ausbessern. Grund der Leckage: Wurmfraß und viel zu frisches Holz, das sich verzogen hat. Dann lichtet der Windjammer erneut die Anker. Doch auch diesmal segelt das Unglück mit. Wieder dringt Wasser ein – und zu allem Überfluß ist eines Morgens der Kapitän spurlos verschwunden. Ein Verbrechen, ein Unfall oder Selbstmord? Das wird immer ein Rätsel bleiben. Der Steuermann und die Mannschaft verlieren die Nerven. Sie segeln zurück und verlassen vor der Küste einer kleinen Antilleninsel fluchtartig das Unglücksschiff. Erst nach Wochen erfährt der Reeder vom Schicksal seines verlassenen Besitztums. Er heuert neue Leute an und läßt den Viermaster wieder flottmachen. Nach dem dritten Anlauf erreicht das Schiff denn auch tatsächlich seinen brasilianischen Bestimmungshafen.

Aber schon auf der nächsten Reise, diesmal von der amerikanischen Ostküste bis Westindien, zeigt es sich erneut von seiner schlechten Seite. Wieder müssen die Männer bis zum Umfallen pumpen, und wieder versetzt der wurmstichige Segler die sonst unverwundlichen Burschen in Angst und Schrecken. Sie wollen nicht mehr und bestürmen den Kapitän, sie irgendwo von Bord zu lassen. Die Aufregung artet in eine offene Meuterei aus. Nur mit brutaler Waffengewalt kann der „Alte“ seine Besatzung in Schach halten. Er treibt sie immer wieder an die Pumpen und manövriert die „Liz“ dann doch noch nach Westindien.

Weil ihn die ständigen Reparaturkosten zu sehr belasten, verkauft der Holzhändler aus New Orleans den Schoner im Jahre 1925 an einen amerikanischen Landsmann, der allerdings auch nicht viel mehr Glück mit dem Schiff und seinen Würmern hat. Der New Yorker Börsenkrach, die weltweite Wirtschaftskrise und die scharfe Konkurrenz der Motorschiffe und Dampfer versetzen den letzten ladungsfahrenden Segler aus aller Herren Ländern den Todesstoß und reißen auch die „Elizabeth Bandi“ fast in den Strudel der Ereignisse hinein. Doch es bleibt ihr erspart, irgendwo abgewrackt oder als Objekt der Filmindustrie mißbraucht zu werden. 1931 erwirbt der Finne William Uskanen den vor diesem Schicksal verschonten Schoner und setzt ihn für Holzfahrten nach England und auf der Ostsee ein. Der Wechsel von Standort und Klima hat gute Folgen: Die Holzwürmer

verschwinden von Bord und tauchen nie wieder auf.

26 500 Reichsmark muß der Hamburger Reeder John T. Essberger am 7. November 1938 auf den Tisch legen, als er den Viermaster in Finnland aufkauft und bei Blohm + Voss von oben bis unten umbauen läßt. In genau sechs Monaten verwandelt die Werftarbeiter den stark vernachlässigten Windjammer in eine schlanke Bark mit drei Masten und einer prächtigen Galfionsfigur mit den Proportionen eines molligen Mädchens. Im Juni 1939 stellt Essberger das Prunkstück als künftiges Segelschulschiff unter dem verlockenden Namen „Seute Deern“ in Dienst und präsentiert es erstmalig auf der Kieler Woche. Aber der Kriegsbeginn macht Essbergers Traum zunichte, die rassistische Bark als frachtfahrendes Ausbildungsschiff über den Atlantik zu segeln. Die „Seute Deern“ schippert auf Salz- und Holzfahrten durch die Ostsee und macht sich als schwimmende Schulstätte für Matrosen nützlich. Sie gerät auf einer Fahrt nach Königsberg in einen Orkan und geht danach beinahe verloren, weil sie vor der Reede von Pillau quer durch ein Minenfeld läuft.

Nach der Kapitulation beschlagnahmen die Engländer den Segler und richten an Bord ein Gefängnis für entflozene deutsche Soldaten ein. Essberger steht inzwischen mit fast leeren Händen da: Er hat seine ganze Flotte verloren, insgesamt 24 Frachter und zwölf Tanker. Allein die „Seute Deern“ ist ihm treu geblieben und liegt in Lübeck. Ihr Schicksal in den Nachkriegsjahren ist hinlänglich bekannt: Von 1946 bis 1954 dient sie als Hotel- und Restaurantschiff, das viel Geld verschlingt, in Hamburg. Dann verkauft Essberger die Bark an einen aus Holland stammenden Amerikaner. Sie wird von der Elbe in die niederländische Hafenstadt Delfzijl geschleppt und als originelle Jugendherberge eingerichtet. Vieles kommt an Bord, was nicht zu einem echten Segler gehört. Nur das Geld, das dringend nötig ist, bleibt auf die Dauer aus. Im Dezember 1964 zahlt die Emdener Gastwirtin Erna Haristy fast 34 000 DM für den Dreimaster und überführt ihn in ihre Heimatstadt. Doch die Bürokratie der ostfriesischen Hafenmetropole macht ihr einen dicken Strich durch große Pläne. Die Beamten haben mit Hotelschiffen schlechte Erfahrungen gemacht und befürchten allen Ernstes, daß das „süße Mädchen“ das nach dem Krüge völlig modernisierte Emdener Stadtzentrum verunziert. Was nun?

Es löst sich alles wie von selbst auf: An einem strahlenden Junitag des Jahres 1965 kann sich das ramponierte Schiff nicht mehr über Wasser halten und versinkt bis zum Oberdeck in den Fluten. Erna Haristy streicht resigniert die Segel und bietet den wrackähnlichen Windjammer zum Verkauf an. Einen Monat darauf geht der Helgoländer Hans Richartz aus dem Tauziehen ernsthafter Interessenten als Käufer hervor. In der Chronik der „Seuten Deern“ beginnt ein neues Kapitel. Das letzte Kapitel, das Happy-End? Das vermag selbst Neptun nicht zu sagen.

Johann Haddinga

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 Ditzsch & Co., Bremerhaven, Hafenstraße 140. Postcheckkonto: Hamburg 136 95. Schriftleitung: Gert Schlechtriem, Bremerhaven-G., Georgstraße 90. Gestaltung: Hein Carstens