

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

August 1979
Nr. 356



Unsere Abgeordneten in der Paulskirche 1848/1849

Vor 130 Jahren wurde in Bremerhaven auf Beschluß der Frankfurter Nationalversammlung die erste deutsche Flotte zusammengeführt. Bremerhaven war Sitz der Seezeugmeisterei und des Oberkommandos der Marine unter Admiral Brommy. Die größeren Schiffe der Flotte lagen gewöhnlich vor Bremerhaven, die kleineren dagegen in der Marinestation zu Brake. Als Winterquartier diente zuerst die Geeste und ab 1851 der Neue Hafen.

Einer Anregung des Magistrats folgend zeigt das Deutsche Schiffahrtsmuseum bis zum 16. Sept. 79 die zur Bremerhavener Festwoche 1979 eröffnete Sonderausstellung „Die erste deutsche Flotte“. Dazu ist aus auswärtigen Museen-, Archiv- und Privatbesitz viel unbekanntes Material zum Vorschein gekommen. Diese Ausgabe möchte einige der neuen Eindrücke vermitteln durch Einzelbeiträge von Mitarbeitern des Deutschen Schiffahrtsmuseums, zu denen sich auch Heinrich Egon Hansen gesellt, der erstmalig die Abgeordneten der Nationalversammlung aus dem engeren Heimatgebiet würdigt. Es besteht die Absicht, das Gesamtergebnis der Ausstellung und der damit verbundenen wissenschaftlichen Forschungen in einer reich bebilderten Veröffentlichung festzuhalten. Gert Schlechtriem



C. Th. Gevekoht, Lith. im Focke-Museum, Bremen

In der Frankfurter Nationalversammlung, die sich in der allgemeinen revolutionären Stimmung jener Zeit gleich nach ihrer Konstituierung beherzt auch der Schaffung einer ersten deutschen Flotte annahm, wurde die Bevölkerung unserer Gegend durch mehrere Abgeordnete vertreten.

Während für den Bereich der ungefähr 53 000 Einwohner zählenden Freien Hansestadt Bremen und ihrer inzwischen fast 3500 Einwohner aufweisenden Gründung Bremerhaven ein Deputierter am 28. April 1848 in Direktwahlen, an denen sich jedoch nur 1693 Bürger = 13,6 % der Wahlberechtigten beteiligten, bestimmt wurde, wurden die Abgeordneten in den umliegenden hannoverschen Flecken und Dörfern am 27. April 1848 nach dem aus Frankreich stammenden Wahlmännerverfahren bestellt. Wahlberechtigt war dort jeder männliche „volljährige Landeseinwohner, sofern er nicht bei einem andern in Kost und Lohn steht, aus Armenmitteln Unterstützung bezieht oder bestraft ist“. Für je „50 000 Seelen“ war ein Abgeordneter für Frankfurt zu wählen. Der damalige Landdrosteibezirk und spätere Regierungsbezirk Stade hatte insgesamt vier der 26 Deputierten aus dem Königreich Hannover zu stellen. Im sog. 18. hannoverschen Wahlbezirk, der die Ämter Blumenthal, Bremervörde, Hagen, Osterholz und Lehe sowie die Gerichte Beverstedt mit Oese, Lesum-Schönebeck, Meyenburg und Kassebruch, Schwane- wede, Ritterhude und Niederrothen- hausen umfaßte, mußten zunächst 65 Wahlmänner gewählt werden. Demgegenüber brachte man es im 19. hannoverschen Wahlbezirk, zu dem Otterndorf und die 12 Kirchspielsgerichte des alten Landes Hadeln sowie das Vogteigericht Land Wursten, die Ämter Bederkesa, Neuhaus, Wischhafen und die beiden Gräfen- gerichte des Landes Kehdingen gehörten, auf 63 Wahlmänner.

Als Abgeordnete aus den drei hier umrissenen Wahlkreisen unserer Region wirkten an den Beratungen und Beschlüssen in der Frankfurter Nationalversammlung 1848/1849 mit: Für Bremen einschließlich Bremerhaven C. Th. Gevekoht; für den 18. hannoverschen Wahlkreis zunächst J. A. Droege, später für eine kurze Spanne H. H. Meier; für den 19. hannoverschen Wahlkreis Chr. H. Pläß.

Carl Theodor Gevekoht, 1798 in Bremen geboren und am 22. 8. 1850 dort auch gestorben, war als Kaufmann und Freund des bedeutenden bremischen Senators Arnold Duckwitz als Sondergesandter des Senats 1845–1847 maßgeblich am Zustandekommen der ersten regelmäßigen direkten Dampfverbindung von der Weser nach New York beteiligt. Ebenso energisch verwandte er sich für den Bau der Eisenbahn von Bremen nach Wunstorf (Hannover). In der Frankfurter Paulskirche wurde er am 31. 5. 1848 in den „Ausschuß für die Marine“ berufen. Außerdem gehörte er dem wichtigen 30köpfigen

volkswirtschaftlichen Ausschuß an, der sich mit ökonomischen und sozialen Fragen befaßte. Gevekoht war es auch, der sich Plenum einen von ihm erarbeiteten Gesetzentwurf über den Schutz und die Fürsorge des Reichs für die deutsche Auswanderung vortrug. Nachdem das große Königreich Preußen das Mandat seiner Abgeordneten für die Nationalversammlung für erloschen erklärt hatte, zog er sich am 24. Mai 1849 aus dem Parlament in Frankfurt zurück.



H. H. Meier, Ölgemälde im Focke-Museum Bremen



Chr. H. Pläß, Fotografie aus der Bildsammlung des Nieders. Staatsarchivs in Stade.

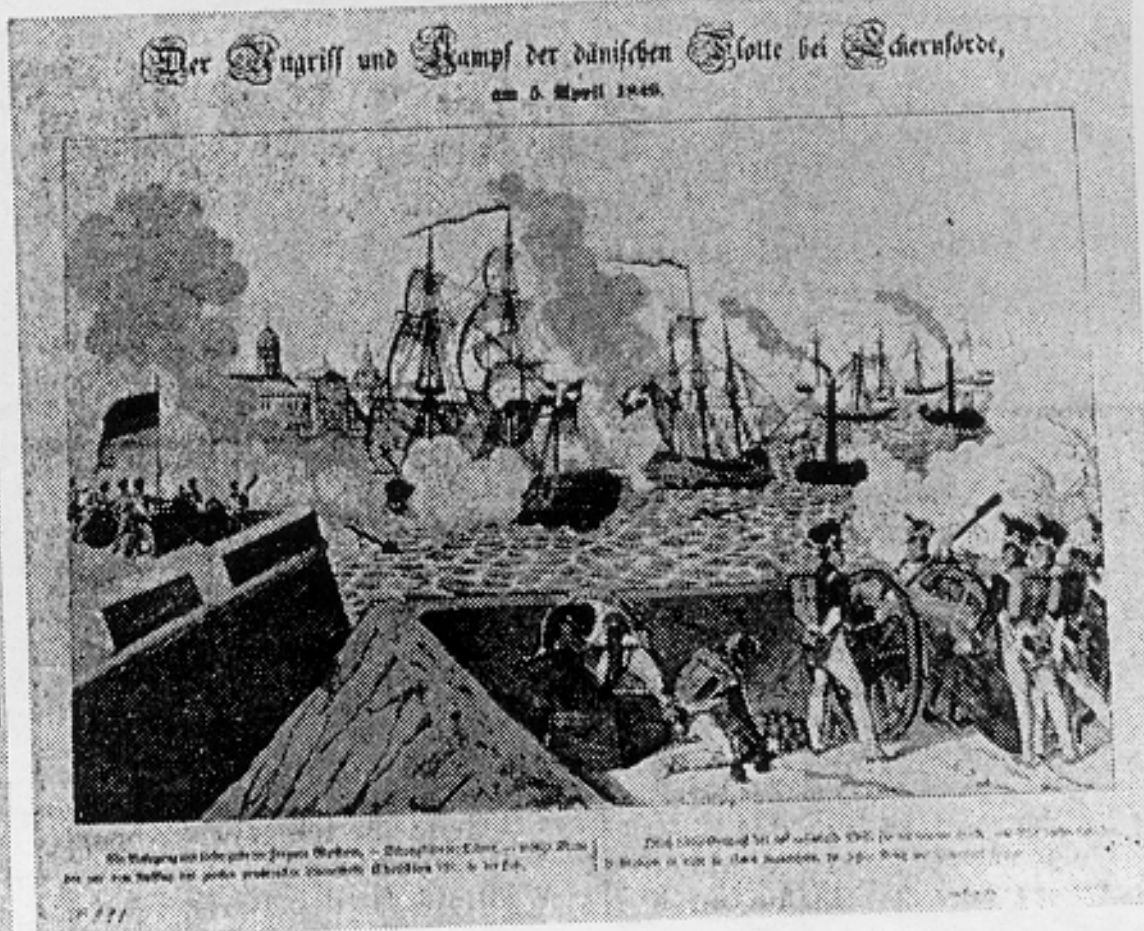
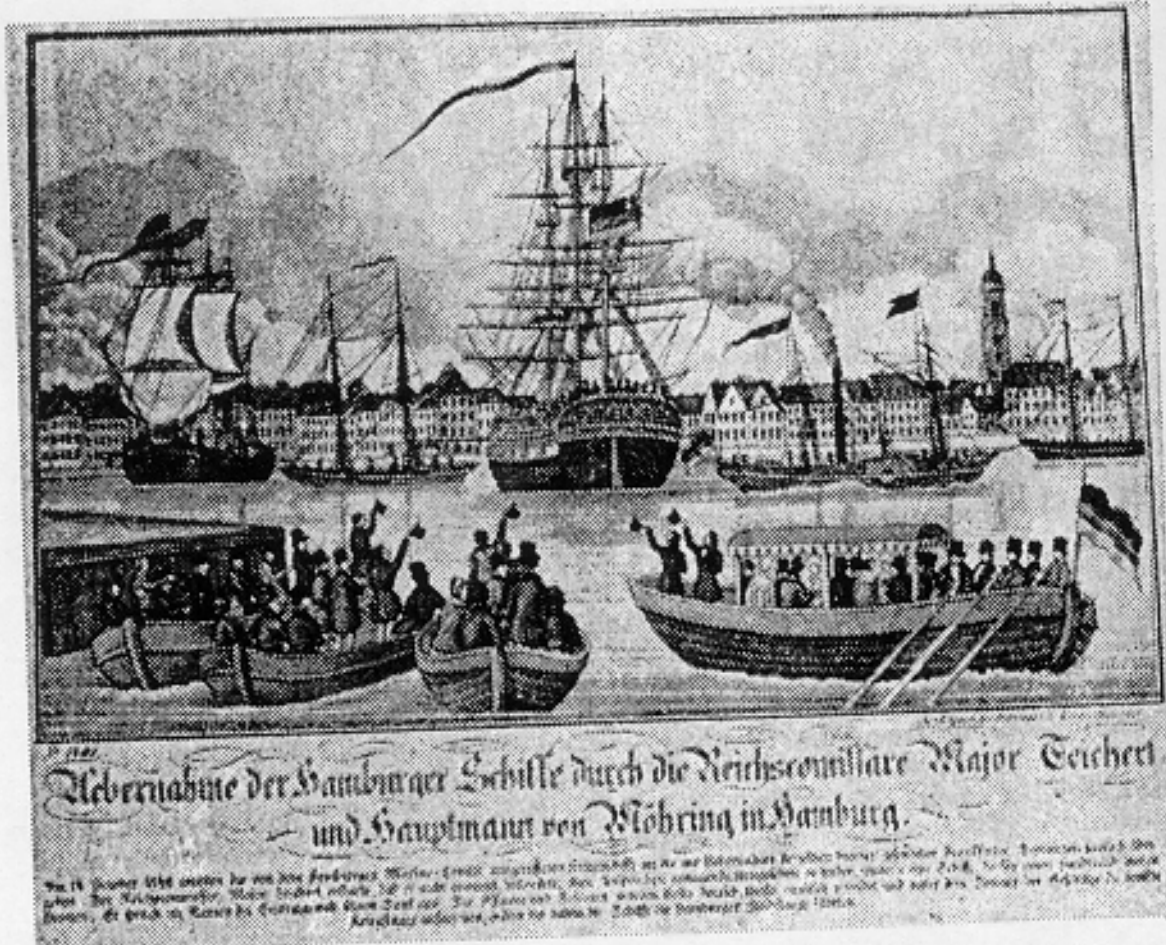
John Albert Droege, am 21. 5. 1805 in Lankenan (heute zu Bremen gehörig) geboren und am 21. 12. 1854 in der Hansestadt an der Weser „im Irresein“ gestorben, hatte nach seiner kaufmännischen Ausbildung in Mexiko ein schnell aufblühendes Geschäft eingerichtet, dem er bald eine

Zweigniederlassung in Bremen anfügte. Dorthin kehrte er 1834 zurück und gründete 1844 die Firma Droege & von Kapff, die Handelsbeziehungen zu Ländern in Ostafrika aufnahm. In Bremen wirkte er auch als britischer Konsul. Die Wahlmänner des 18. hannoverschen Wahlkreises hatten ihn 1848 auf Empfehlung eines bremischen Demokratenführers zu ihrem Abgeordneten bestimmt, ohne ihn persönlich zu kennen. Wie seine Freunde Gevekoht und Meier setzte er sich in Frankfurt für den Aufbau einer deutschen Flotte ein. Als Mitglied des Casino, einer Gruppierung des Parlaments, stimmte Droege am 28. 3. 1849 für den preußischen Erbkaiser. Kurze Zeit später verzichtete er auf sein Mandat und wurde von H. H. Meier abgelöst.

Hermann Henrich Meier, am 16. 10. 1809 in Bremen geboren und daselbst am 17. 11. 1898 gestorben, zählt zu den bedeutendsten bremischen Persönlichkeiten des 19. Jahrhunderts. Mehrere Jahre hatte er als junger Kaufmann in den USA gelebt. Seinen Plan, schon Ende der vierziger Jahre mit Hilfe englischen Kapitals Bremerhaven und Bremen durch eine Eisenbahnstrecke zu verbinden, konnte er nicht verwirklichen. Spätere herausragende Leistungen Meiers sind die Gründung des Norddeutschen Lloyd und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Als wortgewandter national-liberaler Abgeordneter gehörte er viele Jahre auch dem Deutschen Reichstag in der Bismarck-Epoche an. Nur wenige Wochen, von Anfang April 1849 bis zu seinem Austritt am 20. 5. 1849, vertrat H. H. Meier als Deputierter den 18. hannoverschen Wahlkreis in der Paulskirche. Dort zählte er zu den Erbkaiserlichen, die für die Übernahme der Kaiserkrone durch Preußens König eintraten. In dieser kurzen Zeit verfaßte er u. a. einen Aufruf „An meine Wähler!“

Christian Heinrich Pläß, am 29. 7. 1812 als Kaufmannssohn in Verden an der Aller geboren und am 6. 6. 1878 in Stade gestorben, war nach dem Studium der Theologie und Philologie in Halle, Jena und Göttingen sowie kurzer Privatlehrertätigkeit in Wandsbek seit 1835 am Gymnasium in Stade beschäftigt, zunächst als Lehrer, dann als Konrektor und seit 1851 als Direktor. In der Frankfurter Nationalversammlung stimmte Pläß in der Regel wie sein Stader Landsmann, der liberale Rechtsanwalt und Notar Gottlieb Wilhelm Freudentheil, der den 16. hannoverschen Wahlbezirk in der Paulskirche vertrat. Als Mitglied des linken Zentrums, des sog. Württemberger Hofs, gab er sein Votum u. a. für die Aufhebung des Adels und die Abschaffung der Todesstrafe ab. Ebenfalls sprach er sich für den preussischen König als Reichsoberhaupt und damit für die sog. „kleindeutsche Lösung“ aus. Führend hat Pläß später im Verein für Geschichte und Altertümer der Herzogtümer Bremen und Verden, dem heutigen Stader Geschichts- und Heimatverein, gewirkt. Heinrich E. Hansen

Bunte Bilderbogen vermitteln Zeitgeschehen



Eine „bunte“ Überraschung in der Sonderausstellung „Die erste deutsche Flotte“ im Deutschen Schiffahrtsmuseum sind vier Bilderbogen, einer aus Nürnberg und drei aus Neu-Ruppin, die in volkstümlicher Art einige Ereignisse der neugegründeten Marine wiedergeben. Sie wurden freundlicherweise vom Museum für Hamburgische Geschichte als Leihgabe zur Verfügung gestellt.

Zunächst wird auf einem Neu-Ruppiner Bilderbogen (No. 1401, Neu-Ruppin, bei Oehmigke & Riemen-schneider) die „Übernahme der Hamburger Schiffe durch die Reichscommissionäre Major Teichert und Hauptmann von Möhring in Hamburg am 14. Oktober 1848“ dargestellt.

Vor der Hamburger Stadtkulisse liegen einige Schiffe der Flottille, deren Entstehung übrigens einer Bürgerinitiative zu verdanken ist mit dem begrenzten Ziel, die dänische Blockade auf der Elbe zu überwinden.

In der Mitte des Bildes schwimmt die 36-Kanonen-Fregatte „Deutschland“, von deren Gaffel die neue schwarz-rot-goldene Marineflagge mit dem Doppeladler in der Gösch weht, rechts daneben eine der hölzernen Dampfkorvetten „Bremen“, „Hamburg“ oder „Lübeck“, ganz links die Korvette „Franklin“ mit 12 Kanonen. Nicht nur diese, sondern bemerkenswerterweise alle Schiffe der ersten deutschen Flotte – gleich ob unter Dampf oder Segel – waren aus Holz gebaut.

Außerdem sind zwei als Brigg getakelte Segelschiffe zu erkennen, die vielleicht aus Unkenntnis für die beiden fehlenden Dampfkorvetten hineingezeichnet worden sind. (Andere, künstlerisch seriösere Blätter in der Sonderausstellung zeigen – oft detailgenau – die gleiche Situation, doch die Frage, wer den anderen kopiert hat, ist nicht ganz eindeutig zu klären. Wie man beim Gang durch die Ausstellung wiederholt feststellen kann, war das „Abkupfern“ eine durchaus übliche Praxis, ein „Gesetz, betreffend das Urheberrecht an den Werken der bildenden Kunst und Photographie“ wurde in Deutschland erst 1907 geschaffen.)

Vom rechten Boot im Vordergrund grüßen, am Bug stehend und Hüte schwenkend, die beiden Reichscommissionäre, dahinter unter dem Baldachin und auf den übrigen Booten sind die Deputierten aus Frankfurt mit ihren Damen sowie Ruderer. Am gleichen Tage wurden Offiziere und Soldaten teils in deutscher, teils in englischer Sprache vereidigt.

Aus den schriftlichen Erläuterungen des Bilderbogens geht ferner hervor, daß Major Teichert nicht „vollendete, allen Ansprüchen genügende Kriegsschiffe“ erwartet hat, „sondern nur Schiffe, die für einen Handstreich dienen konnten“.

Hiermit wird noch einmal ihre reine Verteidigungsaufgabe deutlich gemacht.

Strahlt dieses Blatt noch Beschaulichkeit, Festtagsstimmung und innere Bewegtheit aus, so geht es auf dem nächsten, einem Bilderbogen aus Nürnberg (No. 921, Nürnberg bei G. N. Renner & Comp.), weitaus kriegerischer zu. Er berichtet, wie die Überschrift in schwungvoller Fraktur ankündigt, vom „Angriff und Kampf der dänischen Flotte bei Eckernförde am 5. April 1849“. An den Kanonen – wohl der südlichen der beiden Eckernförder Strandbatterien – sieht man Soldaten beim Laden und Feuern, um den Landungsversuch der dänischen Invasionsflotte abzuwehren, die vom dänischen König im Zusammenhang mit der Erbfolgefrage in den Herzogtümern Schleswig-Holstein entsandt worden war. Das große prachtvolle Schiff links ist das Linienschiff „Christian VIII“, „wenige Stunden vor dem Aufbruch in die Luft“, rechts daneben die Fregatte „Gefion“, „vor Besiegung und Übergabe“, des weiteren zwei Kriegsraddampfer, vermutlich „Hekla“ und „Geyser“, und einige Segelfahrzeuge auf der Flucht.

Auf dem dritten Blatt, nun wieder ein Neu-ruppiner Bogen (Original und Eigentum No. 2181, Neu-ruppin, zu haben bei Gustav Kühn), wird schließlich der schaurige Höhepunkt der Schlacht in der Bucht von Eckernförde vorgeführt, ein Motiv, das in vielerlei Abwandlungen durch die Publikationen ging und selbst die Bildseite einer Münze zierte (s. Ausstellung). „Das merkwürdige Jahr 1849“ lautet die Überschrift, hier also noch im Sinne von „des Merkmals würdig“ und „Eine neue Bilderzeitung. 53tes Blatt“, das klingt schon fast vertraut! Die Frage „Fisch oder Dogge, wer siegt?“ wird auch nicht ohne Spekulation auf die Sensationslust und den Patriotismus der Leser beantwortet. Wie Insekten wirbeln Menschenleiber durch das grellfeuerige Explosionsinferno, hinten stehen Zuschauer am Strand – wie bei einem Feuerwerk. Im Kommentar lesen wir: „Die beiden Schiffe da oben sind dänische Schiffe. Das eine, das eben mit Mann und Maus in die Luft fliegt, ist „Christian VII“, ein Linienschiff von 48 Kanonen, und

das daneben, die schucke Fregatte „Gefion“, von 64 Kanonen.“ Und weiter: „Da ging's an ein Feuern, daß die Erde bebte, bis endlich das stolze Linienschiff in Brand geschossen wurde und sich mitsamt der schmucken Fregatte ergeben mußte. Da seht ihr auf dem Bilde, wie noch die Boote hin und her fahren, die Dänen an's Land zu bringen, es waren aber noch 200 Mann oben, und der brave Oberfeuerwerker Preußner, der den Meisterschuß gethan, auch mit (Preußner war einer der beiden Unteroffiziere, welche die Strand-Batterie kommandiert hatten, ein Preußner, der an Bord gegangen war, um die Debakierung zu beschleunigen. So in der „Zeitung-Nachricht“ rechts unten auf dem Blatt), da ergriff das Feuer die Pulverkammer und das Schiff ging in die Luft. – Auf der „Gefion“ weht jetzt schon die deutsche Flagge, und wird's allen guten Deutschen ein glücklich Zeichen sein, daß unsere erste Fregatte eine eroberte ist. Das ist die Geschichte, wie Hund und Fisch Krieg miteinander führen.“

Es folgt ein Zeitungsbericht, in dem ein grenzenloser Jubel über diesen Abschreckungserfolg zum Ausdruck gebracht wird; insbesondere darüber, daß die dänische Flotte mit insgesamt 148 Kanonen von den beiden Strandbatterien mit je vier Kanonen die Flagge streichen mußte und die Besatzungen der beiden Schiffe, ungefähr 1000 Mann und ihr Kommodore Paludow, kriegsgefangen sind. Man glaubte, diesen Sieg als Gruß und Glückwunsch des Landes zu seiner Majestät Kaiserwahl überbringen zu können, welche aber letztlich scheiterte.

Ein vierter Bilderbogen, ebenfalls aus Neu-ruppin, schildert das erste Seegefecht der neuen deutschen Marine, das Seegefecht bei Helgoland zwischen dem dänischen und deutschen Geschwader am 4. Juni des „merkwürdigen Jahres 1849“. Dieses Blatt, das die Kriegsdampfschiffe „Barbarossa“, „Bremen“ und „Hamburg“ im heftigen Kugelaustausch mit zwei dänischen Fregatten zeigt, zeichnet sich durch eine geradezu abenteuerliche Naivität aus, sowohl in der zeichnerischen Darstellung als auch in der Einschätzung der Navigations- und Schießkünste der Brommy-Kapitäne. Es wurde bereits zu einem Aufsatz von G. Schlechtriem im Niederdeutschen Heimatblatt Mai 1977, No. 329 veröffentlicht.

Bilderbogen dieser Art erfreuten sich zu ihrer Zeit einer ungeheuren Beliebtheit, vermittelten Sie doch Unterhaltung, Bildung und – den Er-

eignissen durchaus auf dem Fuße folgend – Zeitgeschehen.

Sie wurden in kleinen Papierläden, auf Jahrmärkten und von Hausierern gehandelt und gehören mit zu den Vorläufern unserer modernen Massenmedien; am ehesten könnte man die heutigen Comics als eine etwas verwilderte Abart der alten Bilderbogen bezeichnen.

Ihre Vorgänger sind bei den Schilderungen aus dem Leben der Heiligen, bei Einblattgedrucken mit Einzelbildern oder Bildergeschichten, Flugblättern und Bänkelsängerbogen des 15. Jahrhunderts zu suchen. Zu den ältesten bekannten Bilderbogen gehören die aus Nürnberg, für die sogar Hans Sachs und Albrecht Dürer gearbeitet haben. Erwähnenswert sind weiterhin Bilderbogen aus München, Stuttgart („Deutscher Bilderbogen“), Weissenburg, Magdeburg und die aus Epinal (Frankreich).

Die jüngsten – aber zweifellos auch am weitesten verbreiteten – Bilderbogen sind die aus Neu-ruppin, von denen einzelne dieser Dreipennigblätter Auflagen zwischen 70 000 und 200 000 erreichten, sie gingen in viele Länder Europas und wurden angeblich selbst im Innersten von Afrika wiederentdeckt.

Aus der Numerierung und Jahresangabe lassen sich Schlüsse über die Erscheinungsweise der Bogen ziehen.

Diese Massenproduktion war unter anderem auch einer neuen Drucktechnik zu verdanken, der von Alois Senefelder erfundenen Lithographie (= Steindruck, ein Flachdruckverfahren, heutige Weiterentwicklung: Offsetdruck), die die zeitraubende Herstellung von Holzschnitten und Stichen ablöste.

Die Bogen, im Papierformat etwa 34 x 43 cm groß, wurden teils farbig, teils schwarz-weiß gedruckt, wobei es dem Käufer überlassen blieb, sie mit Wirklichkeitstreue oder Phantasie auszumalen. Aber auch Illuminatoren haben, oft in Heimarbeit mit der ganzen Familie, solche Blätter koloriert.

Von den vier besprochenen Exemplaren kann man nur mit Sicherheit sagen, daß sie mit Wasserfarben ausgemalt sind.

Stellt man sich die Zentren moderner Massenmedien vor, so denkt man gleich an ein voluminöses Gebilde aus Beton und Glas.

Wie aber sah das „Verlagszentrum“ von Gustav Kühn aus, dessen Erzeugnisse in alle Welt hinausflatterten?

Fortsetzung Seite 3

Neue Schrift über die erste deutsche Flotte

Zum 130jährigen Jubiläum der Stationierung der ersten deutschen Bundesflotte in Bremerhaven hat das Deutsche Schifffahrtsmuseum in der bewährten Reihe seiner Führer ein Begleitheft zur Sonderausstellung vorgelegt, das – so kann man ohne Übertreibung sagen – einen Stand der Aufarbeitung dieses Themas bietet, wie er in keiner auch der neueren größeren Abhandlungen zur deutschen Marinegeschichte zu finden ist. Mitarbeiter des Deutschen Schifffahrtsmuseums haben sich schon mehrfach zu marinehistorischen Fragen geäußert, und das Museum hat sich dieses Gegenstandes in Publikationen angenommen, so in dem Führer Nr. 8, „Deutsche Marine. Kriegsschiffbau seit 1848“ aus der Feder des emeritierten ordentlichen Professors für Schiffbau an der TU Berlin, Erwin Strohbusch, der selber aus dem Marine-Schiffbau kommt, und in der Bildmappe Nr. 4, „Marine“, die Gert Schlechtriem anlässlich der Eröffnung der ständigen Marineabteilung im DSM herausgab und die auch eine Abbildung von Admiral Brommys erstem Flaggschiff enthält, der „Barbarossa“.

Deshalb sind es weniger die bisher schon angesprochenen technischen Details der ersten deutschen Bundesflotte, die diesmal im Mittelpunkt stehen, sondern die allgemein historischen und die besonders mit Bremerhaven verknüpften Fragen. Denn schon bei der Vorbereitung der Sonderausstellung zeigte es sich, wie wenig von dem, was zur besten Tradition demokratischer deutscher Bewegungen gehört, wissenschaftlich aufgearbeitet und in der Öffentlichkeit bekannt ist. Um die Bemühungen, die für diese einmalige Ausstellung notwendig waren und die in mancher Hinsicht ganz neue Erkenntnisse vermittelten oder ein falsches Bild zurechtrückten, auch gleich einer breiteren Öffentlichkeit vorzustellen, war von vornherein ei-

ne die Ausstellung begleitende Schrift geplant. In ihr sollten die Ergebnisse dieser neuen Forschungsarbeit in Text und Bild in einer Form dokumentiert werden, die jeder Mann die intensive Beschäftigung mit diesem Gegenstand ermöglicht: „Deutsche Marine. Die erste deutsche Flotte“, = Führer des DSM Nr. 10; Redaktion: Dr. U. Schnall, Dr. L. Scholl, K.-P. Kiedel; 95 S., 68 Abb.

Walter Hubatsch, Professor für Geschichte in Bonn, stellt „Die deutsche Flotte von 1848 bis 1852 in verfassungsmäßiger Beziehung“ dar. Der Angriff Dänemarks, selbst Mitglied des Deutschen Bundes, auf ein anderes Bundesmitglied hatte die Bundesexekution zur Folge und letztlich die Gründung der deutschen Reichsflotte. Für solche Entwicklungen war die Bundesverfassung nicht ausgelegt, und so ergaben sich sofort Schwierigkeiten, die bis zum Ende der Flotte 1852 andauerten: Löbliche Absichten wurden nicht Realität, die nicht anerkannte Flagge durfte international nicht gezeigt werden, das Geld floß spärlich, die Flotte erstickte in der Verwaltung (1851 kamen auf 42 Flottenoffiziere 76 Rechnungsbeamte!). Die politische Entwicklung war noch nicht reif für eine reichseinheitliche Flotte.

Den historischen Ablauf der Ereignisse schildert Dr. Paul Heinsius, Kapitän z. S. a. D. und ehemaliger Lehrer an der Führungsakademie der Bundeswehr in Hamburg, in seinem Artikel „Anfänge der Deutschen Marine“. Heinsius zeichnet das Auf und Ab der Flottengründung, die anfängliche Begeisterung der Bevölkerung, den Einfluß der jeweiligen politischen Situation auf den Status der Flotte. Besonders deutlich wird, wie die dänische Blockade, welche die wirtschaftlichen Interessen der deutschen Küstenstaaten empfindlich traf, den Flottenaufbau hervorrief und das Ende der Blocka-

de dann beinahe zwangsläufig das Interesse an der Bundesflotte zum Erliegen brachte. Exponiert im Kampf gegen Dänemark und daher besonders aktiv im Flottenbauprogramm war Schleswig-Holstein. Prof. Dr. Klaus Friedland, Direktor der Landesbibliothek Kiel, beschreibt die „Schleswig-Holsteinische Flottille im Kieler Hafen 1850“ nach einer Lithographie von J. Prömmel. Als Teil einer künftigen Reichsflotte ist diese Flottille gedacht; alle Schiffe führen die schwarz-rot-goldene Reichskriegsflagge.

Daß die 1848er Flotte trotz aller widrigen Umstände in der kurzen Zeit ihres Aufbaus und Bestehens zu einer ernst zu nehmenden Einrichtung wurde, liegt vor allem an der Leistung eines Mannes, des Fregatkapitäns und späteren Admirals Karl Rudolph Brommy (1804–1860). Regierungsamtmann Friedrich Jorberg (†), früher lange Zeit ehrenamtlicher Mitarbeiter des Museums für Meereskunde in Berlin, hat ein Lebensbild dieses bedeutenden Mannes gezeichnet, der in Chile, Brasilien und in Griechenland am Aufbau der dortigen Kriegsmarinen mitgewirkt hatte, bevor er 1848 zur deutschen Flotte kam, gleichzeitig Oberbefehlshaber und Seezeugmeister wurde. Brommy hat mit großem Erfolg seine schwierige Aufgabe erfüllt, er hat für die deutsche Marine heute noch grundlegende Vorschriften erarbeitet, und er hat durch sein mehrfach wiederaufgelegtes Lehrbuch „Die Marine“ (Berlin 1848) die Basis für die theoretische Ausbildung des Nachwuchses geschaffen.

„Die Schiffe der deutschen Bundesflotte 1848 bis 1853“ stellt der Schifffahrtshistoriker Arnold Kludas vom DSM in technisch-historischen Biographien vor. Erstmals sind hier nicht nur die technischen Daten aufgelistet, sondern der Autor hat versucht, auch die weiteren Schicksale der Fahrzeuge nach der Auflösung der Flotte zu verfolgen. Daß dies bisher trotz der Fülle maritimer Literatur nie geschah, zeigt geradezu überdeutlich, welch unverdientes Schattendasein diese Flotte in der Schifffahrtsgeschichte geführt hat. So ist es denn auch nicht verwunderlich, daß es trotz intensiver Bemühungen kaum noch gelingt, die weiteren Lebenswege der Schiffe vollständig aufzuhellen. Die genauen und sicheren Kenntnisse enden häufig genug mit der Versteigerung 1852–53. Diese in der Geschichte einzigartige Aktion, daß nämlich eine ganze Kriegsflotte unter den Hammer kommt, steht zusammen mit der von vielen Fast-Zeitgenossen und späteren Historikern als schmachlich empfundenen Rolle des Auktionators im Mittelpunkt des Beitrages von Schulamtsdirektor Heinrich E. Hansen „Hannibal Fischer und das Ende der ersten deutschen Kriegsflotte“. Hansen kann das Bild dieses Mannes zurechtrücken, der ja nur durchführte, was der Bundestag in Frankfurt beschlossen hatte. Die Versteigerung ist keineswegs Fischers Schuld, wenn er auch als reaktionärer Mann der mit Liberalismus und Demokratie, mit wirtschaftlichem Aufschwung und Einigungsbewegung verbundenen Flotte nicht positiv gegenüberstand; die Auflösung der Flotte ist nur logische Konsequenz der Entwicklung innerhalb des Deutschen Bundes.

Museumsdirektor Gert Schlechtriem stellt „Bildliche Darstellungen der Brommy-Flotte“ vor. Denn diese Flotte war von Anfang an auch Gegenstand sowohl künstlerischer Darstellungen als auch volkstümlicher Malwerke: auf der einen Seite zeitgenössische Lithographien guter Qualität, von denen die in der damals viel gelesenen „Leipziger Illustrirten Zeitung“ weiteste Verbreitung

fanden, Schiffsporträts von Seejüngern und hervorragende Ölbilder, auf der anderen Seite Neuruppiner Bilderbögen und Verwandtes. Die Fülle des Überlieferten ist erstaunlich, ebenso die verschlungenen Wege, die ein solches Bildmotiv selbst auf eine Schützenscheibe brachten. Auch spätere Marinemaler nahmen sich bis heute dieses Gegenstandes an. – Gleichzeitig skizziert der Autor die Bemühungen die dazu führten, daß Bremerhaven und nicht – wie von anderen örtlichen Marine-Comitees gefordert – die Emsmündung, Brake oder die Elbmündung als Standort für die neue Flotte gewählt wurde.

Maßgeblichen Anteil an der Wahl Bremerhavens hatte Admiral Brommy. Karl-Wilhelm Bubelach geht in seinem Beitrag „Die Organisation der Seezeugmeisterei in Bremerhaven“ auf die innere Struktur der Seezeugmeisterei ein und legt darüber hinaus im einzelnen dar, wo die Baulichkeiten der verschiedenen Marine-Abteilungen in der Stadt lagen. Für den heimatkundlich Interessierten ist der Artikel eine Fundgrube. Bildliche Darstellungen ganz anderer Art als die von Schlechtriem beschriebenen sind Gegenstand des Beitrages von Dr. Lars U. Scholl, Technikgeschichtler und wissenschaftlicher Mitarbeiter für die Neuzeitabteilung des DSM. „Die Bundesflotte in der Satire“ zeigt, wie die Bemühungen um den Aufbau der Flotte, die Verbitterung über Stagnation und Veräußerung in den zahlreichen satirischen Blättern jener Zeit Widerhall fanden. Dabei ändert sich die Haltung der Satiriker parallel zur mißlichen Entwicklung der Flotte von fast gutmütigem Humor zu bitterem Hohn und Spott.

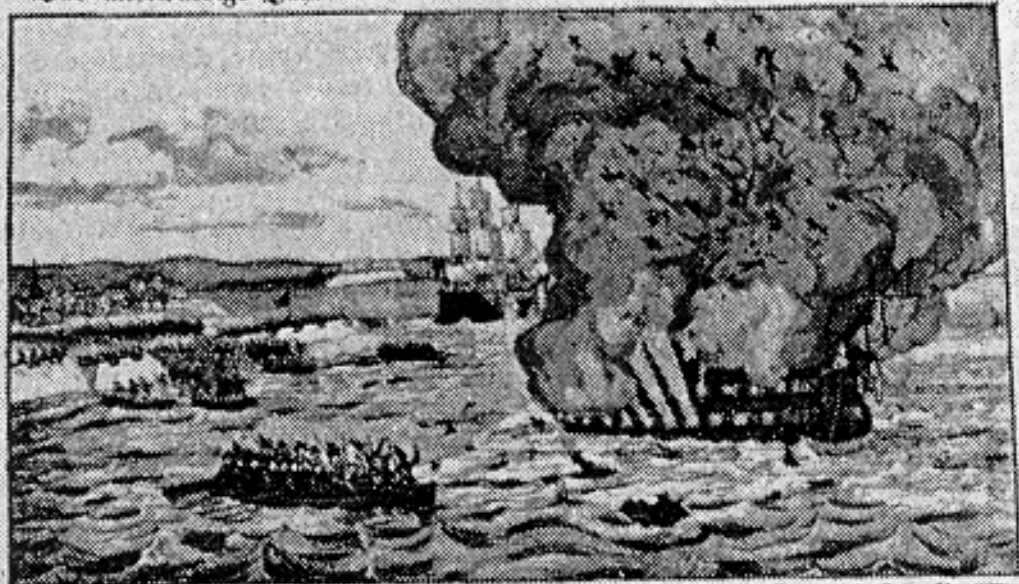


Flottengründungsmedaille von K. Lange, Wien, in der Staatl. Münzsammlung München.

„Zur Sonderausstellung“ berichtet abschließend wiederum Gert Schlechtriem über das Zustandekommen der Ausstellung und die unterstützenden Organisationen und Leihgeber und über den Bestand an Erinnerungsstücken an die Brommy-Flotte, die hier im Deutschen Schifffahrtsmuseum in vermutlich unwiederbringlicher Fülle ausgestellt sind. Diese Fülle spiegelt auch der Museumsführer mit seinen fast 70 Illustrationen in allen seinen Beiträgen.

Dr. Uwe Schnall

Das merkwürdige Jahr 1849. — Eine neue Bilderzeitung. 33. Bild.



Die Schlacht von Ebersdorf, am 3. April 1849.

Fisch oder Dorsch, wer fliegt!

Die Schlacht von Ebersdorf, am 3. April 1849. Fisch oder Dorsch, wer fliegt!

Fortsetzung von Seite 2

Theodor Fontane schildert dies in „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ im Kapitel „Neuruppin, Gustav Kühn und die Ruppiner Bilderbogen“ so: „In der Mitte der Stadt, gegenüber dem Häuserviertel, darin Schinkel und Günther das Licht der Welt erblickten, erhebt sich ein kleines – nur drei Fenster breites – Häuschen, dem ein neu aufgesetztes Stockwerk nur wenig zu gesteigertem Ansehen verhilft. Auf dem schmalen Hof des Häuschens aber drängen sich die Hintergebäude, und jeder Zoll breit Erde ist benutzt. Hier erinnert die Beschränk-

heit und zu gleicher Zeit die sorgliche Ausnutzung des Raumes an den Geschäftsbetrieb englischer Zeitungslokalitäten. Aber was sind die Londoner Blätter im Vergleich zu jenen kolorierten Blättern, die aus dieser kleinen Offizin hervorgehen? Was ist der Ruhm der „Times“ gegen die zivilisatorische Aufgabe des Ruppiner Bilderbogens?“

Die letzten der fast sprichwörtlichen „Neu-Ruppiner Bilderbogen“ von Gustav Kühn konnten noch 1934 in Dahme frei erworben werden. Heute werden sie unter Sammlern zu Traumpreisen gehandelt.

Jürgen Schmidt

Die erste Flotte im Spiegel politischer Witzblätter

Die erste deutsche Flotte ist ein beliebtes Thema für die zahlreichen politischen Witzblätter, die um das Revolutionsjahr 1848/49 in Deutschland aus dem Boden sprühen. Viele Zeitschriften bringen durch Namen wie „Charivari“ = Wirrwarr/Katzenmusik, „Die Wespen“, „Kladderadatsch“ oder „Berliner Krakehler“ bereits im Titel ihre politisch-satirische Absicht zum Ausdruck. Andere Zeitschriften wie das „Hannoversche Volksblatt“ oder die Hamburger Wochenschrift „Der Patriot“ sind nicht ausgesprochene satirische Publikationen, nehmen jedoch gerne Karikaturen auf.

In der im Deutschen Schiffahrtsmuseum gezeigten Sonderausstellung „Die erste deutsche Flotte“ wird in einer gesonderten Einheit ein Überblick über satirische Darstellungen geboten, die – im Gegensatz zur allgemeinen Flottenbegeisterung der Bevölkerung – eine kritische Distanz gegenüber der Flottenaufstellung bewahren. Aus dem Museum für Hamburgische Geschichte stammt eine der interessantesten Karikaturen, die auf der linken Seite den Reichshandels- und Marineminister Arnold Duckwitz als „Helden im Rath“ im Frankfurter Parlament zeigt, während auf der rechten Seite „Die Helden der That“ nach der Eroberung der dänischen Fregatte „Gefion“ in der Bucht von Eckernförde dargestellt werden. Gegenübergestellt werden die Ereignisse in der Nationalversammlung, von denen es in den „Leuchtkugeln“ heißt: „Die Paulskirche hat die Bildung der deutschen Flotte in die Hand genommen und das ist gut, denn die dortige Rederei ist ja berühmt oder berüchtigt geworden; wenigstens ist es ja die größte Rederei in Deutschland“, und die einzige erfolgreiche Aktion gegen die dänische Flotte im Juni 1849.

Der Bremer Senator Duckwitz, der sich als Marineminister zusammen mit seinen Bremer Landsleuten Bürgermeister Smidt, dem im Marineausschuß tätigen Gevekoht und dem Bremerhavener Hafenbaumeister van Ronzelen erfolgreich für den Aufbau und die Stationierung der Flotte an der Unterweser in den Häfen Bremerhaven und Brake eingesetzt hat, wird als die übermächtige

Gestalt gesehen, die unter dem endlosen Jubel der Bremer Gevattern, Flottenfabrikanten und Lieferanten Bremer Interessen vertritt. Duckwitz hat seine Füße auf einen Bottich gesetzt, auf dem einige Schiffe der deutschen Flotte schwimmen. Der Karikaturist unterstellt, daß Duckwitz nur Bremer Interessen nach dem Motto verfolgt habe: „Das Bremer Hauptbestreben ist, von der Flotte zu leben.“ Am linken Bildrand posiert der sich durch Stelzen erhöhende Korrespondent der Bremer Weser-Zeitung in wichtigtuerscher Weise heraus, was aus dem Munde von Duckwitz kommt. Die Weser-Zeitung hat damals, wie in vielen anderen Zeitungen üblich, recht häufig zur Flottenfrage Stellung genommen, ohne daß man sie als Sprachrohr von Duckwitz bezeichnen könnte.

Die Angriffe gegen die Bremer, auf deren Initiative unter Ausnutzung der guten Beziehungen zu Amerika viele Schiffbaupläne nach Frankfurt gelangten, die in der Sonderausstellung erstmals öffentlich gezeigt werden, sind ungerecht und unterstellen regionale Eigeninteressen, die niemals in der Absicht der dem nationalen Streben verpflichteten Bremer gelegen hat. Die hämische Kehrtwendung des amerikanischen Kommodore Parker, der am rechten unteren Bildrand den Bremern eine lange Nase macht, schien die Genugtuung des Zeichners darüber zu signalisieren, daß die Duckwitz zugesagte amerikanische Unterstützung zurückgezogen worden ist. Die Amerikaner wenden sich jedoch nicht gegen Duckwitz, sondern vielmehr gegen das Unvermögen des Frankfurter Parlaments, seine Rechte als Zentralgewalt gegenüber den deutschen und ausländischen Staaten verbindlich festzulegen.

Was in der rechten oberen Bildhälfte als besondere Tat gepriesen wird, erweist sich bei genauerem Hinsehen als großer Glücksfall der den Schleswig-Holsteinern in Eckernförde zum Sieg verholfen hat. Bei auflandigem Wind können die beiden dänischen Fregatten „Christian VIII“ und „Gefion“ weder aus der Bucht absegeln, noch ihre überlegene Bewaffnung entscheidend zur Geltung bringen. So sitzen beide



Karikatur des Marineministers Duckwitz aus der Bildsammlung des Museums für Hamburgische Geschichte.

Schiffe in der Falle und geben das aussichtslose Gefecht auf. Bei der Übergabe explodiert die „Christian VIII.“ durch einen zufällig die Pulverkammer treffenden Durchschuß, während die „Gefion“ in deutsche Hände fällt.

Ohne die Leistung der Küstenbatterien schmälern zu wollen, liegt in der Heraushebung eines kleinen Scharmützels und in der Verächtlichmachung der erstaunlichen Leistung des Bremer Duckwitz, der mit Hilfe von Kapitän Rudolf Brommy und anderen tatkräftigen Männern in wenigen Monaten eine kleine brauchbare und kriegstüchtige Flotte aufgestellt hat, die eigentliche satirische Verzeichnung, die der Karikaturist nicht beabsichtigt hat. Sie entspringt dem „kleinkarierten“ Neid eines Nicht-Bremers, der Bremer Einsatz mit Bremer Egoismus gleichsetzt.

Die Karikatur ist auf dem Hintergrund einer längeren Auseinandersetzung zwischen Duckwitz und seinen Marineräten Kerst und Jordan auf der einen Seite und dem Ham-

burger Marinekomitee und dem Reeder Sloman auf der anderen Seite. In mehreren Artikeln in der Hamburger Börsenhallen-Liste werfen sich die Kontrahenten gegenseitig Verleumdungen, Fehler, Unzulänglichkeiten und Versagen vor. Die Auseinandersetzung gipfelt in der 1849 anonym in Hamburg erschienenen Schrift „Die Deutsche Marineverwaltung unter Herrn Duckwitz aus Bremen“. Die Karikatur ist nicht in die Reihe der satirischen Darstellungen über Duckwitz zu stellen, von denen in der Ausstellung mehrere gezeigt werden. Die Beilage zum in Hamburg erscheinenden „Patrioten“ läßt sich eindeutig als Hamburger Propagandamaterial und Spitze gegen Duckwitz entlarven, mit der der angesprochene Disput auf anderer Ebene fortgesetzt wird.

Die Karikatur erscheint kurz vor dem 5. Juni 1849, als die deutschen Kanonen auf der See vor Helgoland zwar noch keine dänischen Schiffe treffen und versenken, aber immerhin in Verlegenheit bringen können.
Dr. Lars M. Scho.

UMSCHAU

32. Bevensen-Tagung

Zum 32. Mal wird in diesem Jahr in Bad Bevensen/Landkreis Uelzen die Tagung niederdeutscher Autoren und Wissenschaftler durchgeführt, und zwar in der Zeit vom 21. bis 23. September 1979.

Bederkesaer Burg-Geschichte(n) 1859-1971

Unter diesem Titel legt die rührige Burgesellschaft Bederkesa ein 3. Heft vor, das von Ernst Beplate verfaßt worden ist und im Buchhandel zum stolzen Preis von 14,80 DM (Brotschur) bzw. 18,00 DM (Leinen) erhältlich ist. Umfang der Schrift: 70 Seiten.

Festschrift zum Jubiläum von Freiburg/Elbe

Der Flecken Freiburg, bis 1932 Sitz der Verwaltung des Kreises Kehdingen, zeichnet als Herausgeber einer 118 Seiten starken Festschrift „Freiburg/Elbe 1154 – 1979“ (10,-DM). In mehreren Beiträgen wird die Entwicklung der vor 825 Jahren erstmals in der Slawenchronik Helmold von Bosows erwähnten alten Elbfestung Freiburg dargestellt.

Geologische Sonderausstellung

Seit Monaten hat sich der Schiffs-Ing. i.R. Walter Herr ehrenamtlich im Morgenstern-Museum um die Neuordnung der geologischen

Sammlung bemüht. Den Grund zu dieser Sammlung legten schon vor Jahren der erste Konservator Friedrich Plettke, der Studienrat Theodor Schröder und der bekannte Bremervörder Vorgeschichtsforscher und Heimatkundler August Bachmann. Am Sonnabend, d. 1. September, um 12.00 Uhr soll die Arbeit von Walter Herr durch den bekannten Bremer Geologen Dr. Krukow gewürdigt werden.

„Seefahrtskabinett“ weiter aktuell

Noch nie zuvor hat eine Sonderausstellung des Morgenstern-Museums so viel Resonanz in der überregionalen Presse und im Fernsehen gefunden wie das „Kabinett der Seefahrt“ von dem Bochumer Kaufmann Helmut Landmann. Eine Ergänzung zu dieser Ausstellung ist ein Lichtbildervortrag, den der bekannte Fotograf Walter Lüden von der Insel Föhr am Dienstag, dem 4. September, um 20.00 Uhr im Morgenstern-Museum halten wird. Es geht dabei um Erinnerungsstücke an die Schifffahrt, die Walter Lüden nicht nur im nordfriesischen Bereich, sondern auch in großen Schifffahrts-sammlungen des In- und Auslandes aufgenommen hat.

Ehrung für Gustav Schröder

Am 1. September begeht der Senior unter den Steinzeitsammlern des Küstengebiets, der frühere Justizangestellte Gustav Schröder, Dorum, seinen 80. Geburtstag. Das

Morgenstern-Museum und der Heimatbund wollen den Jubilar in einer Feierstunde ehren, die um 11.00 Uhr im Morgenstern-Museum beginnt. Das Vorstandsmitglied der Männer vom Morgenstern, Studiendirektor Bernd Behrens, selbst ein Sammler aus Passion, würdigt Gustav Schröder. Eine kleine Sonderausstellung mit den schönsten Stücken aus der „Schröder-Sammlung“ wird vorgestellt.

August Meyer 80 Jahre alt

Am 14. August dieses Jahres beging Stadthistoriker a. D. und Dipl.-Volks-wirt August Meyer seinen 80. Geburtstag. Vor einem Jahr fünf hatten wir anlässlich seines 75jährigen Geburtstages sein Wirken für Stadtarchiv und für Stadtgeschichte gewürdigt und daran die Hoffnung geknüpft, daß auch die nächsten Jahre ihm Zeit und Gesundheit für seine weiteren Arbeiten lassen möchten. Dieser Wunsch ist Wirklichkeit geworden. Wer den kürzlich erschienenen Band 57/1978 des Jahrbuchs der Männer vom Morgenstern aufschlägt, wird darin einen Beitrag von August Meyer über Dr. Georg Ribbentrop (1769 – 1838) finden. Georg Ribbentrop war Richter in Lehe und einer der Geschichtsschreiber Lehes. Die Ribbentrops stammen von dem Meierhof Ribbentrop im ehemaligen Amt Schötmar/Lippe. – Mit dieser Arbeit hat der in Schötmar geborene Autor eine lebendige Ver-

bindung zwischen seinem Geburtsort und Bremerhaven (Lehe) als langjährigem Ort seines Wirkens geschaffen.

Nun ist August Meyer keineswegs während der letzten fünf Jahre nur im Jahrbuch hervorgetreten. Aus seiner Feder stammen auch Beiträge im Niederdeutschen Heimatblatt, die sich mit der Synagogengemeinde Wesermünde-Lehe, mit Lehe zur Zeit der Gründung Bremerhavens und mit lippischen Fremdarbeitern in Lehe beschäftigen.

Die Arbeiten August Meyers zeichnen sich durch nie nachlassende Gründlichkeit, Solidität und scharfsinnigen Beobachtungen aus. Die Stadt Bremerhaven verdankt ihm neben seiner grundlegenden archivischen Tätigkeit solide und verlässliche Arbeiten zur Stadtgeschichte, die über den Tag hinaus Bedeutung haben. August Meyer ist seit langem ein steter und minuziös arbeitender Mitarbeiter beim Niederdeutschen Heimatblatt. Möge auch in Zukunft seine Feder nicht erlahmen.

Dr. Burchard Schepher

Das „Niederdeutsche Heimatblatt“ erscheint monatlich als Beilage der Nordsee-Zeitung/Nordwestdeutsche Zeitung. Es kann gesondert bezogen werden zum Preis von jährlich DM 6,-. Druck und Verlag: Ditzon Druck und Verlags-GmbH, Bremerhaven, Hafenstraße 140 (Postcheckkonto Hamburg 136 96).

Redaktionsausschuß: Bernd Behrens, Klaus Dobers, Heinrich Egon Hansen, Dr. Rudolf Lembocke und Dr. Burchard Schepher. Anschrift für alle und Beiträge an Dr. Burchard Schepher, Magistrat der Stadt Bremerhaven, Stadtarchiv, 2850 Bremerhaven, Postfach 21 03 60.