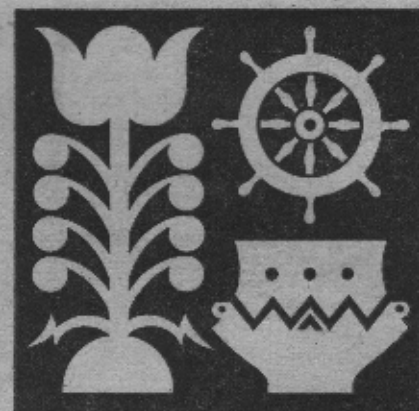


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimatbund an Elb- und Wesermündung e. V.

Nr. 210
Juni 1967



Dr. Arnold Rehm

Vor 150 Jahren fuhr der erste Dampfer auf der Unterweser

Man mußte es ihnen lassen, die Regie klappte. Die Bürger Glasgows hatten sich nämlich anders verhalten, als die Volksmeinung ihnen sozusagen vorschrieb. Viele hatten tief in ihren schottischen Beutel gegriffen, um das Dakapo einer Uraufführung vom Jahr 1812 würdig herauszubringen. Damals hatte Mr. Henry Bell die Schifffahrt auf dem Clyde und darüber hinaus die des Vereinigten Königreiches einfach auf den Kopf gestellt. Dies begann mit der Jungferntour seines Dampfers „Comet“ von Glasgow nach Helensburgh; am 5. August 1812 wurde eine neue Epoche durch den Kapitän des Schiffes auf den britischen Inseln angepfiffen. Der Versuch mit diesem Paddle-Steamer schloß natürlich ein happiges Risiko ein; aber Bell wagte es, mußte es wagen, weil sein in Helensburgh erworbenes Hotel heruntergewirtschaftet war von einem, der es auf die billige Tour gemacht hatte.

Eigentlich hatte es verdammt lange gedauert, bis einer auf den Gedanken kam, die „eisernen Engel“ an Bord von Segelschiffen anzumustern. Schon seit 1705 stöhnte die erste primitive Dampfmaschine in den Kohlenminen von Wales und pumpte das lästige Grundwasser an die Oberfläche. 1765 hatte James Watt dann die „richtige“ Dampfmaschine erfunden, die aber auch nicht ihre Abkunft von der Wasserpumpe verleugnen konnte. Es mußten weitere fünf Jahrzehnte über die See ziehen, bis es Robert Fulton in New York gelang, mit seinem Dampfschiff „Clermont“ den Schiffstreidlern sozusagen die Pferde auszuspannen. Der Erwerb der „Goldmedaille“ durch die Yankees hing wohl mit der Weite des Landes zusammen, war einfach eine zwingende Notwendigkeit da drüben. Außerdem standen dem Amerikaner die Wattsche Dampfmaschine und wertvolle Erfahrungen der Franzosen auf der Seine zu Gebot. Hier in Europa aber hatte man ja die Schnellposten, und deren Geschwindigkeit genügte den biedereren Bürgern.

„Dieser Bell“, meinten die Glasgower, „ist ein toller Kerl. Ob das klar geht?“ Im Grunde genommen hatten sie mit ihrem Zweifel recht, jedenfalls was die gastronomische Seite des Unternehmens anbelangt. Der Ruf des „Bath-Hotels“ war nicht wieder aufzudämpfen, und Henry Bell ließ deshalb PST „Comet“ als Jaunting Boat, als Ausflugsdampfer, an der schottischen Küste fahren. Hier erregte das Schiff überall Aufsehen und den Nachahmungstrieb der Techniker. Schon zehn Jahre nach der historischen Fahrt paddelten in Großbritannien bereits 140 Dampfer. Henry Bell hatte die industrielle Revolution an Bord der Segler angemustert. Aus diesem Grund feierten die Leute am Clyde die Jungferntour von PST „Comet“ auf eine gediegene Weise, denn sie leben dort von Schifffahrt und Schiffbau. Wirtschaftsorganisationen hatten beschlossen, das berühmte Schiff, dessen übrigens für den Landbetrieb konstruierte Maschine erhalten geblieben ist, nachzubauen und die historische Fahrt nach 150 Jahren zu wiederholen. Alles war stillet an Bord, einschließlich der Oberbekleidung von Passagieren und Besatzung. Diese maritime Schau von 1962 wurde ein großartiger Erfolg und die Stadt Glasgow um ein quicklebendiges Museum reicher.

In Bremen trat 1962 kein Ausschuß zusammen, um fünf Jahre später derartiges zu planen. Obwohl das Ereignis der ersten Dampferfahrt auf der Weser in den Werbeschriften der Stadt seit langem herausgestellt wird, wäre dieser Geburtstag am

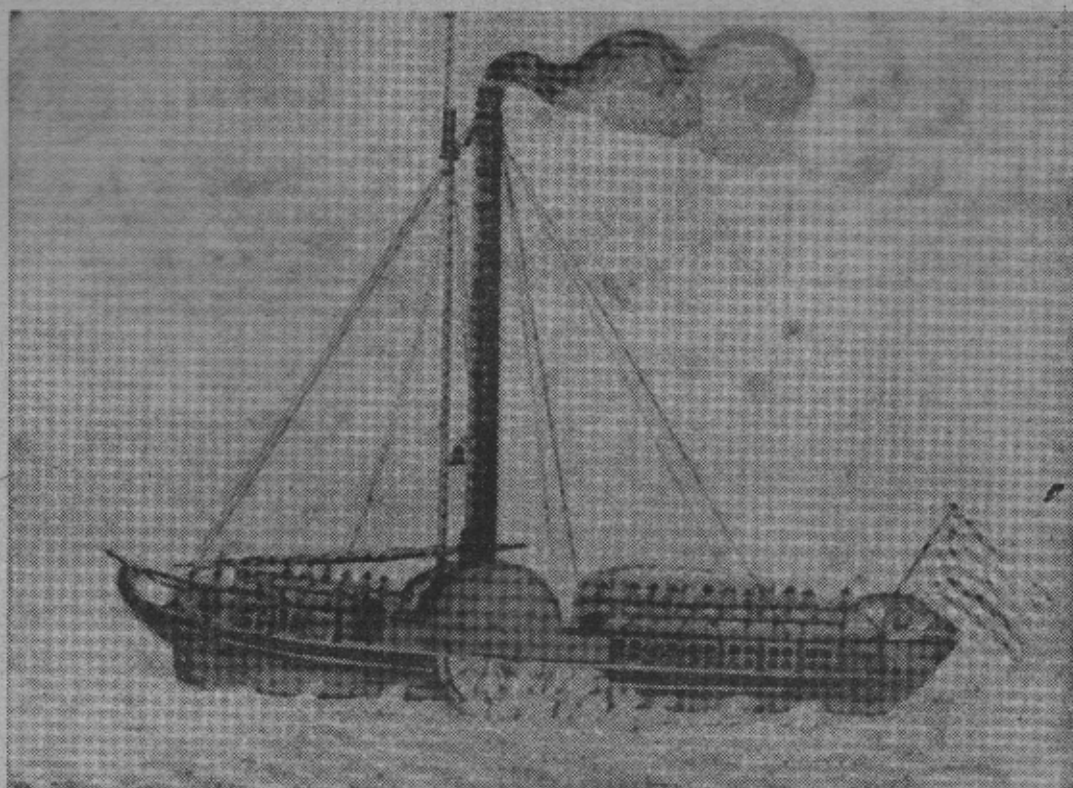
20. Mai 1967 fast vergessen worden. Vielleicht mit Recht, denn die erste Fahrt des Dampfers „die Weser“ hatte seltsamerweise keine umstürzenden Folgen wie in Schottland. Sie war nur eine Episode. Zwei Jahrzehnte später mußte man noch einmal beginnen, und dies kam so:

An und für sich ist es erstaunlich, daß Friedrich Schröder, Kaufmann in Bremen, sich schon fünf Jahre nach Henry Bell entschloß, es ihm gleichzutun. Schröder handelte wie sein Vater im Hause Langenstraße 21 mit amerikanischen Faßtabaken und führte deutsches Leinen nach den Staaten aus. Hier hatte er im Jahr 1775 das Licht der bremischen Welt erblickt und war im Geist hansischer Solidität ausgerichtet worden. Nach der Lehrzeit sah er sich in der Welt um, und was sich im höllischen Tempo auf den Britischen Inseln tat, erregte ihn mächtig. James A. Droop, sein Schwager, aber sorgte später durch Berichte dafür, daß die Unruhe in ihm anhielt. — 1813 gab es schon vier Schiffe auf dem Clyde. Sollte man nicht auch an der Weser im Fahrwasser dieser unternehmungslustigen Schotten segeln können? Bot ein Linienverkehr mit diesen Dampfbooten nach dem oldenburgischen Brake, 30 Kilometer stromabwärts, nicht eine reelle Chance? — Wegen der immer mehr zunehmenden Versandung der Weser mußte die Entladung der Seeschiffe jetzt hier im Hafen des ungemütlichen Nachbarn erfolgen, der ihnen seit Jahrhunderten den Weserzoll abgeknöpft hatte. Jeder Reeder mußte mehrmals nach Brake fahren, wenn sein Schiff dort zu Anker ging, und in seinem Kielwasser folgten Makler und Ausrüster, Spediteure und Seeverversicherer. In einem regelmäßigen Damp-

ferverkehr mußte ein Geschäft liegen. Schröder faszinierte dieser Gedanke mehr und mehr, und am 23. Mai 1816 reift in ihm der Entschluß zur Tat heran.

Im Stil der Zeit, höflich, aber weit-schweifig, beantragte Friedrich Schröder bei den „Magnificis“ zunächst ein Privileg für einen Dampfschiffsverkehr auf der Unterweser für 25 Jahre. Dieser Antrag schlug sozusagen ein, und Senatssyndikus Dr. Schöne wurde beauftragt, dem Gegenstand zusammen mit anderen eine gründliche Untersuchung zu widmen. Dr. Schöne stellte zunächst einige Rückfragen und rankte dann seine Ausführungen ebenso umständlich um ein nicht ganz richtig zitiertes Wort des römischen Dichters Propertius: „In magnis (et) voluisse sat est“, in großen Dingen genügt (auch) der gute Wille. Das Wörtchen „auch“ unterschlug Schöne — ob gewollt oder ungewollt, steht dahin —, und diese Auslassung gab der Sentenz fraglos den Charakter einer Allgemeingültigkeit. Der Senat ging kein Risiko ein: „Sollte die Unter-prise nicht rendieren, so verunglücke sie nur für den Unternehmer, den Senat treffe keine Kosten...“ Die Regierung der Hansestadt handelte entsprechend, nachdem sie ihren Entschluß am 14. Juni 1816 durch den Bürgerkonvent hatte sanktionieren lassen. Aus grundsätzlichen Erwägungen kürzte aber der Senat die Dauer des Vorrechts von 25 auf 15 Jahre.

Nach diesem Entscheid beantragte Schröder bei den anderen Uferstaaten dasselbe Privileg, berief aber gleichzeitig ein Drei-Männer-Kollegium von Sachverständigen. Hierzu gehörte der damals schon



Zeitgenössisches Bild des ersten Weserdampfers von 1817

Dampfschiffahrt auf der Weser als Ehrensache bezeichneten. Davon hielt man nichts im Rathaus. Was hieß beim Dampf schon Ehre? Durch die Stadt geisterte eine Wirtschaftskrise. Man hatte den Daumen auf die Taler der Staatskasse zu halten. „Konzertierte“ Aktionen antizyklischen Stils waren noch nicht erfunden.

Wir müssen schließlich vermelden, daß der Senat es für gut befand, Sand in die Maschine der „Weser“ zu streuen: Die „Wittheit“ entzog Schröder sogar das Privileg. Es meldete sich aber keiner, der das Risiko im freien Wettbewerb auf sich nehmen wollte.

Johann Lange aber gewann später mehr Ruhm als der Reeder Schröder, der auch nach Ablehnung seines Hilfesuchts weiter in den Beutel griff, um das Unternehmen schwimmend zu erhalten. Der Senat hatte in dieser Beziehung richtig getippt: „Bei dem bekannten festen Willen des H. Schröder ist an ein Aufgeben der Unternehmung, selbst wenn sie noch schlechter rentierte, nicht zu denken.“

So schipperte „Die Weser“ weiter, Jahr für Jahr, nach Gründung Bremerhavens auch bis zur Geeste. Sie gewann sogar einen Rekord, von dem bislang nie die Rede war. Der Dampfer gehört zu den ersten Schiffen, die 16 Jahre technisch erfolgreich im Einsatz waren und deshalb wohl ein „blaues Band“ verdiente. Sein Vorbild PS „Comet“ paddelte nur vier Jahre, und die beiden deutschen Vorgänger, „Prinzessin Charlotte von Preußen“ und „Der Courier“ waren schon längst verfeuert, als „Die Weser“ immer noch fuhr. Und diese Runde geht klar an Johann Lange. Dessen Spanten und Decksbalken, aus gesundem Eichenholz gut verzapft, konnten Knüffe vertragen.

Vom Ende der Schröder-Linie kündigt eine schlichte Anzeige in der „Bremer Zeitung“ vom 13. 11. 1828:

Dampfschiffahrt

Die Fahrten des Dampfschiffes „Die Weser“, werden mit der am Donnerstag, dem 14. Nov. noch stattfindenden Rückfahrt von Brake geschlossen.

Es ist ein unbestrittenes Verdienst von Johann Lange, die Entwicklung des Schiffbaues nach Außerdienststellung der „Weser“ weiterbetrieben zu haben, indem er das Erbe Schröders als Bauherr und Reeder antrat. Sechs Raddampfer sind unter der Werftflagge gefahren, die alle den Namen „Bremen“ und „Gutenberg“ führten. Mit den eisernen Schiffen „Bremen“ (3) und „Gutenberg“ (3) ernteten die Nachkommen die Früchte aus den Bemühungen, die der Vater zur Lösung des Problems aufgewendet hatte. Diese Dampfer waren technisch sozusagen fertig und brachten Geld. Die Länge der letzten „Gutenberg“ war inzwischen auf rund 50 m angewachsen. „Länge läuft“, sagen die Engländer, und Tempo war jetzt erforderlich, denn der Verkehr auf der Weser hatte sich durch die Gründung Bremerhavens vervielfacht. Beide Schiffe wurden 1872 vom Norddeutschen Lloyd erworben. Er wollte diese lästige Konkurrenz auf „seiner“ Weser los sein.

Vor 120 Jahren:

1. Ankunft des amerikanischen Postdampfers „Washington“

Als in der Frühe des 19. Juni 1847 der Postdampfer „Washington“ nach seiner ersten Atlantikfahrt auf der Reede von Bremerhaven ankerte, konnten sich in den Vereinigten Staaten von Amerika wie in Bremen besonders ein paar Männer eines Werkes freuen, das sie in fast dreijähriger Arbeit mit Zähigkeit und mit Geduld zu einem vollen Erfolg geführt hatten.

Seit langem hatte die amerikanische Postverwaltung es als hindernd empfunden, in ihrer Tätigkeit von der englischen Postdampferlinie abhängig zu sein. Ihr Plan, eine eigene Dampfschiffsverbindung mit einem Hafen des europäischen Kontinents herzustellen, erregte daher die Gemüter hüben wie drüben. Bald traten Le Havre, Antwerpen, Amsterdam, ja sogar Glückstadt und Lissabon in den Wettbewerb, um für sich die Vorteile eines solchen Unternehmens zu sichern. Von Hamburg und Bremen war in diesem Zusammenhang vorerst nichts zu hören. Da machte der weitschauende Senator Arnold Duckwitz dem amerikanischen Konsul in Bremen, A. Dudley Mann, zuerst halb im Scherz, den Vorschlag, doch die Hansestadt an der Weser als Endhafen der vorgesehenen Schifffahrtslinie zu wählen. Der Konsul, ein warmer Freund Bremens, versprach, bei den zuständigen amerikanischen Instanzen in diesem Sinne wirken zu wollen. Und tatsächlich gelang es ihm, Staatssekretär James Buchanan, den späteren Präsidenten der Vereinigten Staaten, und Generalpostmeister Johnson für die Idee zu gewinnen. Die Sache nahm für Bremen nunmehr eine solche Bedeutung an, daß der Präsident des Senats, Bürgermeister Johann Smidt, es für notwendig erachtete, ein Mitglied des Senats nach Amerika zu entsenden.

Aber Duckwitz hatte schon vorgearbeitet und empfahl dem Bürgermeister, seinen Freund, den Kaufmann Carl Theodor Gevekoht, mit dieser Mission zu betrauen. In seiner Unterhaltung mit Smidt betonte er, daß gerade Gevekoht der richtige Mann in der Erledigung der wichtigen Angelegenheit sei. Dieser sei „in Baltimore etabliert gewesen, habe viele persönliche Bekanntschaften in den Staaten, habe kein Geschäft, sei Witwer und in jeder Hinsicht geeignet“. Smidt ließ sich sofort überzeugen, und kurzum sagte er zu seinem Senator: „Holen Sie ihn mir sogleich her, er muß mit dem nächsten Steamer weg.“

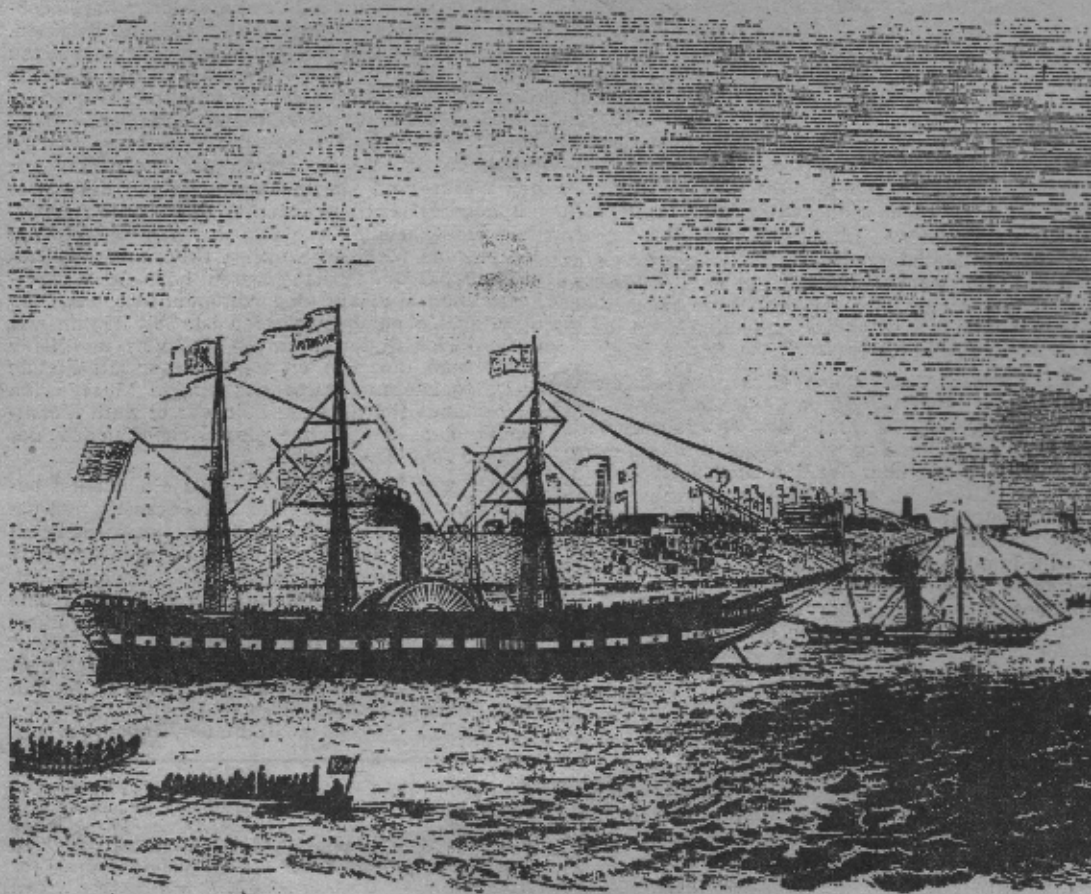
Im Dezember 1845 trat Gevekoht, der vom Senat mit allen erdenklichen Vollmachten ausgestattet worden war, seine Reise nach Amerika an. In langwierigen Verhandlungen, die sich teils in Wa-

shington, teils in New York abspielten, gelang es der Geschicklichkeit Gevekohts, die Angelegenheit zu einem erfolgreichen Abschluß zu bringen, obwohl es bisweilen scheinen wollte, daß noch im letzten Augenblick einige Widersacher den Sieg davontragen würden.

Nicht nur in Bremen, sondern auch in vielen anderen deutschen Staaten erkannte man die Wichtigkeit des Vorhabens. Daher unterstützten sie ebenso wie die Hansestadt das Unternehmen in finanzieller Hinsicht durch Zeichnung von erheblichen Geldsummen. Die Bremische Bürgerschaft war mit der Bewilligung von 100 000 Dollar mit gutem Beispiel vorangegangen. Insgesamt kamen in Deutschland für das Projekt 300 000 Dollar zusammen. Bremen sah überdies von der Erhebung der Hafengebühren für die Schiffe der neuen Schifffahrtslinie, der von dem Fondsmakler Edward Mills gegründeten Aktiengesellschaft „The Ocean Steam Navigation Company“, ab. Auch in der Regelung des deutsch-amerikanischen Postverkehrs zeigte man bremischerseits ein großes Entgegenkommen.

Der Tag der Ankunft der „Washington“, die die Cunard-Dampfer an Größe übertraf, wurde von der gesamten bremischen Bevölkerung als ein Festtag gefeiert. In der Stadt wehten viele Flaggen, unter denen neben den bremischen Farben und dem Sternenbanner schwarzrotgoldene Flaggen stolz im Winde flatterten. Obgleich das Hissen der deutschen Freiheitsfarben im Zuge der Demagogenvorfolgung seit 1832 in Deutschland verboten war, wurde in Bremen damals das Zeigen von Schwarz-Rot-Gold nicht unterdrückt. Die Ankunft der „Washington“ löste naturgemäß auch einige festliche Veranstaltungen aus. Bei einem großen Mahl feierte Bürgermeister Smidt die deutsch-amerikanische Freundschaft. Mit einem gewissen Stolz wies er darauf hin, daß nach der Beendigung des amerikanischen Freiheitskampfes bremische Schiffe die ersten gewesen seien, die von Deutschland aus die Häfen der jungen Republik angelaufen hätten: „Das, so scheint es, ist in Amerika nicht vergessen worden, und gleichsam zur Vergeltung senden die Vereinigten Staaten, indem sie erkannt haben, daß der beste Schlüssel zu Deutschland der Bremer Schlüssel ist, uns ihr erstes Dampfschiff, den „Washington“. Als nach der Besichtigung des Dampfers in Bremerhaven der Bürgermeister erneut das Wort ergriff, führte er aus, daß es seines Erachtens richtig gewesen sei, für die Feler des großen Ereignisses den längsten Tag des Jahres, Sommeranfang gewählt zu haben: „Wohlan, wir sehen darin eine gute Vorbedeutung für das Unternehmen, dessen Anfang uns hier versammelt hat, für einen langen Lebenstag des edlen Schiffes, auf dessen Planken wir stehen, für einen langen Lebenstag der Dampfschiffsverbindung, welcher dieses Schiff als erstes dient, für einen langen Lebenstag der freundschaftlichen Verbindung zwischen Deutschland und Amerika!“ Der Senat ernannte Konsul A. Dudley Mann „wegen seiner vielfachen Bemühungen um die Förderung des bremischen Handels und eines beschleunigten Schiffsverkehrs mit Nordamerika“ zum Ehrenbürger der Freien Hansestadt Bremen.

Die enge Verbundenheit zwischen dem amerikanischen und dem deutschen Volke wurde nach hundert Jahren anlässlich eines Festaktes in der oberen Halle des alten Rathauses in Bremen vor aller Öffentlichkeit erneut zum Ausdruck gebracht. Sie fand ihren Niederschlag besonders in Ansprachen des damaligen Oberbefehlshabers für die amerikanische Besatzungszone, General Lucius D. Clay, und des Präsidenten des Senats. Wie ein Jahrhundert vorher Bürgermeister Smidt es getan hatte, feierte diesmal Bürgermeister Wilhelm Kaisen die Eröffnung des Postdampferverkehrs zwischen Amerika und dem europäischen Kontinent „als eine Kulturtat, die in ihrer weltwirtschaftlichen Auswirkung und politischen Bedeutung weit über ihre Tage hinaus das Schicksal unserer Stadt und ihrer Beziehungen zu den Vereinigten Staaten von Amerika bestimmt habe“.



D. „Washington“ vor Bremerhaven, Holzschnitt von 1847

Fritz Peters, Bremen

Sonntäglicher Besuch des Landes Wursten

Am 23. Juni beging Rektor a. D. Eduard Krüger in Nordenham seinen 75. Geburtstag. Seit langen Jahren ist er dem Heimatbund der Männer vom Morgenstern verbunden. Er gehört zu den Mitgründern des Marschenrates. Vor kurzem ehrte ihn die Hermann-Allmers-Gesellschaft durch die Ernennung zum Ehrenmitglied. Eduard Krüger ist nur wenige Wochen jünger als der Rüstringer Heimatbund, den er über Jahre erfolgreich leitete. Der fleißige Forscher hat in seinem Leben eine schon fast unübersehbare Zahl von Aufsätzen verfaßt, die größtenteils „seine“ Landschaft Butjadingen behandeln. Aus der Geschichte dieses friesischen Marschenlandes hat er immer wieder neue Seiten anblättern können, welche die Vielfalt seiner geschichtlichen Interessen spiegeln. Viele Heimatfreunde haben Krüger bei seinen Führungen als wortmächtigen Interpreten der Natur- und Kulturgeschichte Butjadingens kennen- und schätzengeliebt und mit ihm die dortigen historischen Bauten besichtigt. Eine seiner jüngsten Schriften, 1966 erschienen, beschäftigt sich mit Wilhelm Müller, dem Gründer der Stadt Nordenham. Gleichsam auf Allmers' Spuren wandelnd, schrieb Krüger sein Marschenbuch „Zwischen Weser und Jade“ (Oldenburg 1949), in dessen Geist auch der folgende Aufsatz geschrieben ist.



Rektor Eduard Krüger bei einer Führung, 1964

Butjadingen und Wursten, sie sollten einander Freunde sein wie gute Geschwister einer Mutter — sie, die dem gleichen Meer entstiegen, die ein Schicksal seit Jahrhunderten band an Strom und See. Die Butenland, dort Wursten, so gürten sie die fliehenden Gestade, hüten sie die Ufer des scheidenden Stromes. Zur Rechten wie zur Linken wachen Menschen über Deiche und Sicke, Balgen und Priele, Nachfahren eines im Ringen mit der Übermacht und dem Meer hart und groß gewordenen Stammes friesischen Blutes.

Wahrlich, sie sollten sich Freunde sein, die von hüben und drüben, die Butjenter und die Wurster. Statt dessen sehen und kennen sie sich kaum, weder in der Landschaft, in der Wirtschaft, in der Kultur. Früher war das anders. Als beispielsweise im Jahr 1499 Graf Johann von Oldenburg die berühmte Schwarze Garde gegen Stadt- und Butjadingerland in Bewegung setzte, der Marschenfreiheit ein Ende zu bereiten, da war es den Wurstern eine Ehrensache, den bedrängten Nachbarn im Kampf um Frieslands Freiheit zur Hilfe zu eilen. Bei Waddens, zwei Jahrhunderte zuvor, da es in den Fluten verging, lagen Rüstringer und Wurster auf blutiger Walstatt, erschlagen von kriegsgewohnten Landsknechten vieler europäischer Länder. — Das ist lange, lange her. Heute kennen die Waffengeführten vergangener Zeiten sich nicht mehr. Das Meer, der Strom trennte sie, machte sie einander fremd. Denn wer von uns kennt Land Wursten, und wo in Wursterfriesland weiß man sich aus in Butenlands Marschenweite? Aber nicht allein Strom und Meer sind schuld an dieser Entfremdung. Im Zeitalter des Verkehrs ist räumliche Trennung, auch über des Wassers Breite, kein Hindernis der Freundschaft. Nein, wer heute die Unterweserstädte besuchen will, findet dazu schnelle und bequeme Gelegenheit, und Tausende und aber Tausende diesseits der Weser nehmen alljährlich den Weg

in die Stadt, die längst ein Ausfallstor Deutschlands in die große Welt wurde. Wahrlich, das alte Bremerleeh, das so oft den Krieg in seinen bescheidenen Mauern sah, hat eine Entwicklung über sich ergehen lassen müssen, die es wohl zur Weltstadt machte, andererseits aber auch seine bewegte Vergangenheit in die Vergessenheit zerriß. So steht heute Wursten im Schatten der betriebsamen Unterweserstädte. Eingeklemmt zwischen Cuxhaven, dem äußersten Vorposten an Elbe und Weser, und Bremerhaven liegt es vergessen am Rand der Straße und der geräuschvollen Welt. Und doch, Land Wursten ist auch heute — und vielleicht deshalb — eines Besuchs und der Freundschaft aller Heimatfreunde auch diesseits des Stromes wert. Schon die Wanderung auf der Höhe des Deiches, etwa beim Columbusbahnhof beginnend, ist ein Erlebnis. Welch gewaltiges Bild entrollt sich unseren Blicken. Im Süden die Städte der Wesermündung, der breite Strom mit Fahrzeugen aller Art, gegenüber der mehr und mehr zurückweichende Küstensaum des Butjadinger Landes, gegen Nordwesten das weite Meer, und über allem ein unendlicher Wolkenhimmel — welch eine erhabene Augenweide! Kaum liegen die letzten Wohnstätten der Stadt in unserem Rücken, als schon das erste Ziel unserer sonntäglichen Wanderung erreicht ist. Unmittelbar am Deich, dem gewaltigen Schutzwall des Landes, der sich in acht Meter Höhe über 30 Kilometer an der Küste hinwindet, liegt das Dorf Weddewarden. Im „Schloß Morgenstern“ halten wir nach einem geruhigen Bummel durch die dörflichen Idylle-Einkerk. Einst als Veste die Stätte harten Kampfes freier Wursterfriesen gegen den habgierigen Erzbischof von Bremen, nachmals die Geburtsstätte des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, ist das Haus am und auf dem Deich heute eine gepflegte Gaststätte. Den Namen hat ihm ein fröhlicher Kreis Wurster Friesen gegeben, der sich hier um das Jahr 1882 regelmäßig zu löblichem Tun zusammenfand.

Von Weddewarden zur alten Kirche von Insuum ist nur ein kurzes Stück Weges. Wer Wursten besucht, sollte die halbstündige Wanderung dorthin nicht scheuen. Hart am Seedeich steht das alte Wahrzeichen Wurstens, der Ochsenturm. Einsam auf einer Wurt über Land und Meer schauend, denn nur ein paar Häuser, Prediger- und Küsterwohnung stehen in seiner Nähe, ist der altersgraue trutzige Turm der Rest der alten Kirche zu Insuum aus dem Jahr 1218. Im Jahr 1881 hat man das verfallene Gotteshaus abgebrochen; den Turm, lange Jahrhunderte hindurch ein wichtiges Seefahrtszeichen der Wesermündung, vergaß man, bis die Männer vom Morgenstern sich seiner annahmen. Wahrlich großartig ist der Blick von der Höhe dieses steinernen Recken und Zeugen einer mehr als sieben Jahrhunderte währenden Vergangenheit. Unter uns dehnt sich das ebene bebaute Land vom Seedeich zu unseren Füßen bis hinauf zum Geestrand, auf dem eng beieinander die Pipinsburg, die Heidenstadt und das Bülsenbett träumen von Urväter Tagen. Dort sind auch die Türme von Wremen, Mulsum, Misselwarden, Padingbüttel und Dorum, die einzigen Senkrechten in der flachen Weite der Marsch. Durchs ganze Land verstreut liegen die Wurtten. Auf den größten und höchsten wohnen die Dörfer, die meisten dagegen sind verlassen, einsame Zeugen und Kläger zugleich: Ihre Wohnstätten wurden ein Opfer erzbischöflicher Rache, sie gingen in Flammen auf, unter den Brandfackeln seiner Landsknechte.

Und dann die See, die weite. Ein silberner Glanz leuchtet über ihrer Unendlichkeit, bis dorthin, wo Himmel und Erde einander die Hand reichen auf ihrem Weg in die Ewigkeit. Zur Linken blaut in der Ferne Butenlands Küstensaum...

Wir nehmen Abschied vom Ochsenturm zu Insuum und seinem steinumwehrten Gottesacker, auf dem Grabplatten aus der Mitte des 16. Jahrhunderts Wache halten über Tod und Vergänglichkeit. Allzu gern würden wir über Wremen und Solthörn hinaus zum Allendeich einen Besuch abstatten, allein die Zeit entzieht, und der Weg ist weit. Statt dessen halten wir Einkehr in Speckenbüttels Landschaftspracht. Inmitten von Bäumen und Teichen hat hier der Bund der Männer vom Morgenstern ein Werk erstehen lassen, das über die Gegenwart hinaus von unschätzbbarer Bedeutung sein könnte. Es war wiederum Jan Bohls, der die Anregung gab zur Gründung eines Bauernhausvereins, um hier in Speckenbüttels Parklandschaft alle im Gebiet der Morgensterner noch vorhandenen landschaftsgebundenen Hausarten der Nachwelt wenigstens in einem Schaustück zu erhalten.

Es wäre ein törichtes Unterfangen, die so geschaffenen Hausarten gewissermaßen als heimatkundliche Anschauungsgegenstände beschreiben zu wollen. Wer einmal in einer stillen Stunde durch die schlichten Räume dieser Häuser gegangen ist, wer gar das Glück hatte, am offenen Herdfeuer die Stunde der Dämmerung zu verträumen, der haßt

die Redensarten um Herzensangelegenheiten. Mögen viele kommen und verweilen bei dem, was unseren Vätern heilig war! — Ein Sonntag im Land Wursten, ein, wenn auch flüchtiger Besuch seiner Landschaft, Geschichte und Kultur. Reich belohnt für die geringen Mühen des Tages kehren wir zurück in die heimatliche Marsch, im Herzen den Wunsch, recht bald wieder einmal Wanderer sein zu dürfen im Land der Wurster Friesen.

Eduard Krüger, Nordenham

Richard Tiensch wurde Ehrenbürger Otterndorfs

Zu unserer großen Freude erreichte uns die Nachricht, daß unser Ehrenmitglied Richard Tiensch zum Ehrenbürger der Stadt Otterndorf ernannt worden ist. Wenn man weiß, daß Otterndorf mit einer solchen Verleihung recht sparsam ist — T. ist erst der dritte Ehrenbürger überhaupt —, so ist diese Ehrung besonders hoch zu werten. In einer feierlichen Ratssitzung unter Anwesenheit des Landrats und des Oberkreisdirektors wurde ihm vom Bürgermeister Bortfeldt die Urkunde überreicht. Sie hat folgenden Wortlaut:

„Ehrenbürger-Urkunde. Herrn Richard Tiensch, Otterndorf, wird durch einstimmigen Beschluß des Rates der Stadt vom 22. März 1967 für seine besonderen Verdienste um die Stadt Otterndorf das Ehrenbürgerrecht verliehen.

Die Stadt spricht ihm für die auf den Gebieten des Natur- und Heimatschutzes, der Erforschung der Familiengeschichte und Erhaltung des Volksgutes an der Niederelbe geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Otterndorf, 14. April 1967“

Richard Tiensch war von 1914 an bis zum Ende des zweiten Weltkrieges als Lehrer und Schulleiter an der Schule in Otterndorf-Müggendorf und danach bis zu seiner Pensionierung 1957 als Rektor an der Volksschule in Otterndorf selbst tätig. Während dieser langen Zeit hat er sich von Anfang an um die Geschichte und die Menschen der Niederelbe bemüht und in beispielhaft gründlicher und fleißiger Arbeit trotz oft starker schulischer Beanspruchung unendlich viel Wertvolles zusammengetragen. Gerade nach seiner Pensionierung, als er über seine Zeit verfügen konnte, war es ihm möglich, ein besonders wichtiges Werk herauszubringen: Das älteste Bürgerbuch, das den Zeitraum von 1587 bis 1773 umfaßt. Wenn man bedenkt, daß auf rund 800 Schreibmaschinenseiten die Namen von 2825 Otterndorfer Bürgern erscheinen, dann mag man ermessen, welch ungeheure Forschungsarbeit darin steckt. Das zweite Bürgerbuch (1774 bis 1920) ist seit 1965 in Arbeit.

Aus seinem Schaffen und seinen Veröffentlichungen seien noch erwähnt: Werke über die Otterndorfer Gold- und Silberschmiede, über die Volksdichtung und die Kartei der Einwohner Otterndorfs vom 16. bis zum 20. Jahrhundert, über Ergebnisse der Familienforschung alter Hadelser Familien. Damit ist natürlich nur einiges angedeutet. Hinzu kommen viele weitere Arbeiten und das ständige Streben, alte Kulturgüter zu erhalten. Wie schon aus dem Wortlaut der Ehrenurkunde hervorgeht, hat er sich — bereits seit 1920 — dauernd um die Erhaltung des Volksgutes an der Niederelbe, um den Natur- und Heimatschutz und um die Erforschung der Familiengeschichte bemüht. 1934 gründete er das Heimatmuseum, das nun seit einigen Jahren eine wirkliche würdige Unterkunft im Kranichhaus gefunden hat, dessen bauliche Wiederherstellung auch auf eine Anregung des Geehrten in Angriff genommen worden ist. Seit Beginn war Richard Tiensch der Leiter des Museums, und heute erlebt man ihn, wie er die Besucher mit Freude und Begeisterung durch das schöne Museum im Kranichhaus führt. Lange Zeit war er auch Vorsitzender der Kreisgruppe des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern.

Zwar war Richard Tiensch stets ein äußerst bescheidener Mann, der in der Stille schaffte und nie auf äußere Ehrungen bedacht war. Um so mehr ist anzuerkennen, daß ihm in den letzten Jahren eine Anzahl besonderer Ehrungen zuteil geworden ist. Außer dem Bundesverdienstkreuz (1957) und dem Niedersächsischen Verdienstkreuz I. Klasse überreichte man ihm 1959 den „Hermann-Allmers-Preis“ als erstem Träger dieses Preises nach der Stiftung.

Jetzt wurde er Ehrenbürger seiner Stadt, die ihm damit Dank abstattete für seine Arbeit.

R. Binder, Bremerhaven

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. Postfachkonto: Hamburg 136 06. Schriftleitung: Gert Schlechtriem, Bremerhaven-G., Georgstraße 90. Gestaltung: Heia Carstens