

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück T 1914 E
Gebühr bezahlt

April 1993
Nr. 520

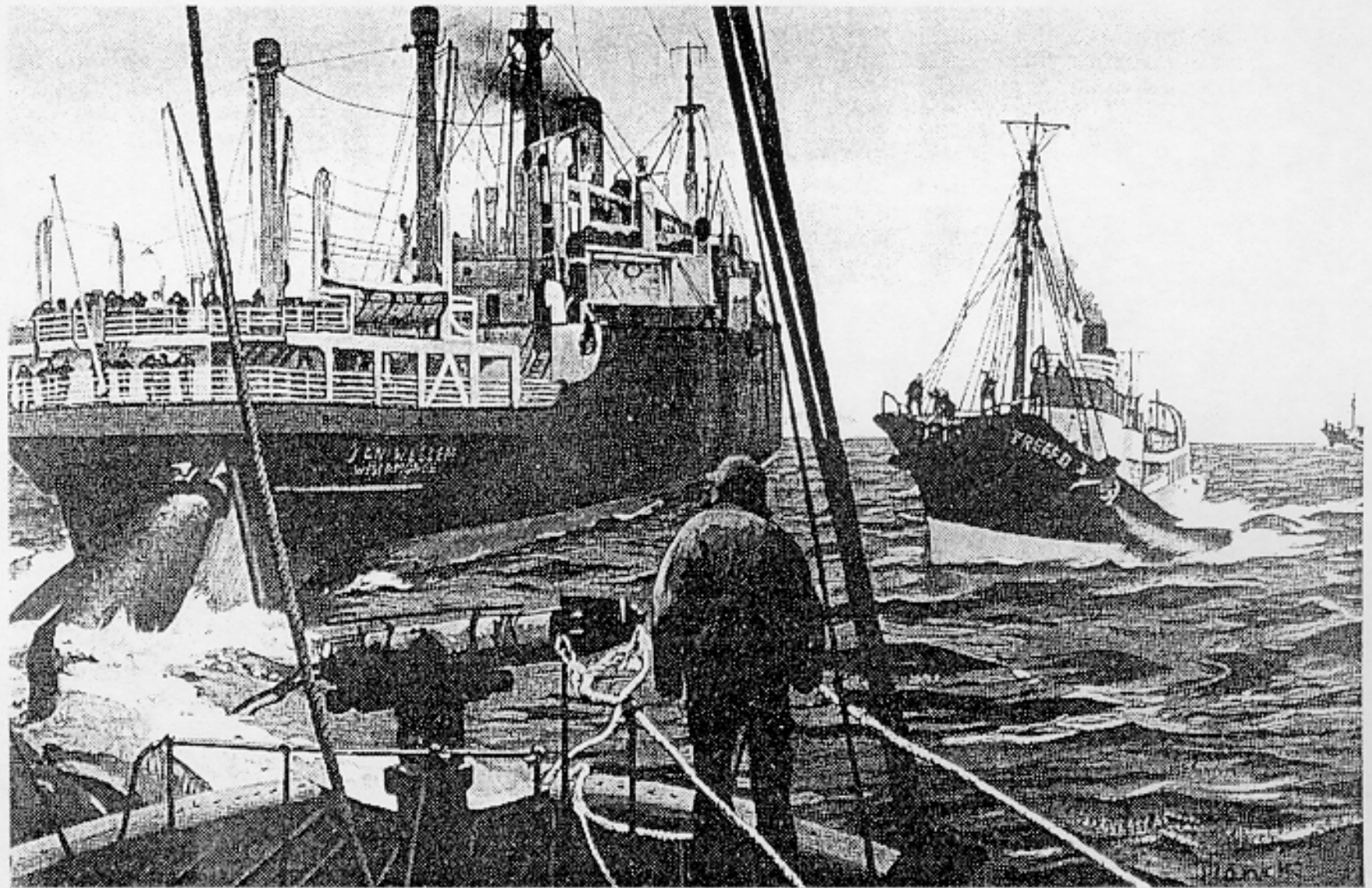


Schon 1934 erste Deutsche Walfang AG in Wesermünde gegründet Kapitän Kraul und die Wiederbelebung des Walfangs in Deutschland 1936

Unter dem Gelächter der Abendgesellschaft, die Anfang der fünfziger Jahre in einem Restaurant der peruanischen Hauptstadt Lima versammelt war, versuchte eine der anwesenden Damen den Beruf des ihr unbekannten Gegenübers zu erraten: „Bankbeamter!“ Der angesprochene Herr, ein rundlicher, mittelgroßer Mann mit silberweißem Haar, buschigen Augenbrauen und verschmitzt gutmütiger Miene, zeigte Sinn für Humor und klopfte sich angesichts des so kläglich gescheiterten Beruferatens vor Vergnügen auf die Schenkel. Es war der bekannte Walfänger Kapitän Kraul, der nach dem Zweiten Weltkrieg nach Südamerika gegangen war, wo er noch einmal am Aufbau einer Walfangindustrie mitarbeitete, wie er es Jahre zuvor unter anderem in Deutschland getan hatte. An seine Rolle bei der Wiederbelebung des Walfangs in Deutschland 1936 soll in diesem Beitrag erinnert werden.

Als die Stadt Wesermünde in Verbindung mit der dortigen Industrie- und Handelskammer 1933 begann, sich – anknüpfend an die lange Tradition des Walfangs an der Unterweser – für eine Wiederaufnahme dieses Wirtschaftszweiges einzusetzen, hatte sie es vor allem auf kräftige Impulse für die kommunale Wirtschaft abgesehen. Von der Ansiedlung des Walfangs an der Unterweser erhoffte man sich Aufträge für Werften und Ausrüstungsbetriebe, durch die Einstellung von Seeleuten und Industriearbeitern sollte der drückenden Arbeitslosigkeit in der Region entgegengesteuert werden. Die Produkte des Walfangs sollten in neuen Betrieben verarbeitet werden. Die insgesamt belebende Wirkung des neuen Wirtschaftszweiges, so hoffte man, würde bald auch das kommunale Steueraufkommen steigen lassen.

Schon am 30. 10. 1934 wurde zwecks vorbereitender Studien unter der kommunalen Regie der Städte Wesermünde und Bremerhaven die erste Deutsche Walfang AG mit Sitz in Wesermünde gegründet. Ihr gelang es in der Folgezeit rasch, den Gedanken zu propagieren und bei den nationalsozialistischen Machthabern in Berlin reges Interesse zu wecken. Die Wesermünder Pläne wurden gefördert, paßten sie doch vorzüglich in die von Anfang an verfolgten wirtschaftlichen Autarkiebestrebungen der Nationalsozialisten, wonach „Devisen zugunsten der ‚Wehrerstarke‘ gespart und ein hoher Selbstversorgungsgrad für den Ernstfall erreicht werden“¹² sollten. Diesem Ziel stand jedoch noch der Umstand entgegen, daß jahrelang etliche Versorgungsengpässe, darunter die „Fettlücke“, unter der die deutsche Margarine- und Seifenindustrie zu leiden hatten, immer wieder durch kostspielige Importe beseitigt werden mußten, die die für die Aufrüstung dringend benötigten Devisen verschlangen. Deutschland, das als größter Verbraucher von Walöl zeitweise die Hälfte der gesamten Weltproduktion kaufte, brachte für die jährlichen



Walfangflotte um die „Kocherei Jan Wellem“. Auf der „Jan Wellem“ wurde der Fang verarbeitet. Das war eine harte Arbeit. Das Bild malte Willy Planck im Jahre 1940 für „Deutsche Schulwandtafel“.

Walöl-Importe immerhin 60 bis 90 Millionen Mark auf. Ungeachtet der bereits anlaufenden Bemühungen um den Schutz der Wale wollte man, um dem Angebots- und Preisdiktat Norwegens und Englands zu entgehen, die Versorgung mit Walöl auf eine gesicherte nationale Grundlage stellen. In der Hochseefischerei, zu der neuerdings auch der Walfang zu rechnen sei, so verkündete 1936 Hermann Göring, Beauftragter für den Vierjahresplan, in Wesermünde, werde das nationalsozialistische Deutschland „bis an die Grenze des Möglichen“ gehen.³

Neben den Verhandlungen mit den Reichsstellen waren als weitere Vorarbeit von der Stadt Wesermünde und der ersten Deutschen Walfang AG Beziehungen zu Kapitän Kraul geknüpft worden. Aus der richtigen Überlegung, daß ein deutscher Walfang seit Jahrzehnten nicht mehr existierte, es daher an allen praktischen Erfahrungen fehlte und es einen entscheidenden Vorteil bei den anstehenden Verhandlungen mit potenten Geldgebern bedeuten mußte, wenn man die Dienste des „damals einzigen deutschen Walfachmanns“ für die erste Expedition mit anbieten konnte, hatte man sich unter beinahe konspirativen Umständen der Hilfe dieses Experten versichert. Kraul, der damals noch Walfängerei in russischen Diensten betrieb, hatte sich bei einem Besuch in Wesermünde mit dem Syndikus der Industrie- und Handelskammer, Dr. Dierks, getroffen. Dabei war verein-

bart worden, „daß Kraul für den Fall der Gründung eines Walfangunternehmens Leiter dieser Expedition werden sollte“.

Die Gründung der Expedition sollte Kraul an seine „Deckadresse in Wladivostok unter einer vereinbarten Chiffre“ mitgeteilt werden. Damit hatte sich Wesermünde einen wichtigen Trumpf für die Verhandlungen mit den am Walfang interessierten Industriebetrieben gesichert, denn nur im Zusammengehen mit den Wesermünder Stellen, die „die vereinbarte Adresse des Kraul kannten“, war der deutsche Expeditionsleiter künftig zu haben. Kraul selbst begab sich zunächst nach Rußland zurück.

Um die Pläne zur Wiederbelebung des Walfangs in die Tat umzusetzen, mußten die Wesermünder Stellen 1935 nur noch einen kapitalkräftigen Investor finden, der das wirtschaftliche Risiko der Erstellung und Entsendung einer Walfangexpedition von Wesermünde aus zu tragen bereit war. Neben dem prestigeträchtigen und auf die Pionierleistungen im deutschen Walfang verweisenden Firmennamen der ersten Deutschen Walfang AG hatten die Wesermünder Stellen die Dienste des Kapitäns Kraul als wichtige Aktiva in die Waagschale zu werfen, für deren Überlassung sie im Gegenzug zur Erreichung ihrer kommunalen Wirtschaftsziele von den interessierten Unternehmen lediglich verlangten, Sitz und Betrieb der neuen

Walfanggesellschaft in Wesermünde zu errichten.

Die Verhandlungen hatten Erfolg, als es Ende 1935 gelang, den Düsseldorfer Henkel-Konzern, der für seine Persil-Produktion auf das Walöl angewiesen war, als Finanzier unter den skizzierten Bedingungen zu gewinnen. Die erste Deutsche Walfang AG wurde am 9. 12. 1935 an Henkel verkauft, in eine GmbH umgegründet und in das Handelsregister des Amtsgerichts Wesermünde eingetragen. Kapitän Kraul gab auf das vereinbarte telegraphische Stichwort hin seine Stellung in Rußland auf und kehrte nach Deutschland zurück, um die Leitung der Expedition zu übernehmen.

Die Stadt Wesermünde, die sich bis dahin stolz als Initiatorin des Walfanggedankens in Deutschland fühlen durfte und an diesen neuen Erwerbszweig die weitgehendsten Erwartungen geknüpft hatte, stand jedoch schon bald als Dämierte da. Denn ihre Erwartungen, die Firma Henkel werde gemäß den vertraglichen Vereinbarungen nicht nur formell – durch Eintragung der Firma ins Handelsregister und der Flotte ins Schiffsregister der Stadt –, sondern auch materiell Sitz und Betrieb der Ersten Deutschen Walfang Gesellschaft (EDWG) in Wesermünde errichten, wurden getäuscht, und daran änderte auch der bald darauf beschrittene lange Weg durch die gerichtlichen Instanzen

Fortsetzung Seite 2

Ein altes Problem lebt fort:

Doppelter Wohnsitz und der Verbleib öffentlicher Mittel

Man könnte die Thematik wohl auch so formulieren: Von den besonderen Nöten manchen Steuerzahlers und damit zusammenhängenden Finanzierungsproblemen der Kommunen soll hier nun die Rede sein, und schon Großeltern, ja Urgroßeltern hatten damit zu tun. Es gehört ja ohnehin zu den Erkenntnissen geschichtlicher Beschäftigung, daß vieles vermeintlich Zeitbezogene eine lange Vorgeschichte hat oder sich gern wiederholt.

Jeder junge Mensch, der heute in der Fremde mit dem Studium beginnt, erlebt und erleidet sofort die nur schwer lösbare Aufgabe, sich am Hochschulort oder in dessen Nachbarschaft eine auch nur halbwegs angemessene und bezahlbare Unterkunft zu besorgen. Das ist der Öffentlichkeit zumindest nicht ganz unbekannt. Nicht so bekannt dürfte eine andere Standarderfahrung der heutigen Hochschüler bei ihrer Ankunft am Studienort sein: Mehr oder weniger massiv werden sie von den Behörden bedrängt, fortan die Hochschulstadt oder Nachbargemeinde als ersten, also Hauptwohnsitz zu deklarieren und somit die Heimatgemeinde zum Neben- oder Zweitwohnsitz zu machen. Das hat handfeste finanzielle Gründe, denn Steuern und Zuweisungen gehen an den Hauptwohnsitz. Große Einwohnerschaft zahlt sich buchstäblich aus, und deshalb versuchen umgekehrt die Heimatgemeinden, die jungen Leute weiterhin an sich zu binden. Selbstverständlich hat die Wohnsitzentscheidung des einzelnen auch wahlpolitische Auswirkungen, die in diesem Zu-

sammenhang aber nicht bedacht werden sollen.

Alles das ist nicht gerade neu, wie ein Blick in die staatlichen und kommunalen Verwaltungsakten aus Kaisers Zeiten beweist. Da liest man z. B. im Jahre 1909 von den lippischen Wanderarbeitern, also Arbeitnehmern, die im damaligen Fürstentum Lippe (Hauptstadt Detmold) zu Hause waren und in der Ferne ihr Geld verdienten. Es waren „etwa 15 000 bis 16 000 gesunde, kräftige Männer der besten Lebensjahre, um in der Zeit von Anfang April bis Ende September, Anfang Oktober und später, über alle deutschen Bundesstaaten in mehr oder minder großer Zahl verteilt, in saurer Sommerarbeit ihr Brot zu verdienen... Bei ihrem Auszuge lassen sie Haus, Hof und Familie... im Schutze der Heimat zurück...“ Daher sei es richtig, wenn sie unverändert die „heimatlichen Steuern“ zahlten; ein Ärgernis hingegen sei die z. T. praktizierte Doppelbesteuerung dieser Menschen. In einer Eingabe an den Bundesrat, die abschriftlich auch den preußischen Landräten zugeht, wurde unter dem 21. Januar 1909 für eine Beseitigung der ungerechten Praxis plädiert. Sehr nachdenklich stimmt eine andere Passage dieser Eingabe, wo bei der Betrachtung der heimischen Arbeitswelt die Rede ist von an Charakter, Intelligenz und Arbeitsleistung minderwertigen (so!) Polen, Russen und Galizierern.“

Die bösen Folgen solchen Zeitgeistes haben spätere Generationen zu spüren bekommen. Doch einstweilen war man lediglich mit dem örtlichen

Steueraufkommen und seiner Verteilung beschäftigt. So berichtete der preußische Landrat in Neuhaus/Oste dem Stader Regierungspräsidenten am 12. März 1912: „Wanderarbeiter aus dem Fürstentum Lippe-Detmold sind hier hauptsächlich auf den zahlreichen an der Oste belegenen Ziegeleien beschäftigt. Nach den mir vorliegenden Berichten der betr. Gemeindevorsteher sind diese Leute bisher überhaupt nicht zu den Kommunalabgaben herangezogen worden. Ich halte jedoch die Heranziehung wenigstens eines Teils des in preußischen Gemeinden erworbenen Arbeitseinkommens für berechtigt, und zwar mit Rücksicht auf die den Arbeitsgemeinden nach § 29 des Reichsgesetzes über den Unterstützungswohnsitz eventuell obliegenden Verpflichtungen.“ Für die genannte lippische Behörde handelte es sich bei den Betroffenen um „eine große Schar Heimat und Vaterland liebender Männer, guter Söhne und Familienväter, treuer Krieger und Soldaten“.

Bald danach kam es zum Krieg, dem Ersten Weltkrieg. In solchen Zeiten interessiert „Vater Staat“ sich weniger für steuerliche Gerechtigkeit als für die „Verbesserung“ seiner Einnahmen. Und nach dem verlorenen Krieg sann der Fiskus erst recht auf zusätzliche Einkünfte. Als der preußische Staat 1921 deshalb u. a. an die Einführung einer Fahrzeugsteuer dachte, meinte der Neuhauser Landrat: „Ich persönlich stehe auf dem Standpunkt, daß bei der gegenwärtigen Finanznot jede Steuer von den Kreisen begrüßt werden muß, die einen nennenswerten

Ertrag abwirft. Und gerade bei der Fahrzeugsteuer scheint mit nennenswerten Erträgen zu rechnen zu sein. Das klingt zwar unverändert aktuell, hat aber nichts mit doppeltem Wohnsitz zu tun.“

Anders verhielt es sich jedoch, wenn man 1915 in den „Fleckengemeinden“ nach wie vor große Schwierigkeiten mit der „Balancierung des Haushalts“ hatte. „... insbesondere dann, wenn diese Gemeinde herkommensmäßig gewisse Aufgaben, z. B. auf kulturellem und wirtschaftlichem Gebiete, für die Gemeinden ihrer Umgebung mit erfüllen.“ Darauf machte wiederum der Stader Regierungspräsident aufmerksam. Aber selbst in besseren Zeiten mit sogenannten fetten Jahren reichen die öffentlichen Einnahmen nicht aus, um den Bedarf oder vermeintlichen Bedarf zu befriedigen, denn dann wächst bekanntlich auch der Appetit. Gerade die jüngere Vergangenheit hat dafür etliche Beispiele geliefert, und gerade in solchen Situationen denken Gemeindeväter ebenso wie Staatsrepräsentanten dann an Fremdenverkehr, Studenten oder „Wanderarbeiter“. Geld muß her, heißt dann die Devise, und der doppelte Wohnsitz läßt Städte und Gemeinden untereinander kräftig fingerhaken.

Im Kaiserreich und auch in der Weimarer Republik achtete man noch nicht so auf „Wortkosmetik“ und nannte die Leute, von denen man das Geld haben wollte, einfach und sachlich ja durchaus zutreffend „Steuerpflichtige“. Dr. Rudolf Lembcke

Erste Deutsche Walfang AG ...

Fortsetzung von Seite 1

nichts. Nicht Wesermünde, sondern Hamburg wurde das Zentrum der sich entwickelnden Walfangerei im nationalsozialistischen Deutschland.

In mancherlei Hinsicht erwies sich für die weitere Planung und Durchführung der ersten Walfangexpedition die Mithilfe Krauls für die Firma Henkel von unschätzbarem Wert. Zunächst war, um noch für die Fangsaison 1936/37 auslaufen zu können, unter immensem Termindruck der Bau einer Kocherei und der Fangschiffe erforderlich. Im Dezember 1935 hatte die Firma Henkel den Fracht- und Passagierdampfer „Württemberg“ gekauft und der Werft Blohm & Voss in Hamburg den Auftrag zum Umbau des Dampfers in das Walfangmutter-schiff „Jan Wellem“ erteilt. „Dabei mußte das Schiff um vier Meter verbreitert werden, wodurch es rund 4000 Tonnen an Ladefähigkeit gewann, und wodurch auch die Seeigenschaften des Dampfers in der denkbar günstigsten Weise beeinflußt wurden.“¹ Diese im Weltaufbau erstmalige Leistung erbrachte die Werft in der Zeit vom 15. 12. 1935 bis zum 26. 9. 1936. Tausende von Detailproblemen waren in täglicher Absprache dabei zu lösen, wovon die lapidare Bemerkung Krauls in seinen Memoiren („Ich fand viel Arbeit vor, um die Flotte bis zum September 1936 reisefertig zu machen“) nur wenig ahnen läßt.

Während bei den ausländischen Kochereien lediglich eine einfache Apparatur zur Ölgewinnung vorhanden war und man den ansonsten unbrauchbaren Walkadaver nach dem Flensen einfach über Bord warf, sollte die deutsche Expedition „eine möglichst restlose Ausbeute und Verwertung des Wals“ erreichen, so daß ungewöhnlich umfangreiche Anlagen zur Gewinnung der Nebenprodukte wie Walmehl, Walfleisch, Walfleisch-Extrakt, Lebermehl, Speckfaser und innere Organe auf dem Mutterschiff installiert werden mußten. Durch den

mehrmonatigen Aufenthalt der 340 Mann starken Expedition im antarktischen Fanggebiet war es erforderlich, „daß für die Sicherheits-, Unterbringungs-, Fürsorge- und Verpflegungsbedürfnisse in einem in der Schifffahrt sonst nicht bekannten Ausmaße Vorsorge getroffen werden mußte.“

Zugleich wurde der Bau von sechs Fangbooten „modernsten Typs“, vier bei Stülcken in Hamburg, zwei bei Seebeck in Wesermünde, in Auftrag gegeben. Für die Spezialausrüstung mit Walfangmaterial waren Kontakte zu norwegischen Firmen aufzubauen, die bis 1936 die führenden Hersteller waren. Bei allem ging Kraul, gestützt auf seine Erfahrungen, dem Geschäftsführer der EDWG in Hamburg mit Rat und Tat zur Hand.

Größte Probleme stellten sich auch bei der Anheuerung der Mannschaft. Zwar konnte für viele Tätigkeiten an Bord auf deutsche Seeleute aus der Frachtschifffahrt zurückgegriffen werden; auch Offiziere und Ingenieure sowie Spezialisten wie Chemiker, Ozeanographen und Meteorologen konnten in Hamburg engagiert werden. Doch man war sich darüber klar, daß für die eigentlichen Walfangaufgaben nur erfahrene Norweger (Harpuneure, Lemmer, Flenser) in Frage kamen. „Die norwegische Regierung und die norwegischen Gesellschaften (allen voran der Norsk Sjømansforbund) hatten aber ihren Walfachleuten das Fahren auf deutschen Walfängern aus begreiflichen Konkurrenzgründen verboten.“ Für Henkel und die EDWG waren hier Krauls gute Beziehungen zu den norwegischen Walfängern von Nutzen, die es ihm ermöglichten, für die erste Expedition „trotz des Verbots der Regierung und der Gewerkschaften“ eine stattliche Anzahl guter Fachleute zu gewinnen. Elf Prozent betrug der Anteil der Norweger an der ersten Fangreise.

Am 26. September 1936 verließ die erste deutsche Walfangexpedition mit



Kapitän Kraul

dem Mutterschiff „Jan Wellem“ und den Fangbooten „Treff I-VI“ den Hamburger Hafen seewärts, um in das Fanggebiet am südlichen Polarmeer zu fahren. Die erste Fangreise dauerte bis zum 10. Mai 1937. Sie erbrachte ein Fangresultat von 61 932 Faß Öl, im folgenden Jahr betrug das Ergebnis 69 406 Faß. Obgleich die Firma Henkel im Prozeß gegen die Stadt Wesermünde aus taktischen Gründen das Ergebnis der ersten Expedition als Verlustgeschäft bezeichnete, war für Kraul das Fangresultat „durchaus zufriedenstellend“.

In volkswirtschaftlicher Hinsicht war es gelungen, freilich unter großen finanziellen Anstrengungen, eine nationale Walfangindustrie aufzubauen und Erfahrungen zu gewinnen, auf denen die anderen Expeditionen aufbauen konnten. Für die folgenden Expeditionen, die mit den Kochereien „Walter Rau“, „Unitas“, „Skytteren“, „C.A. Larsen“ und „Südmeer“ bereits in der Fangsaison 1937/38 ausliefen, war gewissermaßen „das Bett gemacht“.

Ihr Fangresultat von 540 000 Faß Walöl stellte bereits die Hälfte des für die deutsche Versorgung benötigten Bedarfs sicher. Kraul selbst war je-

doch vollkommen klar, daß die starke Ausbeute der Walbestände auf Dauer nicht zu vertreten sein würde und die Resultate sich bald verschlechtern mußten.

Zur Rettung und Vergrößerung der bedrohten Bestände galt ihm 1939 als einziges Mittel „eine mehrjährige, mit äußerster Strenge und Gewissenhaftigkeit durchgeführte Schonzeit“. Diese Forderung hat an Aktualität bis heute nicht verloren.

Werner Sarholz

Anmerkungen:

¹ Die kleine Begebenheit schildert Annemarie Lennartz in ihrem Buch „Senhora darf nicht mit an Bord“, Wiesbaden 1957, S. 145-148.

² Hans-Ulrich Thamer, Verführung und Gewalt: Deutschland 1933-1945, Berlin 1986, S. 482.

³ Das erklärte Göring am 25. 10. 1936 bei den Feiern zum 50jährigen Jubiläum der deutschen Hochseefischerei in Wesermünde; abgedruckt ist das Zitat bei Harry Gabcke, Bremerhaven in zwei Jahrhunderten, Bd. 2, Bremerhaven 1991, S. 86; ausgelassen ist allerdings der Passus: „Wir werden die Hochseefischerei, zu der nun neuerdings auch der Walfang zu rechnen ist, mehr und mehr ausbauen, die Leistung und den Ertrag steigern.“

⁴ Davon erzählt Kraul in seinen Memoiren: „Kapt'n Kraul erzählt: 20 Jahre Walfänger unter argentinischer, russischer und deutscher Flagge in der Arktis und Antarktis“, Berlin 1939, S. 77-193.

⁵ Ebd. S. 202 f.

⁶ Ebd. S. 204.

⁷ Ebd. S. 221; die übrigen Zitate, soweit sie nicht aus Krauls Memoiren stammen, sind aus Akten des Bremerhavener Stadtarchivs. Das Foto von Kapitän Kraul (1949) hat Frau Christel Erasmus aus ihrem Album dankenswerterweise beige-steuert; das Bild der Kocherei „Jan Wellem“ wurde entnommen aus: Knuth Weidlich (Hg.), Von Walen und Menschen, Hamburg o.J., S. 37.

Hadelns „Mitmarschendichter“ Franz Grabe

Zu seinem 150. Geburtstag – Erstes Buch „Dit un dat in Hadler Platt

Er wäre am 12. März einhundertfünfzig Jahre alt geworden, der seinerzeit besonders im Lande Hadeln und bei den Plattdeutschen in den Vereinigten Staaten bekannte Schriftsteller und Komponist Franz Julius Grabe, der 1843 im heutigen Cuxhaven Stadtteil Altenbruch das Licht der Welt erblickte. Seine Wiege stand im später sogenannten Weberschen Haus am Markt, wo sein Vater als Lehrer der privilegierten Nebenschule seine Schüler unterrichtete.

Nach dem Willen seines Vaters wandte sich der Jüngling dem Kaufmannsstand zu. Seine Lehr- und Wanderjahre verbrachte er größtenteils in Detmold; doch kam er bald in die Heimat zurück, wo er zunächst im Manufakturgeschäft der Mutter in Altenbruch tätig war. In Lüdingworth machte er sich dann als Fünfundzwanzigjähriger 1868 selbstständig. Im selben Jahr nahm er gegen den Wunsch seiner Eltern die Vollwaise Maria Hoffmann aus Neuhaus/Oste zur Frau. Der langen und wohl recht glücklichen Ehe entstammten eine Tochter und zwei Söhne, von denen der später in Lehe als Lehrer tätige Robert das künstlerische Talent seines Vaters geerbt hat.

Seit 1882 führte Franz Grabe neben seinem Laden auch die kaiserliche Postagentur in Lüdingworth. In seiner Freizeit widmete er sich seinen musischen Vorlieben. Seine eigenen poetischen und musikalischen Werke, die er gern selber vortrug, fanden schon bald besonders im Freundeskreis Anklang. Und vornehmlich als Verfasser von Gelegenheitsgedichten besaß er dann in seiner Heimat einen Namen.

Wohl durch einen Hadler Auswanderer kam Franz Grabe eines Tages eine Ausgabe des seit 1875 in New York erscheinenden plattdeutschen Wochenblattes „Uns Modersprak“ in die Hände. Dem Redakteur Wilhelm Fricke schickte er daraufhin einige seiner Gedichte nach New York, die dort veröffentlicht wurden. Zwei Jahre, bis zur Einstellung der Wochenzeitung, wanderte nun allwöchentlich ein Brief mit Texten Franz Grabes nach New York, wo diese Arbeiten Wilhelm Fricke gern druckte.

Wohl ermutigt durch seine Erfolge in Amerika, gab Grabe 1877 bei W.

Großgebauer in Celle sein erstes Buch „Dit un dat in Hadler Platt – Riemels un Döntjes“ heraus. Größtenteils handelte es sich dabei um die Wiedergabe von Texten, mit denen er in New York debütierte. – Fünf weitere Bücher folgten im Laufe der Jahre, zum Teil in mehreren Auflagen. Doch mit der Neuen Welt blieb Grabe auch weiterhin in Verbindung. Für die „Plattdütsche Post“ in New York schrieb er über zwölf Jahre monatlich einen humoristischen Artikel in seinem Hadler Platt.

Im Frühjahr 1894 folgte er der Einladung seiner Landsleute nach Amerika.

Der von der „Amt Otterndorfer Society“, dem „Wanna Vereen“ und dem „Hadler Club“ ausgerichtete „Franz-Grabe-Abend“ blieb ihm bis ins hohe Alter eine seiner schönsten Erinnerungen. Der, wie Grabe selbst sagte, „vornehmste“ unter den plattdeutschen Vereinen New Yorks, der von Fricke gegründete „Pomuchelskopp“, ernannte Grabe damals zum Ehrenmitglied. Übrigens hat Fricke, der aus Lübeck stammte, Grabe anlässlich einer Reise in die alte Heimat 1900 einen Tag in Lüdingworth besucht.

1880 war Grabes zweites Buch „Van de Elwkant ut Hadelnland“ erschienen. – Grabes Leben war bis zuletzt von einer kaum vorstellbaren Schaffenskraft erfüllt. Einmal wohl, weil ihm seine Frau stets eine große Stütze war; aber sicherlich war es auch die stete Anerkennung, die seinem Werk mehrfach widerfuhr, die die Quelle seiner schöpferischen Kraft zeit seines Lebens nie versiegen ließ. Nicht ohne Stolz zählte er den norwegischen Dichter Bjørnstjerne Bjørnson zu seinen Briefpartnern.

Der von ihm verehrte Marschendichter Hermann Allmers nannte ihn scherzhaft gar seinen „Mitmarschendichter“. Der erste Kontakt nach Rechtenfleth ergab sich 1884, als Grabe einen seiner Gedichtbände als Gruß aus dem Lande Hadeln nach dort sandte, wofür ihm ein Dankschreiben zuteil wurde. Über etliche Jahre blieb es bei einem gelegentlichen Briefwechsel. Die erste Begegnung beider Männer fand erst im April 1893 im „Schloß Morgenstern“ in Weddewarden statt. Für Grabe war es ein ein-

drucksvolles Erlebnis: „Wie ich die ehrfurchtgebietende Gestalt des Marschendichters so vor mir sehe, erfaßt mich eine ernste, feierliche Stimmung“, schrieb er 1901 in seinen Gedenkblättern zu Allmers' 80. Geburtstag. Als dieser dann im Jahr darauf die Augen für immer schloß, komponierte der Lüdingworthener nach O. Brandstädters Versen den Abschiedsgruß „Ich streue Blumen auf dein stilles Grab“.

Übrigens machen die Kompositionen einen erheblichen Anteil an Grabes Gesamtwerk aus. Auch entstanden unter seiner Feder unzählige Couplets. Sie bezeugen Grabes ausgeprägte Gabe der Charakterbeobachtung. Diese war ihm auch stets zu Nutzen beim Verfassen zahlreicher Schwänke und Einakter, die seinerzeit gern von Laienbühnen gespielt wurden. Einige dieser anspruchslosen Stücke entstanden in Anlehnung an Reutersche Gedichte. Fritz Reuter verehrte er ebenso wie Klaus Groth. Ihre Porträts hingen neben dem von Allmers in seinem Arbeitszimmer.

An Grabes Schreibtisch entstanden im Laufe der Jahre noch folgende Bücher: „Ut ole un nee Tiden“ (1886), „Ut'n Volksleven“ (1889) und „Ut Marsch un Moor“ (1894). Wenn seine Arbeiten auch meistens in Hadler Platt abgefaßt sind, so bediente er sich auch durchaus des Hochdeutschen.

Als Grabe 1902 sein Geschäft aufgegeben hatte, konnte er sich dessen, wozu er sich stets und eigentlich berufen fühlte, noch intensiver zuwenden. Die Früchte seines Schaffens fanden in der plattdeutschen Welt damals durchaus Anklang. Darum wurden ihm auch mehrere Ehrungen zuteil. Neben den schon erwähnten Auszeichnungen in Übersee wurde ihm schon zu seinem 60. Geburtstag eine ganzseitige Würdigung in der Zeitschrift „Niedersachsen“ gewidmet. 1913 erhielt er das preußische Verdienstkreuz in Silber. Bereits zwei Jahre zuvor hatte ihn Rudolf Eckart in sein „Handbuch zur Geschichte der plattdeutschen Literatur“ aufgenommen und u. a. geschrieben: „Überall zeigt sich Franz Grabe als gewandter Dichter und Gestalter, dem es an Anerkennung nicht gefehlt hat, der trotz seines Alters in jugendlicher Frische



„Mitmarschendichter“ Franz Grabe

in plattdeutscher Sprache noch manches Gute schafft und als ein echter, rechter Volksdichter genannt und geehrt wird.“

Franz Grabe legte kurz nach Vollendung seines 80. Lebensjahres, am 30. März 1923, die Feder für immer aus der Hand. Sein letztes Buch, „Ut mienen Blomengoarn“, seiner Frau zur goldenen Hochzeit 1918 gewidmet, erschien posthum 1927 im Verlag von A. Rauschenplat in Cuxhaven.

Olaf Rennebeck

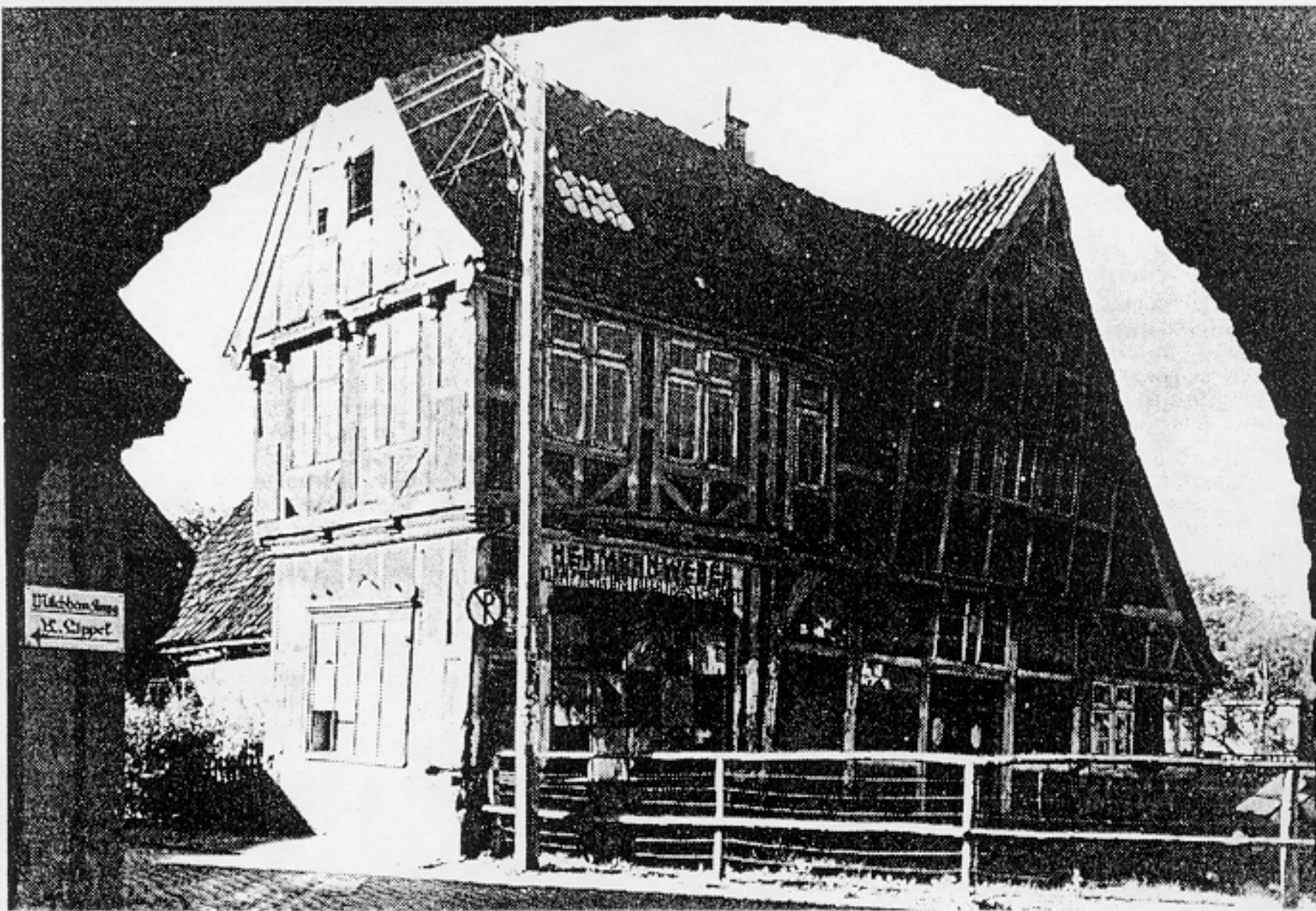
Gedichte von Franz Grabe

De Buur bi'n Kramer

De Buur Jochen Slamer
Süht nüllich bi'n Kramer
Wat liggen op'n Disch.
He fraagt ganz bedächtig:
„Wat 's dat? Dat stinkt ja mächtig.
De Kraam is nich frisch.“
Et seggt d'rop de Kramer
To Buur Jochen Slamer:
„Is Sweizerkees, ool Fründ!
Wullt dat ins probeern?“
„Nee, nee, bi den Röhrent!“
Röppt Jochen geswind.
„Mien Fro mag em mögen.
Do 'n Pund mi afwegen,
Dat nehm ik ehr mit!
Doch ik, mußt du weten,
Kann so'n Kraam nich freten,
Vull Löcker, igit!“
Daar smunzelt de Kramer
Un seggt to Buur Slamer:
„Dat giff Appetit!
Magst de Löcker nich lieden,
Knnst se einfach rutsnieden
Un smittst se an de Siet!“

Mien eersten Steveln

As ik de eersten Steveln kreeg,
Mit Schäft bit an de Kneer,
Güng ik, so dra en Pool ik sehg,
Daar slank hendör – herreh!
„Och, Jung“, sä Moder, „wat för'n Saak!
Nu kiek dien schöne Bux!
Eerst güstern ik se rein di maak!
Du büst en Dögenix!“
„Drecksprütten sitt nu överall!
Du Swien von Foot to Kopp!
Du harrst verdeent, dat ik di krall
Tell welke achterop!“
„Wat?“ dach ik, „Mudder will mi slaan?“
Dat wull nich in mienen Bregen.
Denn – schull'k daar nich dör'n Dreck mit gahn,
Worum harr'k denn de Steveln kregen?



Elternhaus von Franz Grabe in Altenbruch. Das Haus wurde 1607 gebaut.

Umschau

Willi Rickmann wurde 80

Am 6. April vollendete Willi Rickmann, langjähriges Mitglied der Niederdeutschen Bühne „Waterkant“, der auch von 1965 bis 1974 die Funktion des 1. Vorsitzenden wahrnahm, sein 80. Lebensjahr. Schon als junger Mann von 22 Jahren kam er 1935 zu der 1920 gegründeten Bremerhavener plattdeutschen Speeldeel. Er ist dann 45 Jahre gleichermaßen als kreativer Bühnenbildner vieler Inszenierungen in der Theodor-Sturm-Schule wie als beliebter Darsteller besonders aktiv in die Arbeit der Niederdeutschen Bühne „Waterkant“ eingebunden gewesen.

„Historische Stadtrundgänge“

Das Kulturamt der Stadt Bremerhaven hat im März diese sechs zehnteiligen Faltblätter mit Kartenausschnitten unterschiedlichen Maßstabs herausgegeben, deren Texte von Kai Kähler erarbeitet worden sind. Es handelt sich dabei um die Blätter „Wulsdorf“, „Geestemünde“, „Bremerhavens Gründung“, „Bremerhavens Ausbau“, „Fischereihafen“ und „Rund um den Fisch“. Sie werden besonders dem an der Erkundung der Stadtgeschichte Bremerhavens Interessierten dienlich sein.

Cappeler Orgelkonzerte 1993

Die ev.-luth. Kirchengemeinde zeigt für dieses Jahr wiederum einige Orgelkonzerte an. Auswärtige Organisten werden jeweils um 17 Uhr am 12.

Juni, 11. September und 11. Dezember 1993 die aus der Hamburger Johannis-kirche stammende berühmte Arp-Schnitger-Orgel zum Klingen bringen. Außerdem finden während der Feriensaison vom 24. Juni bis zum 12. August 1993 jeweils donnerstags um 18 Uhr in der Cappeler Kirche Andachten und Orgelführungen mit Pastor Lenzer und Organistin Jentzsch statt. – Anfragen und Kartenvorbestellungen für die Orgelkonzerte unter Tel. 0 47 41/13 24.

Thema: niedersächsische Bauernhäuser

Über die niedersächsischen Bauernhäuser, deren Konstruktion, ihre Erhaltung und Erneuerung wird Dr. Wolfgang Dörfler von der Interessengemeinschaft Bauernhaus im Landkreis Rotenburg-Harburg in Cuxhaven einen Vortrag halten. Im Anschluß daran findet am Sonntag, 9. Mai (Muttertag), eine Fahrt zur Besichtigung alter Niedersachsenhauser und Baudenkmäler statt. Diese Fahrt wird ausgerichtet vom Förderverein Cuxhaven (Verein für Heimatgeschichte, Kunst und Kultur) und lädt dazu die Mitglieder des Heimatbundes „Männer vom Morgenstern“ und des Arbeitskreises Denkmalpflege ein. Leiter der Studienfahrt ist Hans Hinrichs. Abfahrt 7.30 Uhr von Cuxhaven, Stadtparkasse, von Bremerhaven, Hauptbahnhof, 8.15 Uhr. Die Fahrt führt unter anderem über Wulsbüttel (alte Schmiede), Hagen-Börsten, Forsthaus Wachholz und weiter in Richtung Gnarrenburg-Zeven.

Anmeldung unmittelbar an Hans Hinrichs, 2190 Cuxhaven, Friedrich-Carl-Str. 11, Tel.: 0 47 21/3 39 09.

Seefluglinie fand reges Interesse

1927 Weser-Seeflughafengesellschaft gegründet

Mit einer Arbeit über die Anfänge der zivilen Luftfahrt in Bremerhaven/Wesermünde nahmen 1990 drei Schüler der damaligen Gy 8b der Pestalozzischule II am Schülerwettbewerb Deutsche Geschichte teil und gewannen einen 5. Preis auf Bundesebene. Dabei fanden sie auch heraus, daß es damals auch Versuche gegeben hatte, die Fliegerei mit Seeflugzeugen zu betreiben. Diese Entwicklung möchte ich in diesem kleinen Aufsatz nachzeichnen.

Im Jahre 1926, als die erste Fluglinie auf dem Flugplatz Weddewarden eingerichtet wurde, führte der deutsche Luftfahrtverband erstmals nach dem Ersten Weltkrieg einen Seeflugwettbewerb durch, bei dem im Juli alle wichtigen Hafenstädte zwischen Emden und Königsberg angefliegen wurden. An der Unterweser wollte man ursprünglich den Fischereihafen als Lande- und Startfläche benutzen, verlegte das Geschehen dann aber doch auf die Weser. Es war ein Spektakel, das damals Tausende von Menschen an den Weserdeich lockte.

Kurz zuvor war – weniger spektakulär – am 15. 7. eine Seefluglinie Bremerhaven–Helgoland eingerichtet worden, die von der gerade erst gegründeten Lufthansa mit einem Flugzeug der Firma Dornier durchgeführt wurde. Der Liegeplatz des Flugzeuges war die alte Kaiserschleuse. Von dort flog das Flugzeug vormittags und nachmittags einmal nach Helgoland und zurück. Der Bremer Staat hatte für diesen Versuch 50 000 RM Zuschuß gegeben. Verlängert wurde diese Fluglinie durch eine Flugverbindung von Bremen nach Weddewarden. Außerdem wurde mit einem Autobus ein Zubringerdienst vom Hauptbahnhof aus eingerichtet. Der Flugverkehr war zunächst bis zum 15. August geplant, wurde dann aber wegen des regen Zuspruchs bis zum 28. August verlängert. 1927 wurde dieser Flugverkehr zwar nicht fortgeführt, aber die Planungen zur Einrichtung eines Linienflugbetriebes liefen weiter.

Die 1926 gemachten Erfahrungen führten dann dazu, daß der neue Landeplatz auf das gegenüberliegende Weserufer nach Blexen verlegt wurde. Start- und Landebahn war die Weser bis Fort Brinkamahof. Dabei ging es aber nicht nur um die Strecke nach Helgoland. „Man glaubte, daß die Lufthansa in Kürze von Deutschland aus Überseelinien, zumindest nach England, einrichten würde und daß dasselbe dann in erster Linie von der Nordsee aus laufen werde“, hieß es damals in einem Protokollvermerk der neuen Fluggesellschaft. Einige Zeitungen „träumten“ sogar schon vom Überseehafen Blexen. Am 29. 9. 1927 wurde dann schließlich die Weser-Seeflughafengesellschaft gegründet. An der Gesellschaft waren das Deutsche Reich, die Länder Preußen, Bremen und Oldenburg mit je 50 000 RM, die Städte Wesermünde, Bremerhaven sowie die Gemeinde Blexen mit je 10 000 RM und der Amtsverband Butjadingen mit 5000 RM beteiligt.

Zunächst wurde in Blexen ein Gelände in der Nähe des heutigen Fähranlegers sturmflutsicher aufgespült, ein kleines Verwaltungsgebäude errichtet und ein Benzinschuppen aufgestellt, ein Landungssteg und ein Ponton gebaut sowie ein Motorboot für die Fahrt nach Bremerhaven angeschafft. Am 15. Juli 1928 wurde der Flugbetrieb mit einer Verbindung nach Helgoland aufgenommen. Sie war aber anscheinend kein großer Erfolg, denn eine Wirtschaftsprüfungs-

firma beschrieb die Tätigkeit für das Wirtschaftsjahr 1929/30 folgendermaßen: „Auch in diesem Geschäftsjahr trug der Hafen lediglich den Charakter eines Bereitschaftshafens. Eine Inanspruchnahme im regelmäßigen Flugverkehr hat nicht stattgefunden. Die Anlagen haben ausschließlich zur vorübergehenden Unterbringung der Katapultflugzeuge Lloyd und der Deutschen Lufthansa Verwendung gefunden... Als einzige Ertragsposten erscheinen die Zinseinnahmen von RM 1246,06 aus den bei der Oldenburgischen Bank in Bremen angelegten freien Mitteln der Gesellschaft.“

Alle Bemühungen um Ausweitung des Flugbetriebes blieben angesichts der Weltwirtschaftskrise ohne Erfolg, so daß die Gesellschafter ständig die Verluste ausgleichen mußten. 1933 wurde dann schließlich das Stammkapital von 235 000 auf 47 000 RM reduziert und das freiwerdende Kapital zur Wertminderung der Sachvermögen sowie zur Deckung der Verluste verwendet. Als großer Erfolg wurde die Vermietung des Abfertigungsgebäudes als Wohnung an einen Polizisten angesehen.

Nach der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten wurde die Anlage an die ganz in der Nähe errichtete Weser Flugzeugbau GmbH vermietet (heute das Flugzeugwerk Einswarden der MBB). Diese Firma entwickelte Seeflugzeuge für den militärischen Einsatz. 1938/39 wurden in Blexen 261 Starts und Landungen registriert, so daß die Fluggesellschaft Gewinne machte und sogar ein zweites Motorboot angeschafft wurde. Und auch eine Erweiterung war geplant. Man hatte sogar schon mit den Aufschüttungsarbeiten auf dem Gebiet des heutigen Segelflughafens Blexen begonnen, als der Zweite Weltkrieg das Unternehmen, das immerhin als größter Seeflughafen der Welt geplant war, stoppte.

Das letzte Kapitel des Seeflugs in Bremerhaven wurde erst nach dem Krieg geschrieben. 1959 versuchte der Kino-Besitzer Günther Hansel noch einmal die Seefluglinie Bremerhaven–Helgoland wieder zu beleben. Da die Flugbahn des neuen Flugplatzes Lueneort für einen Linienflugverkehr viel zu kurz war, kaufte er in Nordamerika ein Wasserflugzeug samt dem dazugehörigen Piloten ein, da es deutsche Piloten mit einem Seeflugschein nicht gab. Als der Pilot dann auf der Flugbahn landete, baute er fast eine Bruchlandung, da er vergessen hatte, das Fahrgestell auszufahren.

Die Flugpläne scheiterten allerdings daran, daß die Benutzung der Weser als Start- und Landebahn von den Behörden nicht genehmigt wurde. Das Flugzeug soll einige Male auf dem Bederkesaer See gelandet und auch zum Hochseeangeln gechartert worden sein. Über das endgültige Schicksal dieses Flugzeugs ist mir bisher nichts bekannt.

Joachim Kussin

Niederdeutsches Heimatblatt

Druck und Verlag:

Ditzen Druck und Verlags-GmbH
Hafenstr. 140, 2850 Bremerhaven
(Postscheckkonto Hamburg 13 696)

Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung. Es kann gesondert zum Bezugspreis von jährlich DM 15,- per Post bezogen werden. Redaktionsausschuß: Bernd Behrens, Karl-Heinz Carstens, Klaus Dobers und Heinrich Egon Hansen. Stellungnahmen, Manuskripte und

Beiträge richten Sie bitte an:
Bernd Behrens, Müggenburgweg 2,
2857 Langen, Tel. (0 47 43) 55 87



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Mai 1993

Sonnabend, 1. Mai 1993:

Wiederholung Studienfahrt „Kirchen des Landes Wursten“; Leitung: Hans Hinrichs; Abfahrt 7.30 Uhr Cuxhaven/Stadtparkasse

Mittwoch, 5. Mai 1993:

19.30 Uhr, Bremerhaven-Lehe, Stadtarchiv, Stadthaus 5, Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann

Sonntag, 9. Mai 1993:

Fahrt zur Besichtigung alter Niedersachsenhauser und Baudenkmäler in den Kreisen Cuxhaven und Rotenburg; Leitung: Hans Hinrichs

Mittwoch, 12. Mai 1993:

17–19 Uhr, Bremerhaven-Spekenbüttel, Marschenhaus, MvM-Klönstunde; Leitung: Heiner Thees

Mittwoch, 12. Mai 1993:

19 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Gasthof „Schloß Morgenstern“; „Plattdütscher Schriverkrink“; Leitung: Karl Leifermann

Mittwoch, 12. Mai 1993:

19.30 Uhr, Bremerhaven-Mitte, Klappbrücke/Keilstraße; Arbeitskreis „Denkmalpflege“; Leitung: Guido Steinke

Sonnabend, 15. Mai 1993:

15 Uhr, Wremen-Hofe, Marschenhof; Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Bernd Behrens

Sonnabend, 15. Mai 1993:

Studienfahrt Glückstadt, Krempe und Itzehoe; Leitung: Heinrich E. Hansen; Abfahrt: 7 Uhr, Bremerhaven-Hbf.

Dienstag, 18. Mai 1993:

19 Uhr, Cuxhaven, Altenwalder Chaussee, Stadtarchiv; Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Bussler und Sonja Wolff

Dienstag, 18. Mai 1993:

19.30 Uhr, Neuenwalde: Heilig-Kreuz-Klosterkirche; Präsentation der MvM-Sonderveröffentlichung: „Johann Hinrich Pratje: Altes und Neues – Die wichtigen Geschichtsquellen des Stader Superintenden-ten...“; Vortrag Dr. Hans Otte, Hannover: „Der Stader Generalsuperintendent Johann Hinrich Pratje als Landeshistoriker der Elbe-Weser-Region des 18. Jahrhunderts“

Mittwoch, 19. Mai 1993:

19 Uhr, Bremerhaven-Wulsdorf, Seniorenhus an der Bremer Straße; Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen“; Leitung: Fritz Hörmann und Eberhard Nehring

Sonnabend, 22. Mai 1993:

Studienfahrt Oldenburg; Leitung: Sönke Hansen; Abfahrt 8.30 Uhr Bremerhaven-Hbf.



Dünne Drank

Lütt Gesche much dat al gaar nich mehr seggen in de School. Se harr nämlich al wedder 'n lütten Broder kregen, un fief ollere harr se al von düsse Sort. Man de Schoolmestersche harr wat höört in'n Dorp un fraag ehr

nu: „Na, Gesche, nu freust du di bestimmt, dat du 'n neen Broder kregen hest, wat?“

Doch de Deern dee ehr den Gefallen nich: „Warum schall ik mi woll freun? Se weet ja: Vele Swien maakt 'n dünnen Drank. Un daar bün ik ganz un gaar nich vor!“ HEH