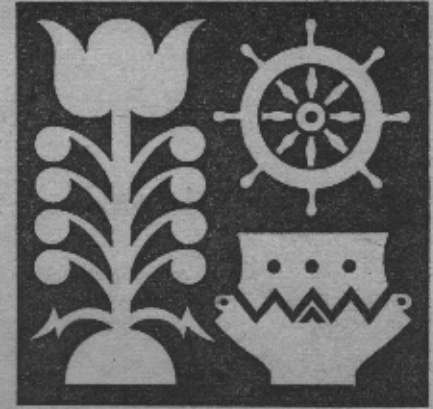


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Nr. 241
Januar 1970



Benno Eide Siebs

Jugenderinnerungen aus Bremerhaven (2)

Zu den schönsten Tummelplätzen für die Jugend gehörten die kleinen Sandstrände an der Nordmole des Fischereihafens. Sie sind längst verschwunden. Aber im Herbst üben die reifen Kastanien auf dem kleinen Wiesendreieck zwischen Geestemünder Marktplatz und Kanalbrücke auf die Jugend noch heute die gleiche Anziehungskraft aus wie vor 70 Jahren.

Verfügt die Eltern über einen Garten, wurden dort wohl Gesellschaftsspiele wie Bindekuh veranstaltet oder man spielte auch auf dem Rasen Krocket. Es versteht sich, daß, wenn wir zu einem, solche Vergnügen versprechenden Geburtstag eines Freundes eingeladen waren, eine Galausgabe des damals beliebten Matrosenanzuges angezogen wurde.

Ein Vergnügen besonderer Art bildete eine Fahrt mit der kleinen Bootsfähre, die in der Nähe des Anlegers der Weserfähre die Geeste überquerte. Für das Vergnügen — ein Gespräch mit dem alle Welt duzenden Fährpächter Peter Eckhoff eingeschlossen (sein Kumpel Brünjes war schweigsamer Natur) — wurde man an dem Kasenhäuschen auf der Bremerhavener Seite um sage und schreibe zwei Pfennige erleichtert. Wohl der berühmteste Fahrgast, den Eckhoff befördert hat, war Leopold, König der Belgier. Der alte Seebär gefiel dem erlauchten Gast. Ehe er wieder an Land ging, stellte er sich deshalb mit den Worten vor: „Nun muß ich Ihnen aber doch verraten, mit wem Sie sich unterhalten haben. Ich bin der belgische König.“ Eckhoff, dem schon vorher einige Zweifel an dem auffallenden Gast gekommen waren, wurde dadurch in seinem Urteil bestärkt, daß bei dem Fremden nicht alles in Ordnung sei. Schonend gab er deshalb zurück: „So, Du bist der König von Belgien? Denn hest 'n goden Posten: den hol man fast.“

Für meine wissenschaftliche Bildung sorgte schon früh mein mütterlicher Großvater. Selbst von großem Wissensdurst erfüllt, suchte er mit mir zusammen gern das Städtische Museum auf, das sich im Bremerhavener Stadthaus an der Südseite des Kirchenplatzes befand. Kapitäne und andere Seeleute hatten von ihren Reisen in die Tropen, nach dem Fernen Osten usw. mancherlei Dinge mitgebracht, die heute wahrscheinlich zum Teil als große Seltenheiten gelten würden. Vor allem an die buntemalten Totempfähle mit ihren fratzenhaften Darstellungen und an die Tanzmasken kann ich mich gut erinnern. Dasselbe gilt von den zum Teil gewaltigen Muscheln und Schnecken von fernen Stränden. Später erhielt das Museum eine wesentliche Bereicherung durch die umfangreiche Sammlung heimischer Insekten des Geestemünder Arztes, Geheimrat Dr. Hartwig. Der völlige Verlust dieser Sammlungen im Krieg ebenso wie die Vernichtung wertvoller Privatsammlungen hat den Unterwieserstädten einen nicht wiedergutzumachenden Schaden zugefügt.

Eines Tages entführte mich der Großvater zur Besichtigung eines, wie er in Aussicht stellte, mächtigen Gemäldes an den Bremerhavener Geestedeich. Es stellte sich heraus, daß der Malermeister Hoffmann, der seine Kapitalien in einer Reihe größerer Mietshäuser anzulegen pflegte, eines dieser Häuser zur Verschönerung mit dem Kolossalgemälde des Schutzheiligen der Maler hatte versehen lassen. Zur Verdeutlichung war der Spruch hinzugefügt worden:

Ohn Sankt Lukas Gunst
Ist alle Kunst umsonst.

Im Gegensatz zu meinem Mentor war ich übrigens von dem eigenartigen Machwerk nicht allzu sehr angetan.

Als Schauspiel genossen wurden aber auch die Beerdigungen, vielmehr die Trauerzüge, die zu jener Zeit noch durch die ganze Stadt führten. Hörte man von ferne die Klänge des Chopinschen oder eines anderen Trauermarsches, wußte man Bescheid. Eilenden Fußes ging es dann hin zur Kanalbrücke, über die sich der Trauerzug bewegen mußte. Trotz elterlichen Verbots schloß man sich ihm an, um erst am Bahnübergang zwischen Geestemünde und Wulsdorf umzukehren. Da gab es bei dem schon damals ziemlich regen Güterverkehr nämlich fast stets einen Aufenthalt. Ja, es konnte vorkommen, daß dem Trauerzug hier oder in der heutigen Weserstraße eine Viehherde begegnete, die vom Außendeich auf eine der Weiden bei der Schweizerhalle umgetrieben wurde. Peinliche Verwicklungen waren dann die unausbleibliche Folge.

Wurde ein besonders angesehener Bürger zu Grabe getragen, konnte der Trauerzug ein recht eindrucksvolles Bild bieten, bewegten sich dann doch zwischen den Havelocks, Gehrocken und Zylinder der Bürger auch allerlei Uniformen. War der Verstorbene Ordensträger gewesen, wurden die Orden auf einem Samtkissen dem von zwei oder vier bis auf die Augen mit reichbestickten Decken verhüllten, mit schwarzen Federbüschen geschmückten Pferden fortbewegten Sarg vorangetragen. Bei der Beerdigung eines Verwandten von mir hatte man zunächst mich selbst für diesen Posten ausersehen. Aber zu meinem Leidwesen kam es dann doch anders. Ein Marineangehöriger trat an meine Stelle.

Einen der Höhepunkte des Jahres bildete für alt und jung der Jahrmarkt. Über ihn habe ich ausführlich in meinem Buch „Am grauen Strand“ berichtet. Jahrmarktszeit war zugleich die hohe Zeit des Stadttheaters und der „Lokale“. Seit Cornelius Janssen Cornelius' Zeiten befanden sich die Bretter, die die Welt bedeuten, im Volksgarten am

Geestedeich. Hier ging es einigermaßen familiär zu. Ursprünglich einmal durfte das Spiel nicht beginnen, ehe Cornelius selbst durch ein Zeichen bedeutete hatte, daß die Honoratioren ihr Bier oder ihren Grog ausgetrunken hatten. Später, in den 80er bis 90er Jahren, scheint es an solcher strengen Ordnung gefehlt zu haben. Damals erfreute eine Primadonna die Einwohner der Unterweserorte mit ihrer Kunst. Mein eigener Vater — zu jener Zeit noch Junggeselle — war es, der zusammen mit einem guten Freunde (er sollte später mein Schwiegervater werden) besagter Dame vor Beginn der Vorstellung durch einen Blumenstrauß seine Devotion zum Ausdruck bringen wollte. Es klappte auch alles vorzüglich. Als dann aber, reichlich früh, der Vorhang aufging, konnte sich nur der Freund noch halbwegs hinter den Kulissen in Sicherheit bringen. Für meinen, schon wegen seines hellen Schoßrocks unverwechselbaren Vater war es zu spät. Es gab für ihn keine Rettung mehr. Ob er den donnernden Applaus des Publikums als Entschädigung empfunden hat, ist mir unbekannt. Er selbst sprach verständlicherweise wenig über dies sein Theaterdebüt.

„Lokale“ hatte Bremerhaven als Hafenstadt zu allen Zeiten in genügender Zahl aufzuweisen. Unter denen, die vom Freimarkt profitierten, gab es seriöse und andere. Vor allem in den angesehenen Hotels rund um den Bremerhavener Marktplatz, Beermanns Hotel, Herrmanns Hotel, Löhns Hotel und dem Woogeschen Hotel am Eingang der Bürgermeister-Smidt-Straße, das später Theodor Goßler übernahm, ging es während des Jahrmarkts hoch her. Die anderen — ich nenne das „Odeon“, „Euterpe“, „Menges Tonnhallen“, Peickert in der Wilhelmstraße und von Hassel in der Geestemünder Marktstraße, dazu die unendlich vielen Gastwirtschaften „mit Damenbedienung“ und die mit roten Laternen — waren uns Jungen natürlich verschlossen. Immerhin ließen uns gelegentliche Blicke durch die Türen den festen Entschluß fassen, später einmal das über sie verhängte Tabu zu brechen.



Borriesstraße um 1900, Morgensternmuseum



Geestemünder Fischdampfer nach Eisfahrt am Geesteufer vor der Häuserfront der heutigen Bussestraße, um 1900, Morgensternmuseum

Erheblich ruhiger als im betriebsamen lebhaften Bremerhaven ging es in Geestemünde und Lehe zu. Geestemünde und bis zu einem gewissen Grade auch Lehe hatten die Eierschalen ihrer hannoverschen Herkunft noch nicht ganz abgestreift. Wie es bald nach der Gründung des Hafenorts Geestemünde ein Hotel zum Kronprinzen von Hannover gab, wie noch heute die Kanalbrücke und noch etwas anderes, nämlich die vielen Buntsandsteinplatten und die roten Bordsteine der Bürgersteige aus dem zum Königreich gehörenden Solling an die hannoversche Zeit erinnern, so hatte Geestemünde um 1900 herum noch ein „Hotel Hannover“, einen „Braunschweiger Hof“, einen „Herzog von Cambridge“ und Lehe seinen „Englischen Garten“. Eine Ausnahme bildete namensmäßig Lehrkes Hotel am Geestemünder Marktplatz, in dem Johann Lehrke seine Gäste trefflich verpflegte und ihnen zudem seinen farbenprächtigen Papagei vorführte. Ich selbst fand kein Lokal so reizvoll wie die von dem Bahnrestaurateur Herrn L. Prüser geleitete Wirtschaft im alten Bahnhof am Ende der heutigen Klufmannstraße, in der der Vater unter prächtigen Palmen sein Glas Bier trank und wir Jungen unsere Flasche „Selters“, „Soda“ oder „Brause“ (Preis 10–15 Pfennig) nicht schnell genug leeren konnten und dann wohl obendrein eine Tafel Schokolade am Stollwerk-Automaten (Preis gleichfalls 10 Pfennig) „ziehen“ durften. Hatte man Glück, erlebte man die Abfahrt oder Ankunft eines der nicht allzuoft verkehrenden Züge. Ein Kellnerlehrling mit einem Bauchladen lief dann am Zug entlang und pries mit glockenheller Stimme seine Waren an: „Halberstädter Würstchen — belegte Brötchen — Nienburger Biskuit — Aromatik-Bier“, wobei dem letzten Wort zum Zeichen, daß damit die Angebote erschöpft waren, ein besonders tiefer Ton verliehen wurde.

Höchste Wonne bereiteten der Familie nun aber die Kaffeepartien und Ausflüge in die nähere und weitere Umgebung der Stadt. Bald flog man am Alltag, bald am Sonntag aus. Wochentags beschränkten sich die Ausflüge im allgemeinen auf Nahziele, wie die „Tanne“ in Speckenbüttel, von der aus man die romantischen Requisiten des Speckenbütteler Parks, die Borkenhäuschen, die Aolsharke, das an eine mittelalterliche Burg erinnernde Parktor und die (künstliche) Burgruine leicht erreichen konnte. Man begab sich zur „Seelust“ am Bremerhavener Außendeich, der im Schweizer Stil gebaute „Schweizerhalle“ neben dem Depot der Pferdebahn, Schwiefers Garten (dem ehemaligen Philippslust) in Wulsdorf oder Bucks Bahnhofswirtschaft mit ihren für uns Kinder besonders zugkräftigen Karpenteichen. Die meisten dieser Restaurants ließen sich mit der Pferdebahn leicht erreichen. Auch hier wieder der Preis 10 Pfennig (!), allerdings mit der Einschränkung, daß für die Strecke vom Straßenbahndepot Lehe bis Speckenbüttel ein Zuschlag von 5 Pfennig zu zahlen war.

Fuhr man „richtig“ in die Natur hinaus, wurden das von Förster Bevert geleitete Forsthaus in Nüchel, der Grafen Hof in Stotel, Döschers Gastwirtschaft in Loxstedt als Ausgangspunkt länge-

rer Wanderungen, sodann das Schloß Morgenstern in Weddewarden und endlich die Burg in Bederkesa bevorzugt. Aber auch Blexen mit seiner an spukhaften Sagen mehr als reichen Kirche und Brake mit so mancher Erinnerung an Admiral Brommy erfreuten sich großer Beliebtheit. Zu allem andern kam der von der Schule veranstaltete „Lustige Tag“. Er kündigte sich schon Wochen vorher durch die Proben der jugendlichen Musiker in der Schulturnhalle an. Kam dann endlich der lang ersehnte Tag herbei, zog der Schule eine aus Pfeifen und Trommeln gebildete Kapelle voraus. Ihr Repertoire war nicht allzu groß. Um so häufiger wurde das Lied „Hinaus in die Ferne“ gespielt, dem wir Unbeteiligten den von uns selbst verfaßten Text unterlegten:

Hinaus in die Ferne
Mit Butterbrot und Speck!
Das mag ich ja so gerne,
Das nimmt mir keiner weg.
Wer's doch tut,
Der kriegt was auf den Hut,
Der kriegt was auf den Schnabel,
Daß alles blut't.

Vielfältig war die Art der Beförderungsmittel zu diesen Zeiten. Nach Blexen fuhr man mit den von Kapitän Wulff und Kapitän Rose sicher gelenkten Raddampfern „Union“ und „Vredeborg“ (benannt nach der Friedeburg bei Nordenham). Nach Brake ging es mit dem sogenannten Bremer Boot, den wesentlich üppiger ausgestatteten Raddampfern des Norddeutschen Lloyd „Lachs“ und „Forelle“.

Wollte man tiefer in das oldenburgische Hinterland vordringen, mußte man sich mit Geduld wappnen. Man fuhr mit der G. O. E., was wohl „Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn“ bedeuten sollte, aber vom Publikum zutreffender als „Ganz ohne Eile“ gedeutet wurde. Die ominösen drei Buchstaben waren vor allem auch in die Zugriemen an den damals noch recht winzigen Coupéfenstern (heute sagt man Abteiffenster) eingestanzt. Zu lesen waren sie allerdings nicht in allen Fällen. Da sie aus gutem Leder bestanden, hatten oft genug Passagiere (das Wort Fahrgast war noch nicht erfunden) in einem unbewachten Augenblick ein Stück abgeschnitten und als Flecken für ihre Sonntagschuhe mitnehmen heißen mit dem Erfolg, daß von den Riemen nur klägliche Stummel übriggeblieben waren. Ob die Züge im Oldenburger Lande, wie böse Zungen zischelten, statt mit Steinkohle mit Torf geheizt wurden, weiß ich nicht zu sagen. Jedenfalls fuhr man mit dieser Bahn immer noch besser als mit einem Wagen über die gelegentlich fürchterlich ausgefahrenen Straßen aus heimischen, d. h. Bockhorner Klinkern.

Für die Fahrten diesseits der Weser stand außer dem eigenen Landauer die Preußische Eisenbahn zur Verfügung. Als Ausflügler fuhr man verbilligt dritter Güte. War der Zug, wie es nicht selten vorkam, überfüllt, durfte man mit Genehmigung des Schaffners in den Polstern der 2. Klasse Platz nehmen. Ging aber alles schief, mußte man froh sein, wenigstens in der 4. unterzukommen. Das bedeutete dann allerdings ein Vergnügen nur mäßi-

ger Art. Die paar Sitzplätze — schmale Bänke entlang den Wänden — waren selbstverständlich längst besetzt, und so mußte man denn mit einem Stehplatz zwischen den Traglasten der Stammgäste dieser Klasse vorliebnehmen.

Immerhin, besser schlecht gefahren als gut gegangen. Das kam uns besonders bei den Schulausflügen zum Bewußtsein. Wenn wir Jungen uns dann mit lechzender Zunge über die Straßen dahinschleppten, wurde der Besitzer des ersten und damals noch einzigen automobilähnlichen Fahrzeugs, das die Straßen um Bremerhaven unsicher machte, nicht wenig beneidet. Es handelte sich dabei um den Motorwagen eines Herrn Beul, meiner Erinnerung nach des Oberinspektors des Norddeutschen Lloyds in Bremerhaven, dem dann allerdings bald ein anderer Bremerhavener, der Malermeister Martin Hoffmann, Konkurrenz machte. Obwohl ein solches Vehikel, eine Art Motordroschke mit Speichenrädern, sicher nicht viel mehr als 10 Stundenkilometer fuhr, stoben bei seinem Auftauchen doch Menschen und Pferde, Hunde und Hühner erschreckt auseinander. Übrigens ließ mein Vater auch später noch, wenn sich ein richtiges Auto zeigte, dessen Insassinnen mit ihren Schutzbrillen, Staubmänteln und umschleierten Hüten uns Jungen Gegenstand größter Bewunderung waren, den Wagen anhalten und den Kutscher absteigen, damit er die Pferde an den Köpfen festhielt.

Gleich den ersten Autos machten auch die Fahrräder in meiner jüngsten Jugend einen fast urweltlichen Eindruck. Als Kind erlebte ich noch die Zeit, in der sich die letzten Hochräder in den Straßen der Stadt und gelegentlich auch auf den Landstraßen bewegten. Später wurden sie durch Fahrräder moderner Bauart abgelöst. Zwischen ihnen sah man aber im Gegensatz zur Jetztzeit nicht selten ein Tandem mit zwei oder gar drei hintereinander angebrachten Sitzen. Kreuzte ein solches Monstrum unsere Wege, rief man seiner Besatzung wohl den zünftigen Radfahrergruß „Allheil“ zu. Alle Ausflugsfreuden, von denen im vorigen die Rede war, konnten nun aber einem Vergleich nicht standhalten mit den Unternehmungen, die wir Jungen — allerdings nun schon Schüler des Gymnasiums — auf eigene Rechnung und Gefahr in die nähere und weitere Umgebung der Stadt starteten. Es bedurfte damals keines langen Anmarsches, um in Feld und Flur vorzustößen. Noch gab es ja keinen Bürgerpark. Weit und breit um die Stadt herum dehnten sich noch Weiden und Wiesen und Bruchland aus. Noch ganz in dieser freien Natur, auf dem in einer Geesteschleife liegenden „Reuterhamm“ vergnügte sich die Jugend im Winter bei allordings oft schneidender Kälte beim Eislaufen.

Im Sommer taten es uns vor allem die wie Monumente aus dem grünen Land aufragenden Pappeln im Gebiet des heutigen Bürgerparks an. Meistens hatte uns nämlich vor unseren Besuchen ein Greifvogel (wie man heute sagt) den Gefallen getan, auf einem dieser Bäume zu kröpfen und seine von Mäusezähnen, Haaren oder kleinen Federn durchsetzten Gewölle als willkommene Bereicherung unserer Naturaliensammlung zurückzulassen.

Entstehung des Friesischen Museums

Das Friesische Museum zu Leeuwarden ist eines der besten Landesmuseen in den Niederlanden. Insofern kommt der derzeitigen Sonderausstellung dieses Instituts im Bremerhavener Morgensternmuseum besondere Bedeutung zu. Bei der Eröffnung dieser unter dem Thema „Schifffahrt und Kunst in Friesland“ stehenden Ausstellung sprach Museumsdirektor Dr. Boschma über die Entstehung des Friesischen Museums und konnte dabei Parallelen zu den Museen in Emden und Bremerhaven aufdecken. Dem kann noch hinzugefügt werden, daß der Mitgründer des Morgensternmuseums, Hermann Allmers, den Gründer des Germanischen Nationalmuseums, Freiherr von Aufseß, wie den Friesen Halbertsma persönlich gekannt hat und auch mit den Emdener Museumsleuten in freundschaftlicher Verbindung stand.

Das kulturhistorische Museum an sich ist eine Erfindung des 19. Jh., und die Wurzeln des Friesischen Museums liegen denn auch in einem romantischen Zeitalter, in dem Altertumsfreunde sich organisierten in Verbänden wie die Männer vom Morgenstern, oder die „Gesellschaft für Bildende Kunst und Verländische Altertümer“ in Emden. Und daneben gibt es selbstverständlich noch manche andere Beispiele, so in Friesland die „Fries Genootschap van Geschied-, Oudheid- en Taalkunde“. Einerseits auf Grund dieser Parallele wurde dieses Thema gewählt, andererseits zum Gedächtnis des hundertsten Todestages von Joost Hiddes Halbertsma im vergangenen Jahr. Namentlich Halbertsma ist als Schriftsteller, Geschichtsforscher, Volkskundler und Museumsmann in Friesland von beiseitslosem Einfluß gewesen um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Die fürstlichen Galerien des 18. Jh. entstanden mehr für den Connoisseurs als zum Zweck der Förderung historischen Interesses. Das erste wesentliche kulturhistorische Museum entstand in Frankreich während der Revolutionszeit.

Als Leiter der Gegenströmung gegen die Zerstörungswut sammelte der Maler Alexandre Lenoir ab 1790 zerstreute Kunstwerke, dazu beauftragt von der Commission des Monuments, später Commission temporaire des Arts. Im Kloster des Petits Augustins stiftete er das Musée des Monuments Français, das in verschiedenen Sälen ein Bild gab von der Reihenfolge der Kulturepochen vom 13. bis zum 16. Jh. In kurzer Zeit zählte das Ganze mehr als 1200 Werke mittelalterlicher Kunst, von Grabdenkmälern aus St. Denis bis Statuen von Prinzen und Herzögen, kirchlicher Edelschmiedekunst usw.

Trotz großer Beliebtheit wendete sich das politische Schicksal gegen Lenoir's Schöpfung und 1816 wurden die Kunstwerke den Herkunftsorten zurückgegeben. Erst 30 Jahre später gelang es einem Privatsammler, Alexandre du Sommerard, eine ähnliche fabelhafte Sammlung mittelalterlicher Kunst beisammen zu bringen in das von ihm angekaufte und dadurch vor dem Untergang gerettete Hotel de Clugny, das nach seinem Tode 1843 als Museum von der Stadt Paris übernommen wurde.

Das Zeitalter war reif für diese Museumsstiftungen. Zwischen 1802 und 1818 entstanden die Landesmuseen in den österreichischen Ländern. Diese sammelten nicht nur prähistorische, römische und neuere Altertümer, sondern auch — Wahrzeichen der Romantik — Volkslieder, Märchen und Abbildungen von Bauerntrachten und Bauernbrautrum. In Deutschland, namentlich in Köln, gaben die Folgen der Revolution Anlaß zur Sammeltätigkeit der Brüder Sulpiz und Melchior Boisserée und deren Freund Johann Bertram. Die Museen zu München und Schleißheim zeugen noch heute davon. „Es war überhaupt ein seltsamer Zustand“, schreibt Sulpiz Boisserée in einem Brief, „alles, was wir von Kunstwerken sahen und hörten, erinnerte an den ungeheuren Schiffbruch, aus dem die einzelnen Schätze geborgen wurden; wieviel Köstliches konnte in dem Sturm untergegangen sein, wie vieles konnten die bewegten Wellen noch an den Strand spülen.“

Das persönliche Bemühen des fränkischen Edelmannes Hans Freiherr von und zu Aufseß war Anlaß zur Stiftung des ersten deutschen Kulturhistorischen Museums, des Germanischen Nationalmuseums in Nürnberg. Zum ersten Male wurde es von Aufseß auf dem „Germanistenkongreß“ 1846 in Frankfurt am Main lanciert, wo einer der Teilnehmer Joost Hiddes Halbertsma war — und beide begegneten einander nochmals nach Ablauf des Kongresses in Mainz. Aufseß konnte aber keine Begeisterung bei den Kongreßteilnehmern erwecken, und erst die Versammlung deutscher Geschichts- und Altertumsforscher in Dresden 1852 ermächtigte ihn zur Stiftung des Museums, das 1853 öffnete mit dem Programm „Die Kenntnis der deutschen Vorzeit zu erhalten und zu mehren, namentlich die bedeutsamen Denkmale der deutschen Geschichte, Kunst und Literatur vor der Vergessenheit zu bewahren und ihr Verständnis auf alle Weise zu fördern“. Dieses ist der Rahmen, in dem man auch die Stiftung des Friesischen Museums sehen muß, das als Provinzial Kabinett von Altertümern in Leeuwarden 1853 durch Beschluß der Behörde auf Anregung von Halbertsma zustande kommt und 1854 eröffnet wird.

Schon seit ihrer Gründung im Jahre 1827 sammelte die Fries Genootschap, friesische Altertümer,

chen aus, die in seiner Zeit im Aussterben begriffen waren, weil die damals lebenden Friesen keinen Wert mehr darauf legten. Das ist an sich schon ein großes Verdienst.

Der erste Teil der Sammlung Halbertsma besteht aus 69 Stücken, wovon mehr als die Hälfte Trachten aus Hindelopen sind, einer Hafenstadt im Südwesten Frieslands mit einer ganz eigenartigen Kultur. Halbertsma und seine Frau besaßen ein Bauernhaus in der Nähe, auf dem sie sich vielfach aufhielten. Von dort aus sammelte Halbertsma nicht nur die Kleider, sondern auch Muster der verwendeten indischen Stoffe mit den dazu in Hindelopen geläufigen Namen. Der Sprachforscher und der Volkskundler in ihm reichen einander die Hand.

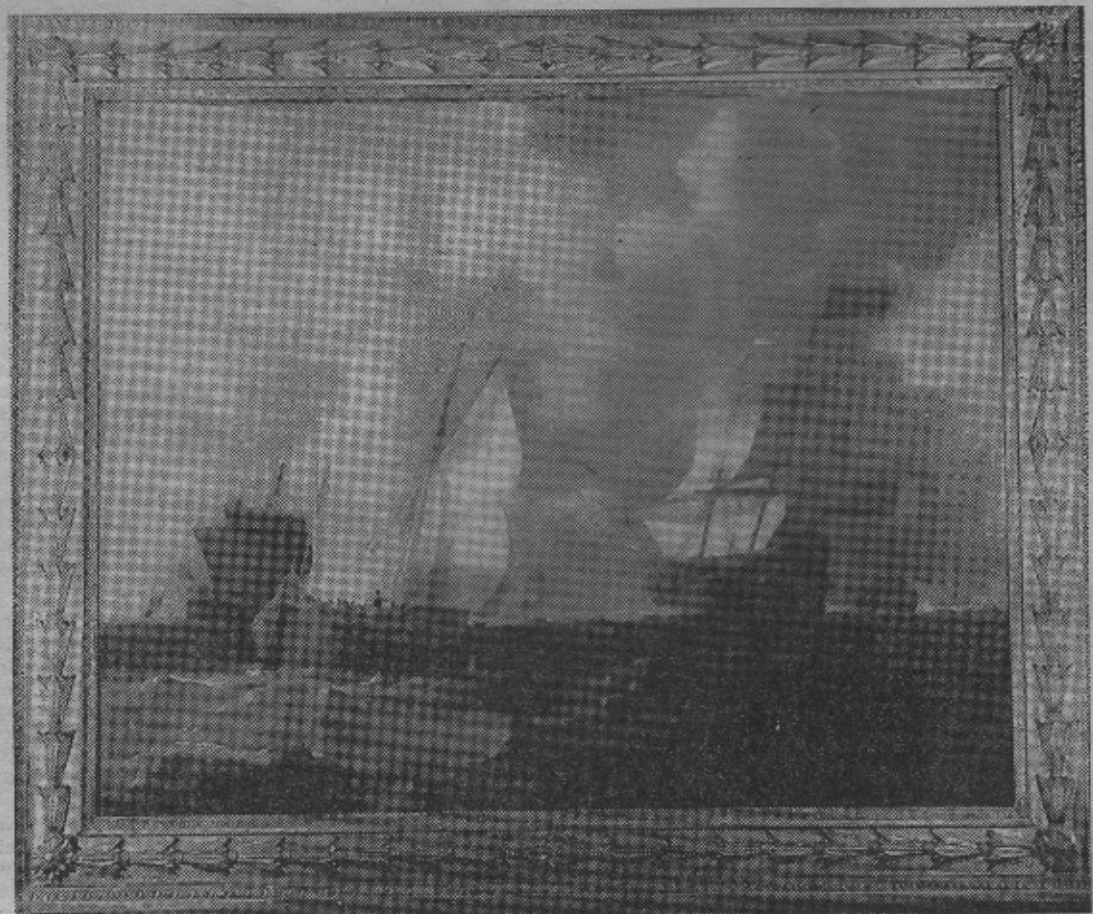
In dem Buch, worin die Muster aufbewahrt werden, gibt Halbertsma eine Erläuterung. Und zwar in Französisch auf Grund einer interessanten Motivierung: „Jedes germanische Kabinett für Altertümer“, sagte Halbertsma, „muß in Verbindung gebracht werden mit allen anderen Kabinetten seiner Art, oder es würde unerklärbar sein und aus seiner Reihe auch nicht im Stande sein, die Gegenstände anderer Kabinette zu erklären. Zu diesem Zweck soll jedermann einfach Zugang haben, nicht nur der Eingeborene, sondern vor allem der Altertumsfreund aus dem Ausland. Was nützt eine Erklärung auf Holländisch, einer Sprache, die nur in diesem Lande verstanden oder gelesen wird? Französisch aber verstehen alle, Fremdlinge und Eingeborene.“ Das Kabinett, das zu Beginn im Justizpalast aufgestellt war und seit 1872 in das Provinziale Gouvernementsgebäude übersiedelte, wurde 1881 in das von der Fries Genootschap gestiftete Fries Museum aufgenommen.

Die Fries Genootschap organisierte 1877 zum 80jährigen Bestehen eine große Ausstellung für alle Gebiete der friesischen Geschichte im damals noch königlichen Palast. Diese Ausstellung, ausgebaut in 20 Sälen, zustande gekommen mit Leihgaben von fast 1500 Friesen, hat für die Fries Genootschap den erstaunlichen Erfolg von 17 000 Gulden Gewinn gehabt. Mit dieser Summe kaufte man die Stadtwohnung der adeligen Familie Eysinga, die seit 1881 Sitz des Museums ist, das Provinzial Kabinett für Altertümer darin einbegriffen. Mit dem Besitz eines eigenen Museumsgebäudes beginnt eine neue Epoche. Die Sammlungen wuchsen schnell, vor allem durch Schenkungen und Vermächtnisse. Durch An- und Umbau 1892, 1908 und 1926 wird das Museumsgebäude im Umfang mehr als verdoppelt. Die archäologische Sammlung gewinnt internationales Ansehen durch die wissenschaftliche Arbeit des Konservators Boeles. Die späteren Sammlungen werden vor allem unter der Leitung von Museumsdirektor Dr. Wassenbergh nach friesischen Kriterien ausgewählt. Der rein friesische Charakter des Museums macht heute

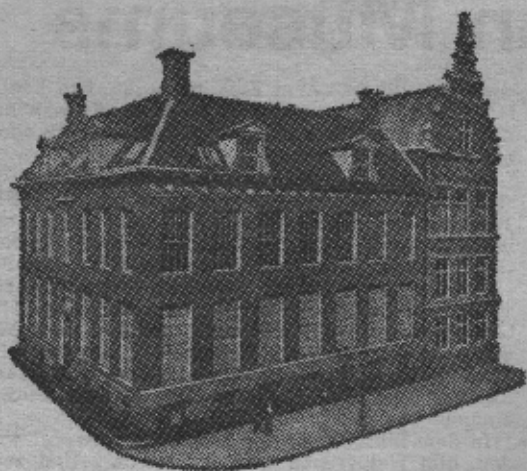


J. H. Halbertsma, Begründer der Museumsarbeit in Friesland

Halbertsma aber ist der erste, der sie dem Volke dienstbar machen will. Zum Beginn schenkt er seine eigene Sammlung, die nicht nur aus hochwertigen Kunstwerken besteht, sondern auch aus kulturhistorischen, aus denen das friesische Volk seine eigene Vergangenheit wiedererkennt. Halbertsma lebte im Bewußtsein eines verschwindenden Zeitalters und wählte für seine Sammlung Sa-



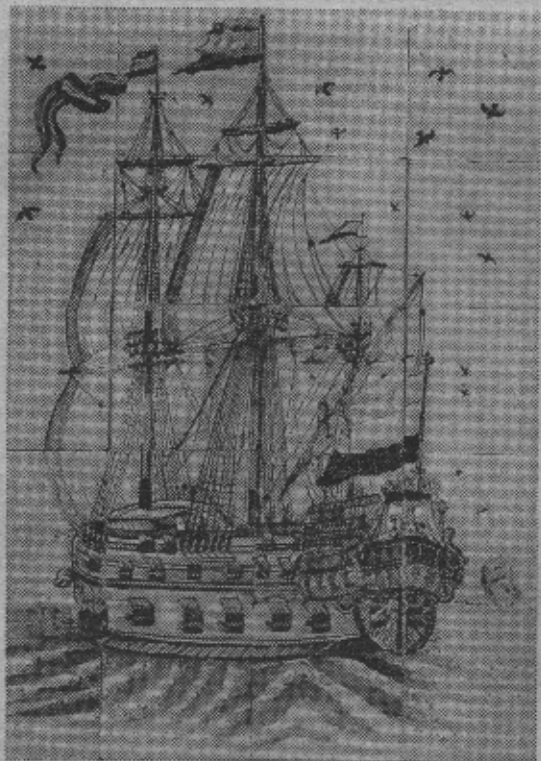
Das Hauptstück der Ausstellung „Schifffahrt und Kunst in Friesland“: Wiger Vitringas Ölgemälde mit friesischen Schiffen auf stürmischer See, 1685, noch bis zum 1. März im Morgensternmuseum



Gebäude des Friesischen Museums in Leeuwarden

seine große Bedeutung aus. Nach Umfang und Qualität der Sammlungen war es jetzt zu den besten Provinzialmuseen in den Niederlanden, gerechnet, zur Zeit wieder im Umbau und mit Plänen für weitere Ausdehnung. Ich habe nicht die Absicht, die ganze Geschichte des Museums zu erzählen. Über die Zustände der friesischen Museen und Altertumsammern werde ich schreiben im Emden Jahrbuch 1970, das wieder als friesisches Jahrbuch erscheinen wird. Heute wollte ich nur die Bedeutung der internationalen Parallele in den Museumsstiftungen des 19. Jh. herausstellen. In diesem Zusammenhang glaube ich, das Halbertsma in seiner Zeit vorbildlich ist als Stifter eines Museums. Er wollte die Altertumskunde popularisieren, weil er als Romantiker in der Vergangenheit die Ideale sah, die das gegenwärtige Geschlecht verleugnete. Studium und Gemeinverständlichmachen von Altertümern waren die zwei Pole, um die die Betriebsamkeit des Museums sich regen mußte. Das Museum wurde daher gegründet als eine dem gesamten friesischen Volk gewidmete Stiftung.

Halbertsma sagte: „Die meisten Geschichtsschreiber kennen weder den Geist noch die Farbe des Jahrhunderts, das sie beschreiben, weil sie wohl die großen Staatsereignisse, aber nicht das häusliche Leben der Bürger kennen, das heißt, das Studium der Altertümer des Volkes vernachlässigt haben.“ Aus dieser Auffassung ist wesentlich jedes kulturhistorische Museum hervorgegangen in Friesland und auch hier bei den Männern vom Morgenstern. Gern schließe ich mit dem Wunsch, daß diese Ausstellung in Bremerhaven für jeden Museumsbesucher eine Anregung sein wird, sich auch einmal das Friesische Museum in Leeuwarden und die verschiedenen Altertumsammern in Friesland anzusehen.



Ober Schiffsdarstellungen auf Fliesen, ihre Herkunft, ihre Vorbilder und ihre Verbreitung in Nordwesteuropa spricht am Sonnabend, 7. Februar, 17 Uhr, im Morgensternmuseum J. Pluis

Das „Niederdeutsche Heimatblatt“ erscheint monatlich als Beilage der Nordsee-Zeitung/Nordwestdeutschen Zeitung. Es kann gesondert bezogen werden zum Preis von vierteljährlich 0,50 DM einschließlich Postkosten. Druck und Verlag: Nordwestdeutscher Verlag Ditzsch & Co., Bremerhaven, Hafenstraße 140. Postscheckkonto: Hamburg 136 96. Schriftleitung: Gert Schlechtriem, Bremerhaven-G., Georgstraße 90.

Seemannsgrab für Maler

„Die Beisetzung im Meer erfolgte am 4. Januar 1950...“ Diese lapidare Meldung lief vor zwanzig Jahren über die Fernschreiber der Nachrichtenagenturen. Die damalige Bestattung wenige Meilen nördlich von Norderney blieb bis heute ein Novum. Sie fand in dieser Form überhaupt zum ersten Male statt.

Hier ist die Geschichte um einen Toten, die das Leben schrieb: In den Morgenstunden des Silvestertages 1949 war unerwartet, kurz vor Vollendung seines 75. Lebensjahres, der bekannte Seemaler Poppe Folkerts gestorben, immerhin gelehriger Schüler eines Eschke, Saltzman, Kallmorgen und Dettmann, Schöpfer markanter, monumentaler Motive wie „Schaluppe in Seenot“, „Ausfahrt der Fischerflotte“, „Rückkehr von der Seehundsjagd“, „Bühnenbau“, „Klootschießen“, „Norderneyer Rettungsmannschaft“. Als seine Frau, wie gewohnt, den Tee — das unentbehrliche ostfriesische Getränk — ans Bett brachte, fand sie einen Sterbenden vor. Ein chronischer Bronchialkatarrh führte dann den raschen Tod des Seniors der ostfriesischen Kunstmaler herbei, dem auch die materielle Durststrecke unmittelbar nach der Anno 1948 erfolgten Währungsreform seelisch schwer zugesetzt hatte.

sein. Norderneys damaliger Stadtdirektor Carssen Lührs (†), selber ein alter Insulaner, aber ein ebenso gewissenhafter, korrekter Beamter, blieb unter dem Druck der Verhältnisse weiter bemüht, den Letzten Willen seines verbliebenen Seemalerfreundes nach menschlichem Ermessen zu respektieren. Mit einem Journalisten, der zugleich das Stadtflüchtlingsamt verwaltete, begab er sich in strenge Klausur. Man wälzte einschlägige Bestimmungen. „Eine menschliche Leiche“, besagte die noch gültige Polizeiverordnung vom 18. April 1933, „darf nach einem anderen Ort als dem Bestattungsort des Sterbortes nur befördert werden, nachdem von der Ortspolizeibehörde ein Leichenpaß nach dem in der Anlage zu dieser Polizeiverordnung gegebenen Muster ausgestellt worden ist...“

Das aber war noch immer nicht der Weisheit letzter Schluß. Ein anderer Paragraph zu dem Tatbestand „Bestattung auf offener See“ dokumentierte, daß auf dem Schiff Verstorbene mindestens drei Seemeilen vom Festland entfernt im Meer bestattet werden müssen.

Jetzt fuhr dem insularen Stadtdirektor der rettende Gedanke wie ein Blitz durch den Kopf: Wie wäre es, wenn man den toten Seemaler mindestens



Norderneyer Rettungsmannschaft, Ölgemälde von Poppe Folkerts

Poppe Folkerts, der nie verhehlte, daß er sich vom Anstreichergehilfen aus eigener Kraft emporgearbeitet hatte, war an Bord deutscher Schulschiffe viel umhergereist. Er kannte Petersburg (heute Leningrad), England, Spanien, Marokko und das klassische Malerland Italien. An der Pariser Akademie Julien empfing er noch im Jahre 1909 entscheidende künstlerische Intentionen. Zwischen durch arbeitete der Künstler in seinen Ateliers in Berlin und auf Norderney. Am liebsten kreuzte das Ehrenmitglied des Norderneyer Seglervereins mit seinem Sieben-Meter-Boot „Senta“ — beziehungsreiche Parallele zu Richard Wagners weiblicher Zentralfigur in „Der fliegende Holländer“ — segelnd um seine Heimatinsel und emsaufwärts. Seine monumentalen Seemotive fanden in den Galerien des In- und Auslands eine repräsentative Heimat. Auf der Bäderinsel bildete für die Kurgäste der Malerturm gen Westen eine skurrile Sehenswürdigkeit, die sich der Maler kurz vor dem ersten Weltkrieg nach eigenen Plänen hatte errichten lassen. Dort empfing die hagere, hochgewachsene Gestalt viele Besucher.

So brachte seine schöpferische Heimat den prominenten Insulaner auf einen ungewöhnlichen Gedanken, den Folkerts in seinem Letzten Willen festlegte: „Ich will mein Grab im Meer haben!“ Ein Begehren allerdings, dem die Behörden, wie sich nun zeigen sollte, peinlich ratlos gegenüberstehen, weil sie hier die Praxis vor eine Aufgabe stellten, die bisher noch nie an sie herangetragen worden war.

Die Regierung anerkannte zwar die Schwierigkeit dieses einmaligen Falles, wußte aber auch kein gültigeres Rezept, als diese sehr eilige Angelegenheit auf dem Dienstweg über Aurich und Norden etwa unter „wir stellen anheim“ nach Norderney zurückzureichen.

Die Zeit drängte, denn spätestens binnen vier Tagen mußte die Bestattung so oder so erfolgt

drei Seemeilen hinaustühre und den Leichnam dann dort versenkte? Die Insel Norderney galt in diesem speziellen Falle zwar als „Festland“ — aber der Bestimmung über die Drei-Meilen-Zone wäre Genüge getan.

So geschah es auch. Die Angehörigen von Poppe Folkerts hatten ohnehin in der Hoffnung, daß die Bestattung im Sinne des Verstorbenen erfolgen würde, alles Erforderliche vorbereitet. Die sterblichen Überreste des Seemalers waren in zwei Särgen, einen Eichen- und einen Zinnsarg, gebettet worden. Von beiden Seiten hatte man die Särgen angebohrt, damit das Wasser hindurch konnte und kein „luftiger Raum“ auf dem Meeresgrund entstünde.

Nach einer offiziellen Trauerfeier im Folkertschen Malerturm stach in der Mittagsstunde des 4. Januar 1950 das Rettungsboot „Norderney“ bei starker Nordwestdünung mit dem Sarg und den engsten Angehörigen an Bord in See. Ein Bild für die Maleraugen Poppe Folkerts: die „Norderney“ mit einem Geleit der Fischerboote genau in jener Position, von der aus Poppe Folkerts sie mit aufgeblähten, leuchtenden Segeln, die Westspitze der Insel im Hintergrund, in unzähligen Variationen festgehalten hat. An der Georgshöhe, dem Westende der Insel, wo 120 Jahre vorher Heinrich Heine seine „Nordseebilder“ konzipierte, drohten die Fischerboote nach heimwärts ab. Nur das kleine Begleitboot „Vineta“ mit Pressevertretern und Wochenschaumännern an Bord, das sich redlich durch die hohen Wellenberge hindurchkämpfen mußte, blieb der „Norderney“ auf den Fersen. Fünf Meilen nordwärts der Heimatinsel, hart an der Tonne 8 inmitten des Großschiffahrtsweges, stoppte die „Norderney“. Der blumenumkränzte Sarg wurde über die Reling gehoben. Das Meeresbrausen übertönte selbst für die Angehörigen die letzten Worten eines alten Fahrsmannes und Kapitans: „Poppe Folkerts, gode Wind...“

Rudolf Boden, Dorsten