

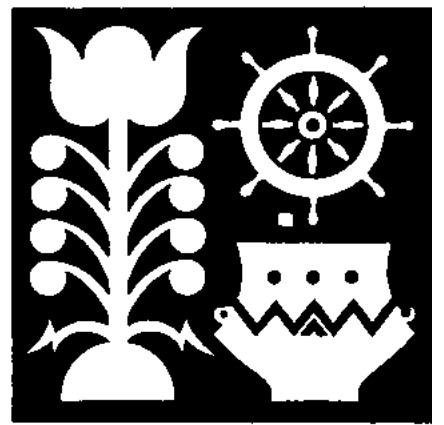
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

Dezember 2006
Nr. 684



Die letzte Linienfahrt der BREMEN

Vor 35 Jahren beendete der Norddeutsche Lloyd seinen Passagierdienst zwischen Bremerhaven und New York



So kannte man sie mehr als zwölf Jahre lang in Bremerhaven: Die BREMEN dreht vor der Columbuskaje. (Stadtarchiv Bremerhaven)

Sie war ein Stück Bremerhaven

Sie kam als Weihnachtsschiff und mit einem Tag Verspätung: Am 22. Dezember 1971 kehrte die BREMEN des Norddeutschen Lloyd gegen 14 Uhr mit einem beleuchteten Tannenbaum am Mast ein letztes Mal von einer Linienschiffahrt über den Nordatlantik nach Bremerhaven zurück. 400 Passagiere verließen das Schiff an der Columbuskaje, 370 waren schon in Cherbourg und Southampton von Bord gegangen. Der Liniendienst mit dem Passagierschiff zwischen Deutschland und den USA war mit dieser Reise zu Ende – und mit ihm eine Epoche der internationalen Verkehrsgeschichte.

Kapitän Paul Vetter, der als Leitender Offizier schon bei der Jungfernfahrt am 9. Juli 1959. Ursprünglich sollte sie ab 1939 als PASTEUR unter der Trikolore auf dem Südatlantik fahren, doch der 2. Weltkrieg verhinderte eine zivile Karriere. Sie wurde Truppentransporter zunächst für die Briten, später bis 1956 für die Franzosen. Im Sommer 1957 kaufte der Lloyd das Schiff und ließ es beim Bremer Vulkan anderthalb Jahre lang von Grund auf umbauen.

Zwölfeinhalb Jahre unter deutscher Flagge

Am 14. Dezember 1971 hatte die BREMEN Pier 92 in Manhattan verlassen, um ein letztes Mal den Nordatlantik zu überqueren. Nach einer von der Auslastung her erneut erfolgreichen Kreuzfahrtserie in der Karibik nahm die BREMEN endgültig Abschied von New York und ging auf Europa-Kurs. Böen bis zur Stärke 11 ließen Kapitän Vetter während der Überfahrt nur in zwei Nächten Ruhe finden.

Diese Nordatlantiküberquerung der BREMEN war ihre 300. Reise. Zwölfeinhalb Jahre war sie ein deutsches

Schiff gewesen – seit der Jungfernfahrt am 9. Juli 1959. Ursprünglich sollte sie ab 1939 als PASTEUR unter der Trikolore auf dem Südatlantik fahren, doch der 2. Weltkrieg verhinderte eine zivile Karriere. Sie wurde Truppentransporter zunächst für die Briten, später bis 1956 für die Franzosen. Im Sommer 1957 kaufte der Lloyd das Schiff und ließ es beim Bremer Vulkan anderthalb Jahre lang von Grund auf umbauen.

Ein Händedruck unter Tränen

„Bremen“ sei mehr als ein Schiffsname, hieß es in der Hapag-Lloyd Hauszeitung. Er verkörpere beste Tradition und ziehe sich wie ein roter Faden durch die Schiffahrtsgeschichte der Hansestadt an der Weser.

Nach der traditionellen Silvesterkreuzfahrt wurden am 12. Januar 1972 an der Columbuskaje die Reedereiflagge – wie in alten Lloydtagen noch immer Schlüssel und Anker in Blau auf weißem Grund – und der Namensstander eingeholt. Nun gab es keine BREMEN mehr. Kapitän Paul Vetter legte dem Bremer Hapag-Lloyd-Vor-

fahrten. Die schnellen Jets hätten sie vom Atlantik verdrängt, aber auch hohe Heuern, viele Reparaturen in der Maschine und eine teure Ausrüstung hätten sie längst unrentabel gemacht. Zuletzt habe die DM-Aufwertung die Erlöse noch weiter belastet.

Für die Besatzung war das Ende der BREMEN ein tiefer Einschnitt: Die meisten wechselten auf andere Hapag-Lloyd-Schiffe und arbeiteten von nun an auf Frachtern. Einige kamen auf die EUROPA, andere gingen auf Dauer an Land und in Rente. Barsteward Alwin Boog, der die BREMEN seit der Silvesterreise 1961 kannte, sprach aus, was alle fühlten: „Es fällt schon schwer.“

Bereits im Herbst 1971 hatte der griechische Reeder Dimitri Chandris die BREMEN für einen Appel und ein Ei gekauft. Zu Beginn des Jahres war ihre bis dahin defektanfällige Antriebsanlage überholt und die Innenausstattung in der Hapag-Lloyd-Werft renoviert worden. Dort wurde sie nun ein letztes Mal fit gemacht – für die Überführungsfahrt nach Piräus!

Als die frühere BREMEN am spä-

ten Nachmittag des 21. Januar 1972 als REGINA MAGNA kurz nach 17 Uhr in der hereinbrechenden Dämmerung Bremerhaven verließ, standen viele ehemalige Besatzungsmitglieder und Tausende andere Bremerhavener traurig auf den Zuschauergalerien des Columbusbahnhofs. Auch Peter Kamp war dabei. Er hatte die BREMEN im Dezember 1959 als 3. Ingenieur kennengelernt und ging erst zwölf Jahre später nach der letzten Reise im Liniendienst als 1. Ingenieur von Bord: „Ich habe zu meiner Frau gesagt: ‚Da gehen wir hin und nehmen Abschied‘. Das war für uns beide selbstverständlich. Wir gingen an dem Schiff. Hatten wir doch gemeinsam viele schöne Reisen auf der BREMEN gemacht, über den Atlantik, in die Karibik oder in die norwegischen Fjorde. Ich habe mich nicht der Tränen geschämt, als meine alte BREMEN sich mit dreimal tiefschwarzem Qualmausstoß aus dem Schornstein von den Bremerhavenern verabschiedete und in der Abenddämmerung auf Nimmerwiedersehen verschwand. Das ging mir sehr nahe. Ein Lebensabschnitt war für mich zu Ende; das wurde mir schlagartig klar.“



Die Flagge des Norddeutschen Lloyd und der Namensstander werden niedergeholt. Jetzt gibt es keine BREMEN mehr. (Archiv Nordsee-Zeitung)

Versunken im Indischen Ozean

Es war ein Abschied für immer, denn die BREMEN kehrte nie an die Weser zurück. Mehr als zwölf Jahre war sie regelmäßiger Gast an der Columbuskaje gewesen. Sie hatte für Arbeitsplätze an Bord, im TB und in der Logistik gesorgt.

Nur noch zwei Jahre machte sie mehr schlecht als recht Kreuzfahrten unter griechischer Flagge, meist ab Tilbury bei London oder von Amsterdam aus; dann brach die schlecht gewartete Maschine zusammen. Ab Oktober 1974 wurde die REGINA MAGNA in Piräus aufgelegt, im November 1977 diente sie Hafenarbeiten in Djeddah/Saudi Arabien als Wohnschiff SAUDIPHIL I. Mit Schlepperhilfe ging sie auf den Weg zur Abwrackwerft nach Taiwan, wo sie jedoch nie eintraf. Die frühere BREMEN versank als FILIPINAS SAUDI I im Juli 1980 bei ruhiger See übers Heck im Indischen Ozean – angeblich wegen undichter Seeventile.

Harald Focke



Es ist fast dunkel, als die REGINA MAGNA am 21. Januar 1972 Bremerhaven für immer verlässt. (Archiv Nordsee-Zeitung)

Vor 100 Jahren:

Erster Wurster Granatkutter mit Motorkraft

Der Dorumer Fischer Heinrich Huck ließ die „Hafenmeister Duge“ in Geestemünde bauen

Der erste Wurster Granatkutter mit Motorkraft tuckerte vom Dorumer Hafen aus zu den Fangplätzen um den Großen Knechtsand. Das geschah vor hundert Jahren. „Hafenmeister Duge“ hieß das von einem 8-PS-Motor angetriebene rund neun Meter lange Boot. Heinrich Huck aus Dorum-Neufeld hatte das Schiff in Geestemünde (Heute Bremerhaven-Geestemünde) bauen lassen. Leider ist die Werft nicht bekannt.

Aus der Not eine Tugend machen, das war hinter Wurstens Seedeich ab 1896 das Gebot der Stunde. Als nämlich im Sommer 1896 die Eisenbahnstrecke Bremerhaven-Cuxhaven eröffnet wurde, da mussten die letzten Frachtschiffer in Dorum und Wremen nach und nach die Segel streichen. Die rollende Konkurrenz beförderte die bis dahin von Wurster Frachtwern nach Hamburg, Bremen, ja bis nach England transportierten landwirtschaftlichen Produkte in größeren

ter“. Ernst Schwane-
wedel: „Ik glööv, dor
kummt nich veel von.
Ob dat mit de Damp-
maschin jümmer goht
to föhren geiht, dat
glööv ik ok nich“. Und
ob das „goht to föhren“
ging.

Bald schrumpfte die Frachtflotte in den Wurster Häfen. Kurz nach der Jahrhundertwende segelte selten noch ein mit Weizen beladener Ewer über das Watt in Richtung Hamburg oder Bremen.

Bei der rapide abnehmenden Beförderung von Frachtgut musste man sich etwas anderes einfallen lassen, „dormit unse Mutter jümmer Supp (Suppe) koken kann un genug Brot op 'n Disch hett“, sagte Wilhelm Huck (Bruder von Heinrich Huck), Dorum-Neufeld, einmal zum Autor.

Die Gebrüder Huck waren dann auch die ersten, die auf den Granatfang „umschalteten“. Mit der Anschaffung des ersten Motor-Kutters wurde ein neuer Wirtschaftszweig in Wursten geschaffen, ein Anfang gemacht, von dem man sich „zunehmend mehr Arbeit und Brot erhoffte“, so der Fischer und Seehundsführer Walter Peuß aus Dorum-Neufeld. Und die Wurster Fischerei wurde ein bedeutender Wirtschaftszweig.

Dr. Walther Harcken sen. (Dorum) erzählte einmal, dass Heinrich Huck nach der ersten Fahrt mit seinem Motor-Kutter begeistert war von der Leistung des neuen Fahrzeuges. Freudestrahlend meinte er: „Is dat fein, Walther. Mit den Motor in 'n Buuk hett de Wind nich mehr dat Seggen an Bord“.

Ganz stimmte das nicht, denn die „Hafenmeister Duge“ besaß noch Segel. Bruder Wilhelm Huck erinnerte sich: „Wenn de Motor mitunnen nich mehr recht wull, denn freuen wie uns, dat wie Seils optrecken kunnen.“

Um die Jahrhundertwende löschten die Eigner der Wurster Granatkutter nicht etwa in den Wurster Sielhäfen ihren Fang, sondern an der Geeste im jetzigen Bremerhaven.

Das Geschäft florierte, denn die Ha-



Der erste Wurster Granatkutter mit Motor: „Hafenmeister Duge“. Vermutlich entstand das Bild während der Übergabefahrt auf der Geeste 1906.

fen- und Werftarbeiter, die Handwerker und kleinen Geschäftsleute sowie die Granatkleinhändler waren treue und gute Kunden.

Weil es sich lohnte, dort Granat zu verkaufen, „wagte es mein Onkel Heinrich, sich mit einem staatlichen Zuschuss den ersten Kutter bauen zu lassen“, erzählte sein ältester Neffe Ernst Huck einmal.

Ehe der Granatfang sich geschäftlich gut entwickelte, lautete die Devise an der grünen Wurster Küste: Granat für den Hausgebrauch.

Wer von den wohlhabenden Wurster Bauern Appetit auf Granat verspürte, der schickte seine Dienstmädchen ins Watt. Mit der so genannten „Zell“, einem kleinen Schiebesetz, zogen Frauen und Mäde, zumeist in kleinen Gruppen, über den Deich und schoben das Fanggerät manchmal zehn Minuten bis zu einer Viertelstunde über den Wattengrund. Mit zwanzig Pfund „dicke Knoot“ (manchmal mehr) kehrten sie meistens heim.

Die „Zell“, wie die Wurster den Schiebesetzen nannten, besteht aus einem halbmondförmig gebogenen, etwa zwei Meter langen, kräftigen Weidenzweig. Die beiden Enden sind an einer dicken, 1,75 Meter langen Buchenholzlatte befestigt. In der Mit-

te hängt das engmaschige, beutelartige Netz.

Der Handel begann damit, dass die Frauen die aufgekochten überzähligen Granat verkauften. Sie gingen später dann mit grauen, ungekochten Granat von Haus zu Haus und boten so besonders frische Ware an.

Intensiviert wurde der Granathan-
del durch die Fischer mit Hundeschlitten und Reusen. Sie fuhren zur Ebbzeit mit einem von zwei oder drei kräftigen Hunden gezogenen Schlitten zu den im Winter aus Weidezweigen geflochtenen und im Frühjahr aufgestellten Fangkörben.

Um 1930 lebten noch überwiegend rund 19 Familien von der Reusenfischerei, die vorwiegend im südlichen Wurster Watt von Schottwarden bis Solthörn betrieben wurde. Damals standen insgesamt etwa 1000 Fangkörbe auf dem Watt. Der letzte aktive Reusenfischer war Werner Hoffmann, im Sommer 1979 fuhr er zum letzten Mal mit seinen Hunden zum Fang hinaus.

Demonstrativ, in Erinnerung an die große Zeit der Wurster Reusenfischerei, betreibt Fischer Ehrhard Djuren aus Wremen-Rintzeln als Hobby noch diese Art des Granatfanges.

Hein Carstens



Der erste Eigner eines motorgetriebenen Wurster Granatkutters: Heinrich Huck. Das Bild entstand kurz vor seinem Tode. (Fotos: Privat und Hein Carstens)

Mengen, schneller und zuverlässiger an die Zielorte.

Einige betagte Frachtschiffer lachten über das „komische Dampfross mit den kleinen Kastenwagen dahin-

Tausend Jahre Kirchengeschichte

Ein neues Buch erzählt von Heiligen, Hexern und Seelen-Hirten in der Elbe-Weser-Region

Geschichte ist wieder sehr im Kommen: Historische Romane werden flott verkauft, Ausstellungen zu markanten geschichtlichen Epochen verzeichnen Besucherrekorde. Aber wie steht es um die Berichte von der Vergangenheit in der engeren Heimat? Die Kirchengeschichte der Elbe-Weser-Region hat bisher nicht allzu viele Bearbeiter gefunden. Für die „normalen“ Historiker gilt sie als ein am Rande liegendes Spezialgebiet, für das man besondere Kenntnisse braucht. Die Theologen wiederum haben in ihrer Ausbildung das Thema oft als eine sehr trockene Materie erlebt, die wenig Bezug zur Gegenwart und zum Pastorenberuf hat. So ist es als eine glückliche Fügung anzusehen, dass sich der Ruhestandspastor Johannes Göhler aus Ringstedt, Vorsitzender des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, seit Jahren dieser nicht unwichtigen Thematik angenommen

hat. In den Seminaren des Evangelischen Bildungszentrums in Bederkesa konnten seit 1992 heimatgeschichtlich Interessierte alljährlich mehr über eine Fülle von Themen wie die Christianisierung der Sachsen, die mittelalterliche Verehrung der Heiligen und die Verfolgung von angeblichen Hexen erfahren. Johannes Göhler war mit Vorträgen zur Stelle, wenn die Kirchen in Debstedt, Elmlohe und Bederkesa besondere Jubiläen zu feiern hatten. Und er hielt für die Mitglieder des Heimatbundes „Männer vom Morgenstern“ Vorträge über das „Geheimnis der Pipinsburg“, die Totschlagsühne der Leher und Wurfriesen und den Bauernchristus an der Unterweser. Die Erforschung der heimatlichen Kirchengeschichte schlug sich auch in einigen Aufsätzen für die Morgenstern-Jahrbücher nieder. Dort konnte man mehr über die Pilger zur ehemaligen St.-Joost-Kapelle im

Moor südlich von Odisheim erfahren und nacherleben, wie heftig der Kirchenkampf in der NS-Zeit in Ringstedt tobte.

All diese Aufsätze und Vorträge sind nun in der seit Dezember 2006 vorliegenden Veröffentlichung des Landschaftsverbandes Stade vereint. Die Hörer der Vorträge des Ringstedter Theologen werden es begrüßen, dass sie nun alles noch einmal in Ruhe nachlesen können. Der Vorsitzende der Gesellschaft für Niedersächsische Kirchengeschichte, Dr. Hans Otte, steuert ein Vorwort zu der Neuerscheinung bei und bescheinigt dem Autor: „Johannes Göhler plaudert nicht einfach feuilletonistisch im Stil der älteren Heimatgeschichte, sondern arbeitet wissenschaftlich verantwortlich und gibt über seine Quellen Auskunft“. Das tut er recht ausführlich und gibt mit einem 12-seitigen Literaturverzeichnis einen fundierten

Überblick über die älteren und die neuesten Veröffentlichungen zum Themenbereich: Eine große Hilfe für alle, die der einen oder anderen Frage nachgehen wollen!

Das 345 Seiten umfassende Buch ist mit 54 Abbildungen reich illustriert. Ein ausführliches Stichwortregister erleichtert den Zugang zu bestimmten Themen und Personen. Der gut verständliche, eher journalistische Stil von Johannes Göhler macht es dem Leser bei aller wissenschaftlichen Seriosität leicht, sich auf die Zeitreise in eine Vergangenheit zu begeben, die der Gegenwart vor allem in den menschlichen Bezügen doch recht ähnlich ist.

Johannes Göhler: Wege des Glaubens – Beiträge zu einer Kirchengeschichte des Landes zwischen Elbe und Weser. Schriftenreihe des Landschaftsverbandes Stade, Bd. 27. Stade 2006. ISBN 978-3-931879-26-6. 24.00 €.

Ein Konzert von Jenny Lind

Früher Höhepunkt der Cuxhavener Musikgeschichte – 120. Todestag der schwedischen Sängerin

Unter der Rubrik „Angekommene Fremde und Badegäste“ in der „Zeitung für das Amt Ritzebüttel, dessen Hafen und Umgegend“ vom 5. August 1846 wurde dem Leser mitgeteilt, dass Fräulein Jenny Lind, die am 4. August von Hamburg aus angereist war, im Cuxhavener „Bade- und Logirhaus“ Unterkunft gefunden hatte. – Hinter der unscheinbaren Notiz verbarg sich keine Geringere als die zu diesem Zeitpunkt bereits gefeierte „schwedische Nachtigall“, nach Ansicht vieler Fachleuten die beste und phänomenalste Sängerin des 19. Jahrhunderts.

Am 6. Oktober 1820 in der schwedischen Hauptstadt Stockholm geboren, war die ungewöhnlich talentierte Sängerin aus der Lindbad'schen Opernschule hervorgegangen. Eine große künstlerische Persönlichkeit, die nach übereinstimmender Meinung ihrer Zeitgenossen alle nur denkbaren Vorzüge in sich vereinigte, nämlich Urmusikalität, gepaart mit einer außergewöhnlichen Schönheit des Klangs, einer enormen Fülle in Stimme und Ausdruck, außerdem ausgestattet mit einer höchsten „Belcanto“-Technik des italienischen Kunstgesanges. Gelobt wurden ebenso ihre äußere Erscheinung sowie Grazie und Geste während der Darbietungen.

Mit großem Erfolg hatte Jenny Lind am Stockholmer Hoftheater als Agathe in Webers „Freischütz“ debütiert. Drei Jahre lang wurde sie dort gefeiert, bevor sie im Jahre 1841 nach Paris ging, um ihre Stimme bis Juni 1842 bei dem berühmten Signor Manuel Garcia, dem seinerzeit bekanntesten „Maestro di canto“ in ganz Europa, zu vervollkommen und weiter auszubilden. Bereits ein Jahr später sang sie an der Grand Opera in Paris, wurde jedoch trotz ihrer Beliebtheit und ihres Könnens nicht engagiert, so dass sie Frankreich enttäuscht den Rücken kehrte und 1844 nach Berlin übersiedelte, wo sie die deutsche Sprache erlernte. In ihrer weiteren Karriere sollte sie nur noch ein einziges Mal auf französischem Boden ein Engagement annehmen, nämlich in Cannes 1866.

Kurz nach ihrer Übersiedlung nach Berlin sorgte die Künstlerin für beachtliches Aufsehen. Der deutsche Komponist Giacomo Meyerbeer (1791–1864; eigentlich Jakob Liebmann Beer), der 1842 zum preußischen Generalmusikdirektor ernannt worden war, hatte eigens für sie die Oper „Das Feldlager in Schlesien“ komponiert, mit der sie als „Vielka“ grandiose Erfolge erlebte. Fortan gastierte sie als gefeierter Bühnenstar in Städten wie Leipzig, Köln, Hamburg oder Wien. Meyerbeers Ruhm ist heute zwar verblasst, doch gilt in Fachkreisen seine großzügig ausgestattete Oper nach wie vor „als unerreichte Verschmelzung deutscher, italienischer und französischer Musikelemente“.

Den zahlreichen Auftritten und Anstrengungen der vorausgegangenen

Jahre sollte 1846 eine kurze Erholungspause folgen. Ursprünglich wollte sich die 25-Jährige in der Schweiz etwas Ruhe gönnen, doch es kam anders, denn auf Anraten ihrer Ärzte wurde der Gedanke einer Schweizer Reise ziemlich rasch verworfen; stattdessen waren Bäder verschrieben worden. Sie entschloss sich für einen Aufenthalt in Cuxhaven an der Nordsee. So gelangte die als „schwedische Nachtigall“ gefeierte und titulierte Sopranistin Anfang August (1846) nach Cuxhaven, wo sie vor allem im so genannten Kalten Badehaus in Döse in unmittelbarer Nähe zu den Karrenbädern Entspannung und Erholung fand. In einem Brief an die eng befreundete Frau Wichmann (Ehefrau des berühmten Berliner Bildhauers Prof. Ludwig Wichmann) vom 1. August 1846, den sie noch in Nienstädten abgefasst hatte, beschrieb sie ausführlich ihre Pläne für den kommenden Herbst: *„Theure geliebte Amalia! Heute sing ich für die Armen und unwiderruflich zum letzten mal. Dienstag, den 4. August gehe ich nach Cuxhaven mit der Familie Brunton (Hamburger Schiffsmakler, der Verf.) – die sind sehr lieb zu mir. Dort werd' ich in aller Ruhe bleiben und baden in einer Zeit von vier Wochen. ... Wenn ich mit Cuxhaven fertig bin, komme ich wieder hierher; denn hier hatt' ich's ganz göttlich und diese Familie kann ich nur mit der Ihrigen vergleichen! Ich ruhe bis gegen den 20. September.“*

Dann gehe ich zuerst nach Frankfurt a./M. und von dort nach München, wie Du weißt, und von München nach Stuttgart, aber das wird schon später. Von Stuttgart gehe ich nach Wien.

Wann werd' ich Sie wohl wiedersehen? Wenn wir doch nächsten Sommer, so im Juni/Juli, nach Paris zusammen reisen könnten! Ich möchte Garcia so gerne treffen, ehe ich Deutschland für immer verlasse! ...

Eure Sie ewig wahr liebende Jenny“ Die meisten Biographen Jenny Linds haben in der Vergangenheit ihren Besuch in Cuxhaven mit der Bemerkung abgetan, sie habe hier eine Zeit lang „wohlverdiente Ruhe“ genossen. Tatsächlich jedoch geht aus Aufzeichnungen hiesiger Einwohner deutlich hervor, dass sie von Anfang an regen Anteil am gesellschaftlichen Leben nahm. Bald nach ihrer Ankunft stand sie im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit; in Ritzebüttel und Cuxhaven sprach man sogar von einem „Lindfieber“, das sonst nur in den großen Städten grassierte. Der auf Schloss Ritzebüttel residierende Amtmann Dr. Eduard Sthamer (1846–1852) sah sich aus diesem Grund sogar veranlasst, eine Bekanntmachung „zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe und Sicherheit“ zu erlassen, weil das „Lindfieber“ einen außerordentlich bedenklichen Umfang angenommen hatte.

Schließlich ließ eine weitere Meldung in der Zeitung aufhorchen. In ei-

ner vorläufigen Anzeige wurde dem kunstliebenden Publikum wie auch den Badegästen die Nachricht übermittelt, dass Fräulein Jenny Lind sich erboten hatte, am Sonnabend, dem 29. August ein Konzert „zum Besten der Ritzebütteler Armen“ zu geben. Näheres sollte in der nächsten Ausgabe der Zeitung bekannt gegeben werden.

Dieses Konzert sollte den absoluten Höhepunkt ihres Besuches bilden. Die Sängerin war gewonnen worden, in der Ritzebütteler Martinskirche aufzutreten. Eilig war ein aus namhaften Cuxhavener und Ritzebütteler Bürgern zusammengesetztes Komitee gebildet worden, das alle Fragen bis ins Kleinste zu regeln hatte. Zunächst wurden acht verschiedenfarbige Eintrittskarten gedruckt. Angesehene Bürger des aus zehn Mitgliedern bestehenden Komitees waren ausgewählt worden, um als Platzanweiser zu fungieren, darunter so einflussreiche Herren wie C. A. Heynsohn, J. C. Eitzen, G. W. Reye, J. C. N. Kroeger, J. Dultz und H. C. Benöhr, allesamt bekannte Honoratioren der Gemeinde.

Damit auch Musikliebhaber aus der Mutterstadt Hamburg in den einmaligen Genuss dieser Konzertveranstaltung gelangen konnten, wurde das Dampfschiff „Elbe“ am Sonnabend, dem 29. August um 8.00 Uhr morgens zu einer Sonder-Wochenendreise („Lustfahrt nach Cuxhaven“) eingesetzt; die Rückfahrt war für Sonntag 13.00 Uhr vorgesehen. Der Fahrpreis für die Hin- und Rückfahrt betrug sechs Mark Courant. Darüber hinaus brachten zahlreiche Pferdewagen und Kutschen zusätzliche Musikfreunde aus der näheren Umgebung nach Ritzebüttel. Als das Konzert um 17.00 Uhr begann, war die Kirche bis auf den letzten Platz gefüllt. In einer vorsorglichen Bekanntmachung vom 25. August hatte der Amtmann und Senator Sthamer ausdrücklich auf den karitativen Charakter der Veranstaltung hingewiesen und betont, dass anlässlich dieses besonderen Ereignisses niemand ohne Eintrittskarte Zutritt habe. Es heißt dort: *„Da die kompetente kirchliche Behörde es in Berücksichtigung des wohlthätigen Zwecks und mit meiner Genehmigung gern gestattet hat, daß das Concert zum Besten der Armen, welches Fräulein Jenny Lind am nächsten Sonnabend, d. 29. August zu geben sich freundlich bereit erklärt hat, in der Ritzebütteler Kirche stattfinden wird, so mache ich auf den Wunsch der Concert-Comité das Publicum darauf aufmerksam, daß am Concert-Abende nur denjenigen Personen der Eintritt in die Kirche verstattet werden wird, welche sich durch Einlasskarten zu legitimieren vermögen, und daß für diesen Abend Niemandem ein Recht auf den ihm sonst zustehenden Platz zugestanden werden kann, wenn er nicht eine Karte für denselben zeitig von der Concert-Comité gelöst haben sollte. ...“*

Das Komitee sah sich ebenso bemüht, öffentlich in Erinnerung zu rufen, dass in der Kirche nicht applaudiert werden dürfe und dass jeder Besucher während des Konzerts nicht aufstehen möge, um jegliche Störung



Jenny Lind im Jahre 1846, lithographiert von Ch. Vogt

zu vermeiden. – Ein erhalten gebliebener Programmzettel gibt Aufschluss über das Rahmenprogramm. Neben einigen Liedern von Beethoven wurde zunächst das Gebet aus der romantischen Oper „Freischütz“ von Carl Maria von Weber geboten, anschließend eine Arie von Giovanni Pacini und mehrere schwedische Lieder. Erwähnenswert ist außerdem ein Rezitativ und Rondo von Mozart. Die Ritzebütteler Liedertafel assistierte unter Leitung ihres angesehenen Dirigenten Theodor Kopff. Der Chor sang u. a. „Die Kapelle“ von Conradin Kreutzer, „Religiöser Gesang“ von Franz Xaver Richter sowie „Schäfers Sonntagslied“.

Die Resonanz war überwältigend. In einem ausführlichen schriftlichen Bericht an Jenny Lind vom 7. September 1846 teilte Amtmann Sthamer das erfreuliche Ergebnis dieser Veranstaltung mit, „geeignet, manche herbe Noth zu lindern und manche bittere Thräne zu stillen“. Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf 1785 Mark Courant; an Kosten waren 78 Mark entstanden, so dass der Reinerlös 1707 Mark Courant betrug. Der assistierende Musikdirektor Kopff hatte auf jegliche Entschädigung verzichtet, doch hatte man als Anerkennung die Summe von 150 Mark für die spätere Ausbildung seines kleinen Sohnes auf der Sparkasse hinterlegt.

Nachdem Amtmann Sthamer über die Verteilung und Verwendung des Geldes detailliert Auskunft gegeben hatte, dankte er Jenny Lind noch einmal mit beredten Worten: *„... Indem wir hiermit unseren Bericht schließen und den Wunsch hinzufügen, daß Sie der von uns beabsichtigten Art der Verwendung Ihren Beifall schenken mögen, fühlen wir uns zugleich aufgefordert, Ihnen im Namen der Bewohner des Amtes Ritzebüttel und insbesondere der Armen und Hilfsbedürftigen den aufrichtigsten und tiefgefühltesten Dank zu sagen.“*

Sie sind von der Natur mit einem schönen Talent ausgestattet, welches Sie meisterhaft ausgebildet haben und durch welches Sie Freude und Bewunderung erregen, wohin immer Ihre Künstler-Laufbahn Sie führt.

Aber, sehr verehrtes Fräulein, Sie

Fortsetzung Seite 4



Die Martinskirche in Ritzebüttel zur Zeit des Konzerts von Jenny Lind, Lithographie von Charles Fuchs

Ein Konzert von ...
Fortsetzung von Seite 3

besitzen noch etwas viel Höheres und Schöneres, ein wohlwollendes und menschenfreundliches Herz, welches Sie antreibt Wohlthaten zu spenden und Thränen zu trocknen, wohin Sie



Jenny Lind nach einer Zeichnung von O. Södermark

kommen, und welches Ihnen die Hochachtung und Liebe aller guten Menschen sichert.

Mögen Sie so glücklich sein, wie Sie es verdienen und wir es Ihnen aufrichtig wünschen, und mögen Sie unserem Meeruspülten Ländchen und seinen Sie verehrenden Bewohnern ein freundliches Andenken und die Hoffnung des Wiedersehens nicht versagen.“

Leider blieb der Besuch der „schwedischen Nachtigall“ in Cuxhaven bzw. Ritzebüttel ein einmaliges Ereignis, und die Hoffnung auf ein Wiedersehen sollte sich nicht erfüllen, obwohl die Künstlerin in den Jahren 1854/1855, 1857/58, 1863–1866, 1867 sowie 1869

und 1870 zahlreiche Konzerte in Deutschland gegeben hatte. Seit 1847 hatte die Künstlerin ihren Wohnsitz in London, von wo aus sie vor allem zwischen 1847 und 1849 mit wahren Triumphen Konzertreisen in ihre Geburtsstadt Stockholm unternahm. 1849 war aber auch das Jahr, in welchem sie dem Theater für immer den Rücken kehrte, um nur noch in Konzerten zu singen. Von 1850 bis 1852 bereiste sie Nordamerika, wo sie von dem New Yorker Bischof Wainwright am 5. Februar 1852 in Boston mit Otto Goldschmidt nach dem Ritus der episkopalen Kirche und im Beisein des schwedischen Konsuls Ritter Charles Edward Habicht getraut wurde. Danach hielt sich die gefeierte Sängerin längere Zeit in Deutschland auf und kehrte 1857 nach London zurück, wo ihr Mann einen Chor leitete. Letztendlich trat sie in Deutschland 1870 auf, wo sie in dem von ihrem Mann komponierten Oratorium „Ruth“ beim rheinischen Musikfest in Düsseldorf die Hauptpartie sang.

Zurückgezogen verstarb Jenny Lind am 2. November 1887 auf ihrem Landsitz in Wyns Point bei London. Die Erinnerung an die bedeutendste Sängerin des 19. Jahrhunderts ist in Cuxhaven auch heute noch wach. Am 21. November 1975 hatte man durch Ratsbeschluss in einem Neubaugebiet eine Straße nach ihr benannt.

Peter Bussler

Niederdeutsches Heimatblatt

Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH,
Hafenstraße 140, 27576 Bremerhaven
Druck: Bremerhavener Rotations-Druck GmbH u. Co. KG.
Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung.
Es kann gesondert zum Bezugspreis von jährlich = 8,50 € per Post bezogen werden.
Redaktionsausschuss: Rinje Bernd Behrens,
Dr. Hartmut Bickelmann und Karl-Heinz Carstens.
Stellungnahme, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:
Rinje Bernd Behrens, Muggenburgerweg 2,
27607 Langen, ☎ (0 47 43) 55 87

Umschau

Arbeitskreise und Bücherei der Männer vom Morgenstern

Der Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung Dr. Hartmut Bickelmann, tagt im Januar nicht. Der Arbeitskreis „Quellenforschung“ und die „MvM-Klönstunde“ tagen bis auf Weiteres nicht.

Der Familienkundliche Gesprächskreis trifft sich wie an jedem ersten Samstag im Monat am 5. Januar 2007 um 15 Uhr im Restaurant „Nordseestadion“, Am Stadion 10, in Bremerhaven. Thema ist das nächste Mal die Wappenkunde. Mitglieder und Gäste sind herzlich willkommen. Anmeldungen werden telefonisch unter 0 47 43/56 72 (Dr. H.-J. Rüger, Am Dolmen 3, 27607 Langen) erbeten.

Die Bücherei bleibt vom 21. 12. 2006 bis 5. 1. 2007 geschlossen. RBB



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern
Januar 2007

Mittwoch, 3. Januar 2007, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Sonnabend, 6. Januar 2007, 15 Uhr, Bremerhaven-Speckenbüttel, Stadiongaststätte „OSC-Sportpark“, Nordsee-Stadion: „Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft“; Leitung: Dr. Hans-Jürgen Rüger

Montag, 8. Januar 2007, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen Bremerhaven/Altkreis Wesermünde“; Leitung: Ude Meyer

Mittwoch, 10. Januar 2007, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Montag, 15. Januar 2007, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Ina Viebrock-Hörmann

Dienstag, 16. Januar 2007, 19 Uhr, Cuxhaven, Stadtbibliothek: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Bussler

Dienstag, 16. Januar 2007, 18 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, An der Packhalle V, Abt. 1: Arbeitsgemeinschaft „Computergenealogie“; Leitung: Fred Wagner

Mittwoch, 17. Januar 2007, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Mittwoch, 21. Januar 2007, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: „Arbeitsgemeinschaft Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Dienstag, 23. Januar 2007, 19.30 Uhr, Bremerhaven, Kreissparkasse Wesermünde/Hadeln: Tonbildschau von Wilko Jäger, Meyenburg: „Land zwischen den Strömen – Eine beschauliche Bilderreise durch den Küstenkreis Cuxhaven“

Mittwoch, 24. Januar 2007, 16 Uhr, Otterndorf, Kreisarchiv: Arbeitsgemeinschaft „Hadeln“; Leitung: Heiko Völker

Der Arbeitskreis „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann, tagt im Januar nicht.

Niederdeutsches Heimatblatt – Inhaltsverzeichnis 2006

Autoren

Ahrens, Karl-Otto, Bad Bederkesa	679
Albers, Dieter, Bremerhaven	683
Badenius, Ludwig, Cadenberge	675
Behrens, Rinje Bernd, Langen	673, 682
Beplate, Ernst, Bad Bederkesa	674, 677, 678, 680, 683
Bickelmann, Dr. Hartmut, Bremerhaven	675
Bussler, Peter, Cuxhaven	673, 676, 682, 684
Carstens, Hein, Langen	677, 678, 679, 681, 684
Dittrich, Dr. Peter, Bremerhaven	676
Figger, Michael, Bremerhaven	673
Focke, Harald, Bassum	678, 682, 684
Göhler, Johannes, Ringstedt	673, 675, 676, 683
Harbers, Günther, Bremerhaven	681
Hoppe, Günter, Bremerhaven	680
Kokot, Dieter, Wingst	674
Peters, Dr. Dirk J., Bremerhaven	681
Piller, Klaus, Stade	677
Raap, Peter, Bremerhaven	674, 679, 681
Reith, Albrecht von der, Debstedt	676
Rüger, Dr. Hans-Jürgen, Langen	673
Siegmeyer, Jutta, Hagen	678, 681
Tiedemann, Gisela, Wingst	680, 682
Weiher, Dr. Uwe, Bremerhaven	680

Bremerhaven

Das Morgenstern-Museum und die Morgensterner	673
Wer kennt den Ort? (ohne Verfasser)	673
Werkstätten für Fahrräder und Automobile (Peter Raap)	674
Standort wurde gefunden (ohne Verfasser)	674
Stadtgeschichte als spannendes Forschungsfeld (Dr. Hartmut Bickelmann)	675
Eines der ersten Warenhäuser an der Unterweser (Dr. Uwe Weiher)	680
Carl Friedrich Gauß in Lehe (Günther Harbers)	681

Stadt Cuxhaven

Die ehemalige Feuerblüse auf Neuwerk (Peter Bussler)	673
Französischer Trawler fuhr von Cuxhaven (Dieter Kokot)	674
„Und Gutes nur zu liefern unverdrossen“ (Peter Bussler)	676
Ein Baudenkmal besonderer Art (Peter Bussler)	679
Der Bau der Cuxhavener Kanonenbahn (Peter Bussler)	679
Chausseegeld für den Landstraßenbau (Peter Bussler)	682
Ein Konzert für Jenny Lind (Peter Bussler)	684

Landkreis Cuxhaven

In Harmonie, Freundschaft und Dienstwilligkeit (Johannes Göhler)	675
Blumen und Ranken zieren Haustüren (Albrecht von der Reith)	676
Die alte Glocke von Bramel (Johannes Göhler)	676
Hohe Kosten durch Einquartierung und Wachdienst (Ernst Beplate)	678

750 Reichsthaler für erlittene Schmach (Jutta Soegmeyer)	678
Ziegeleibetriebe in Land Wursten (Gisela Tiedemann)	680
Eine Taschenuhr mit silberner Kette (Jutta Siegmeyer)	681
Vor hundert Jahren Geschützatterie aktiviert (Hein Carstens)	681
Der Dolmen in Langen (Peter Raap)	681
Landdrost, Philanthrop und Freund (Johannes Göhler)	683
Erster Wurster Granatkutter mit Motorkraft (Hein Carstens)	684

Altkreis Land Hadeln

Schlechte Zeiten für Schauspieler (Ernst Beplate)	674
Vom Fahlenberg zum Deutschen Olymp (Ludwig Badenius)	675
Die Schwefebähre in Osten (Dr. Dirk J. Peters)	681
Mord im Armenhaus in Oberndorf (Gisela Tiedemann)	682

Schiffahrt und Häfen

Die ehemalige Feuerblüse auf Neuwerk (Peter Bussler)	673
Französischer Trawler fuhr von Cuxhaven (Dieter Kokot)	674
Deutsche Kühlfischdampfer (Dr. Peter Dittrich)	676
Wurster Granat gaben die Würze (Hein Carstens)	677
Mit der BERLIN zum ersten Mal „gen Norden“ (Harald Focke)	678
„S.S. America“ – Der Glanz ist erloschen (Peter Raap)	679
Die Schwefebähre in Osten (Dr. Dirk J. Peters)	681
Die letzte Reise der BERLIN (Harald Focke)	682
Die letzte Linienfahrt der BREMEN (Harald Focke)	684
Erster Wurster Granatkutter mit Motorkraft (Hein Carstens)	684

Natur und Umwelt

Weiden, ein „lotterhaftes Geschlecht“ (Günter Hoppe)	680
Männer vom Morgenstern	
Das Morgenstern-Museum und die Morgensterner (Johannes Göhler)	673
Viel ehrenamtliche Arbeit für die Bücher (Michael Figger)	673
29. Weser-Elbe-Heimattag in Stade (Klaus Piller)	677
Bilder vom Heimattag in Stade (Hein Carstens)	678
Erinnerungen, Ehrungen und Nachrufe	
Immer noch unter Dampf – Hein Carstens (Rinje Bernd Behrens)	673
Rainer von Barga † (Dr. Hans-Jürgen Rüger)	673
„Und Gutes nur zu liefern unverdrossen“ (Peter Bussler)	676
Karl Wilms † (Johannes Göhler)	681

Sonstiges

Ein Tag in der Gammelfabrik (Hein Carstens)	677
Wie gelangte Hauptmann Böse nach Stade? (Ernst Beplate)	677
Die Sachsen: Herkommen und Geschichte (Karl-Otto Ahrens)	679
Überfall auf dem Wege nach Stade (Ernst Beplate)	680
Strang, Festungsbau oder Zuchthausarbeit (Rinje, Bernd Behrens)	682
Knochenhauer, Altflicker und Lohnbäcker (Dieter Albers)	683
Für 600 Dollar als Freiwilliger in den Tod (Ernst Beplate)	683
Tausend Jahre Kirchengeschichte in der Elbe-Weser-Region	684