

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland

Vechta, Oldb, 1969-

Friedrich-Wilhelm Schaer: Die Oldenburger Münsterländer als holländische oder belgische Seeleute in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

urn:nbn:de:gbv:45:1-5285

Die Oldenburger Münsterländer als holländische oder belgische Seeleute in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Für die Bevölkerungs- und Wirtschaftsgeschichte der heutigen niedersächsischen Landkreise Cloppenburg und Vechta im 19. Jahrhundert ist die jährliche Wanderbewegung nach den Niederlanden und dem seit 1830 davon abgetrennten Belgien von so eminenter Bedeutung, daß dieses Thema immer wieder der Beschäftigung wert ist¹⁾. Ehe seit den 1830er Jahren der übermäßige Bevölkerungsdruck im heutigen Südoldenburg durch eine ungewöhnlich starke Auswanderung nach dem amerikanischen Kontinent allmählich abgebaut wurde, bot das nahe Königreich der Niederlande vielen landarmen Heuerlingen fast die einzige, dafür aber vielfältige Möglichkeit, ihre wirtschaftliche Existenzgrundlage einigermaßen zu sichern. In einer Epoche, die noch weit davon entfernt war, jeden Schritt der Untertanen durch Verordnungen zu reglementieren, war es relativ leicht, von Damme, Vechta, Steinfeld oder Lohne aus die Grenze zwischen dem benachbarten Königreich Hannover und dem Königreich der Niederlande zu überschreiten, um dort für einen bis drei Monate eine Saisonarbeit anzunehmen. Ein von der Heimatgemeinde bzw. dem zuständigen oldenburgischen Amt ausgestellter Heimatschein genügte dem Gastgeberland als Sicherheitsgarantie. Viele oldenburgische Saisonarbeiter in den Niederlanden scheinen nicht einmal einen Heimatschein von ihrer örtlichen Behörde mitgebracht zu haben²⁾. Was geschah nun aber, wenn ein oldenburgischer Arbeiter wegen Krankheit in den Niederlanden in ein Hospital aufgenommen werden mußte und nach seiner Entlassung die inzwischen erwachsenen Kosten wegen seiner Armut nicht erstatten konnte? Oder wo erhielt der in den Niederlanden fremde münsterländische Gastarbeiter einen zinslosen Vorschuß, wenn ihm das Geld für die Heimreise fehlte? Ohne die Hilfe oldenburgischer Konsulate in Antwerpen, Dordrecht, Rotterdam und Amsterdam wäre der Hilfesuchende in große Not geraten. In der bis 1830 zum

Königreich der Niederlande gehörigen großen Hafenstadt Antwerpen gab es seit 1814 ein oldenburgisches Vizekonsulat, das Amsterdamer Konsulat war schon etwa 1809 vom Herzog von Oldenburg eingerichtet worden.

Während die im Königreich als Torfgräber oder Grasmäher tätigen Arbeiter aus dem Herzogtum Oldenburg vor 1848 offensichtlich ohne Reisepaß ein- und ausreisen konnten, mußten sich die vielen von dort kommenden Seeleute bei den genannten oldenburgischen Konsulaten durch einen Paß legitimieren. Den sie anheuernden Kapitänen genügte aber zuweilen schon ein Taufschein der Heimatkirchengemeinde. Dies geht aus den jährlich von den Konsulaten an das Kabinettsministerium in Oldenburg zu erstattenden Berichten hervor³⁾. Aus den ihnen beigefügten Listen kennen wir die Namen derjenigen oldenburgischen Seeleute, denen der örtliche oldenburgische Konsul nach der Abmusterung durch ihren bisherigen Kapitän oder durch einen Wasserschout (Schifffahrtskontrollbehörde) einen Paß für die Heimreise oder Reisen an andere Orte außerhalb des jeweiligen Königreichs oder Fürstentums ausstellte. Der Heimweg der Münsterländer von Antwerpen beispielsweise führte entweder über Aachen nach Westfalen oder über die Niederlande und Hannover. Nicht selten verloren die Seeleute durch „Schiffbruch“ (Havarie) ihre Papiere, so daß dann der Konsul einen Paß aufgrund anderer Angaben ausstellen mußte. In Antwerpen hatte sich ein aus dem heutigen Süddoldenburg gebürtiger Gastwirt, Borgerding, niedergelassen, der mehrfach als Bürge für seine „abgebrannten“ Landsleute genannt wird⁴⁾.

Aus den Antwerpener Jahresberichten von 1830 bis 1867 erhalten wir einen guten Überblick über die dortige jährliche Fluktuation oldenburgischer Seeleute und Reisender, weil hier auch die Inhaber der überprüften Pässe mit ihren Namen und mit ihrem Heimatort genannt werden.

Bedeutete die Ausstellung von Pässen oder deren Revision für die Konsuln im allgemeinen eine Routineangelegenheit, so bereitete ihnen andererseits die Nachforschung nach in den Niederlanden oder Belgien bereits länger ansässigen oldenburgischen Militärflichtigen, die sich seit Jahren nicht wieder bei ihnen gemeldet hatten, erhebliche Schwierigkeiten. Natürlich kam es immer wieder vor, daß Oldenburger, die als Gewerbetreibende oder auch als Seefahrer in den Niederlanden bzw. in Belgien Arbeit gefunden hatten, einheimische Frauen heirateten und dann hier für dauernd seßhaft wurden. Andere Männer mögen auch versucht haben, sich

durch ihren Aufenthalt im Ausland auf längere Zeit dem einheimischen Wehrdienst entziehen zu können, indem sie es vermieden, im oldenburgischen Konsulat den für Militärflichtige üblichen Urlaubs- und Reisepaß prüfen bzw. verlängern zu lassen. Blieben Deutsche im wehrpflichtigen Alter längere Zeit in den Niederlanden, so konnte es ihnen durchaus passieren, daß sie in die niederländische „Garde communale“ — eine Art von Miliz — eingezogen wurden. Dies geschah dann oft genug gegen ihren erklärten Willen. 1834 gehörte Johann Joseph Kuhlmann aus Reselage, Amt Damme, in Bergen op Zoom einer solchen Truppe an. Der seit 1824 in Arnhem (Arnheim) als umherziehender Strumpfhändler ansässige Johann Lambertin Meyerratken, gebürtig aus Benstrup bei Lönningen, wurde 1828 in die sog. „Schüttere“ — die Garde communale — eingezogen. Da er im Winter, wenn die Geschäfte brachlagen, in seiner Heimat weilte, galt er niederländischen Behörden als Deserteur.

Zu den Oldenburgern, die ständig in den Niederlanden wohnten, gehörte u. a. Johann Theodor Schulz, geb. 1811 in Dinklage, der als Gehilfe bei dem Uhrmacher Hammacher in Amsterdam arbeitete. Johann Gerd Meyer aus Döhlen (Amt Wildeshausen) verdiente sich — wie übrigens andere Oldenburger — zeitweise seinen Unterhalt als Arbeiter in der Zuckerfabrik von de Bruyn in Amsterdam. Bernhard Benedix, geb. 1812 in Vechta, ging in den Niederlanden, angeblich in Amsterdam, dem Gewerbe eines Kupferschmiedes nach. Alle hier erwähnten oldenburgischen Untertanen unterstanden noch der Kontrolle ihrer Heimatregierung, besonders insofern sie ihren Wehrdienst dort noch nicht geleistet hatten⁵⁾.

Die am 10. Februar 1831 in Frankfurt am Main zwischen den souveränen Staaten und den Freien Städten im Deutschen Bund abgeschlossene Kartellkonvention verpflichtete auch das Königreich der Niederlande, flüchtige Soldaten, aus dem zum Deutschen Bund gehörigen Herzogtum Oldenburg an die herzogliche Regierung auszuliefern⁶⁾. Diese Vereinbarung galt selbstverständlich für beide Seiten. In der Praxis ließ sie sich keineswegs immer durchführen, so z. B., wenn der gesuchte Oldenburger Wehrpflichtige in dem fremden Lande unauffindbar blieb.

Angenehmer als die Fahndung nach Oldenburgern, die im Verdacht standen, daß sie sich dem Wehrdienst entziehen wollten, war die Unterstützung Bedürftiger⁷⁾. So mancher Oldenburger, der zunächst in der Landwirtschaft oder in der Schifffahrt der westlichen Nachbarstaaten sein Geld verdient hatte und dann schwer-



krank in ein Hospital eingeliefert worden war, verfügte nicht über das notwendige Bargeld, um bei der Entlassung aus dem Krankenhaus die inzwischen erwachsenen Verpflegungs-, Arzt- und Apothekenkosten vollständig oder teilweise erstatten zu können. Verstarb der betreffende Saisonarbeiter oder Seemann an den Folgen seiner Krankheit, mußten die in Südoldenburg wohnenden Angehörigen, wenn sie dazu im Stande waren, die Kosten übernehmen. Die Ermittlungen der Konsuln gestalteten sich besonders schwierig, wenn die Angehörigen ausgewandert waren oder aber es ablehnten, für den in Not geratenen Verwandten die vorgestreckte Summe zurückzuzahlen. Häufig weigerten sie sich auch deshalb, weil sie sich selbst in materieller Not befanden. War der Kranke aus dem Hospital als zwar nicht arbeits-, aber doch reisefähig entlassen worden, blieb ihm nur noch die Heimreise als Alternative. Der mit einem Londoner Paß versehene Invalide August Hornemann aus Dinklage konnte seine Fahrt oder Wanderung zur Heimat im September 1832 erst antreten, nachdem ihm das Antwerpener Konsulat einen Vorschuß in die Hand gegeben hatte. Ähnlich erging es Joseph Klöker aus Harpendorf im August 1841. So mancher münsterländische Seemann nahm auch die Unterstützung der oldenburgischen Konsulate in Antwerpen, Rotterdam oder Amsterdam in Anspruch, weil er durch Schiffshavarie sein meistens bescheidenes Hab und Gut verloren hatte. Es blieb nicht aus, daß sich arbeitsunwillige Männer aus dem späteren Südoldenburg, die sich vor allem durch Betteln ernährten, unter Vorspiegelung falscher Tatsachen Unterstützungen erschlichen⁸⁾.

Die bisherigen Darlegungen basierten weitgehend auf der überlieferten Korrespondenz zwischen dem Oldenburgischen Kabinettsministerium und dem Oldenburgischen Konsulat in Antwerpen. Aus den Listen zu den dortigen Jahresberichten geht hervor, daß die münsterländischen Schiffer, die auf dem Konsulat in Antwerpen vorsprachen, vor allem aus zwei Kirchspielen kamen, aus Steinfeld und aus Lohne. In der Regel zogen sie Ende März oder Anfang April jedes Jahr in Gruppen nach Holland und Belgien, um sich dort von einem Kapitän anheuern zu lassen. Im Spätherbst schlugen sie dann den umgekehrten Weg ein.

In den Amtshandlungen des Antwerpener Vize- bzw. Generalkonsulats zwischen 1835 und 1855 werden die Namen von etwa 28 Steinfelder Seeleuten genannt. z. T. zwei- bis viermal, von Lohne sind es entsprechend etwa 22. Seltener tauchen Seeleute aus den Kirchspielen Damme, Dinklage, Holdorf, Bakum und Löningen in den Berichten der Antwerpener Konsuln zwischen 1835 und 1855

auf. Auch die seinerzeit sehr bekannten Barßeler Seeleute sind in den Antwerpener Konsulatsberichten aus der fraglichen Zeit mit relativ wenigen Namen vertreten.

Diese eine Angabe ist jedoch nicht geeignet, um daraus weiterreichende Schlüsse über die Rolle der Barßeler in der niederländischen und belgischen Seefahrt in den ersten beiden Dritteln des 19. Jahrhunderts ziehen zu wollen. 1855 lebten bei einer Gesamtzahl von 1930 Einwohnern in Barßel 127 von der Seeschifffahrt sowie 195 von der Flußschifffahrt. In der Gemeinde Steinfeld, die 1858 3037 Einwohner hatte, fuhren 1858 195 Männer zur See, in der 1855 4207 Einwohner umfassenden Gemeinde Lohne gab es immerhin noch 135 Seeleute⁹⁾.

Die große Masse der münsterländischen Seeleute setzte sich im 19. Jahrhundert aus einfachen Matrosen zusammen. Steuerleute oder Kapitäne werden selten genannt. Es ist kein Zufall, daß die Kapitäne öfters in Holland, seltener wohl in Belgien Fuß faßten und dann allmählich zu Holländern bzw. Belgiern wurden. Franz Heinrich Nieberding aus Steinfeld, der Kaufmann und Reeder in Antwerpen war, bewarb sich 1830 um die Stelle des Vizekonsuls in dem inzwischen belgisch gewordenen Antwerpen. Sie wurde dann allerdings einem anderen zugesprochen, J. Fuchs, der viele Jahre, seit 1836 als Generalkonsul, dieses verantwortungsvolle Amt innehatte.

Das Netz der wirtschaftlichen und bevölkerungsmäßigen Beziehungen der Münsterländer zu Belgien und den Niederlanden war in jener Zeit schon erstaunlich dicht geknüpft. Die Schifffahrt der Holländer und der Belgier übte die Anziehungskraft eines Magneten auf die landarme Heuerlingsschicht Steinfelds und Lohnes, Dammes und Holdorfs aus. Es fällt auf, wie sich seit dem 18. Jahrhundert in den einzelnen Regionen des Münsterlandes ganz unterschiedliche Gewerbe, meistens als Nebenerwerb, entwickeln. In der Umgebung Löningsens spielte der Handel mit Strümpfen eine dominierende Rolle. Die sog. Matrosenstrümpfe, recht grobe Socken, wurden hier sowie in dem näheren und weiteren Umland in Heimarbeit gestrickt. Einzelne geschäftstüchtige Einheimische zogen mit dieser Ware durch Holland und Belgien, um sie — vermutlich vor allem bei den dortigen Seeleuten — abzusetzen.

Im Amt Steinfeld herrschte dagegen — wie schon herausgestellt wurde — die Schifffahrt als Nebenerwerb der Unterschicht vor. Im 18. Jahrhundert beteiligte sich ein Teil der dortigen männlichen Bewohner am Walfang in der nördlichen Arktis, nach den Befreiungskriegen stand der Herings- und Kabeljaufang im Vorder-



grund. Es ist bisher noch nicht ergründet worden, weshalb nun gerade die im südlichen Münsterland — weitab von der Nordsee — wohnenden Menschen seit dem 18. Jahrhundert die Fahrt zur See als Saisonarbeit betrieben.

Die Namen einzelner Männer, die sich am holländischen Heringsfang beteiligten, sind überliefert. Von Franz Theodor Ordning, geb. 1813 in Südlohne, heißt es 1844, er sei seit seinem 14. Lebensjahr zusammen mit seinem Vater von Vlaardingen (bei Rotterdam) aus auf den Heringsfang gefahren. Sein Vater sei auch bis 1831 — als Steuermann bzw. als Kapitän — an den Erträgen der niederländischen Heringsfischerei beteiligt gewesen. Ebenso wissen wir von Friedrich Buddenböhmer aus dem Kirchspiel Lohne, daß er 1834 von Vlaardingen aus zur See fuhr. Nach Ordning jun. und nach Buddenböhmer wurde übrigens vom Oldenburgischen Militärkollegium gefahndet. Auch von Amsterdam aus gingen einige Münsterländer Männer zusammen mit Holländern auf See, um Heringe zu fischen.

Die guten Fangerträge, welche niederländische Heringsfischereigesellschaften in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts erzielten, scheinen einige Steinfelder Heuerlinge 1817 ermuntert zu haben, ihrem Beispiel durch Gründung einer eigenen Heringsfischereigesellschaft zu folgen. Laut ihrem Antrag vom 18. Oktober 1819 sollte diese ihren Sitz in Elsfleth oder einem anderen oldenburgischen Weserhafen erhalten. Bei allen drei Initiatoren handelte es sich um erfahrene Seeleute, die bisher auf Emden oder anderen preußischen Heringsloggern gefahren waren¹⁰⁾. In ihrem Unternehmungsgeist versuchten sie glaubhaft zu machen, daß sich genügend junge Seeleute mit Kapital melden würden, um ein solches Unternehmen finanziell zu tragen. Die Regierung in Oldenburg scheint dann aber doch nicht den Antrag genehmigt zu haben, vermutlich deshalb, weil die Einkünfte der bestehenden Heringsfischereien in Emden und anderorts seit Jahren deutlich zurückgingen¹¹⁾.

Es war nicht etwa der Ruf mangelnder Erfahrung in der Kunst der Seefahrt, der das Projekt der Steinfelder Heringsfischer hatte scheitern lassen. Im Gegenteil: In den Berichten der Steinfelder Amtmänner aus dieser Zeit wurde immer wieder ihre Seetüchtigkeit und seemännische Geschicklichkeit hervorgehoben. Um so mangelhafter waren ihre theoretischen nautischen Kenntnisse. Die meisten Steinfelder, die sich von Holland oder von Bremen aus auf die schwankenden Bretter der Segler begaben, blieben während ihres ganzen Arbeitslebens Matrosen. In klarer Erkenntnis

dieser theoretischen Defizite hatte sich J.H. Rabe, nach 18 Seereisen auf Kauffahrtei- und Grönlandfahrern mit dem Steuermannspatent ausgerüstet, in Mühlen (Gem. Steinfeld) niedergelassen, um dort als Schulhalter nicht nur den Dorfkindern Elementarunterricht zu erteilen, sondern auch junge Seeleute aus dem Steinfelder Kirchspiel in der Schifffahrtskunde zu informieren¹²⁾. Diesen bisher in winterlichen Abendstunden veranstalteten Kursunterricht plante er in eine Art von Wintertageschule für nautischen Unterricht umzuwandeln. Um das dafür erforderliche Lehrmaterial (Lehrbücher in holländischer und deutscher Sprache und nautische Geräte) beschaffen zu können, erhielt er für die geplante Schule vom Herzog ein Gnadengeschenk von 150 Rtl. Nach einigen Wintern intensiven Unterrichts waren nur noch wenige Steinfelder Seeleute bereit, das relativ hohe Schulgeld aufzubringen. 1831 gab Rabe schließlich das noch vorhandene Unterrichtsmaterial an den oldenburgischen Amtmann von Steinfeld zurück¹³⁾.

Im Anschluß an den Steinfelder Lehrer Rabe unternahm der Lehrer Lohmann in Dinklage zwischen 1832 und 1837 einen neuen Versuch. Lohmann wollte mit seinen einjährigen Kursen die seemännische männliche Jugend in der Umgebung Dinklages auf die Seefahrtsschule in Elsfleth vorbereiten, die 1832 als privates Lehrinstitut gegründet worden war¹⁴⁾. Als man 1831 die Einrichtung der neuen Navigationsschule an der Unterweser plante, rechnete man aber anscheinend kaum mit Schülern aus den ehemals münsterschen Ämtern, „weil diese letzteren fast ohne Ausnahme nicht auf Oldenburgischen Schiffen, (. . .) sondern auf Ostfriesischen (d. h. Hannoverschen. D. Verf.) oder Holländischen Schiffen sich engagieren“¹⁵⁾. Es wird hier deutlich, daß das Herzogtum Oldenburg um 1830 in wenigstens zwei Seefahrerprovinzen eingeteilt war. Die Einwohner aus dem alten Herzogtum — Nordoldenburg — fuhren in der Regel auf oldenburgischen Schiffen, die Steinfelder und Lohner dagegen vornehmlich unter niederländischer oder belgischer Flagge. Eine Sonderrolle nahm die nicht kleine Gruppe der Barßeler Seeschiffer ein, die zwischen 1820 und 1850 meistens unter hannoverscher Flagge gesegelt zu haben scheinen. Auch in Barßel scheiterte der Versuch, eine Seefahrtsschule einzurichten.

Das 1861 der Regierung in Oldenburg vorgetragene Projekt ist von dort nicht genehmigt worden¹⁶⁾. Damit scheiterte der dritte Versuch, im heutigen Südoldenburg ein Lehrinstitut für die örtliche Schifferjugend zu etablieren. Nur eine oldenburgische Schiff-



fahrtsschule an der Unterweser hatte auf die Dauer eine Überlebenschance.

Anmerkungen

- 1) Vgl. Franz Bölsker-Schlicht, Münsterländische Hollandgänger in englischer Kriegsgefangenschaft, in: Jahrb. für das Oldenburger Münsterland 1987, S. 115-120 und F.-W. Schaer, Als Hollandgänger verstorbene Münsterländer 1815-1870, ebenda, S. 121-128.
- 2) Auswärtiges Amt in Den Haag an das Oldenburgische Kabinettsministerium, 22. 4. 1848 (Niedersächsisches Staatsarchiv Best. 70 Nr. 3698). Die weiter unten zitierten Archivalien befinden sich ebenso im Staatsarchiv Oldenburg.
- 3) Jahresberichte des Oldenburgischen Konsulats in Antwerpen (Best. 31-13-73 Nr. 29 und Nr. 33) und Jahresberichte des Oldenburgischen Konsulats in Amsterdam (Best. 31-13-73 Nr. 32). Zur frühen Geschichte beider Konsulate vgl. Stefan Hartmann, Die Entwicklung des oldenburgischen Konsulatswesens unter Herzog Peter Friedrich Ludwig, in: Peter Friedrich Ludwig und das Herzogtum Oldenburg. Beiträge zur oldenburgischen Landesgeschichte um 1800, Hrsgb. Heinrich Schmidt, Oldenburg 1979, S. 137 ff.
- 4) So z.B. Bürgerschaft für Anton Meyer aus Vechta und Hermann Anton Knölmann aus Steinfeld (Antwerpen 5. 1. 1842), für Johann Heinrich Anton Sahlfeld aus Kirchspiel Steinfeld (1839). Clemens Wellerding aus Steinfeld hinterlegte im Juli 1843 sein Guthaben bei Borgerding, nachdem er von dem belgischen Schiff „Louise“ abgemustert worden war (Best. 31-13-73 Nr. 29).
- 5) Liste der im Königreich der Niederlande sich aufhaltenden ausgetretenen oldenburgischen Wehrpflichtigen. Anlage zum Bericht des Militärkollegiums vom 5. 8. 1834 (Best. 31-13-58 Nr. 24).
- 6) Gesetz-Sammlung für das Herzogtum Oldenburg, 6. Band, Oldenburg 1833, S. 529 ff.
- 7) Von den oldenburgischen Konsuln geleistete Vorschüsse (Best. 70 Nr. 7081).
- 8) Best. 31-13-16 Nr. 2b und Best. 31-13-73 Nr. 32.
- 9) K.G. Böse, Das Großherzogtum Oldenburg. Topographisch-statistische Beschreibung desselben, Oldenburg 1863, S. 552 und 620 ff.
- 10) Best. 70 Nr. 7129, Fasc. 1. Verhandlung vor dem Amt Steinfeld zu Hopen, 18. 10. 1819. Initiatoren waren Franz Hinrich Kreymborg, (Heuermann bei Zeller Zerhusen, Südlohne), David Trenkamp (Heuermann bei Fangmann/Brokdorf) und Franz Schleper (Heuermann bei Zerhusen/Südlohne).
- 11) Ebenda. Bericht des Amtes Steinfeld vom 31. 1. 1820.
- 12) Best. 70 Nr. 7161: Vorstellung Rabes vom 13. 7. 1831.
- 13) Ebenda. Protokoll vom 30. 4. 1831 sowie Bericht vom 16. 5. 1831.
- 14) Ebenda. Verfügung der Regierung vom 8. 7. 1832; Bericht vom 24. 5. 1838.
- 15) Best. 70 Nr. 7161. Bericht der Regierung an das Kabinettsministerium vom 30. 5. 1831. — Übrigens befand sich nach dem Bericht der Schifffahrtsschule Elsfleth vom 11. 4. 1842 kein einziger Münsterländer unter den 29 Schülern.
- 16) Best. 70 Nr. 7161 Fasc. 7.

Elfriede Heinemeyer

Möbel aus dem Oldenburger Münsterland und dem angrenzenden Artland im Landesmuseum Oldenburg

Die Sammlung volkstümlicher Möbel des Landesmuseums in Oldenburg umfasst im wesentlichen Bestände aus den Kernlanden des ehemaligen Herzogtums. Dagegen ist die Zahl der aus den angrenzenden Gebieten stammenden Beispiele eher gering, doch lassen sich an ihnen nahezu alle landschaftlichen Sonderformen aufzeigen. Diese, in heutiger Sicht, ungleiche Akzentuierung liegt in der Geschichte des Museums begründet, auf die im folgenden kurz eingegangen werden soll.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, stammt der Altbestand der Möbel aus dem ehemaligen Kunstgewerbemuseum. Dieses war eine Gründung des Kunstgewerbevereins, der sich im Jahre 1887 konstituierte und im April 1890 wurde am Stau-Ecke Gottorpstr. ein Gebäude erworben, das der ständigen Ausstellung der Sammlungen dienen sollte. Angekauft wurden hervorragende Beispiele aus allen Gebieten der angewandten Kunst. Dabei lag das Schwergewicht nicht primär auf Objekten mit regionalem Bezug, sondern es wurde eine möglichst vielseitige Sammlung charakteristischer Beispiele aus allen Gebieten des Kunstgewerbes angestrebt. Die Provenienz war dabei eher zweitrangig, dies wird der Grund für das häufige Fehlen von Herkunftsangaben sein, aber auch für den Erwerb einer großen Sammlung von Schmiedeeisen im süddeutschen Raum, der 1895 erfolgte.¹⁾ Als Kriterium für einen Ankauf galt einzig die Qualität der handwerklichen Arbeit, die als Innovation für die verschiedenen Berufsgruppen dienen sollte. So wurde ein Möbel zwar als historisches Dokument betrachtet, jedoch nur unter dem Aspekt einer besonderen Technik oder einer Zierform.²⁾

Auffällig ist, daß nach der Gründung des Landesmuseums im Jahre 1921, in das die Bestände des Kunstgewerbemuseums integriert wurden, die Gruppe der aus Südoldenburg und dem Art-
