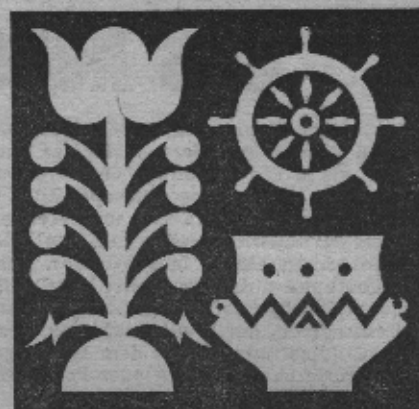


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Nr. 256
April 1971



Erinnerungen eines Wurster Landarztes (3)

An die Postkutschenzeit kann ich mich nur ganz vage erinnern. Sie hörte auf, als die Bahn Cuxhaven-Bremerhaven gebaut war. Da war ich sechs Jahre alt, und an die Einweihung habe ich eine merkwürdige, dafür aber ganz klare Erinnerung: Ich sehe noch vor mir, wie der bisherige Herr der Postkutschen, Julius Ringe, in Zylinder und Gehrock schnellen Schrittes an unserem Haus vorübergeht. Das ist meine einzige Erinnerung an die Eröffnung des Bahnverkehrs, was ja ein großes Ereignis war. Im ersten Zuge saß sogar Bismarck, der damalige Kanzler! In Dorum hielt der Zug, und diese Gelegenheit ließ sich unser Heimatdichter Paul Sohr nicht entgehen. Er sprang vor und hielt eine Rede in Gedichtform. Und diese Tatsache hat mehr Gewicht behalten als die ganze Angelegenheit. Leider ist das Gedicht nicht mehr vorhanden. Sie sind einmalig! 1914 bei Ausbruch des Krieges schrieb er in einem solchen Poem ... „Lüster schaut der Japanes ... nach Berlin und Bederkes ...“ Sein Sohn hat „noch eine Menge“ davon. Darüber ein andermal mehr!...

Eide konnte aus der Postkutschenzeit ja noch allerhand erzählen, vor allem wurde die Wesenheit und Wirkung der damals noch fast menschenleeren Landschaft mit ihren weiten Einsamkeiten immer wieder spürbar. Wie Hebbel schreibt ... „und da dehnt sie sich, die Heide, nebelnd, gespenstisch, die Winde darüber saugend...“ Die lange Strecke zwischen Altenwalde und Midlum war ja zu der Zeit noch eine einzige Heide ohne jedes Zeichen menschlicher Bearbeitung. Ebenso führte die Straße nach Neuenwalde durch völlig unbebautes Land, wo man höchstens einer Schafherde begegnen konnte, die ein Schäfer über die sonst ungenutzte Fläche trieb. Das war wohl auch der Urgrund für die vielen Gespenstergeschichten, die Eide zu erzählen wußte! Sicherlich glaubte er selbst vieles von dem, was er uns Jungen mit Flüsterstimme immer wieder erzählte. Eine immer wiederkehrende Figur war der Werwolf, vor dem er sich fürchtete, wie ich fest glaube, denn seine Stimme wurde immer besonders leise, wenn er von ihm sprach. Der sollte einem plötzlich den Weg versperren, indem er, stumm und bewegungslos, unvermutet mitten auf dem Wege stand, möglichst noch auf einer Brücke oder an einer engen Stelle. Dann durfte man nicht vorbeigehen wollen! Man mußte umkehren. Das war die einzige Möglichkeit, die Begegnung zu überstehen. Und dann erzählte er von dem Bauern ... der sich danach erst Mut angetrunken hatte und dann noch einmal losgegangen war mit einem festen Stock mit Eisenspitze. Am nächsten Morgen hatte man ihn vor seiner Haustür gefunden — mit durchgebissenem Genick! Das war die Art des Werwolves! ... Das war eine seiner Geschichten, eine von sehr vielen!

Wer diese Geschichten und Zustände heute glaubt schnell belächeln zu können, soll sich klarmachen, daß die Welt damals in jeglicher Beziehung „im Dunkel lag“. Als Straßenbeleuchtung gab es damals einige wenige, auf Pfählen stehende Petroleumlampen, die abends von einem leiterbewaffneten Mann mit Stieghölzern entzündet wurden. Sie leuchteten natürlich nicht in die Umgebung, sondern bildeten höchstens einen Richtungspunkt für Fußgänger, die wir ja alle waren. In den dazwischenliegenden Dunkelheiten konnten sich ja viele Werwölfe oder andere „Geister“ aufhalten. Da war dann das Geräusch der Pferdehufe auf dem Kopfsteinpflaster, wenn es sich näherte, immer sehr beruhigend. Pferde fanden sich auch im Dunkeln gut zurecht und glaubten nicht an Geister. Die Laternen an den Wagen — meistens fehlten sie! — wurden meist nur von einem Talglicht gespeist. Da kann man sich denken, wie sie „leuchteten!“ Im Winter, wenn Schnee lag, wurden die Pferde „geschärft“, d. h. es wurden in die Eisen je

drei Stollen geschraubt, damit sie nicht ausrutschen könnten. Das war eine wichtige und zeitraubende Arbeit für den Schmied. Als es einmal nachmittags feste geschneit hatte und die Pferde noch nicht zu „scharf“ waren, mußte mein Vater in ein 7 km entferntes Dorf kommen zu einer vermutlichen Lungenentzündung. Ich lag schon im Bett. Da weckte mich mein Vater und fragte, ob ich wohl mit ihm gehen wolle. Er müsse zu Fuß gehen. Ich mag 12 oder 13 Jahre alt gewesen sein. Wir gingen durch eine windstille weiße Nacht bei einem meist hinter Wolken verborgenen Vollmond. Es war still und — ich möchte es nennen: feierlich. Ich habe dies bis heute nicht nur nicht vergessen, sondern kann mich an dieses Neue, geradezu festliche Ungeheure der Nacht noch so intensiv erinnern, daß mir diese Stimmung unverloren ist und bleibt. Und auch die Tatsache, daß die Lungenentzündung ein Hexenschuß war, konnte diesen Eindruck nicht abschwächen. Das ist Arztelos. —

Waren die Pferde aber scharf, dann ging es los mit dem Schlitten! Das war ein feines Ding: Die Kufen liefen vorn aus in Schwanzköpfe. Ein ganz leichter, vornehmer Schlitten, zu dem die Pferde Glocken umgehängt kriegten. Leider hatte er nur zwei Sitzplätze, so daß ich nur selten mitfahren konnte. Aber wir durften mal eine kleine Strecke unseren kleinen Schlitten hinten anbinden. Im Sommer stand der feine Schlitten dann auf dem Schweinestall!

Das für den Landarzt wichtige Transportproblem war damals ja weit schwieriger als heute bei den sicheren Autos. Davon kann man sich heute schwer einen rechten Begriff machen. Als die Fahrräder aufkamen — ich weiß noch, wie mein Vetter sagte, als er erstmals auf einem Rad eine Strecke gefahren war: „Entfernungen giwwt dat jo nu überhaupt nich mehr!“ — mußte natürlich auch so eins angeschafft werden. Wir Jungen konnten „radfahren“. Das war ja auch eine Kunst, die gelernt sein wollte. Auch das ist heute fast undenkbar! Ich hatte noch auf dem Hochrad gelernt, das der Vater eines Mitschülers besaß. Ein unglückliches Monstrum, auf dem das Fahren sehr schwierig war, ohne Kette — die Pedale saßen gleich fest an der Achse des vorderen, sehr großen Rades. Hinterher rollte ein ganz kleines, das, wenn man etwas zu scharf einschlug, sofort hochkam und alles unter sich begrub. Aber das neue Rad — Brennabor, 340 Mark! — hatte Luftreifen und Kette, so wie heute die Räder sind. Aber das Lernen! Man hielt es für unmöglich, auf so einem schmalen und beweglichen Ding das Gleichgewicht zu behalten. Wir machten es dem Vater vor, indem wir ein Bein seitlich durch das Gestell steckten. Der Sattel war so hoch, daß wir die Pedale nicht erreichen konnten. Zuletzt aber mußte es ja doch sein! Ich höre noch, wie mein Vater erzählte: „Als ich da in Alsum von der Höhe kam, sah ich bei der Volksschule schon die Laterne stehen, und dachte, wenn du da man vorbeikomst. Und wahrhaftig, als ich da war, hatte ich sie schon im Arm, und das Rad lag da. Nee, so was! Ich glaube, das olle Rad hat schuld!“

Dieses Transportproblem, heute fast zu einem Sport durch schöne und schnelle Autos geworden, war damals immer sehr schwierig, weil ja auch keine Krankentransporte möglich waren und fast alle Krankheiten zu Haus behandelt werden mußten. Und verschärft wurden diese Schwierigkeiten dann noch in den Inflationszeiten, als es kein Benzin gab — sofern man einen fahrbaren Untersatz hatte! Ich hatte mir daher am Anfang meines Wirkens als Landarzt zwei Motorräder gleichen Typs gekauft, NSU X mit Riemen vom Motor zum Hinterrad. Sie hatten natürlich keinen Starter. Man mußte sie anschleichen, und wenn die Maschine ansprang, mit einem Satz hinaufspringen. Und das Fahrgestell war das eines Fahrrades ohne die

heute selbstverständlichen Bequemlichkeiten und Wetterschutz. Dazu machte es als Einzylinder auch einen ziemlich erheblichen Krach, der auf die Tierwelt aufregend wirkte: Pferde schlugen gern hinten aus, wenn man vorbeifuhr, und die Hunde kamen von weither angelaufen, rannten neben den Beinen her und versuchten oft, hineinzubeißen. Wegen des Straßendrecks trug ich aber meistens Gummistiefel, und wenn Regen drohte, eine Lederjacke. Dahin ließ ich mir schließlich eine Tasche machen für eine Einhandpistole, die man ungeladen tragen konnte und die sich mit einer Hand durchrepetieren ließ und schußfertig war. Drei Hunde habe ich damit erschossen. Auch das ist sicher heute schwer vorstellbar, wie gefährlich Hunde sein können. Aber sie haben mir manchen schweren Sturz verursacht. Man konnte damals aber ja auch einen kleinen Knacks vertragen.

Als Beleuchtung fungierte eine Karbidlampe, deren Leuchtkraft noch über die der Straßenlaternen hinausging! Wenn sie brannten, wurde man gesehen, das war die Hauptsache! In der Inflation sollte die Reparatur einer Laterne 85.000 RM kosten! Für eine Konsultation bekamen wir 5, für einen Besuch 10 RM! Das konnte ich nicht bezahlen! So hängte ich mir eine Taschenlampe ins Knopfloch, als ich in der Dämmerung noch schnell zu einem Gallensteinanfall kommen sollte, und da geschah denn auch das grand malheur: Ich fuhr gegen einen gänzlich unbeleuchteten Wagen, mit dem Kinn gegen die Deichsel. Ich habe es überlebt, das Pferd habe ich dabei zur Strecke gebracht: Das Nummernschild hatte ihm den Bauch aufgeschlitzt. Wenn das nicht gewesen wäre, wüßte ich heute noch nicht, wer da auf dem Bock des Wagens gegessen hat, denn er hatte versucht, auf Seitenwegen unbemerkt zu verschwinden! Ein Vierteljahr lang war ich dienstunfähig. (Unkraut vergeht aber ja nicht leicht!)

Manchmal nahmen spektakuläre Fahrten auch ein fröhliches Ende: Einmal mußte ich — wieder in der Dämmerung schon und auch wieder zu einem Gallensteinanfall — zu einem alten Bekannten, allerdings in ganz anderer Gegend. Er wohnte ein ganzes Stück von der Straße entfernt. Dahin führte ein Sandweg, der aber an der Seite einen guten, wenn auch nur schmalen Radweg hatte, wie sie damals gang und gäbe waren. Ich konnte ihn als hellen Streifen vor mir sehen. Was ich aber nicht sah, war, daß der Bauer, dem der anliegende Acker gehörte, seinen Pflug auch über den Weg hatte gehen lassen. Plötzlich war da die tiefe Furche, und ich ging prompt über Kopf, wie ein rollierender Hasel! Weit war es nicht mehr. So ging ich zu Fuß weiter, nicht gerade in rosiger Stimmung. Der Kranke saß ganz gekrümmt vor dem Herd. Ich fragte gleich: „No, wat hebt Se nu denn eeten?“ — Er sah zu mir auf und sagte dann: „Se hebbt mi de Bohnensupp jo verboden.“ — Ich: „Je, und wat hebt Se denn nu eeten?“ — Er: „Hew ick mi de Bohnen dor rutkleit und hew se in 'ne Pann' beeten überbrood.“ Ich: „Mit veel Botter, wat?“ — Nee, mit Tarlich! Mit Rindertalg, dem schwerstverdaulichen Fett. Da mußte ich doch lachen, und meine Laune kehrte wieder. So etwas kriegt man nur selten im Leben zu hören!

Mit den Motorrädern kam aber ja die neue Zeit, und wir wollten doch von den alten Zeiten hören! So mag es für heute genug sein. Wenn aber durch diese Döntjes ein Hauch der Lebenshaltung unserer Großeltern sichtbar geworden sein sollte — innerlich und äußerlich —, dann dürfte das in der jetzigen Hektik und Intoleranz doch nachdenklich machen, und das, meine ich, haben wir groß nötig, das Nachdenken!

Dr. W. Harken sen., Dorum

Das neue Morgenstern-Jahrbuch liegt vor

Als „ein Wagnis, das wieder gelungen ist“, bezeichnete der Bremerhavener Stadtarchivar Dr. Burchard Scheper die Herausgabe des Jubiläumsbandes der Männer vom Morgenstern im vergangenen Jahr, als er die dickleibige Festveröffentlichung seinerzeit der Presse vorstellte. Mutatis mutandis darf man jetzt getrost dieses Scheper-Zitat wiederholen; auch das nunmehr vorliegende Jahrbuch 51/1970 des Heimatbundes an Elb- und Wesermündung, mit 237 Seiten im Umfang etwas schmaler, ist angesichts der Schwierigkeiten auf dem „Markt“ der seriösen Publikationen von Heimatpflege und Regionalforschung ein kleines Wunder, das sich auch nicht zuletzt deswegen ereignen konnte, weil der Heimatbund nicht nur immer wieder fleißige Fachautoren, sondern auch Mäzene findet. Der Druck dieses Jahrbuches wurde u. a. gefördert durch Zuschüsse des Landes Niedersachsen, des Landkreises Wesermünde, der Stadt Cuxhaven, des Kreises Land Hadeln sowie der Stadt Bremerhaven und einiger Geldinstitute, die es dem Herausgabesausschuß wiederum ermöglichten, zumindest einige bemerkenswerte neue Themen oder Fortschritte bei aktuellen Themenstellungen dieses Raums einer interessierten Öffentlichkeit vorzustellen.

Das Jahrbuch, das zum Preis von 14 Mark über die Geschäftsstelle des Heimatbundes (Bremerhaven-G., Kaistraße 5/6) und über einige Buchhandlungen zu beziehen ist, gliedert sich wiederum in Aufsätze, kleine Beiträge und Buchbesprechungen, unter denen sich auch die Rezension einer interessanten Doktorarbeit der Bremerhavenerin Ursula Lütze über „Werdegang und heutige Bedeutung eines Seehafens“ befindet. An erster Stelle bringt das Jahrbuch in seiner Aufsatzfolge eine Arbeit des Bremer Staatsarchivdirektors Dr. Karl-Heinz Schwebel, der in Veranstaltungen des Bremerhavener Stadtarchivs bereits wiederholt Gelegenheit hatte, detailliert ausgearbeitete Manuskripte zu Unterweser-Themen auszubreiten oder den Raum zwischen Elbe und Weser in größeren historischen Zusammenhängen zu sehen. Hier handelt es sich um den Abdruck von Schwebels ebenfalls in Bremerhaven gehaltenen Vortrag „Bürgermeister Smidt und wir — eine Bilanz“. Mit diesem Aufsatz, der durchaus auch gegenwartsbezogene Aspekte hat, setzt der Historiker ein Thema fort, das er im Jahrbuch 45 mit der Studie „Zu Johann Smidts Staatsidee“ begonnen hatte.

Schwebel bemüht sich um eine ideologiekritische Betrachtung der Person des bremischen Staatsmannes und Bremerhaven-Gründers, dessen Ideen und Wirken er im Zusammenhang mit der damaligen politisch-gesellschaftlichen Situation sieht und aus dieser heraus verständlich zu machen versucht. Der Autor entzieht sich dabei durchaus nicht der wertenden Verantwortung, wobei er Smidts Verhalten an einer Position der freien demokratischen Selbstbestimmung eines politischen Gemeinwesens mißt. Der Aufsatz zeigt Smidts überragende, gleichwohl politisch ambivalente Erscheinung ohne staatsmännischen Heiligenschein.

Mit herkömmlichen Maßstäben gemessen war, wie Schwebel meint, Johann Smidts große Leistung die Erhaltung der staatlichen Selbständigkeit Bremens, die kühne Gründung Bremerhavens und die folgenreiche Aufhebung des Elsflethers (Oldenburger) Zolls um 1820. Als kontrovers sieht der Autor des Aufsatzes Smidts Verfassungs-, Kirchen- und Sozialpolitik, ohne jedoch bei den Aktionen des bremischen Staatsmannes den damaligen politischen Spielraum zu vergessen.

Smidts Haltung während und nach der Märzrevolution von 1848 rubriziert der Autor als „restaurativ-reaktionär“. Die Verfassung von 1854, in der jede Volkssouveränität getilgt ist, bedeute einen Rückschritt, für den Smidt die Verantwortung trage. Der bremische Staatsmann hätte hier, selbst bei notwendiger politischer Rücksichtnahme, mehr Spielraum gehabt. Schwebel resümiert: Das anschließende Acht-Klassen-Wahlrecht hat dem Großbürgertum noch sieben Jahrzehnte seine Privilegien erhalten. In günstigerem Licht sieht der Autor Smidts Kirchenpolitik, die anti-hierarchisch ausgerichtet und u. a. auf die Integration der Lutheraner abgestellt war; Schwebel nennt sie vom Standpunkt einer stadtbremischen Staatsräson aus einfach „genial“.

Als zweiter großer Komplex dieses Jahrbuches darf die Beschäftigung mit der frühmittelalterlichen regionalen Siedlungsgeschichte und der zur Zeit aktuellen Wüstungsforschung angesehen werden, die weithin einen der Schwerpunkte bildet. Prompt und mit recht kritischer Position hat auch die erwartete Diskussion über den im letzten Jahrbuch gedruckten Aufsatz von Professor Karl Hauck (Münster) über die sächsische Stammesbildung und damit über die bei Sievern gefundenen Goldbrakteaten eingesetzt. Dr. Albert Genrich, Oberkustos am Niedersächsischen Landesmuseum Hannover, wirft Hauck auf dem Sektor der immer noch kaum erforschten mittelalterlichen Geschichte des Raumes zwischen Elbe und Weser einen kräftigen Fehdehandschuh hin, wobei er jedoch durchaus die bahnbrechende Arbeit von Professor Hauck auf diesem Gebiet nicht gering einschätzt.

Mit seiner Argumentation glaubt Hauck beweisen zu können (wie Genrich sagt), daß zu Beginn des 6. Jahrhunderts normannische Fern- und Raubhändler in „Großhadeln“ gelandet seien, durch deren Einwirkung eine „Neuformation“, eine Befreiung der älteren Küstensachsen von der expan-

siven Thüringerherrschaft des 6. Jahrhunderts bewirkt worden sei. Ehe man jedoch, wie Genrich schreibt, den auf den ersten Blick bestechenden Argumenten folge, die das Ergebnis der Interpretation so verschiedener Quellengruppen auf dasselbe Ergebnis hin anstreben, müßte jede Quellengruppe mit ihrer Eigenart angemessenen Methoden analysiert werden. Genrich bezweifelt, daß Hauck dies gelungen sei. Zweifel hat der hannoversche Oberkustos schon bei der Interpretation der von Widukind überlieferten Stammsage, die als eine der wesentlichen Quellen von Hauck gilt.

Bewogen durch den bekannten Brakteatenfund bei Sievern, der nach seiner Auffassung nordgermanischer Herkunft sein müsse, nimmt Karl Hauck bei Sievern den normannischen Landeplatz an. Genrich dagegen bezweifelt, daß Hauck den Landeplatz ausführlich studiert hat und daß hier eine fremde Wikingerschare gewaltsam eingedrungen sei; dafür gebe es in archäologischer Hinsicht in dem ganzen Gebiet „nicht den geringsten Hinweis“. Die Auswertung der Brakteaten durch den Münsteraner Gelehrten nennt Genrich „zweifelhaft“; mit Hilfe verschiedener Indizien zieht er auch in Zweifel, daß es sich bei den Münzen um nordgermanische Provenienzen handelt. Hauck lasse viele Quellen unberücksichtigt. Neuere Untersuchungen würden zeigen, daß die meisten der in Niedersachsen gefundenen Brakteaten im Lande selbst hergestellt worden seien. Genrich bestreitet nicht, daß Methoden entwickelt werden könnten, den genaueren Sinngehalt der Brakteaten zu entziffern. Im Hinblick auf Karl Hauck, der bereits eine weitgehende Deutung vornimmt, meint der Autor: Zunächst müsse man stärker sammeln und sichten und die Funde wissenschaftlich einordnen; erst dann solle interpretiert werden.

*

Der bekannte Bremerhavener Jahrbuch-Autor Benno Eide Siebs schreibt einen Aufsatz über die Namen Pipinsburg und Karlsburg und liefert einen kleinen Beitrag über „Die Wurster Faustsage — eine Wandersage“. Unter den kleinen Beiträgen rangiert auch Heinrich Egon Hansen mit „Frühe Eisenbahnpläne in Bederkesa — drei vergessene Denkschriften“. Der Bremer Oberstudienrat Curt Allmers schreibt einen Aufsatz über Baupfer- und Keramikfunde im Kreis Wesermünde; der äußere Anlaß zu dieser Arbeit ist ein unscheinbares kleines Tongefäß aus dem Südkreis, das als Teil seiner Gattung Aufschluß über die kulturelle Entwicklung auf der Geest und in der Marsch speziell für den Zeitraum zwischen dem 15. und 18. Jahrhundert geben kann, wie Allmers zu zeigen versucht. Der Beitrag hat zugleich Aufforderungscharakter: Beim Abreißen oder beim Umbau alter Bauernhäuser solle man mit offenen Augen im Hinblick auf eventuelle Baupfer- und Keramikfunde vorgehen, die

sich heute, wie Allmers meint, nicht selten auf dem Lande machen lassen.

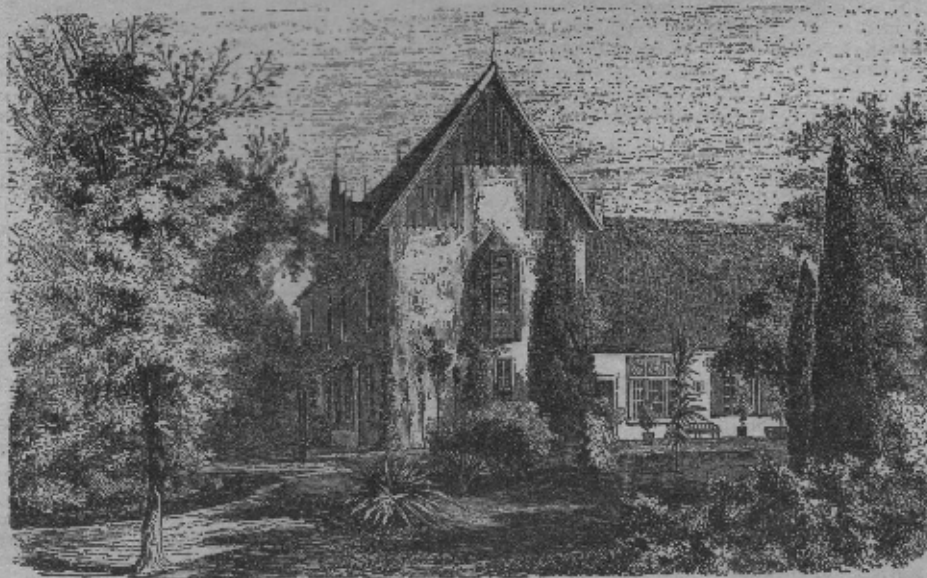
Einen aufschlußreichen Beitrag zur Sozialgeschichte und der zur Zeit aktuellen Forschung nach verlassenen (wüsten) mittelalterlichen Siedlungen in Wesermünde leistet der Bremer Bernd-Ulrich Hucker im neuen Jahrbuch mit seinem Aufsatz über die Ministerialen von Flögeln. Das Rittergeschlecht von Flögeln hat, wie Hucker in einem auf viele Quellen gestützten Artikel schreibt, beträchtlich auf die engere Landesgeschichte des Erzstifts Bremen und der Herrschaften von Bederkesa und Stotel eingewirkt und ist teilweise auch vom Hauch der großen Reichsgeschichte getroffen worden.

Der Löwenanteil des Besitzes derer von Flögeln lag in den Dörfern Flögeln, Fickmühlen (Wedelmolen), Buttell, Hustede, Horne und Hoya. Die letzten vier Siedlungen wurden im Mittelalter verlassen (wüst). Die Flögeler Herren waren Ministeriale der Welfen und nahmen zur Zeit Heinrich des Löwen entscheidende strategische Aufgaben in Großhadeln für die Herrschaft Stade wahr. Anfang des 13. Jahrhunderts lösen sie sich zusammen mit ihren Verwandten in Bederkesa aus der Abhängigkeit des Erzbischofs von Bremen und nehmen an den langjährigen Kriegen des Geestadels gegen die Wurster teil. Ein genaueres Studium des Kirchenarchivs von Flögeln zeigt dann fortschreitend einen „Ausverkauf“ des Besitzes an die Kirche. Ausgrabungen würden nach Meinung des Autors über insgesamt sieben Wüstungen, die im Bereich der Flögeler Feldmark lokalisiert werden konnten, weit mehr Auskunft geben als die spärlichen schriftlichen Quellen. Bereits im letzten Jahrbuch hatte Scheper Ausgrabungen für die Wüstungen im Bereich der Feldmark Lehe angeregt.

Für die Erlangung genauerer Beweise durch Ausgrabungen spricht sich Hucker auch in einem kleinen Beitrag über die Wüstung Winthusen im Gebiet der heutigen Stadt Bremerhaven aus. Im Falle Winthusen konnten die Merkmale der Flurwüstung in großem Umfang ermittelt werden; jetzt bleibt noch festzustellen, wo sich die eigentliche Siedlung Winthusen befand, die 1287 einmal genannt wird, um 1500 aber nicht mehr auftaucht. Die Forschung wird vor allem auch die Frage klären müssen, ob das Verlassen der Einwohner der Wüstungen in der Leher Feldmark (nach Lehe) mit der Aufgabe Winthusens (nach Schiffdorf) durch Einfälle der Wurster Friesen auf gleichlautende kriegerische Ereignisse zurückzuführen ist.

Erich Dräger, Pastor in Cuxhaven, schreibt im Band 51/1970 der Männer vom Morgenstern über den Luther-Schüler Heinrich Voß, der in den Jahren 1555–1581 Pastor in Cuxhaven-Döse und in Altenwalde war. Über das „Leben und Schulleben in der Wingst vor 100 Jahren“ berichtet der Otterndorfer Kreisarchivoberrat Dr. Rudolf Lembcke. Georg Werbe, Studiendirektor a. D. in Wremen, gibt unter dem Thema „Das Kirchspiel Wremen 1650–1750“ einen detaillierten Einblick in die agrarischen und soziologischen Verhältnisse eines der größten und wichtigsten Kirchspiele des Landes Wursten. Horst Keller, Museumsdirektor in Köln, macht an Hand bisher unbekannter Aufzeichnungen und Briefen von Hermann Allmers mit utopischen Reise- und Studienplänen des Marschondichters bekannt. Keller hielt zu diesem Thema bereits einen Vortrag auf der Jahrestagung 1969 der Allmers-Gesellschaft.

Günter Bastian, Bremerhaven



Aus dem neuen Morgenstern-Jahrbuch: Zeichnung des Allmers-Heimes in Rechtenfleth vor 100 Jahren

Bremerhavener Friedhof jenseits der Stadtgrenze

Am 6. Mai 1870 wurde der Friedhof in Wulsdorf eingeweiht

Dreißig Jahre dauerten die Bemühungen der Bewohner des 1827 gegründeten Hafenorts Bremerhaven um die Anlage eines eigenen Begräbnisplatzes. Als vor nunmehr hundert Jahren dieses Ziel erreicht war, hatte sich die Ansiedlung zu einer Stadt mit 10 200 Einwohnern entwickelt. Von den vielen Schwierigkeiten, die es zu überwinden gab, handelt der folgende Bericht.

Wie einst die an der Geestemündung gelegene Carlsburg, so war auch der 1827 gegründete Hafenort Bremerhaven, der auf dem Areal der längst abgetragenen Befestigungsanlage errichtet wurde, zunächst in Lehe eingepfarrt. Der am 11. Januar 1827 zwischen Hannover und Bremen abgeschlossene Staatsvertrag, den man als die Geburtsurkunde des damaligen Ortes Bremerhaven bezeichnen kann, sah u. a. vor, daß den Einwohnern der Neuanlage die Mitbenutzung der Kirche gegen Zahlung der gewöhnlichen Stollgebühren gestattet wurde. So gingen dann die Bremerhavener in Lehe, in die von Lutheranern und Reformierten gemeinsam benutzte Dionysiuskirche zum Gottesdienst. Ihre Kinder wurden dort getauft, Trauungen wurden dort vollzogen, und die Toten wurden in Lehe bestattet.

In den ersten Jahren nach der Gründung des Hafenorts war dieser Zustand für die vorerst noch wenigen Einwohner einigermaßen tragbar. Auch war in Bremerhaven zunächst nicht an den Bau einer eigenen Kirche zu denken. Und für die Anlage eines Begräbnisplatzes war kein geeignetes Gelände vorhanden. Der Schiffsverkehr, mit der Zeit doch immer stärker werdend, sowie die Anlage der ersten Schiffbauwerften brachten es mit sich, daß der junge Hafenort sich doch überraschend schnell entwickelte. An den Senat in Bremen berichtete der damalige Amtmann Dr. Johann Daniel Thulesius: „Alles stürzt zu, in der Meinung, hier den leichtesten und sichersten Erwerb zu finden.“ Damit läßt sich auch die 1840 bereits auf 2084 Bürger angewachsene Einwohnerzahl erklären. In Lehe, dem nachbarlichen alten Bauernort, zählte man um diese Zeit knapp 1900 Einwohner.

Nicht nur der Umstand, daß Lehe für die zu bestattenden Bremerhavener höhere Friedhofsgeldhöher als für die eigenen Bürger forderte, führte 1842 im Hafenort zu Überlegungen, trotz der räumlichen Beengtheit einen eigenen Friedhof anzulegen. Als Lageplatz hierzu war ein Gelände an der damaligen Leher Chaussee, etwa in Höhe der heutigen Lloydstraße, vorgesehen. Zu einem Erwerb dieses Geländes kam es jedoch nicht, denn der Begräbnisplatz hätte nach den angestellten Überlegungen nur für kurze Zeit ausgereicht und hätte zudem noch den weiteren Ausbau des Wohngebietes nach Norden hin behindert. Die Verwaltung bemühte sich weiterhin um eine Änderung der bestehenden Verhältnisse, denn es bestand an der Unterweser eine besondere Verpflichtung des bremischen Staates, bei den Kosten zur Anlage eines Bestattungsplatzes mit einzustehen. Ein bürgerliches Gemeinwesen bestand 1842 in Bremerhaven noch nicht, und die Ortschaft wurde als zum Hafen zugehörig betrachtet. Bremen erkannte gerade deswegen seine Verpflichtung an, war es doch auch für eine würdige Bestattung der hier verstorbenen Besatzungsmitglieder oder von Passagieren der im hiesigen Hafen verkehrenden Schiffe zuständig.

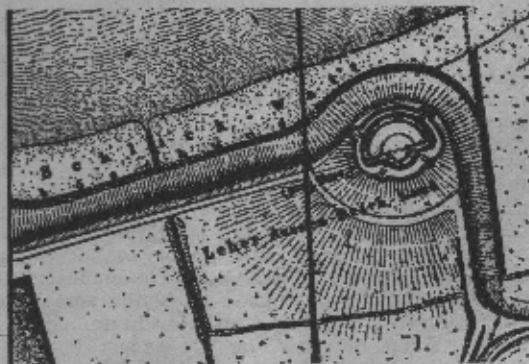
Die kirchlichen Verbindungen zu Lehe waren seit der Einrichtung eines Betsaals in der Grünen Straße am 25. März 1849 nicht mehr so eng. Mit der Einweihung der „Großen Kirche“ am 22. April 1855 wurden sie dann fast völlig gelöst. Wegen des Friedhofs aber blieb man auf Lehe angewiesen. Die Leher nutzten diesen Umstand, indem sie weiterhin höhere Gebühren für die Bestattung von Bremerhavenern forderten. Hierüber beklagte sich am 20. September 1855 in einem Schreiben an den Bürgermeister Smidt in Bremen auch der Bremerhavener Amtmann Gröning.

Nachdem im September 1855 die Bemühungen der Bremerhavener Verwaltung, den in Lehe neu angelegten Friedhof für eigene Zwecke zu erwerben, gescheitert waren, befaßte man sich im Hafenort nach der Gebietserweiterung im Jahre 1861 mit neuen Plänen zur Anlage eines Begräbnisplatzes. Hannover, nach dem Staatsvertrag von 1827 für die militärischen Belange an der Unterweser zuständig, plante auf dem Gelände der heutigen Süd-West-Seite des Kaisershafens I ein Hafentor und hatte sich als Sicherheitszone um die Anlage herum ein „Fortrayon“ von 18 Morgen, daß von größeren und fest erstellten Bauten freibleiben mußte, ausbedungen. Auf diesem Gelände nun endlich sollte der Bremerhavener Friedhof angelegt werden. Bremen, seiner Verpflichtung bewußt, stellte Mitte Januar 1862 einen Kostenvoranschlag für die Aufschließung eines Geländes von etwa 4 Morgen Grundfläche in mittlerer Höhe von 20 Fuß über

Null auf. Einschließlich der Aufhöhung, der Dränierung der Fläche, der Befestigung und der Einfriedigung sollten 7120 Taler vorgesehen werden. Diese Planungen Bremens im Festungsbereich gefielen den Militärs in Hannover nicht. Die Ablehnung der bremischen Pläne wurde damit begründet, daß die dort aufzustellenden Grabsteine von angreifenden Feinden als vorzügliche Deckung benutzt werden könnten. Als eine Folge der Bodenuntersuchungen auf dem vorgesehenen Gelände, vielleicht aber auch dem Druck der Militärs nachgebend, bat der Nachfolger von Bürgermeister Joh. Smidt, Arnold Duckwitz, am 5. März 1863 die Verwaltung in Bremerhaven, den Plan zur Anlage eines Begräbnisplatzes in der Nähe des Forts doch vorerst fallenzulassen. Der Boden im Planungsgebiet sei für eine derartige Anlage wenig geeignet, denn im weichen Kleiboden würden die Särge mit den Verstorbenen allmählich versinken. Dazu würden auch schon zu viele Bremerhavener in Lehe ruhen, und es sei doch bestimmt der Wunsch vieler Bürger, dereinst in deren Nähe bestattet zu werden. Duckwitz empfahl schließlich, sich weiterhin in der Leher Gegend um ein Gelände auf sandigem Boden zu bemühen. Damit blieb der alte Zustand vorerst erhalten.

Mit einer Petition an den Grafen Bismarck wandten sich im Mai 1869 die Vorstände von sechs Bremerhavener Kranken- und Sterbekassen. Es sei eine im Norddeutschen Bund einzig dastehende Abnormität, so führte man aus, daß eine Stadt mit 10 000 Einwohnern nicht einmal einen eigenen Friedhof hätte. Außerdem würden die lutherischen wie auch die reformierten Verstorbenen aus Bremerhaven von Lehe als Steuereinnahmequelle betrachtet. Großzügig sei man nur bei katholischen Leichen, diese seien sogar abgabefrei! Da weder die Stadtverwaltung noch der Senat in Bremen bisher etwas ausrichten konnten, so sei man nunmehr gezwungen, sich direkt an den führenden Staatsmann des Norddeutschen Bundes zu wenden.

Ob diese Bittschrift in Berlin ihren Zweck erfüllte, ist leider nicht feststellbar. An der Unterweser regte sie aber die Verwaltung von Bremerhaven zu neuer Aktivität an. Am 29. November 1869 unternahm der Gemeinderat der Unterweserstadt einen neuen Vorstoß zur Anlage eines Friedhofs, aber diesmal ging dieser an den Kirchenvorstand von Wulsdorf: „Da unsere Stadt sich durch die für die Mitbenutzung des Leher Begräbnisplatzes geltenden harten Bedingungen zur Herstellung eines eigenen Friedhofs gezwungen sieht, so hat der Gemeinderat den Ankauf eines passenden parochialfreien 15–18 Morgen großen Platzes im preußischen Staatsgebiet beschlossen, falls solcher zu billigen Bedingungen zu haben ist.“ Da Bremerhaven seine eigenen Geistlichen hätte, könnte bei den Beerdigungen auf die Mitwirkung der Wulsdorfer Prediger verzichtet werden. Einer Einigung wegen der Ablösungssumme, so hoffte man in Bremerhaven, sollten keine großen Hindernisse entgegenstehen. Da man nach der Einrichtung des Platzes jährlich etwa 100 bis 120 Grabstellen belegen werde und man für jede Bestattung den in Wulsdorf geltenden Satz von 21 Gr. Kassengeld zur Errechnung des Ablösungsbetrages ansetzen wolle, wäre dieses bestimmt eine gute Verhandlungsgrundlage. Bereits vor Abgang dieses Schreibens hatte man im Hafenort von befreundeter Seite vernommen, daß man in Wulsdorf ein geeignetes Gelände für einen Friedhof vorfinden könne und die Grundstücks-

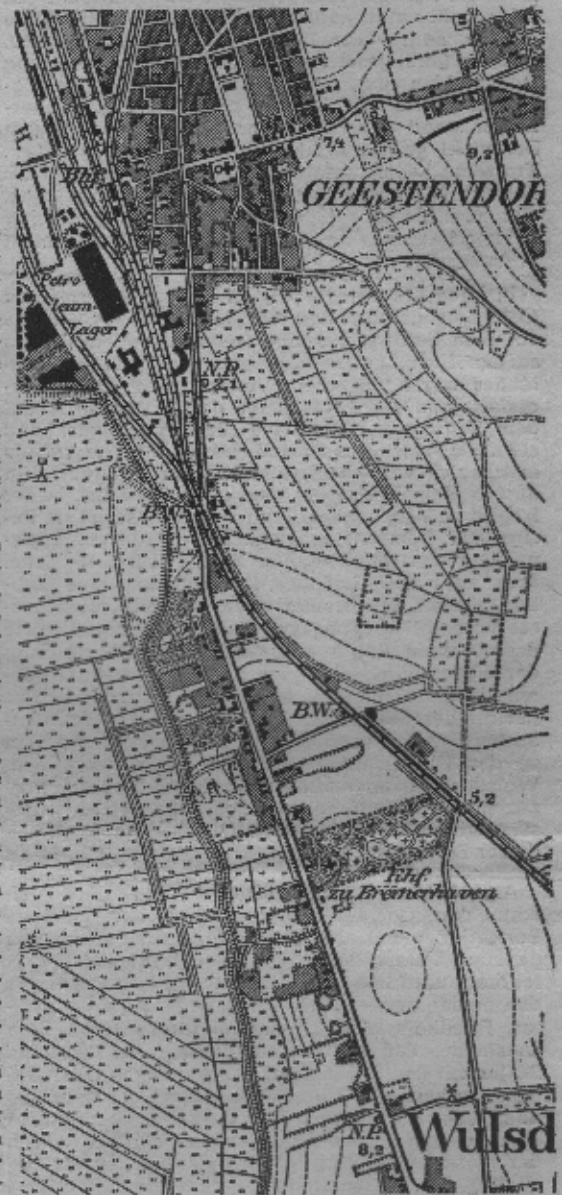


Auf der Sicherheitszone des hannoverschen Hafentorforts am nördlichen Ende des Bremerhavener Hafengebiets sollte der Friedhof angelegt werden

eigentümer zum Verkauf bereit waren. Da vom Wulsdorfer Kirchenvorstand ebenfalls ein Entgegenkommen zu erwarten war, setzte der Gemeinderat von Bremerhaven am 14. Dezember 1869 einen Ausschuß ein, an dessen Spitze der Vorsitzende des Gemeinderats, L. von Vangerow, berufen wurde.

Dieser Ausschuß wurde mit allen Vollmachten zum Erwerb eines Friedhofsgeländes ausgestattet.

Sehr bald, am 29. Dezember 1869, teilte der Pastor L. Holtermann im Auftrage des Wulsdorfer Kirchenvorstands mit, daß man das Bremerhavener Vorhaben „möglichst zu fördern geneigt sei“. Im Interesse der Wulsdorfer Pfarre und der Küsterei müsse man aber eine Mindestforderung von 2000



Kartenausschnitt mit dem Gelände des Bremerhavener Friedhofs in Wulsdorf um 1880

Talern für die Ablösung der Parochialgebühren erheben. Dieses Entgegenkommen Wulsdorfs führte gleich zu Verhandlungen, und als einer der ersten Erfolge der Bremerhavener Kommission ist das Angebot Wulsdorfs vom 1. Februar 1870 zu werten, in dem der Kirchenvorstand sich bereit erklärte, bis zur Inbetriebnahme des zu schaffenden Begräbnisplatzes „aus der Stadt Bremerhaven kommenden Leichen eine Grabstätte auf dem Gottesacker zu Wulsdorf zu gewähren“. Wulsdorf erklärte sich im Gegensatz zu Lehe bereit, „äußerst mäßige Taxe“ zu erheben. Diese Vorschläge fanden in der Hafenstadt Zustimmung. Durch Vermittlung war bald ein geeignetes Gelände von etwa 18 Morgen gefunden, und nach einigen Verhandlungen konnten zur Abrundung des Areals noch etwa 2 Morgen hinzugewonnen werden. In seinem Tätigkeitsbericht, der sich in den umfangreichen Akten wegen der Anlage eines Friedhofs für Bremerhaven im Stadtarchiv der Unterweserstadt befindet, beschreibt der Ausschuß das erworbene Gebiet: Das Areal umfaßt eine Fläche von 20 Morgen, 31 Ruthen und 8/10 Ruthen, welche den Übergang von der Chaussee zu demselben bilden. Es liegt unmittelbar an der östlichen Seite der Wulsdorfer Chaussee, südlich von der Luttermannschen Brauerel, also in nicht weiterer Entfernung von Bremerhaven, als der jetzige neue Leher Friedhof, ist hochgelegen und bildet ein geschlossenes gut arrondiertes Ganzes. Der Preis dieses Grundstücks stellt sich ausschließlich der Umschreibungs- und einiger anderer Nebenkosten auf Ld'r-Thlr. 12 213, mithin auf ca 600 Thlr. per Morgen.

Fortsetzung nächste Seite

Vom Bremerhavener Friedhof

Am 11. Februar 1870 bestätigten dann die Eigentümer des vorgesehenen Geländes dem Gemeinderat von Bremerhaven ihre Bereitwilligkeit zum Verkauf. Damit stand der Übergabe des Geländes und der Anlage des Begräbnisplatzes eigentlich nichts mehr im Wege. Obgleich die Verhandlungen zwischen Bremerhaven und Wulsdorf auch in Lehe bekannt wurden, war man dort von den in so kurzer Zeit erreichten Erfolgen der Bremerhavener ziemlich überrascht. Am 15. Februar 1870 trafen deshalb der gemeinsame Kirchenvorstand und die Fleckenvorsteher zusammen und faßten den Beschluß, der Stadt Bremerhaven in der Leher Feldmark die Anlage eines Friedhofs zu gestatten. Dazu sollten aber auch nach wie vor die Leher Friedhöfe den Bremerhavener Bürgern für die letzte Ruhe, nun zu herabgesetzten Gebühren, zur Verfügung stehen. Nun erst, nach jahrzehntelangen Zwistigkeiten, wollte man in Lehe nachgeben. In Bremerhaven stand man dem Leher Angebot zu diesem Zeitpunkt gerade nicht sehr freundlich gegenüber. Trotzdem beauftragte der Friedhofsausschuß am 25. Februar 1870 den Agenten G. H. Bötter aus Lehe, sich nach einem geeigneten Gelände in der Leher Feldmark umzusehen und Ankaufverhandlungen vorzubereiten.

In Lehe bot sich für die Anlage eines Friedhofs Gelände gegenüber dem Klushof, nahe der Chaussee auf dem Sollingacker und hinter dem Armenhaus auf der „Krötz“ an. Die Besitzer des erstgenannten Geländes waren an einem Verkauf nicht sehr interessiert, und die Eigentümer der Grundstücke auf dem Sollingacker forderten für den Morgen Land etwa 600 Taler. Das Gelände hinter dem Armenhaus erwies sich von vornherein als nicht geeignet. „Um nun in jeder Weise die Interessen der Stadt in der fraglichen Angelegenheit zu wahren“, so ist im Bericht der Kommission vermerkt, wurde zur Überprüfung der angebotenen Grundstücke in Lehe, aber auch des Geländes in Wulsdorf, eine Subkommission des Bremerhavener Friedhofsausschusses unter Mitwirkung von Sachverständigen sowie des Agenten Bötter eingesetzt. Eine Überprüfung der Bodenverhältnisse im Beisein der Ausschussmitglieder fand am 1. März 1870 statt. Nach dem Bericht der Subkommission, der sich auf das Gutachten der Sachverständigen stützte, gelangte man zu der Überzeugung, daß das Gelände auf dem Wulsdorfer Langenacker den Leher Angeboten vorzuziehen sei und sich daher die Anlage eines städtischen Friedhofs für Bremerhaven in der Wulsdorfer Feldmark empfehle.

Am 11. März 1870 erstattete der gewählte Ausschuß dem Gemeinderat von Bremerhaven seinen Bericht, der mit den Zeilen beginnt: „Nach der genauen Untersuchung darf es wohl keinem Zweifel mehr unterliegen, daß das Wulsdorfer Areal vor den beiden anderen sich zur Anlage des projectierten Friedhofs eignet, ganz abgesehen von dem Umstande, daß die Verhandlungen des Agenten Bötter mit den Leher Eigentümern wegen ihrer Unbestimmtheit der Commission einen Ueberschlag über den Kostenpreis der dortigen Grundstücke durchaus nicht ermöglichen, ferner abgesehen von der moralischen Verpflichtung des Gemeinderaths, endlich die Verhandlungen mit Wulsdorf, dessen Behörde der Commission in so offener und liberaler Weise entgegengekommen ist, zum Abschlusse zu bringen.“ Dem Gemeinderat wurde ferner empfohlen, bald die Kaufverträge mit den Eigentümern zu unterzeichnen, die Ankaufsbeträge von zusammen rund 12 500 Talern und die Summe von 2000 Talern für die Ablösung der Parochialspflicht zu bewilligen. Mit Bremen sollten umgehend Verhandlungen wegen eines Zuschusses, der bereits seit 1841 zugesagt war, aufgenommen werden. Man sollte hierbei die Hälfte der Ankaufs- und Anlagekosten anfordern. Der Bericht des Ausschusses fand den Beifall des Gemeinderats und wurde einstimmig angenommen.

Am 12. November 1870 gab auch das Königlich Preussische Amt Lehe seine Zustimmung zur Errichtung eines städtischen Bremerhavener Friedhofs im Gemeindebezirk Wulsdorf. Der Zuschuß Bremens in Höhe von 8000 Talern wurde am 21. Dezember 1870 von der Bürgerschaft in der Hansestadt bewilligt. Mit der Bereitstellung des Betrages von 5700 Talern zur Ausführung des von dem Gartenbaudirektor Benque geschaffenen Anlageplanes zog der Gemeinderat von Bremerhaven den Schlußstrich unter die langen und schwierigen Bemühungen zur Errichtung eines eigenen Friedhofs.

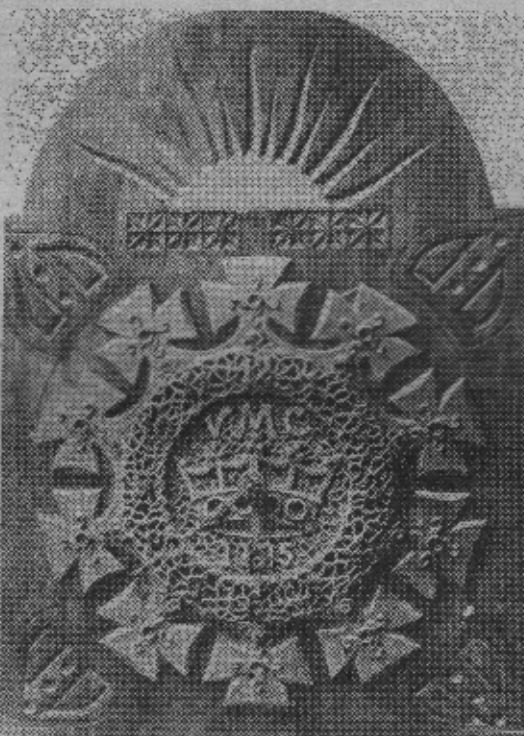
Am 6. Mai 1871 konnte dann der Friedhof eingeweiht werden. Günter Anders, Bremerhaven

Das „Niederdeutsche Heimatblatt“ erscheint monatlich als Beilage der Nordsee-Zeitung/Nordwestdeutschen Zeitung. Es kann gesondert bezogen werden zum Preis von jährlich 3,60 DM. Druck und Verlag: Nordwestdeutscher Verlag Ditzgen & Co., Bremerhaven, Hafenstraße 140. Postscheckkonto: Hamburg 136 98. Schriftleitung: Gert Schledttrien, Bremerhaven-G., Georgstraße 90.



Nach der Explosion einer Bombe vor dem abfahrbereiten Lloydsteamper „Mosel“ am Vorhafen zum Neuen Hafen, 1875. Die Toten wurden unter großer Anteilnahme der Bevölkerung auf dem Bremerhavener Friedhof bestattet. Im Volksmund heißt es, daß die Reste des Attentäters Thomas unweit der Eingangsschwelle des Friedhofs verscharrt seien

Alte Wanduhr in Düring



Die Kunde von Zeitmessern ist die Geschichte von Kultur, Technik und Zivilisation. Bereits 2679 Jahre vor unserer Zeitrechnung soll es in China schon Sonnenuhren gegeben haben. Wasseruhren sind ebensolange bekannt wie Sanduhren. In den Jahren vor 1321 wurde zum ersten Mal die Räderuhr erwähnt. Ein Mann namens Galilei fand 1583 das Pendelgesetz heraus, das später ein holländischer Physiker in der Uhrmacherei einführte. Die Zeit stand nicht still, und Uhrenbauer hielten niemals inne, sie zu messen.

Dabei kann es bei manchem unter uns schon mal vorkommen, daß es in der Tat „13“ schlägt. Im Nordwesten von Manchester soll es einen Mann geben, der die einzige Uhr besitzt, die anstatt zwölfmal hintereinander dreizehnmal schlägt. Manchester ist weit weg. Dagegen ist es in unserer Nachbarschaft Bremen viel günstiger, sich einmal ein gleiches Monstrum von Standuhr anzuschauen, die seit dem letzten Weltkrieg auch „13“ schlägt: mittags um eins und ebenso nachts um eins. Der Besitzer in der Otfried-Hoffmann-Straße möchte auch, daß das immer so bleibt, zumal die Unglückszahl „13“ ihm Glück bescherte. Als im letzten Krieg in einer der grausamen Bombennächte die Erde bebte und in der Wohnung alle Möbel wackelten, da fing die Standuhr an, um ihr Leben zu zittern. Sie fing an zu schlagen, einmal — zweimal — dreimal — und hörte erst beim 13. Schlag auf. Seitdem „tut“ sie es Tag für Tag.

Dagegen gibt die Uhr im Gasthaus Asendorf in Düring, Landkreis Wesermünde, mancherlei Rätsel auf. Die NORDSEE-ZEITUNG berichtete am 20. Januar 1969 über diese Uhr, die altersschwach ist und schon lange nicht mehr tickt. Das hat der Holzwurm übernommen, der in dem Kasten, der die

Uhr umschließt, pocht und pocht. Bleigewichte, die dermal einst für ihren Antrieb sorgten, sind nicht mehr vorhanden. Was noch völlig intakt ist, ist die Platte, auf die das Zifferblatt aufgesetzt wurde. Eine aufgehende Sonne, sechs Sterne und Schnitzereien zieren die aus einem Bronzeuß bestehende Vorderplatte. Das eigentliche Feld für die zwölf Ziffern bildet innerhalb eines Filigrankranzes einen sogenannten Sternerring. In der Mitte des Kranzes befindet sich eine gut ausgeprägte Krone. Darunter ist deutlich die Jahreszahl 1105 zu sehen, die sich mit den darüber lesbaren Buchstaben „VMC“ — das ist „fünf“, „tausend“ und „hundert“, deckt, woraus man zu schließen wagte, daß die Bronzeplatte wirklich aus dem „Jahre des Herrn 1105“ stammt.

Rätsel über Rätsel aber gab das der Platte aufgesetzte Zifferblatt auf. Vermutete man bislang, daß diese kostbare Platte etwa im 18. Jahrhundert einer neuen Uhr aufgesetzt wurde, so liegt hier ein Irrtum vor. Denn in der Tat ist das Uhrwerk älter als das Zifferblatt. Das hat der Leiter der „Historischen Uhrensammlung“, Professor Dr. Mühe, Furtwangen, nach der Beschreibung und eines Zeitungsausschnittes mit der abgebildeten Uhr (NZ vom 20. Januar 1969) festgestellt, und er ist der Annahme, daß das Zifferblatt im 19. Jahrhundert gemacht sein dürfte. In dem Zifferblattschild liegt nach Worten des Historikers kein besonderer Wert. Die Uhr selbst, so teilt Professor Mühe mit, ist in der Art wohl ziemlich einmalig, da sie aus verschiedenen Stücken zusammengesetzt sein dürfte. Professor Mühe betont aber gleichzeitig, daß man ein solches Stück nur wirklich beurteilen kann, wenn man es direkt in Augenschein nimmt. Die in dem Zifferblatt geheimnisvollen Ornamente: eine gut ausgeprägte Krone, Sternmotive mit aufgesetzten Schnörkeln, Kardinalshüte usw., haben dagegen keinen historischen Wert. Es handelt sich hier um eine Phantasiedarstellung des Uhrenbauers, allenfalls aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts.

Ritterschapspräsident und Oberlandesgerichtsrat Gebhard von Lenthe, Celle, traf auf die Feststellung, daß die Asendorfsche Uhr, von der der jetzige Besitzer sowie seine Vorfäter nichts wußten, nicht aus dem Besitz der ehemaligen Grafen von Hodenberg, die angeblich auf dem Gut Hethorn residiert haben sollen, stammen kann. Carl Büsching, der Urgroßvater von Asendorf, war bis 1853 Pächter eines kleinen Gehöfts, das zum Besitz des Grafen von Hodenberg gehört haben soll, war dieser Meinung. Ritterschapspräsident von Lenthe weiß, daß es Grafen von Hodenberg niemals gegeben hat. Auch die unter die Lupe genommene Krone ist seinen Feststellungen nach eine Phantasie des Uhrenbauers. Bei einem Besuch bei der Baronin Hodenberg, die ihren Wohnsitz auf Gut Sandbeck, Osterholz-Scharmbeck, hat, erfuhr ich, daß die Angaben des Ritterschapspräsidenten vollauf stimmen. Denn die Vorfahren ihres verstorbenen Gatten waren Fürsten, haben aber niemals Besitz an der Unterweser in Hethorn und Umgebung gehabt. In ihrem Wappen führen die „von Hodenbergs“ einen Adlerflügel — in Rot, mit Kleestengel. Im Knauf des Flügels befindet sich ein fünfblättriges Röschen. Damit dürfte auch die Herkunft der alten kostbaren Uhr in ein anderes Licht gerückt sein. Indes weiß man nicht, wer sie baute.

Elli Pohlmann, Lübberstedt