

65.1

Beschafft
aus
Mitteln der
Stiftung
Volkswagenwerk

64.10.817

Lg 1601

GESCHICHTE BREMERHAVENS



Johann Smidt, Bürgermeister von Bremen,
der Gründer Bremerhavens

GESCHICHTE BREMERHAVENS

VON

DR. GEORG BESSELL
STUDIENRAT IN BREMERHAVEN

*

MIT 8 KARTEN
UND 34 ABBILDUNGEN

*

BREMERHAVEN 1927

VERLAG VON F. MORISSE

H
bre
905.1
142

ALLE RECHTE VORBEHALTEN
COPYRIGHT 1927 BY F. MORISSE, BREMERHAVEN



~~64. C. 819~~
A Y 5142

DRUCK DER SPAMERSCHEN BUCHDRUCKEREI IN LEIPZIG

VORWORT

Das vorliegende Buch ist im Auftrage des Magistrats von Bremerhaven geschrieben worden. Es erscheint anläßlich der Feier des hundertjährigen Bestehens der Stadt im Jahre 1927. Seine Fertigstellung in der kurzen Zeit von kaum zwei Jahren war nur möglich durch die vielfache Förderung und Unterstützung, die dem Werk von verschiedenen Seiten zuteil geworden ist.

Die Stadt Bremerhaven bewilligte dem Verfasser einen zweijährigen Urlaub, stellte amtliches Material in reichem Maße zur Verfügung und gewährte auch sonst jede Hilfe, die sich als nötig erwies.

Eine wertvolle Vorarbeit war von Herrn Professor Werner, dem langjährigen Leiter der hiesigen Stadtbibliothek, durch Sammlung von Material und Zusammenstellung von Literatur geleistet worden. Herr Professor Werner hatte es ursprünglich selbst übernommen, die Geschichte Bremerhavens zu schreiben, mußte aber später aus Gesundheitsrücksichten davon absehen. Doch hat er auch weiterhin an der Vollendung der Stadtgeschichte lebhaften Anteil genommen und die Arbeit aus seiner langen Erfahrung und seiner genauen Kenntnis Bremerhavens, die er sich während seiner 40jährigen Wirksamkeit in der Stadt erworben hat, durch manchen fördernden Hinweis erleichtert.

Von den benutzten Akten stammt — abgesehen von den städtischen Akten — der weitaus größte Teil aus dem Staatsarchiv in Bremen, das in sehr entgegenkommender Weise alles erforderliche Material der Stadtbibliothek in Bremerhaven übersandte. Auch die Handelskammer und das Smidt-Archiv in Bremen, das Bremische Amt in Bremerhaven und das Staatsarchiv in Hannover haben Akten zur Verfügung gestellt. Vielfach haben staatliche und städtische Behörden und Institute, insbesondere das Hafenbauamt in Bremerhaven und sein Leiter, Herr Baudirektor F. Claussen, durch Ertei-

lung von Auskünften und Überlassung von Material die Arbeit gefördert. Auch mündliche und schriftliche Mitteilungen von privater Seite sind der Stadtgeschichte zugute gekommen. Die beiden historischen Karten hat Herr Lehrer F. Müller, den Stadtplan von Bremerhaven Herr Lehrer O. Hoffmann gezeichnet.

Obwohl das Buch durchaus auf wissenschaftlicher Grundlage beruht, wendet es sich nicht in erster Linie an den Geschichtsforscher. Es möchte vielmehr in möglichst weiten Kreisen Interesse erwecken für die Geschichte unserer jungen Hafenstadt, die doch an nicht wenigen Stellen von Dingen berichten kann, die mehr als lokalhistorische Bedeutung besitzen. Um die Verbreitung des Buches durch keine äußere Schwierigkeit zu behindern, hat die Stadt es durch einen erheblichen Verbilligungszuschuß ermöglicht, daß der umfangreiche Band trotz der hohen Herstellungskosten zu einem sehr geringen Preise verkauft werden kann. Der Verfasser und ebenso der Verleger hoffen auch ihrerseits alles getan zu haben, um das Buch zu dem zu machen, was es nach dem Willen seiner Auftraggeber sein soll: ein Geschichtswerk, das ein getreues und lebendiges Bild von den wechselvollen Schicksalen des Landes an der Wesermündung und von der Entwicklung seiner wichtigsten Hafenstadt gibt, und eine Jubiläumsgabe, die der Bedeutung Bremerhavens für den bremischen Staat und für das Unterwesergebiet entspricht.

INHALT

Einleitung 1

Erstes Buch:

Bremen und die Unterweser bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts.

I. Kapitel: **Bremen und das Unterwesergebiet im Mittelalter** 11
Dominium Visurgis S. 11. Früheste Nachrichten S. 13. Die ersten Kämpfe um die Freiheit der Weser S. 24. Bremische Eroberungen an der Unterweser S. 35.

II. Kapitel: **Die Karlsburg** 47
Das Ende des Dominium Visurgis S. 47. Der Bau der Karlsburg S. 63. Belagerung und Ende der Karlsburg S. 76.

III. Kapitel: **Welthandel und Franzosenzeit** 89
Der Beginn des bremischen Welthandels S. 89. Das Unterwesergebiet 1795—1810 S. 99. Bremische, hannoversche, französische Hafenpläne S. 103. Die Befreiung S. 109.

Zweites Buch:

Die Entstehung Bremerhavens.

IV. Kapitel: **Bürgermeister Smidt** 119
Smidts politische Lehrzeit S. 119. Bremens wirtschaftliche Lage nach 1815 S. 126. Wachsende Schwierigkeiten der bremischen Schiffahrt S. 131. Der Anlaß zur Gründung von Bremerhaven S. 138.

V. Kapitel: **Der Vertrag mit Hannover** 142
Vorarbeiten in Bremen S. 142. Die ersten Verhandlungen in Hannover S. 151. Widerstand in London S. 163. Die Konvention von Derneburg S. 172. Untersuchung und Ankauf des Geländes S. 184. Abschluß des Hauptvertrages S. 195.

VI. Kapitel: **Die Gründung der Stadt** 206
Opposition in Bremen S. 206. Bau des Hafens S. 216. Entstehung des Ortes S. 231. Eröffnung des Hafens S. 240. Goethe und Bremerhaven S. 246.

Drittes Buch:

Bremerhaven bis zur Einführung der Stadtverfassung.

VII. Kapitel: **Das erste Jahrzehnt** 253
Bremerhavens Bedeutung für Bremen S. 253. Entwicklung des Ortes S. 261. Hafen und Auswanderung S. 275. Entstehung einer selbständigen Gemeinde S. 284.

VIII. Kapitel: **Wirtschaftliche Entwicklung in den 40er Jahren** 298
Grundsteinlegung der Kirche S. 298. Die Gründung von Geestemünde S. 309. Telegraphie und Post S. 316. Beginn der Ozeandampfschiffahrt S. 322. Bau des Neuen Hafens S. 331.

IX. Kapitel: **Die Revolutionsjahre 1848—1852** 338
Ausbruch der Revolution S. 338. Küstenbefestigung und Flottenpläne S. 343. Bremerhaven als Marinestation S. 350. Vollendung des Neuen Hafens S. 361. Einführung der Stadtverfassung S. 371. Die Versteigerung der deutschen Kriegsflotte S. 378.

Viertes Buch:

Bremerhaven als Stadt.

X. Kapitel: **Stadt und Häfen in den 50er und 60er Jahren** 401
Kirchliche Verhältnisse S. 401. Anfänge der Stadtverwaltung S. 409. Stadt und Staat S. 416. Neue Aufgaben S. 422. Konflikt mit Hannover S. 430. Dampfschiffahrt und Eisenbahn S. 437. Erweiterungen der Stadt und der Häfen S. 446.

XI. Kapitel: **Von der Reichsgründungszeit bis 1880** 456
Wirtschaftliches und politisches Leben S. 456. Neue Erweiterungspläne S. 462. Im Norddeutschen Bund S. 469. Im neuen Reich S. 478. Die Stadtverfassung von 1879 S. 489.

XII. Kapitel: **Von 1880 bis zur Gegenwart** 499
Die Entwicklung der Stadt bis 1905 S. 499. Schiffahrt und Schiffsbau in den 80er Jahren S. 512. Unterweserkorrektion und Zollanschluß S. 518. Kaiserhafen-Erweiterung und Fischerei S. 530. Der bremisch-preußische Staatsvertrag von 1905 S. 542. Bremerhaven vor dem Kriege S. 558. Zerstörung und Wiederaufbau S. 574.

Anmerkungen 587
Tabellen 596
Zeittafel 600
Namenregister 604
Sachregister 613
Verzeichnis der Abbildungen und Karten 616

EINLEITUNG

Eine Geschichte Bremerhavens wird wesentlich anders aussehen als fast alle andern deutschen Stadtgeschichten. Sie alle können von jahrhundertelanger Entwicklung erzählen. Mag dann auch das Bild, das die Gegenwart bietet, bei mancher amerikanisch schnell gewachsenen Großstadt noch so verschieden sein von dem Bilde der fernen Zeit, aus der ihre älteste Überlieferung stammt; mögen die heutige Industriestadt Essen oder das mit Berlin verschmolzene Schöneberg auch keinen Zug mehr gemein haben mit den Dörfern, die einst an ihrer Stelle standen, es liegt doch in der ununterbrochenen Entwicklung irgendwie auch ein geistiges Band, das noch die moderne Großstadt mit der „alten Zeit" verbindet, die technisch so unendlich weit hinter der Gegenwart zurücksteht und die doch auf geistigem Gebiet alles das geschaffen hat, auf dem die heutige deutsche Kultur beruht. Der Stadtgeschichtsschreiber auch unserer Zeit wird von diesen, wenn auch noch so schwachen Bindungen zu berichten haben. Das Wachstum solcher Städte mag, als das technische Zeitalter die Welt umzugestalten begann, allzu heftig und ungesund geworden sein, es mag absonderliche und unerfreuliche Bildungen gezeitigt haben, die in keinem rechten Verhältnis mehr zu den bescheidenen Wurzeln standen: es ist dennoch ein natürliches Wachstum; alle diese Städte, mögen sie auch, wie viele der Kolonialstädte des deutschen Ostens, einstmals durch planmäßige Gründung von Fürsten oder Bürgern geschaffen worden sein, sind doch im Lauf der Jahrhunderte zu dem geworden, was sie sind, sie sind gewachsen. Bremerhaven aber ist ganz künstliche und bewußte Schöpfung der neuesten Zeit; dem großen Willen und der Tatkraft eines einzelnen weitblickenden Mannes verdankt es sein Dasein, Bremerhaven ist gemacht. Kaum eine Erinnerung gibt es in der heutigen Stadt, die über das 19. Jahrhundert zurückweist, nichts als etwa den Straßennamen der „Karlsburg",

die wiederum auch nur eine künstliche Gründung, und nicht einmal eine lebensfähige, war. Ringsherum liegen die alten Dörfer, die schon vor 700—800, ja, vor mehr als tausend Jahren in der Geschichte genannt werden: Blexen, wo im Jahre 789 Willehad, der Begründer der bremischen Kirche, starb, Imsum, von dem wir 1091 in einer Urkunde hören, Stotel, Elmhohe, Weddewarden, mit dem die Stadt Bremen 1291 einen Vertrag über die Beschränkung des Strandraubes schließt. Sie stehen noch heute, wohlhabender gewiß als früher, und auch sie nicht unbeeinflußt von dem ungeheuren Wandel der Zeiten, aber in ihrem Wesen doch unverändert, Bauerndörfer heute wie vor tausend Jahren. Zwischen ihnen aber, auf einem Gelände, das Jahrhunderte lang nur Wiese war, bei jeder hohen Flut vom Meere überschwemmt wurde, erhebt sich nun der ganz junge Emporkömmling, die dreiteilige Großstadt, die als Auswirkung der Gründung Bremerhavens entstanden ist, als der beherrschende Ort des ganzen Unterwesergebietes jetzt weithin unverkennbar — ein Symbol des neuen Deutschlands der Industrie und des Welthandels, das neben dem alten bescheidenen Deutschland der Bauern und kleinen Städte mit so erstaunlicher Schnelligkeit und oft so unbescheiden und traditionslos herangewachsen ist.

Auch im 18. Jahrundert sind in Deutschland noch einige Städte neu angelegt worden. Wohl alle sind fürstliche Gründungen — es ist die Zeit der absoluten Fürstenherrschaft —, meistens neue Residenzen, die kleine Orte geblieben sind, wie das württembergische Ludwigsburg, das mecklenburgische Ludwigslust. Nur Karlsruhe hat sich zu einer Großstadt entwickelt. Aber auch ein Beispiel, das an Bremerhaven erinnert, finden wir unter diesen Gründungen; es ist fast genau hundert Jahre vor der Entstehung des Unterweserhafens, 1729, als der preußische König Friedrich Wilhelm I., kaum daß er den langentbehrten Oderhafen endlich den Schweden abgewonnen hat, die Swine regulieren und als Vorhafen für Stettin Swinemünde anlegen läßt.

Die freie Hansestadt Bremen bedurfte keines fürsorglichen Landesvaters, der sich bevormundend ihrer annahm, um sie zu Glück und Wohlstand zu führen. Ihr Vorhafen, „der Bremerhaven“, wie man ursprünglich sagte, durch den die geradezu mit dem Verlust ihrer Stellung als Seehandelsplatz bedrohte Stadt sich wieder zum Range

einer wirklichen Seestadt aufschwang, um ihn nun um so eifriger zu wahren und zu festigen, — dieses großzügige und schon damals weithin bewunderte Unternehmen ist ganz ein Werk ihrer Bürger, eine Schöpfung des eben damals auch in Deutschland beginnenden bürgerlichen — zivilisatorischen — Zeitalters. Es war nicht viel mehr als ein Menschenalter her, daß das Bürgertum, nachdem es sich zuerst in England und Frankreich, dann auch in Deutschland eine große Literatur geschaffen hatte, auch politisch neben den alten Gewalten des Fürstentums und des Adels immer mehr an Bedeutung zu gewinnen begann. Das letzte Viertel des 18. Jahrhunderts hatte die Entstehung der ersten großen Republik — in den Vereinigten Staaten von Amerika (1783) — gesehen; wenige Jahre später wurde durch die französische Revolution in dem politisch führenden Staate Europas den bisher regierenden Schichten die Herrschaft durch das Bürgertum entrissen. Es ist ein tief begründeter Zusammenhang, daß eben um diese Zeit der Handel der deutschen Hansestädte nach jahrhundertelangem Niedergang einen frischen, ja, stürmischen Aufschwung nahm. Dieses älteste und vornehmste Bürgertum Deutschlands, das sich niemals rechtlich einer Fürstenherrschaft hatte beugen müssen, hatte dennoch, wie es schien, in der Luft dieser nun vergangenen Jahrhunderte nicht frei zu leben vermocht. Jetzt war seine Stunde — wieder — gekommen.

Nach der Jahrhundertwende begann es sich überall in Deutschland lebhafter zu regen. Der große Sturmwind der napoleonischen Kriege tat das Seine dazu, die Geister zu wecken. Freiheit von jeder wirtschaftlichen und politischen Bevormundung durch die alten Mächte wurde die allgemeine Forderung des Bürgerstandes. Freiheit auf allen Gebieten war das Losungswort der Zeit, an deren Anfang für Deutschland die Freiheitskriege stehen, und es war natürlich, daß man sie zunächst nur als Zerbrechen der alten Formen verstand, als Loslösung aus allen überkommenen Bindungen, als Bruch mit vielen Jahrhunderte alten Traditionen, die nun bloß noch als hemmende Fesseln, nicht mehr als schützender Halt empfunden wurden. Allmählich sah man auch in Deutschland die Anzeichen der gewaltigen wirtschaftlichen Umwälzung, durch die das Aussehen des Erdballs in einem Jahrhundert verändert wurde wie vorher nicht in Jahrtausenden. Ein stolzes Bewußtsein der Kraft, die das neubefreite

Individuum entfalten konnte, ein Gefühl von der Großartigkeit der Epoche, der man entgegenging, war in den führenden Geistern lebendig. In diese Zeit fällt die Gründung Bremerhavens.

In der eigentlichen Geschichte unserer Stadt ist nichts von alten Zeiten zu erzählen. Es gibt in ihr keinerlei Romantik, keine erinnerungsreichen Bauwerke, keine Sagen, nichts von ruhmreicher Vergangenheit. Der achtzigjährige Goethe, der Amerika pries, daß es besser daran sei „als unser Kontinent, der alte", zeigte so lebhaftes Interesse für die neuen Hafenbauten „bei Geestendorf und dem Leher Hafen", daß er einen aus Bremen gebürtigen Bekannten mehrmals um Nachrichten darüber bat. Die Vermutung besteht, daß das Bild des sterbenden Faust, des „Wasserbauingenieurs", der das Meer mit gewaltigen Bauten bezwingen will, diese dichterische Vorwegnahme des modernen abendländischen Menschentums, nicht ohne die Hilfe der Nachrichten, die Goethe sich von den neuen Anlagen an der Wesermündung hatte geben lassen, zustande gekommen ist. Bremerhaven seinerseits nahm keine Notiz von Goethe. Dem Deutschland, dessen Hauptstadt Weimar hieß, gehörte es nicht mehr an; es war ein Baustein zu dem neuen Deutschland, dessen Hauptstadt ein wenig anders aussieht. Hier können nicht Musik oder Philosophie eine bedeutende Rolle spielen wie in den alten Kulturstätten Deutschlands, Bremerhaven muß zunächst und vor allem eine Stadt der Arbeit und der kühlen Berechnung sein, nüchtern, praktisch und klar, wie unsere späte Zeit ist und alle die Werke es sind, die ihren charakteristischen Stempel tragen. Man braucht nur einen vergleichenden Blick auf die Stadtpläne von Bremen und von Bremerhaven zu werfen, um den Unterschied der Zeiten zu erkennen. Wie schon die neuen planmäßig angelegten Städte des 18. Jahrhunderts, wie alle neuen Stadtteile in älteren Städten und selbstverständlich auch die beiden Hafenorte, die bald nach Bremerhaven in seiner Nähe und nicht ohne sein Vorbild gegründet worden sind: das hannoversche Konkurrenzunternehmen Geestemünde und die in den 50er Jahren entstandene preußische Marinestation Wilhelmshaven, so zeigt auch Bremerhavens Stadtplan vorwiegend das nüchterne Rechteckschema, in das nur die Geeste durch ihren eigenwilligen Lauf an einigen Stellen eine störende Unregelmäßigkeit bringt. Auch auf die Straßennamen verwandte man keine überflüssige Mühe:

Am Hafen und Am Graben, Markt-, Fähr-, Kirchen-, Kurze und Lange Straße — das alles klingt nicht sehr poesievoll, aber es ist klar und sachlich und war für jedermann leicht zu behalten.

Bremerhaven ist keine Stadt, die auf den ersten Anblick das Herz gewinnt. Wer nicht ohne den romantischen Zauber leben kann, den stillere, edlere und geistig reichere Zeiten vielen älteren und glücklicheren Städten Deutschlands verliehen haben, der wird es hier nicht aushalten. Aber ihn wird auch Bremerhaven nicht brauchen können. Wer hier freudig wirken will, der muß, bewußt oder unbewußt, ein Gefühl haben für die kühle und unromantische Schönheit, die unsere Zeit allein noch zu schaffen vermag; ein Empfinden für das Großartige und Erhebende in der rastlosen und entsagungsvollen Arbeit für fernliegende Ziele, die der einzelne kaum überschaut; ein Verständnis für die eigentümliche sieghafte Eleganz, die in der vollendeten Lösung einer technischen Aufgabe liegt. Aber wenn die kulturellen Pflichten im engeren Sinne nicht im Mittelpunkt des Lebens stehen können, wie es sich hier an der Unterweser entwickelt hat, so bedeutet das ja nicht, daß sie vernachlässigt werden sollen. Das Dasein dieses Buches, das, als Jubiläumsgabe der Stadt Bremerhaven, nicht nur zur Geschichte der engeren Heimat, sondern zu dem umfassenderen Thema vom Wachstum der deutschen Seeinteressen einen kleinen Beitrag liefern möchte, darf zuletzt auch als ein Beweis dafür gelten.

Gerade der große, der „königliche Kaufmann“ hat stets gewußt, daß der Mensch vom Brote allein nicht leben kann. Fast traditionslos ist Bremerhaven — wie das ganze neue Deutschland — emporgewachsen. So mußte es wohl sein, damit überhaupt das Neue, das notwendig war, gegenüber der natürlichen Übermacht, die das Alte zunächst immer behauptet, sich durchsetzen konnte. Aber schon lange fühlen wir es nun, daß es so nicht bleiben darf, daß die Verbindung des fast noch seelenlosen Neuen mit dem reichen Erbe der Vergangenheit die Aufgabe der deutschen Zukunft ist. Das Deutschland der Zukunft wird nicht vollkommen sein ohne das, was das Deutschland Goethes ihm zu geben hat, aus dem es ja doch schließlich hervorgewachsen ist — so wie Bremerhaven nicht bestehen kann ohne seine alte, große und ruhmreiche Mutterstadt Bremen. Denn hier liegen doch zuletzt die Wurzeln — wie seines Daseins über-

haupt, so auch seiner ganzen Entwicklung und seines weiteren Blühens und Gedeihens. In diesem Sinne ist also auch unsere junge Pflanzstadt doch nicht so ganz ohne jede Beziehung zu dem tausendjährigen Gange der alten deutschen Geschichte, wie es ursprünglich geschienen hatte. Durch ihre Mutterstadt zum mindesten, von der sie ihren Namen trägt, ist auch sie, wenn auch in anderer Weise, als es sonst bei deutschen Städten der Fall ist, mit den ältesten Quellen des deutschen Kulturlebens verbunden. Die tatsächliche Geschichte Bremerhavens reicht nicht über das 19. Jahrhundert zurück. Aber es hat gleichsam eine geistige Vorgeschichte in den Beziehungen, die Bremen von alters her mit den Gebieten an der Mündung seines Stromes, seiner „königlichen Straße", verknüpft haben. Von ihr werden wir zu erzählen haben.

Es ist ein Stoßseufzer über die Last des Historischen, die wir alten Europäer zu tragen haben, wenn Goethe Amerika beneidet, das „keine verfallenen Schlösser" hat, nicht mit „unnützem Erinnern" beschwert ist. Die Klage ist alt, daß das Übermaß geschichtlicher Bindungen die freie Schöpferkraft lähme, daß geschichtliches Wissen im tätigen Leben nur ein Hemmnis sei. Sollen wir die Last noch freiwillig vergrößern, indem wir immer wieder rückwärts blicken, das Vergangene durchforschen? Ziemt es sich insbesondere für eine Stadt wie Bremerhaven, in der mehr als anderswo die Bedürfnisse des praktischen Lebens entscheiden, in der nicht der Blick auf die Vergangenheit, sondern der Blick auf die Zukunft das Leben beherrscht? Aber es ist ja nun einmal so, daß jede Gegenwart von ihrer Vergangenheit in unzähligen Dingen abhängig ist. Die Tatsache bleibt bestehen auch für den, der sie nicht sehen will. Wenn aber solche Bindungen da sind, dann ist es nur ein Gebot der Klugheit, sie sich einzugestehen und sie zu erkennen, um über die eigenen Schranken sich klar zu werden, statt sie absichtlich oder unabsichtlich zu übersehen. Und niemals wird eine geschichtliche Betrachtung unfruchtbar sein, wenn sie nur über der Vergangenheit nicht die Gegenwart und die Zukunft vergißt. Manches werden wir höher bewundern, manches weniger scharf tadeln, alles werden wir ruhiger verstehen, wenn wir wissen, unter welchen Bedingungen, unter welchen Schwierigkeiten es geworden ist. Und noch eine andere Erkenntnis werden wir gewinnen, die Erkenntnis, daß das Erbe der Ge-

schichte doch nicht bloß eine Last, sondern daß es auch ein Reichtum für uns ist. Es ist ein unendliches Kapital, das für uns gesammelt ist, und wir haben nicht nur seine Verwaltung, die uns Pflichten auferlegt, sondern auch seine Nutzung, die allein uns erst das Wirken ermöglicht, das unser Leben erfüllt. So gelangen wir zu der Einsicht, daß alle Tradition doch nicht nur, wie es der selbstbewußte Freiheitsdrang des vergangenen Jahrhunderts empfand, hemmende Fessel, sondern daß sie auch schützender Halt und eine Quelle lebendiger Kraft ist.

Endlich kommt noch ein Letztes hinzu. Der einzelne Mensch kann wirken nur als Glied der Gemeinschaft, die einzelne Stadt wird umschlossen von dem Leben des großen Vaterlandes. Keine Arbeit ist fruchtbar, die das vergißt. Nichts aber ist geeigneter, diese Wahrheit zu verkünden, als diejenige Betrachtung, die das einzelne einordnet in den breiten Strom geschichtlichen Lebens. Die Geschichte Bremerhavens ist ein Teil des großen und bewunderungswürdigen Aufstiegs, den Deutschland seit den Freiheitskriegen erlebt hat und den auch die schmerzlichen Ereignisse der Gegenwart nicht für immer unterbrochen haben. Nur in diesem Rahmen ist sie ganz zu verstehen, nur so kann sie wertvoll sein für die engere Heimat und — vielleicht — für das größere Vaterland.

In diesem Sinne ist die folgende Geschichte Bremerhavens geschrieben. Es ist nicht ihre Aufgabe, vorzugsweise kurzweilig und unterhaltend zu sein. Auch kann nicht erwartet werden, daß sie überall nur Erfreuliches zu berichten haben wird. Aber es wird ihr auch nicht an Abschnitten fehlen, die wohl das Interesse eines teilnehmenden Lesers beanspruchen dürfen. Den zähen Kampf zu verfolgen, in dem der bedeutendste hanseatische Staatsmann die Verwirklichung seines großen Planes gegen alle Widerstände durchgesetzt hat, ist auch heute noch der Mühe wert. Ein ganz ungewöhnliches Schauspiel — für das alte Europa —, von dem nur wenige deutsche Stadtgeschichten so klar wie die unsrige berichten können, ist dann die Stadtgründung selbst, die sich hier im hellsten Licht der neuesten Geschichte vollzieht, ein Schaupsiel, das für das Deutschland des 19. Jahrhunderts wohl nur in Wilhelmshaven seinesgleichen hat und das fast ein wenig amerikanisch anmutet, wie ja auch weiterhin Bremerhaven in manchen Zügen seines Charakters — guten wie

schlechten — an das ihm so vielfach verbundene „Drüben“ erinnert. „Amerikanisch“, wie man oft hervorgehoben hat, ist dann ja auch der ungeheure Aufschwung des deutschen Wirtschaftslebens, zumal in den letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts, die gewaltige Ausbreitung der überseeischen Verbindungen, das großartige Wachstum der deutschen Handelsflotte, und gerade dies, was den deutschen Namen am meisten in der Welt bekannt und geehrt gemacht hat und was noch heute den Deutschen am meisten mit Stolz erfüllt, spiegelt sich nicht zum geringsten Teil in der Geschichte Bremerhavens wieder. Und wenn wir endlich davon werden berichten können, wie der alte Hanseatengeist, ungebeugt durch das Schicksal, das gerade ihn so schwer wie kaum einen anderen Zweig deutschen Lebens getroffen hat, von neuem daran geht, das Verlorene wiederzugewinnen, wie gerade auch in Bremerhaven trotz der Ungunst der Zeiten neue große Anlagen geschaffen sind, andere gebaut werden oder geplant sind, so dürfen wir hoffen, die Geschichte der Stadt Bremerhaven in dem Sinne erzählt zu haben, der ihr zukommt: als ein wertvolles und wichtiges Stück deutschen Lebens.

ERSTES BUCH

BREMEN UND DIE UNTERWESER BIS ZUM BEGINN DES NEUNZEHNTEN JAHRHUNDERTS

ERSTES KAPITEL

BREMEN UND DAS UNTERWESERGEBIET IM MITTELALTER

Dominium Visurgis

1825 Mai 31 abends: Börsenversammlung — Verlesung der oldenburgischen Konsulatsinstruktion.

1825 Juni 1: Abends der Präsident (Bürgermeister Duntze), Bürgermeister Nonnen und Dr. Heineken bey mir, denen ich den mir in voriger Nacht in Gedanken gekommenen Plan auf bremische Acquisitionen an der Geeste und auf einen Handelstraktat mit Hannover mittheilte.

So beginnt eine eigenhändige Aufzeichnung des Bürgermeisters Smidt über den Gang der Verhandlungen, durch die Bremen im Jahre 1827 von dem damaligen Königreich Hannover den kleinen Landstrich an der Unterweser erwarb, auf dem sich heute der älteste Teil unserer Stadt erhebt. Es ist gleichsam die Geburtsurkunde des Gedankens, durch dessen Verwirklichung Bremerhaven entstanden ist.

Was in jener Nacht nach dem Bekanntwerden der „oldenburgischen Konsulatsinstruktion" wohl noch manches andere Mitglied des „Hochedlen und Hochweisen Rates" der freien Hansestadt mit schwerer Sorge erfüllt haben mochte, das war die drängende Not der Gegenwart, die ganz plötzlich in drohender Nähe aufgetauchte Gefahr, daß der Name Bremens als Seehandelsplatz aus dem Welthandel verschwinden könne: mit greller Deutlichkeit erkannte man die Schwäche der Grundlagen, auf denen bei der zunehmenden Versandung der Weser die bremische Handelsherrschaft beruhte. Denn da die Seeschiffe nur noch bis höchstens Brake hinaufkommen konnten, so verlangte nun Oldenburg — seit mehr als zwei Jahr-

hunderten der erbittertste Feind Bremens an der Unterweser —, daß in allen Schiffspapieren nur Brake, statt des bis dahin üblichen „Port of Bremen", als Bestimmungs- und Ausgangshafen genannt werde; auf diese Weise hoffte man wohl im Laufe der Zeit das kleine Brake zum ersten Seehandelsplatz an der Weser an Stelle des zur Landstadt gewordenen Bremen machen zu können.

Wenn nun aus dieser Not nur der eine Mann, der schon damals bei weitem angesehenste unter den vier Bürgermeistern der Stadt sofort den Ausweg fand, der uns heute so naheliegend erscheint, so war das vielleicht nicht zum wenigsten deshalb, weil er nicht bloß auf die Gegenwart, auch nicht nur auf die Zukunft sah, sondern mit seinem großen Blick auch die Vergangenheit seiner Vaterstadt umfaßte. Denn gegenüber seinen von der Natur viel mehr begünstigten Nebenbuhlern am Rhein und an der Elbe hatte Bremen von jeher einen schweren Stand gehabt. Fährlichkeiten wie die damalige waren in der Geschichte der alten, stolzen Stadt doch nichts ganz und gar Neues, — sie hatte dank der Tatkraft und dem Wagemut ihrer Bürger schon schlimmere überwunden.

Geschichtliche Erinnerungen haben bei der Gründung Bremerhavens ihre Rolle gespielt. Als im Dezember 1826 die ersten Gerüchte über die bis dahin ganz geheim betriebenen Vorbereitungen zu einem neuen Hafenbau an der Geestemündung in weitere Kreise drangen, sprach man nicht nur im benachbarten Lehe, sondern auch unter den Bremer Kaufleuten von einem „Wiederaufbau der Karlsstadt". Bedeutungsvoller ist eine Verbindung, die Bürgermeister Smidt selbst zog, wenn er in der ersten Senatssitzung, die sich mit diesem Gegenstand beschäftigt, an das bremische „dominium Visurgis", die Herrschaft über die Weser erinnerte, die Jahrhunderte lang bestanden und einstmals sogar in einem ausgedehnten Landbesitz Bremens an der Niederweser eine „reelle Basis" gehabt hatte. Nur der kurz nach dem 30jährigen Kriege erfolgte Verlust dieses Gebietes war schuld daran gewesen, daß aus der Herrschaft nun eine so drückende, das ganze Dasein der Stadt bedrohende Abhängigkeit von den beiden übermächtigen Nachbarn Hannover und Oldenburg geworden war. Es war eine Rückkehr zu der Politik, die für Bremen seit seinem Bestehen die naturgemäße war, wenn es durch die Gründung Bremerhavens dies dominium Visurgis, die

Herrschaft über „seinen“ Strom sich endlich wieder zu sichern versuchte.

Denn „seinen“ Strom hat Bremen von jeher die Weser genannt, und mit größerem Recht, als etwa das alte Köln oder Hamburg es vom Rhein und von der Elbe hätten sagen dürfen. Hat doch Hamburg, sogar für seine Seeschiffahrt, zuerst in Stade, später in Altona und Glückstadt, ja selbst in dem kleinen Blankenese zeitweilig mehr oder weniger lästige Nebenbuhler gehabt. An der Weser aber, vor allem an der Unterweser, hatte die eine Stadt Bremen bis in die Neuzeit hinein eine Alleinherrschaft gewonnen, wie sie in den andern — freilich so viel größeren — Stromgebieten niemals bestanden hat. Diese Monopolstellung an der Weser war zwar ein Vorzug für Bremen, aber es war auch fast sein einziger: es war der einzige Ausgleich für die Nachteile seiner geographischen Lage. Denn die Weser mit ihren Nebenflüssen ist das kleinste der deutschen Flußsysteme; seine Wasserstraßen stehen auch an Brauchbarkeit hinter denen des Rhein- und des Elbegebietes weit zurück; unter den großen deutschen Hafenstädten — zu denen im Mittelalter ja auch noch die holländischen und belgischen rechneten — hat Bremen von jeher das kleinste Hinterland gehabt. Um so eifriger mußte es darauf bedacht sein, seine stets so gefährdete Stellung zu behaupten, den einzigen Vorteil, den es besaß, nicht aus der Hand zu lassen, wenigstens die Weserherrschaft sich ungeschmälert zu erhalten. „Dominium Visurgis“ — diese Worte bezeichnen darum den Inbegriff der bremischen Weserpolitik in der tausendjährigen Entwicklung, auf die die Seehandelsstadt Bremen zurückblickt.

Früheste Nachrichten

Denn so lange, ja noch fast um anderthalb Jahrhunderte darüber hinaus, kennen wir den Namen Bremens in der Geschichte. Und doch schrumpfen diese tausend Jahre zu einer kleinen Zeitspanne zusammen gegenüber den Zeiträumen, mit denen die Vorgeschichte unseres Gebietes zu rechnen hat. Bis in das vierte vorchristliche Jahrtausend reichen die Funde zurück, die unsere Museen aufbewahren und die uns beweisen, daß schon damals unsere Heimat von einer indogermanischen Bevölkerung — noch nicht den eigentlichen Germanen — bewohnt gewesen ist. Erst am Anfang des zweiten Jahr-

tausends mögen dann unsere Vorfahren in Nordwestdeutschland eingewandert sein. Mancherlei lehren uns die Funde über die kulturellen Zustände in diesen Jahrhunderten — der Bronzezeit —: auch in unserem Gebiet sehen wir wenigstens einen Abglanz der überraschend hohen germanischen Kultur dieser Zeit mit ihrem erstaunlichen Goldreichtum und ihrer bewundernswerten Feinheit in der Herstellung von allerlei kunstvollen Geräten, wie sie jenseits der Niederelbe und in Ostdeutschland ihre höchste Blüte erreicht hat.

Aber noch einmal müssen fast zwei ganze Jahrtausende vergehen, bis wir — um die Zeit von Christi Geburt — zum erstenmal einen einzigen Namen, den Namen eines Volksstammes wenigstens, nach dieser endlosen Reihe von Jahrhunderten erfahren. Um diese Zeit haben die Römer, die bis dahin von germanischem Land und Volk nur ganz unbestimmte Kunde gehabt haben, ihr Weltreich bis an die Grenzen Germaniens, bis an den Rhein ausgedehnt und versuchen nun vergeblich, auch das Land zwischen Rhein und Elbe militärisch und wirtschaftlich zu gewinnen. So gelangen nun zum erstenmal Nachrichten auch von unserer Nordseeküste an ein schriftkundiges Volk, und im ersten Jahrhundert n. Chr. bringt der ältere Plinius in seiner Naturgeschichte den berühmten Bericht über die Chauken, die „im hohen Norden“ an der Küste zwischen Ems und Elbe wohnen. Sie hausen, sagt Plinius, dort, wo „in ungeheurer Weite zweimal im Zeitraum eines Tages und einer Nacht das Weltmeer in großartiger Bewegung heranwogt“, auf einem „ewigen Streitgegenstand der Natur“, von dem man nicht weiß, ob er zum Land oder zum Meere gehört, den Halligen, „auf künstlichen Hügeln“, den Wurten, und gewinnen sich durch Fischfang ihre einzige kärgliche Nahrung. Der verwöhnte Sohn einer weltstädtischen Kultur spricht aus diesem Bericht, der sich nicht genug tun kann in der Schilderung dieses „bejammernswerten Lebens“. Wenig später freilich hat ein anderer Römer, Tacitus, in seiner „Germania“ dieselben Chauken einen der angesehensten germanischen Stämme genannt, der in ungestörtem Frieden durch Gerechtigkeit herrsche. Damals — es war um das Jahr 100 n. Chr. — mochten ihre kühnen Raubzüge, auf denen sie 50 Jahre früher die reichen Küsten Galliens geplündert hatten, vergessen sein.

Wieder vergehen dann Jahrhunderte, von denen uns nichts überliefert ist, obwohl die gewaltigen Umwälzungen, die in der Welt

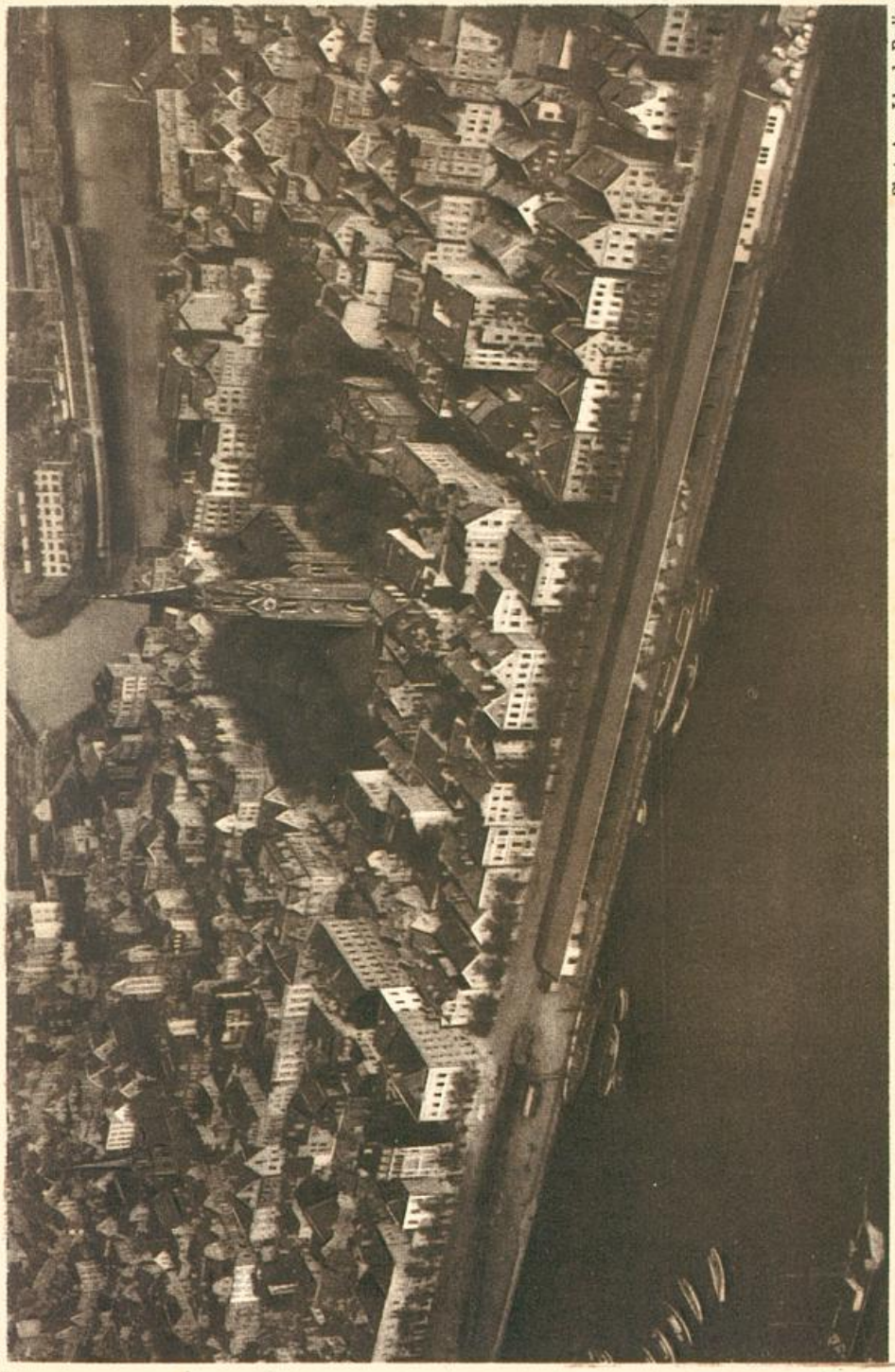
geschahen, auch für unsere Heimat nicht bedeutungslos waren. Eine ungeheure Bewegung war in die germanischen Stämme gekommen. Das Römerreich war von ihnen zerstört worden. Ein fränkischer König schickte sich an, der Nachfolger der römischen Kaiser zu werden. Auch das Unterwesergebiet war von der „Völkerwanderung" nicht unberührt geblieben. Die Chauken sind verschwunden. Ihre Hauptmasse war allmählich nach Süden gewandert und dort in andern Stämmen aufgegangen. Die zurückgebliebenen Reste verschmolzen mit den Sachsen, die nun zu beiden Seiten der Weser wohnen. Nur die Küstenländer haben sie nicht gewinnen können: dort sitzen jetzt von der Rheinmündung bis zur dänischen Grenze die Friesen.

Jetzt endlich, gegen das Ende des achten Jahrhunderts, tritt das Unterwesergebiet — und damit Bremen — in das helle Licht der Geschichte. Es ist die Zeit, wo ein gewaltiger Wille dem Abendlande eine neue Form gibt, wo der Frankenkönig Karl der Große die Sachsen als den letzten noch selbständigen und heidnischen deutschen Stamm unterwirft und zum Christentum zwingt und so mit der vollendeten Einigung der deutschen Stämme die politische Geschichte des deutschen Volkes beginnt. Nach achtjährigem Kriege hält Karl, im Jahre 780, das Werk für gelungen und teilt — wohl in Anlehnung an eine bestehende alte Gauverfassung — das Land in Missionssprengel ein. Das rechte Ufer der unteren Weser, vom Einfluß der Aller etwa bis zu dem der Geeste, bildete den Gau Wigmodi. Ihn erhielt der angelsächsische Priester Willehad zugewiesen, und sogleich begann er seine Arbeit. Aber schon zwei Jahre später, als Karl gerade die völlige Einverleibung des Landes vorbereitete, rief eben in dieser Gegend der Herzog Widukind seine Sachsen von neuem zum Kampf auf für die alte Freiheit und die alten Götter. Willehad konnte über Butjadingen entkommen. Im Lande Rüstringen aber, westlich der Wesermündung, und in Dietmarschen töteten die Sachsen einige seiner Schüler und brachten auch, wie die Lebensbeschreibung Willehads erzählt, „den Gerwal mit seinen Genossen in Bremen aus Haß gegen die Christen durch das Schwert ums Leben". Das ist die erste Erwähnung Bremens in der Geschichte.

Willehad kehrte schon wenige Jahre später in seinen Bezirk zurück, stellte die zerstörten Kirchen wieder her, und als er 787 auf Karls Befehl zum Bischof über das ganze Unterwesergebiet bis zur Ems-

mündung erhoben wurde, bestimmte er Bremen zu seinem bischöflichen Sitze. Dort erbaute er eine Kirche „von wunderbarer Schönheit", wie der Chronist sagt, — es war freilich nur ein hölzerner Bau — und weihte sie am Sonntag, den 1. November 789. „Kurz danach aber", so heißt es weiter, „kam er (denn, von frommem Eifer getrieben, bereiste er sehr oft seine ganze Diözese und suchte durch Gottes Wort gar viele im Glauben zu befestigen) nach einem Orte namens Pleccateshem" — es ist Blexen, der früheste Ortsname, der an der Wesermündung genannt wird. Dort wurde er von einem Fieber befallen und starb eine Woche nach der Weihe seiner Kirche, am 8. November 789 bei Sonnenaufgang.

So tritt uns Bremen gleich zu Beginn seiner Geschichte als der Mittelpunkt eines großen Bezirks entgegen. Das macht es wahrscheinlich, daß schon lange vor der Zeit Karls des Großen hier eine Siedlung bestanden hat, die vielleicht schon der Hauptort des alten sächsischen Wigmodi-Gaues gewesen ist und darum auch von Willehad zum Bischofssitze erwählt wurde. Wie es aber nirgends bloßer geschichtlicher Zufall ist, wenn ein Ort vor andern sich zu großer Bedeutung aufschwingt, sondern immer die Gunst der Lage wesentlich dazu mitwirkt, so ist es auch bei Bremen der Fall. Es war hier der gegebene Ort für eine größere Ansiedelung an der unteren Weser. Inmitten der weiten sumpfigen Niederungen des Bremer Beckens tritt hier ein schmaler Dünenzug, der sich von dem Geestrücken bei Achim nach dem Geestgebiet nördlich der Lesum hinzieht, ganz nahe an die Weser heran und ermöglicht so den letzten bequemen Übergang über den Fluß. Denn auch jenseits, auf dem linken Ufer, wird in geringer Entfernung bei Delmenhorst die Geest erreicht, über welche dann die Handelsstraßen vom rechten Ufer her nach Oldenburg und Ostfriesland einerseits, nach Osnabrück andrerseits weiterführten. Dazu kam, daß die Flutwelle der Nordsee Seeschiffe bis hier hinauftrug und so hier der naturgemäße Umschlagsplatz vom See- zum Flußverkehr war. Als ein Kreuzungspunkt von wichtigen Land- und Wasserstraßen also ist Bremen emporgekommen in der günstigen Brückenlage „an den Rändern" der Düne, und in diesem Sinne erklärt man denn auch seinen Namen, nach einem altgermanischen Wortstamm, der „Rand" bedeutet und der sich in unserer Sprache noch heute in dem Zeitwort „verbrämen" erhalten hat. So



Phot. Aero-Lloyd, Berlin

Bremerhaven mit dem Alten Hafen und der Geeste (1922)

mag es wohl sein, daß schon Willehad hier eine Ansiedlung vorfand, die als Flußübergang einige Bedeutung hatte — auch ein heidnisches Heiligtum hat man an der Stelle, wo später der Dom erbaut wurde, vermutet —, und es mögen auch Friesen und Sachsen, beide schifffahrtskundige Stämme, schon ein wenig Handel dort getrieben haben.

Aber in größerem Maße konnten die Vorteile der Lage natürlich erst zur Geltung kommen, als das Wesergebiet jetzt zum ersten Male einem großen Staate einverleibt wurde. Dazu war freilich durch die Erhebung Bremens zum Bischofssitz in dem damaligen „Weltreich" des christlichen Abendlandes der Grund gelegt worden. Aber noch fehlte viel daran, daß die fränkische Herrschaft gesichert war. Drei Jahre nach Willehads Tode erhoben sich die Sachsen von neuem, und nun spielten sich über ein Jahrzehnt lang gerade im nördlichen Sachsen, an der unteren Weser und Elbe, die vielleicht erbittertsten Kämpfe dieses ganzen dreißigjährigen Ringens ab. Fränkische Heeresabteilungen wurden einmal an der Unterelbe, im folgenden Jahr in Rüstringen vernichtet. Karl selbst erschien zum erstenmal im Wigmodi-Gau. Er hat sich den gemeinsamen Feind der Germanen, die Slawen, gegen die Sachsen zu Hilfe geholt, er hat das Land mehrmals planmäßig verwüsten lassen, er hat unter den Sachsen selbst Zwietracht gesät, indem er ihre Edelinge durch Ehren und Belohnungen für sich gewann. 797 endlich drang er in den äußersten Winkel zwischen Weser und Elbe vor. Er brach die Befestigungen, die die Sachsen dort angelegt hatten — vielleicht die „Heidenstadt" und die „Heidenschanze", die noch heute nördlich von Langen bei Sievern zu sehen sind — und hat über die Geest des Landes Hadeln bei Duhnen die Nordsee erreicht. Dort, bei Altenwalde, wurde eine der Burgen angelegt, die der Sicherung des Gewonnenen dienen sollten. Schließlich hat Karl in immer größerem Maßstabe von dem letzten fruchtbaren Mittel Gebrauch gemacht, das die Volkskraft der Sachsen gebrochen hat: immer mehr Gefangene und „Geiseln" führte er mit Weib und Kind aus dem eroberten Lande fort, besonders von den Wigmodiern, „die immer wieder das Volk vom Wege der Wahrheit ablenkten". Zuletzt sollen es, nach den Chronisten, Tausende gewesen sein, die er dann fern der alten Heimat verstreut im Frankenlande ansiedelte, während christliche Franken in großer Zahl an ihre Stelle gesetzt wurden. Blutige Strafbestimmungen unter-

drückten jeden Versuch der Wiederaufnahme des alten heidnischen Gottesdienstes, ein Standrechtsgesetz, wie es mit Recht genannt worden ist, aus dessen sieben Hauptartikeln mit unheimlicher Monotonie immer wieder die eine Wendung hervorklingt: „der soll des Todes sterben".

Mit diesen Maßnahmen hat Karl der Große erreicht, was er wollte: die Verbindung des Niedersachsenlandes mit dem deutschen Staate und der deutschen christlichen Kultur ist nie wieder gelöst worden. Nur ein Jahrhundert verging, da übernahm dieser Stamm die politische Führung des deutschen Reiches.

Es war ein in doppeltem Sinne dunkles Jahrhundert für unser Küstengebiet. Nur sehr Weniges ist uns aus dieser Zeit überliefert; was aber berichtet wird, das sind Überfälle und Plünderungen durch auswärtige Feinde. Denn das Reich Karls des Großen war zerfallen, und seine schwachen Nachfolger konnten kaum die alten Gebiete des inneren Deutschland schützen, geschweige denn das entfernte, damals noch so fremde Sachsenland. Das Christentum freilich hat sich auch hier weiter befestigt; denn Karl hatte ja durch die Ansiedlung vieler Franken einen starken christlichen Stamm in der Bevölkerung geschaffen, und auch von den Sachsen, denen sein Sohn Ludwig der Fromme die Rückkehr in die Heimat gestattet haben soll, mögen in der fränkischen Umgebung viele auch innerlich dem Christentum gewonnen worden sein. Willehad hatte schon unter Karl einen Nachfolger erhalten in Willerich. Damals (805) ist das Bistum Bremen endgültig begründet und zunächst dem Erzbischof von Köln unterstellt worden. Nun breitete sich von hier aus das Christentum über die Grenzen Deutschlands aus nach den nordischen Völkern: Bremen wurde der Ausgangspunkt der Mission im Norden. Schon Willerich hatte an einer Missionsreise nach Dänemark teilgenommen. Mit größerem Erfolge aber hat dann Anskar, der „Apostel des Nordens", das Evangelium gepredigt. Er ist als erster christlicher Glaubensbote nach Skandinavien, nach Schweden gekommen, und für ihn wurde, als Stützpunkt seiner Arbeit, ein neues, mit besonderen Rechten ausgestattetes Bistum in Hamburg gegründet, dem sogar Bremen — ebenso wie Verden — Teile ihrer Diözesen abtreten mußten.

Aber mochte nun die Kirche die Seelen retten, es gab keinen Staat, der für den nicht ganz entbehrlichen leiblichen Schutz gesorgt hätte.

Aus demselben Norden, der jetzt von Deutschland das Christentum empfing, kamen die Feinde, die über ein Jahrhundert lang die deutsche Küste in immer neuen Raubzügen furchtbar verheert haben: die Normannen. Gegen Ende der Regierung Ludwigs des Frommen mögen ihre Fahrten nach Deutschland begonnen haben, und einer ihrer ersten Überfälle galt der neuen Bischofsstadt Hamburg. 845 erschienen sie vor der Stadt — die Chronik erzählt von 600 Wikingerschiffen — und zerstörten sie vollständig. Erzbischof Anskar — er trug persönlich diese Würde, obwohl Hamburg noch kein Erzbistum war — mußte fliehen, und es dauerte mehr als zwei Menschenalter, ehe wieder ein Erzbischof in Hamburg residierte. Inzwischen aber war Anskar der Nachfolger des bremischen Bischofs Leuderich geworden, der in diesem Jahre starb, und die beiden Diözesen Hamburg und Bremen wurden vereinigt. Die Vorrechte Hamburgs — vor allem seine kirchliche Herrscherstellung dem skandinavischen Norden gegenüber und seine Unabhängigkeit von dem Kölner Erzbischof — gingen auf Bremen über, und schließlich wurde auch der erzbischöfliche Titel für die vereinigte Diözese endgültig gewonnen (948). Auf diese Weise ist der merkwürdige Doppelname „Erzbistum Hamburg-Bremen" entstanden. Wohl hat noch der eine oder der andere Erzbischof bisweilen in Hamburg residiert, und das Hamburger Domkapitel hat noch lange Ansprüche auf die erste Stelle im Erzstift erhoben. Aber als endlich nach Jahrhunderten — 1223 — eine endgültige Entscheidung getroffen wurde, da bestätigte sie nur die längst offenkundige Tatsache, daß in dem kirchlichen Streite der beiden Städte Bremen den Vorrang gewonnen hatte. Als bremischer Erzbischof ist eine der glänzendsten Erscheinungen unter den Staatsmännern des elften Jahrhunderts, Adalbert, der Erzieher Kaiser Heinrichs IV., in der deutschen Geschichte bekannt.

So ist Bremen aus seinen kleinen Anfängen rasch zu größerer Bedeutung emporgewachsen. Aber nur wenig Licht fällt zunächst noch von diesem Glanze auf das Gebiet an der Wesermündung. Es war freilich auch nicht gerade der einladendste Teil der großen Diözese, dies Land voll Heide und Moor, damals noch weniger als jetzt, und am wenigsten war es der Streifen an der Küste. Gerade hier ist die Veränderung der Landschaft seit jenen Zeiten am stärksten gewesen. Heute gilt auch für die deutschen Küstenbewohner das stolze Wort,

das die Holländer von sich gesagt haben, daß Gott das Meer, sie aber das Gestade geschaffen hätten. Aber dazu mußten sie erst in langer und schwerer Leidenszeit erzogen werden. Noch zur Zeit Karls des Großen waren die Küsten ganz ungeschützt. So hatte die zugleich zerstörende und aufbauende Kraft des Meeres hier seit Jahrhunderten und Jahrtausenden alles in ständigem Wechsel erhalten. Einstmals in der Urzeit, ehe der Mensch hier wohnte, waren an den Ufern des Meeres und teilweise auch der Flüsse auf dem ursprünglichen Sandboden hohe Dünenzüge zusammengeweht worden — heute sehen wir die Reste auf den friesischen Inseln, und auch der Dünenzug, an dessen Rändern Bremen entstand, ist ein Überbleibsel davon —, und in deren Schutze hatten sich fruchtbare Marschen gebildet, die weit über ihren heutigen Umfang hinaus noch das Wattenmeer und die Mellumplate umfaßten. Da, wo jetzt die Reihe der friesischen Inseln sich hinzieht, lag damals die Grenze des festen Landes. Aber schon die römischen Schriftsteller wissen von zwanzig und mehr Inseln längs der deutschen Nordseeküste zu berichten. Damals also hatte das Wasser längst wieder begonnen, das in früheren Jahrtausenden Geschaffene zu zerstören, und diese Arbeit hat es fortgesetzt, bis ihm in den letzten Jahrhunderten endlich Grenzen gesetzt worden sind, die es nach menschlicher Berechnung nicht zu überschreiten vermag. Noch in historischer Zeit, im späten Mittelalter, hören wir von Einbrüchen des Meeres, die das Bild der deutschen Nordseeküste gründlich verändert haben. So ist der Dollart an der Emsmündung erst um 1280 entstanden, und zwischen dem 12. und dem 16. Jahrhundert hat eine Reihe von gewaltigen Sturmfluten, deren größte die Marzellusflut vom 16. Januar 1219 und die Antoniflut vom 17. Januar 1511 waren, einen großen neuen Meerbusen, den Jadebusen, geschaffen und der Wesermündung für einige Zeit eine ganz neue Gestalt gegeben. Denn während die Weser vor diesen Fluten denselben Weg nahm wie heute, bildeten sich damals ganz neue Weserarme nach der Jade zu, so daß man geradezu von einem Weser-Jade-Delta sprechen konnte. Zwischen kleinen Wasserläufen von beiden Seiten her war das Meer durchgebrochen, und so waren drei oder vier Verbindungen zwischen Weser und Jade entstanden: die erste von der Liene bei Elsfleth über Meerkirchen zum Jadefluß hinüber, dann das Lockfleth, das von Brake ausging und sich kurz vor der Mündung in die Jade mit

zwei anderen Armen vereinigte, der Ahne und der Heete, die sich, nördlich und südlich von Nordenham beginnend, quer durch das Land zogen, durch Butjadingen, wie dieser Teil des alten Landes Rüstringen nun hieß, der jetzt „buten der Jade" lag. Der Jadebusen selbst hatte noch eine zweite westliche Mündung, die Made; sie trennte das Gebiet ab, auf dem heute Wilhelmshaven und seine oldenburgischen Vororte liegen, die, als sie sich 1912 zu einer neuen Stadt zusammenschlossen, den alten Namen Rüstringen wieder zur Geltung gebracht haben. Keiner aber von diesen vielen Wasserläufen hat für die Schiffahrt jemals größere Bedeutung gehabt, auch nicht das Lockfleth, der breiteste von allen, noch weniger die Liene-Jade, die als „Westerweser" in alten Erzählungen eine Rolle spielt und gar als Hauptmündungsarm der Weser gegolten hat. Bald nach der Antoniflut ist alles wieder zugeschlickt und abgedeicht; nach so vielen Niederlagen hat der Mensch seitdem hier seinen Sieg über das Meer behauptet.

Diese Kämpfe, die noch so spät zu bestehen waren, lassen uns zurückschließen auf das Bild, das die Marsch in frühen Zeiten geboten haben mag. Auch damals war sie schon bewohnt, wie der Bericht des Plinius zeigt. Aber noch nicht durch Deiche hat man sich geschützt, sondern durch die hohen Wurten, auf denen die Häuser erbaut wurden und von denen die großen Dorfwurten, die für größere Ansiedlungen Raum boten, die sogenannten Wierden, im Lande Wursten noch heute als die ältesten zu erkennen sind. Zwischen ihnen aber drang bei jeder Flut das Meer tief ins Land ein, und so weit, wie sie reichte, erstreckte sich das sonderbare Zwischengebilde, der „ewige Streitgegenstand der Natur", von dem Plinius nicht wußte, ob er Meer oder Land sei. Zumal an den Mündungen der großen und kleinen Gewässer, wie hier am Zusammenfluß von Weser und Geeste, bildete sich, wie es von der Osten, der Geschichtsschreiber des Landes Wursten, beschreibt, dies „wüste Durcheinander von Dünenzügen und Sandbänken und Vogelinseln, von Schlammablagerungen, grünen Halligen, von Hochmooren und unabsehbaren Schilfrohrfeldern, von Bruchwald und Hochwald; — das Ganze durchrieselt und durchfeuchtet von unzähligen Wasseradern, großen und kleinen, in denen teils das Binnenwasser der Bäche und Flüsse seinen Weg ins Meer findet, teils die Tiden des Meeres inner-

halb 24 Stunden zweimal eindringen und abebben". Im 8. oder 9. Jahrhundert mag man dann angefangen haben, Deiche zu bauen, langsam und zunächst nur an einzelnen Stellen. Erst am Ende des 11. Jahrhunderts haben alle Nordseemarschen ihren zusammenhängenden festen Seedeich gehabt. Bis dahin hatte man sich mit leichten Sommerdeichen begnügt.

So war denn unser Küstengebiet freilich noch recht weit entfernt von dem behäbigen Wohlstand, den es heute zeigt. Es mag damals, zur Zeit der Normanneneinfälle, noch ein sehr unwirtliches Land gewesen sein — glücklicherweise; denn es hatte vielleicht keinen besseren Schutz als eben diese Armut. Seine Anziehungskraft mußte für die beutelustigen Wikinger bedeutend geringer sein als die des Rheins und der reichen Länder an der französischen Küste. Wenn sie aber nach der Weser und Elbe kamen, so waren am ersten die Städte bedroht, wie Hamburg 845. Dreizehn Jahre später ereilte auch Bremen das Schicksal. Ganz wird auch unsere Gegend kaum verschont geblieben sein, zumal bei den großen Angriffen, die mit wechselndem Glück seit 880 erfolgten. Die wehrhaften Sachsen wußten sich freilich auch zu helfen. Noch kennt man in Wulsdorf und Lehe die Jedutenberge — anscheinend so genannt nach einem merkwürdigen Schlacht- und Racheruf „Jodute" —, von denen aus die See beobachtet und beim Nahen des Feindes die Feuersignale ins Land hinein gegeben wurden. Dann verschanzte sich der Heerbann hinter den mächtigen Wällen der Monsilienburg, zwischen Wellen und Beverstedt, oder der Pipinsburg, die damals in der Nähe der alten Heidenstadt und Heidenschanze angelegt sein mag. Mit dem Beginn des 10. Jahrhunderts kam noch ein neuer Feind hinzu, die Ungarn, die 918 Bremen in Brand steckten. Ihren Einfällen haben König Heinrich I. und sein Nachfolger Otto der Große bald ein Ende gemacht. Die Wikinger aber haben noch 994 wieder in Friesland und Hadeln furchtbar gehaust.

Auch bei diesen Ereignissen noch kann man nur ganz allgemein von der Geschichte des Landes sprechen. Von keiner einzigen historischen Einzeltatsache, von keiner einzigen Persönlichkeit unserer engeren Heimat haben wir aus dieser Zeit irgendeine Kunde. Einem bloßen Zufall verdanken wir es, wenn wir wenigstens von drei Dörfern berichten können, daß sie schon um 860 unter ihrem heutigen Namen

bestanden haben. Erzbischof Anskar nämlich ließ in Bremen die Gebeine des heiligen Willehad aus einer Kapelle, die man für sie erbaut hatte, in den Dom bringen. „Da begannen", so erzählt uns ein Erbauungsbuch, das Anskar selber geschrieben hat, „im Jahre 860 vom Himmel Wunder zu geschehen, die von Tag zu Tag zunahmen", und von weither machten sich die Leute auf, um dieser Wunder teilhaftig zu werden. Da kamen denn und wurden geheilt eine Gichtbrüchige aus dem Dorfe Rechtereflede (Rechtenfleth), ein Gelähmter aus dem Lande Wigmodien, „und zwar aus dem Dorfe Westristan Bever igi seti" — Westerbeverstedt —, und endlich eine blinde Frau namens Thiadgardis aus dem Dorfe Midlistanfadarwurde: Misselwarden im Lande Wursten. Neben der uralten Bezeichnung des Landes Hadeln, Haduloh, — zu dem damals auch noch Wursten gerechnet wurde — sind dies die drei ältesten und auf lange Zeit die einzigen Ortsnamen, die uns vom rechten Ufer der unteren Weser genannt werden. Es dauert noch zwei Jahrhunderte, bis in zwei Urkunden, die von Schenkungen an die bremische Kirche berichten, wieder mehrere Namen unseres Gebietes erwähnt werden, nämlich Loxstedt 1059 und „Immeshem" und „Widewrde", Imsum und Weddewarden nebst Weddewarder Büttel 1091; zehn Friesen übertragen dort einige Besitzungen an die Kirche. Daß auch Lehe schon früh bewohnt war, beweist seine alte Kirche, die um 1100 erbaut ist. Aber erst im 12. Jahrhundert — also zur Zeit der Hohenstaufen — begegnen wir häufiger Ortsnamen aus unserer Heimat. Eine Urkunde von 1139, die eine lange Reihe von Besitzungen des alten bremischen Paulklosters aufzählt — die Hinterlassenschaft eines Ritters namens Trutbert, der vielleicht schon eine „Herrschaft Stotel" besessen hat —, nennt neben vielen anderen Orten, darunter Hagen, Sellstedt, Kührstedt, Ilienworth, Langen, Schiffdorf und Wulsdorf, auch Geestenthorpe: Geestendorf. Es darf also unter den vier Orten, aus denen der Kern der heutigen Unterwesergroßstadt zusammengewachsen ist, — Geestendorf, Lehe, Bremerhaven, Geestemünde — den Ruhm beanspruchen, geschichtlich am frühesten bekannt zu sein, und es ist fast symbolisch, wenn in diesem unter immer neuen Namen sich verjüngenden Gemeinwesen gerade dieser älteste Name — durch das Aufgehen Geestendorfs in Geestemünde 1889 — am ersten verschwunden ist.

Die ersten Kämpfe um die Freiheit der Weser

So blieb das Land an der Wesermündung, auch nachdem die politische Geschichte des deutschen Volkes längst begonnen hatte, noch jahrhundertelang unberührt von dem großen Weltgeschehen, ein geschichtsloses Bauernland, während in der Stadt Bremen schon ein kräftiges Bürgertum sich zu regen begann und die Erzbischöfe im Gefolge des Kaisers auf die Geschicke des Reiches entscheidenden Einfluß gewannen. Zu ihrer geistlichen Gewalt war durch kaiserliche Schenkungen eine ausgedehnte weltliche Herrschaft gekommen, die Hadeln und die — erst von Bremen aus kolonisierten — Elbmarschen, Bremervörde und Stade, ja noch jenseits der Elbe Dietmarschen umfaßte und in schweren Kämpfen gegen die stolzen sächsischen Herzöge, selbst gegen Heinrich den Löwen, schließlich behauptet wurde. In Bremen selbst war seit dem 10. Jahrhundert neben der Bischofsstadt eine Kaufmannsstadt entstanden, die rasch emporblühte. Denn dem Handel der Bürger waren die Wege auf das beste bereitet durch die Erzbischöfe. Bremen war ja der Ausgangspunkt für die Verbreitung des Christentums unter den nordischen Völkern, und es war — damals nicht anders wie heute — natürlich, daß dem Missionar der Kaufmann folgte. Zumal im 11. Jahrhundert, in den Tagen des großen Adalbert (1043—1072) stand Bremen in vielfachen und lebhaften Beziehungen zum Norden. Denn Adalbert hat wie keiner seiner Vorgänger seine ganze Aufmerksamkeit dieser Aufgabe zugewandt. Hat er doch sogar die päpstliche Krone ausgeschlagen, weil sein Erzbistum ihm mehr galt und er hier — noch ganz anders als einst Anskar — eine kirchliche Oberherrschaft über alle nordischen Reiche zu begründen hoffte. Da wurde denn, wie der Domherr Adam von Bremen erzählt, der diese glänzenden Tage miterlebt und in einem der besten Geschichtswerke des Mittelalters festgehalten hat, „das kleine Bremen wie Rom berühmt", und von allen Gegenden der Erde, besonders aber aus den nordischen Ländern, brachten Kaufleute ihre Waren auf den bremischen Markt. Noch war Bremen ja der einzige Handelsplatz an der Nordsee, der für Deutschland in Betracht kam, und seiner Nebenbuhlerin an der Elbe weit überlegen. Zwar sahen die Erzbischöfe noch immer in Hamburg ihre eigentliche Hauptstadt, auch wenn sie keineswegs dort residierten. Aber das konnte den Mangel nicht wett machen, daß Hamburg damals noch

eine Grenzstadt war. Hart östlich davon begann bereits die Welt der Slaven, die ebenso wie die Dänen die Stadt oft genug überfielen. So war das Elbgebiet damals ein weit weniger günstiges Hinterland, als es das Herzogtum Sachsen für Bremen war. Von Bremen also fuhren die Kaufleute aus, die deutsches Leinen auf dem Wege über Schleswig nach dem ostpreußischen Samland brachten, um dafür kostbare Pelze einzutauschen, die in Bremen sehr hochgeschätzt wurden, zum großen Mißfallen des sittenstrengen Magisters Adam. Wie wenig es den deutschen Küstenbewohnern schon damals an Wagemut fehlte, dafür besitzen wir ein denkwürdiges Zeugnis in der Erzählung von der ersten deutschen „Nordpolfahrt", die uns ebenfalls Adam von Bremen überliefert. Einige edle Friesen unternahmen diese Fahrt und segelten so weit sie nur konnten nach Norden, bis über Island hinaus, um zu erkunden, ob wirklich, wie sie gehört hatten, von der Wesermündung nach Norden zu nur Meer, aber kein Land mehr zu finden sei. Sie kamen nach vielen Abenteuern nach Bremen zurück und berichteten dem Erzbischof — es war unter Bezelin, dem Vorgänger Adalberts —, was sie erfahren hatten.

Damals lebten Erzbischof und Bürgerschaft, wie es scheint, noch in ungetrübtem Frieden miteinander. Aber schon unter dem herrischen Adalbert wurde es anders, zumal als er durch die Eifersucht der Fürsten von seiner Stellung als erster Ratgeber des Kaisers verdrängt war und nun, aller seiner Macht beraubt, sich durch Erpressungen bei seinen eigenen Untertanen neue Mittel zu verschaffen suchte. Da stockte der noch eben so blühende Handelsverkehr. Bei den Bürgern aber sammelte sich Haß und Empörung. Und als während des 12. Jahrhunderts überall in den aufstrebenden Städten das erstarkende Bürgertum mit seinen ehemaligen Herren um die Freiheit zu kämpfen begann, da war es in Bremen nicht anders. Bald konnte der Erzbischof keinen Feind haben, der nicht sicher sein durfte, die Bürger auf seiner Seite zu haben. Über Jahrhunderte hat sich dieser Streit hingezogen, der endgültig erst lange nach der Reformation entschieden wurde, als das Erzbistum längst seine eigentliche Bedeutung verloren hatte: erst 1646 ist Bremen auch rechtlich freie Reichsstadt geworden. Auch da ist ihm dies Recht noch fast ein Jahrhundert lang von den Nachfolgern der erzbischöflichen Herrschaft bestritten worden, erst von Schweden und dann von Hannover, bis schließlich

1741 die Stadt unter neuen Opfern die völlige Anerkennung ihrer Freiheit auch von den Welfen erlangte. Tatsächlich freilich haben die Bremer schon weit früher, schon seit dem 14. Jahrhundert, eine fast völlige Unabhängigkeit besessen, wie sie es 1404 auch in einer Urkunde gerichtlich aussprachen: wy hebben eine vrie stad.

Der erzbischöfliche Palast hatte allmählich neben seinem Nachbarn, dem Rathaus, immer mehr an Bedeutung verloren; die Residenz wurde schließlich nach Bremervörde verlegt. Das war der wichtigste Platz für das, was dem Erzbischof geblieben war: die Beherrschung des Landgebietes. Denn hier führte die große Handelsstraße von der Weser zur Elbe vorüber, die — anders als heute die Eisenbahn — sich über Osterholz nördlich des großen Teufelsmoores entlang zog. Bremervörde war der Übergang über die Oste und zugleich der Kreuzungspunkt, von dem außer der Hamburger Straße, die über Stade und das Alte Land weiter ging, auch der wichtige Weg osteabwärts nach Kehdingen und dem Lande Hadeln führte. Es war der Schlüssel des ganzen Gebietes und ist darum in all den zahllosen Fehden, die während des Mittelalters hier — wie überall in Deutschland — ausgefochten wurden, immer von neuem umkämpft worden.

Auch dieses Schloß — Vörde, wie es ursprünglich hieß — haben die Bremer Bürger dem Erzbischof noch oft genug entrissen. Es dauernd zu behaupten, haben sie nicht vermocht, aber auch wohl kaum ernstlich versucht. Denn nicht hier lagen ihre Interessen. Die Schlösser, die sie den Erzbischöfen zerstörten, ja durch eigene ersetzten, standen an der Weser: der Stadt Bremen ging es um das dominium Visurgis, die Herrschaft über die Weser. Hier waren ihr die Kräfte gewachsen zum Kampf gegen den Erzbischof, hier mußte sie ihre Freiheit verteidigen. Und sie hat es noch oft tun müssen gegen Feinde aller Art, innerhalb und außerhalb der Stadt, politische und wirtschaftliche, gegen Menschen und auch gegen die Natur. Es ist kein Zufall, wenn einer der ersten bewaffneten Zusammenstöße zwischen Stadt und Erzbischof um diese Frage entstand.

Das war im Jahre 1220, und damals hatten sich Handel und Schifffahrt seit den Tagen Adalberts bereits bedeutend entwickelt. Der Verkehr nach dem Norden wird immer noch der wichtigste gewesen sein. Besonders in Norwegen hat der Bremer Kaufmann lange eine bevorzugte Stellung gehabt. Mehrere Male, wenn die ganze Hansa

ihre Beziehungen zu Norwegen abgebrochen hatte, hat Bremen dort ungehindert weiter Handel treiben dürfen. Dazu kam, auch schon seit dem 11. Jahrhundert, ein zunehmender Verkehr im Westen, nach den Niederlanden und nach England. Und auch hier hat man sich, ebenso wie im Norden, bald weiter gewagt. Anfang des 12. Jahrhunderts ist der Wasserweg durch den Kanal über Gibraltar, Marseille und Sizilien nach dem Heiligen Lande bekannt. Beim zweiten Kreuzzug (1147—1149) hat eine Schar von niedersächsischen und westfälischen Rittern von Bremen aus auf diesem Wege ihr Ziel zu erreichen gesucht. Freilich kamen sie nur bis Lissabon, das sie damals mit Unterstützung der Normannen und Engländer den Sarazenen entrissen, ein Gewinn, der sicherlich auch dem bremischen Kaufmann bald zugute gekommen ist. Auch an dem von Barbarossa begonnenen Kreuzzuge (1189—1192) hat Bremen wieder rühmlichen Anteil genommen. Damals haben bremische Bürger gemeinsam mit einigen Lübeckern in Akkon ein Hospital gegründet, und da aus einer ähnlichen Liebestätigkeit später der deutsche Ritterorden entstanden ist, ohne daß jedoch ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den beiden Unternehmungen besteht, so haben lange Zeit diese Bremer und Lübecker als die Stifter des Ordens — selbst nach dessen eigener Auffassung — gegolten.

Neben diesen überseeischen Beziehungen hat natürlich auch damals schon der sogenannte oberländische Handel — dem Binnenlande zu — geblüht, zunächst weseraufwärts, dann aber auch nach Hamburg und Braunschweig wie nach Westfalen und dem Rhein, und wenn uns aus dieser Zeit jede Nachricht darüber fehlt, so mag das nur daran liegen, daß sein Vorhandensein viel zu selbstverständlich war, als daß man es ausdrücklich hätte erwähnen müssen. Er war, damals wie heute, gleichermaßen Grundlage und Ergänzung des Auslandshandels.

Im Anfang des 13. Jahrhunderts hat sich das wohlhabend gewordene Bürgertum der Stadt Bremen als eine selbständige und selbstbewußte Macht neben den bremischen Erzbischof gestellt. Bis dahin hatte es sich darum gehandelt, einige Unabhängigkeit zu gewinnen. Bis diese so befestigt war, daß sie von niemand mehr bestritten werden konnte, das dauerte freilich noch über 500 Jahre. Aber schon jetzt unverkennbar war der besondere Charakter dieser Stadt, und schon

jetzt wurde sie sich dessen bewußt. So beginnt nun in diesem Zeichen ihre eigene Politik, die nur einen Ausgangspunkt und ein Ziel haben kann: ihren Handel.

Es ist, wie schon erwähnt, das Jahr 1220, aus dem uns die ersten Zeugnisse für eine solche selbständige Politik der Stadt überliefert sind, und wie in einem musikalischen Vorspiel lassen uns schon diese beiden ersten Nachrichten die Hauptthemen erkennen, die in der bremischen Handelspolitik der nächsten Jahrhunderte anklingen. Da sind die beiden Feinde, mit denen man zu kämpfen hat — neben dem Erzbischof sind es die Friesen, die unterhalb Bremens an der Weser und an den Küsten der Nordsee die Schiffahrt bedrohen —; da ist das diplomatisch geschickte Ausspielen des einen Feindes gegen den anderen; da gibt es endlich neben der friedlichen Kunst der Diplomatie, die damals noch nicht die einzige Waffe einer wehrhaften Kaufmannschaft war, auch den kriegerischen Widerstand, ja den bewaffneten Angriff.

Im Jahre 1219 hatte den erzbischöflichen Stuhl ein Mann bestiegen, der keineswegs geneigt war, von vornherein freiwillig auf alle die Rechte zu verzichten, die die Bürger seiner Hauptstadt in kluger Benutzung der staufisch-welfischen Streitigkeiten, die eben jetzt jahrzehntelang das Reich erfüllt hatten, den früheren Erzbischöfen entrissen hatten. Die Bremer sahen den Kampf kommen, und sie wußten natürlich auch, wo er sich abspielen würde. Eben dort suchten sie sich deshalb Verbündete zu gewinnen. Am 9. Juni 1220 wird zum erstenmal mit einem der friesischen Stämme, den Rüstringern, die das Land etwa zwischen Elsfleth und dem heutigen Wilhelmshaven und Rüstringen bewohnten, ein Vertrag geschlossen, in dem der gegenseitige Handelsverkehr geregelt und weiterhin festgesetzt wird, daß alle etwaigen Streitigkeiten in regelmäßigen Zusammenkünften der Vertreter beider Parteien geschlichtet werden sollten.

So nach dieser Seite hin gesichert, konnte man alle Kraft anwenden, um den Angriff abzuwehren, den der zur Zeit bei weitem gefährlichere Feind, der Erzbischof — es war Gerhard II. —, jetzt gegen die Freiheit der Weser unternahm. Auf den Landstraßen hatte er das Recht, bei seinen Schlössern Zölle zu erheben. Jetzt wollte er, wie die älteste stadtbremische Chronik es in ihrer anschaulichen Sprache erzählt, auch an der Weser „de stad een deles dringen van erer olden

vryheit, dar sie mede beghenadet hedden wesen van sunte Wilhades unde conyng Karles tiden", denn er sah, „dat die borghere van der Zee so grote neringe hedden", — daß sie von der See so großen Verdienst hatten, durch ihre Handelsartikel, unter denen der Chronist besonders das weitberühmte Bier nennt — es ging bis nach Norwegen, wo man damals überhaupt noch kein anderes kannte —, daneben die Erzeugnisse Frieslands: Rindvieh, Häute, Schafe, Käse und Eier. Da ließ nun der Erzbischof in der Nähe von Rekum — unterhalb von Blumenthal — ein Schloß, die Witteborg, erbauen, sperrte die Weser durch ein Pfahlwerk ab und ließ nur eine schmale Öffnung frei, die durch eine Kette verschlossen wurde, „und meende, dar ne scolde nement dore varen, hie ne dede dat myt sinen Willen. Men wat dede do die rad unde die mene copman?" Sie warteten das Hochwasser ab, „und makeden dar enen groten koggen vullenkomeliken to myt aller herlichkeit unde manneden den myt radluden unde myt anderen guden luden, de dar nutte to weren, unde gingen to segele, do een gut wind weygede, unde segelden die kedene middes entwey". Dann legten sie den Koggen neben die Pfähle und warfen Taue um sie herum. „Wanne denne die tymmermester reep: lopet over by de anderen bord, mit deme so slooch hie den paal uppe dat houet, so voor die paal also vort ute grund." Der Erzbischof saß in dem Schlosse drin und mußte alles mit ansehen. Daß er sich, wie der Chronist bemerkt, geärgert hat, als er die großen Kosten „also lichteliken" verlor, das wollen wir glauben. Zweifeln aber müssen wir daran, daß es ihm wirklich ein Trost gewesen ist, als ein fremder Ritter, der gerade bei ihm zu Besuch war, ihm riet: da müsse man gute Miene zum bösen Spiel machen. Denn „moghet die Bremere sulke waterborghe maken, we kan dar vore genesen?"

Dem Ritter machte das Schiff jedenfalls einen gewaltigen Eindruck, und er bat schon deshalb den Erzbischof, seinen Frieden mit den Leuten zu machen, weil er diese „waterborch" doch gern einmal von innen sehen wollte; er hatte noch nie und nirgends „en so groten schip gesehen". Da empfingen ihn die Bremer so ehrenvoll und bewiesen bei dieser Schiffsbesichtigung — schon damals — eine so freigebige Gastfreundlichkeit, daß der Ritter aus der Verwunderung gar nicht heraus kam, zumal er nun noch die Einrichtung des Schiffes sah, die Bequemlichkeit überall, die „stolten bedden" und daß sie

dort alles eben so schön hatten, „als wenn sie in Bremen in ihren Häusern wären". Der Ritter war nicht mehr im Zweifel, daß diesen Leuten der Sieg gebühre. Er ruhte nicht eher, als bis er einen vollen Frieden zustande gebracht hatte. Der Erzbischof verzichtete auf den Weserzoll und übergab die Burg den Bürgern, die sie sofort abbrachen. Mit dem Bauholz wurden die Straßen von Bremen gepflastert. Die Bremer verpflichteten sich, dem Erzbischof eine neue Burg zu bauen, — sie durfte nur nicht an der Unterweser liegen. Als sie später bei Langwedel, nördlich von Verden, errichtet wurde, ließen sie sich für alle Zukunft zusichern, was sie im Jahr vorher auch schon bei Bremervörde an der wichtigen Straße nach Hamburg erreicht hatten: es solle dort niemals ein Zoll erhoben werden, und wenn es trotzdem jemals geschehe, so solle die Stadt aller ihrer Verpflichtungen gegen den Erzbischof ledig sein.

Die Politik, die in diesem ereignisreichen Jahre 1220 so klug und entschlossen von der Stadt begonnen wurde, bildet nun den Inhalt der nächsten zwei Jahrhunderte ihrer Geschichte: Verträge zur Sicherung des Handels und Kämpfe um die Freiheit der Weser. Es ist die Zeit, wo mit dem Untergang der Hohenstaufen die Macht des Deutschen Reiches als Staat dahinsinkt und aus diesem Zusammenbruch des Ganzen neue zukunftsvolle Einzelgewalten emporsteigen. Die reichste und lebendigste unter ihnen ist das deutsche Bürgertum, das im Süden wie im Norden des Vaterlandes, in Augsburg und Nürnberg wie in der seebeherrschenden Hansa eine noch heute bewunderte Blütezeit erlebt. Bremen hat der Hansa jahrzehntelang ferngestanden, natürlich nicht darum, weil es ihm an der nötigen Bedeutung gefehlt hätte, sondern darum, weil es auch alleinstehend seine Stellung glaubte behaupten zu können und auch lange genug behauptet hat. Dem Abkommen mit den Rüstringern folgte im Laufe des 13. Jahrhunderts eine Reihe von anderen Verträgen, durch die der bremische Kaufmann sich Erleichterung und Sicherung des Handelsverkehrs in deutschen und fremden Landen, vor allem in den Niederlanden, in England, Norwegen und Dänemark, gewann. Aber das am nächsten Liegende und zugleich Wichtigste blieb natürlich immer der Schutz des eigenen Hauses und besonders seines Ausgangs zum Meere. Der Kampf um die Witteborg hatte zwar gezeigt, daß man in Bremen stark genug war, sich auch eines mächtigen Feindes mit Gewalt zu

erwehren. Aber da der Friede doch der wünschenswertere Zustand, zumal für den Kaufmann, ist, so schien es noch besser, wenn man die errungene Freiheit der Weser auch noch durch feierliche Verträge sichern konnte.

Dazu bot sich Gelegenheit, als Erzbischof Gerhard in einem anderen Teile seines Gebietes daran ging, den Widerstand gegen seine weltliche Herrschaft zu brechen, und er dazu die Hilfe seiner Hauptstadt nötig hatte. Am linken Weserufer unterhalb Bremens hatte das Bauernvolk der Stedinger, gleich seinen übrigen friesischen Stammesgenossen, allmählich eine fast völlige Unabhängigkeit gewonnen. Dem Erzbischof wurde die weltliche Oberhoheit — nicht die geistliche — bestritten und die Zahlung des Zehnten verweigert. Dabei war es nicht ganz ohne Gewalttat abgegangen, und diesen Umstand nahm der Erzbischof zum Anlaß, um auch die schärfsten geistlichen Kampfmittel zur Erreichung seiner sehr weltlichen — finanziellen — Zwecke anzuwenden. Die Stedinger wurden für Ketzer erklärt und im Jahre 1233 der „Kreuzzug" gegen sie begonnen. Zu den Bundesgenossen, die der Erzbischof gewann, gehörte auch die Stadt Bremen. Gewiß schien es nicht sehr weitsichtig, auf diese Weise die Macht des Gegners zu stärken, den man noch eben bekämpft hatte, und tatsächlich hat die Stadt bald nach der Vernichtung der Stedinger einsehen müssen, wie sehr sie selbst die Stellung des Erzbischofs hatte festigen helfen. Auch ist es kein Ruhmesblatt für die Bürger, an diesem — auch aus dem Geiste des Mittelalters nicht zu rechtfertigenden — Unternehmen irregeleiteter Leidenschaft teilgenommen zu haben. Aber dennoch entsprang der Entschluß aus einer klugen politischen Berechnung, die zwischen zwei Übeln das kleinere wählte und den einen Gewinn, den sie dabei erstrebte, auch erreicht und bis in die Zeit des 30jährigen Krieges behauptet hat.

Die Stadt hatte beschlossen, ihre Hilfe teuer zu verkaufen. Es gab nur einen Preis dafür. Das aber war für die Kaufherren von Bremen nicht die Vergebung der Sünden, die der Papst jedem der Kreuzfahrer verhieß, sondern etwas sehr Praktisches: die Freiheit des Handels und insbesondere der Weser. Und so verspricht der Vertrag, der 1233 zwischen dem Erzbischof und der Stadt geschlossen wurde, die Aufhebung aller unrechtmäßigen Zölle und Weggelder in der ganzen Diözese, Beseitigung schlechter Münzen, Befreiung der Kaufleute

vom Kriegsdienst und noch einige andere Erleichterungen. Vor allem aber soll an der Weser von Hoya bis an die salzige See kein Schloß und keine Burg ohne Zustimmung der Bürger von Bremen erbaut werden, und wenn solche etwa in dem eroberten Stedinger Lande sich als nötig erweisen sollten, so soll Bremen die erste davon erhalten.

Das ist das grundlegende Privileg, durch das Bremen die Freiheit seines Stromes verbrieft erhielt und auf das es sich in zahllosen Kämpfen immer von neuem berufen hat. Noch im 30jährigen Kriege hat auf diese Bestimmung hin die Stadt Einspruch erhoben, als der Erzbischof an der Geestemündung eine Schanze angelegt hatte, und der Kaiser hat ihr noch damals recht geben müssen. Was aber der Kaiser und der Erzbischof anerkannten, das mußten auch die kleineren Nachbarn zugestehen. Zehn Jahre später haben auch die Oldenburger Grafen, nachdem sie vergeblich versucht hatten, bei Berne eine Feste zu errichten, den Bremern versprochen, daß sie an der Weser jeden Burgenbau zwischen Hoya und der See mit Gut und Blut verhindern würden. In dieser Urkunde wird die Weser zuerst eine „königliche Straße" genannt und damit ausgesprochen, daß nur der König und Kaiser, nicht aber ein einzelner Landesherr über sie Gewalt habe. Die bremischen Erzbischöfe fanden sich freilich nicht so schnell damit ab. Hildebold, der Nachfolger Gerhards II., hat noch einmal, zum dritten Male, einen Burgenbau an der Weser versucht, indem er im Stedinger Lande eine alte verfallene Feste — Warfleth, in der Nähe von Berne — wiederherstellen ließ. Es sei zu verwundern, sagt die alte Bremer Chronik dazu, daß er „sich keine Lehre nahm von dem großen Kriege, den Erzbischof Gerhard mit der Stadt wegen der Witteborg gehabt hatte, die doch nicht weit von Warfleth lag und deren Zerstörung noch keine 40 Jahre her war". Denn das Ergebnis konnte auch diesmal kein anderes sein. Warfleth wurde von den Bremern erobert und niedergelegt, und von neuem wurde die inzwischen schon dreimal wiederholte Bestimmung von 1233 bestätigt. Später hat man diese Urkunde von 1262 als die bedeutungsvollste angesehen und darum auf ihre Rückseite die Worte geschrieben: uppe vryheyt der Wessere.

Wirklich hat von jetzt an über ein Jahrhundert lang kein Erzbischof mehr die Freiheit des Weserverkehrs bedroht; ja, Hildebold selbst hat

den Bremern beigestanden, als sieben Jahre später die Ritter von Aumund ein Schloß an der Weser — vermutlich bei Aumund selbst am Einfluß der Lesum — erbauen wollten. Da hat er seine Vasallen an den Vertrag mit der Stadt erinnert und ihnen sogar mit Gewaltmaßnahmen gedroht, falls sie etwa trotzdem ihr Vorhaben ausführen wollten. Und als wiederum ein Menschenalter später, um 1300, die Bürger in einen Krieg mit den städtischen Adelsgeschlechtern und der Ritterschaft des Erzstifts gerieten, da haben sie nicht nur 14 Burgen im Lande zerstört, sondern im Frieden (1305) auch durchgesetzt, daß keins der zerstörten Schlösser wieder aufgebaut und daß der Zoll, den die Ritter von Aumund von alters her bei Lemwerder — gegenüber von Vegesack — besaßen, an die Stadt abgetreten wurde.

So errang das Bürgertum in diesen Kämpfen einen Sieg nach dem andern, aber eine dauernde Sicherung seines Handels konnte es trotzdem nicht erreichen. Denn es waren die Zeiten des Faustrechts und der Fehden, und wenn auch nach zwanzig kaiserlosen Jahren wieder ein Oberhaupt in Deutschland gewählt wurde, so waren doch Rudolf von Habsburg und seine Nachfolger hier im Norden noch viel weniger als im Süden, wo sie ihre Hausmacht hatten, imstande, den Schutz und die Sicherheit zu gewähren, die wir heute als die ersten Aufgaben des Staates ansehen. Der Erzbischof und die Ritterschaft waren endlich zum Frieden gezwungen worden, — aber inzwischen war der bremischen Schiffahrt längst ein anderer, bei weitem gefährlicherer Feind an den Ufern der Weser und der Nordsee erstanden: die Friesen.

1220 und 1237 hatte Bremen mit den Rüstringern und den Harlingern — im heutigen Ostfriesland — noch freundschaftliche Verträge geschlossen. Aber nach und nach, als alle diese eigenwilligen Völkerschaften — glücklicher als die Stedinger und ähnlich wie die Schweizer zu den Zeiten Wilhelm Tells — sich allmählich von jeder weltlichen Herrschaft, außer der des Kaisers, frei gemacht und selbständige Gemeinwesen unter ihren „16 Ratgebern“ gebildet hatten, begann auch die Kehrseite dieses ungestümen Freiheitsdranges bemerkbar zu werden. Der immer lebhafter werdende Zug der Handelsschiffe, der an ihren Küsten vorbeiging, ließ in diesen Nordseeanwohnern, die in ihren noch schlecht geschützten Gebieten ein Leben voller Kämpfe und Gefahren gewohnt waren, die Lust zu

einem abenteuerlichen und gewinnbringenden Gewerbe aufkommen. Das Strandrecht, d. h. das Recht auf die Güter, die bei Strandungen von Schiffen an ihre Gestade gespült wurden, stand ihnen von jeher zu, und in einer Zeit, da noch nicht, wie heute, zahlreiche Seezeichen dem Schiffer bei Tag und Nacht den schwierigen Weg in die Elb- und Wesermündung wiesen, mag das oft ein sehr einträgliches Recht gewesen sein. Erklang doch in Ostfriesland von den Kanzeln im Kirchengebet die naive Bitte: „Gott segne den Strand!" und noch im 19. Jahrhundert war einer der Hauptantriebe zur Gründung der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" die Beobachtung, daß doch noch manchmal um des Strandgutes willen die Pflicht der Menschlichkeit von den Küstenbewohnern versäumt wurde. Wieviel kleiner mag für die Friesen des 13. Jahrhunderts der Schritt vom Strandrecht zum Strandraub gewesen sein! Die Bremer Kaufleute wußten bald davon zu erzählen. Und allmählich begnügte man sich nicht damit, die Hilfe der Elemente abzuwarten. Dem Strandraub folgte der Seeraub, der freilich schwieriger, aber auch noch sehr viel lohnender war, da man alsdann ja im Falle des Gelingens das ganze unzerstörte Schiff gewann.

Von der Mitte des 13. bis an den Anfang des 15. Jahrhunderts, bis zu der Zeit der Vitalienbrüder und der „Likedeeler" Claus Störtebeckers hat diese Plage den bremischen wie allen anderen Seehandel wohl schlimmer als alle Zollbelästigungen geschädigt. Bereits im Jahre 1307 war es einmal so weit, daß die Schiffahrt auf der Weser ganz aufhören mußte. Damals haben die Bremer versucht, durch eine Handelssperre die Rüstringer als die gefährlichsten Anführer dieses Unwesens zu bezwingen, indem sie die westfälischen Städte aufforderten, die Rüstringer Märkte nicht mehr zu besuchen. Ob dieses Mittel zum Ziel geführt hat, können wir nicht erkennen. Der gewöhnliche Weg der Befriedung war der, daß Verträge geschlossen wurden, in denen die einzelnen Gemeinwesen gegen einige Handelsvorteile — freien Zutritt zu den Märkten in den Seestädten — den Kaufleuten von Bremen und Hamburg eine Milderung des Strandrechts und das Aufhören des Seeraubes zusagten. Aber die günstige Gelegenheit zum Raub bei den Friesen, die Erinnerung an erlittenes Unrecht bei den Bremern ließen es beiderseits trotz aller Verträge immer wieder leicht zu Gewalttätigkeiten kommen. Immer wieder sind Streitigkeiten zu

schlichten, immer wieder muß das Friedeversprechen erneuert werden. Mehr als 30 Verträge hat allein Bremen in den hundert Jahren seit 1269 geschlossen, zuerst mit dem Lande Wursten, dann mit dem Vieland, Land Wührden und Osterstade und auf dem linken Ufer mit dem Lande Norden — bei dem heutigen Norden —, dem Emsgau, dem Harlinger und dem Ostringer Land — um Jever — und vor allem mit den Rüstringern. Gerade mit ihnen, dem nicht bloß unruhigsten, sondern auch mächtigsten dieser Stämme, hat die bremische Diplomatie lange das gute Einvernehmen zu erhalten gesucht. Bisweilen mag da die Rücksicht ein wenig zu weit gegangen sein, so wenn sich 1318 holländische Kaufleute beklagen, daß sie unter den Augen bremischer Bürger von den Rüstringern angefallen seien.

Überall erreichte Bremen, daß dem Seeraub — wenigstens in den Verträgen — abgeschworen, die Bestrafung etwaiger Räuber versprochen, den Schiffbrüchigen Hilfe zugesagt wurde. Strandgut sollte in der Kirche aufbewahrt werden — zuerst war ein halbes Jahr zugestanden worden, später mußten sich die Kaufleute mit vier Wochen begnügen —, und wenn innerhalb dieser Zeit der rechtmäßige Eigentümer, mit einem Ausweis der Stadt versehen, sich meldete, so sollte es ihm zurückgegeben werden. Bisweilen wird in diesen Verträgen auch das Verbot des Burgenbaus an der Weser von neuem in Erinnerung gebracht. Im ganzen scheint Bremen mit dem rechten Ufer besser gestanden zu haben als mit dem linken. Vielleicht, daß schon die Macht des Erzbischofs, der die Schlösser Blumenthal, Stotel, Bederkesa und Bremervörde besaß, hier die Ordnung aufrechterhielt. Nur das — schon damals oldenburgische — Land Wührden hat immer wieder die Verträge gebrochen. Schon 1295 hat sich Bremen sogar mit dem Erzbischof und den Rüstringern verbünden müssen, um „die Bosheit der Wührdener zu unterdrücken".

Bremische Eroberungen an der Unterweser

Von dieser Zeit an — seit dem Jahre 1220, in dem der erste Vertrag zwischen Bremen und den Rüstringern geschlossen wird — hat das Unterwesergebiet angefangen, in der Geschichte eine Rolle zu spielen. Freilich es sind, im Vergleich zu heute, ganz andere Namen, die damals genannt werden. An der Wesermündung sind Weddewarden und Blexen die bedeutendsten Orte. Mit jenem muß 1291 eine be-

sondere Abrede getroffen werden, da es sich anscheinend um den Frieden, der seit 1269 zwischen Bremen und den Wurstern besteht, nur wenig gekümmert hat. Blexen aber hat in den Beziehungen zu Rüstringen eine besondere Bedeutung gehabt. Mehrmals sind dort die Urkunden der Verträge ausgestellt. Zu Anfang des 14. Jahrhunderts taucht endlich auch der Name Lehe — fast 200 Jahre nach der ersten Erwähnung von Geestendorf, Wulsdorf, Schiffdorf und Langen (1139) — zum erstenmal in der geschichtlichen Überlieferung auf. In einer kirchlichen Streitigkeit zwischen dem Propst von Hadeln und Wursten und den Einwohnern von Wursten wird 1310 von einem Schiedsgericht, zu dem auch einige Leher gehören, zu Lehe ein Urteil gefällt. Um dieselbe Zeit wird (1306) ein Johannes de Le in einer anderen Urkunde als ein Einwohner des Landes Wührden genannt, und wenig später (1313) hat „Gerhard, der Rektor der Kirche in Lehe", den einzigen Vertrag zwischen der Stadt Bremen und dem Vielande mitbesiegelt. Es sollte nun nicht mehr allzulange dauern, bis dieses bisher am wenigsten bekannte unter den damaligen Dörfern an der Wesermündung als Hauptort eines bremisch gewordenen Gebietes, als „Bremerlehe" für die Stadt Bremen eine besondere Bedeutung bekam.

In den Beziehungen zwischen Bremen und den friesischen Stämmen läßt sich beobachten, wie die Stellung der Stadt allmählich immer mehr sich befestigt. Immer geringer werden die Zugeständnisse, die sie selber zu machen braucht, immer bedeutender die Forderungen, die die Gegenseite bewilligen muß. Als 1323 die gemeinsamen Versammlungen der gesamten friesischen Lande östlich der Weser auf dem Upstallsbom bei Aurich wieder eingerichtet wurden, hat Bremen sofort dorthin Beziehungen angeknüpft, um womöglich auf diesem Wege eine weitere Befestigung friedlicher Verhältnisse über ganz Friesland zu erreichen. Das war ja das Ziel, das die kaufmännische Politik des dominium Visurgis in sich schloß und das eine kluge Diplomatie jahrhundertelang auf immer neuen Wegen erstrebt hat. Diese politische Überlegenheit ist, noch mehr als die militärische und jetzt auch die finanzielle Kraft der Stadt, die Ursache ihrer großen Erfolge in dieser Zeit gewesen. Wie überall in den Hansestädten, so hatten auch in Bremen die führenden Familien, deren Mitglieder erst im Auslande weit herumgekommen waren und dann in

der Heimat die Regierung führten, allmählich einen großen Schatz politischer Erfahrung angesammelt, und darin vor allem liegt die Erklärung dafür, daß, in der Zeit der Machtlosigkeit des Reiches, diese ganz auf sich gestellten Städte jahrzehntelang eine so erstaunliche Machtfülle sich haben erhalten können. Wenn, wie es auch in Bremen mehrmals vorgekommen ist, irgendwelche Unzufriedenheit mit der Regierung Männer aus anderen Kreisen, den Handwerkern vor allem, ans Ruder brachte, so dauerte das meist nur so lange, bis sich zeigte, daß bei ihnen die auswärtige Politik bei weitem nicht so gut aufgehoben war: dann hatten die neuen Männer verlorenes Spiel.

Es war, um die Mitte des 14. Jahrhunderts, die Zeit, wo die Hansa auf dem Gipfel ihrer Macht stand. Erst damals, 1358, ist Bremen der Hansa beigetreten und mußte es nun, da es so lange und bis zu einem ungünstigen Zeitpunkt gewartet hatte, unter erschwerenden Bedingungen tun, vor allem natürlich auf seine Sonderrechte in England, Norwegen und Flandern verzichten. Sein Handel hatte damals eine Zeitlang durch Fehden, in die die Stadt verwickelt war, und durch mancherlei Bedrückung im Ausland zu leiden gehabt. Schon wuchs, wie die Chronik erzählt, das Gras auf den Straßen, und Arbeitslosigkeit zwang viele zur Auswanderung. Dazu verstärkte sich jetzt die Nebenbuhlerschaft Hamburgs, das nun, da Deutschland sich bis an und über die Weichsel ausgedehnt hatte, keine Grenzstadt mehr war und seine natürlichen Vorzüge allmählich zur Geltung brachte: die Lage an der Elbe und damals vor allem seine nahe Verbindung mit Lübeck, dem Mittelpunkte des Handels von Nordeuropa; Hamburg war gleichsam der Nordseehafen von Lübeck. Es wird seinen Anteil an der Erschwerung der Aufnahmebedingungen für Bremen gehabt haben.

Aber als Mitglied der Hansa hat dann auch Bremen von der Teilnahme an dem seebeherrschenden Bunde, der die Städte von Brügge bis Reval umfaßte, seinen Vorteil gehabt. Der Handel wird auch damals manche Krise erlebt haben, aber im ganzen war Bremen eine reiche und mächtige Stadt. Und wenn wir kein anderes Zeugnis dafür hätten, so würde allein die Politik ein Beweis dafür sein, die Bremen jetzt an der Unterweser begann und durch die es binnen wenigen Jahrzehnten ein Gebiet gewann, das sich von dem heutigen Brake bis an den Jadebusen und von Dedesdorf bis in das Land Hadeln er-

streckte. Damals, um 1420, hat Bremen das dominium Visurgis in einem Umfang besessen wie niemals vorher und nachher. Es gab — freilich nur für einige Jahre, da wenigstens das linke Weserufer bald wieder verloren ging — einen bremischen Unterweserstaat, der manches deutsche Fürstentum an Ausdehnung übertraf.

Diese Eroberungspolitik, in der besonders auch die finanzielle Macht der Stadt eine Rolle gespielt hat, begann damit, daß sie sich von dem Erzbistum für Unterstützung mit Geld oder mit Truppen, die sie ihm leistete, ein Schloß nach dem andern verpfänden ließ. Es ist vermutlich kein Zufall, daß die erste dieser Erwerbungen an der Unterweser lag: es war Stotel, ehemals eine selbständige Grafschaft, die nach dem Aussterben des Geschlechts (1350) vom Domkapitel angekauft wurde. Von ihm hat die Stadt sie wenig später zum Pfand für eine Anleihe erhalten. Bereits 1377 hatte sie auf diese Weise vier erzbischöfliche Schlösser zum Pfandbesitze erworben, von denen nur eines, Wildeshausen, im heutigen südlichen Oldenburg, mitten im Lande lag, alle andern aber in der Nähe der Weser: zu Stotel waren, oberhalb Bremens, noch Langwedel und Thedinghausen gekommen. Bei andern an und nahe der Weser gelegenen Schlössern hat Bremen wenigstens die Zusage gewonnen, daß sie seinen Truppen stets offen stehen sollten, so bei Blumenthal und Schönebeck, bei Ritterhude und Luneberg, und auf dieser letzten wurden, nach einer heftigen Fehde, die Besitzer noch besonders verpflichtet, die Straßen, den Kaufmann und den Pilger zu schützen und jederzeit vor dem Rat zu Rechte zu stehen.

Alle diese Erwerbungen waren freilich noch keine dauernden, noch war kein eigener bremischer Besitz darunter. Solchen zu erwerben aber bot sich Gelegenheit, als 1380 das Erzbistum von den Herren von Mandelsloh angegriffen und die Stadt Bremen als Pfandbesitzerin mehrerer Schlösser mit in den Kampf hineingezogen wurde. In dieser Fehde hat Bremen mit der Herrschaft Bederkesa zum erstenmal das Gebiet erworben, auf dem sich heute Bremerhaven erhebt. Die Ritter, die auf der Burg zu Bederkesa saßen, mochten mit Besorgnis das Vordringen Bremens beobachtet haben; noch mochten sie hoffen, die Macht der verachteten Kaufmannsstadt wenigstens an der Unterweser vernichten zu können. So haben sie sich den Mandelslohs angeschlossen und eben damit ihr Schicksal besiegelt. Vier Burgen haben

die Bremer in diesem Kriege erobert, aber der Rat wußte wohl, was er tat, als er von allem Gewinn nur Bederkesa und sein Gebiet behielt. Freilich wurde es noch nicht sofort sein vollständiges Eigentum. Die Ritter von Bederkesa hatten ihre Herrschaft in einem verwickelten Besitzverhältnis, wie es damals im Mittelalter oft genug vorkam, mit den Herzögen von Sachsen-Lauenburg geteilt, und erst 30 Jahre nach dem ersten Erwerb, 1412, hat Bremen, diesmal wieder vermöge seiner Kapitalkraft, auch den Lauenburgischen Anteil für sich gewonnen. Zwar war hier ursprünglich nur von einer Verpfändung, erst auf drei, dann auf zehn weitere Jahre, die Rede. Tatsächlich aber hat Bremen die ganze Herrschaft bis zu ihrer Eroberung durch die Schweden besessen.

Es war ein Gebiet, weit größer als der ganze heutige bremische Staat. Im Osten reichte es über Meckelstedt und Großenhain hinaus bis an das Moor, das dort beginnt, im Süden umfaßte es Ringstedt und Köhlen und hatte bis zur Weser die Geeste als Grenze. An die Weser selbst stieß es nur mit einem schmalen Stück — weniger als Bremen heute dort besitzt — nördlich der Geeste bis Brinkamahof. Da die Geeste damals kurz vor ihrer Mündung noch einen weiten Bogen nach Süden beschrieb und etwas weiter südlich als heute sich mit der Weser vereinigte, so hat auch ein Stück des heutigen Geestemünder Gebietes noch zu dem bremischen Besitze gehört. Etwa bei Brinkamahof begann der „graue Wall", von je her die Grenze des freien Landes Wursten. Holssel und Flögeln — das dazwischenliegende Neuenwalde war Klosterbesitz — waren die nördlichsten Dörfer unter bremischer Hoheit.

Innerhalb dieser Grenzen hat die bremische Herrschaft über 200 Jahre, von 1412 bis 1654, bestanden. Eine Zeitlang, in der Periode der größten Machtentfaltung, um 1420, hat sie sogar im Norden wie im Süden noch darüber hinausgereicht. Zu dem lauenburgischen Anteil an Bederkesa gehörte ein großer Teil des Landes Hadeln, und für einige Jahre hat Bremen auch dieses im Pfandbesitz gehabt. Auf dieselbe Weise hatte es 1408 von Oldenburg das Land Wührden gewonnen, das nun mit der benachbarten Grafschaft Stotel ebenfalls zur Verstärkung der Stellung an der Unterweser diente und über 100 Jahre (bis 1511) bei Bremen verblieben ist.

Es war vielleicht ein Lösegeld, das Oldenburg damit zahlte. Denn einer seiner Grafen war kurz vorher in die Gefangenschaft der Bürger

geraten, als er, ähnlich wie die Bederkesaer auf dem rechten Ufer, die Festsetzung Bremens in Butjadingen hatte verhindern wollen. Auch dort waren in den letzten Jahrzehnten bedeutende Veränderungen — zugunsten der Bremer — vor sich gegangen.

Seit der Mitte des 15. Jahrhunderts war westlich der Weser in den friesischen Landen die alte Verfassung der 16 Ratgeber verschwunden, und Häuptlinge hatten in einzelnen Bezirken die Herrschaft an sich gerissen, so daß das ehemals ziemlich einige Land nun durch eine große Zahl kleiner Gewalten zerrissen war, die überdies ständig in Streit unter sich lagen. Es dauerte nicht lange, bis die bremische Diplomatie den Vorteil davon gewann. Husseke Hayen von Esensham hatte Lübbe Onneken von Rodenkirchen und Ede Wummeken, den Herrscher des Jever- und des Wangerlands, beleidigt. Ihrer Hilfe waren die Bremer also sicher, und auch Oldenburg stand ihnen bei, als sie 1384 Husseke Hayen überfielen. Binnen wenigen Tagen war das ganze Stadland erobert, und Golzwarden, Esensham und Rodenkirchen — in das der vertriebene Lübbe Onneken zurückgeführt wurde —, im folgenden Jahre auch Blexen mußten dem bremischen Rate Frieden und Sicherheit geloben. Vier Jahre nach der Eroberung Bederkesas war damit auch auf dem linken Ufer der Unterweser die bremische Herrschaft begründet.

Es war jetzt nötiger als je. Denn es begann die vielleicht schlimmste Zeit, die der Nordseehandel erlebt hat, die Bedrohung durch die Vitalienbrüder. So hießen die Seeräuber, die in großen Banden erst die Ostsee und seit dem Ende des Jahrhunderts auch die Nordsee unsicher machten. Die Hanse selbst hatte unvorsichtig die Geister gerufen, die sie nun nicht los wurde, damals als sie im Kriege mit Dänemark, um das verbündete Stockholm aus der Umklammerung durch die Dänen zu retten, unbedenklich jedem den Kaperbrief gegeben hatte, der der belagerten Stadt mit Lebensmitteln, „Viktualien", Hilfe zu bringen versprach. Die Abenteurer, die sich dazu gemeldet hatten, waren bald ihre eigenen Wege gefahren, hatten zwischen Freund und Feind keinen Unterschied mehr gemacht, und es war freilich bei ihrem einträglichen Gewerbe — es war die Blütezeit des hansischen Seehandels — nicht zu verwundern, daß ihre Genossenschaft bald nach Hunderten zählte. Es waren die Stiefkinder der Gesellschaft, die sich da zusammengefunden hatten, und sie haben als

„Likedeeler" — Gleichteiler — mit ihrem Wahlspruch: „Gottes Freund und aller Welt Feind" wohl gar etwas wie ein Programm sozialer Revolution vertreten. Bisweilen hatten sie mächtige Freunde zu Verbündeten — es waren Fürsten darunter —, vor allem aber waren die friesischen Häuptlinge die Beschützer — und die Nutznießer ihrer Plünderungen.

Es war für die Seestädte eine Lage, in der die Diplomatie nicht mehr helfen konnte. Noch 1398 hatte man sich damit begnügt, daß bei dem Erscheinen der hansischen Kriegsschiffe auf der Jade Ede Wummeken jede Begünstigung der Räuber feierlich verschworen hatte. Da das nichts genützt hatte, so wurde im Februar 1400 zu Lübeck gemeinsam der große Schlag beschlossen, der denn auch endlich mit den entscheidenden Siegen an der Ems und bei Helgoland die Führer Claus Störtebecker und Gödeke Michels in die Gewalt der Hamburger brachte. In Butjadingen aber hatte Bremen, mit Oldenburg und Dide Lubben, dem Sohne des alten Lübbe Onneken, verbündet, ein Heer von 6000 Mann aufgebracht und nach zweimaligem Feldzug für drei Jahre Frieden und Sicherheit gewonnen.

Aber auch in Bremen wußte man jetzt, daß man noch anderer Mittel als nur der Versprechungen der Friesen bedurfte, um wirklich den Frieden zu wahren. Zweihundert Jahre lang war die Stadt an der Weser in der Verteidigung gewesen, hatte sich damit begnügen müssen, die Herrschaft anderer über die freie königliche Straße zu verhindern. Jetzt waren ihr die militärischen Kräfte gewachsen, zu beiden Seiten der Unterweser besaß sie ausgedehnte Gebiete, und auch ihre finanzielle Kraft war trotz der Verluste durch die Vitalienbrüder noch ungeschwächt. Der Zeitpunkt schien gekommen, wo sie ihrerseits daran denken konnte, die Herrschaft über ihren Strom, zumal an seiner Mündung, für immer zu befestigen, wie es Hamburg wenige Jahre zuvor (1394) durch die Erwerbung von Ritzebüttel geglückt war. So beschloß der Rat 1404, zur Sicherung seines Unterweserbesitzes an der nördlichen Grenze des Stadlandes bei Atens, nicht fern von der Weser, eine Burg zu erbauen.

Es war kein leichtes Unternehmen; denn daß die Nachbarn, denen so oft — noch in den letzten Jahren — jeder Burgenbau an der Weser verboten worden war, diesem Beginnen nicht ruhig zusehen würden, das mußte der Rat erwarten. Er durfte es trotzdem wagen; wußte er

doch, daß ihm in keiner Beziehung die Mittel dazu fehlen würden. Es war alles aufs beste vorbereitet. Dide Lubben selbst hatte Land in reichlicher Menge liefern und jede Hilfe versprechen müssen. Noch einige Jahre verzögerte sich die Ausführung, da zunächst noch ein anderes großes Werk, der Bau des neuen Rathauses, alle Kräfte in Anspruch nahm; endlich wurde 1407 mit der Errichtung der Burg begonnen. Die reiche Stadt brauchte nicht mit dem Gelde zu sparen. Sie bekam Söldner und Arbeiter mehr als sie nötig hatte, und wie reichlich die Leute verpflegt wurden, „des", so meint unsere Chronik, „was alto vele. Dar weren alto vele guder lude, die sproken, sie ne hedden der koste, des beres unde haveren voderens like nywerlde seen" — sie hätten an Kost, an Bier und an Haferfutter so viel niemals gesehen. Und es mußte wirklich ein gutes Werk sein; denn selbst der Himmel begünstigte es: er „speiste das ganze Heer mit frischen Fischen länger als 14 Tage. Und wie viele Fische da gefangen wurden, das ist unglaublich zu sagen. Als aber das Schloß fertig gebaut war, da war auch der große Fang weg." So wurde die Burg im Juli 1407 vollendet und, da sie den Frieden sichern sollte, die „Friedeburg" genannt.

Aber die Feinde ließen sich erklärlicherweise auch durch die Wunder des Himmels nicht dazu bewegen, in dieser Festigung der bremischen Macht ein gottgefälliges Werk zu sehen, nicht die Oldenburger, die auf diese Weise die fetten Marschen, auf deren Erwerb sie schon sicher rechneten, in andere Hände übergehen sahen, und auch nicht der Erzbischof. Seit 1406 war es Johann Slamstorp, ehemals Propst zu Hadeln, von Anfang an ein entschlossener Gegner aller städtischen Selbständigkeit. Zuerst hetzte er die Oldenburger auf. Die Fehde endete 1408 mit dem Siege der Stadt. Oldenburg mußte die Friedeburg anerkennen, ja, es mußte seinerseits aufs neue versprechen, bei jedem andern den Bau von Schlössern an der Weser zu verhindern, keine Seeräuber zu beschützen und der Stadt gegen die Friesen Hilfe zu leisten. Damals war es geschehen, daß Graf Christian in Gefangenschaft geriet und als Pfand für das Lösegeld, das man nicht aufbringen konnte, das Land Wührden an Bremen kam.

Der Erzbischof hatte das Gegenteil von dem erreicht, was er wollte. Da beschloß er, es auf einen offenen Kampf ankommen zu lassen. Mitten zwischen dem bremischen Gebiet, zwischen Wührden und der Herrschaft Bederkesa, war einzig das Vieland noch frei von der bre-

mischen Hoheit. Und dort in dem südlichen Winkel zwischen Weser und Geeste — der Friedeburg gegenüber — erbaute der Erzbischof 1408 eine Burg. Er mochte hoffen, einen doppelten Zweck damit erreichen zu können, nicht bloß die Bremer, sondern auch die Wurster in Schach zu halten, die die erzbischöfliche Herrschaft nie so recht hatten anerkennen wollen. Aber es zeigte sich, daß er seine Sache weit weniger gut verstand als seine Feinde. Gerade zwei Jahre zuvor hatte Bremen mit den Wurstern die alten Verträge erneuert und diesmal auch hier die Bestimmung wiederholt, daß ohne Zustimmung beider Parteien niemals eine Burg an der Weser erbaut werden solle. Erzbischof Johann hatte keine Verbündeten. Er gab trotzdem nicht nach, als Bremen auf Grund seiner alten Rechte Einspruch erhob. So kam es zum Kampfe. Er war schnell entschieden. Das so wenig vorbereitete Unternehmen war nicht lange zu halten. Auch hatte kein günstiges Vorzeichen, wie bei der Friedeburg, einen guten Ausgang verkündet. Fische waren zwar auch hier erschienen, aber es waren nur Stinte gewesen, die, der Sage nach, in großer Zahl dem Bau der Burg „verwundert zugeschaut“ hatten. Davon hatte sie dann den Namen „Stinteburg“ erhalten.

Die Wurster und, mit ihnen verbündet, die Leher, die hier zum erstenmal für ihre neue Obrigkeit kämpften, warteten nicht erst, bis das Werk vollendet war. Eines Nachts — wohl schon im Herbst — schwammen einige Wurster über die Geeste und erschlugen einen Teil der Besatzung, die übrigen flohen. Dann warfen sie „de groten steenbussen“ — es ist die Zeit, wo die ersten Geschütze aufkommen — ins Wasser und verbrannten alles „bussencrudt“ (Büchsenkraut, Pulver). „Diese Leute waren alle nackt, und hätten sie sich nur gegen die Kälte schützen können, so hätten sie das ganze Werk zerstört — averst se mosten to hus ilen, von Kulde halven!“

Von da an hat auch Johann Slamstorp es aufgegeben, die Macht der Stadt Bremen erschüttern zu wollen. Er bestätigte alle ihre Privilegien. Nur bei Bederkesa war es seiner Hartnäckigkeit noch gelungen, auf Grund früherer Verpflichtungen der Stadt ein Mitbesitzungsrecht auf Lebzeiten zu behaupten. Erst seit seinem Tode, 1421, hat Bremen allein in Bederkesa geherrscht.

Die Stellung der Stadt schien unangreifbar, zumal ihr in diesen Jahren auch die Hamburger zu Hilfe kamen. Den vereinigten Städten

gelang es 1400, den Vitalienbrüdern und ihren Beschützern eine neue schwere Niederlage zu bereiten. Die Friedeburg wurde ausdrücklich als bremischer Besitz anerkannt und das Gebiet, das unter ihrem Schutz stand, zwischen der Heete — dem damaligen Mündungsarm der Weser, der nach der Jade hin führte — und Esensham, als unverletzlich bezeichnet. Weiterhin versprachen die Häuptlinge, nicht nur Handel und Schiffahrt, sondern auch alle Seezeichen zu schützen, die Bremen etwa auf der Mellumplate, dem Roten Sand oder anderswo errichten würde, — an der Weser die erste Nachricht über bremische Seezeichen, während die Hamburger auf Neuwerk schon 1299 eine Bake erbaut hatten.

Aber ein Friede mit Friesland war nie von langer Dauer. Wenige Jahre später war wieder alles in Aufruhr. Dide Lubben, schon lange ein unsicherer Bundesgenosse, wurde von den Bremern vertrieben. Seine Söhne, Dudo und Gerolt, unternahmen 1418 einen Rachezug gegen die Friedeburg. Noch einmal siegten die Bremer. Auch sie kannten kein Mitleid. Aber die Sage hat das Bild der beiden Brüder verklärt: wie der jüngere, Gerolt, auf dem Markte zu Bremen das Haupt des hingerichteten Bruders geküßt und das Volk dem schönen Jüngling Gnade versprochen habe, wenn er in Bremen bleiben und eine Bürgerstochter zur Frau nehmen wolle. Er aber habe stolz die „Schusters- und Kürschnerstöchter" verachtet und sei dem Bruder gefolgt.

Von neuem hatte Bremen seine Stärke bewiesen, und vielleicht war es dieser Sieg, der ihm gleich darauf einen neuen, den letzten großen Gewinn verschaffte und seine Herrschaft für kurze Zeit bis zum Meere ausdehnte. Es bereitete sich in Friesland eine neue Umwälzung vor. Das Volk war der Häuptlinge überdrüssig und wollte seine alte Freiheit wiedergewinnen. Die Butjadinger waren die ersten, die sich erhoben. Aber allein waren sie zu schwach. So riefen sie Bremen um Hilfe an und schlossen am 1. Juni 1419 einen Vertrag, der dem Rat von Bremen die Schutzherrschaft über Butjadingen übertrug. Und dieses Verhältnis erhielt, fast genau ein Jahr später, die feierlichste Bestätigung. Zum erstenmal seit Jahrhunderten hatte sich damals wieder ein deutscher König — es war Siegismund — um die Nordseeküste bekümmert. Seit 1417 hielten sich zwei seiner Räte als besondere Gesandte in Friesland auf, um die Streitigkeiten zu schlichten

und das Land als reichsunmittelbar für den Kaiser in Anspruch zu nehmen. Zunächst war es den friesischen Häuptlingen, ihrem Führer Sibet Papinga vor allem, nicht schwer, die Räte für sich zu gewinnen, als sie Bremen das Recht auf Butjadingen bestritten. Mit Waffengewalt mußte Bremen den neuen Besitz erst erwerben, mit diplomatischer Kunst den König von seinem Recht überzeugen. Beides gelang. Am 5. Juni 1420 wurde dem Rate von Bremen — einer nicht reichsfreien Stadt! — der Besitz des Landes Butjadingen vom deutschen König bestätigt. Es war der letzte Sieg Bremens.

Denn Sibet Papinga hatte nicht verzichtet. Noch hatte er mit Feinden im Westen zu kämpfen. 1423 war er mit ihnen fertig geworden und hatte die Hände frei gegen Bremen. Die Hanse mischte sich ein: zu Lübeck beschloß man im Mai 1424, auf einem Tage zu Oldenburg alles zu schlichten.

Es war schon zu spät. Mit einem Heere von 4000 Mann hatten Sibet Papinga und zwei andere Häuptlinge in aller Stille das Stadland überfallen. Solcher Übermacht gegenüber war kein Widerstand möglich. Golzwarden kapitulierte ohne Kampf und nach wenigen Tagen auch die Friedeburg. Die Gemeinden schrieben dem bremischen Rat, daß sie von den Häuptlingen gezwungen seien, ihm abzusagen — „was wir doch ungern tun wegen des Eides, den wir euch geschworen haben".

Noch in der Niederlage aber hat Bremen ein Ziel erreicht: als dem Beschluß der Hansa gemäß in Oldenburg über den Frieden verhandelt wurde, haben sich die siegreichen Häuptlinge verpflichten müssen, sowohl die Friedeburg wie den festen Turm von Golzwarden zu schleifen und weder diese noch andere Festungen oder Schlösser in ihren Landen je wieder aufzubauen. Sie haben dann gezögert mit der Ausführung, neue Forderungen gestellt, — endlich haben sie nachgegeben. Aber das linke Weserufer blieb für Bremen verloren. Der Versuch, dem dominium Visurgis durch die Gründung eines das ganze Unterwesergebiet umfassenden Staates eine dauernde und unerschütterliche Grundlage zu geben, war endgültig gescheitert.

So traten die alten Verhältnisse wieder ein, und sie wurden für Bremen nicht so ungünstig, wie man hätte befürchten können. Denn den Häuptlingen gelang es nicht, ihre Herrschaft wieder aufzurichten. Es wurde die alte Verfassung der 16 Ratgeber wieder eingeführt, und mit

ihnen schloß Bremen wie früher Verträge zum Schutze seines Handels und seiner Schiffahrt.

König Siegismund, der vier Jahre zuvor der Stadt Bremen die Herrschaft über Butjadingen „bis auf Widerruf" feierlich bestätigt hatte, nahm keine Kenntnis von diesem Wandel der Dinge. Und Bremen hat nicht versucht, an seine Macht zu appellieren. Das deutsche Königtum hatte keine Macht. Aber auch die Sondergewalten, die ohne den Schutz des Reiches im Norden Deutschlands emporgewachsen waren, die Hansa und der Deutsche Orden, hatten die Höhe überschritten. Schon hatten bei Tannenberg (1410) die Polen das Deutschtum des Ostens geschlagen, und die Seeherrschaft der Hansa fing an, langsam zurückgedrängt zu werden von den erstarkenden Nationen des Westens und Nordens. Auch Bremen hatte die Zeit seiner größten Machtentfaltung nun hinter sich. Es war nicht diplomatische Unfähigkeit gewesen, was den Sturz verursacht hatte, sondern diese Aufgabe war doch über seine Kräfte gegangen. Und was schon mehrmals revolutionäre Regierungen bei Mißerfolgen in der äußeren Politik erlebt hatten: den Wechsel der Volksgunst, das erfuhr nun diesmal der alte Rat. Ein Umsturz der Ratsverfassung war die Folge, lange Wirren begannen. Fast zehn Jahre hat es gedauert, bis (1433) die neuen Formen gefunden waren, die dann mehr als 400 Jahre dem bremischen Staatsleben Ruhe und Stetigkeit gegeben haben. Aber die „Heldenzeit der bremischen Geschichte", wie der Historiker Bremens diese Epoche genannt hat, war vorbei.

ZWEITES KAPITEL

DIE KARLSBURG

Das Ende des Dominium Visurgis

Auch nach dem Verlust des Stad- und Butjadinger Landes hat Bremen noch eine bedeutende Stellung an der Unterweser gehabt. Noch gehörten ihm Bederkesa und Lehe; Stotel und Wührden besaß es als Pfänder, und es gelang ihm sogar noch einmal, einen wertvollen Zuwachs an Gebiet zu gewinnen, als es 1436 nach längerem Streit von den Rittern von Borch Schloß und Amt Blumenthal mit dem Gericht Neuenkirchen erwarb, einen Streifen am rechten Weserufer, der sich in einer Breite von 4 km von der Mündung der Lesum bis zum Einfluß der Hunte erstreckte. Noch war das Ziel, auch territorial die Weser zu beherrschen, nicht aus den Augen verloren. Auch jetzt noch hat Bremen mehrmals Burgen zerstört, die an der Weser erbaut wurden. Denn immer noch erfüllten unaufhörlich die zahllosen Fehden, bald mit Oldenburg, bald mit Ostfriesland, ja, mit einzelnen Rittern, wie dem bremischen Lehnsmann auf Stotel (1428) das Land, und immer wieder wurde der Versuch gemacht, das alte Recht der Stadt zu verletzen, von Oldenburg 1474 mit der Burg Altena bei Elsfleth und 1509 gar vom Grafen Edzard von Ostfriesland, der damals seine Herrschaft bis an die Weser ausgedehnt hatte. Bremen selbst hat noch einmal gehofft, auf dem linken Weserufer Fuß fassen zu können, und in einer der Fehden mit Oldenburg (1474) den Besitz des Kirchspiels Hammelswarden mit Lienen und Brake erstrebt. Es ist ihm nicht gelungen.

Der hansische Handel stand noch immer in hoher Blüte. Allmählich nahm doch die Sicherheit zu, in Deutschland wie im Ausland, zur See und auf dem Lande. Der Wohlstand wuchs und förderte den Absatz. Die Erschließung der neuen Meere und Kontinente, die am Ende des 15. Jahrhunderts das Bild der Erde für den Abendländer so

grundstürzend änderte, hatte zunächst keine Bedeutung für den Handel Deutschlands. Keine bremische, keine norddeutsche Chronik erwähnt die Entdeckung Amerikas, die Auffindung des Seeweges nach Indien. Noch fast drei Jahrhunderte mußten vergehen, ehe der Verkehr entstand, der uns heute als der natürlichste erscheint. Im 15. und 16. wie noch im 18. Jahrhundert ging der Handel Bremens nicht über Europa, ja, nicht über Nord- und Westeuropa hinaus. Nur die stärkere Berücksichtigung des Marktes von Lissabon, wohin jetzt die Waren aus Indien gebracht wurden, war eine erste Folge der neuen Entdeckungen für den bremischen Kaufmann. Davon abgesehen fuhr er die alten Wege, holte Wolle aus England und Tuche aus Flandern, Salz aus Frankreich, aus dem Norden Fische, Tran, Pelzwerk, Eisen und Kupfer und brachte aus Deutschland vor allem Leinewand, Korn und Bier, daneben die Erzeugnisse des feineren heimischen Handwerks ins Ausland. Nicht immer ging alles glatt. Bisweilen gab es Streitigkeiten, die schnell zu langjährigen verlustreichen Kaperkriegen wurden. Sechs Jahre lang hat Bremen so mit Holland im Kampf gelegen, ebenso lange mit England, über 20 Jahre mit Antwerpen und Brabant, 40 Jahre lang mit Frankreich. Solche Zustände, die uns heute undenkbar erscheinen, waren schließlich nur möglich, weil damals der Umfang selbst des hansischen Handels, der doch der bedeutendste des ganzen atlantischen Europas war, verschwindend klein war im Vergleich zu den Zahlen, die wir heute gewohnt sind. Ein „Kogge" von 100 „Last" (das entsprach 150 Reg.-To.) galt als groß; heute hat ein kleiner Seebäderdampfer bereits 700 Reg.-To. Der ganze Jahresumsatz von Lübeck ließe sich heute auf drei bis vier mittelgroßen Ozeandampfern verladen — damals waren 800 Schiffe dazu nötig —, und wenn in dieser größten deutschen Handelsstadt, die damals etwa 20000 Einwohner gehabt haben mag, die Menge der im Seehandel umgesetzten Güter 20000 t erreicht haben mag, das Verhältnis also, auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, wie 1 : 1 stand, so ist es in dem 50mal größeren Hamburg von heute etwa 1 : 20 — der Umsatz von Lübeck betrug ein Tausendstel von dem des heutigen Hamburg!

Die Bremer waren in Handel und Schiffahrt damals — wie in der Reederei noch bis ins 19. Jahrhundert hinein — den Hamburgern weit überlegen. Als „große Herren" werden sie im Ausland bezeichnet.

Aber die überragende wirtschaftliche Kraft war nun nicht mehr wie im ersten Viertel des 15. Jahrhunderts mit einer großen politischen Stellung verbunden. Deutlich machte sich schon in einzelnen Anzeichen der Umschwung bemerkbar, der für drei Jahrhunderte den politischen Einfluß des Bürgertums ausgeschaltet hat: die Vorherrschaft der Städte wurde abgelöst durch die aufsteigende Macht der Fürsten. Das erstarkende Königtum war es, das im Auslande die Vorrechte der Hanse beschnitt, ihnen im 16. und 17. Jahrhundert das Ende bereitete. In Deutschland aber zwangen Fürsten, Herzöge und Kurfürsten ihre Städte zum Austritt aus der Hanse, beseitigten — wie in Braunschweig — allmählich alle städtische Freiheit. Bereits am Ende des 15. Jahrhunderts beriet man in der Hanse über gemeinsame Maßregeln gegen die Anschläge der Fürsten, und schon damals durfte man nicht mehr wagen, alle Städte ins Geheimnis zu ziehen, aus Furcht, daß die Fürsten davon erfuhren.

In dieser Beziehung hat nun Bremen nichts zu fürchten gehabt. Von den Erzbischöfen konnte die Selbständigkeit, die die Stadt sich in zwei Jahrhunderten errungen hatte, nicht mehr ernstlich bedroht werden. Schon geschah es mehrmals im 15. Jahrhundert, daß sie selbst von amtlichen Stellen, von der kaiserlichen Kanzlei, für eine freie Reichsstadt gehalten wurde. Und doch ist auch sie nicht ohne Anfechtung geblieben, auch Bremen hat das Erstarken der fürstlichen Mächte zu fühlen bekommen in politischen Veränderungen, deren Wirkungen erst nach langer Zeit, dann aber für Jahrhunderte und bis in die Tage der Gründung von Bremerhaven verhängnisvoll wurden.

Es war nicht das Schlimmste, daß das gewalttätige Welfenhaus die Wahl eines seiner Söhne, des Prinzen Christoph, zum Erzbischof durchgesetzt hatte. Ein Zeichen freilich war auch das schon. Es war die Folge davon, daß man es 1496 noch gewagt hatte, die Bewerbung eines Welfen zu übergehen und einem bürgerlich Geborenen, Johann Rhode, einem Sohne der Stadt Bremen, die erzbischöfliche Würde zu übertragen. Bereits vier Jahre später mußte Johann einsehen, daß er nicht gegen den Widerstand Braunschweig-Lüneburgs und Oldenburgs, des andern unterlegenen Bewerbers von 1496, seine Stellung behaupten konnte: so gewann er sich die Freundschaft der einen Partei, indem er den Prinzen Christoph zum Koadjutor mit dem

Rechte der Nachfolge annahm. Von 1511 hat Christoph dann die Regierung geführt, 47 Jahre lang, in der entscheidungsvollsten Zeit, die ein Erzstift erleben konnte: während der Reformation. Es ist nicht ein Jahr darunter, wo er in Frieden und Freundschaft mit den Bürgern gelebt hätte; aber der Freiheit der Stadt hat auch er, auch mit den Mitteln seines Fürstenhauses, mit Kaiser oder Papst im Bunde, nicht mehr zu schaden vermocht.

Viel gefährlicher wurde eine Veränderung, die sich vor den Toren der Stadt, außerhalb ihres Gebiets, an der Unterweser vollzog. Fast gleichzeitig beginnen am Ende des 15. Jahrhunderts fürstliche Angriffe auf die republikanischen Gemeinwesen der freien Friesen an der deutschen Nordseeküste: Dänemark hatte es auf Dietmarschen abgesehen, Sachsen-Lauenburg auf das Land Wursten, Oldenburg im Bunde mit den Braunschweiger Fürsten auf das Stad- und Butjadinger Land. Die Eroberer gingen nicht eben zaghaft zu Werke. Keiner von ihnen hat sich bedacht, die Hilfe der berüchtigten „schwarzen Garde" anzunehmen, eines wilden Landknechtshaufens, der damals das Küstengebiet unsicher machte. Nur die Dietmarscher haben durch ihren berühmten Sieg über die schwarze Garde bei Hemmingstedt im Jahre 1500 ihre Freiheit behauptet. Auch die Wurster hatten sich ihrer tapfer erwehrt in der Schlacht bei Weddewarden, 1499 am 2. Weihnachtstag, und wenn das linke Weserufer dem ersten Angriff erlegen war, so hatte es doch kein Jahr gedauert, bis auch dort die Friesen ihre alte Unabhängigkeit wiedergewonnen hatten. Als aber die Fürsten ihre Anstrengungen wiederholten und die Feinde sich mehrten, als gegen Wursten Erzbischof Christoph zu Felde zog und sich 1514 gegen Stadland und Butjadingen mit den Oldenburgern gar sieben welfische Herren verbündeten, da war es um die Freiheit dieser Länder geschehen. Noch zweimal haben sich die Wurster nach dem ersten Kampfe von 1517 erhoben, haben die Gesandten erschlagen, die die Unterwerfung forderten, das Schloß Morgenstern bei Weddewarden zerstört, das ihnen der Erzbischof als Zwingburg in das Land gesetzt hatte, und haben endlich in wüstem Plünderungszuge das Land ringsherum bis nach Debstedt und Wulsdorf verheert, am schlimmsten wieder Lehe, das schon einmal halb abgebrannt war und jetzt völlig zerstört wurde. Aber der zweite Feldzug 1524 hat die Kraft der Wurster gebrochen; die Erhebung vom nächsten Jahre

hat nichts mehr geändert. Fortan mußten sie dem Erzstift gehorchen.

Auch in die Rechte der Stadt hat der Erzbischof damals eingegriffen, hat den Lehern eine jährliche Abgabe auferlegt und sie als seine Untertanen in Anspruch genommen. Doch nur zehn Jahre hat dies Verhältnis gedauert. Bremen erhob Einspruch beim Reichskammergericht, und bereits 1536 schloß Lehe mit dem bremischen Rat wieder den schon mehrfach erneuerten Schutzvertrag ab, der ihm wie bisher seine bevorzugte, fast abgabefreie Stellung bewahrte.

Schon lange vorher hatten die Marschen links der Weser ihre Freiheit verloren. Der Krieg von 1514 hatte alles entschieden. Zunächst hatte auch Braunschweig einen Anteil an der Herrschaft gehabt; es hat ihn schon nach einigen Jahren verkauft. Seit 1523 hat Oldenburg das linke Weserufer vom Einfluß der Ochtum bis zur Mündung allein besessen. Zwölf Jahre zuvor hatte es das verpfändete Land Wührden eingelöst und damit auch auf dem rechten Ufer wieder Fuß gefaßt. Was Bremen nicht gelungen war, das hat Oldenburg erreicht und für 300 Jahre behauptet: es beherrschte die Unterweser.

Die Friesen hatten den Angriff erwartet. Sie hatten sich um Hilfe an Bremen gewandt, die Stadt an die alten Verträge erinnert, dann freilich wieder stolz erklärt, sie könnten sich selber schützen. Der Rat hat keine Hand für seine ehemaligen Verbündeten und Untertanen gerührt. Fehlten die Kräfte dazu? Hat man es nicht gewagt? Oder hat wirklich niemand die Folgen vorausgesehen? Wir wissen es nicht. Wie oft hatte man seit 1220 für die Freiheit der Weser die Waffen ergriffen! Noch vor fünf Jahren war es zuletzt geschehen, als man dem Grafen von Ostfriesland den Burgenbau an der Weser verbot. Niemand schien zu ahnen, wieviel verhängnisvoller einst der Umstand werden konnte, daß die Weser jetzt nicht bloß auf eine lange Strecke an dem Gebiet eines fremden Herrschers vorbei, sondern unmittelbar vor ihrer Mündung, wie er zu betonen nicht müde wurde, durch sein Land hindurch floß! 1514 hat Oldenburg die Überlegenheit an der Weser gewonnen, von der sich Bremen endgültig erst durch die Gründung Bremerhavens befreit hat. Es verging kein halbes Jahrhundert, bis die Stadt erkennen mußte, daß der neue Nachbar an der Weser bei weitem gefährlicher war als alle Feinde, gegen die sie jemals die Freiheit ihres Stromes hatte verteidigen müssen.

Inzwischen waren die Bewegungen der Reformationszeit auch über Bremen hinweggegangen. Als der „Erstling" unter den Niedersachsen hat ihre geistliche Hauptstadt die neue Lehre angenommen. In ihrem Gefolge kamen, wie überall in Deutschland, auch soziale Unruhen und politische Kämpfe, es kam aber damit auch eine regere Anteilnahme am Gesamtleben der deutschen Nation. Die geistigen und politischen Beziehungen zum übrigen Deutschland, die in der Zeit der Sonderentwicklung des Nordens fast verlorengegangen waren, wurden wieder lebendig, und so hat dieselbe Epoche, die jetzt durch die kirchliche Scheidung den Norden noch mehr von dem Süden zu trennen schien, doch auf anderen Gebieten die Einigung wieder befördert, nicht zum wenigsten durch das Mittel, das noch auf lange Zeit fast das einzige äußere Band der Zusammengehörigkeit unter den Deutschen gewesen ist und das eben jetzt als ein Eindringling von Oberdeutschland nach Bremen und den Küstenländern kam: die hochdeutsche Sprache. Sie kam mit der deutschen Bibel, mit Luthers Schriften in unsere Heimat, um in langsamem Siegeszuge das bis dahin — auch in allen Schriften und im amtlichen Verkehr — allein herrschende Niederdeutsche allmählich fast völlig aufs Land zurückzudrängen. Nur bei einer Feierlichkeit hat sich bis in die Neuzeit das Alte behauptet: den Ratsherrneid haben noch der Bürgermeister Smidt, ja, noch Arnold Duckwitz in plattdeutscher Sprache geleistet.

Die Reformationszeit hat auch die Beziehungen der Stadt zum Erzbischof völlig gelöst. Christoph ist bis zu seinem Tode 1558 der alten Lehre treu geblieben, und auch sein Bruder und Nachfolger Georg ist noch katholisch gewesen. Die Verbreitung der lutherischen Lehre im ganzen Erzstift hat das nicht gehindert. Später haben dann protestantische „Erzbischöfe" die Regierung geführt, die von da an nur noch weltlichen Charakter haben konnte. Als das Land im Westfälischen Frieden an Schweden kam, wurde es als „Herzogtum Bremen" bezeichnet. Damals gehörte die Stadt auch rechtlich nicht mehr dazu. Sie war kurz vorher zur freien Reichsstadt erklärt worden. Ihre tatsächliche Befreiung von jedem erzbischöflichen Einfluß hatte sie schon 1541 durch kaiserliche Privilegien erreicht, damals als Karl V., um die nötige Hilfe für seine Türkenkriege zu erlangen, auch den Evangelischen weit entgegenkommen mußte. Erzbischof Christoph hatte einen letzten Versuch gemacht, die Hoheit über die Stadt zurück-

zugewinnen. Wegen Verbindung mit den Feinden des Kaisers hatte er gegen seine ketzerischen Untertanen den Verlust aller ihrer Privilegien beantragt und sogar die Erlaubnis verlangt, auf Kosten der Bürger ein Schloß an der Weser in Osterstade, ein anderes dicht vor der Stadt erbauen und sowohl Land- wie Wasserzölle erheben zu dürfen. Zum Glück besaß er weder das Ansehen noch die Mittel, sein Ziel zu erreichen. Auch hierin war ihm der Rat bei weitem überlegen. Er sparte nicht mit dem Gelde, und er gewann, was er brauchte. Bremen erhielt alle seine Freiheiten und Besitzungen bestätigt, nicht bloß Blumenthal, Lehe und Bederkesa, sondern auch die erst kürzlich im Kriege mit Junker Balthasar von Esens gewonnene Lehnsherrschaft über Esens und Wittmund in Ostfriesland, die es freilich nur wenige Jahre (bis 1554) innegehabt hat, dazu aber noch das Münzprivileg und, abgesehen von der Berufung an das Kammergericht in Sachen ganz hohen Wertes, eine völlige Unabhängigkeit im Gerichtswesen. Damit waren dem Erzbischof die letzten Rechte, die er in der Stadt noch besessen hatte, genommen. Vor allem aber wurde Bremens Obrigkeit und Gerichtshoheit über die Weser mit der Aller und andern Nebenflüssen anerkannt, ihm die Sorge für die Sicherheit des Stroms und die Bezeichnung des Fahrwassers übertragen, zugleich mit dem Recht, die von alters gebräuchliche Abgabe dafür zu erheben, und endlich den Landesherren jede Behinderung der Schiffahrt und Steigerung ihrer Zölle verboten. Die Selbständigkeit war damit tatsächlich erreicht. Zur freien Reichsstadt fehlte nichts als der Name und das Stimmrecht am Reichstag.

Aber diesen ehrenvollen Privilegien, die, wenn sie nicht leere Worte bleiben sollten, doch auch große Verpflichtungen für Bremen enthielten, entsprach die Stellung der Stadt keineswegs mehr. Zwar hatte die Bürgerschaft im Schmalkaldischen Kriege durch tapfere Verteidigung gegen kaiserliche Truppen ihre noch immer vorhandene Kriegstüchtigkeit bewiesen; vor Bremen war, bei Drakenburg, der einzige, vielbesungene Sieg der Evangelischen in diesem Kriege erfochten worden. Auch war es gewiß ein Zeichen für den freieren, politischen Sinn des bremischen Kaufmanns, wenn er sich bald nach dem Augsburger Religionsfrieden dem tatkräftigeren und weltklügeren der beiden evangelischen Bekenntnisse zuwandte, dem reformierten Glauben, der jetzt eben bei allen politisch erfolgreichen Gliedern der ger-

manischen Völkerfamilie, bei den Schweizern, den Holländern, den Angelsachsen die Herrschaft gewann, indessen sich das streng lutherische Deutschland in fruchtlosem dogmatischen Streite verzehrte und sich seinen gewandteren Gegnern und Nebenbuhlern gegenüber bald um jeden politischen Einfluß gebracht hatte. Aber auch das klügste und tapferste Wollen ist umsonst ohne Macht, und die fehlte in Bremen. Die Hanse zerfiel. Für den Geist, der in ihr herrschte, war es bezeichnend, daß Bremen 1563, nicht etwa wegen eines Verstoßes in handelspolitischen Dingen, sondern nur, weil es sich der Herrschaft der lutherischen Orthodoxie widersetzte, für mehr als ein Jahrzehnt aus dem Bunde ausgeschlossen wurde. Die englischen Kaufleute drangen in Deutschland ein, verletzten die alten Privilegien der Hanse, und als der Reichstag 1597 sie ausweisen wollte, da schloß die Königin Elisabeth den „Stahlhof", die alte Niederlassung des deutschen Kaufmanns in London, die über 700 Jahre in seinem Besitz gewesen war. Eine andere schwere Plage brachte der jahrzehntelange Krieg, in dem die Holländer ihre Unabhängigkeit von Spanien erkämpften. Es entstand ein Freibeuterwesen in der Nordsee, das fast so schlimm wie einst der Seeraub der Vitalienbrüder den Handel beeinträchtigte. Eine reiche Stadt war Bremen freilich trotzdem auch damals noch. Das beweisen die großen Anleihen, die es fremden Fürsten gewähren konnte. Aber die staatlichen Verhältnisse waren durch die überall erfolgte Befestigung der fürstlichen Mächte so verändert, daß es für eine erfolgreiche politische Betätigung des kleinen Stadtstaates trotz aller kaiserlichen Privilegien keine Möglichkeit mehr gab.

Es begann ein Abstieg in der bremischen Geschichte deutlich sichtbar zu werden, ein Abstieg, der anhielt bis in die Zeiten des Bürgermeisters Smidt. Und noch das 16. Jahrhundert sah das Erscheinen der beiden Feinde, deren Bund dem bremischen Seehandel ein langsames Ende zu bereiten drohte — bis die Gründung von Bremerhaven die Wendung brachte. Natur und Menschenkraft hatten sich gegen Bremen verbunden, die oldenburgische Politik und die Versandung der Weser.

Seit der Mitte des Jahrhunderts lag Bremen mit Oldenburg wegen zahlreicher Kleinigkeiten vor dem Reichskammergericht in Prozessen. Wieder tauchte der Plan eines Burgenbaus an der Weser auf, — noch einmal behauptete die Stadt ihr Recht. Aber 1562 trat Graf Anton I.

zum erstenmal mit seiner Absicht hervor, einen Zoll an der Weser zu erheben; damit begann eine Plage, die bis zum Jahre 1820 die Bremer in Atem gehalten hat: der Elsflether Zoll. Es dauerte mehr als neunzig Jahre, bis Oldenburg sein Ziel erreichte, und erst die Reichsacht hat die Stadt zur Unterwerfung gezwungen. Aber im ganzen liegt wenig Heldenhaftes in diesem jämmerlichen Gezänk, das ein Jahrhundert erfüllte und das damals Politik war in Deutschland.

Was Oldenburg beanspruchte, das erfuhr Bremen, als es zum Schutz gegen die holländischen Freibeuter zwei bewaffnete Wachtschiffe auf die Weser legte — eins bei Elsfleth und das zweite vor Blexen — und dafür ein geringes „Convoyegeld" von den Handelsschiffen erhob. Gewiß bestand auch deren Besatzung aus wilden Gesellen — die Klagen der Leher über das Treiben der Schiffsleute, wenn sie an Land kamen, bestätigten es —, aber die Grafen von Oldenburg beschwerten sich nicht darüber, sondern behaupteten, daß die Hoheit über die Weser zu ihrem Land gehöre und Bremen sie verletze! Die Stadt wies ihre Privilegien vor, aber als der Prozeß vor dem Reichskammergericht wie üblich nicht zu Ende kam, ging Oldenburg mit Gewalt vor. Bremen war zu einem wirklichen Kriege nicht stark genug. Es mußte schon jetzt Entgegenkommen zeigen und Zugeständnisse machen. Ein Friede kam 1592 zustande. Er hat nichts genützt. Graf Johann fuhr fort in seinem Handelskriege gegen Bremen und beschützte außerdem die Freibeuter nach wie vor.

Auf eben diesen Feind aber, der die Stadt bald noch viel heftiger zu bedrängen unternahm, sah sich infolge der jetzt beginnenden, schnell zunehmenden Versandung des Stromes der bremische Handel allmählich immer mehr angewiesen. Während die Weser immer flacher wurde, waren die Fahrzeuge größer geworden. Die Schiffe von 200 Last (300 t), die jetzt auf die Weser kamen, konnten längst nicht mehr bis Bremen hinauffahren. Schon mußten sie den Winter häufig in oldenburgischen Plätzen verbringen. Das gab denn den Ausschlag, daß man 1618 endlich daran ging, einen bereits seit 30 Jahren erörterten Plan auszuführen: die Anlage eines neuen Hafens im Aumunder Tief bei Vegesack. Von holländischen Ingenieuren, den Meistern des Wasserbaus, wurde das Werk — ebenso wie später in Bremerhaven — begonnen und war 1619 vollendet. Aber auch hier dauerte es nicht lange, bis wieder alles verschlammt war, und nach kaum einem

Jahrhundert hatte die Weserschiffahrt keine andere Zuflucht mehr als das noch aller notwendigen Hilfsmittel entbehrende Sieltief des oldenburgischen Brake.

Schon lange vorher hatte Bremen seine jahrhundertelang behauptete Herrschaft über die Weser — das dominium Visurgis — vollständig verloren. Als der Vegesacker Hafen eröffnet wurde, hatte in Böhmen schon der unselige Aufstand begonnen, an dem der 30jährige Krieg sich entzündete. Nicht kriegerische Ereignisse haben der Stadt am meisten geschadet; sie hat keinen Feind in ihren Mauern gesehen, und auch das Landgebiet ist nur einmal, im Winter 1627/28 von den Kaiserlichen, ernstlich bedrängt worden. Aber die Friedensbestimmungen und das, was aus ihnen folgte, haben Bremen dann, wenn man von den zwei Jahren der napoleonischen Herrschaft absieht, auf den tiefsten Punkt in seiner tausendjährigen Geschichte gebracht. Denn selbst die Erhebung zur Reichsfreiheit, die die Stadt kurz vor dem Ende des Krieges (1646) — für 100000 Gulden — endlich gewann, war ja nur ein in letzter Stunde vom Kaiser zugestandenes Mittel, um das zu verhindern, was nicht nur Bremen, sondern ganz Deutschland den schwersten Schaden gebracht hätte, die Unterwerfung Bremens unter den neuen Feind, der sich jetzt an allen wichtigen deutschen Flußmündungen festsetzte: es hat jahrelang auf des Messers Schneide gestanden, daß Bremen eine schwedische Stadt wurde.

Und dazu bestätigte der Friedensvertrag dem Grafen von Oldenburg endgültig den Elsflether Zoll. 36 Jahre lang hatte Bremen bereits dagegen gekämpft. Denn im Jahre 1612 war Graf Anton Günther, nach den vier vergeblichen Versuchen, die seine Vorgänger im 16. Jahrhundert gemacht hatten, von neuem mit seinem Ansinnen an den Kaiser herangetreten. Bewegliche Klagen über die Einbrüche der „wilden See“ und den Schaden, den seine Deiche durch „vielfältiges Viehtreiben“ der Bremer erlitten, die nicht ganz stichhaltigen Hinweise auf das, was der Graf zur Förderung der Schiffahrt angeblich getan hatte, die Sicherung des Fahrwassers, den Wangerooger Kirchturm — er spielt noch in den Streitigkeiten, die der Gründung Bremerhavens vorausgehen, wieder eine Rolle —, endlich volltönende Versprechungen, daß er einen geeigneten Platz unterhalb Blexens, vor allem aber das Braker Sieltief — eine Ansiedlung gab es

dort überhaupt noch nicht — „zu einem stattlichen portum oder Hafen zu merklicher Vorsetzung dero Schiffahrt und Commerzien aptieren“ wolle, dazu die stete Beteuerung, es sei sein Strom, der „durch“ sein Land hindurchfließe: das alles hatte schließlich Eindruck auf die Kurfürsten und den Kaiser gemacht. Nach zwölfjährigem diplomatischen Kampfe hatte Anton Günther sein Ziel erreicht und 1624 mit der Zollerhebung begonnen. Aber bei diesem Kampfe um ihre dringendste Lebensnotwendigkeit ist in der Stadt noch einmal etwas von der alten Tatkraft erwacht, mit der sie so oft die Freiheit ihrer königlichen Straße verteidigt hatte. Man war entschlossen, die Eintreibung des Zolles mit den Waffen zu verhindern, und ein volles Menschenalter hindurch ist Bremen das auch gelungen. Seine „Orlogschiffe“ erschienen vor der Zollstätte — die anfangs zu Brake, erst später bei Elsfleth lag —, und sie blieben dort, „Fanfaren blasend und kanonierend, unbekümmert darum, ob ihre Kugeln eines Oldenburgers Leben und Gut gefährdeten“, und nur wenn gelegentlich — es war noch während des Krieges — ein dänisches bewaffnetes Schiff heraufkam, mußten die Bremer sich zurückziehen. Aber im stolzen Bewußtsein ihrer seemännischen Überlegenheit über Oldenburg rühmten sie sich laut, sie wollten dem Grafen nicht mehr Recht an der Weser zugestehen, „als er mit dem Gaul bereiten und mit dem Schwert erreichen könne“.

Daneben war auch der diplomatische Kampf trotz der kaiserlichen Entscheidung von neuem eröffnet, und wie es dem Charakter der Zeit entsprach — es ist die Epoche der großen Perücken und des literarischen Schwulstes, die Zeit des Barock — verteidigten beide Parteien ihren Standpunkt in zahlreichen Schriften von gewaltigem Umfang. Wenn Oldenburg seine Ansprüche mit 406 Punkten zu belegen wußte, so übertrumpften es die Bremer auch darin und bewiesen ihr Recht mit 685 „Verteidigungs- und Vernichtungsartikeln“.

In diesem Zusammenhange finden wir zum erstenmal, ganz flüchtig und schattenhaft, schon den Gedanken angedeutet, durch dessen Verwirklichung später Bürgermeister Smidt die oldenburgischen Bedrohungen zunichte machte. Genau zweihundert Jahre vor der Vollendung des Baus von Bremerhaven wird 1630 von bremischer Seite einmal darauf hingewiesen, wieviel sicherer und bequemer im Vergleich zu den — bis dahin erst angekündigten — neuen oldenburgi-

schen Häfen doch die Geestemündung sei, die einen „herrlichen portus“ für große und kleine Schiffe darbiete, selbst für solche von 100 Lasten. Noch besaß Bremen dort das nördliche Ufer, das es vor 200 Jahren gewonnen hatte, und das Land war ihm wertvoll, auch als Stützpunkt für die Wachtschiffe, die es bei Blexen unterhielt. Aber es hatte doch jetzt noch keinen Anlaß, das Gebiet für seine Schifffahrt in Anspruch zu nehmen. Der neue Vegesacker Hafen war erst eben eröffnet, und der lebhafte Besuch bewies, daß er noch allen Ansprüchen genügte.

Und doch ist es vielleicht nicht ganz bloßer Zufall, wenn der Gedanke an den Wert des Platzes an der Geestemündung gerade jetzt auftaucht. Das Geschlecht, das die Spanier und Holländer bewundert hatte, das den Aufstieg der englischen Seemacht erlebte, war nicht unempfänglich für große maritime Pläne. Nicht freilich in Deutschland! Den heutigen Betrachter erfüllt es mit Rührung und Verzweiflung zugleich, zu sehen, wie die Sorge um der Seelen Seligkeit seit hundert Jahren die Deutschen dahin geführt hatte, daß an den großen Dingen dieser Welt sie keinen Anteil mehr nehmen konnten. Eben jetzt hatten Wallenstein und Tilly in unerhörtem Siegeszug die kaiserliche Macht bis an die deutsche Küste ausgebreitet. Der großartige Plan einer habsburgisch-deutschen Seemacht unter Wallenstein, dem General „des ozeanischen und baltischen Meeres“, entstand. Pommern, Mecklenburg, Holstein und Schleswig gehörten dem Kaiser, und schon arbeitete man eifrig, und nicht erfolglos, daran, das Erzbistum Bremen für das Haus Habsburg zu gewinnen. Kaiserliche Truppen waren auf der Verfolgung der bei Lutter am Barenberg geschlagenen Dänen an die Unterweser gekommen, und von ihnen war auch sofort der militärische Wert der Geestemündung erkannt worden. Schon 1628 hatten sie bei Geestendorf eine verfallene Schanze, die sie dort vorfanden, — es können nur Reste der alten Stinteburg gewesen sein — wiederhergestellt.

Aber daß sich nun die Hansestädte, die jahrhundertelang den Schutz einer starken Staatsmacht entbehrt und ersehnt hatten, die noch vor einem Menschenalter die Hilfe des Reiches gegen die englischen Kaufleute gefordert hatten, daß sie sich nun diesem mächtigen Kaiser verbinden sollten, der ihren Glauben verfolgte: das war freilich nicht mehr möglich. Nötig war um der Seelen Seligkeit wil-

len, daß der Fremde ins Land kam, um den Glauben zu retten — und die deutschen Strommündungen, auch die unsere, bei dieser Gelegenheit für sich zu nehmen. Denn diese Fremden, die im Glauben einig waren, entweder katholisch oder evangelisch, nicht zerrissen wie Deutschland, sie gewannen während des deutschen Glaubenskrieges etwas von den Dingen dieser Welt, auch wenn sie ganz kleine Völker waren wie die Holländer oder, an unserer Küste, die Dänen und die Schweden. Und so ist denn auch das kein Zufall, daß kurz nach jener bremischen Empfehlung der Geestemündung zum erstenmal die Erkenntnis von der Bedeutung dieses Platzes bis zu einem Plane gedieh und daß es ein Fremder, ein dänischer Prinz war, der ihn hatte; er regierte freilich ein deutsches Land: es war Erzbischof Friedrich von Bremen.

Er war der Sohn des Dänenkönigs Christian IV., der bereits vor den Schweden in den deutschen Krieg eingegriffen hatte und auf jede Weise bemüht war, in Deutschland Einfluß zu gewinnen. Er hat nicht nur seinem Sohne außer Bremen auch die Bistümer Verden und Osnabrück verschafft, sondern auch an der Elbe auf seinem Gebiete — denn er war auch Herzog von Schleswig und Holstein — in Konkurrenz gegen Hamburg 1616 die Stadt Glückstadt erbaut. Der Sohn verfolgte die Politik seines Vaters. Es dauerte nicht lange, so geriet er mit Bremen in Streit. Denn dieser letzte bremische Erzbischof hat noch einmal die unzeitgemäße Hoffnung gehegt, seine Hoheit über die Stadt wiederherstellen zu können. Es ist das für den Rat ein besonderer Ansporn gewesen, die endliche Anerkennung der Reichsfreiheit beim Kaiser zu betreiben. Der Erzbischof aber führte 1639 dänische Streitkräfte ins Land. Kriegsschiffe erschienen auf der Weser, nach Lehe wurden Soldaten gelegt und nördlich der Geestemündung auf städtischem Besitz eine Schanze angelegt, die die Weser beherrschte. Sie stand, da die Geeste ihre Mündung damals ja etwas weiter südlich hatte, auf heutigem Geestemünder Gebiet.

Aber es war noch weit Bedeutenderes geplant. Gegen die Schanzen erhob der Rat sofort Einspruch beim Kaiser auf Grund seiner alten Verträge, und der Kaiser gab ihm recht. An den Erzbischof erging ein Befehl, die Schanzen zu schleifen. Inzwischen aber war eine neue erstaunliche und aufregende Kunde nach Bremen gedrungen. Der Erzbischof hatte offensichtlich im Sinne, das mit Glückstadt ge-

gebene Beispiel an der Weser zu wiederholen. Am 29. Juni 1639 wurde im Rate das Gerücht mitgeteilt, daß der Erzbischof „zu Geestendorf an der Weser eine neue Stadt anzulegen, den Bürgern daselbst auch etliche Jahre Freiheit zu erteilen gemeint wäre".

Das ist zu verstehen, daß der Rat da sofort beschloß, „daran kein Fleiß noch Kosten zu ersparen", um diesen Bau zu verhindern. Aber es wirkt doch seltsam, daß er dazu vorläufig keinen andern Weg wußte, als sich deswegen „in Archivis zu ersehen". Es war freilich mitten in dem zunächst ungleich wichtigeren Kampfe um den Elsflether Zoll. Auch ist es wohl denkbar, daß man bei der Person des Erzbischofs und der politischen Lage Dänemarks die Ausführbarkeit dieses gefährlichen Planes fürs erste ein wenig bezweifelte. Aber es war doch damit zum erstenmal ein Gedanke ausgesprochen worden, der nicht wieder verschwunden ist. Wenige Jahrzehnte später ist seine Verwirklichung ernstlich versucht worden, und noch mehrmals hat dann, bis zum Jahre 1824 hin, der „verruchte Plan" den bremischen Kaufmann beunruhigt, bis der kühne Entschluß eines klugen Staatsmanns die genial einfache Lösung brachte, die die „Gefahr" in einen Segen verwandelte.

Im Jahre 1639 hat der zukunftsreiche Gedanke des Erzbischofs keine Folgen mehr gehabt. Ein Friede, der im nächsten Jahr zwischen ihm und Bremen zustande kam, hat die Schanzen bei Geestendorf und damit wohl auch den Stadtgründungsplan beseitigt. Fünf Jahre später wurde der Erzbischof vertrieben. Die Schweden hatten das Land erobert und behielten es sieben Jahrzehnte lang. Sie sind der neue Feind, mit dem die Stadt zu rechnen hat, damals eine der stärksten Militärmächte Europas, ein Feind, wie ihn Bremen an der Weser bis dahin noch nicht gehabt hatte.

Bereits der Westfälische Friede machte das offenbar. Die beiden Niederlagen, die er der Stadt gebracht hat, waren die schwersten, die sie jemals erlitten hat.

Es war einmal die Bestätigung des Elsflether Zolls. Alle Anstrengungen waren umsonst gewesen. Den Fürsten und Kurfürsten galt die fiskalische Ausnutzung des Handels als etwas viel zu Natürliches, als daß Bremens Beweisführung auf sie hätte Eindruck machen sollen. Gab es doch auf der Weser allein zwischen Bremen und Münden zweiundzwanzig Zölle — ihre Summe war größer als die auf der

Strecke von Antwerpen nach Venedig —, und wenn Bremen diese schon vorhandene starke Belastung seines Handels gegen das neue Zollprojekt anführte, so ist es durchaus denkbar, daß Graf Anton Günther darin im Gegenteil einen neuen Grund für seine Forderung sah. Denn warum sollte allein Oldenburg ohne Zoll ausgehen?

Die zweite Niederlage aber war, daß Schweden die Anerkennung der bremischen Reichsfreiheit im Frieden verhinderte. Ja noch mehr: es erklärte ausdrücklich, daß es unter den Rechten, die es der Stadt garantiere, nur diejenigen begreife, die zu Beginn der Friedensverhandlungen 1645 — also vor der Erhebung zur Reichsstadt — schon bestanden hätten und daß ferner unter dem Territorium, das Bremen verbleiben solle, nur das unmittelbar vor den Toren gelegene zu verstehen sei, nicht aber die entfernten Ämter Blumenthal mit Neuenkirchen und Bederkesa mit Lehe!

Solchen Bedingungen konnte die Stadt sich nicht freiwillig unterwerfen. Sie hat die Unterzeichnung des Friedensvertrags verweigert. Sie hat dann noch die Erbitterung des ganzen Reiches auf sich genommen, als sie fortfuhr, die Erhebung des oldenburgischen Zolls mit den Waffen zu verhindern, und dadurch von neuem den endlich errungenen Frieden gefährdete. Sie hat sich noch sechs Jahre lang diplomatisch und militärisch gegen Schweden verteidigt. Es war alles vergeblich. Als der Kaiser 1652 wegen des Zolles die Acht über die Stadt verhängte, war ihr Widerstand zu Ende. Sie mußte froh sein, daß gegen Zahlung des Strafgeldes an den Kaiser und einer hohen Entschädigungssumme an Oldenburg die Acht 1653 wieder aufgehoben wurde und sie nicht noch weiteren Schaden erlitt.

In demselben Jahr war auch Schweden zur Gewalt übergegangen, um sein Ziel zu erreichen. Am 20. April 1653 wurde Lehe militärisch besetzt, im Juli Vegesack, im nächsten Jahre Blumenthal, und als im Mai 1654 die kleine Besatzung von Bederkesa nach dreitätiger tapferer Verteidigung kapitulieren mußte, war das ganze bremische Gebiet in den Händen der Schweden. Zum zweitenmal wurden an der Geestemündung Schanzen angelegt und die Einwohner selbst zu hartem Frondienst dabei gezwungen. Den bremischen Truppen glückten einige kleine Erfolge, sie drangen plündernd bis ins Land Wursten vor. Aber zu ernstlichem Widerstande war die Stadt nicht mehr fähig, und bei aller Sympathie für Bremen schreckte man doch überall

davor zurück, aus diesem Anlaß den Krieg von neuem zu entzünden. Der Kaiser war natürlich außerstande, die Reichsstadt zu schützen. Auch hier mußte Bremen froh sein, daß es wenigstens nicht alles verlor. Der drohende Krieg mit Polen machte Schweden in dem Hauptpunkt zur Nachgiebigkeit geneigt. Am 28. November 1654 versprach es im Stader Vergleich zwar nicht, die Reichsfreiheit Bremens anzuerkennen, erklärte sich jedoch bereit, die Stadt vorläufig deswegen nicht mehr zu behelligen. Um so seltsamer ist es, daß sie sich trotzdem verpflichten mußte, um die schwedische Ehre zu befriedigen, dem König Karl X. Gustav als „ihrem rechten Landesherrn" — so wie früher den Erzbischöfen — zu huldigen, ohne daß, wie ausdrücklich festgelegt wurde, sich daraus irgendwelche Rechte für Schweden ergaben. Blumenthal und Neuenkirchen blieben bremisch, jedoch unter schwedischer Landeshoheit. Auch aus dem unmittelbar vor der Stadt gelegenen bremischen Gebiet mußte ein Teil der Steuern an Schweden abgeführt werden. Die Unterweserbesitzungen aber, Bederkesa und Lehe, gingen ganz und endgültig verloren.

So bedeuten diese Jahre — 1653 und 1654 — das Ende des bremischen dominium Visurgis, das Ende eines 400jährigen Kampfes. 1220 hatte man zum erstenmal die Waffen ergriffen für die Freiheit der königlichen Straße, 1233 zuerst sie vertraglich gesichert; 250 Jahre lang hatte sie in dem mehr oder weniger ausgedehnten Landbesitz an der Mündung ihre festeste Stütze für Bremen gehabt. Auch jetzt noch bestand das Privileg von 1541, ein papierenes Recht. Als aber Bremen 1720 wegen der Pest, die in Marseille ausgebrochen war, ein eigenes Wachtschiff zu den drei oldenburgischen an die Wesermündung schickte, beanspruchten diese die alleinige Hoheit über den Strom für ihre Regierung und brachten das bremische Schiff im Triumphe nach Oldenburg. Es war der letzte Versuch Bremens, sein Recht zu behaupten. Selbst gegen die bremischen Tonnen und Baken hat Oldenburg Krieg geführt und sie bisweilen — nachlässig genug — durch eigene ersetzen zu müssen geglaubt. Dahin war es jetzt gekommen, daß die erste Handelsstadt an der Weser die Herrschaft über ihren Strom abgeben mußte an einen Staat, der 1747 ganze 13 Schiffe kleinsten Umfangs besaß, dessen Schiffahrt aus eigener Kraft nicht mehr imstande war, die wenigen Baken im Wurster Watt, die ihr zukamen, zu unterhalten, dessen Hafenanlagen bis in die

neueste Zeit „minimal" gewesen sind. Anderthalb Jahrhunderte hat der bremische Handel dazu dienen müssen, diesem Staate über ein Siebentel seiner Einkünfte zu liefern und damit — nach einem unverdächtigen oldenburgischen Zeugnis — die heutige Bedeutung des Landes geradezu zu begründen.

Der Bau der Karlsburg

Auch die Bedrohungen von seiten des anderen Feindes waren trotz des Stader Vergleichs noch nicht zu Ende. Die Schweden hatten ihre Absichten nicht aufgegeben. Der Besitz der bedeutendsten Stadt des deutschen Nordwestens, der führenden Handelsstadt an der Nordsee war für die Befestigung der Stellung Schwedens in Deutschland und für die Förderung seines Nordseehandels viel zu wertvoll, als daß es nach dem ersten Mißerfolg schon darauf hätte verzichten sollen. Aber diese große Bedeutung der Stadt war auch ihre Rettung. Sie war der Grund, weshalb keine der benachbarten Mächte den Schweden diesen Zuwachs gönnen konnte. Als nach einem Jahrzehnt äußerlichen Friedens Schweden 1665 von neuem kriegerisch gegen Bremen vorging und es bis zur Belagerung und Beschießung der Stadt kam, da konnte sie trotzdem, im Vertrauen auf die politische Lage, noch einmal eine unerschütterliche Festigkeit gegenüber der feindlichen Großmacht zeigen und alle schwedischen Anmaßungen hartnäckig zurückweisen. Hannover und Braunschweig, der Kurfürst von Köln, die Niederlande und selbst der Große Kurfürst mischten sich ein. Die „bremische Frage" hielt die gesamte europäische Diplomatie in Atem, und ein allgemeiner Krieg drohte daraus zu entstehen. Da mußte Schweden sich fügen. Zwar erreichte Bremen nicht sein Ziel der Wiedererlangung von Bederkesa und Lehe, das es seit 1654 nicht aus dem Auge verloren hatte; auch die ausdrückliche Anerkennung der Reichsunmittelbarkeit war noch nicht zu gewinnen; tatsächlich aber hat Bremen seit dem Frieden zu Habenhausen 1666 — ebenso wie in derselben Zeit das von Dänemark bedrohte Hamburg — seine Stellung als freie Reichsstadt trotz einiger Verklausulierungen, die jedoch nie wirksam wurden, behauptet. Es war, neun Jahre vor Fehrbellin, eine erste Niederlage der schwedischen Großmacht.

Aber noch war es für Bremen nicht die letzte Bedrohung gewesen. Den politischen und militärischen Kampf hat Schweden zwar nicht

wieder aufgenommen. Aber sechs Jahre nach dem Frieden von Habenhausen wurde ein Werk begonnen, das nach dem Plane seines Urhebers dazu dienen sollte, die alte Hansestadt von der wirtschaftlichen Seite her zu bezwingen. Es war die Erbauung der Karlsburg. Bremen sollte es merken, daß nicht mehr eine Gewalt von bloß lokaler Bedeutung, sondern ein Staat, der den Rang einer europäischen See- und Militärmacht beanspruchte, an der Wesermündung gebot.

Auch das Unterwesergebiet selbst hatte bereits seit fast einem halben Jahrhundert den Wandel der Dinge zu spüren bekommen. Das 17. Jahrhundert ist, neben der napoleonischen Epoche, für unsere Heimat die einzige Zeit gewesen, in der sie ein Streitgegenstand zwischen europäischen Mächten war, daher aber auch die einzige Zeit — vor dem 19. Jahrhundert —, in der man hier weitausschauende Pläne gehegt hat. Im Dreißigjährigen Kriege hatte zuerst Dänemark hier Fuß gefaßt, dadurch daß der dänische Prinz Friedrich seit 1621 Koadjutor, seit 1634 Erzbischof von Bremen war. Dann hatte die kaiserliche Partei das Erzstift im Zusammenhang mit den habsburgischen Seemachtsplänen zu gewinnen versucht, und damals hatte ein militärischer Blick zuerst die Bedeutung des Platzes an der Geestemündung erkannt: 1628 war die Schanze bei Geestendorf angelegt worden. Der Sturz der kaiserlichen Macht hatte 1632 auch hier die Schweden ins Land geführt. 1635 hatten sie das Land wieder dem Erzbischof Friedrich überlassen, und er hatte 1639 nördlich der Geeste Schanzen erbaut und zum erstenmal eine Hafenstadt dort geplant. Wenig später wurde das Gebiet wieder von den Schweden erobert, die es dann im Frieden behielten. Aber wirklichen Frieden hatte das Land auch jetzt nicht gewonnen. Nicht bloß, daß die schwedisch-bremischen Kämpfe sich hier abspielten, auch in einen schwedisch-dänischen Krieg wurde es noch einmal hineingezogen, und dabei haben die Schweden das Herzogtum Bremen, wie es jetzt ja hieß, sogar einmal Oliver Cromwell angeboten, um seine Hilfe gegen die Dänen zu erlangen; zum mindesten waren sie bereit, als Preis für die Gewährung einer Anleihe Buxtehude und die Leher Schanze an England zu verpfänden. Andererseits aber war dem dänischen König gerade an diesem Lande viel gelegen. Denn da er Schleswig-Holstein schon besaß und dazu Hoffnung auf die Nachfolge in Oldenburg hatte, so wäre mit der Wiedergewinnung dieses

Mittelstückes die ganze Nordseeküste von Kap Skagen bis an die Jade in seine Hand gekommen. So eröffnete er den Krieg mit einem Einfall in das Herzogtum Bremen. Am 3. Juli 1657 erschienen Kriegsschiffe vor der Geeste. Wohl hatten die Schweden für Verteidigung gesorgt. Sowohl die Geestendorfer wie die Leher Schanze waren wiederhergestellt. Aber schon nach einigen Schüssen gab die Geestendorfer Schanze den Kampf auf, während das festere Leher Kastell etwas längeren, freilich auch vergeblichen Widerstand leistete. Indessen auch die Siegesfreude der Dänen war nur kurz. Bereits nach wenigen Wochen wurden sie wieder vertrieben.

Zehn Jahre später sind die beiden rivalisierenden nordischen Mächte, die an der Ostsee so oft miteinander in Streit lagen, auch im deutschen Lande an der Unterweser Nachbarn geworden. 1667 war Graf Anton Günther von Oldenburg ohne männliche Nachkommen gestorben, und als nächstberechtigter Erbe ergriff König Friedrich III. von Dänemark von dem Lande Besitz, das nun über ein Jahrhundert, bis 1773, unter dänischer Herrschaft gestanden hat. Für Bremen wäre es eine verheißungsvolle Lage gewesen — wenn es entschlossener und mächtiger gewesen wäre. Denn nichts schien doch näher zu liegen, als die Feindschaft der beiden Nachbarn zu benutzen und durch geschicktes Ausspielen des einen gegen den andern die Aufhebung des Elsflether Zolls und die Anerkennung der Reichsfreiheit, vielleicht sogar die Rückgabe von Lehe und Bederkesa zugleich zu gewinnen! Aber freilich, eine solche Politik konnte nur durchführen, wer selbst etwas zu bieten hatte, und daran fehlte es natürlich der machtlosen Stadt. Es blieb dabei, daß jeder der drei Staaten an der Unterweser den beiden andern feindlich gesinnt war, und so war es vielleicht nicht allein gegen Bremen, sondern auch gegen Dänemark-Oldenburg mit seinen freilich noch recht schattenhaften Hafenplänen gerichtet, wenn der junge König Karl XI. von Schweden, kaum daß er die Regierung selbst übernommen hatte, damit begann, den Plan auszuführen, der 33 Jahre zuvor zum erstenmal aufgetaucht war: eine Hafenstadt an der Wesermündung zu erbauen.

Die militärische Bedeutung des Platzes war ja unverkennbar, und sie war natürlich den Schweden ebensowenig entgangen wie vorher den kaiserlichen Truppen und den Dänen. Die Befestigungen, die dort von ihnen erneuert worden waren, hatten ja auch bereits einmal

in einem Kriege eine bescheidene Rolle gespielt. Aber auch in anderer Beziehung war man schon früh auf den Ort aufmerksam geworden. Bereits 1635 war von dem damaligen Gouverneur, dem Grafen Königsmarck, der Vorschlag gemacht worden, Lehe zu einer Handelsstadt zu machen. Doch erst der neue, noch nicht 17jährige König Karl XI. faßte in jugendlichem Feuereifer den Entschluß, an die Ausführung des kühnen Planes zu gehen. Truppen wurden nach der Weser geschickt, Baumaterial herbeigeschafft, und am 11. Juni 1672 tat der schwedische Gouverneur Feldmarschall Horn den ersten Spatenstich zu der neuen Stadt. Diese feierliche Zeremonie scheint jedoch eine lange Zeit das einzige gewesen zu sein, was für das Werk geschah. So schnell, wie es 155 Jahre später an derselben Stelle ging, schritt damals die Arbeit nicht vorwärts. Erst am 24. März 1673 wurden von Stade aus — wo der schwedische Gouverneur seinen Sitz hatte — drei Landmesser beauftragt, sich nach Lehe zu begeben, um den Platz für die neue Festung abzumessen und auf einer Karte zu verzeichnen. Und jetzt begann endlich eine etwas eifrigere Tätigkeit. Anfang April traf aus Stockholm ein königliches Schreiben ein, das den Beginn der Arbeit anordnete, nachdem die Hindernisse des Vorjahres — wir wissen nicht, was für welche — weggefallen seien, und das zugleich der Stader Regierung befahl, Vorschläge auszuarbeiten, wie man Einwohner nach der neuen Stadt ziehen könne. Ferner wurde bereits eine oberste Zivilbehörde für die Karlsburg eingerichtet und dem Rat und Deichinspektor Johann Besser, der bis 1668 Richter in Lehe gewesen war, übertragen. Am 21. April erschien auch mit einer neuen Truppenabteilung der Mann, der der eigentliche „Baumeister von der Karlsburg" ist, ein, wie er sich selbst nennt, „Oberst und französischer Ingenieur" Johann Melle.

Es wurde jetzt mit dem eigentlichen Bau begonnen. Der König hatte 6000 Taler zur Verfügung gestellt und, um das Werk zu befördern, empfohlen, „wo es sich also tun lassen will, den Flecken Lehe zu anfangs dahin zu ziehen". Außerdem aber hatte er auch den klugen Befehl gegeben, um die neuen Einwohner nicht durch Einquartierung „gleich anfangs abzuschrecken", sofort für die Garnison die nötigen Baracken zu errichten, und er hatte endlich für „diese uns so hoch importierende Sache" in einem zweiten Schreiben noch einmal die Anspannung der „äußersten Kräfte" verlangt. So

war denn auch, wenn man einem Bericht an den König glauben darf, mit Eifer gearbeitet worden, „obgleich das Wetter sich übel dazu gefüget", und der Bau der Festung war gegen Ende des Jahres soweit gefördert, „daß es von niemand, der denselben in Augenschein nicht genommen hat, bald geglaubt werden wird".

In Stade hatte man sich inzwischen daran gegeben, gemäß dem königlichen Befehl Vorschläge für die Einrichtung und Bevölkerung der eigentlichen Stadt auszuarbeiten. Mit aller Sorgfalt ging man an die Ausführung dieses Auftrages heran, und was herauskam, ist ein langer Bericht, der die Aufgabe bis in alle Einzelheiten und mit einer geradezu erstaunlichen Großzügigkeit behandelt. Sein Verfasser ist anscheinend der Präsident Kleihe in Stade, und es ist ihm ernstlich darum zu tun, daß dieser „erste neue Ort, den Ihre Königliche Majestät nach angetretener Ihrer Regierung verfertigen lassen" und der nach ihm genannt wird, auch dem Namen des Königs Ehre mache. Im Anfange seines Berichtes kann er zwar einige Zweifel nicht unterdrücken, ob nicht die Anlage einer Stadt im Römischen Reiche der Erlaubnis des Kaisers bedürfe, stellt aber dann diese Frage, da sie nicht zu seiner Kompetenz gehöre, zurück und geht sofort zur Betrachtung der Vor- und Nachteile des Ortes über. Was für große Pläne er hat, erkennt man gleich daraus, daß er als ersten Nachteil die Enge des Raumes anführt! Für das, was man alles brauche, Kirchen, Schulen, Kirchhöfe, Hospitäler und Armenhaus, Rat-, Zeug-, Proviant-, Pack-, Kauf- und Kompagniehäuser, einen Hafen oder Hafenkanal und endlich 400 Privathäuser — in Bremerhaven waren anfangs nur 250 Bauplätze vorgesehen! — werde kaum Platz genug vorhanden sein; der Nachteil werde jedoch dadurch etwas ausgeglichen, daß ja eine Erweiterung der Stadt nach der Südseite der Geeste hinüber gut möglich sei! Der Boden sei für die größten Gebäude „ohne sonderbare auf die Befestigung des Grundes zu wendende Kosten" fest genug — eine kühne Behauptung freilich, auch schon für die damalige Zeit — und werde gegen die ganz hohen Fluten durch die Wälle geschützt. Auch daß die Luft dort gesund und der „Soldateska sehr wohl zugeschlagen" sei, versäumt man nicht hervorzuheben. Ganz besonders aber werden natürlich die Vorteile der Lage gerühmt, und man findet, daß die neue Stadt darin selbst das „vornehmste Emporium Europas", Amsterdam, über-

treffen werde. Bei den Landverbindungen aber wird nicht der besondere Vorzug vergessen, daß man durch sie den so lästigen Elsflether Zoll werde umgehen können. Zur Aufschließung des nächsten Hinterlandes werden Kanäle vorgeschlagen, einer längs des Landes Wursten bis nach Ritzebüttel und einer, der übrigens vor einigen Jahren von den Einwohnern sehr verlangt worden sei, über Bederkesa nach dem Lande Hadeln. Noch kurz wird dann die militärische Bedeutung gestreift, die Möglichkeit, den Platz zu einer uneinnehmbaren Festung auszubauen, erwähnt und schließlich empfohlen, die Postlinie von Schweden nach der Karlsburg zu leiten.

Dann werden die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt untersucht. Lebensmittel in genügender Menge würden stets aus nächster Nähe ebenso wie Fische „um einen gar zivilen Preis" zu haben sein. Daß vielerlei Gewerbe dort werde gedeihen können, wird im einzelnen ausgeführt, vor allem natürlich Schiffahrt, Fischerei, Handel und alles, was damit zusammenhängt, aber auch die Herstellung von Textil- und Lederwaren.

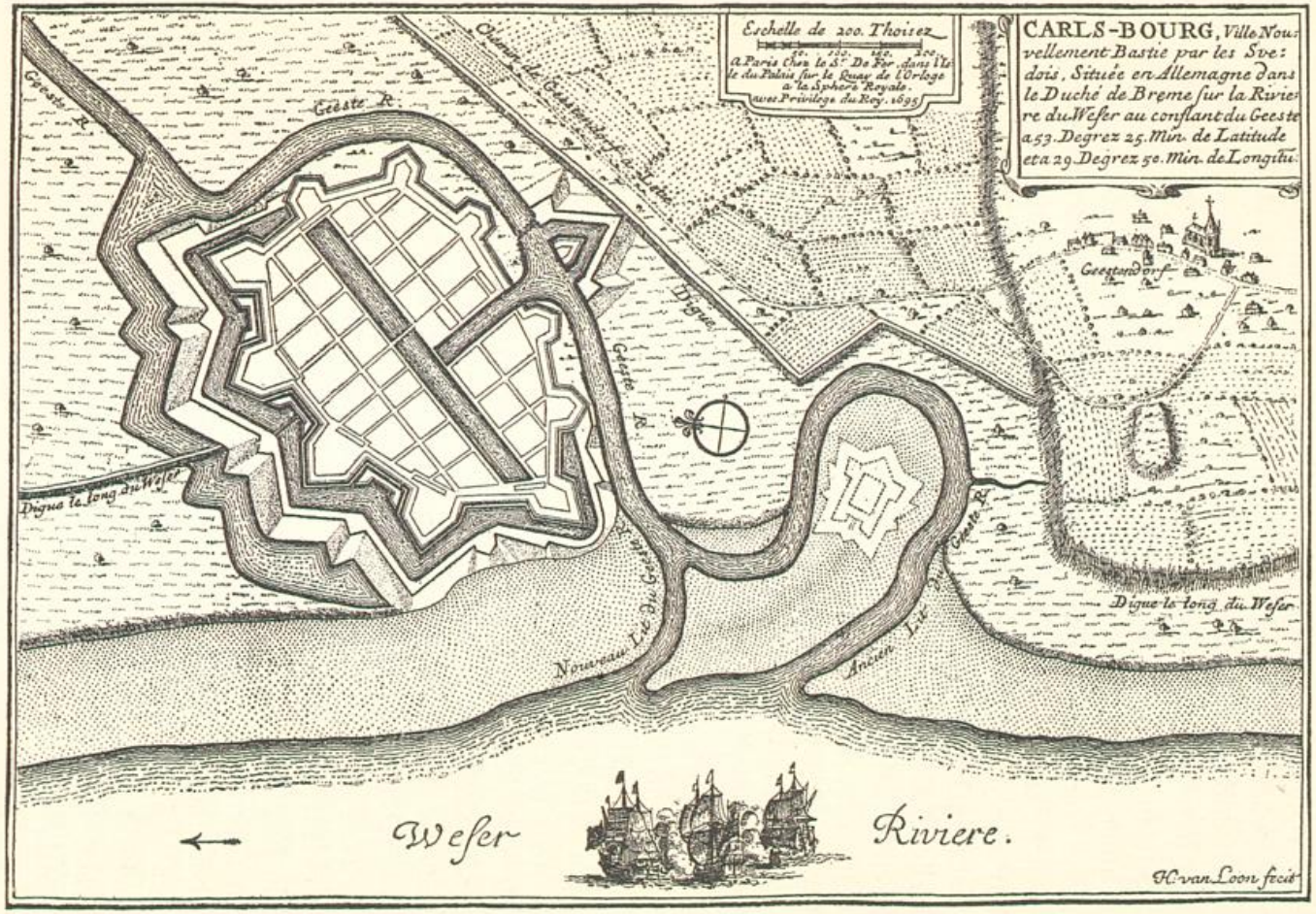
Die schwierigste Frage ist natürlich, woher man die Einwohner bekommen soll und wie man sie fesseln kann. Und hier beweist der Verfasser der Denkschrift eine für das 17. Jahrhundert staunenswerte Vorurteilslosigkeit. Man soll die Verfolgten aus der ganzen Welt herbeirufen, keineswegs etwa bloß Lutheraner und die Hugenotten aus Frankreich, sondern auch Katholiken aus England, Mennoniten, ja, Juden aus Portugal. Er verkennt nicht die Schwierigkeiten, die sich daraus ergeben, und macht dem Beschützer der evangelischen Kirchen die Konzession, daß es freilich besser sei, wenn nur Lutheraner in der Stadt wohnten. Aber es steht leider zu vermuten, daß sich solche nicht in genügender Anzahl finden würden und vor allem nicht mit dem nötigen Vermögen. Und darauf kommt es unserem Verfasser durchaus an. Nur „gute Kapitalisten" mit ansehnlichen Kapitalien will er haben. Deswegen legt er auf die Zuziehung der geschäftskundigen Engländer, mögen sie auch katholisch sein, Wert; deswegen soll man sich um die reichen und vornehmen portugiesischen und „andern Juden, so großes Vermögens sein werden", bemühen, während allerdings „die gemeinen Juden ausgeschlossen" bleiben sollen! Lutheranern, Reformierten und Katholiken soll gleichmäßig der Zugang zu den höchsten Stadtämtern offenstehen, allen

aber soll Freiheit des Gottesdienstes, zum mindesten privat, gewährt werden — die Katholiken müssen freilich „der Jesuiten sich enthalten" —, und auch sonst sollen alle irgendwie möglichen Zugeständnisse gemacht werden. Jede Nation, wenn sie auf 50 Familien angewachsen ist, soll in Sachen geringeren Wertes ihre eigene Gerichtsbarkeit üben. Den Handwerkern soll sogar Gewerbefreiheit — die in Deutschland überall erst während des 19. Jahrhunderts eingeführt wurde! — in Aussicht gestellt werden. Von den Mennoniten soll kein Eid und keine Kindertaufe verlangt werden. Den Juden soll der Schutz ihrer Religion und ihrer Gebräuche sowie eine menschenwürdige Behandlung, auch bei geschäftlichem Unglück, ganz besonders zugesichert werden. Alle Einwohner sollen einen Bauplatz umsonst erhalten, aber auch mit keinerlei Abzugsgeldern behelligt werden, wenn sie die Stadt wieder verlassen wollen. Sie sollen völlige Handelsfreiheit genießen, von jeder Einquartierung verschont bleiben und 20 Jahre lang keine Abgaben außer denen, die zum Unterhalt der Stadt dienen, zu zahlen haben.

Das alles war noch nicht genug. Man muß es den Leuten auch äußerlich bequem, angenehm und verlockend machen. Bis jetzt — es ist Herbst 1673 — ist der Ort aber noch keineswegs in einem solchen Zustande, daß eine Zivilbevölkerung sich dort wohl fühlen könnte. Noch nicht einmal die Befestigung ist fertig, geschweige denn das Hafenbassin, das in der Stadt angelegt werden soll, und der Kanal, der von da nach der Geeste führt. Die notwendige Erhöhung des Bodens ist noch nicht vorgenommen, über die Anlage der öffentlichen Gebäude noch nichts bestimmt, die Bauplätze sind noch nicht abgesteckt, die Straßen noch nicht gepflastert, die Brunnen noch nicht gegraben, die Zufahrtswege noch nicht instand gesetzt. Für wünschenswert wird weiterhin eine Regulierung der Geeste erklärt. Der Fluß hat damals eine Zeitlang zwei Mündungen gehabt, da neben der alten, weiter südlich gelegenen seit kurzem eine neue, die heute die einzige ist, entstanden war — ob durch Menschenhand oder durch Einbruch des Meeres, ist nicht mehr zu erkennen. Die alte Leher Schanze hat zwischen den beiden Mündungen, auf einer Insel also, gestanden. Die Karlsburg aber wurde nördlich auf dem heutigen Gebiet Bremerhavens erbaut. Für große Schiffe war damals nur die alte Mündung fahrbar, und die Denk-

schrift schlägt nun vor, diese zu verstopfen und dadurch der neuen, die unmittelbar an der Karlsburg vorbeiführte, die nötige Tiefe zu geben. Offenbar ist dies dann auch geschehen, und die Auffindung eines Schiffsrumpfes bei der Anlage des Handelshafens in Geestemünde hat fast genau zweihundert Jahre später eine Bestätigung dieser alten Nachricht gebracht.

Endlich geht die Erörterung zu den Fragen über, die den Bau und die Einrichtung der Stadt selber betreffen. Die zweckmäßigste Gestaltung des Stadtplanes und der einzelnen Bauplätze wird besprochen, und der Entwurf eines offenbar nicht sehr sachverständigen Baumeisters, der alles in quadratischer Form angeordnet hatte, erfährt eine treffende Kritik. Neben der Sicherheit und Brauchbarkeit soll bei den Häusern und den Straßenanlagen auch die Schönheit nicht vernachlässigt werden; ja, die Hauptstraßen sollen womöglich nach einheitlichem Plane bebaut werden. Das alles wird manchen Beamten erfordern, und der Verfasser ist als Präsident einer großen Behörde viel zu sehr Sachkenner, als daß er hier nicht einige Befürchtungen in betreff des Bureaukratismus hegen möchte. Der würde aber dem Ziel der Herbeilockung von Einwohnern nicht eben förderlich sein, und so hebt er denn hervor, wie die Beamten hier besonders zur Freundlichkeit und „Leutseligkeit", zum Eingehen auf die Wünsche des Publikums zu ermahnen seien. Das führt dann zu den letzten Punkten, der Einrichtung der Stadtverwaltung, Ausarbeitung des Stadtrechtes — wobei an das Beispiel der dänischen Städtegründungen Glückstadt an der Elbe und Friedrichstadt an der Eider erinnert wird — und zur Frage nach dem Verhältnis der neuen Stadt zu den Ständen des Herzogtums Bremen. Zum Schluß wird noch einmal ein Überblick gegeben über das, was den einzelnen Gruppen der zu erwartenden Einwohner an Rechten zu gewähren sei. Alle diese Privilegien und die Vorteile, die der Ort sonst noch zu bieten hat, sollen zusammengefaßt werden in einer Druckschrift — einem Propagandaheft —, und durch „fleißige Correspondenz" sowie durch Aussendung von Agenten soll allenthalben, wo man auf Erfolg hoffen kann, geworben werden zur Auswanderung nach dieser neuen zukunftsreichen Seehandelsstadt an der Wesermündung, nach der Karlsburg. Das waren die Vorschläge, die der leitende Beamte in Stade dem Könige von Schweden auf seinen Befehl hin unterbreitete.


Eschelle de 200. Thoises
0. 100. 200. 300.
A Paris Chez le Sr. De Fer, dans l'Isle du Palais sur le Quay de l'Orloge a la Sphere Royale.
avec Privilege du Roy. 1695
CARLS-BOURG, Ville Nouvellement Bastie par les Svedois, Située en Allemagne dans le Duché de Breme sur la Riviere du Weser au conflant du Geeste a 53. Degrez 25. Min. de Latitude et a 29. Degrez 50. Min. de Longitu.
Geeste R.
Digue
Digue le long du Weser
Nouveau Lit de Geeste R.
Ancien Lit de Geeste R.
Geestendorf
Digue le long du Weser
Weser Riviere.
H. van Loon fecit

Wenn hinter diesen großen Entwürfen nicht nur die Hoffnungen und Wünsche der Regierung des Herzogtums Bremen, sondern ein zielbewußter Wille und alle Machtmittel einer wirklichen militärischen und maritimen Großmacht gestanden hätten — der bremische Rat hätte wohl zittern mögen in schwerer Sorge darum, daß der Stadt auch das letzte, was ihr die Schweden bis dahin nicht hatten nehmen können, ihre Bedeutung als Handelsstadt, noch würde entrissen werden. Die Privilegien hat man noch einmal wieder hervorgesucht und Einspruch erhoben beim Kaiser. Einen Erfolg freilich hat man davon wohl nicht mehr erhofft — aber vielleicht auch gar nicht mehr für nötig gehalten. Die Politik beobachten und verstehen, das konnten die Herren von Bremen doch noch, wenn sie auch keine Rolle mehr darin spielten, und was alle Welt wußte, das wußten auch sie. Anderthalb Jahre, nachdem die Stader Regierung ihre großen Hoffnungen und Pläne betreffs der Karlsburg dem König mitgeteilt hatte, war der Tag von Fehrbellin! Der Ruhm der Unbesiegbarkeit, den ein militärisches Genie diesem Volke verschafft hatte, wurde ihm durch die junge Armee eines deutschen Einzelstaates entrissen. Der Traum von der Karlsburg hat diesen Tag nicht lange überlebt. Und Fehrbellin war nur ein weithin sichtbares Zeichen dafür, wie es in Wirklichkeit um diese schwedische Großmacht bestellt war: nur der energischen finanziellen, militärischen und diplomatischen Unterstützung durch die damalige Weltmacht Frankreichs verdankte sie es, wenn sie überhaupt noch bestand. Andrerseits hatte eben diese Abhängigkeit von Frankreich Schweden gerade jetzt in den großen Krieg hineingerissen, der seiner Großmachtstellung die erste schwere Erschütterung und den Plänen an der Unterweser ein allzu schnelles Ende bereitete. In Bremen durfte man die Lage mit Ruhe betrachten. Dieser Staat konnte nicht die Kraft entfalten, die nötig war, um die ungeheuren Schwierigkeiten zu überwinden, die seinem Vorhaben entgegenstanden. Denn schließlich gehörte zur Begründung einer Handelsstadt auch noch etwas mehr als bloß das Bereitstellen von Menschen, Schiffen, Häusern und Geld. Und selbst an all diesen äußeren Vorbedingungen fehlte es gänzlich.

Die ganze Schwierigkeit, ja Hoffnungslosigkeit des Unternehmens zu erkennen, hatte der Mann die beste Gelegenheit, der zum vor-

läufigen „Bürgermeister“ der neuen Stadt bestellt war, und er sah es nicht nur an dem Ort seiner Tätigkeit, sondern an der entscheidenden Stelle, in Stockholm selbst. Dorthin war Besser Ende des Jahres 1673 geschickt worden, um die schnellere und energischere Fortführung des Werkes zu betreiben. Als er nach drei Vierteljahren zurückkehrte, konnte er keine Hoffnung mehr haben. Er hatte erfahren, wie verzweifelt die Lage dieser Regierung war, von der man Hilfe erwartete. Im Lande selbst herrschte infolge einer Mißernte bittere Not. Am Hofe aber nahm die große Politik alle Aufmerksamkeit in Anspruch. Der Subsidienvertrag mit Frankreich verpflichtete Schweden zu militärischer Unterstützung Ludwigs XIV., der seit 1772 mit Holland, Brandenburg und dem deutschen Reich im Kampfe lag. Jeden Augenblick konnte auch für Schweden der Krieg ausbrechen, und dann mußte es, wie Besser berichtet, „auf unsere armen Lande hinauslaufen“. Denn daß dann auch Dänemark, Schwedens alter Feind und Nachbar an der Weser, wieder losschlagen würde, war sicher. So wird es kaum übertrieben gewesen sein, wenn Besser in Stockholm selber die Meinung hörte, daß das Land, solange es stehe, kaum je in gefährlicherer Lage gewesen sei.

Es war kein hoffnungsvoller Zustand für den Bittsteller aus den „deutschen Provinzen“. Alles fand er „verworren und confus“, er wußte selbst nicht mehr, an wen er sich zu halten habe. 40000 Taler gab man, um die Großmachtswürde zu wahren, für eine Gesandtschaft an den Kaiser aus. Als aber der König die Kammer anwies, die von Stade erbetenen 30000 Taler für die Karlsburg zu zahlen, erklärte sie, daß sie nichts mehr habe, das Geld müsse von den französischen Subsidien genommen werden. Aber die Subsidien konnten erst im Juli kommen, und sie waren schon jetzt soweit ausgegeben, daß nicht einmal für die Löhnung der Truppen genug davon übrig war. Dazu begann Frankreich neuerdings Schwierigkeiten zu machen bei der Zahlung. Das alles stand in unangenehmem Gegensatz zu den freigebigen Versprechungen des Königs, die er schon bei der Übersendung der ersten 6000 Taler gegeben hatte: man möge sich wegen weiter notwendig werdender Forderungen nur immer an die Kammer und das Kriegskollegium wenden.

Man kann sich nur wundern, daß Besser trotzdem immer noch in Stockholm blieb. Denn es waren dies nicht die einzigen und vielleicht

nicht einmal die schwersten Enttäuschungen. Das Schlimmste war, daß man von dem ganzen Stadtgründungsplan überhaupt nicht viel wissen wollte! Von den Fragen des Stadtplanes und der Bauplätze wollte niemand etwas hören. Bestenfalls hatte man für den Festungsbau einiges Interesse, und das war freilich verständlich. Der König selber hatte schon in seinem ersten Schreiben auf diesen Teil der Arbeit besonderen Wert gelegt, denn die „Conjunkturen und Leufftе", die sich doch keineswegs als so günstig herausgestellt hatten, wie man zuerst verkündet hatte, erforderten das allerdings. Nach vier Monaten konnte Besser endlich melden, daß man für die Beschaffung von Geschütz und Munition Sorge tragen wolle, und daß ein oder zwei Schuten mit Holzmaterialien von Gotenburg nach der Karlsburg abgehen sollten. Aber mit der Ausführung scheint man es nicht sehr eilig gehabt zu haben, denn nach einem weiteren Vierteljahr, Ende Juli 1674, ist noch immer von denselben Dingen die Rede. Jetzt hat auch die Kammer endlich Vorschläge für die Lieferung von Baumitteln gemacht — aber nun ist vom König keine Entscheidung zu bekommen. Das Geld, das er verlangte, scheint Besser niemals erhalten zu haben, und man wundert sich freilich nicht mehr, wenn er schließlich erklärte, daß er nunmehr des Bettelns „müde und überdrüssig" sei und er es nicht länger mehr aushalten könne, „es laufe ab, wie es wolle".

Was war unter diesen Umständen davon zu halten, daß Besser bei seiner Rückkehr im Oktober ein an Versprechungen reiches königliches Privileg für die neue Stadt mitbrachte! Überdies enthielt es erst die allgemeinen Bestimmungen, noch keinerlei Einzelheiten, ging auch in seinen Bewilligungen nicht ganz so weit, wie von Stade aus vorgeschlagen war: von Mennoniten und Juden ist nicht mehr die Rede. Dazu war es von einem königlichen Schreiben begleitet, wonach die Veröffentlichung erst erfolgen sollte, wenn der Festungsbau vollendet sei. Und daran fehlte noch viel.

Zwar mochte Oberstleutnant Melle inzwischen das Seine versucht haben. Aber auch er hatte mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Leute aus den benachbarten Ämtern verweigerten ihre Dienste. Sie hatten triftige Gründe: man bezahlte sie nicht. Auch Melle mußte immer wieder um Geld bitten, da er doch nicht alles selbst vorschießen konnte, wie er es manchmal getan hat. Was er in

der Festung selbst erlebte, war auch nicht eben ermutigend. Von den vielen Brunnen, die man gegraben hatte, gab nur ein einziger klares Wasser. Der Bäcker und Proviantmeister, ein Stader Bürger namens Claus Öhr — er war der erste Einwohner der Karlsburg gewesen —, der im Juli 1674 die Verpflichtung übernommen hatte, immer 25 Last Roggen vorrätig zu haben, mußte bald einsehen, daß er sein Wort nicht halten und von Geschäft keine Rede sein könne. Es fehlte an Mühlen, und um sein Korn anderswo mahlen zu lassen, dazu waren die Wege und die Brücke, die man über die Geeste gebaut hatte, zu schlecht. Er mußte das Brot von auswärts holen. Einmal berichtet Melle, daß ein Schiffer Henning Mattfeldt aus Hamburg den Wunsch geäußert habe, sich in der Karlsburg niederlassen zu dürfen. Es muß ein wichtiges und seltenes Ereignis gewesen sein. Melle verwies ihn an die Regierung in Stade. Als der Schiffer das hörte, beschloß er, vorerst noch zu warten. Erst ein Jahr später erschien er wieder und erklärte nun, sich seine Nahrung durch Brauen verdienen zu wollen. Jetzt hatte er auch Mut, sich nach Stade zu wagen. Wir wissen nicht, ob ihm sein Vorhaben gelang.

Man schien jetzt doch noch ernstlich Vorbereitungen zu der Stadtanlage — soweit sie kein Geld erforderten — treffen zu wollen. Im Sommer 1674 sandte der König drei Pläne nach Stade, von denen die Regierung den geeignetsten auswählen sollte. Sofort wurde Melle zur Beratung nach Stade berufen. Aber erst am 10. Oktober, einen Tag nach der Rückkehr Bessers aus Stockholm, fand sie statt. Inzwischen war eine neue kühne Hoffnung entstanden: aus Holland, das durch den Angriff der Franzosen in so schwere Not geraten war, sollten, wie man erfahren hatte, „etliche hundert Familien“ auswandern, wenn es nicht baldigst Frieden gäbe. Besser hatte schon von Stockholm aus den Auftrag erhalten, dorthin zu reisen und die Leute für die Karlsburg zu gewinnen. Man mußte zwar zugeben, daß die Festung noch immer nicht verteidigungsfähig war. Aber wieder einmal hielt man die „Conjunkturen“ für günstig. Von den Plänen wurde einer zur Ausführung bestimmt und weiter beschlossen, daß man dem König die Veröffentlichung des Privilegiums empfehlen wolle.

Belagerung und Ende der Karlsburg

Man hatte sich auch diesmal wieder gründlich getäuscht. Wenige Wochen nach dieser Beratung begann auf französischen Befehl der schwedische Angriff gegen Brandenburg, und im folgenden Sommer nach der Schlacht bei Fehrbellin wurde der Reichskrieg gegen Schweden erklärt. Brandenburg, der Bischof von Münster, Braunschweig-Lüneburg, Dänemark und Holland zogen gegen das Herzogtum Bremen heran. Die Karlsburg war in höchster Gefahr.

Glücklicherweise hatte sie wenigstens Munition kurz vorher auf 46 Lastwagen von Stade bekommen. Im Juli bat Melle noch einmal um Geld, um einigen Vorrat an Holz zum Brennen, Bauen und zu Palisaden — für eine zu erwartende Belagerung — kaufen zu können. Daneben beklagt er sich über gänzlichen Mangel an Medikamenten und meldet, daß die vorhandenen 9 Last Roggen bei dem jetzigen Stande der Besatzung höchstens für zwei Monate reichen würden. Endlich bittet er um Anweisung, ob er holländische Schiffe auf der Weser anhalten dürfe. Auffallenderweise wird ihm dies nicht gestattet, dagegen sollen dänische und andere feindliche Schiffe aufgebracht werden. Denn inzwischen war die Erklärung des Reichskrieges gegen Schweden in Stade bekannt geworden, und man traf dort seine Maßregeln. Regierungsrat Graffenthal und Kämmerer Johansson wurden am 24. August 1675 neben Melle und Besser zu Kommissaren ernannt und ihnen die Leitung der Verteidigung der Karslburg übertragen. Alles Land zwischen Altenwalde, Bederkesa und Stotel wurde ihrem Befehl unterstellt für den Fall, daß die Verbindung mit Stade würde abgeschnitten werden. Sogar den „Landsturm“ sollten sie aufbieten und einüben. Doch ist nichts davon bekannt, daß ihnen das wirklich gelungen sei. Sie erhielten ferner den Auftrag, das oldenburgisch-dänische Land links und rechts der Weser mit Kontributionen zu belegen. Den benachbarten Orten aber wird die Lieferung von 6000 Stück Palisaden anbefohlen.

Es dauerte lange, bis die Kommission in Tätigkeit trat. Noch am 1. September beklagt sich Besser, daß er alles allein machen müsse. Ende September kam endlich Graffenthal an. Aber es stellte sich heraus, daß er „dort die Luft nicht vertragen“ konnte. Er verließ den Ort wieder. Denn inzwischen hatte die Belagerung der Festung begonnen.

Am 19. September 1675 erschienen neun brandenburgische und holländische Kriegsschiffe unter dem Kommando des brandenburgischen Admirals Simon de Bolsey auf der Weser und eröffneten die Beschießung. Aber an der Wasserseite hatte man natürlich am meisten gearbeitet, und die Festung widerstand. Überdies war sie selbst mit 72 Kanonen bestückt und insofern gut verteidigt. In die Geeste hineinzufahren, konnten die Schiffe daher nicht wagen. Aber den sichersten Schutz hatte der Karlsburg das Wetter bereitet. Schon im August hatte Besser über die grundlosen Wege geklagt. Ihretwegen schien ein Landangriff vollends unmöglich. Er wurde trotzdem geplant — aber da kam den Schweden ein Zwiespalt unter den Verbündeten zu Hilfe. Der Bischof von Münster, dessen Truppen im Bunde mit Dänen und Braunschweigern die Belagerung unternahmen, wollte verhüten, daß die Brandenburger den Platz mitbesetzten. So blieb die Festung, deren Wälle an der Geeste noch so niedrig waren, daß man hinübersehen konnte, von jedem weiteren ernstlichen Angriff verschont. Der Feind beschloß, sie durch Aushungerung zu bezwingen.

Bei den Belagerten herrschte indes kein erfreulicher Zustand. Abgeschlossen waren sie noch nicht, sie standen mit Stade in Verbindung. Denn die Feinde beschränkten sich darauf, von weitem den Ort im Auge zu behalten. Aber die Lebensmittel wurden knapp, und aus der Nachbarschaft war nichts mehr zu bekommen. Lehe und das Vieland waren „im Grunde ruiniert", und in der Karlsburg selbst konnte immer noch weder gebraut noch gemahlen oder gebacken werden. Es herrschte Überfluß an Reiterei und Offizieren, deren Verhältnis zum Kommandanten überdies nicht immer das beste war, und Mangel an Fußvolk, zumal an schwedischem. Die Deutschen aber waren „unzuverlässig und schwierig". Selbst für diese wenigen Truppen waren nicht genug Wohnungen vorhanden. Nicht einmal Besser hatte eine zureichende Unterkunft. Die Reiter mußten unter freiem Himmel kampieren. Bisweilen glückte wohl ein kleiner Ausfall. Bei Stotel kam es im Oktober zu einem Reitergefecht, das die Schweden gewannen, aber ein Angriff auf das feste Haus Hagen, wo der Feind sich verschanzt hatte, wurde doch nicht gewagt. Auf der Weser lagen noch immer Kriegsschiffe, und dazu wurden große Verstärkungen der Verbündeten gemeldet.

Zwei Monate hat sich die Festung trotzdem noch gehalten. An Proviant scheint man immer noch etwas gehabt zu haben. Aber Krankheiten und die Hoffnungslosigkeit ihrer Lage haben den Mut der Besatzung schließlich gebrochen. Nur noch 290 Mann von der ursprünglichen Zahl von fast 800 waren gesund, von der Artillerie nur noch 15 bis 16, und gerade hier wurden die Leute am nötigsten gebraucht, da die großen Geschütze in dem aufgeweichten Boden schwerer als je zu regieren waren. Die Kavallerie hatte noch 20 brauchbare Pferde. Da berief der Kommandant am 15. Dezember einen Kriegsrat. Außer ihm nahmen 11 Offiziere daran teil, und auf deren besonderen Wunsch wurde auch Besser hinzugezogen. Es war die einmütige Meinung, daß man einem starken Angriff nicht werde widerstehen können und daß auf Entsatz in dieser Jahreszeit nicht mehr zu hoffen sei. Aber nur einer war dafür, es darauf ankommen zu lassen; es war ja schließlich nicht gerade wahrscheinlich, daß der Feind jetzt einen Angriff unternahm. Die übrigen wünschten die Einleitung von Verhandlungen, nur hätte man gern die Übergabe an Dänemark vermieden und am liebsten nur Braunschweig-Lüneburg diesen Platz überliefert, dessen Besitz nach der Meinung Bessers die Beherrschung des ganzen Herzogtums bedeutete. Aber das war nun freilich ein aussichtsloser Wunsch.

So begannen denn Verhandlungen — mit aller Vorsicht, um die „scharfe Ordre", die Melle von Stade erhalten hatte, nicht zu verletzen —, und am 28. Dezember wurde die „Eventual-Kapitulation" unterzeichnet: wenn binnen 14 Tagen keine Hilfe mehr käme, so sollte die Festung übergeben werden, die Besatzung aber freien Abzug zunächst in das Gebiet der Verbündeten erhalten und ihr von da die Rückkehr nach Schweden ermöglicht werden. Die zwei Wochen verstrichen, — und am 12. Januar 1676 mußten die Schweden die Karlsburg verlassen.

Im ganzen Herzogtum Bremen leistete nur der Feldmarschall Horn in Stade noch Widerstand. Er machte dem Oberstleutnant Melle die heftigsten Vorwürfe wegen der Preisgabe der Karlsburg. Die eigentliche Schuld aber schob er natürlich dem Zivilisten zu, dem unglücklichen Besser, der sich dann in ehrlicher Entrüstung über diese — wirklich grundlose — Verleumdung beschwerte: das Protokoll des Kriegsrates (das uns erhalten ist und Bessers Angaben be-

stätigt) werde beweisen, daß nicht durch seine „Bangigkeit", die ihm jetzt „so schimpflich aufgerucket" werde, sondern „aus weit anderen Ursachen" die Festung verlorengegangen sei. Sieben Monate später mußte Horn selber dem Beispiele Melles folgen. Der deutsche Nordwesten war frei von den Schweden.

Und jetzt hoffte auch Bremen zu ernten, wo es nicht gesät hatte. Es hatte nicht gewagt, sich dem Kriege gegen Schweden anzuschließen, und nach der Lage der Dinge war das doch wohl das Rechte gewesen. Im Falle eines schwedischen Sieges wäre die Stadt verloren gewesen, denn daß sie auf niemandes ernstlichen Beistand rechnen konnte, das hatte sie erfahren. Als machtloser Staat hatte sie niemand etwas zu bieten; so durfte sie nicht erwarten, daß sie etwas gewann. Nun aber traten in ihren Mauern die Gesandten zusammen, um über die Teilung der Beute, über das Unterweserland zu beraten. Vielleicht, daß man mit den Mitteln der altbewährten Diplomatie doch noch etwas herausschlug? Aber so viel man es sich auch kosten ließ, so viel man sich auch bemühte, bei den Nachbarn, beim Kaiser und noch auf dem allgemeinen Friedenskongreß zu Nymwegen: wohl war man mehrmals dicht davor, das Recht auf Lehe und Bederkesa, die von den Schweden entrissenen Besitzungen, anerkannt zu sehen, aber schließlich war es doch vergebens. Die Karlsburg war beseitigt: mit diesem Erfolg mußte sich Bremen begnügen.

Selbst dies Ziel war keineswegs ohne Schwierigkeiten erreicht. Zwar wünschte auch Holland die Zerstörung des Werkes. Aber Dänemark hatte lebhaft seine Erhaltung befürwortet. Noch einmal sah es eine Möglichkeit auftauchen, seinen großen Plan der Vereinigung der ganzen Nordseeküste unter dänischer Herrschaft zu verwirklichen. Der Besitz der Karlsburg hätte ein dänisch-oldenburgisches dominium Visurgis vollendet. Und vielleicht kam noch ein weiterer Bewerber in Betracht: in diesem Kriege waren die Anfänge einer brandenburgischen Seemacht entstanden, und der aufstrebende Staat, in dem man vor Jahren schon einmal an die Erwerbung von Glückstadt gedacht hatte und dessen afrikanische Handelskompanie später in Emden ihren Sitz fand, hatte sich doch vielleicht nicht ohne Absicht an der Eroberung der Karlsburg beteiligt. Aber gerade die Festsetzung einer größeren Macht an der Wesermündung zu verhindern, war das Hauptbestreben Bremens, das es mit Lüneburg und

Münster verband. Und im Streite der Großen triumphierten die Kleinen. Es war ihr Werk, wenn man, noch vor der Erledigung der Besitzfrage, im Sommer 1676 die Zerstörung beschloß. Vollständig wurde sie freilich nicht ausgeführt. Auch weiterhin blieben münsterische und lüneburgische Truppen am Ort. Ja, sie belästigten sogar die bremische Schiffahrt, indem sie sich anmaßten, den Bremern die Erhebung des Tonnengeldes zu verbieten. Schließlich machte der Friede dem Streit ein unerwartetes Ende: dank der geschickten Diplomatie des französischen Bundesgenossen ging das geschlagene Schweden als Sieger aus dem Kampfe hervor. Wie der Große Kurfürst das eroberte Pommern herausgeben mußte, so empfing auch hier der Besiegte das Verlorene zurück. 1680 war das Land zwischen Weser- und Elbemündung von neuem ungeschmälert in schwedischem Besitz.

So war äußerlich alles beim alten geblieben. Aber weniger als je vermochte nach diesem Kriege der große Landbesitz darüber täuschen, daß es mit der schwedischen Macht jetzt zu Ende ging. Zwanzig Jahre noch bestand sie unangefochten, um dann großartig und abenteuerlich, wie sie begonnen hatte, zusammenzubrechen.

Für unsere Heimat war es eine stille und friedliche Zeit. Noch standen die Reste der Karlsburg, weniger ein Denkmal stolzer Hoffnungen, wie man sie elegisch genannt hat, als vielmehr ein Zeichen krampfhafter Großmachtsbestrebungen mit unzureichenden Mitteln. Denn niemals ist die Karlsburg etwas gewesen, was man, auch nur im bescheidensten Sinne, eine Stadt hätte nennen können. Es gab einige Gebäude zu militärischen Zwecken, Kommandantenhaus, Wachthäuser, einen Pulverturm, zwei Baracken für die Soldaten, und endlich war ein Weinkeller nicht vergessen. Ebenso diente es militärischen Bedürfnissen, wenn ein Schmied, ein Proviantschiffer namens Egge Ahrens und der Proviantmeister Claus Oehr dort wohnten. Sie hatten außer ihren Wohnhäusern eine Schmiede, ein Back- und ein Brauhaus errichtet, sicherlich keine eleganten und städtischen Gebäude, die aber Oberstleutnant Melle in einem Bericht über die Karlsburg getreulich mit aufzählt. Außerdem aber scheint es zeitweise zwei wirkliche bürgerliche Einwohner gegeben zu haben, von denen Melle ebenfalls berichtet: Johann Thomas Notvogel, der jedoch leider schon bald nach dem Lande Wursten

verzog, und Hinrich de Goede, der jedenfalls die sonderbarste Sehenswürdigkeit dieser Stadt war; denn er hatte, wie „man fest gemeinet", die Eigentümlichkeit, daß er bisweilen als dreibeiniger Hase umherlief und durchaus nicht geschossen werden konnte, daher er denn, auch wenn er Menschengestalt trug, gewöhnlich als „der dreibeinige Hase" bezeichnet wurde. Drei Tore hatte man angelegt, je eins nach Lehe, nach Geestendorf und dem Lande Wursten. Die beiden letzten lagen einander genau gegenüber, aber selbst dieser Hauptweg durch die Festung, der sich dadurch ergab, war keine Straße zu nennen. Er war nicht einmal gepflastert. An der Stelle etwa, wo sich heute die große Kirche in Bremerhaven erhebt, mag das Wurster Tor gestanden haben. Bis dahin also reichten die Wälle der Karlsburg.

Wohl ist von dem Ausbau zu einer Stadt noch mehrmals die Rede gewesen. Zu einem ernstlichen Versuch ist es nicht mehr gekommen. Das Privileg von 1674 wurde niemals veröffentlicht. Aber das Gerücht von dem Plan hatte sich weithin verbreitet, und wie überall in Deutschland, je trübseliger und kleinlicher die Wirklichkeit war, die phantastischen Projekte um so üppiger gediehen, so fand sich auch hier bald eine Gesellschaft, die das Unternehmen für ausführbar hielt. An ihrer Spitze standen ein Kaufmann Philipp Heinrich Knochenhauer und ein Major Martin Timme, und gegen Gewährung bedeutender Konzessionen — sie erstrebten ein zeitweiliges Monopol im Salz- und Tabakhandel für das Herzogtum Bremen — versprachen sie, 1680, gleich nach Wiederherstellung der schwedischen Herrschaft, 100 oder 200 Häuser in der Karlsburg zu errichten und für Einwohner zu sorgen. Man verhandelte einige Monate, schon war Baumaterial herbeigebracht; aber da die Erneuerung des Festungsbaues, die natürlich die Voraussetzung war, noch immer nicht zustande kam, so ließ man auch diesen Plan schließlich liegen.

Die Karlsburg blieb, was sie stets nur gewesen war: eine Schanze mit einigen Häusern, in der eine Zeitlang noch Truppen gehalten wurden. Der Kommandant selbst, den die Schweden 1680 dort neu einsetzten, Oberstleutnant Mevius, hat mit Recht in ihr nichts anderes gesehen, mochte auch die Regierung von ihm verlangen, er solle die festgesetzten „wöchentlichen zwei Markttage" in Erinnerung bringen, oder die „eingesessenen Bürger und Einwohner" der Festung, „darunter 3 Witwen", noch 1681 nach Stade petitionieren.

Sie verlangten übrigens nichts anderes, als daß sie in ihrem ärmlichen Gewerbe — Warenverkauf und Ausschank von Branntwein und Bier — nicht durch unberechtigte Abgaben behelligt und vor der lästigen Konkurrenz der Marketender geschützt wurden. Sogar mit Abwanderung haben sie gedroht. Aber sie blieben der Karlsburg erhalten: man erfüllte ihre Forderungen.

Weniger gut erging es Claus Öhr. Er war nicht nur der erste, sondern ohne Frage auch der treueste Einwohner des Ortes. Man hatte 1680 einen andern als Proviantmeister eingesetzt. Claus Öhr protestierte und sandte seine Zeugnisse von Melle und Besser ein. Er ging bis zum König — es war alles vergeblich. Von der Karlsburg aber konnte er sich trotzdem nicht trennen. Die Schweden ließen das Werk verfallen, aber Claus Öhr blieb wohnen. Endlich, 1686, beschloß man sogar, das Land den früheren Eigentümern wieder zurückzugeben. Da sah Claus Öhr „ein Tor zu seinem äußersten Ruin geöffnet". Sofort schrieb er nach Stade und bewies unter Beilage des Privilegiums und Wappens der Stadt, daß er sich im Vertrauen auf diese Versprechungen mit seiner Familie dort niedergelassen habe. Er hob hervor, welche Verdienste er sich durch den Bau seines Wohnhauses — es war anscheinend das einzige Steingebäude gewesen — nebst Backhaus, Scheune, Stall und Garten erworben habe, machte eine schreckliche Beschreibung von dem, was er und sein Haus während der Belagerung „durch des Feindes öfteres und grausames Kanonieren" ausgestanden hätten, so daß er die Kugeln fuhrenweise hätte wegbringen müssen und nicht einmal seine Rechnungen hätten gerettet werden können, und bat flehentlich, dort wohnen bleiben zu dürfen. Es war offenbar das einzige, was er noch besaß. Außerdem hatte er noch eine Forderung an die Regierung von über 2300 Talern! Ein Bescheid auf seine Bitte wurde ausgesetzt, da über das Gebiet der Karlsburg noch nichts Endgültiges bestimmt war. Seine Geldforderung wurde mehrmals anerkannt. Aber noch 1708 hatte seine Witwe das Geld nicht bekommen, und es ist sehr zu befürchten, daß man es niemals bezahlt hat. Denn vier Jahre später war die Schwedenherrschaft zu Ende.

Das sind die Dinge, von denen die Akten über die Karlsburg noch berichten. Auch von der Zugbrücke über die Geeste ist bisweilen die Rede. Sie wurde mehrmals wiederhergestellt, und ein Leher

Bürger entwarf ein schön verziertes Tor, das er für 8 Thaler daran anbringen wollte. Aber man hatte kein Geld dafür übrig. 1682 hat man anscheinend noch einmal an den Befestigungen gearbeitet und im folgenden Jahr sogar den Plan der Stadtgründung noch einmal hervorgesucht. Man hoffte, Reformierte aus Holland und Frankreich zu gewinnen. Der König befahl am 27. Februar 1683 — zum erstenmal —, das Privileg bekanntzugeben. Aber sei es nun, daß man in Stade jetzt der Enttäuschungen genug hatte oder daß man diesmal ausnahmsweise die „Konjunkturen" für ungünstig hielt: die Veröffentlichung unterblieb auch diesmal.

Und jetzt beschlossen die Schweden selber, ein Ende zu machen. Im Mai 1683 wurden aus den benachbarten Landschaften 1000 Mann aufgeboten — wir haben die genauen Rechnungen, wieviel jeder Bezirk stellen mußte —, um die Karlsburg zu demolieren. Sehr bald jedoch mußte man Tagelöhner einstellen, da die Landleute erklärlicherweise sich zu dieser Arbeit nicht sehr willig zeigten und unter allerhand Entschuldigungen um Beurlaubung baten. Um die Palisaden stritten sich Lehe und Bederkesa. Von dem übrigen Material kam einiges nach Stade, der Rest vermutlich nach Lehe. Wir können nicht erkennen, welche Gründe zu diesem Entschluß geführt haben. Vielleicht waren es Rücksichten der Diplomatie, auf die Holländer etwa. Auch die Bremer wollten ihr Verdienst dabei gehabt haben. Eine liebevoll ausgeschmückte Sage erzählt, daß der Rat dort einen Spuk habe veranstalten lassen, um etwaige neue Ankömmlinge wieder zu verscheuchen — es muß dort nie ganz geheuer gewesen sein, schon Melle wußte ja von Gespenstern zu berichten —; man weiß auch von dem Notizbuch des schwedischen Unteroffiziers, das die Erscheinungen beglaubigt, und von bremischen Ratsrechnungen über die Unkosten, die die Geister verursachten — wenn auch diese Zeugnisse noch niemand gesehen hat.

Ganz zerstört wurde das Werk auch jetzt noch nicht. Noch immer gab es einen Kommandanten — seit 1684 ist es Kapitän Hoppe — und zwei Kompanien deutscher Soldaten dort, die mit allem Troß und mit den Frauen und Kindern der Mannschaften je 200 Personen zählten. Häufig beklagten sich die Leher über ihre Räubereien und die Lasten der Einquartierung. Denn nur eine Kompanie war jeweils in der Festung, während die andere in Lehe lag. 1685 wird so-

gar alles nach Lehe verlegt. Erst von da an scheint der Ort wirklich ganz verödet gewesen zu sein, abgesehen von Claus Öhr, der unerschütterlich im Wandel der Dinge seinen Platz behauptete. Die übrigen Gebäude verfielen allmählich. 1686 erhielt die lutherische Gemeinde in Lehe, die schon früher mehrfach um Zuweisung von Abbruchmaterial gebeten hatte, eine ganz verfallene Baracke überlassen, um das Holz beim Bau einer neuen Schule zu verwenden. Zwei Jahre später erklärte die Regierung, daß sie auch die letzten Gebäude jetzt verkaufen wolle, und forderte Kauflustige auf, sich in Lehe zu melden. Ausgeführt wurde dieser Beschluß zwar erst 17 Jahre später, 1705; der Richter Wyneken und der Einnehmer Matthiessen aus Lehe erwarben die Reste der „Stadt" für 268 Taler. Aber bereits 1688 hatte die Regierung den ehemaligen Eigentümern ihr Land wieder zurückerstattet. So endete die Karlsburg.

Denn auch als Schanze konnte sie nun wohl nicht mehr angesehen werden, auch wenn, merkwürdigerweise, noch immer Geschütze dort stehenblieben, ein „Konstabel" zu ihrer Bewachung bestellt war und in den 90er Jahren der damalige General-Gouverneur der Herzogtümer Bremen und Verden, von Dalberg, eine „Revue" dort abhielt. Dem Konstabel wurde sogar befohlen, sein „Quartier" auf der Karlsburg „in denen Baracken" zu nehmen. Das schien ihm aber doch zu viel verlangt. Er erklärte seinerseits wahrheitsgemäß, daß er „daselbst wegen des Quartiers keine Anstalt gefunden", und zog es vor, in Lehe zu bleiben.

Auch das hat an dem Schicksal des Platzes nichts geändert, daß jetzt, am Ende des Jahrhunderts, noch einmal wieder — zum letztenmal — der alte Plan der Stadtgründung ausführlich erörtert wurde. Zunächst geschah es nur durch einen schwedischen Beamten, den Amtmann Johann Ernst Rist in Bremervörde, der in einem Bericht über den Zustand der Herzogtümer Bremen und Verden vor allem auf die militärische Bedeutung des Ortes hinwies. Vielleicht war diese Erinnerung die Veranlassung, vielleicht aber lag es auch nur an der Gleichheit der Umstände: im Jahre 1698 erlebte die Stader Regierung noch einmal dasselbe, was 26 Jahre vorher geschehen war. Mit demselben stürmischen Ungestüm wie damals Karl XI. erklärte jetzt ein noch jüngerer König, der eben zur Regierung gekommene 15jährige Karl XII., er sei entschlossen, die „Stadt und Festung

Karlsburg wieder aufzubauen und befestigen zu lassen als einen zu unserer Provinz und Herzogtums Bremen Defension und Schutz, auch zum Handel und Wandel, ingleichen in Kriegszeiten zur Unterhaltung einer sicheren Korrespondenz zwischen Schweden und dem Herzogtum höchst nötigen, bequemen und dienlichen Ort". Wieder einmal glaubte man, genau so unberechtigt wie noch jedesmal, „der Konjunkturen halber nichts zu befürchten" zu haben, und so befahl der König in seinem Schreiben vom 14. April 1698, die Privilegien zu revidieren, seinen Willen überall möglichst bekanntzumachen und sogleich allen etwaigen Ansiedlern auf 30 Jahre Freiheit von Kontributionen, Zöllen und andern bürgerlichen Lasten zu versprechen.

Man hoffte diesmal auf die französischen Refugiés, die schon zahlreich in Deutschland waren und die an manchen Orten mit allerlei Schwierigkeiten — in Bremen z. B. mit dem Widerstand der Zünfte — zu kämpfen hatten. Es wurden nach vielen Seiten Verbindungen angeknüpft, teils durch die schwedischen Gesandten, teils durch einzelne Flüchtlinge, an die man sich wandte, und eine lebhafte Tätigkeit — allerdings vorwiegend im Schreiben — entfaltet. Die Stader Regierung machte Vorschläge zur Verbesserung des Privilegs für die Karlsburg: sie befürwortete eine stärkere Begünstigung derer, die ihre Häuser aus Stein bauen würden — offenbar infolge der Erfahrungen bei dem ersten Versuch —, sie wollte ferner die Zunftfreiheit noch ausdrücklicher betont haben und hielt es schließlich für ratsam, wenn man den Einwanderern verspreche, daß man sie bis zu dem Zustandekommen der neuen Stadt „an einem zu vergnüglicher Ausübung ihrer Intention bequemen Orte" unterbringen werde. Denn inzwischen war es zwar schon gelungen, einige französische Familien für das Herzogtum Bremen zu gewinnen, aber zugleich wurde es auch immer klarer, daß an einen Wiederaufbau der Karlsburg wenigstens jetzt noch nicht ernstlich gedacht werden konnte. Man hatte eine Kolonie von Refugiés nach Neuhaus an der Oste gewiesen — statt nach Stade, wie man ihnen in Aussicht gestellt hatte —, und wenn diese sich schon, mit Recht, über ihren Aufenthaltsort beklagten, der zwar dem versprochenen wenig glich, aber doch immerhin eine bewohnte, wenn auch sehr kleine Stadt war, so ist zu vermuten, daß nach der Karlsburg wohl selbst auf die

größten Versprechungen hin niemand freiwillig gekommen wäre. Die beiden Franzosen, mit denen der schwedische Resident in Bremen verhandelte, waren auch vorsichtig genug, sich erst genau bei anderen zu erkundigen, und nach erhaltener Auskunft baten sie doch um Erwägung, „ob sonst nicht ein bequemerer Ort, der etwas gesunder von Luft sei, in diesen Herzogtümern zu dergleichen Kolonie zu destinieren sei".

Der Mühe des weiteren Verhandelns wurde man bald überhoben. Die „Konjunkturen" nahmen die denkbar ungünstigste Wendung für Schweden. Im Jahre 1700 begann der große zwanzigjährige Kampf Karls XII. gegen Dänemark, Rußland und Polen, der Nordische Krieg. Zwar wurde Dänemark ebenso wie die beiden andern Feinde gleich anfangs entscheidend geschlagen. Als aber im weiteren Verlaufe des Krieges Karl XII. in der Ukraine eine vernichtende Niederlage erlitt, gingen im Norden fast alle auswärtigen Besitzungen Schwedens, seine ganze künstliche Großmachtstellung verloren. In wenigen Wochen wurde 1712 das Herzogtum Bremen von den Dänen erobert, im gleichen Jahr Verden von Hannover besetzt, dem ehemaligen braunschweig-lüneburgischen Herzogtum, das seit 1692 unter dem neuen Namen zum Kurfürstentum erhoben war. Zwei Jahre später erhielt Kurfürst Georg durch Erbschaft die englische Königskrone — zum Glück für das Herzogtum Bremen. Denn dieser Macht gegenüber, die ebenfalls Anspruch auf das ihr vorgelagerte Küstengebiet erhob, war Dänemark doch nicht imstande, seinem alten Plane gemäß das eroberte Land, das oft erstrebte Verbindungsglied zwischen Schleswig-Holstein und Oldenburg, dauernd zu behaupten. Bereits 1715 gab es das Herzogtum Bremen gegen eine Geldentschädigung an Hannover wieder ab, und der endgültige Friede bestätigte 1719 diese Veränderung. So kehrte endlich unsere Heimat nach 70jähriger Fremdherrschaft unter die Hoheit eines deutschen Staates zurück.

Denn ein deutscher Staat ist Hannover auch in seiner Verbindung mit England immer geblieben. Dieses nun größte deutsche Land an der Nordsee, zwischen den Mündungen zweier großer Ströme gelegen, blieb so bieder und partikularistisch deutsch, daß auch nicht der leiseste Hauch eines wohltätigen Einflusses von dem seemächtigen Nachbarn, von jenseits der Nordsee her in seinem Wirtschaftsleben zu spüren ist. Eine deutsche Regierung konnte nicht daran

denken, den bei aller Unvollkommenheit der Ausführung doch großen Gedanken der Schweden wieder aufzunehmen. Was unter den Fremden in 60 Jahren fünfmal geplant war, daran hat Hannover in einem Jahrhundert kaum einmal gedacht. Die Landkarten des 17. und 18. Jahrhunderts verzeichneten noch den Namen, die Wälle standen noch da und die Einwohner ringsum nannten den Platz bis zur Gründung von Bremerhaven nie anders als die Karlsstadt. Aber allmählich kamen Geschlechter, die nicht einmal mehr die Bedeutung des Namens verstanden. „Hart am Ausfluß der Geeste," so lesen wir in einem Statistischen Handbuch, das zur Zeit der Franzosenherrschaft ein bremischer Verehrer Napoleons für das „Departement der Wesermündungen" verfaßte, „an ihrem rechten immer mehr abbrechenden Ufer lag die Karlstadt, die Kolonie, die vor 1100 Jahren der erste große fränkische Kaiser, die Wichtigkeit dieses Punktes erkennend, anlegte." Die späteren Fürsten, so meint der Verfasser weiter, hätten leider die Nützlichkeit nicht begriffen, „welche eine größere Niederlassung hier gewähren müßte". Wenn aber einst der Seehandel wieder blühe, dann werde, so hofft er, „Karls großer Nachfolger auch dieser Gegend ihr Recht wiedergeben".

Ein guter Kenner deutscher Geschichte und des hanseatischen Geistes ist dieser Bewunderer Napoleons nicht gewesen. Gewiß wäre es ihm sehr unwahrscheinlich vorgekommen, wenn man ihm gesagt hätte, daß nicht der französische Kaiser — „Karls großer Nachfolger" — seine Hoffnungen erfüllen würde, sondern daß unter den von diesem Kaiser zur Untätigkeit verurteilten früheren Senatoren der ehemals reichsfreien, damals französischen Stadt Bremen der Mann bereits lebte, der jener Gegend an der Geestemündung „ihr Recht wiedergeben" sollte. Aber in einem sind die so wenig historisches Verständnis zeigenden Worte des bremischen Franzosenfreundes doch von einer tiefen Bedeutung: sie sind ein Zeugnis der neuen, um vielen historischen Ballast so beneidenswert unbekümmerten Zeit, die damals gekommen war, einer Zeit, die von so manchem aus der großen und doch auch so leidensreichen deutschen Geschichte nichts mehr wissen wollte, nichts mehr wissen durfte, um, endlich erlöst von den Fesseln jahrhundertelanger Enge und Kleinlichkeit, aus Deutschland doch noch etwas Großes zu machen. Eben der Mann, der damals die Deutschen seine Gewaltherrschaft fühlen ließ, hat

doch mit seinem Ungestüm eine Menge historischen Gerümpels hinweggefegt und so, wider seinen Willen, geholfen, für Deutschland den Weg zu bahnen, auf dem allein das zersplittertste Volk Europas, das Volk ohne Staat, ohne Macht, ohne Reichtum, doch noch etwas werden konnte. Es war eine von Grund aus andere Zeit geworden, und erst in ihr konnte das Bürgertum sich wieder ebenbürtig neben die fürstlichen Mächte stellen, konnte die alte freie Hansestadt Bremen mit neuen großartigen Mitteln das dominium Visurgis zurückgewinnen, konnte an der Stelle der Karlsburg Bremerhaven entstehen.

DRITTES KAPITEL

WELTHANDEL UND FRANZOSENZEIT

Der Beginn des Bremischen Welthandels

Das 18. Jahrhundert erscheint in Deutschland wie eine Zeit der stillen Vorbereitung auf die großen Dinge, zu denen sich dies seit Jahrhunderten zurückgesetzte Volk fast zu seiner eigenen Überraschung plötzlich, nach einer Epoche ungeheurer Wandlungen, vom Schicksal noch bestimmt sah. Es entsteht in den Stuben der Gelehrten und Künstler in heißem Bemühen die weltumspannende deutsche Dichtung und Philosophie. Es entsteht in übermenschlichem Ringen gegen drei Viertel Europas auf den Schlachtfeldern die preußische Großmacht. Es zeigen sich endlich auch in Deutschland die ersten Anfänge der gewaltigen wirtschaftlichen Umwälzungen, aus denen sich im 19. Jahrhundert das Zeitalter der Technik und des Weltverkehrs entwickelt hat.

Auch an den beiden ersten Bewegungen hat Bremen auf seine Weise Anteil genommen. Aber am wichtigsten war hier natürlich die dritte, die Entstehung des Welthandels. Auch das geschah spät und bedachtsam, nach niederdeutscher Art, dann aber mit Tatkraft.

Der Anfang des Jahrhunderts sah noch den Ausgang der alten Kämpfe um Reichsunmittelbarkeit und Hoheit auf der Weser, günstig der erste, ungünstig der zweite. In den Jahren 1720/23 ereignete sich der Streit mit Oldenburg um das Wachtschiff auf der Weser gelegentlich der Pest in Marseille, von dem schon berichtet worden ist. Es war, wie von bremischen Schriftstellern hervorgehoben wird, der letzte Akt bremischer Hoheitsausübung auf der Weser. Dafür gewann Bremen einige Jahre später (1731) endlich von Hannover die formelle Anerkennung seiner Reichsunmittelbarkeit. Aber noch nicht einmal jetzt war der Zwist völlig geschlichtet. Denn nun be-

stritt Hannover, das sich ebenso widerwillig zeigte wie seine Vorgänger, die Schweden und der Erzbischof, der Stadt die Hoheit über ihr Landgebiet, und erst nach weiteren langwierigen Verhandlungen, in denen sogar noch einmal von der Rückforderung von Lehe und Bederkesa die Rede gewesen ist, erhielt Bremen gegen den Verzicht auf Blumenthal und Neuenkirchen sowie einen Teil des unmittelbar bei der Stadt gelegenen Besitzes endlich 1741 die volle Selbständigkeit in den übrigen Bezirken. Jetzt erst war die Entwicklung völlig abgeschlossen, die 500 Jahre zuvor mit den Kämpfen der Stadt gegen die Erzbischöfe begonnen hatte; was man schon 1404, den Tatsachen gemäß, behauptet hatte: wy hebben eine vrie stad, das war jetzt endlich auch rechtlich bestätigt. Erst von jetzt ab gab es, wie es nun bald auch in der amtlichen Ausdrucksweise hervortritt, einen bremischen Staat. Ein Rest der alten Verhältnisse bestand freilich auch jetzt noch weiter, dadurch, daß Hannover nun innerhalb dieses selbständigen bremischen Staates noch einen kleinen Territorialbesitz — in Nachfolge schwedischer und erzbischöflicher Rechte — behauptete, den Dom und einige Häuser, und daß dazu kirchlich die lutherischen Einwohner der Stadt, im Gegensatz zu der reformierten Mehrheit, gehörten. Dieser verwickelte Zustand sollte noch weitere 60 Jahre fortdauern.

So hatte Bremen seine staatliche Selbständigkeit erkauft mit der Beschränkung seines Gebietes auf den kleinsten Umfang, den es jemals gehabt hat. Dementsprechend sank — in der Zeit, in der alte und neue Großmächte um Behauptung und Weltgeltung kämpften — der politische Wert dieser Selbständigkeit fast in nichts zusammen. Im 17. Jahrhundert hat Bremen noch, während des Dreißigjährigen Krieges und später im Kampf mit den Schweden, den Feind von sich fernzuhalten vermocht. Im Siebenjährigen Kriege war es nicht mehr imstande, seine Neutralität zu sichern. In jedem Jahre mußte es Einquartierungen oder Durchzüge von Franzosen, Engländern, Hannoveranern erdulden und hat so während dieser Zeit fast mehr zu leiden gehabt als in dem ganzen kriegerischen 17. Jahrhundert.

Im Gegensatz dazu hat das Unterwesergebiet diesmal überhaupt nichts von dem Kriege gemerkt. Es führte dasselbe ereignislose Stillleben wie im allgemeinen der ganze hannoversche Staat. 1712 hatte

es bei der Vertreibung der Schweden durch die Dänen zum letztenmal militärische Kämpfe erlebt. Dann hatte fünf Jahre später der alte Feind der Küsten, die See, mit der großen Weihnachtsflut von 1717 schweres Unglück über das Land gebracht. Seitdem aber hat es lange Jahrzehnte hindurch weit friedlichere und ruhigere Zeiten gehabt als je zuvor. Die „Chronik des Fleckens Lehe" weiß aus dieser Periode nur von einem kriegerischen Ereignis zu berichten: dem Durchzug einer kleinen französischen Reiterabteilung im Siebenjährigen Kriege.

Aber dann geschahen, im letzten Viertel des Jahrhunderts, die großen Veränderungen, die für die ganze Welt den Beginn eines neuen Zeitalters bezeichnen. Und diese Bewegungen haben nicht nur in ihren weiteren Folgen dem Unterwesergebiet ein unerhört neues Schicksal bereitet, sondern sie haben auch seltsamerweise, obwohl sie in weiter Ferne sich abspielten, gleich in ihren Anfängen bis in unsere damals so stille Heimat ihre Wellen geschlagen, — gleich als ob das Land auf diese Weise schon eine erste Verkündigung davon empfangen sollte, daß es durch die neue Zeit noch einmal, und weit großartiger, als es je in den Tagen der Karlsburg geahnt werden konnte, in die großen Weltbewegungen sollte hineingezogen werden. Diese umgestaltenden Ereignisse waren die Entstehung der Vereinigten Staaten von Nordamerika und die Erschütterungen, die durch die Französische Revolution und die Napoleonischen Kriege über Europa kamen.

Die 26 Jahre von 1789, dem Beginn der Französischen Revolution, bis zum Sturze Napoleons 1815, diese Jahre, in denen von Lissabon bis Moskau, vom Nordkap bis zur Straße von Messina alles durcheinandergeschüttelt wurde, eine Zeit der Krisis, wie sie nur mit der Gegenwart, in der wir leben, verglichen werden kann, diese Zeit ist die Epoche, in der das neue Europa des 19. Jahrhunderts entstand. Sie sah in ihrer zweiten, größeren Hälfte bereits den Mann in Amt und Wirksamkeit, der das Schicksal des Unterwesergebiets wurde: den damaligen bremischen Senator Johann Smidt. Die Entstehung der Vereinigten Staaten aber, die ihrerseits nicht ohne Einfluß auf die Bewegungen in Frankreich gewesen war, bedeutete für Bremen 1783 den Beginn des amerikanischen, des transatlantischen Handels, den Beginn der bremischen Teilnahme am Welthandel.

Denn bis dahin war Bremens Handel in den alten bekannten Bahnen geblieben, die er seit Jahrhunderten befuhr. Er war ein europäischer Handel gewesen. Seine Endpunkte lagen in Archangel und Cadix. Nur auf der Grönlandfahrt, die — des Walfanges wegen — seit dem Ende des 17. Jahrhunderts einige Jahrzehnte lang geblüht hatte, war diese Linie überschritten worden. Von dem Rückgang, den die politische Macht der Stadt erlitt, war der Handel nicht betroffen worden. Er hatte seine alte Höhe gehalten, und angesichts der schweren Hindernisse, mit denen er an der Weser zu kämpfen hatte, muß schon das als eine besondere Leistung gelten. Unverändert bestand die Plage des Elsflether Zolles fort trotz der bei jeder Gelegenheit wiederholten Versuche, sie zu beseitigen. Aber noch viel gefährlicher war allmählich die immer schlimmer werdende Versandung der Weser geworden. Die Launenhaftigkeit, mit der der Fluß immer wieder seit Jahrhunderten das Fahrwasser veränderte, es bald am linken, bald am rechten Ufer vorüberführte, genügte allein schon, die Schiffahrt auf der Weser erheblich zu erschweren. Den daraus entstehenden Nachteilen konnte man noch begegnen durch die sorgfältig überwachte Bezeichnung des Fahrwassers, wie Bremen sie sich schon seit dem Mittelalter angelegen sein ließ. Hatte es doch 1634 bereits 80 Baken und 93 Tonnen gegeben, davon allein 16 unterhalb Blexens. Insofern durfte man mit Recht behaupten, daß kein Strom so sicher zu befahren sei wie die Weser. Wenn nur nicht die Unannehmlichkeiten der Versandung gewesen wären! Noch im 17. Jahrhundert konnte ein großer Teil der Schiffe den 1619 angelegten Hafen von Vegesack bereits nicht mehr erreichen, sie mußten ganz oder teilweise in Elsfleth löschen. In den 70er Jahren des 18. Jahrhunderts kamen viele schon nicht mehr bis Brake; ihr Ankerplatz wurde die Schweyburg, das Fahrwasser zwischen dem Oldenburger Ufer und der Strohauser Plate. Und dabei gab es in Brake selbst jetzt noch nichts, was im entferntesten als ein Hafen hätte bezeichnet werden können, während doch Graf Anton Günther bereits vor mehr als 150 Jahren, als es sich um die Erlangung des Elsflether Zolles handelte, die Anlage eines „stattlichen Portus“ angekündigt hatte. Erst seit 1787 wurde durch Schlagung von 40 Duc d'Alben wenigstens ein Liegeplatz für 20 große Schiffe geschaffen. Daß unter diesen Umständen das Unterwesergebiet wieder anfing,

Beachtung zu finden, ist natürlich. 1747 war ein Vorschlag zum Ausbau des Atenser Siels — des heutigen Nordenham — gemacht worden, aber von der damaligen dänisch-oldenburgischen Regierung der Kosten wegen zurückgewiesen. Seit dieser Zeit wurde in Notfällen auch öfter die Geestemündung aufgesucht, z. B. wenn ein Schiff allzu spät im Herbst heimkehrte — von November bis Februar ruhte die Schiffahrt fast ganz — und ein vorzeitiger Eisgang ihm Schwierigkeiten bereitete. Seit 1741 erhob die hannoversche Regierung ein Ankergeld von jedem dort hinkommenden Schiff. 1787 verbreitete sich in Oldenburg sogar das Gerücht — es ist nicht zu erklären, woher —, Bremen wolle einen Hafen bei Lehe anlegen. Dieser Schreckschuß erwies sich als nützlich für Oldenburg und damit, nach der damaligen Lage, auch für Bremen: er war der Anlaß zum endlichen Ausbau des Braker Anlegeplatzes gewesen.

In dieser Zeit nun, unter so ungünstigen Verhältnissen, begann — fast plötzlich — die Erweiterung des bremischen Europahandels zum Welthandel. Diese Entwicklung ist nicht aus einer Ursache zu erklären. Geistige, politische und nicht zuletzt auch materielle Vorgänge hatten seit langem zusammengewirkt, um nun in diesen letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts die ersten weithin erkennbaren Anfänge der ungeheuren Veränderungen zu bewirken, durch die sich die kommende Epoche so völlig von allen vorhergehenden unterscheiden sollte und von denen die gewaltige Steigerung und Ausbreitung des Handels nur eine der sichtbarsten ist. In einem unentwirrbaren Geflecht von Wechselwirkungen bedingen und steigern sich alle die verschiedenen geistigen, politischen und sozialen Bewegungen gegenseitig, und streng genommen ist keine einzige, die einzeln hervorgehoben wird, ganz zu verstehen ohne alle andern. Einer der für das wirtschaftliche Leben wichtigsten Vorgänge ist die sich immer deutlicher bemerkbar machende unerhörte Bevölkerungsvermehrung, die zunächst in den westlichen Ländern, erst seit dem 19. Jahrhundert auch in Deutschland einsetzte. Auch hier haben wir schon, in kleinerem Kreise, die Wechselwirkung. Einerseits hat die Verbesserung der Lebensbedingungen das Wachsen der Bevölkerung befördert, während nun andererseits ebendiese sich stetig vergrößernde Menschenmenge immer neue Anstrengungen erzwingt und ermöglicht, ihr ein menschenwürdiges Dasein zu schaffen: die Technik —

es ist die Zeit der Erfindung der Dampfmaschine — muß nach immer neuen Wegen suchen, um die Produktion zu erhöhen, und der Handel erschließt immer neue Länder jenseits des Meeres, die Europa die ihm jetzt fehlenden Lebensmittel und Rohstoffe liefern und zugleich ein Betätigungsfeld für seine überschüssige Menschenarbeitskraft bilden. Bis dahin hatten einzelne Länder für sich nach Welt-Kolonial-Reichen gestrebt. Erst jetzt gewinnt Europa mit seiner Zivilisation die Herrschaft über die Erde. Die Zeit des Merkantilismus, in der sich Stände, Staaten, Erdteile gegeneinander abschlossen, ist zu Ende. Die Weltwirtschaft beginnt.

Es war nicht Unfähigkeit oder Mangel an Wagemut, wenn der bremische — überhaupt der deutsche — Kaufmann bisher ausgeschlossen war vom außereuropäischen Handel, sondern es war in der Zeit und in den Verhältnissen begründet. Deutschland, das kein Staat war, hatte keine Kolonien. Seine Seestädte hatten seit Jahrhunderten ohne jede Verbindung mit staatlicher Macht leben müssen, und es war nur eine müßige Spielerei, wenn damals ein deutscher Patriot, Justus Möser, sich ausdachte, daß bei anderer Wendung der Dinge nicht Lord Clive, sondern ein hamburgischer Ratsherr am Ganges gebieten würde. Die großen Seemächte aber behielten den Handel mit ihren überseeischen Besitzungen — gemäß den merkantilistischen Anschauungen der Zeit — ihren eigenen Untertanen vor. Als erster Staat war das kleine Dänemark von dieser Regel abgegangen und hatte seine Kolonie Sankt Thomas — eine der Kleinen Antillen — 1767 allen Flaggen geöffnet. Aber die große Wendung brachte erst der amerikanische Freiheitskampf. Mit den Vereinigten Staaten entstand die erste unabhängige Macht in der Neuen Welt, mit der nun auch Bremen Handel treiben konnte. Ähnlich begrüßte man ein Menschenalter später in Hamburg die Gründung der südamerikanischen Freistaaten mit dem Jubelruf: Hamburg hat Kolonien erhalten!

So wurde die Bestätigung der englischen Niederlage 1783 ein Glück für Bremen und den deutschen Handel, und um so schmachvoller und schmerzlicher ist die Erinnerung daran, daß die Engländer für ihre schlechte Sache deutsche Soldaten zur Verfügung hatten, nicht Freiwillige allerdings — solche kämpften auf seiten der Amerikaner —, sondern deutsche Landeskinder, die von ihren Fürsten,

besonders von dem Landgrafen von Hessen, gepreßt und für Geld nach Amerika verkauft worden waren. Sie waren vor ihrer Einschiffung größtenteils in Lehe einquartiert. Dort wurden sie gemustert und in Eid und Pflicht genommen, und die Flotte, welche sie nach Amerika führen sollte, war, wie die Leher Chronik berichtet, 60—70 Segel stark.

Es beginnt in diesen Jahren eine wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland, zum mindesten an der Küste, die in ihrem plötzlichen Aufstieg schon ein wenig derjenigen vergleichbar ist, die ein Jahrhundert später die Welt in Erstaunen setzte. Es war nicht nur der amerikanische Handel. 1782 ging zum erstenmal ein bremisches Schiff, der „Präsident von Bremen" des Kaufmanns Carl Philipp Kassel, freilich unter preußischer Flagge, nach Ostasien, nach Kanton. Gleichzeitig blühte die Industrie auf, nicht nur die altbekannten, sondern auch neue Zweige: Johann Böse aus Stotel, der in Westindien den Zuckerrohrbau kennengelernt hatte, gründete 1776 in Bremen die erste Zuckerraffinerie. Die Zunahme des Handels erkennt man aus einer Zusammenstellung, die angibt, was 1793 im Vergleich zur Mitte des Jahrhunderts an Tabak, Kaffee, Reis, Syrup und Zucker von Bremen nach Celle und Hannover verladen wurde: die Menge ist in dieser Zeit auf mehr als das Fünfzehnfache gestiegen. Die Größe der Seeschiffe hatte sich gegen früher noch nicht wesentlich verändert. Sie waren immer noch sehr klein im Vergleich zu heute. Ihre Zahl hatte 1702 etwa 70 betragen, jetzt waren es 200. Aus dem Jahre 1779 — während des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges — wird berichtet, daß 287 Seeschiffe, darunter natürlich auch nichtbremische, auf der Weser angekommen seien.

Die 90er Jahre brachten einen weiteren Aufschwung. Das relovutionäre Frankreich war mit fast ganz Europa in Krieg geraten. Für England und Frankreich war es die Fortsetzung des hundertjährigen Ringens um die Vorherrschaft zur See. 1795 war Holland ganz unter französischen Einfluß gekommen. Das war für die Engländer eine Gelegenheit, auch diesen Nebenbuhler für immer unschädlich zu machen. Seine Kolonien wurden erobert, sein Handel vernichtet. Die deutschen Seestädte hatten den Vorteil davon. Kaum je hatte ihr Handel bessere Tage gesehen. Nicht nur Deutschland, sondern auch die Schweiz, ja Teile von Frankreich und Italien wurden von

Hamburg und Bremen, anstatt von Amsterdam aus versorgt. Dazu machte das starke Anwachsen der Bevölkerung in England eine vermehrte Einfuhr von Getreide nötig, das damals noch vorwiegend aus Deutschland kam und nun neben dem von alters her bekannten schlesischen, sächsischen und westfälischen Leinen den zweiten Hauptexportartikel für Bremen bildete. Im Hafen von London war die deutsche Schiffahrt bereits die stärkste von allen auswärtigen Nationen. Der Verkehr mit Deutschland übertraf an Wert den mit Ost- und Westindien. Erst in dieser Zeit wurde auch der amerikanische Handel lebhafter. Allein in den fünf Jahren von 1790 bis 1795 kamen die Hansestädte im Handel der Vereinigten Staaten von der fünften an die zweite Stelle, ihr Anteil stieg in zehn Jahren auf das Vierzigfache. Erst 1832 hat die Tonnenzahl der in den Vereinigten Staaten anlangenden deutschen Schiffe die Höhe von 1799 wieder erreicht. Noch freilich überwog dabei die amerikanische Flagge bei weitem. Natürlich übernahm man sich dabei auch einmal. Eine schwere Krisis brach 1799 herein. Aber sie wurde überwunden. Deutschland sah Kriege und Friedensschlüsse und wieder Kriege, Frankreich wurde Republik und wieder Monarchie unter Napoleon — aber Bremen bewahrte, ebenso wie Hamburg, in all den Stürmen mehr als ein Jahrzehnt seine einträgliche Neutralität. Es war die „goldene Periode des Handels", an die man sich bald mit Sehnsucht erinnern sollte.

Denn lange konnte dieses Glück natürlich nicht mehr dauern. Zwar die ungeheuren Summen, mit denen man die Gunst der allezeit geldbedürftigen neuen Machthaber in Frankreich immer wieder von neuem erkaufen mußte, mochte man noch ertragen als Unkosten, die dieses blühende Geschäft schließlich wert war. Und auch als der Krieg selbst immer näher rückte, wußte der Kaufmann sich noch zu helfen. 1803, als neue Feindseligkeiten mit England ausbrachen, besetzten die Franzosen Hannover, und besonders die Küstengebiete, um von da aus den englischen Handel zu unterbinden. Die Engländer antworteten mit der Verhängung der strengsten Blockade über Elbe und Weser. Da wurde der bremische Schiffsverkehr über Emden und Varel geleitet, wie der hamburgische über Tönning; ganz neue Flaggen, wie die der ostfriesischen Orte Knyphausen und Papenburg, erschienen auf dem Meere, und wenn es

natürlich auch Verluste und Unbequemlichkeiten gab, so überstand man doch auch diese Gefahr. Als 1805 infolge des neuen Krieges gegen Rußland und Österreich die Franzosen abzogen und die Engländer die Blockade aufhoben, war der Handel wieder frei.

Ja, man sah mit den größten Hoffnungen in die Zukunft. Man trieb ja wieder Politik in Bremen, seine Gesandten waren überall dabei, wo es in diesen aufgeregten Zeiten etwas zu verhandeln gab, und sogar Erfolge hatte man errungen. Aber es war doch das Gegenteil von der großen und weitschauenden Politik, die man einstmals verstanden hatte. Man glaubte an Worte und jagte kleinen Vorteilen nach, und für die großen Tatsachen des wirklichen Geschehens hatte man — es war freilich schwer genug in jenen verwirrenden Zeiten — kein Auge mehr. Ein „krämerhafter Zug“, auf dessen völliges Fehlen in Bremen man vorher und nachher mit Recht so stolz gewesen ist, schien doch jetzt infolge des einseitigen Überwiegens der Handelsinteressen in der bremischen Politik bisweilen hervorzutreten. Es darf dabei freilich nicht vergessen werden, daß diese Krämerhaftigkeit damals die Politik aller andern deutschen Staaten — auch die des großen Preußen — in noch weit schlimmerem Maße auszeichnete, obwohl sie von Fürsten geleitet wurden.

Zwei der Erfolge, die Bremen in diesen Jahren errang, waren auch, obwohl an sich geringfügig, doch für die Stadt von bedeutendem Werte. Einmal gewann sie bei der großen deutschen Ländervertheilung des Reichsdeputationshauptschlusses 1803 endlich die letzten Besitzungen, die Hannover bis dahin noch innerhalb des bremischen Staates gehabt hatte, ferner das, was sie 1741 an Hannover abgegeben hatte (außer Blumenthal und Neuenkirchen) und noch einige Dörfer dazu. Damals hat das bremische Landgebiet die Grenzen bekommen, die es, bis auf ganz kleine Änderungen, noch heute hat. Noch wertvoller schien der zweite Erfolg. Seit Jahren bemühte sich Bremen um die Aufhebung des Elsflether Zolls, nicht etwa bei Oldenburg und dem deutschen Kaiser — dort hätte man kein Verständnis dafür gefunden —, sondern bei Napoleon und seinen Ministern, und gegen Zahlung von etwa einer Million Taler fanden sich die Franzosen bereit, ihre moderneren Anschauungen, von denen aus sie sofort die Rheinzölle beseitigt hatten, auch an der Weser zur Geltung zu bringen. Übrigens hatten sie infolge ihres lebhaften Handels mit

Bremen auch ein eigenes Interesse daran. Aber auch der Herzog von Oldenburg hatte einen geeigneten Vertreter für seine Sache gewonnen, seinen Verwandten, den Zaren, und so mußte man ein Kompromiß schließen. Der Zoll sollte „auf ewig aufgehoben" werden, jedoch zehn Jahre lang sollte ihn Oldenburg vorher noch genießen. Nach dem 31. Dezember 1812 aber, so verpflichtete sich der Herzog „in der formellsten Weise" für sich und seine Nachfolger, sollte die Zollerhebung „unter keinerlei Vorwand" fortgesetzt werden. Es sollte sich herausstellen, daß auch diese feierliche Verpflichtung gebrochen wurde.

Ganz fragwürdig in seinem Werte war der dritte Gewinn dieses Jahres: Bremen erhielt, wie alle die sechs Reichsstädte, die man hatte bestehen lassen, die unbedingte Neutralität in allen zukünftigen Reichskriegen zugesichert. Diese Bestimmung hatte zwar keineswegs die erste englische Blockade von 1803—05 verhindert, ebensowenig die Durchzüge von Franzosen, Engländern und Hannoveranern und eine zweite Blockade, die im April 1806 begann, als Preußen das ihm von Napoleon überlieferte Hannover besetzte und zum Dank für dieses Geschenk den französischen Kaiser in seinem Kampf gegen England durch erneute Verhängung der Handelssperre unterstützte. Aber die Blockade wurde zuletzt nur lässig gehandhabt, im Herbst wurde sie ganz aufgehoben. Inzwischen hatte Napoleon den Rheinbund gegründet, der deutsche Kaiser hatte am 6. August seine Krone niedergelegt, das deutsche Reich war aufgelöst. Der englisch-französische Krieg dauerte fort, der preußisch-französische war bereits unvermeidlich. Die drei „freien Hansestädte" — so nannten sie sich jetzt — standen allein in den Stürmen des Zeitalters und hatten ihre „Neutralität". Sie allein, deren volle Selbständigkeit eine wirtschaftliche Notwendigkeit für das Handelsleben Europas war, sie würden, wie glückselige Inseln inmitten des allgemeinen Kriegstumults, eine Zufluchtsstätte für alle friedliebenden, der Kunst und der Wissenschaft sich weihenden Menschen sein. Sie waren „im Begriff, den Gipfel der Freiheit und Unabhängigkeit zu erklimmen". Der so sprach (am 17. Oktober), war der bedeutendste Staatsmann, den Bremen gehabt hat: Johann Smidt, damals, 33jährig, Senator in seiner Vaterstadt. Es ist leicht, über solche Worte zu spotten. Uns scheinen sie ein sichtbares Zeichen dafür, wie ungeheuer gärend jene

gewaltige Übergangszeit gewesen sein muß, wenn sie so selbst die klarsten Köpfe verwirrte.

Drei Tage vor diesen Worten Smidts war bei Jena und Auerstädt der preußische Staat zusammengebrochen. Am 20. November nahm ein französischer Oberst die Stadt Bremen im Namen des Kaisers der Franzosen in Besitz. Dies wurde zwar später als eine Überschreitung seiner Befugnisse bezeichnet. Aber die Franzosen sind in Bremen geblieben. Am nächsten Tage erging von Berlin aus das Dekret Napoleons über die Kontinentalsperre, das jeden Handel des europäischen Festlands mit England verbot.

Das Unterwesergebiet 1795—1810

Etwas hatte die „Neutralität" und die politische Selbständigkeit der Stadt Bremen doch genützt. Um das zu erkennen, braucht man nur ihr bis dahin noch ganz erträgliches Schicksal mit dem des Unterwesergebietes zu vergleichen, das nicht eine so bevorzugte Stellung hatte. Viel früher und viel härter als in Bremen hatte man hier den Krieg zu fühlen bekommen. Noch einmal, wie im 17. Jahrhundert, wurde unsere Heimat in die Kämpfe großer Mächte hineingezogen. Wieder hat sie schwer darunter zu leiden gehabt; aber wie damals, so war es auch diesmal wieder eine Zeit, in der große Pläne an der Unterweser erwogen wurden.

Bereits 1795 kam ein englisches Heer, das in Holland von den Franzosen geschlagen war, auf dem Rückzuge nach der Wesermündung, um hier, auf hannoverschem Gebiet, sich nach England einzuschiffen. Einmal lagen gleichzeitig 3000 Mann in Lehe. Wenn es auch keine feindlichen Truppen waren, so ist doch eine so starke Einquartierung — Lehe hatte damals etwa 250 Häuser — sicherlich keine reine Freude für die Einwohner gewesen. Es war — nach der Einschiffung der deutschen Söldner für den englisch-amerikanischen Krieg — das erste Zeichen dafür, daß die neuen großen Weltereignisse auch unsere Heimat in Mitleidenschaft ziehen sollten, für Lehe insbesondere der erste „Vorgeschmack der kommenden Kriegsdrangsale".

Einige Jahre blieb es dann noch ruhig. Daß aber in der Welt der Krieg fortdauerte, konnten auch die Leher beobachten, als am 4. Juli 1797 ein französischer Kaper an der Geestemündung ein englisches

Handelsschiff angriff. Der Richter Ribbentropp, der dem Schiffsvolk — beider Parteien — mit Recht nichts Gutes zutraute, ließ sofort die Außendeiche besetzen. Es geschah aber nichts. Dann besorgte er sich vorsichtig eine französische Bescheinigung darüber, daß das Weserufer unter dem Schutze der Neutralität stehe, die Preußen 1795 durch seinen Frieden mit Frankreich für ganz Norddeutschland erwirkt hatte. Aber selbst die Neutralität war nicht ohne Lasten. 1801 sah Preußen sich veranlaßt, sie mit den Waffen zu schützen: es besetzte Hannover. Auch Lehe erhielt wieder Einquartierung. Man konnte sich aber nicht mit den Preußen vertragen und war froh, als sie nach einiger Zeit wieder abzogen. Noch einmal vergingen zwei ruhige Jahre, dann kamen die Franzosen, um mit geringen Unterbrechungen zehn Jahre lang zu bleiben. Die schwere Zeit der Fremdherrschaft hatte begonnen.

Noch war es erst fremde „Besetzung", die deutschen Behörden blieben in Geltung, denn es war noch Krieg, es konnte noch nicht endgültig über das Gebiet entschieden werden. Aber eben weil Krieg war, drohten dem Lande um so schwerere Gefahren. Wenn die Engländer eine Wiedereroberung versuchten, so mußten sie an der Elb- oder Wesermündung landen, und das Küstengebiet wurde Kriegsschauplatz. Wirklich verbreitete sich im Sommer 1805, als Österreich und Rußland sich mit England zum dritten Koalitionskrieg gegen Frankreich verbunden hatten, das Gerücht, die Engländer kämen. Aber noch war es zu früh. Sie warteten erst, bis die französischen Truppen, die Napoleon zur Verstärkung nach Süden berief, abgezogen waren. Dann landeten sie im Spätherbst an der Elbe und Weser und zogen, mit Jubel begrüßt, durch Lehe, um in Deutschland gegen Napoleon zu kämpfen. Aber es wurde nichts daraus. Schon war die Dreikaiserschlacht bei Austerlitz geschlagen, der Friede geschlossen: Napoleon hatte gesiegt. Im Anfang des nächsten Jahres zogen die Engländer auf demselben Weg wieder nach Hause. Hannover aber kam an Preußen. Napoleon schenkte ihm das Land, das er nicht besaß, und Preußen schämte sich nicht — aber deutsche Regierungen schämten sich damals überhaupt nicht mehr — und nahm es an. In Lehe lagen zum zweitenmal preußische Truppen, „und allenthalben war der preußische Adler zu erblicken". Das dauerte ein halbes Jahr. Dann kam Jena und Auerstädt. Napoleons Heere

drangen bis Tilsit vor. Da wurde denn auch Hannover von neuem französisch.

Das Küstengebiet kam noch nicht zu dem neuen Königreich Westfalen, das Napoleon für seinen jüngsten Bruder Jérôme, den „König Lustick", in Mitteldeutschland bildete. Es blieb noch immer unter den eigenen Behörden in französischer Militärverwaltung. Aber zu den Soldaten kamen jetzt die Douaniers, die französischen Zollbeamten, die für die Durchführung der Kontinentalsperre zu sorgen hatten. Bald wurden längs der ganzen Küste Überwachungsstellen eingerichtet. Ihre Zahl war groß, von Cuxhaven bis Bremen waren es 22; in unserer Gegend Wremen, Weddewarden, Lehe, Geestendorf und Dedesdorf. Aber der Schmuggel blühte natürlich trotzdem. Helgoland, das die Engländer damals den mit Frankreich verbündeten Dänen abgewonnen hatten, war der Mittelpunkt, das „Klein-London", in dem die größten Handelshäuser Englands, Hollands und Deutschlands nun Kontore einrichteten. Es war eine aufregende und leidensreiche Zeit, die jetzt in unserer Heimat begann; Hermann Schröder hat sie in seinem Buche „Aus unserer Franzosenzeit" lebendig geschildert.

Auch der Schmuggel war kein friedliches Gewerbe. Nicht selten kam es zu Gefechten mit den Douaniers, und mancher, den man dabei ertappte, wurde von den Blutgerichten, die Napoleon eingesetzt hatte, zum Tode verurteilt. Aber auch kriegerische Ereignisse spielten sich an der Wesermündung ab; denn die militärische Wichtigkeit gerade dieses Punktes wurde auch jetzt nicht übersehen. Gleich bei ihrem ersten Einmarsch hatten die Franzosen „in der Carlstadt", wie die Leher Chronik sagt, eine Batterie aufgeworfen und zwei Häuser dabei erbaut. Die Preußen fügten 1806 noch eine bei Geestendorf hinzu; später entstand auch auf dem Vorlande bei Blexen eine Schanze, deren Reste noch heute zu sehen sind. Die Franzosen verstärkten bei ihrer Rückkehr die Befestigungen. Am 13. September 1808 begann ein englisches Kanonenboot einen Angriff auf die Karlstadtbatterie. Fünf englische Kauffahrer suchten während des Gefechtes die Einfahrt in die Weser zu gewinnen. Doch war es vergeblich. Nicht viel bedeutender waren die Kämpfe, die im nächsten Jahre geschahen, als die Erhebung Österreichs, die Tiroler Erfolge Andreas Hofers einen „Vorfrühling" der Befreiung für Deutschland

herbeiführten. Die französische Besatzung war eben dieses Krieges wegen nach Süden gezogen. Außer den Douaniers waren nur einige Marinesoldaten geblieben. Da erschien am 27. Juli morgens von Cuxhaven her ein Trupp von 500—600 englischen Matrosen und Marinesoldaten. Es gelang ihnen, die Karlstadt zu überrumpeln; die paar Franzosen, die dort waren, entkamen zu Schiff. Der Kommandant, ein Zollbeamter und zwei Soldaten wurden gefangen und im Triumphe durch Lehe geschleppt. Die Engländer machten die Kanonen unbrauchbar; dann zogen sie wieder ab. Acht Tage später gab es einen neuen „gefährlichen Feldzug". Es kamen etwa 2000 Dänen unter dem General Ewald, um dem Herzog Friedrich Wilhelm von Braunschweig-Oels aufzulauern. Er hatte an der Erhebung Österreichs teilgenommen und sich nach dem Siege Napoleons mit seiner „schwarzen Schar" auf einem abenteuerlichen Zuge durch ganz Deutschland bis zur Küste durchgeschlagen, um nach England zu entkommen. In Elsfleth waren sie zu Schiff gegangen. Nun kamen sie an der Karlstadt vorbei. Die Dänen schossen „einige Mal", aber zum Glück wurde niemand getroffen in diesem Kriege. Nur ein Boot mit Effekten und Mannschaften wurde erbeutet, was aber an den Schiffern lag, die nicht weiterfahren wollten. Nachdem die Dänen sich von ihren Taten „erholt und gestärkt" hatten — ihren „guten Appetit" vermerkt die Leher Chronik ausdrücklich — entfernten sie sich wieder. In diesem Jahr sah man in Lehe auch Truppen aus einigen der napoleonischen Vasallenstaaten, zuerst holländische, dann im August solche aus dem Herzogtum Berg und dem Königreich Westfalen. Im ganzen waren in diesem Jahre Soldaten aus sechs verschiedenen Ländern dagewesen.

Im März 1810 wurde ganz Hannover plötzlich dem Königreich Westfalen einverleibt; in der Kirche zu Lehe mußte man feierlich dem neuen Herrscher huldigen. Nach einigen Monaten war Jérôme neugierig, die Neuerwerbungen seines Reiches zu besichtigen. Am 20. August kam er von Bederkesa her nach Lehe. Allen Einwohnern war befohlen worden, „in schwarzer Kleidung mit einem dreieckigen Hut auf dem Kopf Spalier zu bilden". Aber diese Hüte waren längst aus der Mode, man mußte sie „aus allen Ecken und Winkeln" hervorsuchen. Der Chronist spricht sehr respektlos darüber: er findet, daß „die ganze Erscheinung" — mit diesem Ausdruck meint er offen-

bar den Besuch Seiner Majestät — „ein lächerliches Ansehen" gehabt habe. Der König und sein Gefolge kamen in zwei Wagen. Es gab eine Ehrenpforte und Ehrenjungfrauen. Auch ein Gedicht wurde — vor dem Gerichtshause — überreicht. Es sollte gerufen werde: „Es lebe der König!" Aber „es wollte nicht recht heraus und blieb bloß bei einem Hurra". Jérôme bestieg ein Pferd und ritt mit einigen Begleitern nach der Karlsburg „in vollem Galopp", während ein Gewitter heraufzog. Als man bei der Batterie war, kam es zum Ausbruch. In der ganzen Karlsburg war nur ein Unterkunftsort: ein Schilderhaus. Man bot es dem König an, aber er lehnte ab. Ganz durchnäßt kam man zurück, und dann ging es weiter nach Dorum, „so im Fluge und so par force, daß mehrere Pferde auf der Heerstraße stürzten und tot liegen blieben". Den Armen von Lehe „soll" der König 50 Taler geschenkt haben.

Es war gut, daß man keine allzu tiefe Zuneigung zu dem neuen Landesvater gefaßt hatte. Denn seine Herrschaft war von kurzer Dauer. Im Herbst dieses Jahres zog der Kaiser Napoleon, wie die Leher Chronik es sehr hübsch und richtig ausdrückt, „auf der Karte durch das Königreich Westfalen in südwestlicher Richtung einen Strich" — etwa von Wesel bis nach Lauenburg an der Elbe —, und alles, was zwischen diesem Strich und der Nordsee lag, dazu ein Streifen quer durch Holstein bis nach Lübeck, wurde dem französischen Kaiserreiche einverleibt, „und so wurden denn auch wir" — die vorschriftsmäßige Freude wird in diesen Worten des Chronisten wiederum vermißt — „nolens volens Franzosen". Lehes Landesherr hieß nun also Kaiser Napoleon, und seine Hauptstadt war Paris. Ein französischer Präfekt aus dem Oberemsgebiet — ein Deutscher — wußte von „unbeschreiblicher Begeisterung", von „Tränen in den Augen" bei „ehrwürdigen Greisen" anläßlich dieses Ereignisses zu berichten. Aus Lehe wird nichts dergleichen gemeldet.

Bremische, Hannoversche, Französische Hafenpläne an der Unterweser

Der Grund für die Annexion war der Wunsch Napoleons, die Kontinentalsperre noch schärfer durchzuführen. Das Schicksal des deutschen Handels und deutschen Landes kümmerte ihn dabei nicht. Seit 1806 hatte Bremen doch wohl schwerer gelitten als das Unter-

weserland. Es war ununterbrochen von feindlichen Truppen besetzt gewesen — dabei freilich dem Namen nach noch selbständig —, und da es für eine reiche Handelsstadt galt, so wurden unerhörte Zahlungen von ihm erpreßt. Dazu aber war nun die Quelle seines Wohlstandes völlig versiegt. Wohl gab es Schmuggel und Schleichhandel über Varel und Ostfriesland, aber wer darin sein Glück machte, der gehörte kaum zum „Ehrbaren Kaufmann". Bei der großen Annexion verlor auch Bremen den Rest seiner Freiheit: mit dem 1. Januar 1811 wurde es französisch. Aber der Kaiser wußte recht wohl, daß seine „gute Stadt Bremen" eigentlich eine sehr schlechte, d. h. ihm sehr schlechtgesinnte Stadt war.

Die Einverleibung der deutschen Nordseeküste in Frankreich stand nicht nur mit dem wirtschaftlichen Kampfe gegen England im Zusammenhang, sie sollte auch der Vorbereitung eines neuen kriegerischen Angriffs gegen diesen Feind dienen, der nun seit fast zwanzig Jahren unbezwungen Frankreich gegenüberstand. Der Mann, der nach Ägypten gezogen war und mehr als einmal eine Bedrohung von Indien erwog, der eine Landung in England selber vorbereitet hatte, er hatte auch hier gigantische Pläne, und das Unterwesergebiet spielte eine Rolle darin. Aber schon war er nicht mehr der erste, der seinen Blick dahin lenkte. Die große Zeit hatte jetzt endlich auch andern wieder die Augen geöffnet für die Bedeutung des Platzes, den einst schon die Schweden zu großen Dingen bestimmt hatten. Hundert Jahre, nachdem der Plan der Karlsburg zum letztenmal erörtert war, traten jetzt ähnliche Gedanken mit einem Male von drei Seiten hervor, nicht bloß bei Napoleon, sondern auch, freilich zaghaft und keineswegs großzügig, in Bremen und sogar in Hannover.

Bei denselben Verhandlungen mit Frankreich, in denen sich Bremen um die Aufhebung des Elsflether Zolls bemühte, hat es mehrmals auch die Erwerbung eines Landstriches an der Unterweser zur Anlage eines neuen Hafens erstrebt. Schon 1795, sobald es deutlich wurde, daß das — damals noch republikanische — Frankreich die erste Macht auf dem europäischen Festland zu werden sich anschickte und daß große Gebietsveränderungen bevorstanden, hat sich der Senat durch Vermittlung des französischen Gesandten bei den Hansestädten Karl Friedrich Reinhard, eines Deutschen, der auch in Frankreich sein Vaterland nicht vergaß, nach Paris gewandt und

seinen Wunsch bei der dortigen Regierung vorgetragen. Aber die Sache blieb damals liegen, und erst sechs Jahre später, als nach dem Frieden von Lunéville der eigentliche große Länderschacher in Deutschland unter Aufsicht Napoleons begann, bot sich eine Gelegenheit, den Plan wieder aufzunehmen. Der bremische Abgesandte, der damals nach Paris ging, der Senator Dr. Georg Gröning, wohl der Mann, der sich in diesen schweren Jahren die meisten Verdienste um seine Vaterstadt erworben hat, erhielt den Auftrag, jenen Wunsch nach Landbesitz an der Unterweser von neuem zur Sprache zu bringen. Gewiß war das ein Zeichen dafür, daß der Unternehmungsgeist durch den kommerziellen Aufschwung der 90er Jahre in Bremen wieder belebt worden war. Aber noch waren es doch nur recht zaghafte Anfänge; denn wie wenig von eigentlichem politischen Wagemut dahinterstand, das zeigte sich im nächsten Jahr, als man den Plan kampflos wieder aufgab. Und warum gab man ihn auf? „Das verhüte Gott, das wir je unsere Hand nach Fürstengut ausstrecken sollten!“ Also sprach damals einer der Leiter der bremischen Politik. „Man dachte damals noch sehr naiv und glaubte in einer Zeit, wo ein allgemeines Zugreifen an der Tagesordnung war, nicht den Unsegen ungerechten Gutes auf sich laden zu dürfen“ —, so hat später einer der bedeutendsten Bremer, Otto Gildemeister, darüber geurteilt. Und sicher mit Recht. 400 Jahre zuvor hatte man anders gedacht! Jetzt überließ man die Politik dem französischen Kaiser.

Wenn schon Bremen so handelte, was war dann von Hannover zu erwarten? In diesem Staate hatte man bisher Wirtschaftspolitik — wenn es überhaupt eine gab — nach folgenden Grundsätzen getrieben: die monarchische Verfassung und der phlegmatische, zu neuen Unternehmungen und zur „Mechanik und Chemie“ nicht geneigte „Nationalgeist“ des hannoverschen Volkes mache das Land — das zwischen den beiden wichtigsten deutschen Strommündungen lag — nicht geeignet, am Handel teilzunehmen; übrigens gebe solche Sinnesart „stillen Frieden der Seele, dies höchste Gut der Menschen“, und mache zwar nicht reich und unternehmend, schaffe aber „ruhige Bürger und liebenswürdige Menschen, keine Bewindhebber und keine Nabobs“. Zur Zeit des amerikanischen Freiheitskrieges gab es in Hannover einen Geheimen Kammerrat, namens Graf Hardenberg, einen klugen und weitblickenden Mann. Er entwarf Pläne zur

Förderung des Handels in seinem Vaterlande und wies dabei auch auf die Bedeutung der Geestemündung hin, „wo es so leicht wäre, bei Lehe einen Handelsort anzulegen". Aber er scheint wenig Verständnis gefunden zu haben. Später ging er nach Preußen. Dort wurde er Minister, brachte es bis zum Fürsten und Staatskanzler, führte die größten Reformen durch und war von 1810 an zwölf Jahre lang der Leiter der preußischen Politik.

Ende der 90er Jahre nun hatte das hannoversche Commerz-Kollegium bekanntgemacht, daß der König — der in England saß, wo man etwas mehr Verständnis für wirtschaftliche Dinge hatte — „Prämien zur Aufnahme des Seehandels" erteilen wolle. Auf diesen Aufruf hin legte der Celler Advokat Heinrich Wagner 1798 der hannoverschen Regierung einen Plan zur Anlage eines Hafens „bei der Karlstadt" vor. Darauf erhielt er jene Antwort, die vom Frieden der Seele und den ruhigen Bürgern handelte. Wagner war nicht so grausam, seinen Landsleuten ihr höchstes Gut mit Gewalt rauben zu wollen. Er wandte sich nach Bremen und erweiterte hier seinen Plan durch den Vorschlag, einen Kanal von der Geeste nach der Lesum zur Umgehung des Elsflether Zolls anzulegen. Daß der König dort jemals Land an Bremen abtreten würde, schien ihm freilich undenkbar. Dagegen hielt er es für möglich, daß er bereit sein würde, den Platz, da er doch keine Einnahmen davon habe — wenn nicht vielleicht durch Verpachtung des Grases —, einem hannoverschen Privatmann zu überlassen, der dann in gemeinsamer Arbeit mit Bremen dort die nötigen Anlagen schaffen könne. Denn daß die Interessen Hannovers und der Hansestädte die gleichen seien, diese Grundwahrheit, auf der später Bürgermeister Smidt seine ganzen Verhandlungen aufbaute, war auch dem klugen Advokaten schon aufgegangen. Beide konnten seiner Ansicht nach nur gewinnen, wenn sie sich gegenseitig förderten, und nichts schien ihm törichter als der „Nationalhaß" zwischen Bremen und Hannover. Wagner hielt seinen Plan geheim, hatte aber, wie er schreibt, „aus dahin von ferne eingeleiteten Gesprächen mit Sachkundigen wohl angenommen, daß es von vielen in Bremen gewünscht wird".

Aber „viele" brauchen nicht die Mehrheit zu sein. Zwar der Leiter der Navigationsschule, Daniel Braubach, befürwortete das Projekt mit Lebhaftigkeit, und die Gründe, die er in seinem Gutachten

dafür anführt, sind schon zum großen Teil dieselben, die später bei dem Entschluß zur Anlage Bremerhavens eine Rolle spielen: vor allem die Sicherheit des neuen Hafens im Gegensatz zu der Mangelhaftigkeit der oldenburgischen Anlegeplätze von Tetens bis Brake, ferner die bessere Landverbindung, die immer benutzbar sei, während das sumpfige Gelände auf dem linken Ufer im Winter oft wochenlang jeden Verkehr unmöglich mache. Braubach hat auch ein Gefühl dafür, daß „in diesem veränderungsreichen Zeitpunkte" der Handel „unabsehbare Revolutionen" erleben könne, und schon sieht er voraus, daß Karlsstadt mit der Zeit für Bremen das werden könne, „was Cuxhaven für Hamburg jetzt schon ist". Aber im Gegensatz zu dieser weitblickenden Beurteilung triumphierte bei den Kaufleuten der „Nationalhaß". Vielleicht ärgerten sie sich auch über die Einmischung eines Advokaten, noch dazu eines Fremden, in ihre Dinge, vielleicht kam auch etwas Bequemlichkeit hinzu, die nichts geändert haben will; schließlich kannte man auch die deutschen Verhältnisse zu gut — Braubach erwähnt, daß die Franzosen sie „mit dem Beiwort ‚bizarr' zu betiteln" pflegten —, um nicht auf die Vermutung zu kommen, daß Hannover, wenn zur Umgehung des Elsflether Zolls ein Kanal durch sein Gebiet gelegt werden sollte, wohl seinerseits die Gelegenheit benutzen würde, einen Zoll zu erheben. So lehnte man mit kurzen Worten einen Vorschlag ab, durch den „eigentlich die hannoverschen Lande nur könnten in der Folge begünstigt werden".

Indessen aber hatte sich die Regierung in Hannover, ungeachtet der Gefahren, die dem Seelenfrieden der Bevölkerung davon drohten, nun doch noch mit dem Plan beschäftigt. Sie hatte den Kapitän Müller in Stade, einen geschickten Mann nach Wagners Urteil, mit der Untersuchung der Gegend beauftragt und von ihm ein Gutachten darüber verlangt, „wie daselbst ein Hafen angelegt werden kann, wohin die Handlung von Bremen und Hamburg gezogen werden soll". Müller hielt sich 14 Tage in Lehe auf, und vielleicht von ihm hat Wagner erfahren, was er nun dem Bürgermeister Meyer in Bremen berichtet: daß man gewillt sei — „es ist lächerlich zu sagen" —, 3000 Taler an die Sache zu wenden. „Magnus nihi erit Apollo Herr Müller," so bemerkte Wagner hierzu, „wenn er es damit beschafft." Er begrub seinen Plan. Die hannoversche Regierung

blieb den Grundsätzen ihrer Wirtschaftspolitik treu und überließ das Verständnis für die Bedeutung der Wesermündung auch weiterhin klugen, aber einflußlosen Beobachtern, wie dem Richter Ribbentrop in Lehe, der wenige Jahre nach Wagner in seiner Leher Chronik auf die Vorzüge hinwies, die Lehe durch seine Lage an einem guten und tiefen Fahrwasser und vor dem Elsflether Zoll sogar vor Bremen voraus habe. Der Ort könnte, so meinte er, „zu den ersten Handelsplätzen des nördlichen Deutschland erhoben werden, vielleicht nach einem Menschenalter der Stadt Bremen den Rang abgewinnen, wenn die Kunst der Natur zu Hilfe käme und das von dieser angewiesene Werk vollendete". Aber an eine Ausführung von so kühnen Entwürfen durfte auch jetzt, genau wie im 17. Jahrhundert, eine deutsche Regierung nicht denken. Dazu mußte auch diesmal erst eine Fremdherrschaft ins Land kommen.

Man kann es von solchen Erfahrungen aus verstehen, daß großdenkende Deutsche, wie Goethe und Hegel, Napoleon bewunderten. Denn das muß man ihm wirklich lassen: er faßte seine Pläne anders an. Es war 1813, er war in Rußland geschlagen, Europa erhob sich gegen ihn: da hat er noch im Juni 1813 ein Dekret erlassen, wonach an der deutschen Küste ein Seearsenal errichtet werden sollte mit Werften, die groß genug wären, gleichzeitig drei Linienschiffe und eine Fregatte zu erbauen, dazu Befestigungen und Magazine für die Ausrüstung von 12 Linienschiffen und ebensoviel Fregatten. Verschiedene Plätze waren für die Anlage dieser Seestadt vorgeschlagen, zeitweise war auch von einem „Kriegs- und Handelshafen" an der Geeste die Rede. Man entschied sich schließlich für Altenbruch an der Elbe. Als Kosten für den Bau dieser Stadt waren zunächst bewilligt — 30400000 Franken, fast das 3000fache von dem, was man in Deutschland dafür übrig gehabt hatte.

Das alles gehörte zu den Vorbereitungen für den Krieg gegen England. Die Kräfte des Kontinents wollte Napoleon gegen diesen Staat zusammenfassen — diesen Sinn hatte schließlich auch der Krieg mit Rußland —, zum letzten Entscheidungskampfe um die See- und Weltherrschaft. 100 Kriegsschiffe wollte er bauen — auch Hamburg sollte große Werften erhalten —, schon vorher aber wollte er die Grundlage der englischen Herrschaft, seinen Handel, zerstören und das Festland von ihm unabhängig machen. Diesem Zwecke sollte

endlich neben der Kontinentalsperre noch ein anderer großer Plan dienen: die Erbauung eines Kanals von den französischen Strömen nach der Unterweser und der Elbe und weiterhin zur Ostsee. Unter den verschiedenen Projekten wird auch ein Küstenkanal von der Emsmündung nach Lehe und weiter nach Altenbruch genannt. Auf diesem Wege sollte dann der Ost-West-Verkehr Europas vor sich gehen, den die Engländer auf dem Meere durch die Blockade verhinderten.

Die Befreiung

Aber diese ungeheuren Entwürfe wurden nicht mehr ausgeführt. Was sich 1809 als Verheißung gezeigt hatte, das wurde jetzt, nach der russischen Katastrophe, Wirklichkeit. In Preußen begann Anfang 1813 die Erhebung, als die Russen in Verfolgung des geschlagenen Feindes das deutsche Land betraten. Im Frühjahr waren die Kosaken an der Elbe erschienen. Am 12. März wurde Hamburg von den Franzosen geräumt, wenige Tage später zog General Tettenborn als Befreier dort ein. Schon vorher war es zu Unruhen an den Zollstationen gekommen, diesen verhaßtesten Zeichen des französischen Regiments. Da wollte man auch in unserer Heimat nicht länger mehr warten, und an beiden Ufern der Unterweser gaben Lehe und Blexen das einzige Beispiel eines wirklichen Volksaufstandes in diesem Jahr der Befreiung.

Die militärischen Lasten hatten sich vermindert in den letzten Jahren, als das Land französisch war. Ja, die Erhebung Lehes zum Hauptort eines „Arrondissements“ im „Departement der Wesermündungen“ hatte dem Ort lebhaften Verkehr und manche Vorteile gebracht. Aber was blieb, war das „Douanenwesen“, die Steuern, die finanzielle Bedrückung, und dazu kam der furchtbare Zwang des französischen Kriegsdienstes, zu dem die Söhne gepreßt wurden: da war der Haß gegen die Fremden nicht geringer geworden. Unter Führung von Anton Biehl, einem Hausmann aus Dingen, und Johann Rickeweg, einem Zimmermann aus Lehe — „Jan Grön“ wurde er seiner grünen Kleidung wegen genannt — begann am 12. März 1813 der Aufstand. Die wenigen Franzosen, die in Lehe waren, machten sich still aus dem Staube, und auch als sie zwei Tage später mit geringer Verstärkung zurückkamen, konnten sie sich nicht halten gegen die Übermacht der Wurster und Leher. Am 18. kapi-

tulierte der Kommandant auf der Karlsstadt, da seine Leute — gepreßte Deutsche — anfingen, zu desertieren. In denselben Tagen revoltierten die Küstenkanoniere der Schanze in Blexen — es waren ebenfalls Deutsche —, und nach Vertreibung der Franzosen holten sie sich „teils durch gütliches Zureden, teils unter Androhung von Gewalt" Hilfskräfte aus Blexen und richteten sich ihrerseits zur Verteidigung ein. Die Wesermündung war frei — für wenige Tage.

Es war ein wohlgemeintes, aus heißer Leidenschaft entstandenes und doch sinnloses Unternehmen. Auch sein schreckliches Ende gibt ihm nicht den großen Zug, den 400 Jahre zuvor der Freiheitskampf der Wurster gegen Erzbischof Christoph gehabt hat. Damals kämpfte man mit gleichen Waffen. Als aber jetzt, am 25. März, die Franzosen mit etwa 1000 Mann von Bremen heranzogen, hatte man knapp 100 Schützen ihnen gegenüberzustellen, die übrigen trugen „alte Schwerter und Hellebarden, Sensen, Heugabeln und Knüppel". Ganze 31 Mann hatten die Engländer von Cuxhaven zu Hilfe gesandt, 14 kamen nach der Karlsstadt und 17 nach Lehe. Man legte sich hinter den Deich, die Brücke — eine Zugbrücke — war aufgezogen und zum Teil auch zerstört. So begann, um 11 Uhr morgens, der Kampf. Sehr bald war die Munition bei den Lehern verbraucht. Schon fingen die Bauern an, im Schutze des Deiches zu fliehen. Da schwammen einige französische Matrosen durch die Geeste; die Brücke wurde heruntergelassen und im Augenblick wiederhergestellt. Nun war es zu Ende. Die Bauern entflohen. Die Engländer baten um Pardon; doch sie wurden „auf das schändlichste massacriert". Die entfernter Wohnenden konnten sich in Sicherheit bringen; aber Lehe wurde vier Stunden lang geplündert. Und wenn auch der schreckliche Befehl des Generals St. Cyr nicht ausgeführt wurde, daß „von der Wiege bis zum Stabe" nichts verschont werden solle, so fanden doch noch 17 Einwohner, darunter Frauen und Greise und ein Kind, bei der Plünderung den Tod. Etwa 14 Bauern und gegen 20 Soldaten — Engländer und von den Franzosen desertierte deutsche Küstenkanoniere — waren im Kampfe gefallen. Ohne Widerstand ergab sich dann auch die Karlsstadt. Ein Franzose hatte die Uniform des gefallenen englischen Offiziers angelegt und so die Besatzung getäuscht. Sie wurden alle erschossen, darunter ein Geestendorfer und zwei Leher.

An demselben Tage mußte auch die Blexer Schanze vor mehreren hundert Franzosen kapitulieren. Auch dort haben 20 Deutsche ihre vorzeitige Erhebung mit dem Tode gebüßt. Das französische Amtsblatt für das „Departement der Wesermündungen" aber berichtete befriedigt von einem „vollständigen glücklichen Erfolg" in der Bestrafung „einiger elender Bauern".

Noch ein halbes Jahr bestand dann die französische Herrschaft. Endlich, einen Monat nach der Leipziger Schlacht, am 20. November, kamen die Russen als Befreier. Die Franzosen flohen nach der Karlsstadt. Am nächsten Morgen öffnete ein Kanonenschuß das Tor; die Besatzung wurde gefangen. Die Blexer Schanze wurde von den Engländern genommen. Schließlich zogen auch die Russen ab, deren Diebereien, Schmutz und „viehischer" Appetit die Freude der Befreiung ein wenig getrübt hatten. Sie waren die letzte Einquartierung gewesen. Nach zehnjähriger Fremdherrschaft war das Land wieder frei.

Wenige Tage vor dem Abzug der Franzosen von der Unterweser, am 18. November 1813, war bereits wieder das erste größere Seeschiff mit englischen Manufakturen auf die Weser gekommen, und weitere folgten nach der Einnahme der Batterien in der Karlsstadt und in Blexen. Denn auch Bremen war, sogar schon seit Wochen, wieder frei. Nach einem ersten Einzug der Kosaken unter Tettenborn am 13. Oktober waren acht Tage später noch einmal Franzosen erschienen, aber bereits am 26., auf die Kunde von Napoleons Niederlage bei Leipzig, wieder abgezogen. Doch selbst jetzt war man noch vorsichtig. Man hatte das schreckliche Schicksal vor Augen, das Hamburg sich im Mai durch vorzeitigen Befreiungsjubel zugezogen hatte; es war von neuem von den Franzosen erobert und furchtbar heimgesucht worden. Noch jetzt stand Davout mit 15000 Mann im Rücken Bremens — er blieb bis zum 31. Mai 1814 in Hamburg! — und erst als am 4. November Tettenborn zum zweitenmal nach Bremen kam, wagte man, an die Freiheit zu glauben; am 6. November wurde feierlich die Wiederherstellung der freien Hansestadt Bremen verkündet.

Tettenborn gehörte zum Heere Bernadottes, und in dessen Namen erließ der russische General die Proklamation, die die Freiheit verhieß. Ein sonderbarer Zufall, daß dieser ehemalige berühmte Marschall Napoleons, den jetzt die Schweden zu ihrem Kronprinzen

erwählt hatten, als Bürge der bremischen Unabhängigkeit erschien: ein Mann, der gerade den beiden Völkern angehörte, unter deren Bedrückungen Bremen am meisten in seiner ganzen Geschichte zu leiden gehabt hat. Oder war es vielleicht gar ein ungünstiges Omen?

Denn es stand doch keineswegs so gut um die bremische Freiheit, wie es äußerlich schien. Tettenborn hatte ganz ohne Auftrag gehandelt, als er den bremischen Staat wiederherstellte — dies erfuhr man freilich in Bremen erst nach Wochen —, und es war durchaus noch nicht sicher, ob die großen Mächte bei der Neuordnung Europas die Selbständigkeit der kleinen Stadtstaaten bestehen lassen würden. Und dazu kam noch etwas anderes. Da die Verbündeten notwendig Geld brauchten und jede sich darbietende Quelle benutzen mußten, so hatte der Freiherr von Stein im Namen der Kommission, die die Verwaltung der neubefreiten deutschen Gebiete leitete, die Wiedereinrichtung des Elsflether Zolls und seine Erhebung nach einem mäßigen Tarife für Rechnung der kriegführenden Mächte angeordnet. Aber nicht in dieser, durchaus gerechtfertigten Weise, als vorübergehende Maßregel, war Steins Auftrag ausgeführt worden. Sondern der Agent des Zentralverwaltungsrates, ein preußischer Konsul namens Delius, hatte es geschehen lassen, daß einfach wieder nach dem alten Tarif verfahren wurde und das Geld in die oldenburgische Kasse kam. Als Stein nach einem halben Jahr die Ablieferung der Einnahmen verlangte, weigerte sich der Herzog, irgend etwas herauszugeben. Er sah nicht auf seine feierliche Verpflichtung, den Zoll nach dem 31. Dezember 1812 „unter keinerlei Vorwand" wieder einzuführen, sondern stützte sich in anerkennenswerter Auslegungskunst auf die Bestimmung, daß ihm die Erhebung von 1803 ab noch „für 10 Jahre" gestattet worden sei; ob er wirklich so lange im Genuß des Zolles gewesen sei — von 1806—1813 hatte ja der Handel völlig stillgelegen —, das, so schrieb er nach Bremen, werde dem Senat hinreichend bekannt sein!

So wenig also war die politische und wirtschaftliche Freiheit des kleinen Handelsstaates noch gesichert, und doch hatte er sie jetzt nötiger als jemals, wenn er sich von dem schweren Niederbruch erholen sollte, den er in den letzten Jahren erlitten hatte. Schon während des Feldzuges fanden Besprechungen statt, wurden Abmachungen getroffen, die in irgendeinem Punkte entscheidend sein konnten

für die Neugestaltung Deutschlands und Europas, über die nach dem Kriege auf einem großen Kongresse verhandelt werden sollte. Jeder der immer noch mehr als drei Dutzend deutschen Staaten entwickelte die lebhaftesten Gelüste nach seines Nachbarn Gebiet, wobei die Ansprüche bisweilen im umgekehrten Verhältnis zu den Leistungen beim Befreiungswerk standen. Graf Münster, der leitende Minister Hannovers, hat nachmals erklärt, er wäre wohl imstande gewesen, bei dieser Gelegenheit gegen die Selbständigkeit Bremens zugunsten Hannovers etwas zu unternehmen, wenn er gewollt hätte. Es war also nötig, daß Bremen seinen besten Mann in den Kreis der Diplomaten schickte, in dem über die Neuordnung Europas entschieden wurde. Es stand in jeder Beziehung viel auf dem Spiele. Mochten die monarchischen Regierungen glauben, daß mit der Niederwerfung Frankreichs, dieses Ausgangspunktes aller Umwälzungen während des vergangenen Vierteljahrhunderts, jede Änderung rückgängig gemacht sei und alles wieder den alten Gang nehmen könne: der große Kaufmann wußte, daß die Welt von Grund aus anders zu werden begann. Eben jetzt waren zu der nordamerikanischen Republik die ersten selbständigen Staaten in Südamerika gekommen. Die beiden Hansestädte an der Nordsee aber waren die einzigen Glieder, durch die Deutschland noch in Verbindung stand mit der jetzt sich gewaltig erweiternden Welt, die in dem kommenden Jahrhundert sein Feld werden sollte. Der Friede bot Hamburg und Bremen endlich die Möglichkeit, mit ungebeugtem Mut an die großen Aufgaben der neuen Zeit heranzugehen, deren erste Umrisse sie in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts schon vor sich gesehen hatten. Sollten sie sich eben jetzt einschnüren lassen in die Enge eines der deutschen Klein- oder Mittelstaaten, in die selbst der Sturmwind der Napoleonischen Zeit keinen Hauch des neuen Geistes zu tragen vermocht hatte? Nur in völliger Freiheit konnte sich der hanseatische Handel den neuen großen Möglichkeiten anpassen, die sich ihm boten. Nur in völliger Freiheit konnte vor allem der bremische Handel seine Pionierarbeit für ein künftiges größeres Deutschland leisten, deren Wert man im Binnenland noch lange Zeit nicht verstand.

Bremen hatte einen Mann, in dem der Geist dieser neuen Zeit lebendig war. Zugleich vereinigten sich in ihm Klugheit und Weit-

blick, Vaterlandsliebe und diplomatische Geschicklichkeit in so vollendeter Weise, daß man nicht lange im Zweifel war, wen man für die Aufgabe der Verhandlungen mit den deutschen und europäischen Mächten zu wählen hatte. Am 27. November 1813 wurde beschlossen, den Senator Johann Smidt in das Große Hauptquartier der Verbündeten nach Frankfurt zu schicken.

Smidt hat die Anerkennung der bremischen Unabhängigkeit bei den Hauptmächten alsbald erreicht. Er hat seine Vaterstadt nicht nur im Großen Hauptquartier bis zum Einzuge in Paris, sondern auch auf dem dann folgenden Wiener Kongresse, der glänzenden Versammlung der europäischen Diplomatie, vertreten und als bremischer Gesandter dem Bundestag, der obersten Regierungsbehörde des neu geschaffenen „Deutschen Bundes", seit seinem Bestehen angehört. Er hat seit 1813 mehr als 40 Jahre die auswärtige Politik des bremischen Staates geleitet, in den Jahrzehnten, die für die Entwicklung des modernen Bremens entscheidend gewesen sind. Und er hat nicht nur formell an ihrer Spitze gestanden. Bremens Politik ist in dieser langen Periode die Politik Smidts, erst des Senators und seit 1821 des Bürgermeisters gewesen; die Wege, die er führte, ist Bremen — zu seinem Heile — gegangen. Wie manche altberühmte Stadt hat ihre Stellung in der veränderten Welt nicht zu behaupten vermocht und ist weiter und weiter zurückgeblieben. Bremens Macht und Reichtum ist nicht mit dem alten Römischen Reiche Deutscher Nation, mit dem es vor 1000 Jahren entstanden war, zugrunde gegangen. Es hat, obwohl aufs schwerste benachteiligt von der Natur gegenüber den glücklicheren Nebenbuhlern, seine Bedeutung hinübergerettet in die neue Zeit und das neue Reich. Smidts Verdienst ist es vor allen anderen zuzuschreiben, wenn der schon vor Jahrhunderten berühmte Name der alten Hansestadt auch in der modernen Welt bei allen seefahrenden Völkern einen bedeutenden Klang hat, wenn Bremen heute eine der ganz wenigen deutschen Städte ist, die alte und vornehme Traditionen mit modernem Weitblick verbinden.

Die Gründung Bremerhavens, die berühmteste und erfolgreichste Tat des Bürgermeisters Smidt, ist der entscheidende Wendepunkt — nicht nur für das Unterwesergebiet, sondern auch in der bremischen Geschichte geworden. „Was haben wir mit dem Bremerhaven gewollt und erreicht?" So fragt ein Aufsatz, den Smidts Sohn Heinrich,

gewiß nicht ohne die — zum mindesten stille — Mitarbeit des Vaters, im Jahre 1832 „über die Anlage von Bremerhaven" geschrieben hat, und folgendermaßen lautet die stolze Antwort, die er gibt: „Wir wollen Bremen eine Zukunft schaffen, und wir werden es, wenn wir diesem Willen nur treu bleiben", — jetzt, da „das abgerissene Band mit der Mutter durch die Erwerbung von Bremerhaven unauflöslich wieder befestigt", da „Bremen wieder ein Seestaat geworden" ist.

In der Tat, deutlicher als irgendwo scheidet sich hier nicht bloß für das Land an der Wesermündung, sondern auch für die bremische Entwicklung die neue Zeit von der alten. Bremens Geschichte hat den seltenen Vorzug, in beiden Abschnitten bedeutend zu sein. Bremerhaven aber gehört seiner Entstehung, seinem Wesen und seinen Aufgaben nach allein der neuen Zeit an, der man so vielfach bei jedem Vergleich mit der Vergangenheit alles nur erdenkbare Schlechte schon nachgesagt hat. Kein Wunder, daß auch unsere Stadt, dies Kind des 19. Jahrhunderts, von keiner dieser Schmähungen verschont geblieben ist. Der Sänger unserer weiteren Heimat hat ihr in seinem „Marschenbuch" die gänzliche Verachtung seines Dichterherzens bezeugt, und erst nach dieser Erleichterung hat Hermann Allmers seinem Gerechtigkeitssinn das Zugeständnis abgerungen, daß „der tiefer Schauende" auch hier „eine Menge bedeutsamer Keime" finden werde, „aus denen noch einmal etwas Großes und Schönes hervorgehen kann". Zu diesem dichterischen Troste aber wollen wir schließlich noch ein Wort der Liebe gleichsam aus dem väterlichen Hause hinzunehmen, ein freundliches und hoffnungsvolles Wort aus jenem Aufsatz des jungen Heinrich Smidt über Bremerhaven: „Was auch immer geschehen ist, um die nach Leben ringende Pflanze im Keime schon verderben zu lassen, ihre innere Natur hat sich kräftig genug gezeigt, um in dem stiefmütterlichen Boden dennoch Wurzel zu schlagen und ein paar gesunde Schößlinge zu treiben, die es bezeugen, welchen Wachstumes sie fähig sein wird bei liebevoller Pflege."

So wenden wir uns nun, nachdem die vielhundertjährige Geschichte der früheren Kämpfe um das bremische dominium Visurgis und die wechselvollen Schicksale des Unterwesergebietes in der alten Zeit an uns vorübergegangen sind, zu der Betrachtung dessen, was

die neue Zeit unserer Heimat gebracht hat, unserer Stadt Bremerhaven, dem jüngsten Gliede des bremischen Staates, durch das er sich, anders als früher, aber nicht weniger erfolgreich, eine neue Herrschaft über die Weser gewann. Mag es auch, mit Heinrich Smidt zu reden, ein stiefmütterlicher Boden sein, mag der Glanz, den große weltgeschichtliche Ereignisse mit sich bringen, den folgenden Teilen der Erzählung fehlen, so wollen wir es doch auch hier mit der Hoffnung halten, daß die Entwicklung unserer Stadt, die Geschichte ihres Gründers, ihrer Entstehung, ihres Wachstums in ihrer Weise „dem tiefer Schauenden" mancherlei Reize — „bei liebevoller Pflege" — zu bieten vermag.

ZWEITES BUCH

DIE ENTSTEHUNG BREMERHAVENS

VIERTES KAPITEL

BÜRGERMEISTER SMIDT

Smidts politische Lehrzeit

Wenn Johann Smidt, der bremische Bürgermeister und Gründer Bremerhavens, das frisch sich verjüngende Bremen der Neuzeit verkörpert, so ist sein Vater, gleichen Namens, Prediger an der Stephanikirche in seiner Vaterstadt, ebenso rein, doch auch er ohne Schärfe, noch ein rechtes Abbild der steifen und würdevollen, ein wenig zu geruhsamen alten Zeit gewesen, unberührt von jedem Hauch der neuen Epoche, die doch, zum mindesten geistig, schon vor der Mitte des Jahrhunderts in Deutschland begonnen hatte. Der große Altersunterschied ließ den Gegensatz deutlicher hervortreten. Als der Sohn 1792 achtzehnjährig die Universität Jena, die Hochburg des damaligen jungen Deutschlands, bezog, stand sein Vater im achtzigsten Lebensjahre. In seinem Geburtsjahr 1712 herrschten noch die Schweden im Herzogtum Bremen. Erst als er 61 Jahre alt war, wurde ihm in seiner dritten Ehe, die er ein Jahr zuvor geschlossen hatte, am 5. November 1773 der einzige Sohn geboren, der ihn überleben sollte.

Damals waren die Smidts, die aus Holland eingewandert waren — die Namensform deutet noch darauf hin —, seit 200 Jahren in Bremen seßhaft, und sie gehörten zu den vornehmsten Familien. Ein Onkel und ein Vetter des Predigers waren Bürgermeister gewesen; Großvater und Urgroßvater unseres Smidt hatten dem Kollegium der Elterleute, der Vorsteher der Kaufmannschaft, angehört. In dem berühmten Enkel verband sich die holländische Schwerblütigkeit der Vorfahren — noch der Vater ist 24 Jahre in Holland gewesen — mit einer bis ins hohe Greisenalter erstaunlichen Beweglichkeit des Geistes. Als er 1792 sein Universitätsstudium — natürlich das der Theologie — beginnen sollte, stand es ihm fest, daß er nicht, der Familien-

und Predigertradition gemäß, nach dem holländischen Leiden gehen, sondern einem Freunde nach Jena folgen würde.

Der Vater legte ihm keine Hindernisse in den Weg, nachdem er sich überzeugt hatte, daß die Fakultät in einigen ihm wichtigen Fragen den „rechten Glauben" besaß. Aber die orthodoxen Lehrer kamen nicht an gegen die drei Professoren, die in Jena das neue Deutschland vertraten: Schiller, Reinhold — der Verkünder der neuen kantischen Philosophie — und, seit 1794, Fichte. Smidt, der sich von dem üblichen rohen Betrieb des Studententums fernhielt, schloß sich bald dem Kreise an, der sich um Fichte bildete. Er selbst wurde mit dem Philosophen so befreundet, daß dieser ihn 1796 bat, die Patenschaft bei seinem Sohne zu übernehmen, zu der er nur „wahre Freunde" bestimmt habe. Auch zu Goethe, der damals häufig in Jena war, hat Smidt Zutritt gehabt und einmal auch die Frau Rat in Frankfurt besucht.

Er ist sein ganzes Leben hindurch ein auch in Literatur und Wissenschaften vielseitig interessierter Mann geblieben. Im Scherz und im Ernst hat er selber oft Verse geschrieben, die uns heute noch wertvoll sind als Zeugnisse seines liebenswürdigen und reichen Geistes. Noch als bremischer Gesandter im Großen Hauptquartier während des Freiheitskrieges hat er eine leidenschaftliche französische Ode gegen Napoleon, die für unübersetzbar erklärt wurde, in deutsche Verse übertragen. In denselben Tagen hat er sich alle Mühe gegeben, über römische Altertümer, die er in einer französischen Stadt fand, Genaueres zu erfahren, und einem befreundeten Bremer Gelehrten darüber berichtet. Als er 1825 in Hannover die ersten Verhandlungen über die Erwerbung des Geestehafens führt und infolge der freudigen Erregung über ihren glücklichen Fortgang abends den Schlaf nicht finden kann, da liest er, um sich zu beruhigen, einige Gesänge aus Wielands „Oberon". Stets hat er mit Männern der Wissenschaft und der Dichtung in Verkehr gestanden, mit Arndt, Rückert und Schenkendorf, die er 1813 kennen lernte, mit Friedrich Schlegel, den er 1815 in Wien traf, auch mit den Brüdern Grimm und manchen andern Gelehrten. Mit dem Philosophen Herbart, der in Jena zum Fichteschen Kreise gehört hatte, blieb er bis zu dessen Tode 1844 in freundschaftlichen Beziehungen. Seine Reden, die er als Bürgermeister an scheidende oder neu eintretende Senatsmitglieder gehalten

hat, gehen fast immer von einem Dichterwort aus. Als in Vegesack, das 1803 wieder bremisch geworden war, zwei Jahre später eine Huldigungsfeier stattfand, hatte er auch hier einen passenden Spruch „einige Tage zuvor zu diesem Zwecke glücklich aufgefunden" und im Festsaal die Worte aus Schillers eben erschienenem „Wilhelm Tell" anbringen lassen: „Wir stiften keinen neuen Bund, es ist — ein uralt Bündnis nur von Väter Zeit — das wir erneuern."

Seiner Verehrung für Schiller tat es keinen Abbruch, daß er einmal sogar in einen literarischen Streit mit ihm — allerdings ohne sein Wissen und Wollen — geriet. Schiller hatte in seinen „Xenien", den kleinen Spottgedichten, die er 1796 mit Goethe herausgab, unter andern deutschen Flüssen auch die Weser genannt und von ihr behauptet, daß über sie gar nichts zu sagen sei. Smidt hatte den heimischen Strom dagegen verteidigt und seine anspruchslosen Verse einem Studienfreunde, dem späteren bremischen Senator Horn, nach Braunschweig geschickt. So waren sie ihm aus den Händen — und vielleicht schon aus dem Sinn — gekommen, da fand er im Herbst 1797 in einem Frankfurter Buchladen, den er auf einer Reise besuchte, unter den literarischen Neuigkeiten seine eigenen Verse. Von einem Dritten, dem Horn sie mitgeteilt hatte, waren sie ohne Befragung des Autors, allerdings auch ohne seinen Namen, herausgegeben.

Damals hatte er in der reichen Fülle seiner inneren Möglichkeiten noch nicht den Weg gefunden, auf dem er das Höchste leisten konnte. Er hatte nach der Rückkehr aus Jena im Herbst 1795 erst anderthalb Jahre „privatisiert", wie er selber es nennt, hatte eine größere Reise nach der Schweiz und Italien unternommen und war dann im Oktober 1797 in Bremen Professor der Philosophie am Gymnasium illustre geworden, einem wissenschaftlichen Institut, das zwischen Schule und Universität stand; er selbst hatte dort einst seine Studien begonnen. Von seinem schmalen Professorengehalt — es waren ganze 100 Taler, für die er allerdings an der schon ziemlich verfallenen Anstalt kaum etwas zu tun hatte — konnte er nun freilich nicht leben, zumal er sich Anfang 1798 mit Wilhelmine Rohde, der Tochter eines Bremer Apothekers, verheiratete. So hielt er daneben Vorträge, und zwar über Geschichte, und auch eine Zeitschrift gab er heraus. Dabei war er eigentlich Theologe — gepredigt hatte er schon als Achtzehnjähriger, vor seiner Jenaer Zeit, und auch später noch öfters; in Zürich

war er, auf seiner Reise, zum Prediger ordiniert —, und wie Otto Gildemeister, der Vertraute seines Alters, berichtet, ist die Theologie sogar die Wissenschaft gewesen, die seinem Herzen noch bis an sein Lebensende am nächsten gestanden hat.

Es mochte ihm selber dunkel bewußt sein, daß er noch nicht auf dem rechten Wege war, und vielleicht war es hauptsächlich dies Gefühl, das ihn seit Jahren unbefriedigt, sogar etwas kränklich — die robuste Gesundheit des Vaters hat er nie gehabt — und bisweilen fast melancholisch gemacht hat. Aber verloren ist die Arbeit dieser Zeit nicht gewesen. Der Blick in die geistige Welt ist nicht die schlechteste Vorbereitung für ein tätiges Leben. Auch Bismarck hat unendlich viel gelesen und philosophiert, ehe er sein Werk begann. Und in dem Abstand, in dem das kleine Bremen dem großen Deutschen Reich gegenübersteht, mag man wohl die beiden führenden Staatsmänner hier und da einander vergleichen. Es war auch bei Smidt ein unregelmäßiger Weg und fast — aber in tieferem Sinne doch wieder nicht — ein Zufall, der ihn endlich aus Theologie, Philosophie, Literatur und Geschichte in die Politik hineinführte.

Da er zu einer der vornehmen Familien gehörte, war es selbstverständlich, daß er an den Bürgerversammlungen teilnahm. So hatte er sich schon einiges Ansehen und Erfahrung in politischen Dingen erworben. Da starb Senator Dreyer im Dezember 1800. Nach altem Brauche wurden vier Mitglieder des Rates ausgelost, die die Neuwahl vorzunehmen hatten. Es fügte sich, daß drei davon Männer waren, die zu einer modern gesinnten Minderheit im Senate gehörten und Smidt befreundet waren. Sie gewannen den vierten, und am 13. Dezember wurde — entgegen allem Herkommen, wonach in den Rat nur Kaufleute und Juristen gehörten, und zum Erstaunen der Stadt — Herr Prediger Smidt zum Senator gewählt.

Die Unzufriedenheit war vorbei und ist nie wiedergekommen. Er hatte den ihm gemäßen Wirkungskreis gefunden, wenn er auch als jüngster Senator — er war jetzt 27 Jahre alt — noch einige Zeit nur die geringfügigsten Geschäfte zugewiesen erhielt. Aber doch konnte er in einigen Äußerlichkeiten schon für zeitgemäße Reformen sorgen, indem er dazu beitrug, daß einige gar zu altertümliche und gespreizte Formalitäten in Tracht und Sprache verschwanden, wie die Titulatur des „Hochedlen und Hochweisen“ Rates, die nun wenigstens in den

öffentlichen Bekanntmachungen fortgelassen wurde, während sie im übrigen noch lange weiter bestand. Die „Hochedle Witheit" — den plattdeutschen Ausdruck, mit dem sich der Senat noch von alten Zeiten her bezeichnete und den anderwärts niemand verstand — konnte er erst als Bürgermeister beseitigen, und so hat er, wie Otto Gildemeister sagt, manchen alten Zopf „entweder mit scharfer Schere abgeschnitten oder mit leiser Hand allmählich kahlgerupft".

Infolge seiner nahen Beziehungen zu den damaligen Leitern der bremischen Politik nahm Smidt aber auch jetzt schon an dem Gang der auswärtigen Geschäfte lebhaften Anteil. Im August 1806, nach der Auflösung des Deutschen Reiches, konnte er sich zum erstenmal selbständig politisch betätigen als Vertreter Bremens auf einer Konferenz der drei Hansestädte, die in Lübeck zusammentrat. Dort hatte er bald die Führung, und hier war es, wo er jene erstaunlichen Ausführungen machte über die Rolle der freien Städte als glückselige Inseln der Neutralität und der friedlichen Kultur in dem allgemeinen Kriege. Es war ein Nachklang seiner literarischen Zeit. Aber Fehler zu machen, ist kein Beweis von Unfähigkeit für den Anfänger, wenn er zu lernen versteht. Und Smidt hat sich nie gescheut, einen Irrtum zu bekennen. Anderthalb Jahre später — Bremen war, ungeachtet seiner „Neutralität", seit Herbst 1806 von den Franzosen besetzt — bespricht er die Lage der Hansestädte in Europa in einer ausführlichen Denkschrift. Hier zeigt er ein großartiges Verständnis für den Riesenkampf Napoleons gegen England. Wie seherisch erkennt er den Charakter der neuen politischen Epoche — der jetzt seit einem Jahrhundert klar vor Augen steht —, wenn er sagt: „Es gehört zu den fürchterlichen Fortschritten des Jahrhunderts, die aber vielleicht zur Erringung eines besseren Zustandes der Menschheit notwendig sind, daß den Kriegen in unsern Tagen große Ideen zugrunde liegen, daß man sich nicht mehr um den Besitz einiger Inseln schlägt oder um eine kleine Landstrecke oder um persönliche Beleidigungen der Regenten zu rächen, sondern daß die wesentlichen Tendenzen der Völker sich bekämpfen, wodurch die gegenwärtigen Kriege sozusagen Kriege auf Leben und Tod sind." Die ganze Welt zieht er bei Beurteilung der Lage und ihrer voraussichtlichen Entwicklung in Betracht, um schließlich eindringlich die erste Lehre aller Politik einzuschärfen, daß es sich nicht im geringsten darum handle, was gut und wünschenswert

und dem Herzen angenehm wäre, sondern allein um die Frage, was noch erreichbar, was unter den möglichen Übeln das kleinste sei. Und so empfiehlt er, nach der Lage der Dinge vollkommen richtig, den freiwilligen Anschluß an den Rheinbund und Napoleon, ehe man mit Gewalt und unter viel größeren Opfern dazu würde gezwungen werden. Verbürgt ist die Sicherheit natürlich auch auf diese Weise nicht, aber jeder andere Entschluß würde unmittelbar ins Verderben führen. Und es verrät doch staatsmännische Betrachtungsweise und Energie, wenn er vor allem vor dem fruchtlosen Rückwärtsschauen warnt, das nur länger „in der Wüste" aufhält; „wir müssen hindurch und mit Anstrengungen jeglicher Art für uns und unsere Kinder das Land der Verheißung erwerben".

Er hat nicht nutzlos von Widerstand geredet, als die Hansestädte dennoch französisch wurden. Voreilige Erhebungen und Befreiungsversuche würde er nie unterstützt haben. Er war darum kein schlechterer Patriot. Er hat die Unabhängigkeit seines Staates wiederhergestellt und dauernd gesichert, als die Möglichkeit dazu vorhanden war. Und das ist am Ende auch etwas wert.

Während der Franzosenzeit hat Smidt nach Kräften für Erleichterung des Loses seiner Vaterstadt gesorgt und auch einiges erreicht. Nach der Annexion mußten die drei Hansestädte eine Huldigungsgesandtschaft an Napoleon schicken, und von Bremen wurde Smidt dazu bestimmt. Er hat zweimal vor dem Kaiser gestanden. Es war zu der Zeit eine Denunziation Smidts durch Davoust nach Paris gekommen; der General hatte ihn als einen Menschen mit ganz gefährlichen Absichten bezeichnet. Napoleon wußte offenbar auch die Anerkennung zu schätzen, die darin lag: daß nämlich von der Klugheit dieses Mannes vielleicht mehr zu fürchten sei als von manchem lauten Franzosenhasser. So geschah es, daß er — wohl bei der zweiten Audienz — nach beendigter Cour plötzlich in den Empfangssaal zurücktrat, auf Smidt zuging und diesem Gegner einige Augenblicke starr ins Gesicht sah. Dann verließ er, ohne ein Wort zu sagen, das Gemach. Es waren in der Tat, wie Otto Gildemeister hervorhebt, der diese Szene berichtet, zwei äußerste Gegensätze: dort der militärische Beherrscher der Welt, der große Realist, der schließlich an der Maßlosigkeit seiner Pläne und an der Unterschätzung der idealen Kräfte in den Völkern gescheitert ist; hier der deutsche bürgerliche Politiker, der

„Franklin Bremens", wie Davoust ihn höhnisch nannte, ein idealistischer Professor von Haus aus, der dann doch in der selbstgewählten Enge seines Wirkungskreises in kluger Beobachtung der Realitäten das Werk vollendet, durch das einem kleinen, scheinbar von Natur und Politik zum Untergange verurteilten Handelsstaate eine weltumspannende Aufgabe für eine lange Zukunft gesichert wurde.

Mit dem Jahre 1813 beginnt Smidts eigentliche geschichtliche Wirksamkeit. Im Großen Hauptquartier und dann auf dem Wiener Kongreß knüpfte er die zahlreichen Bekanntschaften mit deutschen und außerdeutschen Diplomaten an, die ihm später so oft — auch bei den Verhandlungen über die Anlage Bremerhavens — von Nutzen gewesen sind. Die bedeutendsten unter diesen Männern — Stein, Metternich, Hardenberg, Humboldt — lernten ihn bald schätzen. Von den übrigen mochte schon damals gelten, was Bismarck 40 Jahre später von der Diplomatie des Bundestages seiner Frau berichtete: „Ich habe nie gezweifelt, daß sie alle mit Wasser kochen; aber eine solche nüchterne, einfältige Wassersuppe, in der auch nicht ein einziges Fettauge von Hammeltalg zu spüren ist, überrascht mich ... Kein Mensch, selbst der böswilligste Zweifler von Demokrat, glaubt es, was für Scharlatanerie und Wichtigtuerei in dieser Diplomatie steckt". Wenn in diese Gesellschaft eine Persönlichkeit hineinkam, so mußte ihr die Herrschaft von selbst zufallen. Es dauerte denn auch nicht lange, und „Smidt von Bremen" spielte eine Rolle, die weit über die Bedeutung hinausging, die seinem Staate etwa seiner Größe nach zugekommen wäre. Seine Ansichten und Äußerungen blieben, so wird uns berichtet, „nicht gleichgültig und fanden bisweilen Widerhall in den höchsten Regionen". In Wien wurde er in die Kommission der fünf Männer gewählt, die die Interessen der „Mindermächtigen" — diesen stolzen Namen hatten die deutschen Kleinstaaten sich beigelegt — zu vertreten hatte. Schließlich wurden er und der Gesandte von Lippe und Waldeck zusammen mit einem hannoverschen Kabinettsrat, namens von Martens, sogar beauftragt, den Wortlaut der deutschen Bundesakte endgültig festzusetzen. Mit Hilfe eines Paketes von gutem Bremer Tabak wurde der alte Martens, der halbtaub war und durch Bevorzugung eines höchst altmodischen Stiles nur Ärger erregte, zur Ruhe gebracht, und die Bundesakte kam ohne ihn nach Smidts Wünschen zustande. Aus dieser Tatsache erklärt sich viel-

leicht zum Teil die absonderliche Vorliebe, die Smidt zeitlebens für die nicht gerade ideale Verfassung gehegt hat, die Deutschland damit erhielt.

Bremens wirtschaftliche Lage nach 1815

Der zweite Pariser Friede 1815 schloß endlich die mehr als zwanzigjährige Kriegsperiode ab, die durch die französische Revolution eingeleitet worden war. Für Deutschland kam jetzt eine Epoche friedlicher Entwicklung, die in hundert Jahren nur einmal, durch die drei kurzen Einheitskriege 1864—1870, unterbrochen worden ist. In diesem Jahrhundert sind, nicht nur für Deutschland, in ungeheuerstem Ausmaß die Umwandlungen zu Ende geführt worden, die in den vorhergehenden Jahrzehnten des Überganges begonnen hatten.

Im ersten Abschnitt, bis etwa 1848, ist das Tempo noch gemäßigt. Aber daß die Welt anders geworden ist, auch im Bewußtsein der Menschen, das ist unverkennbar. Schon redete und schrieb man von den großen Dingen, die in Deutschland die beiden Hauptaufgaben des Jahrhunderts werden sollten: die Gründung des deutschen Staates und die Umgestaltung der deutschen Wirtschaft. Schon hoffte Friedrich List, wie Heinrich von Treitschke sagt, „die romantischen Kaiserträume des jungen Geschlechts durch die Arbeit der praktischen nationalen Politik zu verdrängen". Es entwickelten sich, noch ohne Maschinen, Industrie und Verkehr. Die Bevölkerung vermehrte sich, es stieg die Produktion, der wachsende Handel erzwang die Anlage neuer Wege. Es kam, seit den 20er Jahren, die Zeit des großen Chausseebaues, kurz vor den Eisenbahnen die Blütezeit des Frachtfuhrwerks in Deutschland. In den Hansestädten fing man an, von Welthandel zu sprechen. Bereits 1814 hatte Smidt gemeinsam mit einigen Hamburger Kaufleuten als eine der Friedensbedingungen — freilich vergeblich — gefordert, daß Frankreich in den zurückerhaltenen Kolonien von Ost- und Westindien je einen Freihafen eröffnen müsse. Ein Jahr später, auf dem Wiener Kongreß, wurde Smidt von Justus Erich Bollmann aus Hoya der erste Plan zu einer Dampfschifffahrt auf der Unterweser vorgelegt. Und wenn auch damals der Gedanke noch nicht verwirklicht wurde, so dauerte es doch kein Jahr mehr, bis der Bremer Kaufmann Friedrich Schröder dem Senat die Einrichtung einer Dampfschiffahrt nach Brake anbot. Er erhielt die

Genehmigung, und am 6. Mai 1817, zehn Jahre, nachdem Fulton auf dem Hudson die ersten Versuche geglückt waren, sah auch Deutschland das erste Dampfschiff: die bei Johann Lange in Vegesack erbaute „Weser", die 16 Jahre lang von Bremen nach Brake und seit 1827 gelegentlich auch schon nach Bremerhaven gefahren ist.

Der Handelsverkehr in Bremen war seit der Befreiung der Stadt im Herbst 1813 sehr lebhaft geworden, zumal in den ersten Monaten, als infolge der fortdauernden Besetzung Hamburgs durch die Franzosen die Elbe noch für die Schiffahrt gesperrt war. Aber auch in den nächsten Jahren gab es nach der langen Unterbrechung durch die Kriege und die Kontinentalsperre zunächst noch genug zu tun, und wenn auch der Verkehr nicht wieder den Umfang erreichte, den er zwanzig Jahre zuvor unter besonderen Verhältnissen gehabt hatte, so war die Entwicklung dafür um so stetiger und zukunftsreicher. Der bremische Handel wurde wagemutiger und großzügiger. Waren früher die jungen Kaufleute höchstens nach Antwerpen oder Amsterdam in die Lehre gegangen, so kamen sie jetzt bereits nach London und Liverpool, und schon fingen Reisen nach Amerika an, nichts gar so Seltenes mehr zu sein. In Hamburg überwog der europäische Handel noch lange, in Bremen aber gewann der Verkehr mit Amerika, mit den Vereinigten Staaten und Westindien, in kurzer Zeit eine solche Bedeutung, daß er den europäischen vollkommen in den Schatten stellte. Hamburg ist wirklich lange Zeit, wie man es in Süddeutschland den Hansestädten allgemein vorwarf, vorwiegend der Kommissionär Englands in Deutschland gewesen; in Bremen war von jeher der Eigenhandel und die eigene Reederei stärker vertreten. Schon vor den Kriegen hatte es sich im Tabakhandel durch entschlossenes Zugreifen eine führende Stellung gesichert und sie 1814 sogleich wieder gewonnen. Damit hängt es zusammen, daß Bremen, im Gegensatz zu Hamburg, der erste Auswandererhafen Deutschlands wurde. Denn da der Tabak als ein Gut, das viel Raum einnimmt, große Schiffe erforderte, denen es nun aber für die Hinfahrt nach Amerika an Waren fehlte, so ergab es sich von selbst, daß man die Auswanderung — die damals schon nicht unbeträchtlich war — über Bremen zu lenken suchte. Umgekehrt wurde der Tabaktransport nur dadurch lohnend, daß der Reeder die Möglichkeit hatte, seinen Schiffsraum auch auf der Ausfahrt nutzbringend zu verwerten. So wurde ein Geschäft für

Deutschland gewonnen, das bis dahin den Fremden zugefallen war, und die Auswanderer hatten noch den Vorteil, auf deutschen Schiffen bis an ihr Ziel befördert zu werden, während sie von Hamburg aus gewöhnlich nur nach England gebracht wurden, um dort in die Hände fremder Gesellschaften übergeben zu werden. Eine Folge dieser Verhältnisse war es, daß die bremischen Schiffe im Durchschnitt lange die größten waren, die es in Deutschland gab.

Mit noch mehr Recht also als Hamburg konnte Bremen sich gegen den Vorwurf verteidigen, daß die Hansestädte als „englische Agenten" die nationalen Interessen verletzten. Freilich hatte England, nachdem sein einziger Mitbewerber Frankreich ausgeschieden war, gerade während und infolge der Kontinentalsperre eine industrielle und kommerzielle Vorherrschaft auf der ganzen Welt gewonnen, gegen die jeder Wettbewerb, zumal aus dem wirtschaftlich noch so schwachen Deutschland, geradezu hoffnungslos erschien. Die englische Handelsflotte war vor der Kontinentalsperre dreimal, nach 1815 achtmal so groß wie die deutsche. Gerade die in ihren Anfängen stehende deutsche Industrie hatte schwer unter diesem übermächtigen Drucke zu leiden. So ist es wohl zu erklären, daß sich der Zorn der industriellen Kreise Süd- und Westdeutschlands gerade gegen die Plätze wandte, über die diese englische Einfuhr nach Deutschland gelangte. In dem „Manuskript aus Süddeutschland", das 1820 erschien, übrigens von einem Studienfreunde Smidts, namens Lindner, im Auftrage des Königs von Württemberg verfaßt war, wurden die Hansestädte geradezu als die „deutschen Barbaresken" — nach den Seeräubern, die damals das Mittelmeer unsicher machten — bezeichnet, „deren Interesse als englische Faktoreien auf Plünderung des übrigen Deutschland, auf Vernichtung seiner Industrie gerichtet" sei. Solchen Verleumdungen gegenüber brauchte man in Bremen nicht zu schweigen. Während Hamburg nur im allgemeinen den Welthandel verteidigen konnte und darauf hinwies, daß es doch wohl der Vernunft gemäß sei, wenn man die Waren da kaufe, wo man sie am besten und billigsten bekomme, konnte Bremen beweisen, daß es viel weniger Industrieprodukte von England erhalte, als es dahin ausführe. Auch war es nicht ganz unberechtigt, zu fragen, ob denn wohl wirklich der Handel mit England aufhören würde, wenn man ihn den deutschen Seestädten verböte, und wer wohl dann den Gewinn davon haben

würde. Daß aber die Hansestädte nicht geneigt waren, auf ihre selbständige Stellung zu verzichten, kann man ihnen wirklich nicht verdenken. Es war doch ein bloßes Spiel mit Worten, wenn die Süddeutschen verlangten, „Deutschland muß selbst im Besitz seiner wichtigsten Häfen sein, um seinen Handel zu schützen und leiten zu können". Es gab kein Deutschland, und diese Tatsache, die politische Zersplitterung, nicht aber die angebliche „Absonderung" Hamburgs und Bremens war der Grund, weshalb das größte und arbeitsamste Volk Europas wirtschaftlich noch immer von fremden Staaten abhängig war. Die Hansestädte taten, was der damaligen Lage Deutschlands entsprach, wenn sie sich ihre Freiheit bewahrten, anstatt sich einem der deutschen Kleinstaaten unterzuordnen, deren Regierungen bei dem, was sie Politik nannten, wahrlich noch keine Gelegenheit gefunden hatten, ihren Blick so zu weiten, wie es der Seehandel verlangte. Daß man sich einem einigen und starken Deutschland nicht versagen würde, das konnte man in Bremen schon damals versichern.

Wie weit man aber davon noch entfernt war, das zu bemerken hatte der Kaufmann täglich die schönste Gelegenheit, wenn er seine Waren versandte, zu Schiff oder zu Wagen, stromaufwärts oder stromabwärts. Denn noch immer bestanden — von den Landzöllen gar nicht zu reden — in den ersten Jahren nach 1815 die zweiundzwanzig Zollstellen zwischen Bremen und Münden und auf der Unterweser der Elsflether Zoll, der vertragsmäßig nach dem 31. Dezember 1812 „unter keinerlei Vorwand" mehr erhoben werden sollte. Die deutsche Bundesakte hatte 1815 eine modernere Regelung der Flußschiffahrt versprochen. Aber die Ausführung beabsichtigte man nicht zu überstürzen. 1821 trat endlich die Weserschiffahrtskommission der sieben beteiligten Staaten zusammen — zu den heute noch bestehenden fünf sind Hannover und Hessen-Kassel hinzuzurechnen —, und nachdem sie zweieinhalb Jahr beraten hatte, beschloß sie, die 22 Zollstellen — nicht etwa aufzuheben, das hätte sich mit dem „Handelsflor" der Anliegerstaaten ja keineswegs vertragen, sondern nur ihre Zahl auf 11 herabzusetzen und deren Einnahmen nach einem bestimmten Schlüssel unter die einzelnen Länder zu verteilen.

Die Verhandlungen verliefen im allgemeinen friedlich, nur Oldenburg zeigte sich zu Streitigkeiten geneigt. Es war kurz vorher schwer gekränkt worden: Smidt hatte in unermüdlicher, mehr als vierjähriger

Arbeit die Aufhebung des Elsflether Zolls zum 7. Mai 1820 erreicht. Der Herzog von Oldenburg — das Land war seit 1773 wieder als selbständiger Staat von Dänemark abgetrennt worden — hatte sich noch einmal an sämtliche europäischen Großmächte um Hilfe gewandt und von ihnen tatsächlich erreicht, daß sie im Herbst 1818 den Wunsch aussprachen, er möge den Zoll noch „einige Jahre" behalten. Aber Smidts Geschicklichkeit und sein persönlicher Einfluß hatten schließlich doch gesiegt; er hatte sogar gerade aus der Anrufung der fremden Mächte etwas zu seinen Gunsten herauszuschlagen verstanden, indem er überall darauf hinwies, wie ehrenrührig es für den Bundestag sei, wenn er sich in der ersten Streitsache, die er zu entscheiden habe, einem Machtspruch von außen her unterwerfe. So kam es, daß Oldenburg den Zoll nur noch ein knappes halbes Jahr über den Schiedsspruch hinaus — der im Herbst 1819 gefällt wurde — zugebilligt erhielt. In Bremen war man mißtrauisch genug, um dem 8. Mai 1820 mit einiger Spannung und Sorge entgegenzusehen. Aber Oldenburg gab tatsächlich nach. Der Zoll hörte auf, und die Seeschiffahrt war nach fast 200jähriger, durch nichts gerechtfertigter Belästigung wieder frei.

Es war der erste große Erfolg, den Smidt allein errungen hatte, ein Erfolg, dessen Wirkungen für jeden einzelnen Kaufmann offen zutage lagen. Man zögerte nicht, den Sieg nach Verdienst zu würdigen und Smidt als einen der „ausgezeichnetsten Patrioten seines Zeitalters" zu begrüßen. Was der Gewinn bedeutete, zeigt am besten ein Blick auf Hamburg: die so viel größere Schwesterstadt mußte die ebenso unberechtigte Fessel des hannoverschen Elbzolls bei Stade noch bis 1861 ertragen, obwohl sie schon 1825, wie Smidt selbst damals in Hannover hörte, seine Aufhebung verlangte — und zwar unter Hinweis auf den Vorsprung, den Bremen gewonnen hatte; man fürchtete, daß der hamburgische Handel durch Bremen „allmählich untergraben werde"! Bald nach diesem Erfolg trat Smidt auch äußerlich an die Stelle, die ihm als dem führenden bremischen Politiker zukam. Als im April 1821 Arnold Tidemann, einer der vier Bürgermeister, die nach der damaligen Verfassung die Regierung führten, gestorben war, bestand kein Zweifel darüber, wer sein Nachfolger werden würde. Am 26. April wurde Smidt, der bereits länger als 20 Jahre Senator war, zum Bürgermeister gewählt. Erst in diesem Amte, das er noch

36 Jahre bekleidet hat, konnte er seine Kräfte zum Wohl seiner Vaterstadt völlig entfalten. Auch jetzt noch hat er Bremen am Bundestag vertreten. In Frankfurt hatte man freilich schon befürchtet, ihn zu verlieren, und aus diesem Grunde seine Wahl zum Bürgermeister anfangs fast bedauert. Da aber die vier freien Städte — Bremen, Hamburg, Lübeck und Frankfurt — abwechselnd die Stimme führten, die ihnen gemeinsam zukam, Smidt also nicht immer in Frankfurt zu sein brauchte, so konnte er beide Ämter wohl vereinigen. Aber obwohl er auch weiterhin an dem Gange der deutschen Politik noch lebhaft Anteil nahm, so traten doch jetzt natürlicherweise die Pflichten, die in der Vaterstadt selbst zu erfüllen waren, bei ihm in den Vordergrund. Und es sollte sich bald zeigen, daß eine Aufgabe seiner harrte, die noch weit bedeutsamer war als die Wiedergewinnung der staatlichen Selbständigkeit nach der Franzosenzeit und die Befreiung vom Elsflether Zoll.

Wachsende Schwierigkeiten der bremischen Schiffahrt

In den 20er Jahren hatte der Bremer Handel nicht mehr so gute Tage wie unmittelbar nach den Freiheitskriegen. Es hing das mit der allgemeinen Lage des Wirtschaftslebens zusammen, die zu dieser Zeit in ganz Europa nicht glänzend war. Selbst die Eröffnung des neuen großen Marktes, den seit 1822 das befreite Südamerika darbot, brachte zunächst keine Besserung, denn einem lebhaften Aufschwung — vor allem natürlich des englischen Handels — war bald ein um so schwererer Rückschlag gefolgt, der auch Deutschland in Mitleidenschaft zog. Für Bremen war jede solche Krisis besonders gefährlich, da ja der Weserhandel von Natur schon in besonders schwieriger Lage war. Einmal war das Hinterland, die „Handelsprovinz" Bremens, wie man damals sagte, viel kleiner und unbedeutender als die der benachbarten Seestädte. Die holländischen Häfen standen durch den Rhein und seine Nebenflüsse mit dem stark bevölkerten und industriereichen Westen und Süden Deutschlands, mit Städten wie Köln, Frankfurt und Mannheim in Verbindung; zu Hamburgs Hinterland aber gehörten die großen und wichtigen Landschaften Sachsen und Böhmen, Brandenburg und Schlesien, die Städte Magdeburg, Leipzig, Berlin und Breslau. Bremens „Handelsprovinz" umfaßte im wesent-

lichen nur Hannover und Hessen, sowie Teile von Westfalen und Thüringen, Gebiete, die wirtschaftlich nur wenig bedeuteten.

Zu dieser ungünstigen geographischen Lage, unter der der bremische Handel allein schon genug zu leiden gehabt hätte, kamen nun außerdem die schweren Hindernisse, die sich für die Schiffahrt aus den unglücklichen natürlichen und politischen Verhältnissen an der Unterweser ergaben. Es war wirklich beinahe ein Wunder, daß ein bremischer Seehandel überhaupt noch bestand. Denn Bremen war ja längst keine Seestadt mehr. Oberhalb von Vegesack erreichte die Tiefe des Fahrwassers bei Ebbe an einzelnen Stellen keine $1^1/_2$ m. Nur die kleinsten der sogenannten Wattenfahrer — Schiffe von höchstens 50 Reg.-To., die flache Böden hatten — konnten noch bis Bremen hinauffahren, und „da Schiffe dieser Gattung auch wohl in See gehen", so heißt es mit Recht in einer oldenburgischen Beschreibung der Schifffahrtsverhältnisse, „besonders die Helgoländer Fischerboote und die Blankeneser Ewer, die sich zuzeiten selbst einmal bis London wagen, um ihre gefangenen Fische zu verkaufen, so läßt sich insofern, aber auch nur insofern, wohl sagen, daß auch Seeschiffe bis an die große Weserbrücke bei Bremen hinaufgehen". Von allen wirklichen Seeschiffen konnte nicht einmal das bremische Gebiet, das bei Vegesack aufhörte, erreicht werden. Was man mit den unzulänglichen Mitteln der damaligen Zeit vermochte, tat man seit langem, um wenigstens eine weitere Versandung zu verhüten. Auch die Anlage eines Kanals von der Lesum nach Bremen wurde mehrmals, zuletzt noch 1820, erwogen, aber wieder aufgegeben, da auch er ja ohne eine entsprechende Vertiefung der Weser unterhalb von Vegesack keine große Verbesserung gebracht hätte, und der 1798 von dem Advokaten Wagner gemachte Vorschlag eines Kanals von der Geeste nach der Lesum hatte schon wegen der großen Kosten niemals Aussicht auf Verwirklichung.

Es blieb dabei, daß Bremen für Seeschiffe unerreichbar war und auch keinen eigenen Seehafen besaß. Man war sich wohl der Gefahren dieser Lage bewußt und beklagte sie immer wieder. Aber ein ernsthafter Versuch, etwas dagegen zu tun, war noch niemals gemacht worden. Die schüchternen Pläne eines Landerwerbs an der Geestemündung, die 1795 und 1801 aufgetaucht waren, hatte man bald nicht weiter zu verfolgen gewagt. Selbst Smidt scheint diesem Gedanken, den er zehn Jahre vor der Gründung Bremerhavens schon

einmal erwogen hat, zunächst keine große Aufmerksamkeit geschenkt zu haben. Es war in Frankfurt während des Streites, den Bremen nach 1815 mit Oldenburg wegen des Elsflether Zolls hatte. Oldenburg hat anscheinend schon im Laufe dieser Verhandlungen deutlich merken lassen, daß Bremen doch von ihm in vieler Beziehung abhängig sei. Und das war ja allerdings durchaus der Fall; da es einen bremischen Seehafen nicht gab und Hannover, dem der größte Teil des rechten Weserufers gehörte, dort nicht die geringsten Anlagen zum Gebrauch für Handel und Schiffahrt besaß, so war Bremen auf Oldenburg allein angewiesen. Natürlich konnte die Lage viel günstiger für den bremischen Kaufmann werden, wenn einmal Hannover auf diesem Gebiete Oldenburg Konkurrenz machen würde und man die Möglichkeit hatte, den einen gegen den andern auszuspielen.

Solche Erwägungen mochten Smidt bestimmen, als er 1816 den Oldenburgern drohte, Bremen würde sich mit Hannover zum Bau eines Anlegeplatzes am rechten Weserufer zusammentun, um den ganzen Schiffsverkehr dorthin zu ziehen. Er betrieb den neuen Plan zunächst sogar mit seinem gewöhnlichen Eifer. Er besprach ihn mit dem hannoverschen Bundestagsgesandten, berichtete darüber an den Senat und empfahl eine genauere Erwägung, um so mehr, da die Beziehungen zu Hannover zur Zeit sehr freundschaftlich seien. Dabei dachte er jedoch nicht an Erwerbung von Land — er hielt das damals für unmöglich, übrigens auch gar nicht für nützlich —, sondern nur an „Handelsvorteile" von der Art, daß sie auch Hannover zugute kommen würden. Aber im Senat war man seltsamerweise der Ansicht, daß sowohl oberhalb wie unterhalb von Geestendorf die Flut- und Strömungsverhältnisse einen Ankerplatz unmöglich machten; auch behauptete man, daß in Oldenburg diese Sachlage genau bekannt sei und also eine Drohung, wie sie Smidt ausgesprochen habe, gar keinen Eindruck machen werde. Es wurde also keine Kommission zur Untersuchung dieser Frage eingesetzt, sondern es versprach nur jeder einzelne, nach Möglichkeit sich noch genauer nach der Beschaffenheit des Platzes zu erkundigen.

So gewann dieser Gedanke damals noch keine Bedeutung, wenigstens nicht in Bremen. In Hannover aber scheint Smidts Anregung nicht ohne Wirkung geblieben zu sein. Man begann offenbar endlich, den Wert der Geestemündung wenigstens zu ahnen. Es wurde

beschlossen, etwas für ihren Ausbau zu tun und sogar beträchtlich mehr als 3000 Taler dafür auszugeben. Man wandte sich auch nach Bremen und wünschte, im Einverständnis mit dem „löblichen Handelsstand" vorzugehen. Hannover versprach sogar den Bau einer Chaussee von Lehe nach Bremen und stellte seine Hilfe in dem Kampf gegen die Versandung der Weser in Aussicht. Der Oberdeichgräfe Niemeyer in Stade, dem die Leitung der Arbeiten übertragen war, schrieb an den Ältermann von Kapff und bat, ihm die Meinung der bremischen Kaufmannschaft über diese Pläne mitzuteilen.

Die Antwort war nicht gerade ermutigend. Vielleicht hatte man auch von vornherein kein rechtes Zutrauen zu einem Unternehmen, das von Hannover ausging. Man wies auf die weite Entfernung von Bremen hin, der gegenüber Brake immer noch vorteilhafter sein würde; die Schiffe würden nur in Notfällen, wenn sie beim Einlaufen oder Auslaufen durch widrige Winde oder Eisgang an der Weiterfahrt gehindert würden, den Geestehafen aufsuchen; so genüge der bisherige Zustand, und neue kostspielige Anlagen seien nicht nötig; auch für die Winterlage gebe es in Brake und für kleine Schiffe in Elsfleth geeignetere Plätze. Sehr einverstanden war man natürlich damit, wenn Hannover etwas für die Vertiefung der Weser tun würde, nicht bloß auf ihrem Unterlauf, sondern auch oberhalb Bremens, und so empfahl man, einen Teil der für den Geestehafen bestimmten Summe lieber zur besseren Fahrbarmachung der Oberweser zu verwenden, von der das ganze Land seinen Nutzen haben würde.

Aber Hannover blieb bei seinen ursprünglichen Absichten. Es waren verschiedene Entwürfe gemacht worden, von denen einer die Ausgrabung einer neuen Mündung der Geeste — etwa im Zuge der heutigen Keilstraße — vorsah. Was schließlich ausgeführt wurde, war trotz der hohen Kosten — man hat fast 80000 Taler aufgewendet — sehr wenig. Es wurde ein neuer Deich, der sogenannte „Schirmdeich", erbaut; er lief an der Geeste entlang — dort, wo später in Bremerhaven die Straße „Am Deich" angelegt wurde — und stieß beim heutigen Siegesplatz auf den alten Seedeich, der auf Leher Gebiet an derselben Stelle stand wie noch heute — östlich der Hafenstraße — und dann in der Richtung der heutigen Hannastraße, die ja noch jetzt die Grenze des Bremerhavener Gebietes bildet, nach der Weser

auf Brinkamahof zu abbog. Die eigentlichen „Hafenanlagen“ bestanden nur aus einem Hafenhaus, das nicht weit von der Geestemündung auf dem „Schirmdeich“ erbaut wurde, und einigen Duc d'Alben am Ufer. Die Einrichtungen schienen jedoch, so schreibt die Leher Chronik, „den Erwartungen nicht zu entsprechen — es kamen keine Schiffe“.

Das war nun freilich nicht zu verwundern. Denn einen Lösch- und Ladeplatz konnte man dies wirklich nicht nennen. Es kam hinzu, daß zur Vertiefung der Geeste nichts geschehen war; die Schiffe saßen bei Ebbe im Schlick. Das Fahrwasser war selbst bei Flut so eng, daß die weiter zurück ankernden Schiffe erst hinausfahren konnten, wenn die vor ihnen liegenden die Geeste verlassen hatten. Bei Süd- und Westwind aber konnte überhaupt kein Schiff aus dem Hafen herauskommen. Am 30. Oktober 1824 wurde von der Landdrostei in Stade eine Hafenordnung erlassen, die für alle möglichen Vergehen strenge Strafen androhte. Es ergibt sich daraus auch, daß sogar ein „steuerfreier Bezirk“, ein Freihafen also, abgegrenzt war. Aber auch das hat die Anziehungskraft des Ortes nicht vergrößern können.

In Bremen hatte man sich mit den für den Handel der Stadt so überaus lästigen Schwierigkeiten der Schiffahrt, wie es schien, abgefunden. Man nahm sie als etwas Unabänderliches hin. Überdies bestanden sie seit mehr als hundert Jahren, und das Geschäft hatte sich trotzdem weiter entwickelt. Es würde also auch in Zukunft schon gehen.

Aber es ließ sich allmählich doch nicht verkennen, daß dieser gemütliche Optimismus neuerdings Belastungen ausgesetzt wurde, die seine Festigkeit ein wenig zu erschüttern geeignet waren. Schon die Unbequemlichkeiten, die sich aus den Entfernungen zwischen dem Ankerplatze, dem Hafenort und dem Bestimmungsort der Landung ergaben, waren so, daß man sich fast wundern muß, wie überhaupt noch fremde Schiffe auf die Weser kamen. Man kann sich heute kaum noch einen Begriff davon machen, wie umständlich der Geschäftsgang bei An- und Abfahrt der — im Vergleich zur Gegenwart doch recht kleinen — Schiffe damals gewesen ist. Der Ältermann Friedrich Rodewald, der 1825 im Auftrage des Bürgermeisters Smidt eine Denkschrift darüber verfaßt hat, bemerkt denn auch, daß schon häufig Schiffer erklärt hätten, sie würden trotz der besonders niedrigen Abgaben an der Weser künftig doch lieber andere Häfen aufsuchen.

Schon das Lotsenwesen war keineswegs vorbildlich. Es war fast ganz in den Händen der Oldenburger, und da in Hannover niemand daran dachte, ihnen ernstlich Konkurrenz zu machen, so hatten sie keinen Anlaß zu besonderem Eifer. Die Schiffe gingen dann bei Großensiel, 15 km unterhalb von Brake, vor Anker, nicht bloß die großen, die gar nicht weiter hinauffahren konnten, sondern häufig auch die kleineren, die wohl bis Brake hätten kommen können. Aber sie wollten die Enge bei Sandstedt vermeiden, die ihnen bei Nordwestwind das Aussegeln unmöglich machte. War die Ladung ganz oder zum größten Teil für eine einzige Firma bestimmt, so wickelte sich alles noch verhältnismäßig schnell ab, da dann von seiten des Empfängers die nötigen Vorbereitungen getroffen waren. Kamen aber mehrere Interessenten in Betracht, so mußte der Kapitän nach Bremen fahren. Wenn er Glück hatte, traf er in Brake das Dampfboot. Im Winter verkehrte es natürlich nicht, und da dann auch der Landweg von Brake nach Bremen gewöhnlich unpassierbar war, so fuhr man in diesem Falle in einer kleinen Jolle nach Vegesack, von dort zu Lande nach Bremen. Bei Wind und Regen war es, wie Rodewald schreibt, nicht möglich, diese kurze Strecke — etwa 30 km — „ohne Lebensgefahr" in einem Tage zurückzulegen. Mit einem Zeitverlust von 4—5 Tagen mußte also häufig gerechnet werden, ehe man mit der Entladung beginnen konnte. Die Waren kamen dann in die Kähne, die sie nach Bremen brachten. Das Umladen mußte auf offenem Strome geschehen; bei Sturm ergaben sich dabei weitere Störungen und Verzögerungen. Stellten sich Beschädigungen heraus, so mußte man wieder nach Brake, um den Wasserschout zu holen. Ebenso mußten Segel und andere Ausrüstungsgegenstände aus Brake oder häufig auch auf Wunsch des Reeders aus Bremen besorgt werden. Auch der weitere Transport bis Bremen ging nicht immer ganz glatt von statten. Es hatte schon manchmal Wochen gedauert, bis der Empfänger seine Ladung erhielt, und es war wohl zu verstehen, wenn Bremen dadurch „in einen solchen üblen Ruf" gekommen war, daß es „einen sehr großen Teil seines Speditionshandels verloren" hatte.

Vor der Ausfahrt war dasselbe umständliche Hin- und Herreisen des Kapitäns notwendig. Dies alles aber, so bemerkt Rodewald dazu, „ist nur beschwerlich, und unsere Schiffer sind daran gewöhnt". Trat aber Frostwetter ein, so bedeutete der Mangel eines sicheren

und gutgelegenen Hafens für die Schiffe geradezu die größte Gefahr, um so mehr, als bei den dann vorherrschenden östlichen Winden das linke Ufer zuerst von dem Eise bedroht war. Hier hatte der Hafen an der Geestemündung wenigstens einige Erleichterung gebracht, wenn auch der von ihm gewährte Schutz nur sehr notdürftig war. Kam das Treibeis jedoch ganz plötzlich, so war bei Nordwind auch die Geeste nicht mehr zu erreichen, und die einzige Rettung bestand darin, die Schiffe, wie es früher immer geschehen mußte, auf den Strand zu setzen. Und der Frost war nicht die einzige Gefahr. Bei der großen Sturmflut vom 4. Februar 1825 würde der bremische Handel Hunderttausende verloren haben, wenn nicht glücklicherweise die ganze Flotte von Schiffen, die sich während eines fast drei Monate anhaltenden ungünstigen Windes zur Ausfahrt versammelt hatte, 10—12 Tage vorher in See gekommen wäre.

Aber es war, wie schon seit mehr als zwei Jahrhunderten, nicht die Natur allein, die den Handel gefährdete. Der Herzog von Oldenburg — er nahm persönlich nur diesen Titel in Anspruch, obwohl sein Staat auf dem Wiener Kongreß zum Großherzogtum erhoben war — hatte auf den Elsflether Zoll verzichten müssen. Seine Erbitterung gegen Bremen war dadurch natürlich nur noch größer geworden, und die Stadt bekam es sehr bald zu fühlen. Oldenburg hatte ja infolge seiner beherrschenden Stellung an der Unterweser Mittel genug, um den bremischen Handel auch ohne den Zoll erheblich zu schädigen, zumal da alle bremischen Hoheitsrechte auf dem Strom seit dem Wiener Kongreß auch formell aufgehoben waren und alle Uferstaaten gleiche Rechte erhalten hatten. Es waren vor allem die Quarantänebestimmungen, die man vortrefflich dazu benutzen konnte, den Handel zu belästigen. Vorwände waren durch irgendein Gerücht über eine angebliche Krankheit in einem fremden Hafen leicht gegeben. Das Schlimmste war, nach dem Bericht Rodewalds, der sich auch mit diesen Dingen beschäftigt, „die Unkunde, Willkür und Habsucht", mit der die Verfügungen ausgeführt wurden. Wer gut zahlte, kam selbst mit kranker Mannschaft schnell davon, während Schiffe mit den besten Gesundheitszeugnissen „auf das allerstrengste und unsinnigste" behandelt wurden. Es war sehr erklärlich, wenn fremde Kapitäne, die das einmal erlebt hatten, keine Lust mehr verspürten, sich einer solchen Willkür zum zweitenmal auszusetzen.

Schon diese Dinge konnten schließlich doch einmal die internationalen handelspolitischen Beziehungen Bremens nachteilig beeinflussen. Noch deutlicher aber zeigte sich die ganze Schwäche, ja Unhaltbarkeit der bremischen Stellung an der Weser bei einer anderen Erwägung. Die Stadt beanspruchte und hatte auch als selbständiger Staat das Recht, mit fremden Nationen Verträge über Handel und Schiffahrt abzuschließen. Dabei mußte sich dann herausstellen, daß Bremen für etwaige Erleichterungen, die es seinen Schiffen in fremden Ländern zu verschaffen wünschte, nicht die geringste Gegenleistung anbieten konnte, da es ja selbst über gar keinen eigenen Seehafen gebot. Bremen war eine Landstadt geworden.

Das war die Lage, und anscheinend erkannte sie Oldenburg klarer als Bremen selbst. Man zögerte nicht, sie zu benutzen, und holte zum tödlichen Schlage aus.

Der Anlaß zur Gründung von Bremerhaven

Am 20. April 1824 erließ Oldenburg eine Instruktion an seine Konsuln im Ausland, mit der es offenbar die Absicht verfolgte, den Weserhandel allmählich ganz von Bremen wegzulocken und nach seinem eigenen Gebiete herüberzuziehen. Ganz wie vor 250 Jahren in den Zollpetitionen wurden die oldenburgischen Verdienste um die Beförderung der Schiffahrt mit schönen, aber nicht ganz der Wahrheit entsprechenden Worten hervorgehoben. Der Wangerooger Kirchturm spielte auch diesmal eine Rolle — leider stürzte er schon dreiviertel Jahr später bei der großen Flut vom Februar 1825 ein —, und auch der noch gar nicht vorhandene Hafen bei Fedderwarden kam wieder vor. Er würde, „wenn er einmal völlig eingerichtet" war, zweifellos sehr schön werden. Leider bestand er bisher nur aus einigen Pfählen, an denen, wie von bremischer Seite dazu bemerkt wurde, „möglicherweise mal ein Schiff festbinden" konnte. Die wichtigste Forderung dieser Konsulatsinstruktion ist nun die, daß in den Schiffspapieren als Bestimmungs- oder Ausgangshafen der nach dem oldenburgischen Ufer kommenden Schiffe nicht mehr, wie bisher, „Port of Bremen" genannt werden soll, sondern Brake. „Zertifikate, Manifeste, Schiffspässe", so heißt es in dem Schriftstück mit großer Bestimmtheit, „für Seeschiffe, welche nur in dem diesseitigen oder han-

noverschen Gebiet liegen können, ausgestellt von Bremen, sind offenbar falsch", und nachdrücklich wird darauf hingewiesen, wie leicht dadurch gegen den Schiffer selbst der Verdacht der Fälschung, besonders zu Kriegszeiten, entstehen könne. Auch wird es den Konsuln besonders zur Pflicht gemacht, den durch solche Bezeichnungen bei Fremden entstehenden „unrichtigen Ansichten" entgegenzuwirken, daß etwa die Seeschiffahrt bis Bremen hinauf möglich sei oder daß man sich in Brake auf bremischem Gebiet und unter bremischen Behörden befinde. Um die Wahrheit endlich überall bekanntzumachen, sollen daher künftig, so wie es bisher von Bremen aus geschehen war, von Brake aus die Listen der ein- und ausgehenden Schiffe in der dortigen Zeitung und in der Zeitung der Hamburgischen Börsenhalle veröffentlicht werden.

Man wird heute, nach der Entwicklung, die die Weserschiffahrt seit der damaligen Zeit genommen hat, geneigt sein, die oldenburgischen Pläne, ebenso wie ehemals die schwedischen, für ziemlich aussichtslos zu halten. Es ist aber doch zu bedenken, daß das neue Unternehmen einen realen Grund hatte, der dem damaligen fehlte: Bremen war keine Seestadt mehr, und der gesamte überseeische Verkehr, den es an der Weser gab, ging von oldenburgischen Plätzen aus. Das war die Haupttatsache, die man in Bremen, soviel man auch gegen Oldenburg sagen mochte, nicht leugnen konnte. Und das Schicksal, das man Bremen zugedacht hatte, war doch nicht unerhört in der Geschichte: die einstmals reichste und berühmteste Seestadt Europas, Brügge, war zu einem kleinen toten Landstädtchen geworden — infolge der Versandung des Meeresarmes, an dem sie lag. Auch waren die oldenburgischen Bestrebungen keineswegs ohne Erfolge: bereits hatte der englische Konsul in Brake die meisten kleineren Schiffe von Hull und anderen Plätzen veranlaßt, nur Brake als ihren Bestimmungsort anzugeben, und ein gleiches konnte man schon in englischen Schiffslisten lesen. Warum sollte es nicht möglich sein, durch eine geschickte Politik rührige Kaufleute nach Brake und den andern oldenburgischen Häfen zu ziehen? Dazu kam noch eine andere Gefahr. Oldenburg hatte in einer Grenzregulierungsfrage noch eine Forderung an Hannover. Gelang es ihm dabei, einen alten Plan zu verwirklichen und das Dorf Dreye an der Weser, dicht oberhalb Bremens, zu gewinnen — etwa im Austausch gegen Dedesdorf —, so war die Stadt an zwei

Seiten von Oldenburg umklammert und konnte — was wäre unter den damaligen politischen Verhältnissen in Deutschland nicht möglich gewesen? — durch Chausseen oder Eisenbahnen, von denen man eben anfing zu sprechen, oder sogar, unter Benutzung der Ochtum, durch einen Kanal umgangen werden. Hatte doch auch Hannover im 18. Jahrhundert schon einmal eine Wasserverbindung von Verden durch die Oste nach Neuhaus an der Elbe — ebenfalls zur Umgehung des bremischen Handels — geplant. Dann mußte man nur weiter energisch dafür sorgen, daß Bremen ferner nicht mehr in den Schiffslisten genannt würde; so würde sein Name aus dem Gedächtnis der seefahrenden Nationen allmählich verschwinden. Dann hatte Bremen endgültig aufgehört, eine Seestadt zu sein.

Ein Jahr lang hat die bremische Regierung von den Vernichtungsplänen ihres Gegners nichts erfahren. Der Kleinkrieg — er war jetzt ungefähr 300 Jahre lang im Gange — hatte indessen nicht geruht. Im Mai 1825 war der Senator Johann Carl Friedrich Gildemeister — der Vater von Otto Gildemeister — in Berlin, um in einem neuen Streite, der um das sogenannte Lastgeld, eine bremischerseits von den Seeschiffen erhobene Abgabe, ausgebrochen war, die Unterstützung Preußens gegen Oldenburg zu gewinnen. Bei dieser Gelegenheit war es, daß er als erster von den neuen oldenburgischen Maßnahmen Kunde bekam; auch eine Abschrift der Instruktion hatte er erhalten. Sofort sandte er sie nach Bremen. Am 31. Mai abends wurde sie in der „Börsenversammlung" — so nannte man die Zusammenkünfte ohne amtlichen Charakter, in denen die Senatoren allgemeine politische Fragen besprachen —, am folgenden Tage in der offiziellen Sitzung des Senates verlesen. Selbst aus dem knappen Amtsstil des Protokolls hört man noch heraus, welchen Eindruck die Mitteilung machte. Man hatte verstanden, worum es sich handelte. „Endlich", so wurde beschlossen, „sei die Commission in auswärtigen Angelegenheiten committiert, um sorgfältigst und möglichst bald zu überlegen: ob und was in betreff der heute verlesenen Instruktion an die oldenburgischen Konsuln zu tun" sei.

Als der Senat der freien Hansestadt diesen Beschluß faßte, war in dem Kopfe ihres besten Bürgers schon der Gedanke entstanden, der die Rettung aus tödlicher Gefahr bringen sollte, ein Plan, der nach fast dreihundertjährigem Kampfe einen späten, unerwarteten und

vollständigen Sieg — nicht nur über einen hartnäckigen politischen Gegner, sondern auch über die feindlichen Naturgewalten — bedeutete. Noch einmal erwachten in dieser höchsten Not die letzten Kräfte, die der Stadt noch zur Verteidigung ihres Lebens, der Freiheit ihres Handels und „ihres" Stromes geblieben waren. Was ihre Vernichtung als Seehandelsplatz hatte herbeiführen sollen, das wurde für sie in Wahrheit der Ausgangspunkt zu einer neuen Epoche unerhörten Aufschwungs, in der sie ihre Stellung als Welthandelsplatz endgültig befestigte.

Die Antwort Bremens auf die schwerste Bedrohung, die es jemals in seiner Geschichte erlebt hat, war die Gründung von Bremerhaven.

FÜNFTES KAPITEL

DER VERTRAG MIT HANNOVER

Vorarbeiten in Bremen

In einer liebevollen und lebendigen Darstellung, die Otto Gildemeister 1852 von der politischen und kulturgeschichtlichen Entwicklung seiner Vaterstadt gegeben hat, weist er, mit dem klugen und treffenden Blick, der ihm eigen war, darauf hin, welche Bedeutung für Bremen — im Gegensatz zu dem schon zur „Weltstadt" gewordenen Hamburg — „das Familienhafte im Zusammenleben der Stadtgenossen" noch habe. Es sei, so meint er, für ein kleines Gemeinwesen oft wichtiger als die vortrefflichste Verfassung; denn es schaffe eine öffentliche Meinung, deren Urteil zehnmal schärfer treffe als das der Presse und der Volksvertretung, weil es im täglichen Umgange vollzogen werde, und es verwandle „den Ehrgeiz des Politikers in die sorgsame Strebsamkeit des Hausgenossen. Ohne dieses sittliche Element", so faßt Gildemeister seine Meinung zusammen, „würde in der Tat die altbremische Verfassung die allerschlechteste gewesen sein, die sich denken läßt: diese Zutat macht sie zu einer relativ guten".

Auch in dem engen Kreise der eigentlichen Regierenden läßt sich in Bremen dieser familienhafte Zusammenhang im besten Sinne beobachten, und die Ausführung des Beschlusses, der am 1. Juni 1825 im Senate gefaßt worden war und der zur Gründung von Bremerhaven führte, ist ein besonders deutliches Beispiel dafür. Beinahe anderthalb Jahre lang ist das große Werk nur von einer ganz kleinen Anzahl führender Männer betrieben und von ihnen allein fast bis zur Vollendung gebracht worden, und das unumschränkte Vertrauen, durch das sie untereinander ebenso verbunden waren, wie es ihnen von außen her, von ihren Auftraggebern — dem Senate — entgegen-

gebracht wurde, kann heute nur, mehr als jemals, den Neid jeder Regierung erwecken.

Es war ein Vertrauen, das allerdings wohl zum größten Teile dem Führer in dieser Sache galt, seiner Persönlichkeit und seiner Kunst, nicht nur die rechten Wege, sondern auch die rechten Männer zu finden. Smidt hätte niemals den geringsten Zweifel daran zu hegen brauchen, daß der Senat — und er war damals noch die ausschlaggebende Macht — bei allem, was er für seine Vaterstadt unternahm, unbedingt hinter ihm stehen würde, auch wenn er selbst recht gut wußte, was ihm vor einiger Zeit ein Freund geschrieben hatte: daß man ihm schon damals, als er kaum zwei Jahre Bürgermeister war, „die überwiegende Neigung zu herrschen" zuschrieb, daß man von ihm glaubte, sein Talent und seine Beharrlichkeit „besiege alle Hindernisse gebieterisch und entscheidend" und führe am Ende doch alles so, wie er es eingeleitet habe. Er hat sich dennoch nicht leichten Mutes in Sicherheit gewiegt, sondern sich die Frage, ob er das nötige Vertrauen noch besäße, und vor allem, ob er es auch verlangen könne, ernsthaft genug vorgelegt, und sein Freund und Mitarbeiter Senator Heineken hat ihm dann mit herzlichen Worten versichert, daß dieser ihnen allen „wohlbekannte Dämon der Ängstlichkeit" doch nur „ein Spiel der aufgeregten Phantasie" sei und jetzt „wahrhaftig nicht mehr spuken sollte".

Smidt war damals, in seinem 52. Lebensjahre, bereits der älteste Bürgermeister. In ganz kurzer Zeit war er von der letzten an die erste Stelle gerückt, da von den drei älteren Bürgermeistern, die zur Zeit seiner Wahl noch im Amte waren, der eine gestorben war, die beiden andern in hohem Alter ihre Würde niedergelegt hatten. Die drei, die seitdem gewählt worden waren, Michael Duntze, Hermann Nonnen und Heinrich Gröning, der Sohn Georg Grönings und Jugendfreund Smidts, waren auch an Lebensjahren etwas jünger. Von den vier Bürgermeistern führte jeder ein halbes Jahr lang das Präsidium des Senats. Eine Neuerung, die Smidt sehr bald nach seiner Wahl, nicht ohne Widerspruch, durchgesetzt hatte, bestand darin, daß das Amt der Syndici, denen bis dahin meistens die Leitung der auswärtigen Politik zugefallen war, diesen Charakter verlor und statt dessen eine „Commission für die auswärtigen Angelegenheiten" aus dem Senate gebildet wurde, deren Vorsitzender nun, unabhängig vom Wechsel des Präsi-

diums, Smidt blieb. Zu dieser Kommission gehörten neben den Senatoren Löning, Pavenstedt und Horn, der ebenfalls ein Jugendfreund Smidts war, die beiden Männer, die die eifrigsten Mitarbeiter bei den Verhandlungen über die Gewinnung des neuen Hafens an der Geeste gewesen sind, die Senatoren Johann Carl Friedrich Gildemeister und Friedrich Wilhelm Heineken. Aber Smidt war keineswegs so sehr Selbstherrscher, daß er nicht bei einem Werk, das vor allem dem Handel zugute kommen sollte, auch die Meinung der Kaufmannschaft hätte hören wollen. Sie hatte ihre Vertretung in dem Kollegium der Ältermänner, das im Schütting, gegenüber dem Rathause, seinen Sitz hatte. Aus ihrem Kreise zog Smidt von Anfang an drei Mitglieder zu den Beratungen hinzu, die Ältermänner Bolte, Fritze und Rodewald, und besonders Fritze, der übrigens 1830 auf Betreiben Smidts zum Senator gewählt wurde, hat sich nicht geringe Verdienste um das Gelingen des Werkes erworben. Alle diese Männer standen im besten Mannesalter. Smidt war unter ihnen der Älteste, der einzige, der das 50. Lebensjahr schon überschritten hatte.

Der 1. Juni 1825 ist der bedeutungsvolle Tag, an dem der Plan des Bürgermeisters Smidt „auf bremische Acquisitionen an der Geeste und auf einen Handelstractat mit Hannover“ zum erstenmal erörtert wurde. Am Abend dieses Tages hatte Smidt — wahrscheinlich in seinem Gartenhaus an der Contrescarpe, in der Nähe des Bischofstores, das er seit 20 Jahren besaß und in dem er im Sommer zu wohnen pflegte — seine Freunde, Bürgermeister Duntze, der damals das Präsidium führte, Bürgermeister Nonnen und Senator Dr. Heineken, bei sich zu Gaste, und ihnen berichtete er von dem Plan, der ihm „in voriger Nacht in Gedanken gekommen“ war. Es war nichts ganz und gar Neues. Wir wissen, daß diese Möglichkeit schon mehrmals, auch von Smidt selbst einmal, erwogen worden war und daß man ihre Schwierigkeiten jedesmal für unüberwindbar erklärt hatte. Aber nun mußte es dem Blindesten offenbar werden, daß die Lage, die man bisher für unbequem, aber doch erträglich gehalten hatte, in Wahrheit lebensgefährlich war und daß sich ein anderer Ausweg nicht mehr finden ließ. Dazu übernahm die Führung jetzt ein Mann, der nach den Erfolgen, die er bisher gehabt hatte, und nach der Stellung, die er in der deutschen Diplomatie einnahm, sich wohl zutrauen durfte, daß ihm auch dieses Werk gelingen würde. Es wird unter den Freun-

1825. Mai 31 - Abds - Verhandlung - Verkehr
der Hannöv. Commissarien

1825. Juni 1. Abds 5 Uhr (Hohe Gäste) Hohe
Namen d. Herrn, deren ich
die mir in voriger Nacht in Hannover zu
meinem Herrn mit beschr. Aufgabe an
den Hannöv. Hof ein Schreiben mit Ihm
nach Hause nahm.

1825 Juni 2. Abds Hohe Gäste. Namen
d. Herrn, Lenning, Gruben, Arndt, Hohe
d. Volke by mir in Hannover.

1825 Juni 12.13. Hohe Namen d. Arndt Gäste
auf Hannover.

1825. Juni 19 – 29. meine Reise nach Hanno-
ver.
1825. Aug 15 – Rückkehr Abends – Besuch
1825. Aug 27 – 30. Besuch v. Hannöv. Cab. Rath
in Bremen.

1825. Sept 14.15. Besuch des Ministers v. Bremen
in Bremen

Chronologische Aufzeichnung des Bürgermeisters Smidt über seine Verhandlungen mit Hannover (vgl. S. 11).

den kein Zweifel gewesen sein: man mußte und man durfte es wagen, und man würde es vollenden.

In den nächsten Tagen wurden die Besprechungen mit den übrigen Mitgliedern der „Commission für die auswärtigen Angelegenheiten" und mit den Ältermännern Fritze und Bolte fortgesetzt. Man verstand überall sofort, daß hier von etwas Größerem die Rede war als nur von der Beseitigung einer augenblicklichen Verlegenheit. Man fühlte, daß es sich um die Behauptung Bremens als Seestadt in einer rasch sich verändernden Welt handle, daß es um das Leben der Vaterstadt ging, und in diesem großen Sinne faßte man den Plan auf. Das Verhältnis zu den konkurrierenden Häfen am Rhein und an der Elbe, die politische und wirtschaftliche Lage Deutschlands, die voraussichtliche Entwicklung des Welthandels: das alles wurde bei den Beratungen von vornherein, und auch später immer wieder, in Betracht gezogen. Zwei eben beginnende große Veränderungen, die für das Wirtschaftsleben der ganzen Welt von höchster Bedeutung waren, spielten bei allen Erörterungen eine besondere Rolle: einmal die Befreiung Südamerikas, von der ja alle handeltreibenden Staaten die größten Wirkungen erwarteten, und dann die Anlage von Eisenbahnen. Es waren freilich noch keine Dampfeisenbahnen gemeint, die es damals noch gar nicht gab, wenn auch ihr Erscheinen unmittelbar bevorstand — am 27. September 1825 fuhr in England zwischen Stockton und Darlington die erste Eisenbahn im heutigen Sinne —, sondern nur die Legung von Schienen neben den Chausseen, auf denen dann die Lastwagen wie bisher von Pferden, nur viel schneller und viel stärker belastet, gezogen werden sollten. Es bestanden damals solche Einrichtungen in England, und auch in Deutschland wurde ihre Einführung erwogen. Von dem Plane einer solchen „Eisenbahn", die von Braunschweig und Hannover nach Hamburg führen sollte, hörte man in Bremen ebenfalls gerade in jenen Tagen zum erstenmal, und man sah hier einen weiteren Anlaß, vor einer Benachteiligung Bremens — diesmal gegenüber Hamburg — auf der Hut zu sein und mit Hannover darüber zu verhandeln. Schon hier zeigte es sich, mit wie sicherem Urteil Smidt seine Mitarbeiter gewählt hatte. Aus den Denkschriften, die Bolte und Fritze auf seine Veranlassung über den Wert künftiger Eisenbahnen geschrieben haben, erkennt man den weiten Blick, mit dem diese Männer zukunftsreiche Gedanken zu beurteilen wußten. Da war nichts

von der krämerhaft kleinlichen Gesinnung, mit der man an manchen Orten noch viel später die Eisenbahnen abgelehnt hat. Klar und hoffnungsvoll sieht Bolte „die generelle Umgestaltung aller Verhältnisse — und sicher eine glückliche“ — in der ganzen Welt, die ungeheure Steigerung der Produktion als eine Folge dieser Erfindung voraus; deutlich spricht der Geist der neuen Zeit aus ihm, wenn er, als ein Gesinnungsgenosse Friedrich Lists, vor allem darauf dringt, den Gedanken nur großzügig aufzufassen; „denn nur dann kann er allen nützen“. Beide verlangen, ebenso wie Gildemeister in einem dritten Aufsatz, auch für Bremen eine Eisenbahnverbindung mit Hannover und womöglich ihre Fortführung bis nach dem geplanten Geestehafen, wodurch dann auch das nahe Cuxhaven, zumal wenn im Winter die Weser einmal zufröre, noch zu einem Vorhafen für Bremen werden könne.

Wo Männer von solcher Sinnesart mit einem Führer wie Smidt zusammentrafen, da hatte ein großer Plan wohl Aussicht auf schnelle Förderung. Schon wenige Tage, nachdem Bolte zuerst von dem neuen Vorhaben gehört hatte, schrieb er ausführlich an Smidt über diese Sache, die wie noch keine andre seit der Wiederherstellung Bremens sein Interesse erregt habe, und trat mit einem wahren Feuereifer für die Verwirklichung des „großen und herrlichen Gedankens“ ein. Auch Oldenburg könne sich mit Hannover, zum Schaden Bremens, zusammentun; nicht alles sei zu allen Zeiten möglich; es komme auf den günstigen Augenblick an, der sei jetzt gegeben, — und auf den Mann, der die Sache für Bremen oder für Oldenburg in die Hände nehme. Hier darf vor allem keine Kleinlichkeit vorherrschen; mögen die Kosten eine halbe Million betragen — Bremen wird sie aufbringen können, denn „dieser Erwerb wäre jedes Opfer wert, welches Bremen überhaupt zu bringen imstande ist“.

Am 12. und 13. Juni fuhren Bürgermeister Nonnen, Ältermann Fritze und Kapitän Wendt nach Geestendorf und überzeugten sich, daß eine Hafenanlage dort oder allenfalls auch etwas weiter oberhalb am Neuenlander Siel, wohl möglich sei. Am 17. Juni gab Smidt im Senate im Namen der auswärtigen Kommission einen Bericht über die Lage und machte — zunächst nur ganz allgemein — seine Vorschläge. Einige Monate vorher hatte die Kommission den Auftrag erhalten, über die Möglichkeit einer Neuordnung des Quarantänewesens,

für das bis dahin Oldenburg allein, nicht gerade sehr sachgemäß, gesorgt hatte, zu beraten. Schon bei diesem Gegenstand hatte es sich ergeben, daß es für Bremen, da es zu schwach war, um der oldenburgischen Politik allein wirksam entgegentreten zu können, nur einen Weg gab, der Erfolg versprach: ein Bündnis mit Hannover. Das ist denn auch der Grundgedanke der Ausführungen, die Smidt am 17. Juni im Senate machte. „Wir befinden uns nun einmal in dieser ungünstigen Lage, wir bedürfen nun einmal entweder der Handelsapathie der an der Niederweser belegenen Staaten oder einer engeren Handelsallianz wenigstens mit einem derselben." Smidt schildert eindringlich die Gefahren, die sich aus dem „vor länger als 150 Jahren erfolgten Verlust der reellen Basis des bremischen dominii Visurgis", des Gebietes von Lehe und Bederkesa, allmählich für den Handel der Stadt ergeben haben, er erwähnt seine „achilleische Fersenstelle", die durch die oldenburgische Konsulatsinstruktion so empfindlich getroffen werde, und die Möglichkeit, daß Bremen einmal ganz von Oldenburg umklammert würde. Er spricht von den notwenigen Verhandlungen über das Quarantänewesen, von dem braunschweigisch-hamburgischen Eisenbahnprojekt und von dem Interesse, das Hannover doch natürlicherweise an dem Handelsverkehr auf der Niederweser haben müsse. Ein Beweis dafür sind seine Aufwendungen für den Hafen zu Geestendorf, die nur darum nicht den rechten Erfolg gehabt haben, weil Hannover „ohne die gehörige Sachkunde und ohne Benutzung des Beirats und der Erfahrung, welche die Praxis der bremischen Schiffahrt und des bremischen Handels ihm hätte darbieten können, dabei verfuhr". Es ist freilich ein ungerechter Vorwurf, wenn Smidt meint, daß man „wahrscheinlich bremische Eifersucht fürchtete". Hannover hat sich ja 1817 mit der Bitte um Mitarbeit an die bremische Kaufmannschaft gewandt, allerdings, wie es scheint, nicht an den Senat, und vielleicht aus diesem Grunde hat Smidt, der überdies damals in Frankfurt war, von dem Schritt nichts erfahren. Das Kollegium der Ältermänner hat damals eine ablehnende Antwort gegeben; ob mehr aus Eifersucht oder aus Bequemlichkeit, ist nicht zu entscheiden. Doch wie dem auch sei, das übliche Mißtrauen war sicher auf beiden Seiten vorhanden, und Smidt hat auch hierin klar das Notwendige erkannt, wenn er nun schon in diesem Bericht beredt und ausführlich den Grundsatz entwickelt, nach dem es künftig Politik zu

treiben gelte: daß es vor allem darauf ankomme, Hannover zu überzeugen, daß, wie er es später immer wieder formuliert hat, „das Handelsinteresse Hannovers und Bremens im wesentlichen das nämliche sei". In diesem Sinne schlägt er vor, Verhandlungen mit dem Nachbarstaate anzuknüpfen, und stellt in der zugleich schwungvollen und umständlichen Sprache, die er in amtlichen Schriftstücken anzuwenden liebt, im Namen der Kommission den Antrag: „daß der Senat eine vertrauliche Sendung an das hannoversche Ministerium beschließen möge, um den vorstehenden Ansichten gemäß dasselbe zur Eröffnung von Verhandlungen zwischen beiden Staaten zum Zwecke der Erleichterung wie der Vergrößerung des bremischen wie des hannoverschen Handels- und Gewerbeflors, sowie zu den deshalb erforderlich erscheinenden näheren Untersuchungen und Beratungen aufzufordern, auf daß mittelst solcher Unterhandlungen dem Nachteile möglichst vorgebeugt werde, welcher Bremen unfehlbar treffen müßte, wenn Hannover sich zu solchen Zwecken näher und inniger mit Oldenburg oder mit Braunschweig und Hamburg vereinigte und das, was es für Handel, Schiffahrt und Communication aufzuwenden imstande ist, vorzugsweise in dem Interesse jener Staaten zu unternehmen begönne und seine Kräfte in der Verbindung mit ihnen erschöpfte".

In dem ganzen Bericht ist mit keinem Wort von der geplanten Anlage eines eigenen bremischen Seehafens, von der Erwerbung hannoverschen Gebietes die Rede. Es war Smidts Absicht und es war, wenn der Plan nicht von vornherein durch die verschiedensten Gegenwirkungen durchkreuzt werden sollte, auch unbedingt notwendig, daß das eigentliche Ziel der Verhandlungen, die jetzt begonnen werden sollten, so lange wie nur irgend möglich streng geheimgehalten wurde. Und wirklich hat Smidt es durch ein kunstvolles Vertuschungssystem erreicht, daß fast anderthalb Jahre hindurch in Bremen und Hannover keine zwanzig Menschen von dem beabsichtigten großen Werke etwas erfuhren. Er hat, wenn er in Hannover gewesen war oder in Bremen Besuch von Mitgliedern der hannoverschen Regierung gehabt hatte, neben den wahrheitsgemäßen Darstellungen für die Eingeweihten lange „offizielle" Berichte für das Plenum des Senats verfaßt, in denen er von irgendwelchen Verhandlungen über nebensächliche Punkte, die auch noch stattgefunden hatten, ausführlich erzählte. Er hat dann

auch noch für diese Mitteilungen strengste Verschwiegenheit verlangt — sie mußten „in Hale" gehalten werden, wie der übliche alte Ausdruck lautete — und sich dafür, um den Eindruck noch zu verstärken, auf den dringenden Wunsch der hannoverschen Regierung berufen. Als er über seine erste Reise nach Hannover einen solchen offiziellen Bericht gab, empfahl er, im Publikum die Meinung zu verbreiten, er sei nur zu einer kleinen Ausspannung dorthin gefahren und um mit seinen Söhnen, die in Göttingen studierten, zusammenzutreffen, oder wenn das nicht möglich sei, solle man die „Lastgeldsangelegenheit" als den Grund seines Aufenthalts in Hannover angeben. Auch in seinen Privatbriefen ist er sehr vorsichtig. Neben den Berichten an Senator Heineken, die die eigentliche Wahrheit enthalten, schreibt er lange Briefe an seinen Freund Horn, der anfangs nicht zu den Eingeweihten gehörte, über den angeblichen Verlauf der Verhandlungen, und Horn läßt sie im Senate verlesen. Aber selbst Heineken gegenüber wagt er nicht immer ganz offen zu sein; wenn er jedoch sein volles Herz gar nicht wahren kann, so schreibt er zwischen die Zeilen des ursprünglichen Briefes noch weitere Mitteilungen mit unsichtbarer Tinte.

So beschloß der Senat dem Antrage gemäß die „vertrauliche Sendung" nach Hannover, für die er natürlich Smidt bestimmte, ohne dessen eigentliche Pläne zu kennen. Man wünschte nur noch, daß auch die Bürgerschaftsdeputierten der sogenannten Sicherheitskommission, die Ältermänner Gabain, Tidemann und Wilhelmi, von dem, was Smidt im Senate vorgetragen hatte, Kunde erhielten. Das geschah noch am selben Abend; auch sie waren der Meinung, daß die Schwäche des bremischen Staates „in Beziehung auf die Verhältnisse der Niederweser" nur durch eine „radikale Kur" beseitigt werden könne, am besten dadurch, daß man einen festen Punkt, der zur Anlage eines Hafens geeignet sei, mit voller Souveränität von Hannover zu erwerben suche, und daß ein solcher Gewinn „der bedeutendsten Staatsopfer wert und daher bei jeder sich darbietenden günstigen Gelegenheit mit allen Kräften zu erstreben sei". Zwei Tage später, am Sonntag den 19. Juni, trat Smidt seine Reise an; sie wurde mit größter Eile zurückgelegt, und so kam er bereits an demselben Tage, nach 17stündiger Fahrt, abends um $^1/_2$10 Uhr in der „Hasenschenke" in Hannover an.

Die ersten Verhandlungen in Hannover

Über die Verhandlungen, die nun begannen und ununterbrochen beinahe anderthalb Wochen dauerten, hat Smidt selbst einen sehr ausführlichen und interessanten Bericht geschrieben. Vielleicht gibt es nicht viele Gelegenheiten, wo man diese fesselnde Persönlichkeit so in ihrem Elemente beobachten kann: wie er die Menschen zu behandeln versteht, wie er mit Klugheit und diplomatischer Geschicklichkeit die größten Schwierigkeiten überwindet, wie er sich durch seine Liebenswürdigkeit und Redlichkeit überall sofort Vertrauen erwirbt und damit einen überraschenden Einfluß gewinnt und wie er bei aller Arbeit doch Zeit hat, in seinen Briefen von den verschiedensten andern Dingen zu schreiben, von seinen Nelken zum Beispiel, die der Gärtner „ja nicht vergessen" und „buchstäblich" so behandeln soll, wie er es ihm befohlen hat; wie er scherzhafte kleine Erlebnisse in geradezu novellistischer Aufmachung erzählt, wie er sich über den österreichischen Geschäftsträger lustig macht, der ihn habe aushorchen wollen, aber nur etwas von der Freude des Vaters über das Wiedersehen mit seinen Söhnen zu hören bekommen habe, worüber er nun wohl nach Wien berichten werde, „und es ist immer möglich, daß die feine Nase des Hofrats Gentz etwas von allerheimlichsten demagogischen Umtrieben in Göttingen wittert, welche ich durch meine Söhne zu dirigieren suche" — die Hansestädte und besonders Bremen waren bei Metternich damals seit langem politisch verdächtig — und der österreichische Konsul werde sich dabei noch „durch einen allergeheimsten Auftrag, sich in der Stille danach zu erkundigen, ungemein geehrt" fühlen.

Am Tage nach seiner Ankunft ging Smidt morgens um 10 Uhr unangemeldet zum Minister von Bremer. Gleich mit den ersten Worten sagte er ihm ein paar Schmeicheleien: er sei zwar nur auf der Durchreise nach Göttingen, wo er seine Söhne mit seiner Ankunft überraschen wolle — eine kleine Ausspannung, die er sich vor dem Beginn des Präsidiums, das er Anfang Juli wieder zu übernehmen habe, noch eben gönnen wolle —, aber er wolle doch diese Gelegenheit benutzen, um durch einen kurzen Besuch die Gesinnungen des Vertrauens, mit denen der Minister ihn immer beehrt habe, nach zwei Jahren, in denen er nicht die Ehre gehabt habe, ihn zu sehen, soviel an ihm liege, zu beleben und zu verstärken, und es sei, so fährt er fort, sowohl ihm

persönlich wie seinem Staate an diesem Vertrauen außerordentlich viel gelegen, „da Bremen in so nahen und bei so vielfachen Gelegenheiten zur Sprache kommenden Beziehungen mit Hannover sich befinde und die Cultivierung eines guten Einverständnisses sich empfehle". Der Minister, wie sich denken läßt, „nahm das sehr gut auf". Er war ein alter Herr, und nicht alle Leute, mit denen er zu tun hatte, waren so liebenswürdig. Übrigens meinte er, das Verhältnis zu Bremen sei ja das beste, er wisse nicht, daß noch Differenzen beständen. Gewiß, antwortete Smidt, aber ihm sei es keineswegs bloß um das Negative zu tun; er dächte daran, wie man durch ein positives Zusammenwirken bei gemeinschaftlichem guten Willen zu manchem Nützlichen und Heilsamen für beide Staaten gelangen könnte. Aber das sei ein wichtiger Punkt; um den zu besprechen, brauche man mehr Zeit, als er bei diesem unangemeldeten Besuche in Anspruch nehmen dürte; der Minister möge ihm Tag und Stunde dazu bestimmen, er werde gern einige Tage deshalb hier bleiben. Man vereinbarte den folgenden Vormittag, und Smidt wollte sich empfehlen. „Aber Sie könnten mir doch", fügte von Bremer nun noch hinzu, „mit ein paar Worten den Gegenstand nennen, damit ich mich ein wenig darauf präparieren könnte; ich habe heute so große Eile nicht — setzen Sie sich doch wieder!"

Und Smidt setzte sich. Dann hielt er einen kleinen Vortrag, klug und wohldurchdacht. Der Gegenstand, begann er, sei das gemeinschaftliche Interesse Hannovers und Bremens an der Schiffahrt, dem Handel und der daraus hervorgehenden Industrie, besonders in Beziehung auf die Niederweser. Und damit der Zuhörer das Leitmotiv auch gut behielte, wiederholte er das Wort vom gemeinschaftlichen Interesse in der nächsten Minute noch zweimal. Er ging dann zunächst auf das Verhältnis zu Oldenburg ein und verhehlte nicht seine Verwunderung über die Nachgiebigkeit, mit der Hannover der oldenburgischen Vorherrschaft auf der Weser und den Übergriffen zusähe, die dieser Staat sich selbst seinem so viel größeren Nachbarn gegenüber zuschulden kommen ließe. Auf den Minister machte dies schon sichtlichen Eindruck. Man habe aber doch bei Geestendorf auch etwas für die Schiffahrt getan, meinte er ein wenig kleinlaut, und es werde noch mehr geschehen. Damit sei es aber nun doch nicht allzu weit her, erwiderte Smidt; man sei dort leider „mit zuviel Ökonomie" vorgegangen. Wenn Hannover sich einmal des Rates und der Hilfe Bre-

mens bei solchen Unternehmungen bedienen werde, so könne ihm das gewiß nur von Nutzen sein. Man müsse doch endlich einmal über die Zänkereien um Kleinigkeiten, von denen die Weserschiffahrtsakten, von den ältesten bis auf die neuesten Zeiten, voll seien, hinwegkommen — jetzt, wo infolge der Emanzipation Südamerikas für den Handel aller Nationen große Dinge bevorständen. Solle etwa Deutschland wieder nur, wie gewöhnlich, den letzten und geringsten Vorteil davon haben? Vom deutschen Bund sei ja natürlich nichts zu erwarten; die interessierten Staaten müßten sich selber helfen. Das habe man jetzt in Bremen eingesehen und daher beschlossen, etwas Großes zu unternehmen. Allein könne man es allerdings nicht, mit einem der beiden Nachbarn an der Weser müsse man sich verbinden, und die Frage, ob das Oldenburg oder Hannover sein müsse, sei reiflich erwogen und diskutiert. Der augenblickliche Vorteil weise Bremen ja natürlich auf Oldenburg hin, da dort das Fahrwasser vorüberführe und alle Hafenanstalten im Besitz dieses Staates seien, während es auf dem rechten Ufer noch nichts dergleichen gäbe. Entscheidend aber seien nicht diese äußeren Umstände gewesen, sondern, aufrichtig gesprochen, das größere Vertrauen, das man zu der hannoverschen Regierung haben dürfe, von der man in Bremen seit Jahren ebenso viel Loyalität erfahren habe wie Perfidität von der andern Seite. Und man könne nicht warten, bis etwa der Tod des alten Herzogs in Oldenburg einmal andre Verhältnisse schaffe — Herr von Bremer bemerkte dazu, daß dieser Fall keine Veränderung der Gesinnungen bewirken würde —, denn gerade jetzt sei die Lage in Bremen außerordentlich günstig: der Staatskredit sei gesichert, die Obligationen ständen 2% über pari, das Geld zu bedeutenden Unternehmungen sei wohlfeil zu haben. Dazu herrsche zwischen Senat und Bürgerschaft die vollkommenste Eintracht, und endlich sei, das wolle er freimütig gestehen, auch das persönliche Vertrauen, das zwischen den Leitern der beiden Regierungen jetzt bestehe — Smidt war ja im Begriff, das Präsidium zu übernehmen —, mit in die Wagschale gelegt worden; man sei überzeugt, daß Herr von Bremer der Mann sei, der sich über kleinliche Rücksichten zu erheben und anscheinende Schwierigkeiten mit Leichtigkeit zu besiegen wisse. Es komme nun darauf an, ob Hannover zu Besprechungen mit Bremen bereit sei. In acht Tagen könne schon viel geschehen, wenn man sich vertraue und verstehe.

Der Minister hatte diese Rede fast ohne Unterbrechung angehört. Die Sache sei allerdings von großer Wichtigkeit, bemerkte er nun. Es sei nur schade, daß die hannoverschen Sachverständigen zur Zeit alle mit der Reparatur der Schäden beschäftigt seien, die die große Flut im Februar verursacht habe (es sollte sich später herausstellen, daß die Verhinderung der Sachverständigen von größtem Vorteil war). Er versprach aber, die Sache ernstlich zu überlegen, und bat Smidt deshalb, nicht schon am folgenden, sondern erst am übernächsten Tage wiederzukommen. Die Geheimhaltung, die Smidt noch gewünscht hatte, sagte er ebenfalls zu. Er wolle sehen, was zu tun sei.

Nach diesem Erfolg — daß es das war, konnte man bald bemerken — ging Smidt zu dem Geheimen Kabinettsrat Rose. Diese Beamten leisteten die eigentliche Arbeit der Regierung. In den Kreisen des Adels selbst, für den natürlich die höchsten Ämter reserviert waren, pflegte man harmlos zu sagen, daß jemand etwa „Minister unter dem Kabinettsrat Rehberg" gewesen sei. So ist auch in den Verhandlungen, die Smidt jetzt begann, fast die ganzen zwei Jahre hindurch Rose sein eigentlicher Partner gewesen. Auch mit ihm war Smidt schon von früher bekannt. Die gemeinsame Arbeit hat die beiden Männer dann auch persönlich näher zusammengeführt. Rose hat die ganze Sache stets großzügig aufgefaßt. Er hat, nachdem er einmal für den Plan gewonnen war, eifrig und hingebend dafür gearbeitet, in der aufrichtigen Überzeugung, daß wirklich aus der Beförderung des gemeinsamen Besten auch seinem Staate der größte Vorteil erwachse. Aber eben weil seine Aufgabe die praktische Arbeit, die Durchführung im einzelnen war, so war es bei ihm nicht mit einer schwungvollen politischen Rede getan. Er bekam sie zwar auch zu hören, aber sie machte ihm keinen Eindruck, und Smidt wußte auch selbst gut genug, daß dies hier nicht viel mehr als eine Einleitung bedeuten konnte. Hier mußte eine viel härtere Arbeit geleistet werden. Aber auch dafür war Smidt der rechte Mann, der um den Erfolg nicht bange zu sein brauchte.

Da das Gespräch bei dem Vormittagsbesuch bald unterbrochen wurde, so schlug Smidt seine Fortsetzung am Abend vor und lud Rose zum Tee zu sich ein. Er erschien zur verabredeten Zeit, und es begann eine fast dreistündige Unterhaltung, in der man nun auch bald zu dem schwierigsten Punkt des ganzen Unternehmens kam, der Frage

einer Gebietsabtretung. Rose hatte inzwischen mit dem Minister gesprochen und von ihm den Auftrag erhalten, „weiter in den Text zu gehn“ und zu fragen, was Bremen denn eigentlich wolle. Smidt holte seine Karte der Unterweser hervor und sprach zunächst über Geestendorf, wobei er seine „kürzlich erlernte Weisheit zu Markte brachte“. Rose sagte selbst, daß bei Geestendorf viel mehr hätte geschehen müssen; das würde aber noch an 200 000 Taler gekostet haben und so viel sei die Sache für Hannover nicht wert; selbst wenn aber jetzt Bremen das Geld dazu hergäbe, so hätte man doch gar keine Garantie, daß die Schiffe nun auch wirklich dahin und nicht mehr nach den oldenburgischen Häfen gingen. Das war die Stelle, wo Smidt einhaken konnte; und es sprach zugleich der nüchterne realpolitische Verstand wie der kluge, im besten Sinne kaufmännische Geist seiner Vaterstadt aus dem Argument, das er jetzt anführte und das er — ebenso wie den Satz von dem gemeinsamen Interesse der beiden Staaten — anderthalb Jahre lang immer wiederholt hat: freilich könne man dem Handel und der Schiffahrt die Wege nicht vorschreiben; aber dann müsse man eben dafür sorgen, daß sie selbst ihr Interesse dabei fänden, die Hilfsanstalten des rechten Weserufers zu benutzen! Und er fing an, von dem „großen, umfassenden und konsequent durchgeführten System“ zu sprechen, das dem Kaufmann die Sicherheit und Bequemlichkeit, die ihn anlocken werde, gewähre. Er sprach es zunächst nicht mit klaren Worten aus, worauf es wesentlich ankomme, sondern redete statt dessen von der notwendigen guten Chaussee, einer zweckmäßigen Regelung der Abgaben, und schilderte lebhaft die mannigfachen Vorteile, die sich aus der Anlage eines bremischen Hafens an der Geeste für Bremen, aber vor allem auch für Hannover ergeben würden. Die Fischerei zum Beispiel, die jetzt widernatürlich den Blankenesern zufalle, werde dann von Hannover aus betrieben werden, und wenn in Vegesack schon täglich 400—500 Hannoveraner ihr Brot fänden, so werde die Versorgung von Tausenden von Geestendorf ausgehen; immer wieder stellte er es als das große — und vor allem für Hannover erstrebenswerte — Ziel hin, daß es gelte, eine überwiegende Konkurrenz des rechten Weserufers über das linke zu begründen.

Aber mit allen diesen lockenden Zukunftsbildern gelang es Smidt doch nicht, seinen Zweck zu erreichen: Rose übersah trotz alledem keineswegs die Forderung eines unerhörten Opfers, das dem souve-

ränen Königreich Hannover da zugemutet werden sollte. Er gab zu, daß sich das alles „ganz vortrefflich hören" ließe; wenn man nur nicht, wie er aus Smidts „Redensarten und Argumenten doch beinahe annehmen müsse, eine Abtretung von Hoheitsrechten begehre; daran dürfte nicht zu denken sein". Er halte es nicht für unmöglich, durch vereintes und redliches Zusammenwirken den Hauptzweck auch so zu erreichen, aber eine Gebietsabtretung dürfe nicht verlangt werden. Und er begann, eine Menge wichtiger Bedenken dagegen anzuführen, wie zum Beispiel die militärische Bedeutung des Platzes — wobei er nur vergaß, zu erwähnen, daß dafür bisher stets nur nicht-hannoversche Regierungen, die Schweden, die Preußen, die Franzosen, praktisches Verständnis gezeigt hatten —, ferner die vermehrte Gefahr des Schmuggels, die schon bei den bisherigen drei Enklaven, dem oldenburgischen Land Wührden, dem hamburgischen Cuxhaven und dem bremischen Vegesack, groß genug sei. Aber er glaubte vermutlich selbst nicht an das Gewicht dieser Gegengründe. Sie sollten nur zur Gesellschaft dienen für den einen, über den „vollends gar nicht hinwegzukommen" sei, von dem er aber wohl selbst das Gefühl hatte, daß er seinem Partner nicht ganz so wie ihm selbst imponieren würde: es war der „Ehrenpunkt". Nicht einmal in der Möglichkeit eines Gebietsaustausches sah er einen Ausweg aus den Schwierigkeiten, die sich aus dieser Forderung ergaben.

Für Smidt kam ein solcher Widerstand ja nicht unerwartet; hatte er doch selbst, als er vor neun Jahren den Gedanken, den er jetzt verwirklichen wollte, zum ersten Male erwog, eine Gebietsabtretung für unerreichbar erklärt. Aber nun trieb die Not dazu, das für unmöglich Gehaltene doch zu versuchen und für einen Kämpfer wie Smidt war die Größe der Schwierigkeit nur ein besonderer Reiz und ein Ansporn, alles einzusetzen, um trotzdem für seine Vaterstadt den Sieg zu gewinnen. „Hierüber entspann sich nun", so berichtet er weiter, „eine lange und ausführliche Unterhaltung, deren Detail ich nicht mehr zu wiederholen vermag, worin ich alles aufzubieten suchte, die Notwendigkeit von Überlassungen mit voller Hoheit zu demonstrieren und die gegen dieselben gemachten Einwürfe, so gut es gehen wollte, zu bekämpfen und zu schwächen."

Die Frage der Gebietsabtretung blieb natürlich auch weiterhin der Hauptstreitpunkt in den Verhandlungen. Sie allein war der Grund,

weshalb man anderthalb Jahre brauchte, um zum Ziele zu kommen. Wäre sie nicht gewesen, man wäre gewiß schon in den ersten acht Tagen einig gewesen. Was Smidt in dieser Sache anführen konnte, war im Grunde immer dasselbe, anderthalb Jahre lang, immer wieder seine drei oder vier Hauptargumente: ohne die Hoheitsabtretung werde man keinen bremischen Hafen erhalten; dann habe aber auch niemand ein Interesse daran, gerade diesen Platz an Stelle der oldenburgischen aufzusuchen; dann werde es also auch keine siegreiche Konkurrenz des rechten Ufers gegen das linke geben; dann würden also die gemeinschaftlichen Interessen beider Staaten genau so vernachlässigt bleiben wie bisher. Smidt erwähnte auch die oldenburgische Konsulatsinstruktion von 1824 und konnte so das Streben dieses Staates nach Alleinherrschaft auf der Weser beweisen, durch das schließlich nicht nur der bremische Seehandel vernichtet, sondern auch jede zukünftige Betätigung Hannovers auf diesem Gebiete sehr erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht worden wäre. Rose, der das Schriftstück noch nicht kannte, war denn auch „sehr frappiert". Dann führte Smidt das Gespräch an, das er im Winter 1814/15 mit dem Grafen Münster gehabt und in dem der Minister erklärt hatte, daß ein unabhängiges Bremen viel nützlicher für Hannover sei, als wenn es eine hannoversche Landstadt sei, und er suchte denselben Gedanken auf den Platz an der Geeste anzuwenden und dieselben Folgerungen daraus zu ziehen. So würde das, was Hannover jetzt an Bremen abtreten sollte, nur ein Samenkorn sein, „das man aufopfernd in die Erde werfen, um zehnfältige Früchte davon zu ziehen", und es werde, so erklärte Smidt, gar nicht anders kommen können, als daß „von dieser zehnfältigen Frucht der siebenfache Teil in die hannoverschen und nur der Überrest in die bremischen Scheuern gesammelt würde". Und er suchte weiterhin mit aller Beredsamkeit deutlich zu machen, daß der Gebietsverlust wirklich kein untragbares Opfer für Hannover bedeute. Der Ehrenpunkt werde bei einem Gebietsaustausch doch gerettet werden: die Hoheit über das Stück Land, das Bremen dafür anbieten könne — es handelte sich um ein Gelände an der Wörpe, westlich von Lilienthal, das Hannover wegen einer besseren Verbindung dieses Ortes mit Ottersberg gebrauchen konnte —, sei zwar nicht so wertvoll wie die über die Uferstrecken an der Weser, die Bremen zu erwerben wünsche; das werde aber doch dadurch aus-

geglichen, daß Hannover durch die Abtretung einen großen Gewinn machen werde. Auch handle es sich um fast unbewohnte Stellen mit nur ganz wenigen Gebäuden; Bremen erstrebe wirklich keine Vermehrung seiner Untertanen, es weise jährlich Hunderte zurück, die sich in der Stadt niederzulassen wünschten; der Gebietserwerb sei nur Mittel zum Zweck; für die militärische Verteidigung wolle man Hannover auch alle nötigen Rechte zugestehen. Überdies werde Hannover ja Lehe und Geestendorf mit dem ganzen linken Geesteufer behalten. Schließlich wurden auch noch die Kosten erwähnt. Rose hatte von 200 000 Talern gesprochen und für Hannover war es gewiß ein Fortschritt der Erkenntnis, daß man nach den 3000 Talern des Jahres 1798 und den 80 000 von 1818 jetzt schon eine so viel größere Summe für erforderlich erklärte, wenn man auch nicht bereit war, sie aufzuwenden. Aber Smidt wußte natürlich, daß auch 200 000 Taler noch lange nicht genug waren. Trotzdem hielt er zunächst an dieser Zahl fest, die dann sogar in den endgültigen Vertrag hineingekommen ist. Aber, das mußte er zum Schluß noch einmal betonen, in Bremen würde eine solche Summe natürlich nur dann bewilligt werden, wenn sie für einen bremischen Hafen bestimmt war, und nur so würde auch der für Hannover so wünschenswerte Zustand erreicht werden, der „dem rechten Weserufer auf immer die Blüte des bremischen Handelsverkehrs sicherte".

Das waren die Verhandlungen des ersten Tages. Alles Wesentliche war in ihnen bereits besprochen worden. Der nächste Tag verlief ganz ruhig für Smidt. Nur bemerkte er bereits frühmorgens durch eine Begegnung auf dem Korridor seines Gasthauses zu seinem Erstaunen, daß auch der oldenburgische Regierungsrat von Suden nach Hannover gekommen war und auf derselben Etage Quartier erhalten hatte. Es war ein bloßer Zufall, aber doch ein Anlaß, um so strenger für die Wahrung des Geheimnisses zu sorgen. Erst am folgenden Morgen — es war der Tag, den von Bremer für eine weitere Unterredung bestimmt hatte — ging Smidt wieder zu Rose, den er abends zuvor nicht angetroffen hatte, und erfuhr von ihm, daß eine Versammlung aller Minister und Kabinettsräte für den Antrag im ganzen günstig gestimmt gewesen sei, aber von einer Hoheitsabtretung habe man durchaus nichts wissen wollen. Allerhöchstens könne man sich mit einem Verhältnis einverstanden erklären, wie es bis 1803, noch von der

Schwedenzeit her, in Vegesack bestanden habe, wo Bremen zwar Eigentümer, die Hoheit aber bei Hannover gewesen sei. Die Erinnerung an diese unklaren Verhältnisse, die er selbst noch erlebt hatte, war jedoch nicht gerade verlockend für Smidt, und er blieb unerschütterlich bei seiner ursprünglichen Forderung. Kein Einwand, auch nicht der Hinweis auf den Widerstand in England, konnte ihn wankend machen. Wer den Zweck wolle, erklärte er, müsse auch die Mittel wollen, und als Rose ihn aufforderte, er möge nun Grundsätze — „Basen", wie man sie nannte — für die Verhandlungen entwerfen, und ihn dann fragte, was er vorschlagen würde, erwiderte Smidt: „Ich kann nur zu Papier bringen, was ich Ihnen vorgestern schon gesagt habe."

Als Smidt gerade mit der Niederschrift der Basen beschäftigt war — er wollte sie mittags schon dem Minister vorlegen —, trat plötzlich Dr. Gildemeister zu ihm ins Zimmer. Er war auf der Rückreise von Berlin und hatte von Bremen die Weisung erhalten, Smidt in Hannover aufzusuchen. Er wußte noch nichts von den neuen Plänen, zu denen er selbst vor einigen Wochen durch die Mitteilung der oldenburgischen Konsulatsinstruktion den Anstoß gegeben hatte; so „kam ihm alles wie aus den Wolken gefallen vor, aber seine teilnehmende Freude war nicht gering". Smidt behielt ihn gleich bei sich und konnte nun in einem Briefe nach Bremen der Bitte um weiteres Vertrauen die beruhigende Versicherung hinzufügen, er werde ferner nur nach vorgängigem Einverständnis mit Gildemeister „regieren".

Das Gespräch mit dem Minister — Smidt war zu Mittag bei ihm eingeladen — brachte nichts Neues. Die Basen wurden erst am folgenden Tage fertiggestellt, da nun auch Gildemeister erst seinen Rat dazugeben sollte. Am 23. Juni vormittags waren sie, in 12 Artikeln, vollendet. Es ist noch zu bemerken, daß der Plan, eine Konkurrenz des rechten Weserufers gegen das linke zu begründen, ursprünglich in noch umfassenderer Weise, als es geschehen ist, von Bremen durchgeführt werden sollte. So wollte man nicht nur einen Hafen an der Geestemündung anlegen, sondern auch einen Lösch- und Ladeplatz am Neuenlander Siel und wollte ferner einen kleinen Streifen Landes am Einfluß der Lesum erwerben, um eine unmittelbare Verbindung zwischen Bremen und Vegesack herstellen zu können; dann würden, so sah Smidt schon voraus, Bremen und Vegesack einst zu einem

großen Weserhandelsplatze zusammenwachsen. Den Hannoveranern werde das wohl „gigantesk“ erscheinen, aber in London, so denke er, werde man vor dieser Idee doch nicht erschrecken und ihr „einen Platz im Reiche der Möglichkeit, ja der Wahrscheinlichkeit nicht streitig machen wollen“. So beginnen die Basen mit den Worten: „Da Hannover und Bremen ein gleiches Interesse haben, die Schiffahrt, sowie den Handel und Verkehr auf der Niederweser zu heben und zu vervollkommnen und die dadurch herbeigeführte Industrie nicht, wie es gegenwärtig der Fall ist, vorzugsweise auf das linke Ufer der Niederweser beschränkt, sondern auch das rechte in die vollkommenste Concurrenz dabei eintreten zu sehen, dürften beide Staaten diesen Zweck einer gemeinsamen Anstrengung wert und folgende Mittel dazu geeignet achten.“ Es ist dem Sinne nach der gleiche Eingang, wie er auch noch dem endgültigen Vertrage vom 11. Jan. 1827 voransteht. Die einzelnen Artikel der Basen bestimmen dann im allgemeinen die Gebiete, die zu diesem Zweck „ausgetauscht“ werden sollen, setzen fest, daß Bremen verpflichtet ist, mindestens 200 000 Taler — unter Abzug dessen, was es an Hannover für die an der Geeste schon vorhandenen Anlagen zu bezahlen hat — für den neuen Hafen aufzuwenden, und geben endlich noch Hinweise auf verschiedene bei den Verhandlungen in Betracht kommenden Punkte, wie die Hoheit auf der Geeste, das militärische Besatzungsrecht, Abgabewesenwesen und Chausseen. Es war alles so geschickt, klar und sachlich abgefaßt, daß Rose, als Smidt ihm den Entwurf vorlas, bekennen mußte: da Bremen von der Hoheit nicht abstehen wolle, so könne er nichts dagegen zu erinnern haben; übrigens sei der Anspruch darauf „leidlich coloriert“, auch alles andere „lasse sich hören“. Ähnlich war das Urteil des Kabinettsrats Hoppenstedt und der drei Minister von Bremer, von Arnswaldt und von Ompteda. Smidt selber war ganz erstaunt, als er bemerkte, daß Bremer jetzt anscheinend bereit war, die Basen in der vorliegenden Form nach London zu senden, wo damals in der „Deutschen Kanzlei“ die eigentliche Regierung Hannovers, unter der Leitung des Grafen Münster, ihren Sitz hatte. Arnswaldt sagte geradezu: „Die Anträge, die Sie uns gemacht haben, finde ich so vorteilhaft für Hannover wie für Bremen. Dem Herrn von Bremer hat die Sache gleich bei Ihrer ersten Unterredung mit ihm eingeleuchtet und uns übrigen auch, sobald er uns davon sagte.“

Ompteda aber meinte: „Wenn man nur in England auf die Sache eingeht, so kann, hoffe ich, viel Gutes daraus erwachsen." Von Graf Münster, der immer große und liberale Ansichten den kleinlichen vorgezogen habe, glaube er es bestimmt sagen zu können. Nur des Königs sei man allerdings nie sicher. „Sie wissen, wie er ist", setzte er lächelnd hinzu.

Smidt hatte einen fast unerwarteten Erfolg errungen, und man versteht wohl die herzliche Freude, die aus seinen Briefen an Heineken spricht. „L'affaire commence à marcher", hat er an dem Tage, als er die ersten Urteile über die „Basen" hörte, in Geheimschrift zwischen die Zeilen geschrieben. Aber er wußte natürlich auch, wie er im folgenden Brief, noch an demselben Tage, schrieb, daß „noch mancher Haken dabei" war, „und ich mag nicht ‚Hering' rufen, ohne ihn beim Schwanze zu haben". Seine kleine eilige Schrift ist noch unleserlicher als gewöhnlich in diesen Tagen der Arbeit und der freudigen Erregung. Am fünften Tage seines Aufenthalts war er zum erstenmal „wirklich um 11 Uhr eingeschlafen". Sonst hatte er gewöhnlich bis 2 Uhr gewacht. In dieser Zeit war es, daß er, um nur endlich Ruhe zu finden, zu Wielands „Oberon" gegriffen und bis in die späte Nacht darin gelesen hatte.

Aber die Arbeit war jetzt keineswegs zu Ende. Noch gab es eine Menge zu schreiben und zu ordnen. Hannover wünschte eine Abschrift der oldenburgischen Konsulatsinstruktion zu haben. Smidt versprach, sie zu liefern, natürlich nicht, ohne eine ausführliche Widerlegung hinzuzufügen. Man hatte ihm geheime Kanzlisten zur Hilfe angeboten. Aber er wollte ganz sicher gehen und ließ seine Söhne aus Göttingen kommen. Am 24. Juni abends trafen sie ein, wurden am nächsten Morgen „in Eid und Pflicht genommen" — der Vater hat die eidesstattlichen Versicherungen ihrer strengsten Verschwiegenheit ordnungsgemäß zu den Akten gelegt — und gleich an die Arbeit gesetzt. Es waren der 21jährige Hermann und der 19jährige Heinrich, der später das Werk, an dessen Anfängen er jetzt bescheiden mitarbeiten durfte, in dem schon erwähnten Aufsatze „Über die Anlage Bremerhavens" so lebhaft und hoffnungsvoll gegen den überhandnehmenden Tadel verteidigt hat.

Smidt hatte versprochen, seine Forderungen auch schriftlich zu begründen, und so verfaßte er nun noch „Bemerkungen zu den Basen", in denen er ebenso geschickt und wirksam, wie er es in den

mündlichen Verhandlungen getan hatte, die Notwendigkeit und den Wert der geplanten Anlagen für Hannover bewies. Auch eine französische Übersetzung davon fertigte er an, die für die englischen Ministerkollegen des Grafen Münster, insbesondere Canning, bestimmt war. Man hatte es für nützlich gehalten, dabei noch einmal den Rat eines erfahrenen Kaufmanns zu hören, und hatte den Ältermann Fritze zu diesem Zwecke nach Hannover berufen. Er kam am 26. Juni, einem Sonntag, „und unsere Freude", schreibt Smidt, „ward neu mit der seinigen". Am Abend dieses Tages fand dann eine „höchst interessante Unterhaltung" zwischen Rose, Gildemeister, Fritze und Smidt statt, in der Rose sich vollständig überzeugen ließ, daß zum mindesten für den Geestehafen die Übertragung der Hoheit an Bremen unbedingt nötig sei. Für die beiden andern Punkte wollte er es noch nicht so recht einsehen. Smidt ging deswegen am folgenden Tage noch einmal zu ihm und erreichte es, daß Rose versprach, in dem Bericht nach London seine abweichende Meinung wenigstens nicht zu äußern.

Am 28. Juni konnte Smidt endlich seine Abschiedsbesuche machen. Er konnte zufrieden sein, nicht bloß mit dem, was er sachlich erreicht hatte, sondern auch mit dem Erfolg, den er persönlich auch diesmal wieder überall gehabt hatte. Jeder hatte das Vertrauen gewonnen, daß hier eine Politik begonnen werde, von der alle Gewinn haben würden — und nicht nur materiellen: in Bremen wurde es später als ein Hauptverdienst Smidts gerühmt, daß er durch seine offene und großzügige Art den Vorwurf der krämerhaften Politik, der immer wieder gegen die Hansestädte erhoben wurde, zum Schweigen gebracht habe. Für jetzt zweifelte man nicht an einem baldigen Ergebnis der Verhandlungen. Schon hatte Rose eine gemeinsame Reise nach der Geeste vorgeschlagen, und sogar über den Erwerb des Terrains hatte man schon gesprochen: so freundschaftlich kam man Smidt entgegen, daß man sich erbot, den Ankauf selber vorzunehmen, da zu befürchten sei, daß die Besitzer Bremen gegenüber ihre Forderungen allzusehr steigern und das Land nicht als Wiesen, sondern als Bauplätze taxieren würden — womit man, wie sich herausstellen sollte, die Leher durchaus richtig beurteilt hatte. Der Minister von Bremer war bereit, die Verhandlungen auch während seines bevorstehenden Urlaubs in Pyrmont fortzusetzen, wenn dann die Antwort aus London schon ein-

träfe. Ja, er stellte sogar eine Reise nach Verden, wo sein Sohn in Garnison liege, in Aussicht, falls, wie zu erwarten war, Smidt wegen seines Präsidiums nicht abkommen könne. So schied man in Freundschaft und Hoffnung. Gegen Abend verließen Smidt und Gildemeister Hannover, übernachteten in Nienburg „und erreichten", so schließt der Bericht, „Mittwoch den 29. Juni nachmittags gegen 3 Uhr die Tore unserer geliebten Vaterstadt".

Widerstand in London

„In den schönsten Hoffnungen verflogen die nächsten sechs Wochen", so hat Smidt selbst in der zusammenfassenden Darstellung gesagt, die er ein Jahr später im Senat über diese Verhandlungen gegeben hat. „Man wußte, daß das hannoversche Ministerium einen ausführlichen und der Sache sehr günstigen Bericht nach London gesandt hatte, und harrte der Nachrichten über den Erfolg mit großer Sehnsucht." Der Bericht, der bereits acht Tage nach Smidts Abreise, am 5. Juli, abgeschickt wurde, war in der Tat sehr günstig; er war von Rose entworfen und im Ministerium gebilligt. Hätte Smidt ihn gelesen, er hätte zufrieden sein können; einen besseren Beweis für den Eindruck, den seine Darstellungen gemacht hatten, konnte es nicht geben. Ungefähr alles, was er gesagt hatte, fand sich darin wieder. Die Lage der Schiffahrt auf der unteren Weser, die Forderungen und Angebote Bremens, das Interesse, das Hannover daran hatte, alles war eingehend und wirksam dargestellt. Wohl hatte man zum Schluß die Bedenken, die sich erheben könnten, noch angeführt, aber auch jedes einzelne schon selber widerlegt. Man erklärte den „Ehrenpunkt" durch den Tausch beseitigt; man erwog die Möglichkeit, daß an der Geeste einmal ein Kriegshafen angelegt werden solle, fügte aber sofort hinzu, daß dann ja auch für Hannover ein Handelshafen dort unmöglich und dies in Anbetracht der Kosten eines solchen Unternehmens gewiß keine vorteilhafte Veränderung wäre; man vergaß nicht zu erwähnen, daß es für Hannover später vielleicht einmal schmerzlich sein würde, die „Steuerkräfte" zu entbehren, die nach der Abtretung dort entstehen würden, aber man mußte ja auch ehrlicherweise zugeben, daß ohne jene Zugeständnisse an Bremen sich überhaupt nichts entwickeln würde — falls nicht etwa Hannover selbst die Sache in die Hand nehmen würde. Auch diese Möglichkeit wurde zum Schluß

noch erörtert und mit vielen Gründen verneint. Man wies darauf hin, daß das Land „arm an Kapitalisten und Geldleuten" sei, die „Kräfte, Erfahrung und Spekulationsgeist besitzen", um an ein solches Unternehmen eine so große Summe, wie sie erforderlich sei, zu wagen; man sah voraus, daß es dann nur auf einen Konkurrenzkampf mit Oldenburg hinauskommen würde, in dem Hannover, da es allein stehen würde, gewiß unterliegen müßte, zumal da Lehe und Geestendorf, wie schon am Anfang des Berichtes erwähnt worden war, arm und die Einwohner „ohne Handelskenntnisse und Unternehmungsgeist, mithin wenig geschickt" seien, „den Anstrengungen der Regierung zu Hilfe zu kommen"; man würde auf diese Weise nur, weil man alles hätte haben wollen, wahre Vorteile aus der Hand geben. Außerdem erinnerte man mit Recht daran, daß Handels- und Schiffahrtsverbindungen sich nicht leicht und willkürlich schaffen oder von Bremen, das sie nun einmal besitze, anderswohin übertragen ließen; dagegen würde der Beistand Bremens allerdings entscheiden, ob Oldenburg oder Hannover in dem Konkurrenzkampf an der Weser gewinnen würde. Schließlich konnte man sich damit trösten, daß für alle Fälle immer das Südufer der Geeste bei Hannover bliebe. Die Notwendigkeit solcher Gebietsabtretungen, so hieß es zum Schlusse, ist „gewissermaßen eine Folge des zerstückelten Zustandes Deutschlands, der aber einmal nicht zu ändern ist und daher auch Erscheinungen herbeiführen muß, wie sie in andern Ländern, die größere Einheit genießen, in diesem Maße nicht vorkommen können". Immerhin sei, so wurde noch einmal betont, selbst wenn die Hoheit „cediert" werden müsse, um den Zweck zu erreichen, trotzdem „noch der Vorteil auf Seiten Hannovers". Auch aus diesem Bericht, dem außer Smidts „Basen" und den Bemerkungen dazu auch die oldenburgische Konsulatsinstruktion nebst der Widerlegung und mehrere Karten beigefügt waren, spricht die aufrichtige Überzeugung, daß eine Erfüllung der bremischen Wünsche Hannover zugute kommen werde, und das eifrige Bemühen, die Verhandlungen mit derselben Offenheit, mit der sie von Smidt begonnen worden waren, zu einem für beide Teile günstigen Abschluß zu bringen. Diesem Zwecke mag auch das private Schreiben an den Grafen Münster gedient haben, mit dem der Minister von Bremer die Übersendung der Akten noch begleitete.

Graf Münster hat darauf zunächst ebenfalls mit einem Privatbrief geantwortet, und schon hier brachte er eine Menge Einwände vor. Herr von Bremer suchte sie zu bekämpfen, aber es war vergeblich. Nach genau einem Monat, am 5. August, kam die — vom 29. Juli datierte — offizielle Antwort an das Ministerium, und sie dämpfte allerdings die „schönsten Hoffnungen" bedeutend. Es zeigte sich, daß mit dem Grafen Münster, einem weltkundigen Diplomaten, doch nicht so leicht fertig zu werden war wie mit der Regierung in Hannover. Einigen seiner Fragen und Einwände konnte man die Berechtigung wohl nicht absprechen. Es war freilich nicht der „Ehrenpunkt", der ihm Sorge machte. Insofern hatte der Minister von Ompteda recht, wenn er Münster großzügig und liberal nannte. Er erwähnte zwar, ganz zu Anfang seines Schreibens, auch diese Seite der Sache, aber offenbar nur, weil der König davon gesprochen hatte: er fand in einer Landabtretung, auch wenn es sich nur um ein kleines Gebiet handele, einen „höchst bedenklichen" Verstoß gegen die herrschende Politik der Erhaltung des Bestehenden; auch sah er eine Gefahr darin, daß Bremen vielleicht einmal im Bunde mit mächtigeren Staaten die militärische Bedeutung des Platzes gegen Hannover werde ausnutzen können. Die Einwände, die man auf den Grafen selber zurückführen darf, waren anderer Art. Freilich ist es möglich, daß sie auf einem anfänglichen Mißverständnis — an dem aber Smidt selber die Schuld trug — beruhten; schon die spätere Sinnesänderung Münsters läßt darauf schließen. Er nahm nämlich Anstoß daran, daß Bremen sich nur zu einer Ausgabe von 200 000 Talern verpflichtete. Daß damit nicht viel zu erreichen war, sah er sofort, und so mochte ihm der Gedanke kommen, der „Senator Schmidt" — so nennt er in seinem Schreiben den bremischen Unterhändler! — meine es mit dem Bau eines großen Hafens gar nicht so ernst, sondern wolle seiner Vaterstadt nur schon jetzt einen neuen Anlegeplatz sichern für die Zeit, wo infolge der weiteren Versandung der Weser auch Brake nicht mehr zu gebrauchen sein werde. Münster mochte eine solche vorsorgende Politik dem Manne, dessen zähen Patriotismus er während der Freiheitskriege kennengelernt hatte, wohl zutrauen. Wenn aber dieser Fall — der weiteren Versandung — eingetreten sei, dann, so meinte Graf Münster mit Recht, mußten ja alle Vorteile, die jetzt Oldenburg genieße, dem hannoverschen Lande, dem Smidt sie als

Folge einer bremischen Hafenanlage verspreche, ganz von selber zufallen. Und vor allem würde es dann ja sehr unklug von Hannover sein, den einzigen brauchbaren Anlegeplatz, den es besaß und den es dann selber mit größtem Nutzen zu einem Hafen ausbauen könne, kurz vorher noch wegzugeben. Auch das war zweifellos ein richtiges Urteil, daß Münster auf die bremische Erbitterung gegen Oldenburg nicht allzuviel gab; sobald man drüben von den neuen Plänen höre, werde man Bremen entgegenkommen, und dann werde der Kaufmann ohne Rücksicht auf frühere Gefühle sich natürlicherweise von seinem Geschäftsinteresse leiten lassen. Es müsse also, wenn jemals von einer Abtretung die Rede sein sollte, für eine Klausel gesorgt werden, nach der alles Land wieder an Hannover zurückfalle, wenn die versprochenen Anlagen innerhalb einer bestimmten Zeit nicht ausgeführt seien. Gegen den Bau eines Hafens durch die Stadt Bremen oder eine Gesellschaft von bremischen Kaufleuten hätte er schließlich nichts einzuwenden, wenn Hannover die Souveränität und das Recht zur Anlage eigener Einrichtungen behielte. Das wäre nun freilich eine ideale Lösung für Hannover gewesen: alle Früchte des bremischen Fleißes zu ernten und selbst kein Opfer zu bringen. Nur war diese Lösung nicht gerade wahrscheinlich.

Rose besann sich beinahe zwei Wochen, ehe er Smidt von dieser Antwort berichtete. Man war auch in Hannover auf das peinlichste überrascht, besonders von Bremer fühlte sich durch die Kritik des Grafen Münster beinahe persönlich getroffen. Natürlicherweise wurde er jetzt so vorsichtig, daß er kaum noch das geringste Zugeständnis zu machen wagte; diese Angst vor dem allmächtigen Minister in London, der wirklich fast eine Alleinherrschaft ausübte und seine Kollegen in Hannover beinahe als Untergebene behandelte, hat für Smidt dann noch lange die Verhandlungen erschwert. Übrigens aber blieben die Gesinnungen der hannoverschen Minister die gleichen; sie haben später selber mit Smidt darüber beraten, wie man in London eine günstigere Stimmung bewirken könne. Auch erzählten sie, daß Graf Münster selber nur aus Angst um seine Stellung so scharf gewesen sei; er habe das Schicksal des Ministers von Lenthe nicht vergessen, der 1804 infolge der schmählichen Kapitulation vor Frankreich sein Amt verloren habe.

Auch Rose hatte seine Meinung nicht geändert. Schon in dem Briefe, in dem er am 18. August die ungünstige Entscheidung aus

London mitteilte, spricht er den Wunsch aus, Smidt möge nun nach Mitteln suchen, wie man trotzdem noch zu einem Ergebnis kommen könne. „Ich hoffe dieses um so mehr, als ich den ganzen Plan im beiderseitigen Interesse gleich vorteilhaft halte und es mir leid tun sollte, wenn es Ihnen nicht gelänge, hierunter einen annehmlichen Ausweg zu finden."

Der Suche nach diesem „annehmlichen Ausweg" waren die schriftlichen und mündlichen Verhandlungen der nächsten Monate gewidmet. Smidt hielt mit unerschütterlicher Hartnäckigkeit an seinen Forderungen fest. Gleich in seiner ersten Antwort an Rose, am 20. August, erklärte er, er sehe keine Möglichkeit, wie „der gemeinschaftlich gewünschte Zweck" ohne die Übertragung der Hoheit zu erreichen sei. Da er jedoch eine mündliche Besprechung für notwendig hielt und vor allem über die Einwände Münsters gern Näheres hören wollte, lud er Rose ein, nach Bremen zu kommen. Am 27. und 28. August fand die Zusammenkunft statt. Sie führte zu keinem Ergebnis. Smidt schlug vor, man wolle einmal „den Versuch machen, wie man, die Ziele vor Augen habend, Konzessionen und Garantien ohne Hoheit beschreiben könne"; er zweifelte aber von vornherein nicht daran, es werde sich „am Ende finden, daß man der Hoheit doch bedürfe". Rose dagegen kam immer wieder auf das alte Verhältnis zurück, das früher in Vegesack bestanden hatte. So wollte er Bremen wohl eine Reihe wichtiger Zugeständnisse machen: die Befugnis, in Handels- und Schiffahrtssachen Gesetze und Verordnungen zu erlassen, Polizeigewalt und ein eigenes Handelsgericht mit Berufung nach Bremen, Hafengelder nach eigenen Sätzen und das Recht, mit fremden Staaten darüber Verträge zu schließen, Zustimmung des Senats zu hannoverschen Abgaben, Freiheit der Hafeneinwohner vom Kriegsdienst und Einquartierung in Friedenszeiten, auch Stationierung bremischer bewaffneter Fahrzeuge zum Schutze seines Handels auf der Reede und im Hafen. Aber bei allem sollte doch Hannover die Souveränität, vor allem das Recht zum Einspruch gegen die bremischen Gesetze behalten. Es waren Bestimmungen, deren Durchführung schon bei den damaligen freundlichen Beziehungen zu Hannover nicht einfach gewesen wäre; bei der geringsten Störung in dem Verhältnis der beiden Staaten wären diese unklaren Zustände unerträglich geworden. Auch aus einem andern Grunde mußte Bremen sich

hüten, zu früh auf solche Vorschläge einzugehen; hatte man erst einmal, sei es auch noch so vorläufig, die Möglichkeit der hannoverschen Hoheit zugestanden, so war sie für immer preisgegeben; von grundsätzlichem Widerstand konnte dann nicht mehr die Rede sein. Es kam aber gerade jetzt eine Erwägung hinzu, die die Behauptung der bremischen Forderung noch nötiger erscheinen ließ — sie hat später tatsächlich auch beim Grafen Münster den Ausschlag gegeben —: es war der Gedanke, daß man für Handelsverträge unbedingt einen eigenen Seehafen brauche, wenn man auf Grund der Gegenseitigkeit von fremden Staaten Vorteile erlangen wollte. So kam es, daß Bremen sogar viel mehr an dem Namen der Souveränität gelegen war als an ihren einzelnen Befugnissen, während es Hannover vielleicht mehr um die Realitäten zu tun war. Daß freilich die hannoversche Regierung keine Lust mehr verspürte, dem Grafen Münster noch einmal von Hoheitsabtretung zu reden, war ihr nicht zu verdenken. Es schien wirklich, wie Rose meinte, kein Ausweg mehr übrig, als daß Bremen selber sein Heil in London versuchte.

Derselben Meinung schien der Minister von Bremer zu sein, der auf einer Reise nach seinem Gute Cadenberge am 14. September in Bremen eintraf und ebenfalls einige Stunden mit Smidt verhandelte. Er war wirklich in einer wenig beneidenswerten Lage. Noch immer stand er unter dem Eindruck der Antwort aus London; er schilderte offen, wie unangenehm sie ihm gewesen sei. Es war in dieser Sache inzwischen ein neues Schreiben von Hannover nach London gegangen, das von einer Nachbewilligung der „zur Herstellung des Geestehafens erforderlichen Kosten" handelte. Man hatte in das ursprüngliche Budget, das ungefähr gleichzeitig mit dem Bericht über die bremischen Pläne übersandt war, keine Summe mehr dafür eingesetzt. Nun aber hielt man es für doppelt nötig, „den Geestehafen nicht in Verfall geraten zu lassen", um der Stadt Bremen zu zeigen, „daß man selbst nicht ohne Mittel und Kräfte ist, das begonnene Werk zu erhalten und zu verbessern". Sehr unternehmend klangen diese Worte nicht gerade, wenn man sich auch den Anschein gab, zu glauben, Bremen werde nach der Ablehnung seines ersten Antrags „der Notwendigkeit sich fügen" und neue Vorschläge machen.

Aber der Minister konnte auch jetzt wieder sich nicht den Gründen verschließen, die Smidt ihm in Bremen darlegte. Man konnte es bald

deutlich merken, daß er von der Berechtigung der bremischen Forderungen „überzeugter schien, als er es auszusprechen für ratsam halten konnte". Smidt hatte auf Grund der Vorschläge Roses einen neuen Entwurf verfaßt, dem er zur Vorsicht den unschuldigen Namen eines „Handels- und Schiffahrtstraktats" gab. Das „gemeinschaftliche Interesse" spielte natürlich auch darin, ebenso wie in den Besprechungen, wieder eine bedeutende Rolle. Übrigens kommt in diesem Schriftstück zum erstenmal der Name der neuen Stadt vor. „Der dazu erforderliche Distrikt", heißt es in § 4, „bis zum Betrage von 500 Morgen, welcher den Namen Bremer Hafen erhalten wird, wird der Stadt Bremen von seiten Hannovers überlassen . . ." Die wichtigste Bestimmung ist in dem folgenden Paragraphen enthalten: „Um dem dadurch erwarteten bremischen Handels- und Schiffahrtsverkehr zum Vorteil beider Staaten die volle und bleibende Sicherheit zu verschaffen, welche die Anlage und Unterhaltung so bedeutender Unternehmungen erfordert, und um die Einheit und Nationalität des von diesem Hafen ausgehenden bremischen Schiffahrts- und Handelsbetriebs zu befestigen, gestattet Hannover der Stadt Bremen in diesem Hafen und Hafengebiet und von demselben aus sowie über die Colonisten, welche sich daselbst ansiedeln dürften, unter den weiter folgenden Modifikationen das Exercitium aller Staats-, Regierungs-, Gesetzgebungs-, Justiz- und Polizeirechte, wie solches in dem bremischen Hafenort Vegesack stattfindet."

Das bedeutete also in Wahrheit die tatsächliche Ausübung der Hoheit durch Bremen. Der Minister ließ sich diesen Satz mehrere Male vorlesen. Das „Anstoß erregende Wort" war vermieden, aber der Sinn war der alte. Smidt gab sich keine Mühe, das zu verbergen. Vielmehr machte er sich sogleich daran, mit einer Menge von neuen Gründen die Unerläßlichkeit dieser Forderung zu beweisen. Die „Colonisten", von denen in dem Artikel die Rede sei, würden Angestellte von bremischen Firmen, Söhne von bremischen Kaufleuten sein, die in dem neuen Hafen Kontore einrichten würden: keiner von ihnen werde sein bremisches Bürgerrecht aufgeben, sich einer fremden Souveränität unterstellen wollen. Niemals werde der bremische Handel dort so, wie es wünschenswert sei, zur Blüte kommen, wenn der Platz nicht als ein Teil des bremischen Staates, völlig gleichberechtigt mit Bremen, gelten könne. Er trat dem Einwand entgegen, daß Bremen, wenn

Oldenburg einlenke, doch seinen Plan nicht ausführen werde: es handele sich hier um etwas ganz Neues, viel Größeres, einen wirklichen bremischen Seehafen, den Oldenburg niemals bieten könne; an dem bloßen Besitz der 500 Morgen sei ihm wirklich nichts gelegen. Man werde schon sehen, daß es bei den 200 000 Talern nicht bleiben werde. Der prinzipiellen, politisch begründeten Abneigung gegen Gebietsabtretungen überhaupt begegnete er mit der Aufzählung aller territorialen Veränderungen, die seit 1815 im Deutschen Bunde stattgefunden hätten, und mit dem Hinweis, daß es sich hier ja nur um einen Fleck Landes von einer Ausdehnung handele, die „ohne alle Hilfe einer Lorgnette von jedem gesunden Auge" ganz überschaut werden könne; überdies seien solche Verträge unter den Bundesstaaten ausdrücklich erlaubt.

Der Minister, der ja innerlich ganz auf Smidts Seite stand, wußte nichts zu erwidern. Man verabredete schließlich, daß die neuen Basen mit ausführlicher Begründung an Rose geschickt werden sollten. In einem Punkte hatte Smidt übrigens nachgegeben: die Militärhoheit, an der er im Juni noch wenigstens zu $^1/_{10}$ Anteil verlangt hatte, um „die Dehors zu salvieren", überließ er Hannover jetzt ganz. Er hatte schon damals angeboten, man könne statt $^1/_{10}$ auch $^1/_{20}$ schreiben.

So hoffte Smidt, die beiden schwierigsten anstößigen Punkte beseitigt zu haben, und von Bremer war auch wirklich zum zweiten Male völlig gewonnen. Als Smidt ihn am nächsten Tage nach Vegesack führte und ihm dort auseinandersetzte, wie der Ort erst seit der Aufhebung der hannoverschen Hoheit 1803 richtig aufgeblüht, welcher Vorteil daraus der hannoverschen Umgegend erwachsen sei und wie es an der Geeste ebenso gehen werde, da „zeigte er vollends die lebhafteste Teilnahme an dem Gelingen unserer Wünsche, erklärte sich auch bereitwillig, jeden weiteren Vorschlag, den ich ihm machen werde, nach London einzusenden, und empfahl uns nur die Mäßigung, welche unser eigenes Interesse uns diktieren müßte, wenn wir nicht Gefahr laufen wollten, gar nichts zu erreichen".

„Es kam nun alles darauf an," so bestimmt Smidt den Leitgedanken für die weiterhin zu befolgende Politik, „dies gehörige Maß selbst zu finden, sich keine engeren Grenzen als notwendig zu setzen und auch nicht so viel zu wagen, daß man alles darüber verspiele." In der Kommission wurde eifrig beraten; wiederholt wurden neue Vorschläge ge-

macht und wieder abgeändert und das Für und Wider in ausführlichen Aufsätzen erörtert. Das Ergebnis war schließlich, daß man die Entscheidung darüber, wo die rechte Grenze für die Zugeständnisse zu finden sei, doch dem „Takt des Unterhändlers" überlassen müsse: die Kommission wußte, daß sie bei diesem Vertrauen nichts zu besorgen hatte.

Smidt hielt es nun für ratsam, ehe die neuen „Basen" endgültig formuliert wurden, sich noch einmal mit Rose zu besprechen, da er der Sache selbst geneigt war und „als derjenige, welcher auch über die neuen Vorschläge einen Bericht nach London zu machen haben dürfte, am besten würde angeben können, was er zu befürworten und zu verteidigen riskieren könne". Man kam am 24. September in Nienburg zusammen. Dort erfuhr Smidt, daß der Geheime Kabinettsrat von Strahlenheim, den er aus Frankfurt gut kannte, von London nach Hannover gekommen sei und bald wieder nach England zurückkehren werde. Er beschloß sofort, Rose nach Hannover zu begleiten, um diese Gelegenheit zu einer direkteren Einwirkung auf den Grafen Münster nicht ungenutzt zu lassen. Was er erfuhr, brachte eine neue Enttäuschung. Strahlenheim erklärte es für ganz unmöglich, daß das hannoversche Ministerium noch einmal in irgendeiner Form eine Abtretung der Hoheit empfehle, es dürften höchstens einzelne Konzessionen verlangt werden, diese freilich nicht nur für eine Gesellschaft von Kaufleuten, sondern auch für den bremischen Staat, wenn man ihre Notwendigkeit überzeugend begründen könne. Auch forderte er Smidt auf, einmal in einer Denkschrift des näheren auseinanderzusetzen, worin denn die Vorteile, die er als Folgen des neuen Unternehmens für Hannover immer behaupte, im einzelnen beständen. Die Minister wie auch der Vizekönig, der Herzog von Cambridge, rieten ihm wiederum dringend, die Sache doch selber in London zu betreiben; auf schriftliche Berichte könne Graf Münster immer mit wenigen Zeilen antworten; Bremen werde aber, wenn es selbst die Unterhandlungen führe, eine viel freiere Hand haben als jetzt das hannoversche Ministerium.

Smidt hatte über alles, was seit dem Juni geschehen war, offizielle Berichte an den Senat gegeben, in denen er hauptsächlich von dem Eisenbahnprojekt gesprochen hatte. Er hatte übrigens in dieser Frage tatsächlich erreicht, daß Hannover versprach, für den Fall, daß die

Eisenbahn nach Hamburg zustande käme, auch eine nach Bremen anzulegen. Auch hier war es ihm gelungen, die hannoverschen Behörden zu einer großzügigen Auffassung mit fortzureißen: Hannover, so hatte er ihnen auseinandergesetzt, werde in dieser Beziehung ein „Kristallisationspunkt" für Norddeutschland werden; auch Preußen werde dann nicht umhin können, eine von Elberfeld nach dem Osten zu bauende Eisenbahn über Hannover zu leiten. Am 30. September nun deutete er neben diesen Dingen im Plenum des Senates zum erstenmal an, daß es vielleicht nötig sein werde, mit Hannover über die Anlage eines Seehafens am rechten Weserufer zu verhandeln, in dem Bremen auch einige Rechte, etwa wie bis 1803 in Vegesack, erwerben könne. Es sei aber dazu die strengste Geheimhaltung Bedingung, und so erbat und erhielt er für die auswärtige Kommission eine Erneuerung der Vollmacht, die vertraulichen Unterhandlungen bis zum förmlichen Abschluß eines Vertrages fortzusetzen.

Die Konvention von Derneburg

Die nächste Aufgabe war es nun, die Basen noch einmal neu zu formulieren und die von Hannover gewünschten Denkschriften auszuarbeiten. Die Kommission hatte wieder eine Menge zu tun. In zahlreichen Aufsätzen wurden von jedem ihrer sechs Mitglieder, dazu von den drei Ältermännern Fritze, Bolte und Rodewald alle in Betracht kommenden Fragen, alle Gründe für und wider erörtert. Nur zwei von den Senatoren, Horn und Pavenstedt, hatten Bedenken gegen den ganzen Plan. Sie fürchteten, daß die neue Stadt eine erfolgreiche Nebenbuhlerin Bremens werden könne, schon wegen der niedrigen Frachtpreise auf der künftigen Eisenbahn; auch bestehe die Gefahr einer direkten Bahn nach Hannover; außerhalb des bremischen Bezirkes würden hannoversche Anstalten entstehen, die die Früchte davon ernten würden, wenn Bremen den Handel dorthin gelenkt habe; man arbeite also nur für Hannover. Es war nicht schwer, diese Bedenken zu widerlegen. War es allein schon wenig wahrscheinlich, daß Hannover den Mut aufbringen würde zu den großen Plänen, die ihm hier zugetraut wurden, so war erst recht nicht zu befürchten, daß sie ihm jemals gelingen könnten angesichts der jahrhundertealten Überlegenheit des bremischen Handels, die doch durch den Besitz eines

eigenen Seehafens neu befestigt werden würde. Und wenn Pavenstedt vorschlug, lieber den alten Plan eines Kanals von Bremen nach der Lesum auszuführen, so waren Fritze und Bolte kühn genug, zu hoffen, man werde beides leisten können, und Heineken wies darauf hin, daß man für den Kanal, da er nur bremisches Gebiet berühre, Hannover nicht brauche, daß man jetzt aber den günstigen Augenblick benutzen solle, um von dem Nachbarstaate so viel zu erreichen wie möglich.

So behielten die hoffnungsfreudigen Stimmen bei weitem die Oberhand. Das Bedürfnis, aus dem heraus vor wenigen Monaten Smidts Plan entstanden war, erschien jetzt den meisten bereits so zwingend, daß sogar die Meinung laut wurde, man müsse, auch wenn man nicht die Hoheit erlangen könne, zugreifen, um nur endlich einen wirklichen Seehafen für Bremen zu gewinnen. Aber der Führer dachte noch nicht im geringsten an den Verzicht auf seine wichtigste Forderung. Auch jetzt hatte er selbst wieder die meiste Arbeit geleistet. In den beiden Sendungen, die endlich am 26. Oktober abgingen, wurde die hannoversche Regierung überschüttet mit Denkschriften, in denen nun wohl alles enthalten war, was über die ganze Frage an Grundsätzlichem überhaupt gesagt werden konnte. Dazu kamen dann noch lange Briefe an den Minister und an Rose. Dem alten Herrn von Bremer mußte man einige von den Freundlichkeiten sagen, die er so gern hörte: „Hätten die Verhandlungen aber auch kein anderes Resultat zur Folge als die mir dadurch schon gewordene volle Überzeugung von dem fortwährenden Wachstum freundschaftlicher Gesinnungen der verehrten Regierung des am engsten mit Bremens Wohl verbundenen Nachbarstaates, so würde ich dennoch alle darauf verwandten Bestrebungen zu den glücklichsten meiner amtlichen Wirksamkeit zu zählen haben." Mit Rose dagegen sprach man sachlich und offen: Die Tatsache, daß Bremen seit mehr als vier Monaten der hannoverschen Regierung einen so vollkommenen Einblick in seine ganzen Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit ihren Stärken und Schwächen gewähre, müßte doch für das „non plus ultra einer törichten Politik" gehalten werden, „wenn wir nicht der allerbegründetsten Überzeugung lebten, die beiderseitigen Handelsinteressen ständen wirklich in keinem Widerspruch miteinander". Er empfahl ihm denn das Studium der Denkschriften. „Ich wüßte kaum, was ich noch mehr über

die Sache sagen könnte . . .“ Es waren sechs an der Zahl, an Umfang nicht gering.

Zum Teil waren die Aufsätze der übrigen Mitglieder der Kommission und der Ältermänner mit benutzt worden, das meiste stammte aber wohl von Smidt selber. Die erste, „Bemerkungen“ zu den Basen, im wesentlichen eine Arbeit von Gildemeister, verstand es sehr geschickt, die Behauptung, daß Hannover etwas Reales hingebe, aber nur etwas Problematisches gewinne, in ihr Gegenteil zu verkehren: was Hannover hingebe, sei problematisch, die ganz ungewisse Möglichkeit, daß dort vielleicht einmal unter eigener Leitung ein Handelshafen entstehen könne; was es aber dafür erhalte, sei gewiß und gegenwärtig, denn die Not zwinge Bremen zur sofortigen Ausführung seines Planes, der Hannover so viele Vorteile bringen, ja, ihm die Errichtung eigener Anlagen an der Geeste erleichtern werde. Ein langer Aufsatz von Smidt faßt dann noch einmal alle Gründe zusammen, weshalb die Hoheit für Bremen nötig sei und weshalb Hannover nicht auf den gleichen Erfolg rechnen könne, wenn es die Ausführung selbst versuche. Auch nicht das Kleinste entgeht ihm: wie sogar der Mangel an kirchlicher Selbständigkeit für den Schiffahrts- und Handelsbetrieb schädlich wirken könne, ersehe man zum Beispiel daraus, daß die geistlichen Behörden Oldenburgs die Vornahme mancher notwendiger Arbeiten in den Häfen am Sonntag nicht hätten gestatten wollen. Bei Beantwortung der zweiten Frage hebt er vor allem hervor, welche Kosten der Ausbau des jetzigen „sogenannten Hafens“ an der Geeste erfordern würde, und setzt dann unter ausführlicher Betrachtung der ganzen Wirtschaftslage auseinander, daß, selbst wenn der Hafen da wäre, eine Handelsstadt sich doch nicht so leicht gründen lasse; endlich weist er nachdrücklich darauf hin, daß von einer Uneinigkeit der Weserstaaten nur der Rhein und die Elbe den Vorteil, von dem dadurch verursachten Rückgang des Weserhandels aber vor allem Hannover, das doch ganz zur „Handelsprovinz“ dieses Stromes gehöre, den Nachteil haben werde.

Zwei weitere Denkschriften handeln mit ebenso unerschöpflicher Beredsamkeit von dem materiellen und geistigen Gewinn, den eine Eisenbahn von Hannover über Bremen nach der Geeste dem ganzen rechten Weserufer bringen würde, sowie von dem militärischen Nutzen des „in der Hauptsache auf fremde Kosten“ erbauten neuen Hafens.

Weder die Stärkung der physischen und intellektuellen Kräfte der Bevölkerung, die durch die vermehrte Teilnahme am Matrosenleben „mit Gefahren vertraut", im Schwimmen und Turnen geübt werden wird — was natürlich der hannoverschen Armee zugute kommen muß —, noch die für die Kavallerie erfreuliche Hebung der Pferdezucht in den Marschen, die der größere Frachtfuhrverkehr mit sich bringen wird, ist dabei vergessen worden. Am großartigsten spielt die schöpferische und belebende Phantasie Smidts in dem Aufsatz, in dem er die Folgen der Entwicklung des hannoverschen Handels für die politische Stellung dieses Königreichs untersucht. Er kommt da auf die allgemeine wirtschaftliche Lage im Deutschen Bunde zu sprechen. Es begannen gerade die ersten Versuche, Zollbündnisse in Deutschland zustande zu bringen. Da die süddeutschen Staaten aus verschiedenen Gründen im Gegensatz zu Preußen standen, das den Osten und Westen Norddeutschlands beherrschte, so würden sie sich, meinte Smidt, lieber an Hannover anschließen, um die notwendige Verbindung mit der deutschen Küste zu bekommen. Wenn man nun annehme, daß der Abschluß des Vertrages mit Bremen für Hannover eine Periode einleite, in der es sich „zu einem Handelsstaate gestalten" werde, so werde sein Ansehen und sein Einfluß im Deutschen Bunde dadurch natürlich außerordentlich gestärkt werden, es werde so eine „bleibende und sichernde Deckung" seiner „achilleischen Fersenstelle" gewinnen, nämlich einen besseren Schutz gegen die „nimmer ermüdende und durch seine geographische Lage unerläßlich gegebene Tendenz des preußischen Staates, seine unverbundenen Hälften mittelst Erwerbung hannoverscher Provinzen endlich einmal vereinigt zu sehen". Und so werde — immer als Folge des erstrebten Vertrages — endlich sogar ein Gedanke verwirklicht werden, der zu den Lieblingsträumen Smidts und noch mancher anderer, besonders süd- und mitteldeutscher Politiker gehörte, ein Bund der deutschen Mittel- und Kleinstaaten als Gegengewicht gegen die beiden Großmächte Österreich und Preußen. Diese so notwendige Aufgabe werde — damit schließt Smidt seine Ausführungen — dann „unter den Auspizien Hannovers ihrer friedlichsten und wohltätigsten Lösung mit sicheren Schritten entgegeneilen".

Man mag wohl das eine oder andre in diesen Darlegungen Smidts übertrieben finden; darüber darf man aber doch nicht vergessen, wie

sehr er in dem Wesentlichen recht gehabt hat. Es war doch nicht Phantasterei, sondern es war die Phantasie, die auch der praktisch rechnende Staatsmann und Kaufmann nötig hat, wenn er Großes erreichen will: sie zeigte ihm jetzt ein hohes Ziel, er sah die Möglichkeiten einer großartigen Entwicklung vor seinem geistigen Auge — man wird nicht behaupten wollen, daß er sich getäuscht habe —, und nun galt es, mit allen Mitteln die zögernde hannoversche Regierung dahin zu bringen, daß sie den großen Plan nicht an kleinlichen Bedenken scheitern ließ. Diesem Zwecke dient ganz besonders auch noch die letzte Denkschrift, wenn sie nachdrücklich auf den günstigen Augenblick hinweist. „Der Welthandel befindet sich in einer Krise bedeutender Entwicklungen." Da gilt es, mit schnellem Entschluß zu wagen, um zu gewinnen. Heineken, dessen Arbeit Smidt hier benutzt, hatte daran erinnert, wie nach dem amerikanischen Unabhängigkeitskrieg Bremen sich durch rasches Zugreifen den Tabakhandel vor Hamburg gesichert hatte. Und Smidt schildert noch einmal lebhaft, was Hannover aufs Spiel setzt, wenn es durch seine Weigerung Bremen wieder auf die oldenburgische Seite treibt, was beide Staaten, was der ganze Weserhandel verlieren wird, wenn man jetzt die günstige Gelegenheit versäumt.

Es war ein Aufruf, wie er nicht leicht wirkungsvoller gedacht werden konnte. Smidt hatte es nötig, auf diesem Wege sein Heil zu versuchen. Denn die Basen, die er diesmal beigelegt hatte und die doch das eigentliche Hauptstück der Sendung bildeten, waren fast genau dieselben, die er im September dem Minister von Bremer vorgelegt und die Strahlenheim für unmöglich erklärt hatte. Aber Smidt konnte eben auch nicht mehr zugestehen, wenn er sein Ziel erreichen wollte. So kam es, daß all seine Beredsamkeit zunächst noch umsonst gewesen zu sein schien. Die Minister konnten ihre Angst nicht überwinden. Was Smidt geändert hatte, war allerdings auch nur der Wortlaut — nicht der Sinn — des einen grundlegenden Paragraphen. Hatte es früher geheißen, daß Hannover der Stadt Bremen die Ausübung der wichtigsten Hoheitsrechte „gestatte" — von einer Abtretung zu reden, war ja auch in dieser (zweiten) Fassung der Basen schon vermieden worden —, so waren jetzt nur die Worte eingeschoben: Hannover „nimmt . . . die Stadt Bremen in seine Hoheit über diesen Hafen und Hafenbezirk mit auf"; im übrigen wurde auch jetzt wieder

„die Einführung und das Exercitium" aller wesentlichen Rechte verlangt, so daß Bremen dort dieselben Freiheiten haben sollte wie in dem ihm allein gehörenden Vegesack.

Rose antwortete erst nach fünf Wochen, am 30. November, mit einem ausführlichen Briefe und der Zusendung eines „veränderten Entwurfs" der Basen. Darin lautete der entscheidende Satz: „Der Distrikt, welcher solchergestalt der Stadt Bremen zur Anlegung eines Hafens und der dazu erforderlichen Etablissements eingeräumt wird, macht fortwährend einen integrierenden Teil des Königreichs Hannover aus." Die folgenden Artikel handeln von den verschiedenen Rechten, die Bremen eingeräumt werden sollen. Rose war darin jetzt viel weiter gegangen als bei seinem Vorschlage im August. Vor allem war von einer hannoverschen Kontrolle der bremischen Gesetzgebung nicht mehr die Rede. Und es zeigte sich auch weiterhin, daß man in Hannover durchaus für die Verwirklichung des Planes im bremischen Sinne war und aller Widerstand gegen Smidts Forderungen nur in der Furcht vor einer neuen Mißbilligung in London seinen Grund hatte, daß man also wirklich ehrlich für das „gemeinschaftliche Interesse" zu wirken bemüht war. „Wir sind eigentlich über die Hauptsache einig", schreibt Rose an Smidt, nämlich im Zweck, nur über die Mittel sei man verschiedener Meinung, indem Bremen glaube, daß es die Hoheit haben müsse, das Ministerium solches aber nicht zugeben „dürfe". Dies letzte Wort ist natürlich nicht zufällig gewählt. Selbst die Mitaufnahme in die Hoheit, die Smidt vorgeschlagen hatte, werde, wie Rose meint, noch Anstoß erregen; er weist dann aber auch, mit Recht, darauf hin, wie unklar eine solche Bestimmung sei und wie leicht sie zu Differenzen führen könne — womit er nur wiederholt, was man in Bremen selbst ein Vierteljahr vorher gegen ähnliche Vorschläge Hannovers eingewandt hatte —, und sucht endlich Smidt darüber zu beruhigen, daß die Hoheit zur Erreichung des beabsichtigten Zweckes keineswegs notwendig sei. Die jetzigen Zugeständnisse seien das Äußerste, wovon man noch hoffen könne, daß es bewilligt werden würde, zweifelhaft freilich bleibe es auch jetzt noch.

Die Senatskommission in Bremen arbeitete nun wieder in der früheren Weise. Der neue Entwurf der Basen ging zum ersten Male auch auf die Einzelheiten ein, wobei Rose manche ganz unwichtige Dinge erwähnt hatte, zum Beispiel daß es in dem neuen Hafen mit der

Landestrauer und dem Kirchengebet wie in Hannover gehalten werden solle. Smidt bat wieder einzelne Mitglieder, die Senatoren Gildemeister, Heineken und Löning, sowie die drei Ältermänner, ihm ihre Bemerkungen zu den einzelnen Punkten mitzuteilen. Dann wurde eine neue Zusammenkunft, die Rose schon in seinem Brief vom 30. November angeregt hatte, nach Weihnachten in Hannover verabredet. Am 26. Dezember reiste Smidt zum drittenmal dorthin.

Zur Grundlage der Verhandlungen dienten diesmal die Roseschen Basen. Smidt hatte sich alle Wünsche, die in den verschiedenen Aufsätzen seiner Mitarbeiter ausgesprochen waren, ebenso wie seine eigenen neben die einzelnen Paragraphen geschrieben. Vergleicht man nun den hannoverschen Entwurf und die bremischen Änderungsvorschläge mit dem endgültigen Vertrag, so ergibt es sich, daß Smidt alles erreicht hat, was in Bremen gewünscht worden war. Es ist nicht auf einmal geglückt; aber jede der drei Umgestaltungen, die der Vertrag jetzt noch erfuhr — vom Vorentwurf im Januar 1826 über die „Präliminar-Konvention" von Derneburg im Juli desselben Jahres bis zur endgültigen Formulierung vom 11. Januar 1827 — hat für Bremen neue Gewinne gebracht. Bei diesen Verhandlungen zeigte es sich, daß der Mann der großen Ideen, der lebhaften Phantasie, auch ein Meister in der Kleinarbeit, daß er in Wahrheit ein Staatsmann war.

Fast zwei Wochen haben diesmal die Verhandlungen gedauert. Als man am 6. Januar zu einer Einigung gekommen war, konnte Smidt wohl sagen, daß sich das, was er mitbringe, doch ganz anders ausnehme als die am 30. November von Hannover vorgeschlagenen Basen. Rose war ein tüchtiger Beamter, aber kein Staatsmann und Diplomat. Er hatte kein Auge für die Feinheiten, die im Verkehr zwischen „souveränen" Staaten beobachtet werden müssen. Wenn er unbekümmert „die Stadt Bremen" schrieb statt „die freie Hansestadt Bremen", wie es sich für ein amtliches Schriftstück gehörte, so war das nur eine Äußerlichkeit. Wenn es aber gleich in seinem ersten Paragraphen hieß, Bremen verpflichtet sich, an der Geestemündung „diejenigen Schiffahrts- und Handelsetablissements" zu errichten, die geeignet seien, die Konkurrenz des hannoverschen Ufers gegenüber dem oldenburgischen zu stärken, so hörte das feine Ohr Smidts aus dem Worte „diejenigen" eine unerträgliche Beschränkung der bremischen Freiheit heraus: so als ob nur solche Anlagen erlaubt sein

sollten, die Hannover unmittelbar nützten. Derartige Kleinigkeiten, die doch einmal wichtig werden konnten, gab es noch mehrere in Roses Text, aber dem Spürsinn Smidts und seiner Mitarbeiter war keine einzige entgangen, und er hat sie alle beseitigt, sowohl den mehrfach vorkommenden Ausdruck „Hannover gestattet" wie andererseits das Wort: Bremen „verpflichtet sich". Es hieß dafür jetzt: Bremen „macht sich verbindlich", und Hannover „überläßt". Forderungen, die Hannovers Interesse geschädigt hätten, hat Smidt niemals erhoben, auch wenn sie ihm von seiten der Kommission nahegelegt wurden. So hatte Senator Pavenstedt verlangt, Bremen solle sich das Recht sichern, von allen Schiffen, die auf die Geeste kämen, eine Abgabe zu erheben, da sie sonst außerhalb des bremischen Hafens auf dem Flusse ankern könnten und also Hannover den Nutzen haben würde. Smidt schrieb zurück, man könne Hannover unmöglich die Mitbenutzung der Geeste streitig machen und ihm nicht die Möglichkeit nehmen, auf dem Südufer eigene Anlagen zu errichten, und die Furcht, Hannover könne dort bald einen Hafen besitzen, der dem bremischen überlegen sei, hielt er mit Recht für ziemlich unbegründet. Ebenso gab er nach in solchen Fragen, wo hannoversche Forderungen berechtigt waren, so bei der Rückgabeklausel für den Fall, daß Bremen seine Verpflichtung innerhalb von drei Jahren nicht erfüllt habe, oder gegenüber dem Wunsche Hannovers, seine Landesprodukte zollfrei in Bremerhaven einführen zu dürfen. Natürlich vergaß er nicht, bei der Klausel alle für Bremen nötigen Sicherungen einzufügen, so die Bestimmung, daß beim Eintreten unvorhergesehener Umstände billige Rücksicht genommen werden solle, und die ausdrückliche Erklärung, daß bei einer etwaigen Rückgabe des Geländes auch alle bremischen Verpflichtungen aus dem Vertrage hinfällig seien. Er verzichtete ferner auf die Abtretungen beim Neuenlander Siel und an der Mündung der Lesum, da er Roses Begründung, daß doch der Geestehafen das Wesentliche sei und die Erreichung dieses Hauptzweckes durch die Verbindung mit jenen beiden andern Plänen nur erschwert würde, als richtig anerkennen mußte. Um so hartnäckiger bestand er auf der Beseitigung der zu weit gehenden hannoverschen Forderungen und ruhte nicht eher, als bis er sie erreicht hatte. Es fiel der Satz, daß der neue Hafen „einen integrierenden Teil des Königreichs Hannover" bilden solle, ebenso wie die Abtretung der

kleinen Siedlungen Timmersloh und Verenmoor, die Rose verlangt hatte.

In der wichtigsten Frage, dem Streit über die Hoheit, hatte man eine höchst einfache Lösung gefunden: der Hauptteil der Vertragsgrundlagen schwieg über diesen Punkt überhaupt. Es war also doch derselbe Ausweg, den Smidt im September nach der ersten Ablehnung aus London dem Minister von Bremer vorgeschlagen hatte. Allerdings waren die einzelnen Rechte, die Bremen erhielt und die in Wirklichkeit die ganze Hoheit, mit Ausnahme der Militärgewalt, ausmachten, nicht wieder in einem Satze zusammengefaßt, sondern in verschiedenen Abschnitten behandelt worden, so daß es nicht so auffallend war. Ein einleitender Artikel sagte nur ganz farblos, daß „über die Verhältnisse dieses Hafens und Hafendistriktes und der Bewohner desselben zu beiden Staaten oder zu jedem einzelnen derselben" das vereinbart sei, was dann in den übrigen Bestimmungen folgte. Die Hauptsache aber — das, worüber man sich nun seit einem halben Jahre gestritten hatte — war in einem „Geheimen Separatartikel" abgemacht worden, und zwar vollständig im bremischen Sinne. Den Ausschlag gegeben hatte die Bestimmung des kurz vorher, am 29. September 1825, abgeschlossenen Handelsvertrags zwischen Großbritannien und den Hansestädten, wonach nur d i e Schiffe in England als hanseatische galten, die in dem Gebiet der betreffenden Stadt erbaut waren. Es werde doch, so hatte Smidt witzig bemerkt, der König von England nicht glauben, daß der Grund und Boden in dem neuen Hafen bremisch sei, wenn er als König von Hannover wisse, daß dieser Ort zu seinem Reiche gehöre. Noch eine andre Gefahr gab es, die Smidt befürchtete, daß nämlich Hannover, wenn es die Souveränität behielte, schließlich doch einmal im äußersten Falle, eben auf Grund seiner Hoheit, das ganze Gebiet wieder an sich nehmen, gewissermaßen enteignen könne. Um allen solchen Besorgnissen „im voraus beseitigend zu begegnen" und so „den Unternehmungsgeist der bremischen Kaufmannschaft zu kräftigen Anstrengungen für den gemeinschaftlichen Zweck zu beleben", erklärte sich das Ministerum schließlich zu den Zusagen des geheimen Artikels bereit: obwohl die Krone Hannover — das wird noch einmal ausdrücklich betont — ihre Hoheit über den Hafenbezirk nicht abtritt, so ist sie dennoch „einverstanden und vereinigt sich mit Bremen . . . dahin", daß die in

dem neuen Hafen anzulegenden Werften „unter voller bremischer Hoheit sich befinden sollen"; endlich verspricht Hannover noch, auch in dem übrigen Gebiet seine Hoheitsrechte niemals auszuüben, in militärischen Dingen aber, zum Beispiel bei der Anlage von Kasernen oder Exerzierplätzen, „mit der tunlichsten Rücksicht und Schonung der gemeinschaftlichen Schiffahrts- und Handelsinteressen" zu verfahren.

Auch diesmal hatte Smidt wieder seine äußerste Kraft für das Gelingen des Werkes eingesetzt. Am letzten Tage hat man bis 11 Uhr abends verhandelt. Einmal — es war am 31. Dezember, einem Sonnabend — war nach längeren Besprechungen beschlossen worden, jeder der beiden Unterhändler solle eine neue Redaktion der Basen versuchen und sich dabei besonderen Entgegenkommens befleißigen. „Da es immer besser ist," schreibt Smidt darüber an Heineken, „in solchen Dingen der erste zu sein, so brachte ich meine Arbeit schon am Sonntag vormittag zustande" — obwohl er am Tage vorher beim Herzog von Cambridge bis 2 Uhr Silvester gefeiert hatte. Am Nachmittag bekam sie Rose schon zu hören, der seinerseits erst am Montag fertig wurde. Man sparte in Bremen nicht mit der Anerkennung für Smidts „unermüdete Tätigkeit" und seine neuen Erfolge „in dieser wichtigsten von allen unsern Angelegenheiten". In Hannover hatte sich Rose wie immer als ein ehrlicher Partner erwiesen, und Smidt durfte manchen aufrichtigen Rat von ihm annehmen, besonders in der Frage, die es jetzt zu überlegen galt, wie man die neuen Vorschläge am besten dem Grafen Münster übermittle.

Zunächst hatte man es auf beiden Seiten für das beste gehalten, wenn Smidt und Rose selber nach London führen. Als es dann aber wahrscheinlich wurde, daß Graf Münster im Sommer nach Hannover kommen werde, beschloß man, bis dahin zu warten. Smidt versprach noch, eine Denkschrift zur Begründung des neuen Entwurfs einzusenden. Sie wurde dann im wesentlichen aus den früheren Aufsätzen, „mehr mit der Schere als mit der Feder" zusammengestellt. Im Senat berichtete Smidt am 10. Januar wieder über die Eisenbahnfrage. „Über die Hauptsache hatte ich fortwährend zu schweigen angeloben müssen", sagt er entschuldigend in der zusammenfassenden Darstellung, durch die der Senat im November 1826 endlich die Wahrheit erfuhr.

Bis zum Juli dieses Jahres kam nun eine ruhige Zeit, zum erstenmal nach mehr als sieben Monaten fast ununterbrochener Verhandlungen. Im Mai mußte Smidt nach Frankfurt reisen, um dort die Stimmführung am Bundestage für die freien Städte zu übernehmen. Er blieb einige Tage in Hannover, und Rose versprach, ihm sofort Nachricht zu geben, wenn er etwas über Graf Münsters Absichten erfahre.

Im Juni kam der Minister nach seinem Gute Derneburg bei Hildesheim. Rose meldete es nach Frankfurt, schlug aber Smidt vor, seinen Besuch bis auf Ende Juli zu verschieben, denn „in der ersten Zeit pflegt er ohnehin nicht gleich mit Geschäften sich plagen zu lassen". Smidt aber hielt es doch nicht für zweckmäßig, bis zum letzten Augenblick zu warten, und er gibt Rose eine Belehrung über die „Art und Weise der modernen Politik, daß auch über die wichtigsten Gegenstände die Verhandlungen mit vertraulichen Privatunterhaltungen unter einflußreichen Männern beginnen und daß man sich immer in der Lage hält, behaupten zu können, man habe kein bestimmtes Resultat vor Augen gehabt, solange man es noch nicht erreicht hat".

Inzwischen versuchte man in Hannover, den Grafen Münster günstig zu stimmen. Es stellte sich heraus, daß er überhaupt nichts von den Verhandlungen wußte, die seit seiner abschlägigen Antwort im Juli 1825, seit einem Jahre also, stattgefunden hatten. Auf die erste Nachricht davon erklärte er kurzweg, das sei eine abgemachte Geschichte, davon könne nicht weiter die Rede sein. Da hat der Minister von Bremer dem Plan das Leben gerettet — spottlustige Kritiker in Hannover haben danach später das Witzwort erfunden, die neue Stadt habe ihm zu Ehren ihren Namen erhalten —: er beschwor den Grafen, doch nicht sein letztes Wort zu sagen, ehe er die Akten darüber ruhig durchgelesen habe. Graf Münster las — und gab dann zu, es lasse sich doch noch weiter darüber reden. Sofort schickte Rose eine Estafette nach Frankfurt: Smidt möge gleich nach Hannover kommen — „die aufgestellten Bedingungen haben im ganzen Beifall gefunden".

So kam Smidt doch nicht zu den einleitenden „vertraulichen Privatunterhaltungen", die er gewünscht hatte. Sie waren nicht mehr nötig. Am 8. Juli war er in Hannover. Erst am 10. konnte er mit Rose nach dem Landgut des Grafen hinausfahren, und schon am folgenden Tage wurde die „Convention von Derneburg" unterzeichnet. Offen-

bar war Graf Münster schon durch die Denkschriften Smidts völlig für den Gedanken gewonnen. Er hatte gesehen, daß man es in Bremen doch sehr ernst mit dem Plan meine, und wußte selber nur zu gut, daß Hannover so bald nicht daran denken konnte, seinerseits die Ausführung in die Hand zu nehmen. Über die Verhandlungen selbst haben wir diesmal keine Nachrichten. Sie können nur kurz und wenig eingehend gewesen sein. Der Text des Entwurfes vom 6. Januar hat nur bei einigen Einzelheiten Zusätze und Änderungen erfahren. Aber vielleicht der größte Erfolg, den die Persönlichkeit Smidts auch diesem ursprünglich so hartnäckigen Gegner gegenüber errang, war eine kleine äußere Umstellung, die Graf Münster in dem Vertrage vornahm. Was er seinen hannoverschen Kollegen so bestimmt abgeschlagen hatte, das Zugeständnis, von dem diese selbst nur noch mit Zittern und Zagen zu sprechen wagten, das hat er Smidt ohne Bedenken gewährt: er hat den geheimen Separatartikel, der von der Abtretung der Hoheit in einem kleinen für Werften bestimmten Gebiet handelte, nicht nur gebilligt, sondern nahm ihn anstandslos unter die Hauptartikel auf; ja, er gestand sogar für dieses Stück Land eine Größe von mindestens 50 Morgen bis zu 100 im äußersten Falle zu. Es war ja in Wirklichkeit auch für das übrige Gebiet die ganze Hoheit, abgesehen von der Militärgewalt, abgetreten worden, und wenn man das gefährliche Wort vermied, so geschah das nur aus Rücksicht auf den König und auf die hannoverschen Stände, denen man die Wahrheit nicht offen sagen durfte. Bei ihnen konnte der fromme Betrug gelingen, nicht aber bei Graf Münster, der jetzt ebenso wie Rose und die Minister in Hannover dank den Darlegungen Smidts die wahre Lage klar überschaute. Andererseits kannte er die strengen englischen Bestimmungen über die Herkunft der Schiffe gut genug, um zu wissen, daß für die Werften die ausdrückliche Bestätigung der bremischen Hoheit nötig war; das mußten dann aber auch der König und die Stände zugeben.

Vier Jahre später hat Smidt in einer vertraulichen Instruktion an den ersten Amtmann in Bremerhaven rundweg erklärt, es gäbe überhaupt keinen Unterschied zwischen der Hoheit über die 50—100 Morgen und der über das übrige Gebiet, und das sei nicht bloß seine Meinung, sondern auch Graf Münster und der Minister von Bremer hätten bei den entscheidenden Verhandlungen keine tatsächliche Ver-

schiedenheit anzugeben gewußt. Nur aus den angeführten politischen Gründen also hatte man jene Spitzfindigkeiten in den Wortlaut des Vertrages hineingebracht. Schließlich erläutert Smidt mit der Unbekümmertheit eines Mannes, der nicht Jura studiert hat, die Sache so, daß er sagt: für die 50—100 Morgen sei die Hoheit mit Scheffeln eingeräumt, für das übrige Land aber mit Löffeln; und die Scheffel seien nur wegen der Werften nötig gewesen — „sonst wäre alles wohl unter die Kategorie der Löffel gekommen".

Es fehlte jetzt nur noch die Ratifikation des Königs, die aber natürlich sicher war, wenn Graf Münster sie befürwortete. Dann hatte Smidt endgültig gesiegt. Noch einmal mußte er vorsichtig andeutend im Senate berichten; er gab diesmal schon zu, daß „über Einräumung, Anlage und gemeinschaftliche Benutzung eines näher zu bestimmenden Punktes an der Niederweser zu Hafen-, Handlungs- und Quarantäne-Anstalten" mit Hannover eine vorläufige Vereinbarung getroffen sei. Die nächsten Aufgaben waren dann eine Untersuchung des Platzes durch Sachverständige, die Graf Münster für unerläßlich erklärte, ehe er dem König über den Plan Vortrag halten könne, ferner der Ankauf des Geländes und endlich die Ratifikation des Vorvertrages durch Senat und Bürgerschaft in Bremen. Dann erst konnte man daran denken, einen endgültigen Vertrag abzuschließen. Mit diesen Arbeiten verging noch einmal ein halbes Jahr.

Untersuchung und Ankauf des Geländes

Da immer noch die strengste Geheimhaltung nötig war, so mußte man auch bei der beabsichtigten Untersuchung besonders darauf bedacht sein, jedes Aufsehen zu vermeiden. Gemäß einer Verabredung Smidts schrieb daher die hannoversche Regierung nach Bremen, sie plane eine Erweiterung des Geestehafens und stelle es dem Senat anheim, falls man sich für die Sache interessiere, einen bremischen Fachmann zur Teilnahme an den Vorarbeiten abzuordnen. Der Senat beschloß, die Auswahl einer geeigneten Persönlichkeit der „Auswärtigen Commission" — also Smidt — zu überlassen. Und das war auch hier, wo die rein technischen Fragen anfingen, das Rechte: Smidt wußte auch hier den richtigen Weg zu finden. Er veranlaßte den tüchtigsten unter seinen kaufmännischen Mitarbeitern, Ältermann Fritze, dorthin zu gehen, wo man den Wasserbau am besten verstand, nach Hol-



Johannes Jacob van Ronzelen

land, und dort einen erfahrenen Sachverständigen zu gewinnen. Das Ergebnis bewies, daß beide, sowohl Smidt wie Fritze, mit sicherem Blick ihren Mann zu wählen wußten. „Wenn man mit solchen Männern, wie Fritze, sich einschifft," so schrieb Smidt damals an Heineken, „fährt man immer gut, da gibt es keine unnützen Fragen und Bedenklichkeiten, man weiß, was man will, steuert gerade aufs Ziel los, und der Entschluß ist immer bei der Hand." Und Smidts Freund Horn stellt bei einem Vergleich zwischen den „gediegenen Aufsätzen dieses Mannes und denen so vieler Zunftgelehrter" gar die Betrachtung an, „ob die bisherige Schule und akademische Bildungsweise den Forderungen der jetzigen Zeit noch genüge" — was man freilich bei einem Blick auf Bremens großen Führer nicht unbedingt zu verneinen brauchte.

Fritze gewann in Amsterdam den 26jährigen Wasserbaudirektor Johannes Jacob van Ronzelen zunächst zu einer kurzen Reise nach Bremen. Bereits im nächsten Jahre ist er dann in den bremischen Dienst übergetreten und hat fast 40 Jahre lang von Bremerhaven aus, wo er bald seinen dauernden Wohnsitz nahm, für seinen neuen Heimatsstaat Vorbildliches geschaffen. Er hat den Alten und den Neuen Hafen sowie den Hoheweg-Leuchtturm erbaut. Schon in Holland hatte er an großen Kanal- und Schleusenbauten mitgearbeitet und gerade jetzt eine leitende Stellung in Amsterdam erhalten. Gleich bei seiner ersten Ankunft in Bremen machte er überall, auch bei den hannoverschen Sachverständigen, den Eindruck eines Mannes, der weiß, was er will.

Smidt hatte indessen wieder nach Frankfurt zurückreisen müssen und wartete ungeduldig auf Nachricht, daß „das Zeichen des Wassermanns" erschienen sei. Es war das erstemal, daß in dieser, seiner eigensten Sache, etwas ohne ihn geschehen mußte. „Ich ärgere mich nicht wenig," schrieb er, „daß ich nicht dort bin, und kann mich nur damit trösten, daß die Sache ohnedies in den besten Händen ist." Die Leitung hatte jetzt Senator Heineken. Aber Smidt versäumte natürlich nicht, auch aus der Ferne, so gut wie möglich, seinen Rat dazu zu geben. Keinesfalls wollte er länger, als die Geschäfte es unbedingt erforderten, von Bremen abwesend sein. Eine Traubenkur am Rhein, die ihm der Arzt verordnet hatte und die sich unmittelbar an seinen Aufenthalt in Frankfurt anschließen sollte, mußte dann eben ver-

schoben werden, „und", so schreibt er an Heineken, „wenn es auch gar nicht dazu käme, so ist der glückliche Fortgang jener Sache im Grunde die allerbeste Traubenkur für mich".

Anfang August war der „Wassermann" in Bremen angekommen, und die Untersuchung wurde auf den 13. August angesetzt. Die hannoversche Regierung hatte ihren General-Wasserbaudirektor Geheimrat von Schulte und den Baurat Mosengel dazu entsandt. Dazu kamen dann noch der Oberdeichgräfe Callenius sowie zwei Beamte aus Lehe, der Assessor Haltermann und der Leutnant Dassel. Die Teilnehmer aus Bremen waren van Ronzelen, Heineken, Fritze und Kapitän Luytges. Sie würden sich, so hatte man verabredet, alle „zufällig" in Lehe treffen.

Die Besichtigung beschränkte sich ganz auf das Gebiet nördlich der Geestemündung, das damals noch Außendeichsland war. Es waren zwar gelegentlich auch noch andre Punkte als geeignet für die Anlage des neuen Hafens bezeichnet worden, so das Südufer der Geeste und sogar das Wremer Tief. Aber in Bremen hatte man es von vornherein auf den Platz der alten Karlsburg abgesehen. Es stellte sich denn auch bei der Untersuchung heraus, daß der Boden dort „dem Ausgraben des Bassins ausnehmend förderlich scheine". Als Quarantäneplatz schlug Callenius den Einfluß der Lune in die Weser vor. Heineken und von Schulte besuchten dann auf dem Rückwege auch noch das Gelände am Neuenlander Siel, da dort ja ursprünglich auch ein bremischer Lade- und Löschplatz geplant war und man sich in der Konvention von Derneburg darüber weitere Verhandlungen vorbehalten hatte. Es ergab sich jedoch, daß das Terrain dort wenig geeignet war.

Ganz ohne Schwierigkeiten ging es auch an der Geeste nicht ab. In dem Vertragsentwurf war vorgesehen, daß Bremen ein Gebiet von ungefähr 500 Morgen erhalten solle. Man sah aber bald, daß an der fraglichen Stelle soviel Land überhaupt nicht vorhanden war. Diese Gelegenheit benutzten Schulte und Mosengel nun, um den Bremern immer wieder auseinanderzusetzen, daß 500 Morgen für sie viel zu viel seien und sie sich gut mit 200 begnügen könnten. Es zeigte sich, daß die Teilnahme der Sachverständigen für jetzt dem Fortschreiten des Werkes keineswegs zugute kam und daß ihr Fehlen damals bei Beginn der Verhandlungen, als von Bremer es bedauerte, nur ein Glück gewesen war. Mosengel, der von seinem Vorgesetzten ganz gegen die Verabredung ins Geheimnis gezogen war, steckte, nach dem Urteil

Heinekens, „wie alle dii minorum gentium voller kleinlicher Rücksichten". Auch Smidt sollte ihn noch von dieser Seite kennen lernen. Schulte aber war „unstreitig etwas piquiert" darüber, daß man ihn erst jetzt hinzuzog, und er hätte nun gern gezeigt, daß die Sache viel besser gegangen wäre, wenn man ihn schon früher gefragt hätte. Schon in Bremen, als van Ronzelen seine ersten Vorschläge machte, hatte er gleich betont, das sei dasselbe, was er auch schon seit Jahren als das einzig Richtige gefordert habe.

Nun behauptete er bei der Untersuchung immer wieder — wie Heineken glaubte, von Mosengel beeinflußt —, 200 Morgen seien für Bremen reichlich genug. Es wäre das etwa soviel gewesen, wie die alte Karlsburg — deren Grenzen ja noch zu erkennen waren — umfaßt hatte, ungefähr bis an die heutige Mühlenstraße. Schulte wünschte sogar, die Bremer sollten sich schon jetzt damit einverstanden erklären. Heineken lehnte das natürlich ab, schon deshalb, weil er gar nicht dazu befugt war. Übrigens führte er einen Gegengrund an, der für den heutigen Bewohner Bremerhavens ein melancholisches Interesse hat: er sagte nämlich, man dürfe den Ort nicht dicht mit Häusern besetzen, „weil es durchaus notwendig sei, daß die Wohnungen mit Gartenplätzen zum Unterhalte der Schifferfamilien, während der Abwesenheit der Männer, versehen seien". Auch bei dem Bezirk, der mit voller Hoheit abgetreten werden sollte, wollte Schulte Bremen „mit der Knippschere behandeln", wie Heineken es ausdrückt, und fand, daß mehr als 50 Morgen dazu nicht nötig seien; nur in bezug auf die Lage gab er die Berechtigung der bremischen Wünsche zu und sah ein, daß dieser Distrikt, der ja für Werften bestimmt war, sowohl an die Weser wie an die Geeste stoßen müsse. Schulte war endlich einverstanden, die Unterhaltung über diese Fragen in Bremen fortzusetzen, da er im Augenblick doch nichts erreichen konnte. Zufrieden aber gab er sich nicht so bald. Er hat noch mehrmals wieder davon angefangen.

Der ganze Plan erweckte bei ihm natürlich das größte Interesse. „Wie van Ronzelen an Ort und Stelle alles auseinandersetzte," so berichtet Heineken an Smidt, „wurden Schulte und Mosengel ganz warm und behaupteten einstimmig, es werde ein Werk, wie Norddeutschland noch keins aufzuweisen habe, und wenn Hannover nicht für lange Zeit alle dazu disponiblen Geldkräfte an der Ems ver-

splittert hätte, so hätte es sich die Ehre der Ausführung gar nicht müssen nehmen lassen". Diese verständliche patriotische Eifersucht war natürlich die eigentliche Ursache aller Einwände bei den beiden Hannoveranern. Wie wenig aber hier das Wünschbare mit dem Möglichen übereinstimmte, erfuhren sie, als sie sich bei van Ronzelen nach den Kosten erkundigten. Mosengel vertraute nachher Heineken unaufgefordert an, die Sache werde doch „ein ganz famöses Geld kosten, er berechne es jetzt schon auf wenigstens 600 000 Taler bloß für Schleusen, Bassin und Außenwerk" — womit er übrigens genau die später ausgegebene Summe getroffen hatte.

Van Ronzelen hatte sich schon gleich in Amsterdam, als ihn Fritze aufsuchte, Pläne gemacht, wie der Hafen ungefähr anzulegen sei. Nachdem er zuerst die Möglichkeit erwogen hatte, die Geeste selbst durch Schleusen abzuschließen — was aber schon wegen der Hoheitsverhältnisse unausführbar war —, machte er dann den Vorschlag, wie er später ja auch verwirklicht worden ist, das Bassin auf dem nördlichen Außendeichsland parallel der Weser auszugraben. Dabei wurde dann sofort der schmalen und länglichen Form vor der kürzeren und breiteren der Vorzug gegeben, schon deshalb, weil sich so die Erde viel bequemer für den neu zu bauenden Wasserdeich verwenden ließ. Auch konnte man so den Hannoveranern leichter beweisen, daß man mit 200 Morgen nicht auskam.

Die Untersuchung des Geländes war die Vorbedingung gewesen, deren Erfüllung Graf Münster verlangt hatte, ehe er dem König die Ratifikation empfehlen könne. Es lag nun Smidt daran, den Grafen, der noch in Hannover war, vor seiner Rückkehr nach London noch einmal zu sprechen. Als er jetzt, am 16. August, plötzlich erfuhr, daß Münster schon am 20., statt, wie es bisher geheißen hatte, am 21., abreisen würde, mußten „alle Segel angesetzt werden". Es gelang ihm, „indem ein Teil der Nacht zu Hilfe genommen wurde", in 24 Stunden das „Einpacken, Rechnung bezahlen, Abschiednehmen etc." zu erledigen, und er brachte es weiter fertig, mittelst reichlicher Trinkgelder und unter Verzicht auf Essen, Trinken und Schlafen, „soviel sich nicht en passant davon nehmen ließ", die 42 Meilen lange Reise in 45 Stunden „einschließlich alles Aufenthalts auf den Stationen" zurückzulegen. Als er am 19. nachmittags 1/23 Uhr in der „Hasenschenke" ankam, ging er zum Essen, schrieb einen langen Brief an

Heineken, besuchte Rose, schrieb über das dort Erfahrene einen zweiten Bericht nach Bremen und ging um 7 Uhr zum Grafen Münster. Dort stand schon der Reisewagen vor der Tür. Aber Smidt ließ sich nicht abweisen. Er wurde denn auch angenommen; man unterhielt sich über die Ergebnisse der Untersuchung, und Münster versprach, beim König die Genehmigung zu befürworten. Er lud Smidt dann ein, am Abend zu einer Gesellschaft bei Herrn von Schulte zu kommen, und erklärte auf Smidts Bedenken, daß er dort nicht eingeführt sei, das verschlage nichts, er werde ihn schon anmelden. So brachte Smidt, obwohl er seit drei Tagen schon einige Anstrengungen hinter sich hatte, auch noch dies Opfer für sein Werk. Er wurde von allen Anwesenden außerordentlich ehrenvoll begrüßt, gleich zuerst, ehe er zum Gastgeber gelangen konnte, vom Herzog von Cambridge, ebenso von allen Ministern, auch vom Grafen und der Gräfin Münster. Alle sprachen ihm ihre lebhafteste Freude über das glückliche Ergebnis der Verhandlungen und der Untersuchung aus, und so sehr er sich „nach Bett und Schlaf" sehnte, mußte er doch noch bis Mitternacht in der Gesellschaft aushalten.

Am 22. August kehrte Smidt nach Bremen zurück. Zu gleicher Zeit kam auch Rose dorthin, um sich mit den beiden Brüdern Haltermann — der ältere war Regierungsrat in Stade, der jüngere Amtsassessor in Lehe — zu besprechen. Es begannen jetzt die langwierigen Verhandlungen über den Ankauf des Geländes. Sie haben ungefähr zwei Monate gedauert. Das ganze Gebiet gehörte damals zu Lehe und trug noch die alten Flurnamen. Die größten Stücke waren der kleine und der große Fettkamp — von der Geeste an etwa bis zur heutigen Mühlenstraße —, nach der Weser waren der Weser- und der Deichsacker vorgelagert; weiter nach Lehe zu, im Zuge der heutigen Jacobstraße, der Fenken und von da wieder nach der Weser zu — etwa zwischen Lloyd- und Bogenstraße — die Abschnitte Im Winzel, Langetheen und Hinterlangetheen, die wertvollsten Stücke des ganzen Geländes. Es waren außer dem, was die Regierung schon besaß, 266½ Calenbergische Morgen — ein Morgen umfaßt 26,21 a —, zersplittert in 226 Teile verschiedener Besitzer.

Bei der Untersuchung im August war Assessor Haltermann sehr hoffnungsvoll gewesen und hatte gemeint, man werde alles Land ohne Schwierigkeiten bekommen, sogar um 10% billiger als es 1817, beim Bau

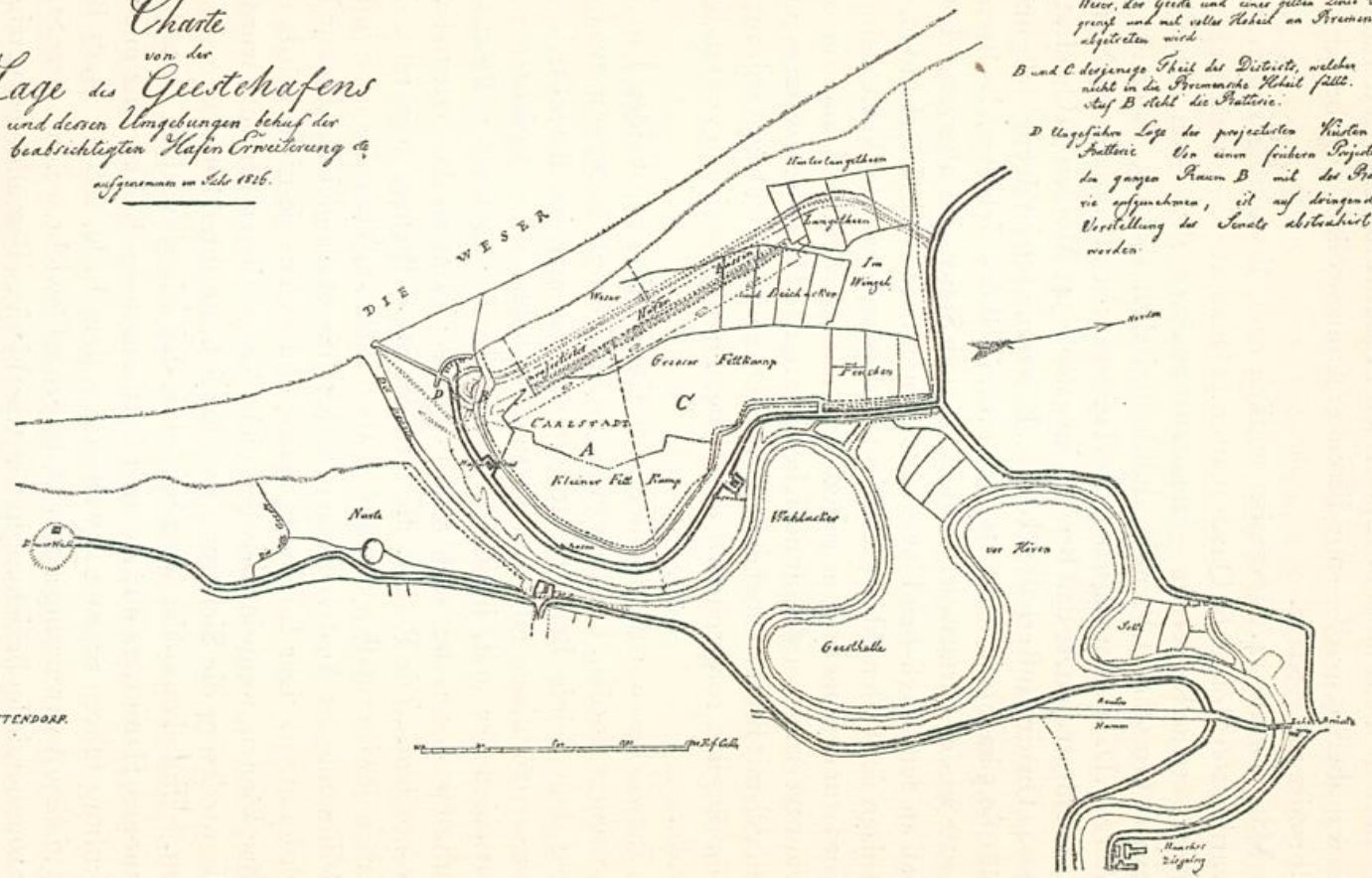
des Schirmdeichs, taxiert worden sei; es waren damals durchschnittlich 138 Taler für den Morgen bezahlt worden. Als aber am 19. September Regierungsrat Haltermann, der seinen erkrankten Bruder vertreten mußte, im Gasthof Grotian zu Lehe die Verhandlungen mit den Eigentümern begann, stieß man bei einigen zuerst auf heftigen Widerstand. Lieber wollten sie sich, so erklärten sie, ihr Land mit Gewalt nehmen lassen. Schließlich waren alle zum Verkauf bereit — aber nur für einen um 10% höheren Preis, als sie 1817 erhalten hatten. Außerdem stellten sie allerlei Bedingungen. Einige wollten $^2/_3$ des Kaufpreises stehen lassen; dann verlangte man die vorherige Zustimmung des Konsistoriums wegen der Besitzungen von Kirche und Schule, die darunter waren. Alle wünschten einen „jederzeit praktikablen Fahrweg" von Lehe nach dem neuen Hafen und endlich eine dauernde Einpfarrung der künftigen Einwohner nach Lehe. Die drei ersten Bedingungen machten keine Schwierigkeiten. Die vierte wurde schon von der hannoverschen Regierung selbst abgelehnt. Aber den höheren Kaufpreis hat Bremen bezahlt, ja, es hat sogar darüber noch hinausgehen müssen, denn nach einiger Zeit verlangten die Leher noch 10 000 Taler für Ablösung von Kirchen- und Kommunalabgaben, die auf dem Lande ruhten, ferner 600 Taler Zulage für 45 Morgen, die teils 1817 zu niedrig eingeschätzt waren, teils seitdem an Wert gewonnen hatten, endlich noch 280 Taler für Watt, das anfange, sich zu begrünen. Darüber brach Smidt denn einmal in den Stoßseufzer aus, die Forderungen der Leher wüchsen ja „wie die steifleinene Garde des weiland Sir John Falstaff" (der aus zwei Räubern „in steifleinenen Kleidern" allmählich elf, mit denen er gekämpft haben will, macht), aber er gab auch hier sofort nach. Denn er wollte nun möglichst schnell zu Ende kommen, schon um weiteren Ansprüchen zu entgehen. Außerdem aber wurde es immer schwerer, das Geheimnis zu wahren; schon hatte sich das Gerücht nach Brake verbreitet, und es war dort in jedem Wirtshaus von nichts anderm mehr die Rede. Daß aber die Leher ihre Preise noch ganz anders steigern würden, wenn sie hörten, daß das Land an Bremen abgetreten werden solle, das war nicht schwer zu vermuten, und die Leher Chronik spricht denn auch ganz offen von der Enttäuschung in Lehe, als die Wahrheit bekannt wurde. „Dies verursachte hier eine allgemeine Unzufriedenheit, auch sprach man sich dahin aus, daß, wenn man dies gewußt, man das Land nicht,

Charte
von der
Lage des Geestehafens
und dessen Umgebungen behuf der beabsichtigten Hafen Erweiterung &c.
aufgenommen im Jahr 1826.

A. Distrikt von 100 Morgen, welches von der Weser, der Geeste und einer gelben Linie begrenzt und mit rother Farbe an Bremen abgetreten wird.

B und C diejenige Theil des Distrikts, welcher nicht in die Bremische Hoheit fällt. Auf B steht die Batterie.

D Ungefähre Lage der projectirten Küsten Batterie. Von einem früheren Projecte da ganzen Raum B mit der Batterie aufzunehmen, ist auf dringende Vorstellung des Senats abgestanden worden.



wenigstens nicht zu dem stipulierten Preise würde abgetreten haben. Es war aber zu spät" — mit diesem ergebungsvollen Wort beendet der Chronist seine Klage.

Man war am 14. November endlich zum Abschluß gekommen. Es wurden 266 Morgen 63 Quadratruten 42 Quadratfuß — zunächst für die hannoversche Regierung — angekauft zu einem Preise von 38 658 Talern 17 Groschen 1 Pfennig, durchschnittlich also 145 Taler für den Morgen. Das Regierungsland, das Hannover abtrat, umfaßte 75 Morgen 13 Quadratruten, so daß Bremen im ganzen 341 Morgen 76 Quadratruten 42 Quadratfuß erhalten konnte. Es waren nach jetzigem Maße ungefähr 89,5 ha, etwas mehr als der zehnte Teil des Gebietes, das Bremen heute an der Unterweser besitzt. Da auch Smidt sich überzeugt hatte, daß an dem fraglichen Platze wirklich nicht mehr Land vorhanden, zur Anlage des Hafens aber auch nicht nötig war, so wurden keine weiteren Forderungen mehr von seiten Bremens erhoben, und auch in dem Hauptvertrag wurde nur noch bestimmt, daß Hannover, wenn es nötig sei, sich mit Bremen über eine Vergrößerung des Hafenbezirks bis auf die ursprünglich vorgesehenen 500 Morgen freundschaftlich verständigen wolle.

Inzwischen war die Derneburger Konvention von beiden Parteien ratifiziert worden. Das hannoversche Ministerium hatte zum zweitenmal dem König Bericht erstattet und diesmal, im Bewußtsein des Einverständnisses mit dem Grafen Münster, seine Ansichten noch entschiedener und, infolge der langen und eingehenden Beschäftigung mit der Sache, auch wohl noch geschickter als das erstemal ausgesprochen. „Die Rechte, die man der Stadt Bremen zugesteht, sind daher gewissermaßen der Preis, aber auch zugleich die notwendige Bedingung der Anstrengungen, welche die Stadt gleichzeitig zur Beförderung hiesiger Interessen macht und welche sie nicht würde machen können, wenn ihr dagegen nicht Konzessionen gemacht würden, die wiederum die Sicherung und Erreichung ihrer Interessen sicherten." Und ebenso klar wird bewiesen, daß alle einseitigen Unternehmungen Hannovers nur zu einer hoffnungslosen Konkurrenz mit Oldenburg führen könnten, „während in dem Falle, daß die Stadt Bremen diese Anstrengungen macht, das ganze Gewicht, welches diese Stadt in kommerzieller Beziehung hat, mit den hiesigen Bemühungen vereinigt wird, um den Erfolg zu erhalten und zu sichern". So hatte man es denn

auch gewagt, „von jener allgemeinen Vorschrift abzugehen“ und für die 50—100 Morgen, auf denen Werften angelegt werden sollten, doch wieder die Abtretung der Hoheit empfohlen. Ohne Schwierigkeiten wurde diesmal schon nach kurzer Zeit die königliche Genehmigung erteilt.

Wenige Tage, nachdem Smidt die Nachricht davon erhalten hatte, beantragte er am 7. November 1826 auch in Bremen die Ratifizierung. Damit erfuhr das Plenum des Senates endlich, was für ein großes Werk seit fast anderthalb Jahren von den wenigen Männern, die darum wußten, beraten und bis nahe zur Vollendung gebracht worden war. In einem vierstündigen Vortrag legte Smidt mit glänzender Beredsamkeit die Gründe dar, die zur Anknüpfung von Verhandlungen mit Hannover geführt hatten, und berichtete dann ausführlich über alles, was seitdem geschehen war. Er ging aus von der Abendversammlung des Senats am 31. Mai 1825, in der die oldenburgische Konsulatsinstruktion verlesen wurde, schilderte die Gefahren für den bremischen Handel, die dadurch „wie in einem Zauberspiegel“ plötzlich offenbar wurden, und erzählte, wie in der Kommission für die auswärtigen Angelegenheiten der Plan entstanden sei, von dessen glücklichem Gelingen „sie heute fröhlich berichten kann“. Unter Einfügung von vielen Aktenstücken gab er dann eine genaue Darstellung von dem Gang der Verhandlungen bis zur Ratifikation der Konvention von Derneburg durch König Georg IV. Er las das ganze Tagebuch seiner ersten hannoverschen Reise vor, einzelne Stellen aus den verschiedenen Entwürfen der Basen, Abschnitte aus den zahlreichen Denkschriften, Berichten und Briefen und schloß, nach der Bitte um Genehmigung des Vorvertrages, mit den Worten: „Fürs erste erkennen wir mit dem allerverbindlichsten Danke die volle Kraft des Glaubens und des Vertrauens, welche Sie uns seit $1^1/_2$ Jahren in dieser Sache geschenkt haben, und wir können Ihnen zu Ihrer Satisfaktion aus vollster Überzeugung die Versicherung erteilen, daß diese Glaubens- und Vertrauenskraft aufs wesentlichste dazu gehörte, um Resultate herbeizuführen, welche ohne diese heroische Ausdauer in derselben unmöglich zu erreichen gewesen wären.“

Am 24. November erhielt endlich auch die Vertretung der Bürgerschaft zum ersten Male Kunde von dem beabsichtigten Unternehmen. Es wurde der Bürgerconvent einberufen, eine Versammlung, zu der

nach altem Herkommen bestimmte Gruppen von angesehenen Bürgern geladen wurden, wenn etwas Wichtiges zu beraten war. Verfassungsmäßig war nach Smidts Meinung in diesem Fall eine Mitteilung an den Bürgerconvent nicht nötig, da die auswärtigen Angelegenheiten vom Senat allein geleitet wurden. Er hielt sie aber für wünschenswert, einmal um kein Mißtrauen aufkommen zu lassen — die Gerüchte ließen sich allmählich nicht mehr unterdrücken —, dann aber auch, weil die Bürgerschaft in den finanziellen Dingen mitzureden hatte und man bei der Aufstellung des Haushaltsplanes für 1827 doch die jetzt erforderlichen neuen Ausgaben berücksichtigen mußte, Auch wünschte die hannoversche Regierung einige Sicherheit darüber zu bekommen, ob auch der endgültige Vertrag von der Bürgerschaft würde angenommen werden.

So wurde die „Ehrliebende Bürgerschaft" unter besonderen Vorsichtsmaßregeln — jedes einzelne Mitglied mußte sich auf seinen Bürgereid hin zur Verschwiegenheit verpflichten — von den Verhandlungen mit Hannover und dem Präliminarvertrag in Kenntnis gesetzt. Eine Begründung zu dem Antrage des Senates, die ebenfalls von Smidt verfaßt war, gab auch hier in großen Zügen ein Bild der wirtschaftlichen und politischen Lage; sogar die „zu ihrer Zeit nicht ausbleibende Verbindung" des Atlantischen mit dem Stillen Ozean, der Panamakanal also und seine Folgen für den Handel werden hier schon erwähnt. Der Senat beantragt endlich, daß die Verhandlungen fortgesetzt, im nächsten Haushaltsplan die nötigen Rücksichten genommen und bis zum Abschluß des endgültigen Vertrages alle etwa erforderlichen schnellen und geheimen Entscheidungen an die provisorische Regierungskommission — aus Senatoren und Bürgerschaftsmitgliedern — verwiesen werden sollen. Für später verspricht er die Einsetzung einer gemeinsamen Deputation, die die Ausführung des Werkes leiten soll. Die Bürgerschaft nahm die Anträge „Eines Hochweisen Rats" ohne Widerspruch an und bezeigte überdies „denen Herren, welche sich in dieser Angelegenheit so tätig und mit so vieler Umsicht bemüht, ihren innigsten Dank für den abermals so deutlich zutage gelegten höchst patriotischen Eifer zur Beförderung des Staatswohls".

Am 10. Dezember kam Rose noch einmal nach Bremen und fuhr am folgenden Tage mit Smidt, Heineke und Fritze bei schlechtestem

Wetter — es war fast undurchsichtiges Schneegestöber — nach Lehe. Smidt sah bei dieser Gelegenheit zum erstenmal das weite Wiesenland, auf dem durch seine Tat einst eine Großstadt entstehen sollte.

Die neue Besichtigung war nötig, um verschiedene Fragen zu klären, die bei den kommenden Hauptverhandlungen und später bei der Ausführung eine Rolle spielen würden. Es handelte sich um die Ermittlung der 50—100 Morgen für die Werften, den Preis für die alten hannoverschen Hafeneinrichtungen, die Anlage einer Brücke oder Fähre über die Geeste, den Fahrweg nach Lehe und die Chaussee nach Bremen. Rose berichtete darüber an das hannoversche Ministerium und schlug vor, die neue Chaussee gleich für eine Eisenbahn benutzbar zu machen, „die auf den Sommerwegen anzulegen wäre". Er hielt das für nötig, um den Verkehr zwischen Bremen und dem neuen Hafen durch das hannoversche Gebiet zu lenken; ohne die Vorteile, die eine Eisenbahn biete, werde immer der Wasserweg dem Frachtverkehr zu Lande, an dessen Belebung doch Hannover vor allem gelegen war, vorgezogen werden. Er verfehlte auch nicht hervorzuheben, daß eine Schädigung der Fuhrleute, die anderswo als Grund gegen die Anlage von Eisenbahnen angeführt werde, hier nicht zu befürchten sei, da auf dieser Strecke ein solcher Verkehr bisher ja noch gar nicht bestanden habe. Trotz dieser außergewöhnlich günstigen Umstände sollte es noch 36 Jahre dauern, bis der neue Hafen seine Eisenbahnverbindung mit Bremen — freilich ein wenig anders, als man es damals gedacht hatte — bekam.

Abschluß des Hauptvertrages

So waren endlich alle Vorbereitungen erledigt und man konnte mit den Hauptverhandlungen beginnen. Smidt hatte es nach all den Verzögerungen, die man nun seit anderthalb Jahren erlebt hatte, so eilig, daß er jetzt keinen Tag mehr warten wollte. In Hannover wünschte man zwar, daß erst van Ronzelen einen genauen Plan einsende, da man sonst nicht beurteilen könne, wo das mit voller Hoheit abzutretende Stück liegen müsse. Aber Smidt antwortete sofort, er halte das nicht für notwendig; im allgemeinen wisse man ja, wie der Hafen angelegt werden müsse; überdies sei van Ronzelen krank, habe es aber auch nicht nötig, sich mit seinem Entwurf besonders zu beeilen, da man vor März ja doch nicht anfangen könne. So lange könne man den

Abschluß des Vertrages nicht mehr aufschieben, es könne bis dahin doch allzu leicht „allerlei in die Quere kommen, zumal da alle, die sich bis jetzt mit der Angelegenheit so vertrauensvoll beschäftigt, sterbliche Menschen sind". „Unter weit mißlicheren Umständen", heißt es dann weiter, „und bedeutenderen Schwierigkeiten bei der Verhandlung ist ein dieselbe fördernder guter Genius niemals ausgeblieben, sobald man sich nur im Vertrauen auf sein Einfinden zu rechter Zeit ans Werk machte. Warum sollte er denn diesmal fehlen?" So kündigte er seine Ankunft bereits für den folgenden Tag an: am 24. Dezember, einem Sonntag sogar, reiste er ab, um schon in den Weihnachtstagen bei seinen ersten Besuchen dies und jenes mit den Ministern und Kabinettsräten besprechen zu können.

Es stellte sich heraus, daß die Umstände auch diesmal mißlich und die Schwierigkeiten wiederum bedeutend waren. Aber freilich auch der „fördernde gute Genius" war schließlich wieder zur Stelle, und wenn auch öfter als jemals vorher der Abbruch drohte, so kam man zuletzt doch noch schneller, als man erwartet hatte, zum Ziel.

Man war in Hannover wieder einmal äußerst bedenklich, jetzt um so mehr, da es sich ja um den endgültigen Abschluß handelte. Die Angst vor dem Grafen Münster war immer noch sehr groß. Jetzt galt es, seine Zugeständnisse ja nicht falsch, ja nicht zu weitgehend auszulegen. Dazu kam, daß der Minister von Bremer die Einzelheiten nicht mehr hinreichend im Gedächtnis behielt. Er werde alt, erklärte er selbst und ließ fast alles durch Rose machen; aber die letzte Entscheidung mußte er doch immer selber übernehmen. So gingen die Verhandlungen zuerst nur sehr langsam vorwärts. Das war um so unangenehmer, weil allmählich überall sich Gerüchte verbreiteten und Unruhe und „Sensation" erregten. Die Leher wurden „ganz wild", wie Regierungsrat Haltermann an Smidt erzählte; die Geestendorfer fürchteten, sie müßten bremisch werden; ein Bremer Spediteur in Brake beschwor den Senator Heineken, ihm mitzuteilen, was an dem Gerede vom „Wiederaufbau der Carlsstadt" Wahres sei, damit er sein Geschäft rechtzeitig dahin verlegen könne. Heineken sprach bereits von der „leider zu früh bekannt gewordenen Sache" und fürchtete, der böse Feind würde jetzt die beste Gelegenheit haben, sein Unkraut unter den Weizen zu säen; Mosengel sei früher in oldenburgischen Diensten gewesen und habe noch viele Bekannte

und Freunde dort. Auch andere Beziehungen bestanden. Der hannoversche Kriegskanzleidirektor von Grote hatte einen Bruder bei der oldenburgischen Regierung, und dieser erkundigte sich nach dem Grunde der Gerüchte, die „in seinem Lande gewaltige Bewegung" veranlaßten. Es wurde ihm aber, wie Smidt berichtet, „vernünftigerweise bedeutet, man möge nur keinen Spektakel anfangen, die Sache sei so gut wie richtig und nichts mehr dagegen zu machen. Und der Oldenburger hat halb und halb eine eigene Satisfaktion darin gefunden, weil er dem Herzoge schon vor anderthalb Jahren vorgeschlagen, er möge den Bremern in Brake einige Vorteile zugestehen, um sein eigenes Interesse mit dem ihrigen zu verbinden; der Herzog aber hat nicht darauf hören wollen und nun eiligst Grotes Memoire darüber wieder aufzusuchen befohlen".

Es waren also Gründe genug da, die zur Eile drängten. Auch diesmal gab man sich auf beiden Seiten die redlichste Mühe. Smidt arbeitete wie immer unermüdlich. Er hatte sich alle Einladungen und andern Höflichkeiten, womit man ihn „täglich überhäufen wollte", dringend verbeten, um keine Zeit zu verlieren. „Ich sitze den größten Teil des Tages zu Hause," schreibt er, „mehrere Tage in dieser Woche bin ich nicht aus dem Zimmer gekommen, mache immer neue Projekte zur Fassung bald dieses, bald jenes Artikels, bald des Ganzen — mein Sohn schreibt alles ins Reine, so daß ich immer fertig bin, wenn es dazu kommt, über bestimmte Fassungen eine Vereinbarung zu treffen". Auch Rose, der, wie es in demselben Briefe heißt, „die Gefälligkeit selbst" war, widmete sich ganz der Arbeit. Zu seiner Aufrichtigkeit hatten auch die Mitarbeiter Smidts, die ihn kennen gelernt hatten, das größte Vertrauen, und sie haben es oft bezeugt. „Rose", so schreibt Smidt ein andermal, „spricht hier nicht anders, als er in Bremen gesprochen hat, aber das Ministerium, besonders von Bremer, ist ängstlicher geworden." Da beklagt sich Smidt denn wohl einmal, „wie sauer mir das Leben hier diesmal überhaupt gemacht wird", und in Bremen wurde mancher ungeduldig oder kleinmütig, als man nach 14 Tagen immer noch nicht fertig war. Schon glaubte Gildemeister sagen zu müssen, es zeige sich eben, daß die Zeit für solche Ideen noch nicht reif sei, „und ich würde lieber die ganze Sache für jetzt aufgeben, mich mit dem ‚in magnis voluisse sat est' tröstend, als ihr unter solchen Konstellationen ein kümmer-

liches Dasein zu geben suchen". Das war aber dann Smidt wieder zu schwarz gesehen, und er beruhigte die Freunde. Gerade in diesen Tagen hatte er in einer Gesellschaft eine kleine Geschichte erlebt, die wieder zeigte, wie er sich überall zu helfen wußte, und die er nun mit vergnügtem Stolze erzählt. Er hatte sich in einem scherzhaften Gespräch so geschickt aus der Affäre gezogen, daß ihm nachher einer der Gäste sagte, er überzeuge sich auch bei dieser Veranlassung wieder davon, daß Smidt durch nichts in eine Verlegenheit zu bringen sei, aus der er sich nicht herauszuziehen wisse.

Von dieser Kunst konnte er bei den Verhandlungen jetzt mehr als je Gebrauch machen. Denn es gab Schwierigkeiten über Schwierigkeiten. Da wollte man keine 50—100 Morgen mit voller Hoheit abtreten, sondern höchstens 50; von mehr habe Graf Münster nicht gesprochen. Das Stück dürfte auch nicht zugleich an die Weser und an die Geeste stoßen. Auch dürfe es nichts von dem Hafenbassin mit umfassen. Es dürfe überhaupt kein zusammenhängendes Stück sein, nur einzelne Plätze für Werften. Es dürften keinerlei Häuser darauf erbaut werden. In solchen Einwänden war man unerschöpflich. Man hatte sich schon bei den beiden Besichtigungen lebhaft darüber gestritten. Das Ergebnis war folgendes: Bremen erhielt 100 Morgen, in einem durchgehenden Stück von der Weser bis zur Geeste; es umfaßte einen Teil des Hafenbassins mit, und es durften so viel Häuser darauf gebaut werden, wie möglich war. Wie Smidt das erreicht hat, können wir diesmal nicht erkennen. Er hat die geheimen Einzelheiten der Verhandlungen in seinen Briefen an Heineken wieder mit unsichtbarer Tinte zwischen die Zeilen geschrieben — Heineken hat ihm ebenso geantwortet —, und es ist nichts mehr davon zu entziffern.

Eine andere Meinungsverschiedenheit entstand über das Verlangen Hannovers, auch seinerseits über den neuen Hafen Handelsverträge abschließen zu können. Da es die Souveränität behalte, so sei das, schloß Rose — formal unanfechtbar —, sein unbestreitbares Recht. Aber Smidt sah sofort, daß sich kein Staat mehr wegen eines Vertrages an Bremen wenden werde, wenn er dieselben Vorteile auch von Hannover, und natürlich bei dessen geringerem Interesse an der Schiffahrt viel billiger, erhalten könne. Man könne nun einmal, erklärte er den Hannoveranern, niemandem ein Stück Weide

in Erbpacht geben und hinterher einem Dritten versprechen, er möge seine Kuh auf diese Weide treiben. Durch diese Belehrung überzeugt, verzichtete Rose auf seine Forderung, wünschte nun aber, daß Hannover auf der Geeste Abgaben erheben dürfe. Das gehe Bremen nichts an, erklärte Smidt, da ihm die Geeste nicht gehören werde; wenn aber darüber etwas in den Vertrag hinein solle und die Sache in der Konferenz zur Sprache gebracht würde, werde er sofort nach Bremen abreisen, da er darüber ohne Instruktion sei.

Lange Verhandlungen gab es auch über die 200 Morgen an der Wörpe, die Bremen zum Tausch an Hannover abtreten sollte. Die einzelnen Fragen wurden jetzt von Sachverständigen bearbeitet, die Smidt oft durch ihre Kleinigkeitskrämerei ärgerten. Besonders auf den Baurat Mosengel war er sehr schlecht zu sprechen. Er schmückt ihn mit den boshaftesten Beiwörtern und erklärt sich seine Wichtigtuerei damit, daß er bisher noch nie die Ehre gehabt habe, zu diplomatischen Verhandlungen hinzugezogen zu werden, und sich nun ein bißchen zeigen wolle. Als Mosengel bei jedem Ausdruck Bedenklichkeiten hatte und Verbesserungen vorschlug, erklärte Smidt, wenn man alle möglichen Fälle, worüber ein Streit entstehen könnte, im voraus erschöpfen und dann noch Anweisungen über ihre Schlichtung hinzufügen wolle, so werde man sich wohl nach einer Schubkarre umsehen müssen, auf der der Vertrag zu transportieren sei. Für einige Zeit wirkte das. Aber zwei Tage später wurde er von Mosengel wieder „dermaßen ennuyiert", daß er das Gespräch abbrach und von anderen Dingen zu reden anfing; er sagte dann zu Rose, daß er mit Mosengel nicht weiter zusammenkommen werde, womit Rose ganz einverstanden war.

Eine letzte Verzögerung kam von einer ganz andern Seite her. Aus England wurden Gerüchte gemeldet, die den Tod des Herzogs von York stündlich erwarten ließen. In diesem Fall mußte der bisherige Vizekönig von Hannover, der Herzog von Cambridge, nach England übersiedeln; der Gedanke aber an einen neuen Herrn, von dem niemand wissen konnte, was er von ihm zu erwarten habe, machte die Minister noch ängstlicher. Man glaubte „sich nicht genug verklausulieren und gegen künftige mögliche Vorwürfe decken zu können". „Der Herzog von York, der uns in seinem Leben nichts zuwider getan, betrübt uns in seinem Tode", schreibt Smidt am

9. Januar und fügt endlich unwillig hinzu: „Handelte es sich von meinen eigenen Interessen, ich hätte längst die Karre vor die Tür geschoben, so aber mußte ich schon Geduld haben."

Es war die letzte Prüfung gewesen. Schon am nächsten Tage heißt es: „Wir sind heute bedeutend vorwärts gekommen." Er fand jetzt überall „wirklich so vollkommen guten Willen", daß er an einem „leidlich guten Ausgange" nicht mehr zweifelte. „Mit der nächsten Post ein Mehreres", schreibt er noch. Aber dazu kam es nicht mehr. Am 11. Januar konnte er selbst mit dem fertigen Vertrage nach Hause fahren.

Wenn man den endgültigen Wortlaut mit der Konvention von Derneburg vergleicht, so ist man geneigt, zu fragen, weshalb eigentlich noch so lange Verhandlungen stattfinden mußten. Denn die beiden Fassungen stimmen zu mindestens drei Vierteln wörtlich überein, wenn auch die Reihenfolge der einzelnen Bestimmungen vielfach verändert ist. Man darf auch darin einen Beweis dafür sehen, wie überwiegend der Anteil Smidts an dem ganzen Vertragswerk ist; er hat eben auch bei den letzten Verhandlungen, genau so wie ein Jahr zuvor, fast überall seine Ansicht durchgesetzt, so daß man größtenteils die Formulierungen von damals stehen lassen konnte. So darf man wohl sagen, daß fast der ganze Text des Vertrages von Smidt stammt. Zugleich erkennt man, wie gut das Ganze bereits in allen Einzelheiten durchdacht war: im Hauptvertrag war zu der Derneburger Konvention, die doch eigentlich erst die Grundlagen — „Basen" — der Verhandlungen enthalten sollte, kaum noch etwas hinzuzufügen, und die Veränderungen des Textes bestehen im wesentlichen nur darin, daß an einigen Stellen, wo der Vorvertrag nur allgemeine Angaben enthielt, jetzt genaue Abmachungen getroffen und bestimmte Zahlen genannt wurden, abgesehen von dem Gebiet an der Wörpe, das Bremen im Tausch gegen Hannover abtrat und das auch im Hauptvertrag nur ungefähr seiner Lage und seiner Größe nach — „circa 200 Morgen" — beschrieben wird; eine gemeinschaftliche Kommission sollte dann das Nähere bestimmen. Der Ton des Vertrages ist womöglich noch freundschaftlicher, als er in den ersten Vereinbarungen gewesen war. „Es versteht sich von selbst", heißt es in Artikel 3, daß die bremischen Anlagen das Flußbett der Geeste sowie das im Besitz Hannovers bleibende südliche Ufer nicht ge-

fährden dürfen. Aber auch Hannover verspricht „gleiche Rücksicht", besonders auch in militärischen Dingen. Das erfordert das „gemeinschaftliche Interesse", das auch jetzt noch mehrmals wieder betont wird.

Die beiden ersten Artikel enthalten die Verpflichtung Bremens, einen Hafen für Seeschiffe von mindestens 120 Lasten anzulegen, und zwar so, daß das hannoversche Interesse dabei bestens gefördert wird. Artikel 3 und 4 treffen die näheren Bestimmungen über Lage und Größe des Geländes: es sind zusammen 341 Morgen 76 Quadratruten 42 Quadratfuß nach Calenbergischem Maße. Für die Staatsländereien, den Schirmdeich und die alten hannoverschen Hafenanlagen hatte Bremen 35000 Taler zu zahlen, so daß die Kaufsumme im ganzen 73658 Taler 17 Groschen 1 Pfennig betrug. Bremen verspricht den Bau einer Fähre oder einer — die Schiffahrt nicht behindernden — Brücke über die Geeste; dazu kam die Verpflichtung zur Anlage einer Chaussee nach Lehe. Über die 150 Morgen, die zu den ursprünglich geforderten 500 Morgen noch fehlten, war man übereingekommen, sich „freundschaftlich zu verständigen", sobald Bremen es wünsche und „soweit die Umstände solches irgend zulassen". Im 5. Artikel macht Bremen sich verbindlich, innerhalb von drei Jahren 200000 Taler — außer dem Kaufgelde natürlich — für den Hafenbau zu verwenden, eine Bestimmung, die freilich ihren eigentlichen Zweck gänzlich verfehlte, wie ja schon Graf Münster in seiner Antwort auf die ersten bremischen Vorschläge betont hatte. Um so merkwürdiger, daß man sie immer noch beibehalten hatte, und jedenfalls ein Beweis dafür, daß man in Hannover auch jetzt von den Erfordernissen der Seeschiffahrt noch nicht allzu viel verstand. Man glaubte durch diesen Artikel zu erreichen, daß Bremen auch wirklich einen Hafen und nicht einen bloßen Anker- und Löschplatz anlegte. Aber die genannte Summe hätte Bremen ja geradezu das Recht gegeben, so sparsam zu sein, wie man es von hannoverscher Seite eben dadurch verhindern wollte. So war auch die Rückgabeklausel — daß das Land, wenn Bremen diese 200000 Taler nicht aufwende, wieder an Hannover zurückfallen solle — ganz bedeutungslos geworden. Man hatte sie übrigens nicht in den Hauptvertrag aufgenommen, sondern mit ein paar andern unwichtigen Übergangsbestimmungen am Schlusse in einigen Separatartikeln untergebracht.

Die Artikel 6—8 behandeln die so lange umstrittenen Hoheitsfragen. Ihr Sinn ist, daß Bremen tatsächlich die ganze Hoheit für das ganze Gebiet — mit Ausnahme der Militärgewalt — erhält, wenn auch Artikel 7 den Bremern die volle Souveränität nur für 100 Morgen zuspricht. Die einzelnen Rechte aber, auf die Hannover verzichtet und die Bremen übertragen werden, machen in ihrer Gesamtheit doch fast die volle Hoheit aus. Die folgenden Artikel geben Grundsätze für die Regelung der Quarantäne und der Post, für Erleichterungen im Zoll- und Verkehrswesen zwischen den beiden Staaten und endlich für die Abtretung des bremischen Gebiets an der Wörpe. Der letzte Artikel zählt einige Gegenstände auf, die künftigen Verhandlungen vorbehalten werden sollen, darunter die Anlage eines „Anker-, Ladungs- und Löschungsplatzes" am Neuenlander Siel — ein Plan, von dem dann später nicht mehr die Rede gewesen ist — und „die neuesten künstlichen Wegeverbesserungen", d. h. die „Eisenbahnen": die darüber vorgesehenen Verhandlungen wurden erst in den 40er Jahren, als die Dampfeisenbahn von Hannover nach Bremen geplant wurde, begonnen.

Das ist der Vertrag, auf Grund dessen Bremerhaven entstanden ist. Es gibt nicht viele Orte, die so säuberlich ihre historisch beglaubigte Geburtsurkunde vorweisen können.

In dem einfachen Aktenstück, das nun Bürgermeister Smidt seinen Mitbürgern vorlegte, war nichts mehr zu erkennen von den schweren Sorgen um die Zukunft Bremens, die den Anlaß zu dem großen Unternehmen gegeben hatten, nichts mehr von den anderthalbjährigen Mühen und Schwierigkeiten der Verhandlungen, die schließlich nur darum nicht unüberwindlich gewesen waren, weil auf beiden Seiten eine weitblickende Vaterlandsliebe die führenden Männer, Smidt und Rose, immer wieder angespornt hatte, das, was sie als richtig und als segensreich nicht bloß für ihre Staaten, sondern für ihr Vaterland erkannt hatten, trotz aller Widerstände zu Ende zu führen. Es konnte aber auch aus den Worten des Vertrages niemand herauslesen, wie ungeahnt groß seine Wirkungen einst für beide Teile werden sollten, wie wertvoll für beide Länder das reiche und vielfältige Leben werden würde, das sich nun allmählich hier entwickelte, anfangs noch langsam, dann aber mit dem plötzlichen wirtschaftlichen Aufschwung Deutschlands und dem raschen Wachsen seiner

Seeinteressen auch hier, und gerade hier, in einem solchen Maße, wie es auch der weit vorausschauende Gründer Bremerhavens selbst nicht hatte ahnen können. Bei jedem großen Entschluß kann seine Richtigkeit erst von der Zukunft erwiesen werden. Der Staatsmann, der die Lage der Dinge überblickt, wagt das Opfer der Gegenwart, um die Zukunft zu gewinnen. Aber es ist die Schwäche seiner Stellung, daß er nur Hoffnungen und seine persönliche Überzeugung geben kann, wenn die kleingläubigen Kritiker sich über die realen Opfer beklagen, die von ihnen verlangt werden. Auch Smidt hat das erfahren müssen, als nun nach der Beendigung des Kampfes um den Vertrag der neue Kampf um die Ausführung des Planes begann.

Die ersten Schritte waren noch schnell getan. Es waren zunächst die Ratifikationen zu erledigen. Das hannoversche Ministerium berichtete bereits am 19. Januar an den König. Man mußte sich besondere Mühe geben, die Bestimmungen über die mit voller Hoheit abzutretenden 100 Morgen zu rechtfertigen, in denen man ja allen bremischen Wünschen nachgegeben, sogar zugestanden hatte, daß ein Teil des Hafens mit in diesen Bezirk hineinfiel. Man konnte darauf hinweisen, daß nach dem Wortlaut des Handelsvertrages zwischen den Hansestädten und Großbritannien die Schiffe, die in England die festgesetzten Vorteile genießen sollten, in den „Häfen" der Stadt, deren Flagge sie trugen, erbaut sein mußten, nicht bloß auf ihren „Werften". Auch versäumte man nicht zu betonen, daß das Gebiet an der Wörpe, das Hannover von Bremen als Entschädigung erhielt, 200 Morgen, also das Doppelte des abgetretenen, umfasse und daß von dieser Erwerbung die herrschaftliche Wassermühle in Lilienthal Vorteile haben werde; um ganz genau zu sein, versprach man auch, bei der Festlegung der Grenze dafür sorgen zu wollen, daß von Bremen auch einige Häuser mit übergeben würden zum Ausgleich für die vier Häuser, die Hannover an der Geeste mit abtrat. Daß hier wirklich der gefährlichste Punkt des ganzen Vertrages lag, konnte man noch aus der Antwort des Königs vom 28. Februar erkennen. Er versagte zwar die Ratifikation nicht, konnte indes „die Bemerkung nicht unterdrücken, daß es wünschenswert gewesen sein dürfte, nicht den ganzen Raum der als äußerstes Maß der Abtretung mit dem Gouvernement ausgesprochenen Fläche einzuräumen, weil derselbe so groß ist, daß für eine lange Reihe von Jahren schwerlich

mehr Raum in der neuen Stadt erforderlich sein dürfte". In diesem Punkt hatte der König sich geirrt: das Gebiet der 100 Morgen — es reichte nach der Karte, die dem Vertrage beigegeben war, etwa bis zu einer Linie, die sich vom Hafen an der Ecke der Mittelstraße bis zum Deich an der Ecke der Geeststraße erstreckte — war bereits 1833 von der Bebauung weit überschritten worden. Übrigens ist später niemals ein Unterschied zwischen einem unter voller bremischer Hoheit stehenden und einem dem Namen nach noch zu Hannover gehörenden Bezirk gemacht worden.

Am 9. März genehmigte auch der Bürgerconvent in Bremen den Vertrag unter Wiederholung seiner „innigen Dankbezeugung für die angewandten ferneren großen Bemühungen", und der Senat vollzog darauf sofort die Ratifikation. Die Urkunden wurden am 10. April in Hannover ausgetauscht. Dem Kabinettsrat Rose, der neben Smidt bei weitem das meiste zu dem glücklichen Zustandekommen des Vertrages getan hatte, wurde einige Zeit später vom bremischen Senate ein wertvolles Ehrengeschenk in Silber überreicht, worauf Smidt aus London eine kostbare, mit dem Bilde des Königs verzierte Tabatiere erhielt. Da es aber die Ehre des bremischen Bürgermeisters ein wenig kränkte, wenn er sich mit Rose, der ja kein leitender Beamter war, auch den Vertrag nicht unterzeichnet hatte, gleichgestellt sah, er aber andrerseits das Geschenk des Königs nicht gut ablehnen konnte, so wurde nun dem Minister von Bremer die übliche bremische Ehrengabe in Gestalt einiger Kisten edlen Weines aus dem Bremer Ratskeller übersandt.

Am 1. Mai 1827 sollte ohne besondere Feierlichkeit die Übergabe des Geländes erfolgen. Smidt begab sich selbst in Begleitung von Senator Heineken, Ältermann Rodewald und Regierungssekretär Breuls zu diesem Zweck nach der Geeste. Das Hafenhaus wurde am 30. April von dem hannoverschen Eigentum geräumt, und am 1. Mai vormittags 9 Uhr wurde von dem früheren hannoverschen Hafenmeister Deetjen, der bereits den Wunsch geäußert hatte, in bremische Dienste überzutreten, die bremische Flagge aufgezogen, während am Geestendorfer Ufer die hannoversche Flagge und auf der Weser das bremische Schiff „Johann Carl" — dieses auch mit Kanonenschüssen — salutierten. Das neue bremische Gebiet hatte auch bereits einige Einwohner, im ganzen 19 Personen. Es waren außer

dem Hafenmeister Deetjen der Schmied Carsten Mehrtens, der neben dem Hafenhause am Schirmdeich wohnte, dann der Wirt und Fährmann Jantzen in der Nähe der heutigen Geestebrücke und der Schiffszimmermann Cornelius, dessen Haus an der Stelle der heutigen Stadthalle lag, nebst ihren Familien. Sie erklärten sich alle bereit, in dem nunmehrigen Bremerhaven unter bremischer Hoheit wohnen zu bleiben. Smidt und seine Begleiter umschritten alsdann den ganzen Bezirk. Er reichte an der Weser bis dahin, wo heute der Ausgleichungskanal aus dem Neuen Hafen mündet. Von da an verlief die Grenze damals noch — sie wurde bald geändert — in gerader Linie bis zu der Stelle, wo der alte Leher Deich und der Schirmdeich zusammentreffen, dem heutigen Siegesplatz. Weiterhin zog sie sich, genau wie noch heute, in stumpfem Winkel der Geeste zu. Dicht oberhalb der Mündung des Flusses stand, außerhalb der alten Carlsstadt, deren Wälle noch immer zu erkennen waren, eine hannoversche Batterie.

Zu Mittag aß man im Hafenhaus in Gesellschaft des Amtsassessors Biedenweg und des Leutnants Dassel aus Lehe. Und unter den Freudenschüssen der hannoverschen Batterie und des Seglers „Johann Carl“ trank man in 100jährigem Rheinwein „auf das Gedeihen von Bremerhaven und auf beständige gute Nachbarschaft mit Hannover“.

SECHSTES KAPITEL

DIE GRÜNDUNG DER STADT

Opposition in Bremen

Mit der gleichen Energie, mit der er für das Zustandekommen des Vertrages gearbeitet hatte, ging Smidt an die Ausführung des Planes heran. In der Sitzung des Bürgerconventes vom 9. März 1827, in der der Vertrag genehmigt wurde, beantragte der Senat zugleich die Einsetzung einer gemeinschaftlichen Deputation aus Senat und Bürgerschaft zur Vorbereitung der weiteren Arbeiten. Die Bürgerschaft ernannte acht Mitglieder, lauter so tüchtige Männer, daß der Senat, wie Smidt an Rose berichtet, es nicht besser hätte machen können, wenn die Wahl von ihm abgehangen hätte. Es waren die Ältermänner Fritze und Rodewald, sowie die Herren Joh. Helfrich Adami, Anton Gloystein, Just. Friedr. W. Iken, Theodor Lürmann, Joh. Gottfried Meyer und Carl Witte. Aus dem Senat hatte sich Smidt, der natürlich den Vorsitz führte, seine früheren Mitarbeiter Löning und Heineken erbeten; Gildemeister war im Januar zum Abschluß eines Handelsvertrages nach Brasilien gereist. Diese Deputation ist während des Hafenbaues und auch weiterhin noch jahrelang die oberste Behörde für Bremerhaven gewesen.

An demselben Tage war van Ronzelen wieder in Bremen angekommen. Bereits am 11. März trat die Deputation zum ersten Male zusammen und beriet mit ihm über die Pläne, die er vorlegte. Auf seinen Vorschlag wurden noch an demselben Abend „per Estaffette", wie Smidt berichtet, einige des Wasserbaues kundige Techniker, ein Maurermeister, ein Zimmermeister und ein Erdarbeiter, aus Holland verschrieben. Am 23. März trafen sie in Bremen ein. Die Beratungen waren inzwischen eifrig fortgesetzt worden, van Ronzelen war mit der Deputation, später noch einmal mit den Technikern nach der

Geeste gefahren, und am 30. März konnte dem Bürgerconvent der erste Bericht vorgelegt werden.

Aus den Anschlägen, die in holländischer Sprache abgefaßt waren, hatte sich ergeben, daß für die Ausführung des Ganzen ein Kostenaufwand von etwa 400000 Talern erforderlich sein würde. Für diese Summe, so erklärte van Ronzelen, würde das Werk, wenn man gleich in den nächsten Monaten kräftig damit beginne, binnen drei Jahren vollendet werden können. Die Deputation wußte nun keinen andern Weg als den, die Bürgerschaft „zur Fassung eines besonderen Vertrauens" aufzufordern: sie beantragte, daß ihr die weitere Förderung der Sache unter Genehmigung des Senates überlassen werde. Insbesondere erbat sie für sich die Ermächtigung, unter der Annahme, daß die 400000 Taler bewilligt und davon 100000 schon im Laufe des ersten Jahres verfügbar gemacht werden würden, den Kontrakt mit den Unternehmern abzuschließen, die sich dazu melden würden; van Ronzelen hatte deswegen schon Verbindungen in Holland angeknüpft. Ferner wünschten sie, daß ihr auch die Sorge für die Ausführung der Arbeiten, sowie die einstweilige Verwaltung des neuen Gebietes gegen das Versprechen, jährlich davon Rechnung abzulegen, übertragen würde. Die Bürgerschaft entnahm aus dem Bericht der Deputation — wie es scheint, mit einiger Bekümmernis — „die Kunde der großen Kosten", die für den Hafenbau erforderlich waren. Aber nur zehn Bürger waren, wie Smidt vertraulich erfuhr, der Meinung gewesen, man solle die Entscheidung noch einige Zeit aussetzen. Die überwiegende Mehrheit bewilligte sofort alles, was die Deputation beantragt hatte. „Schneller und kräftiger", so schreibt Smidt voller Stolz an Rose, „dürfte eine Sache von solcher Bedeutung doch schwerlich in einem monarchischen Staate gefördert werden können."

So hatte nun Smidt mit seinen Mitarbeitern die Ausführung des Ganzen in der Hand, und er zweifelte nicht, „daß die Sache mit Lust und Liebe werde betrieben werden", — ungeachtet einer großen „Wassertrübsal", von der Bremen damals gerade heimgesucht wurde und die so schlimm war, daß van Ronzelen, der nach Holland zurückkehren wollte, nur mit Mühe und unter großer Gefahr nach Delmenhorst kommen konnte.

Die nächsten Aufgaben, ehe mit dem Bau begonnen werden konnte, waren nun die Einrichtung einer vorläufigen Verwaltung in

dem neuen Gebiet, nachdem es am 1. Mai in den bremischen Besitz übergegangen war, dann die Beschaffung der notwendigen Geldmittel und schließlich die Gewinnung tüchtiger und zuverlässiger Unternehmer.

Es wurde beschlossen, daß vom 1. Juni ab in Bremerhaven die bremischen Gesetze und Verordnungen gelten sollten. Als oberster Beamter war ein Amtmann vorgesehen, der neben freier Wohnung ein Gehalt von 800 Talern jährlich erhalten sollte. In Zivil- und Kriminalsachen sollte ihm dieselbe Gerichtsbarkeit zustehen wie dem Amtmann in Vegesack. Ebenso wie diesem wurden ihm denn auch die Verwaltungsfunktionen, Aufnahme von Verklarungen, Führung der Zivilstandsregister, sowie die Polizei übertragen. Der Senat hatte ein Personal von sechs Polizeidragonern beantragt, da die zu erwartende große Zahl von Arbeitern „eine kräftige und geschärfte Polizeihandhabung dringend notwendig erscheinen" lasse. Die sparsame Bürgerschaft glaubte, daß man mit dreien werde auskommen können; aber bereits nach einem Jahre mußte sie doch wenigstens einen vierten bewilligen. Steuern gab es vorläufig nicht einzutreiben. Die Hafengelder — von den Schiffen, die die alten hannoverschen Anlagen benutzten — sollten nach dem bisherigen Tarif von dem Hafenmeister Deetjen, den man in bremische Dienste übernommen hatte, erhoben werden. Zum Amtmann wurde der damals 31jährige Dr. Johann Heinrich Castendyk ernannt, ein Neffe von Smidt, der Sohn seiner einzigen Schwester. Am 20. Juni trat er sein Amt an, das er nur drei und ein halbes Jahr, bis Ende 1830, unter den schwierigsten Verhältnissen und, wie es scheint, nicht ohne Schaden für seine offenbar nicht sehr feste Gesundheit geführt hat; er mußte im Winter 1830 einen längeren Urlaub nehmen, von dem er nicht wieder in sein Amt zurückgekehrt ist. Bald danach ist er gestorben. Seine Wohnung, über deren Mängel er in seinen Berichten oft genug klagt, war das alte hannoversche Hafenhaus, das anscheinend wie alle andern dortigen Anlagen mit der zu großen „Ökonomie" gebaut war, von der Smidt zwei Jahre vorher dem Minister von Bremer gesprochen hatte. Dieses Haus mußte er zudem anfangs mit dem Hafenmeister Deetjen teilen, für den erst eine neue Wohnung in dem daneben liegenden früheren Packhaus hergerichtet werden mußte. Für die Dragoner wurde ein Gebäude, das zur Aufbewahrung von Torf

diente, zu einer vorläufigen Unterkunft nebst Pferdestall, Kuhstall und Gefängnis ausgebaut, da die Forderungen des Schmiedes Mehrtens und des Wirtes Jantzen für die Miete einer Wachtstube in ihren Häusern vom Amtmann als zu hoch befunden wurden.

Die Gelder für den Hafenbau sollten durch eine Anleihe aufgebracht werden, über deren Einzelheiten die Bürgerschaft noch lange mit dem Senat beriet. Da aber die Summe im ganzen schon bewilligt war, so konnte die Verdingung der Arbeiten bereits im Mai vorgenommen werden. Auf die Bekanntmachung der Deputation, die in der Bremer Zeitung erschienen und auch in Holland durch Anschläge verbreitet worden war, hatten sich sechs holländische Gesellschaften gemeldet. Da man es nun für zweckmäßig hielt, beide Teile der Arbeiten — Schleusen- und Hafenbau — einer einzigen Gesellschaft zu übertragen, sich aber nur eine von den vieren, die schließlich zum Termin erschienen waren, zur Übernahme des Ganzen bereit erklärte, so einigte man sich mit dieser, die überdies die „allen Erkundigungen zufolge tüchtigste und solideste" war, und es erhielt die Compagnie der Unternehmer J. C. van Limbeck, W. Pallada, F. Swets und G. Neumann aus Utrecht und Harduiksveld am 20. Mai für 833090 Gulden oder 416545 Reichstaler den Zuschlag. Als Termin für die Vollendung wurde der 1. September 1830 festgesetzt. Die Errichtung eines neuen starken Deiches an der Weser, sowie der Bau eines Amtshauses gehörten mit zu den von der Gesellschaft übernommenen Verpflichtungen. Einige andere notwendige Arbeiten waren jedoch nicht mit einbegriffen, so der Schutz des Weserufers gegen Abbruch, die Verstärkung des — an manchen Stellen schon ziemlich schadhaften — Schirmdeichs, die Anlage einer Fähre oder einer Brücke über die Geeste, die Bremen in dem Vertrag mit Hannover versprochen hatte, und endlich die Chaussee nach Lehe, an der von hannoverscher Seite bereits eifrig gebaut wurde. Doch hoffte die Deputation mit den 100000 Talern, die ihr für das laufende Jahr zur Verfügung gestellt waren, alles Erforderliche bestreiten zu können. Um sich auch nicht die kleinste Einnahme entgehen zu lassen, beschloß man, die Heugewinnung in Bremerhaven an den Meistbietenden zu verpachten — Smidt, der sich auch hier um alles selbst bekümmerte, schrieb eigenhändig an den Amtmann eine sehr eingehende Instruktion darüber, wie man es zweckmäßig

anfange, die meisten Interessenten herbeizulocken und den höchsten Preis zu erzielen —, und der Unternehmer Swets erstand das Heu für 1000 Taler.

Endlich war auch die schwierige und wichtige Frage, wer den Hafenbau leiten sollte, glücklich gelöst worden: es war gelungen, freilich mit großen Opfern, van Ronzelen für dieses Amt zu gewinnen. Da er in den Niederlanden bereits eine gesicherte und einträgliche Stellung besaß, hatte er es von vornherein abgelehnt, etwa nur für einige Jahre in bremische Dienste zu treten. Aber auch bei der Zusicherung einer dauernden Übernahme mußte man ihm natürlich ein ganz besonderes Angebot machen. Die Deputation bewilligte ihm 2000 Taler jährlich und dazu noch 150 Taler für Reisekosten, und die Bürgerschaft, wie sich denken läßt, gab nicht ohne Mißfallen ihre Zustimmung zu diesem „namhaften Gehalt". Dabei hatte sie aber die Hauptsache noch gar nicht erfahren. Erst ein Jahr später wagte man ihr mitzuteilen, daß man van Ronzelen auch noch eine besondere Gratifikation bei Vollendung des Werkes hatte versprechen müssen, die ungefähr — die Deputation konnte die genaue Zahl noch nicht angeben — 7000 Taler betragen würde.

So taten die führenden Männer das Ihre, um dafür zu sorgen, daß mit den Arbeiten möglichst bald, im Juni oder spätestens Anfang Juli, begonnen werden konnte, und man sollte meinen, daß überall in Bremen schon diese Vorbereitungen mit Interesse und mit patriotischem Stolze verfolgt worden wären. Aber es scheint, daß das keineswegs der Fall gewesen ist. Ursprünglich hatte wohl die „Macht des Enthusiasmus" bei der ersten Kunde von einem so großartigen Plane auch diejenigen mit fortgerissen, deren Gemüter nicht so leicht für Großes empfänglich waren. Aber in nur allzu kurzer Zeit war die erste Begeisterung verflogen. Seitdem der Vertrag allgemein bekannt geworden war — nach dem Austausch der Ratifikationen hatte die Bremer Zeitung am 24. April den Wortlaut veröffentlicht —, war jedermann nach dem Maßstabe seiner größeren oder geringeren Einsicht imstande, zu erkennen, wie viele und wie schwere Nachteile sich daraus für Bremen ergaben. Die bremische Flagge war noch nicht aufgezogen auf dem neuen Gebiet, da waren die Stimmen des Tadels und der Kritik bereits so vielfach und laut, zumal unter den Seeschiffern, geworden, daß die Deputation sich veranlaßt sah,

einige von ihnen nebst einer Anzahl von Schiffsmaklern und „andern dazu qualifizierten Personen“ zu einer Zusammenkunft zu berufen, um ihnen an der Hand der Risse van Ronzelens das Ganze noch einmal ausführlich zu erläutern. Einige der Erschienenen kündigten an, daß sie ihre Einwände schriftlich vorbringen wollten. Doch ist in der Deputation nichts Erwähnenswertes mehr darüber vorgekommen.

Aber die Kritik war nach den empfangenen Belehrungen keineswegs verstummt. Ein Nachteil war es dabei, daß Bremen noch kein einziges Blatt besaß, in dem politische Dinge öffentlich besprochen werden konnten. Die „Bremer Zeitung“ war im wesentlichen nur eine Chronik, besonders der ausländischen Ereignisse. Erst 1830 erschien eine Zeitschrift, die größere Aufsätze auch über Tagesfragen brachte, das „Bremische Magazin“ von Ferdinand Donandt, und 1832 folgte das „Politische Wochenblatt“, dessen Redakteur der junge Heinrich Smidt war. An beiden Stellen war alsbald auch von Bremerhaven die Rede. Für das Bremische Magazin schrieb Heinrich Smidt 1831 den schon mehrfach erwähnten ausführlichen Aufsatz „Über die Anlage von Bremerhaven“ mit der ausgesprochenen Absicht, den Meinungskampf über das neue Unternehmen endlich in die Öffentlichkeit zu bringen und damit, wie er hoffte, eine Klärung der Ansichten, eine Besserung des Verhältnisses zwischen Freunden und Gegnern herbeizuführen. Denn „die Öffentlichkeit“, so sagte er, „schlägt Wunden, aber sie duldet keine Geschwüre“. Bis dahin nämlich war die ganze Frage immer nur in privaten Gesprächen und Versammlungen behandelt worden, und auf diesem Wege war man doch der Gefahr, daß, wie Smidt es hübsch ausdrückt, das Staatsgespräch zum Stadtklatsch entartete, nur allzu leicht erlegen; es war die Kehrseite des „Familienhaften“ im bremischen Staatsleben, von dem Otto Gildemeister spricht. Freilich kam die Kritik in den Bürgerconventen zum Ausdruck. Aber da die gedruckten Berichte nur die Beschlüsse enthielten, die Debatten also nicht in der Öffentlichkeit bekannt wurden, so fand das „teilnehmende Publikum“ auch in diesen „farblosen Akten“ keine Aufklärung. Nur aus diesem oder jenem einzelnen Ausdruck konnte man etwa vermuten, daß Tadel und Widerspruch laut geworden war.

Es war natürlich, daß die Unzufriedenheit um so stärker wurde, je mehr die Arbeit vorschritt und je größere Kosten sie daher er-

forderte. Bürgermeister Nonnen hatte schon 1825 an Smidt geschrieben: „Die Sache ist von solchem Umfang, daß erst die nächste Generation die Früchte davon zu genießen anfangen wird." Das war die Gesinnung, mit der man allein an ein so großes Werk herangehen konnte. Aber es war nicht die Meinung der schnell fertigen Kritiker, die, wie immer, versagten, als man nach der ersten Strohfeuerbegeisterung Ausdauer, Bescheidung und Geduld von ihnen erwarten mußte. Als Heinrich Smidt seine Verteidigung Bremerhavens schrieb, war es dahin gekommen, daß die Unpopularität der neuen Anlage als „ein ausgemachtes Faktum" galt, daß man sie „als den einmal erzeugten, nicht mehr zu tilgenden Krebs unseres Gemeinwesens zu begrüßen gewohnt war". Aber auch schon 1827, gleich nach dem Bekanntwerden des Planes, hatte es eine Kritik gegeben, deren Schärfe keineswegs geringer war. Freilich kann man nach dem, was darüber heute noch zu erfahren ist, nicht sagen, daß sie sich durch besonderes Verständnis ausgezeichnet hätte, und man darf dem jungen Smidt wohl recht geben, wenn er sich darüber beklagt, daß sich niemand jemals die Mühe gegeben habe, von großen Gesichtspunkten aus die Vorteile und Nachteile im ganzen zu betrachten und gegeneinander abzuwägen, daß alles, was vorgebracht werde, nur ganz „untergeordneter Art, einzeln und unzusammenhängend hingeworfen" sei. In der Tat, von den großen Zusammenhängen, die die Urheber des Planes bei ihren Überlegungen immer beachtet hatten, findet man bei den Kritikern nicht die leiseste Spur.

Es gab nicht wenige, die nicht über den engsten Kreis ihrer Interessen hinausblicken konnten. Da beschwerten sich die Kaufleute, deren Geschäft vorwiegend dem Binnenland zugewandt war, und diejenigen, die überhaupt nicht zum Handelsstand gehörten, darüber, daß der Staat einseitig die Schiffahrt begünstigte; sie brauchten nicht zu wissen, daß zuletzt auch sie vom Seehandel lebten, auf dem allein Bremens Wohlstand beruht. Andere waren in Sorge über die Kosten des Werkes, dessen Einnahmen doch niemals für die Zinsen des Anlagekapitals und für die Unterhaltung ausreichen würden. Sie vergaßen, daß von einem Aufschwung des bremischen Handels, wie man ihn doch von dem neuen Hafen erhoffte, schließlich ja auch einmal die Staatskasse ihren Vorteil haben würde, ebenso wie sie den Rückgang, der sonst unvermeidlich war, spüren würde. Ein Kri-

tiker wußte seinem Mißfallen auf keine andere Weise Ausdruck zu geben als dadurch, daß er vor den gefährlichen Hintergedanken warnte, die Hannover bei dem Vertrag gehabt hätte. Er konnte zwar keineswegs angeben, welcher Art diese wären; aber daß sie vorhanden wären, schien ihm in der Natur der Sache zu liegen. Auch war er von der Befürchtung erfüllt, daß Bremerhaven eine scharfe Konkurrenz für Bremen werden würde, „wenn auch vielleicht erst in 100 Jahren" — er betrachtete die Sache also doch beinahe sub specie aeternitatis —, und gab zu bedenken, welch einen Verlust das „für die arbeitende Klasse und die Besitzer von Packhäusern" bedeuten würde. Das Schlimmste aber schien ihm „die unglückliche Idee", den Hafen womöglich durch eine Eisenbahn mit der Stadt zu verbinden; da würden ja die gefährlichsten Möglichkeiten entstehen, Bremen zu umgehen, und dabei hatte man doch, schon damals, bereits genug zu tun mit dieser „unglücklichen Tendenz des Zeitalters, allen Zwischenhandel zu verkümmern".

Ein ungenannter Verfasser setzte in einem längeren Manuskript, das anscheinend in weiteren Kreisen bekannt wurde, ausführlich auseinander, wie überflüssig und schädlich der neue Hafen für Bremen sei. Auf welcher Höhe die Einwände dieses Machwerkes stehen, erkennt man daraus, daß darin nicht bloß immer von Brake und Elsfleth als sehr günstig gelegenen Lade- und Löschplätzen die Rede ist — während doch in Wirklichkeit die größeren Seeschiffe nicht einmal mehr bis Brake kamen —, sondern sogar Vegesack als ein Seehafen bezeichnet wird, über den Bremen doch Handelsverträge mit fremden Staaten schließen könne. Sein politisches Verständnis beweist der Verfasser durch die Ansicht, Oldenburg würde gewiß bereit gewesen sein, mit bremischer Unterstützung einen für Seeschiffe fahrbaren Kanal von Elsfleth nach Bremen zu bauen, — was jedenfalls für Bremen die angenehme Folge gehabt hätte, daß seine Schifffahrt noch mehr unter die wohlwollende Kontrolle Oldenburgs gekommen wäre. Alle die Nachteile, denen der bremische Handel infolge der oldenburgischen Belästigungen und der Mangelhaftigkeit der dortigen Hafenanstalten ausgesetzt war, alle diese Umstände, in denen Smidt und seine Freunde Gefahren gesehen hatten, die einmal für Bremens Stellung als Seehandelsplatz tödlich werden konnten, scheinen dem Verfasser „unbedeutend". Den Vertrag mit Hannover

hatte er offenbar nur ganz oberflächlich gelesen, was ihn aber nicht hinderte, ihn nach seiner Weise auszulegen. Dieses traurige Schriftstück, das bereits 1827 verbreitet wurde, war anscheinend doch nicht ohne Eindruck geblieben. Man mußte sich die Mühe geben, es zu widerlegen. Es geschah in zwei ausführlichen Briefen, deren Verfasser ebenfalls unbekannt ist; es mag vielleicht Smidts eifrigster Mitarbeiter, der Ältermann Fritze, gewesen sein. „Gedeihe sie also, unsere junge Kolonie, unter dem Schutze des Himmels," so heißt es am Schluß des zweiten Verteidigungsbriefes, „und wenn sie uns den Beweis gäbe, daß nicht nur an dem romantischen Gestade des Ohio (in einer Anmerkung wird auf das schnelle Wachstum der Stadt Cincinnati hingewiesen), sondern auch an dem flachen Ufer der Weser Weisheit und Mut blühende Städte heraufzuzaubern vermögen, so wollen wir darüber nicht jammern, sondern wir wollen dann unser Los preisen, welches uns berief, die Pflanze der Kultur und Industrie, die dort am Meere nur kümmerlich fortkommt, in besseren Boden zu setzen und wie das Senfkorn zum mächtigen schattenden und wohltätigen Baume heranzuziehen."

Einmal hat auch Smidt selber der Bürgerschaft eine väterliche Mahnung erteilt, in der er sie durch dasselbe volkstümliche und ja auch wirklich recht naheliegende Bild, das in dem Briefe gebraucht wird, zu überzeugen sucht. „Immer geht die Aussaat der Ernte voran," so sagte er am Schlusse des vierten Deputationsberichtes vom 16. Mai 1828, in dem die von der Bürgerschaft verlangte Übersicht über die etwa noch erforderlichen Kosten gegeben wird, „und so wie die Kosten zum Bau eines Hauses vorab ausgelegt und bestritten werden müssen, ehe man für das Bewohnen desselben einen Mietzins zu erheben imstande ist; so wie die Errichtung eines neuen Haushalts oder Etablissements mit Ausgaben beginnt, die zum Anlagekapital geschlagen werden müssen und deren Zinsen erst die künftige aus diesen Einrichtungen hervorgehende Geschäftstätigkeit decken helfen muß, so kann auch der Staat sich von diesen in den Verhältnissen liegenden Bedingungen nicht dispensieren, wenn er irgendwo und zumal in einer bedeutenden räumlichen Entfernung von dem bisherigen Mittelpunkte seines Wirkens ein neues Leben beginnt . . . Unser vorläufiges Bestreben kann nur dahingehen, durch eigene Anstrengung die Dinge so zu gestalten, daß der Organismus

eines solchen neuen und eigenen Lebens sich leicht und möglichst bald zu entwickeln vermöge, die günstigeren Resultate werden dann nicht ausbleiben."

Außerhalb Bremens schien man sich vorläufig noch nicht viel um die neuen Pläne an der Wesermündung zu kümmern. In Hannover beschäftigte sich die Öffentlichkeit nicht weiter mit dem Vertrage, zumal da es hier, im ganzen Königreich, überhaupt noch keine politische Zeitung gab. Dagegen erregte er in Hamburg, wie zu erwarten war, „außerordentliches Aufsehen"; man fürchtete sich, so berichtet Rose aus Hannover, ein wenig vor der bremischen Klugheit in der Person Smidts! Auch das führende Blatt in Süddeutschland, die Augsburger „Allgemeine Zeitung", brachte einige Nachrichten darüber. Am 13. April hatte sie ein Gerücht verzeichnet, daß Geestendorf gegen Vegesack ausgetauscht werden solle. Drei Wochen später (am 5. Mai) druckte sie dann den Vertrag im Wortlaut ab und berichtigte dabei, offenbar auf Veranlassung Smidts, auch ihre frühere Meldung. Einen Tag vorher hatte sie einen einführenden Aufsatz veröffentlicht, den Smidt selber verfaßt hatte und in dem er besonders das gute Einvernehmen zwischen Hannover und Bremen, das sich bei den Verhandlungen gezeigt habe, als vorbildlich für ganz Deutschland, zumal in wirtschaftlichen Dingen, hervorhob.

Ein anderes Mal mußte er sein Werk in der zu Hildburghausen erscheinenden „Dorfzeitung" und in der „Zeitung der Freien Stadt Frankfurt" verteidigen. Beide hatten einen Brief aus Bremen abgedruckt, wonach in der Stadt über den ganzen Plan „fast nur eine Stimme des Mißfallens" zu vernehmen sei, zumal da man es verschmäht habe, die Meinung „des unterrichteteren und einsichtsvolleren Teiles des Publikums" vorher zu hören! „Wohlunterrichtete Bremer Kaufleute," so heißt es weiter, beklagten die neue Hafenanlage „als das traurigste Ereignis, welches ihrer Vaterstadt, die französische Occupation ausgenommen, jemals begegnet sei!" Solche Behauptungen ernsthaft zu widerlegen, hatte Smidt nicht nötig. Aber er benutzte die Gelegenheit, um einer weiteren Öffentlichkeit von den glücklichen Fortschreiten der Arbeiten — es war bereits im Herbst 1827 — Kunde zu geben.

So war er auch hier unermüdlich, wenn er etwas für sein Werk tun konnte. Der Tadel, den er in Bremen erfuhr, scheint ihn freilich

nicht sonderlich erregt zu haben. Mochte man ihn, wie noch nach Jahrzehnten erzählt wurde, in einer Weise bespötteln, daß Verwandte von ihm „hätten in die Erde sinken mögen", das konnte ihm jetzt gleichgültig sein. Das Geld war ja bewilligt, und für seine Deputation hatte er die nötigen Vollmachten erhalten. So konnte er nun, unbekümmert um alles Gerede, seine ganze Sorge der Ausführung des Planes, den er mit so großer Mühe durchgesetzt hatte, widmen.

Bau des Hafens

Es war ursprünglich beabsichtigt, am 26. Mai, in Anwesenheit des Kabinettsrats Rose, das Auswerfen der ersten Schaufel feierlich vorzunehmen; der hohe Sinn seines Urhebers hätte auch diesem Werke von rein praktischem Wert gerne etwas von besonderer äußerer Weihe gegeben. Aber es waltete ein Unstern über allen Veranstaltungen dieser Art, die während des Baues in Aussicht genommen wurden. Es war beinahe, als solle sich an dieser Stätte gleich anfangs offenbaren, daß ihr nur der nüchtern-großartige Geist des Jahrhunderts der Arbeit gemäß sei mit seinem mangelnden „Sinn für Feierlichkeit" — dieser Geist, der eben hier eins seiner ersten charakteristischen Werke schuf. Diesmal war es eine Unpäßlichkeit van Ronzelens, die das Geplante verhinderte. Die Deputation beschloß zwar am 31. Mai, die Feier bis zum Anfang der Arbeiten auszusetzen. Aber sie ist dann überhaupt unterblieben.

Gegen Ende Juni kam der Unternehmer Swets an der Geeste an, und die ersten Baumaterialien wurden herbeigeschafft. In der Bremer Zeitung wurde bekannt gemacht, daß „diejenigen, welche bei den deshalb vorzunehmenden Erdarbeiten angestellt zu werden wünschen", sich vom 28. Juni ab an Ort und Stelle melden könnten, und am Montag, den 2. Juli, wurden ohne alle Feierlichkeit die Arbeiten zum Bau von Bremerhaven begonnen. Die Urkunde, die im nächsten Jahre bei der Grundsteinlegung der Schleuse mit eingemauert wurde, nennt freilich als Tag des ersten Spatenstichs den 1. Juli. Da dies aber ein Sonntag war und sich von einer Feier nirgends eine Andeutung findet, auch ein Bericht Castendyks, der von diesem Tage datiert ist, kein Wort davon erwähnt, so kann man nur annehmen, daß vielleicht der Amtmann und einer der Unternehmer — van Ron-

zelen war noch nicht anwesend — am 1. Juli ohne besondere Förmlichkeit ein „Auswerfen der ersten Schaufel" vorgenommen haben.

Es ging gleich nicht ohne Schwierigkeiten ab. Swets hatte unvorsichtigerweise den Mund etwas zu voll genommen und geäußert, tüchtige Arbeiter könnten hier 60 Grote — etwa 2,50 M. — am Tage verdienen. Auf diese lockende Aussicht hatten sich natürlich sehr viele gemeldet, von denen aber gleich am ersten Tage ein großer Teil unzufrieden wieder wegging. Immerhin fand sich doch noch eine ganze Anzahl zusammen; es waren etwa 2—300 Mann. Aber bereits am 5. Juli steckten sie, wie der Amtmann berichtet, gegen Abend die Köpfe zusammen und wollten streiken. Da jedoch sowohl Swets wie der Amtmann fest blieben und erklärten, wer mit den Bedingungen nicht zufrieden sei, könnte nach Auszahlung des bereits verdienten Lohnes nach Hause gehen, so besannen sie sich eines besseren und erschienen am nächsten Tage bis auf einige zwanzig wieder zur Arbeit. Der Amtmann bemerkte dazu, er habe bei dieser Gelegenheit die Erfahrung gemacht, daß ihm einige Polizei-Dragoner — sie waren immer noch nicht da — „nachgerade schon von Nutzen sein könnten". Glücklicherweise kamen sie in den nächsten Tagen; er konnte sie wirklich brauchen, denn es gab bald darauf beinahe einen kleinen Aufruhr, den ein unruhiger Kopf, ein Schenkwirt aus Bremen namens Pankoke, angezettelt hatte. Es war das ein unternehmender Mann, der auf das Gerücht von dem hohen Lohn eine Menge Leute veranlaßt hatte, nach Bremerhaven zu kommen. Er hatte sich von allen Provision versprechen lassen und hoffte, davon ganz gut ohne Arbeit als „Püttmeister", wie man die Vorarbeiter nannte, leben zu können. Der Amtmann aber gewann sich durch Festigkeit und Gerechtigkeit schnell das Vertrauen der Arbeiter und stellte durch Entfernung des Pankoke die Ruhe wieder her.

Die Unternehmer waren zunächst von der Geschicklichkeit und dem Fleiß der Arbeiter „nicht sehr erbaut". Sie waren es von Holland her gewohnt, Leute zu haben, die sich auf diese Arbeiten verstanden, und darin lag wohl auch die eigentliche Ursache der beiderseitigen Mißverständnisse. Der Lohn wurde nach der Menge der ausgegrabenen und fortgeschafften Erde berechnet, und es war natürlich, daß auf diese Weise große Ungleichheiten vorkamen. Trotzdem hatte man bald Arbeiter genug; es waren bereits im Herbst vier-

bis fünfhundert, später zeitweise sechs- bis siebenhundert Mann. Ein großer Nachteil war — ebenso wie 150 Jahre zuvor beim Bau der Karlsburg — der Mangel an gutem Trinkwasser. Da alle Bohrversuche ergebnislos waren, mußte man sich das Wasser von Lehe beschaffen oder sich mit Zisternen behelfen. Andere Schwierigkeiten bereitete das Sumpffieber, unter dem die Arbeiter viel zu leiden hatten. Man mußte sehr bald ein Hospital einrichten und auch schon eine Art von Krankenversicherung einführen, indem man von dem Lohne der Arbeiter täglich einen Groten für diesen Zweck zurückbehielt.

Längs des Schirmdeiches entstand nun eine kleine Stadt von Baracken, Verkaufsbuden und Wirtschaften. Auch drei Kegelbahnen waren zur Unterhaltung der Arbeiter errichtet. An der andern Seite, nach der Geeste zu zwischen Jantzen und Cornelius (Geestebrücke und Stadthalle), war ein Markt zum freien Verkauf von Lebensmitteln an bestimmten Tagen eingerichtet. Auch für dies alles hatte Smidt selbst Vorschriften ausgearbeitet und sie eigenhändig in einem langen Manuskript, das sogar das Muster eines Marktscheines enthält, dem Amtmann mitgeteilt. Ein Budenbesitzer mußte 5 Taler im Monat für einen Platz von 18 Fuß Länge und 12 Fuß Breite bezahlen. Für größere Buden wurde der Preis auf Vorschlag des Amtmanns ermäßigt. Van Ronzelen, der am 9. Juli mit seiner Familie von Amsterdam gekommen war, hatte seine Wohnung vorläufig bei Cornelius erhalten. Dieser aber, der sich auch später in Bremerhaven als Original einen Namen machte, belästigte den armen Baurat nicht wenig dadurch, daß er, wie Castendyk berichtet, „eine Art von Götzendienst mit verschiedenen Kaffeekannen von besonderer Größe und Einrichtung, Gläsern, Teedosen, gemachten Blumen und einer Menge sonstiger Raritäten“ trieb, welche „Scharteken“ er höchst unzweckmäßig in van Ronzelens Zimmern verteilt hatte und von diesem durchaus respektiert zu wissen wünschte. Man scheint sich dann aber doch vertragen zu haben. Nach einiger Zeit erhielt van Ronzelen in einem neu erbauten Hause, dem sogenannten Direktionsgebäude, nicht weit von der Geestemündung, eine eigene Wohnung.

Der Plan für die Anlage des Hafens stand seit der Untersuchung des Geländes im August 1826 in den Grundzügen fest, so daß man ihn in die Karte, die dem Vertrag vom 11. Januar 1827 mitgegeben

wurde, bereits provisorisch eingezeichnet hatte. Von Anfang an erschien ein langgestrecktes Bassin parallel der Weser als die praktischste Lösung. Als Maße hatte van Ronzelen ungefähr 3000 Fuß für die Länge und 200 Fuß für die Breite angegeben. Bei der endgültigen Festsetzung wurde zunächst von beiden etwas abgestrichen, so daß man sich auf 2600 und 190 Fuß einigte. Vermutlich spielten dabei finanzielle Erwägungen auch eine Rolle; die Bürgerschaft hatte ja gleich, als sie zum erstenmal davon hörte, bedenklich von den „großen Kosten" geredet. Auf die Einwände einiger erfahrener Seeschiffer hin kam jedoch die Deputation zu der Überzeugung, daß sie hier auf dem besten Wege war, ihrerseits in den hannoverschen Fehler der zu großen „Ökonomie" zu verfallen, und so beschloß man nachträglich wieder, das Bassin auf 200 Fuß zu verbreitern, wofür nun noch 5000 Taler nachbewilligt werden mußten. So kam man zu den Abmessungen von 2600 Fuß (750 m) Länge und 200 Fuß (57,5 m) Breite. Die Tiefe betrug unter der Oberfläche des Terrains etwa $8^1/_2$ m; die Wassertiefe war durchschnittlich $5^1/_4$ m, konnte aber auf $6^1/_2$ m gebracht werden. Heute beträgt sie 7,13 m bei gewöhnlichem Hochwasser. Später, 1860—62, ist der „Alte Hafen", wie er damals schon, im Gegensatz zum Neuen Hafen, hieß, bedeutend erweitert und in seinem größten Teil auf die doppelte Breite (115 m) gebracht worden.

Die ausgegrabene Erde wurde für den Deich, der an der Weser anzulegen war, verwendet. Er erhielt, da man ja Erde genug zur Verfügung hatte, eine Höhe von 16 Fuß (4,65 m) über dem gewöhnlichen Hochwasser und eine außerordentliche Breite: es waren auf der Kappe 100 Fuß, beinahe 30 m. Vom Ende des Hafens ab wurde er wesentlich schmaler; er blieb noch eine Strecke parallel der Weser und bog dann nach dem alten schon vorhandenen Seedeich ab, mit dem er in der Gegend der heutigen Querstraße zusammentraf. Das Stück des alten Seedeichs, das im Zuge der Hannastraße nach dem Schirmdeich verlief, wurde dadurch zum Schlafdeich. Da man nun auch für diesen nördlichen Abschnitt des neuen Weserdeiches die Erde irgendwoher nehmen mußte, so wurde in der Verlängerung des Hafens noch ein kleines schmales Bassin ausgegraben, etwa bis zur heutigen Lloydstraße. Es diente bis 1861 als Holzhafen und wurde dann zugeschüttet.

Der Bau begann mit dem Durchstechen des Geestedeiches an der Stelle, wo später die Schleuse angelegt werden sollte. Es war das ein besonders mühevolles Stück Arbeit, und auch dieser Umstand trug wohl zu der anfänglichen großen Unzufriedenheit der Arbeiter bei. Die Leute taten sich in kleinen Gruppen unter einem „Püttmeister", den sie sich selbst wählten, zusammen. Die Unternehmer verhandelten ihrerseits nur mit diesen Abteilungsführern, denen jeweilig die Fortschaffung einer bestimmten Menge Erde, nach „Pütts" gemessen, übertragen wurde, wobei ihnen die Einrichtung der Arbeit und die Berechnung des Lohnes der einzelnen Arbeiter überlassen blieb. Bald schritt der Bau rasch vorwärts. Die Unternehmer versicherten anfangs, sie hätten bei ähnlichen Gelegenheiten in den Niederlanden noch niemals ein Terrain gefunden, das ihnen so wenig Schwierigkeiten bereitet hätte. Später allerdings traten an der östlichen Seite des Bassins mehrere Male kleine Einsenkungen ein, die aber keine dauernden Folgen gehabt haben. Sehr umständlich war das Auspumpen des Wassers, das natürlich bei dem schlammigen Grunde immer wieder in die Baugruben eindrang. Man mußte täglich über 60 Pferde beschäftigen, um die Pumpen in Tätigkeit zu halten. Besonders die Fundamentierung der Schleuse war eine mühevolle Arbeit. Hier drohte das Wasser die Pfähle, die man damals allerdings kaum 9 m tief (30 Fuß) in den Boden hineinschlug, wieder herauszutreiben, was man schließlich nur durch eine erhebliche Verstärkung der darüber angebrachten Balkenlage verhindern konnte.

Im Sommer 1828 begann man mit der Errichtung des Weserdeiches. Dabei ergab es sich, daß man noch einige Morgen Land von den Lehern hinzukaufen mußte, um den neuen Deich, der ja natürlich ganz von Bremen erbaut werden mußte, besser an den alten anschließen zu können. Es schien nun am besten, wenn es gelang, bei dieser Gelegenheit den ganzen Schlafdeich für Bremen zu erwerben. Den ersten Auftrag, sich deswegen zu erkundigen, erhielt der Amtmann schon im Juli 1827. Aber erst im folgenden Frühjahr kam man zu eigentlichen Verhandlungen, die sich auch noch sehr lange hinzogen, da die Leher anfangs ganz übertriebene Forderungen stellten. Die Regierungen waren sich zwar, wie Smidt einmal dem Amtmann schreibt, einig darüber, daß „das Etablissement zu Bremerhaven als eine durch einträchtige Bestrebungen beider Staaten ins Leben ge-

rufene Schöpfung zu betrachten und an dieser Ansicht auch von den beiderseitigen Beamten praktisch festzuhalten" sei. „Die Regierungen", so sagt Smidt weiter in diesem Briefe, durch den er seinerseits den Amtmann zum Entgegenkommen Hannover gegenüber ermahnt, „wollen sich nicht streiten und haben sich bei den Verhandlungen das Wort darauf gegeben, ihre Unterbehörden ebenfalls zu einem gegenseitigen freundlichen Benehmen zu verpflichten und fortwährend anzuhalten, auch sich durch etwaige Dissense derselben in ihrer Eintracht nicht stören zu lassen. Man will sich gegenseitig nicht durch Präcedenzen irgendeinen Rang ablaufen oder Präjudizien begründen, sondern alles soll freundlich erörtert und ausgegeglichen werden." Aber wenn auch die Regierungen nach diesen Grundsätzen handelten, wenn auch die beiderseitigen Ortsbehörden, der Amtmann zu Bremerhaven und der Richter in Lehe, ganz gut miteinander auskamen und Bremen amtlich niemals als Eindringling an der Unterweser angesehen wurde —: die Einwohner von Lehe und Geestendorf und auch manche von den hannoverschen Beamten hatten persönlich ihre besondere Meinung. So war die Stimmung auf beiden Seiten von Anfang an keineswegs immer freundlich. Differenzen um Kleinigkeiten kamen immer wieder vor, zumal auch Castendyk, wie er selbst zugibt, sehr eifersüchtig auf die Wahrung seiner eigenen Stellung und der seines Amtes bedacht war. Die Abneigung der Leher aber gegenüber der notwendigen neuen Abtretung wurde, wie es scheint, bisweilen ein wenig gefördert durch hannoversche Beamte, vor allem solche vom Wasserbau, wie den Oberdeichgräfe Callenius — auch Mosengel tauchte einmal wieder auf —, bei denen die Eifersucht ja besonders erklärlich war. Das waren Verhältnisse, die für Verhandlungen wie die über die Erwerbung des Schlafdeichs nicht gerade sehr günstig waren.

Es blieb nichts anderes übrig, als daß sich die Regierungen der Sache annahmen. Nachdem sich Smidt und Rose ein paarmal darüber unterhalten hatten, kam man in Lehe endlich zu einem Abschluß. Auch so hatte es bis in den Sommer 1829 gedauert. Schließlich aber wird auch das gute Geld seine Wirkung nicht verfehlt haben: Bremen bezahlte, ohne zu handeln, den Preis, den die Leher forderten, 500 und 600 Taler für das Leher Jück, gegen 324 bis 390 Taler im Jahre 1827. So erhielt Bremen den Schlafdeich und ein kleines Stück

Außendeichsland, im ganzen etwa 7 Jück (17 Morgen 78 Quadratruten 79 Quadratfuß nach Calenbergischem Maß = 4,6 ha) für 3836 Taler 60 Grote. Nun behaupteten die Leher noch, daß dies aber nicht bremisches Staatsgebiet werde, sondern Privateigentum des bremischen Staates sei, die Grenze also die alte bleibe. Aber am 20. April 1830 bestätigte die hannoversche Regierung, daß Bremen nach Art. IVc des Vertrages vom 11. Januar 1827 — der die künftige Erweiterung des damals erworbenen Gebietes vorsah — auch für seinen neuen Besitz die Hoheitsrechte erhalte. So wurde die Grenze, die bis dahin vom Eintritt der Leher Chaussee in das Bremerhavener Gebiet — dem heutigen Siegesplatz — im Zuge der Grenzstraße geradlinig nach der Weser zu verlief, ein paar Meter hinausgeschoben und erhielt außerdem in der Gegend der heutigen Querstraße eine kleine Ausbuchtung nach Norden. Der Schlafdeich wurde dann, ebenso wie der ganze Schirmdeich, erheblich erhöht und verstärkt, und der Anschluß des neuen Wasserdeichs an den alten konnte nun auf Bremerhavener Gebiet vollzogen werden. Auch konnte nun endlich ein Grenzgraben und eine Hecke gezogen und damit das große Ärgernis, daß die Leher Kühe in Unkunde der eingetretenen politischen Veränderungen „in Massen" nach Bremerhaven spazierten, behoben werden. Erst 1861 wurde hier die Grenze wieder verändert, und im folgenden Jahre wurde der Schlafdeich beseitigt.

Während dieser langwierigen Verhandlungen waren die Hauptarbeiten an dem eigentlichen Hafen eifrig weiter gefördert worden. Häufig fuhren Mitglieder der Deputation selbst nach Bremerhaven. Am 21. Mai 1828 wurde beschlossen, daß das künftig mindestens jeden Monat einmal geschehen solle. Am bequemsten war die Verbindung durch das Schrödersche Dampfschiff „Die Weser", das ja seit 1817 zwischen Bremen und Brake verkehrte und seit 1827 öfters Fahrten nach Bremerhaven unternahm. Mitte Juni 1828 meldete van Ronzelen, daß in etwa vierzehn Tagen der Grundstein zur Schleuse gelegt werden könne, und schlug vor, dabei, wie üblich, eine kleine Feier zu veranstalten. Die Deputation traf also ihre Vorbereitungen, ließ eine silberne Maurerkelle, ein gesticktes Kissen zu deren Präsentation, ein Kalkbecken von Mahagoniholz, ein neues Maurerschurzfell und ein Kästchen für die einzumauernden Dokumente besorgen (die Werkzeuge werden heute im Focke-Museum in Bremen

aufbewahrt) und nahm für die Feier den 30. Juni, 1. oder 2. Juli in Aussicht. Allein — „indem die in der vorigen Zusammenkunft mit der Vorbereitung über das Detail der Feier der Grundsteinlegung der Schleuse beauftragten Mitglieder der Deputation in Gemäßheit der getroffenen Verabredung ihre Vorschläge mitzuteilen im Begriff waren, erhält die Deputation die unangenehme Nachricht, daß das zu der Fahrt nach Bremerhaven vorzugsweise geeignete Dampfschiff ‚die Weser' vor einigen Tagen schadhaft geworden und über die Ausbesserung desselben leicht 4—6 Wochen hingehen könnten". Nun dauerte es zwar zum Glück keineswegs so lange. Die Feier konnte sogar schon am 12. Juli stattfinden. Aber eine erhebliche Beeinträchtigung war doch mit der Verschiebung verbunden. Zu dem ursprünglich geplanten Termin waren die Flutverhältnisse so günstig, daß das Dampfschiff an einem Tage von Bremen nach Bremerhaven und wieder zurückfahren konnte und man noch Zeit zu einem Aufenthalt von drei Stunden behielt. Das war am 12. Juli nicht möglich, und man mußte es jedem Eingeladenen überlassen, „für seine Transportmittel zu sorgen". Da aber von der Chaussee nach Bremerhaven noch nicht allzu viel fertig war, so war es mit der Verbindung zu Lande noch keinesewgs so bestellt, daß eine Fahrt nach Bremerhaven als eine Erholung und ein Vergnügen gelten konnte. Unter diesen Umständen mag denn die Beteiligung aus Bremen nicht allzu lebhaft gewesen sein.

Immerhin fand sich noch eine verhältnismäßig große Anzahl von Gästen — es mögen etwa 40 gewesen sein — am Vormittage des 12. Juli auf verschiedenen Wegen in Bremerhaven ein. Sie wurden von Mitgliedern der Deputation — die in drei Vierspännern von Bremen herübergekommen war —, sowie von dem Baudirektor in den Werken herumgeführt, die nach allgemeinem Urteil „einen sehr imposanten Anblick" gewährten. Am Schleusenbassin bewunderte man besonders die Trefflichkeit der Arbeit, an dem Hafen selbst die „bedeutende Ausdehnung". Zwischen dem Ausgegrabenen standen noch einige Pfeiler von Erde bis zu der ursprünglichen Höhe und gaben einen Maßstab ab für das, was bereits geleistet war. Um Mittag gab ein Kanonenschuß das Zeichen zum Beginn der Feier. Mit Blumen verzierte Pfähle wiesen den Gästen den Weg vom Hafenhause bis zu der Stelle, wo sich künftig das äußere Schleusentor befinden

sollte. Dort führte eine ebenfalls geschmückte Treppe in das Schleusenbassin hinunter, in dessen Mitte ein großes Zelt aufgeschlagen war. Der Platz für den Grundstein war am andern Ende der Schleuse, da, wo sich der westliche Pfeiler des inneren Ebbetores erheben sollte, vorbereitet. Ringsherum stand die Menge der Arbeiter und der übrigen aus der ganzen Umgegend zusammengeströmten Zuschauer. „Der heiterste Himmel zog sich über das Ganze," so heißt es in dem Bericht des Archivars Dr. Caesar, den das bremische Staatsarchiv aufbewahrt, „und zeigte die einzelnen Gruppen in der freundlichsten Beleuchtung."

Dann hielt Bürgermeister Smidt die Weiherede. Sie ist in ihrer schlichten und doch ergreifenden Beredsamkeit ein charakteristisches Zeugnis für den Geist dieses seltenen Mannes, der von der Theologie und Philosophie den Weg zur obersten Leitung einer großen Handelsstadt gefunden hat, der in merkwürdiger und vorbildlicher Weise es verstand, in den beiden äußerlich so gegensätzlichen Welten heimisch zu sein, für die sein Vaterland innerhalb eines Jahrhunderts so Bedeutendes geleistet hat: der geistigen Welt der Dichter und Denker und der wirtschaftlichen Welt der Kaufleute und Techniker. Wie ein Nachklang aus der Zeit, da der junge Student zu den Füßen Fichtes saß, muten uns die Worte an, die jetzt der Bürgermeister sprach bei der einzigen Feier, die während der Gründungszeit der von ihm ins Leben gerufenen Hafenstadt dort begangen wurde. Sie verdienen es wohl, in einer Geschichte dieser Stadt wiedergegeben zu werden:

„Im Leben der Menschen, wie im Leben der Staaten, sind die Augenblicke selten und köstlich, wo man seine Handlungen auf ferne Zukunft berechnen, wo man es sich gestehen darf, nicht sowohl ein vorübergehendes eignes Bedürfnis, als vielmehr ein dauerndes und bleibendes auch für kommende Geschlechter zu erstreben. Es gehört eine Kraft des Glaubens dazu, die auf dem Boden der Demut erwachsen ist, weil der Gedanke an die Vergänglichkeit alles Irdischen und an den steten Wechsel aller Gestaltungen des Lebens doch wohl mit dem Momente zusammenfallen muß, in welchem man selbst Hand daran legt, bisher Bestandenes wesentlich zu verändern und eine neue Reihenfolge darauf begründeter Erscheinungen beginnen zu sehen.

Indem wir im Begriff stehen, den Grundstein zu einem Gebäude zu legen, von dem wir hoffen und erwarten, daß es mit der Wohlfahrt bremischer Bürger nicht nur die aller Bewohner dieser Gegenden, sondern zugleich auch die freundschaftliche Eintracht zweier benachbarter Staaten dauernd befestigen werde, halten wir es zuvörderst für unsere Pflicht, dem Schoße der Erde die Urkunden anzuvertrauen, worin wir der Nachwelt Rechenschaft geben von dem, was uns zu der Voraussetzung berechtigen konnte, daß ihre Kräfte sich mit den unsrigen vereinigen dürften, um auszubilden, was wir andeuteten, um fortzuführen, was wir begannen.

Und wenn wir dies an der nämlichen Stätte zu unternehmen wagen, wo vor noch nicht vollen zwei Jahrhunderten mit ähnlichem Zeit- und Kostenaufwande ein Werk errichtet ward, das ebenfalls auf die fernste Zukunft berechnet schien und von welchem dennoch fast keine Spur mehr übrig und auf unsere Zeiten gekommen ist, was berechtigt uns denn zu hoffen, daß wir glücklicher sein und daß diejenigen, welche diese Urkunden unserer Tage dereinst finden und lesen dürften, nicht auch u n s e r e Anstrengungen als vergebliche Mühe und als überflüssig gewordene Arbeit betrachten und bedauern?

Was ist es anders, als der feste Glaube an eine unter dem Schutze der göttlichen Fürsehung fortschreitende Entwicklung des Menschengeschlechts zur Vervollkommnung und Veredlung aller Verhältnisse und Bedingungen des Lebens? Was kann es anders sein als das lebendige Vertrauen, daß alles, was in diesem Geiste gewollt, unternommen und erstrebt werde, auf höhere Segnungen hoffen dürfe, daß, wie sich auch die Dinge weiter gestalten und verändern, doch irgendeine Stufe mehr auf der Leiter solchen Fortschreitens dadurch erstiegen werde, welche die Nachwelt höher stelle und weiter schauen lasse, als sie ohne diese unsere vorgängige Mühe und Arbeit es vermochte?

Es ist aber der Glaube, wie unsere heiligen Schriften sich ausdrücken, Hebr. 11 Vs. 1, eine gewisse Zuversicht dessen, daß man hoffet und nicht zweifelt an dem, was man nicht siehet; und indem wir von diesem Glauben in demjenigen, was bis dahin für das unternommene Werk von uns geschehen, Zeugnis geben, legen wir auch in einem höheren und geistigeren Sinne zur Erfüllung unserer Hoffnung einen dauernden Grundstein.

In diesem Glauben an eine fortschreitende Veredlung aller menschlichen Verhältnisse haben zwei Nachbarstaaten, aller früheren Eifersucht vergessend, sich zur Ausführung eines beiden gleich heilsamen Unternehmens freundliche Hände geboten; jeder von ihnen hat gegeben und zum Opfer gebracht, was in diesem Glauben bewandten Umständen nach vorzugsweise ihm angesonnen werden durfte und von ihm zu leisten war, und jeder von ihnen hat sich auf diese gemeinschaftliche Wirksamkeit unter Bedingungen eingelassen, deren Erfüllung nur von der ununterbrochenen Fortdauer dieses gegenseitigen Glaubens und Vertrauens ihre Bürgschaft erhält.

In diesem Glauben sind die Mittel zur Ausführung eines Werkes von dieser Bedeutung beschlossen und bewilligt und dazu Kräfte der Nachwelt in Anspruch genommen, welche die Gegenwart nicht aufzustellen vermochte.

In diesem Glauben haben benachbarte Eigentümer uns ihre Grundstücke freundlich überlassen, fest darauf vertrauend, daß in dem, was wir unternehmen, auch ihnen und ihren Nachkommen eine reichliche Segensquelle fließen werde.

In diesem Glauben und Vertrauen haben wir die Kunde und die Einsicht des würdigen Mannes, welchem die Leitung dieses Baues übertragen worden, als die unsrige ergriffen und einen Plan auszuführen begonnen, über dessen Richtigkeit und Güte ein vollständiges Urteil zu fällen unsere eigene Befähigung nicht reichte. Und in gleichem Glauben ist uns derselbe vertrauend entgegengekommen, hat Heimat und Freunde und gewohnten Wirkungskreis verlassen, um künftig mit uns und unter uns zu leben für die Erhaltung und Fortbildung dieses begonnenen Werkes.

In diesem Glauben haben wir den kunstverständigen Bürgern eines fremden Staates die regelrechte Ausführung dieses großen Werkes anvertraut und ihre Ehre durch ein festes Band an die unsrige geknüpft.

In diesem Glauben haben sich zahlreiche Mitwirker an diesen Arbeiten eingefunden, die damit verbundenen klimatischen Gefahren nicht gescheut und die eigene Sorge für ihre physische Erhaltung dadurch mit der unsrigen verbunden.

In diesem Glauben haben wir den ungewissen Schoß der Erde zu eröffnen und gegen drohende Naturgewalt schirmende Dämme zu errichten begonnen.

In diesem Glauben haben wir ausgesuchte und kostbare Erzeugnisse der Natur und Kunst aus fernen Gegenden auf dieser Stelle zusammen gehäuft, um sie zu dem beabsichtigten Zwecke kunstreich zu verbinden.

Und da die göttliche Fürsehung dies vielfache Vertrauen bisher so sichtlich begünstigt, da dieser von allen Seiten betätigte Glaube bisher durch nichts zuschanden geworden, so wollen wir denn auch in dieser nämlichen lebendigen Zuversicht mit Legung und Befestigung des ersten Hauptsteins dieses vaterländischen Gebäudes ohne weiteren Aufschub beginnen und dabei für Gegenwart und Zukunft die Hoffnung gläubig aussprechen, daß er ein Grundstein werde für die dauernde Wohlfahrt unseres Freistaates, für die bleibende freundliche Eintracht mit dem teilnehmenden Nachbarstaate, für das Glück aller jetzigen und künftigen Bewohner dieser Gegend, und daß er sich erhebe zu einem Altar des Lobes und des Dankes für Genossen der Völker aller Zonen, die nach glücklich überstandenen Stürmen und Gefahren einen sicheren Anker werfen in Bremerhavens friedlichem Port."

Nach der Rede wurde in einem ausgehöhlten Stein ein Bleikasten versenkt, der neben einem Pergament mit Nachrichten über Bremen und den Bau des neuen Hafens die dahin gehörigen Bürgerschaftsprotokolle, das Budget, den Staats- und den Adreßkalender für 1828 und eine Zusammenstellung statistischer Notizen über den bremischen Staat enthielt, — „allerhand prosaisches Zeug" also, wie Senator Heineken schreibt, mit dem man sich aber begnügen mußte. Denn Gedichte, „deren eine solche Begebenheit wohl wert gewesen wäre", standen nicht zur Verfügung, da — so heißt es weiter in Heinekens Bericht — Dichter „bei uns etwas dünn gesäet sind". Der präsidierende Bürgermeister Gröning legte dann mit den eigens dazu besorgten Werkzeugen den Grundstein, worauf Bürgermeister Smidt und die übrigen anwesenden Gäste mit der gleichen Feierlichkeit ebenfalls jeder einen Stein hinzufügten. Ein einfaches Mahl in dem Zelt auf dem Grunde des Schleusenbassins, bei dem „in allgemeiner Heiterkeit und unter den mit Kanonenschüssen begleiteten trefflichen Trinksprüchen" einige Stunden „sehr vergnügt hingebracht" wurden, bildete den Schluß der „so einfachen als heiteren Feier".

Ein Jahr nach der Grundsteinlegung war der Bau der Schleuse fast beendet. Ebenso wurde der Binnenhafen in demselben Jahr fertig,

und die Arbeiten am Vorhafen, mit denen man im Frühjahr 1829 begonnen hatte, gingen so gut vorwärts, daß die Deputation hoffte, das ganze Werk würde noch bedeutend früher vollendet werden, als man abgemacht hatte. Auch an dem Amtshause, dem „bremischen Haus", wie es damals hieß, wurde bereits gearbeitet. Aber die Unternehmer, die diese Arbeit, wie die Deputation selber zugab, nur gewissermaßen überher übernommen hatten, suchten hierbei so billig wie möglich davonzukommen und wollten jede bessere Ausführung besonders bezahlt haben. Vor allem mit den Säulen hatte die Deputation viel Ärger. Man beschloß endlich, sie wegzulassen, weil sie zu teuer würden. Aber da erklärte van Ronzelen, das sei nun nicht mehr möglich, und bewies zugleich, daß der Preis dafür gar nicht so hoch sein werde. So wurden schließlich die Mehrkosten doch wieder bewilligt, und die neue Hafenstadt erhielt als erstes Gebäude ein klassizistisches Amtshaus.

Im August 1829 berichtete van Ronzelen, daß Mitte September die Schleuse voll Wasser gelassen werden könne, und fragte an, ob dabei eine Feier veranstaltet werden solle. Da sich nun die Deputation „überzeugte, daß es nicht paßlich sein würde, bei dieser Veranlassung, auf welche die Aufmerksamkeit im In- und Auslande gerichtet sei, keine Festlichkeit anzuordnen", so beauftragte sie vier ihrer Mitglieder, das Erforderliche dafür vorzubereiten. Aber es wurde leider auch diesmal nichts daraus. Denn vierzehn Tage später mußte die Deputation sich von dem Gegenteil überzeugen, daß nämlich „sowohl bei dem Mangel eines genügenden Lokals zur Aufnahme einer zahlreichen Gesellschaft als bei der fortwährend ungünstigen Witterung eine solche Festlichkeit mit Anstand nicht arrangiert werden könne". So beschloß man bis zur Einweihung des Hafens, die für das Frühjahr 1830 in Aussicht genommen war, zu warten. Aber der Hafen wurde erst im Herbst fertig, und eine Einweihungsfeier hat niemals stattgefunden.

Als die Deputation am 7. Mai 1830 zu einer dreitägigen Besichtigung nach Bremerhaven fuhr, wurde nur noch an der Ausbaggerung des Vorhafens und an dem Amtshaus mit im ganzen 170 Mann gearbeitet. Alle übrigen Anlagen waren fertig, das Bassin, die Schleuse und der Deich; auch die künftige Hauptstraße des Ortes war bereits abgegraben, planiert und mit Bäumen bepflanzt. Die Deputation

konnte zufrieden sein und war es auch. Das Werk als Ganzes war wohl danach angetan, überall — außer in Bremen, wo damals gerade die Unzufriedenheit auf ihrem Höhepunkt war — Bewunderung zu erregen, besonders wenn man bedachte, daß eine einzige Stadt die Mittel dazu aufgebracht hatte. Die Abrechnung, die im folgenden Jahre der Bürgerschaft vorgelegt wurde, verzeichnete an Ausgaben rund 560000 Taler; dazu wurden für das Jahr 1831 noch einmal rund 40000 Taler gefordert, so daß die Gesamtkosten 600000 Taler, beinahe 2 Millionen Mark, betrugen, für die damalige Zeit eine wahrlich nicht geringe Summe.

Freilich, etwas Rücksicht hatte man schließlich auf die Finanzen doch nehmen müssen. Es hatte nicht alles, was theoretisch wünschenswert gewesen wäre, geleistet werden können. Das Bassin hatte nur eine Einfassung durch Faschinen erhalten, statt einer festen Mauerkaje, die noch 150—200000 Taler mehr gekostet hätte. Von dem Gelde aber, das diese Summe an Zinsen erfordert hätte, so tröstet das Gutachten, das der oldenburgische Wasserbaudirektor Burmester auf Verlangen der Bürgerschaft erstattete, konnten alle an dem Faschinenwerk notwendigen Ausbesserungen mehr als hinreichend bezahlt werden. Überdies war der Rand durch eichene Balken genügend geschützt. Leider stellte sich nachher ein nicht vorhergesehener Nachteil dieser Art von Einfassung heraus: es nisteten sich ungeheure Scharen von Ratten in ihr ein. Östlich des Hafens, an der „Schlachte", war zwischen Hafen- und Mittelstraße ein großer Kran aufgestellt. Im Bassin waren einige Bojen zur Befestigung von Schiffen angebracht, außerdem einige Duc d'Alben in der Geestemündung auch am hannoverschen Ufer.

Sehr dauerhaft war von vornherein die Schleuse angelegt. Es ist eine Kammerschleuse von 50 m Länge und 11 m Breite in der Einfahrt, mit je zwei Paar Flut- und zwei Paar Ebbetüren. Die Drempeltiefe beträgt 5,93 m unter gewöhnlichem Hochwasser, die Breite der Kammer 26 m. Die Fluttore des Außenhaupts sind so hoch (7,18 m über dem Bremerhavener Nullpunkt), daß sie die — damals wie heute — höchste bekannte Flut vom 4. Februar 1825 überragen. Vor dem Eingang waren zwei — heute noch dort befindliche — Marmortafeln angebracht, von denen die eine das bremische Wappen, die andere eine kurze Nachricht über Bau und Eröffnung des Hafens enthält. Besonders gerühmt

wurde damals das innere Ebbetor, ein „ausgezeichnet schönes, in Deutschland einziges Werk". Es ist ein sogenanntes Fächertor, eine Erfindung des niederländischen Generalinspektors der Wasserbauten, Blanken, unter dem van Ronzelen in Holland gearbeitet hatte. Ihre Konstruktion läßt sich etwa folgendermaßen beschreiben: Die Flügel des eigentlichen Tores schlossen in stumpfem Winkel nach außen, so daß es der Stellung nach wie eine Fluttür aussah. Jeder der beiden Hauptflügel aber war in der Angel mit einem etwas längeren Nebenflügel verbunden, der mit dem ersten einen rechten Winkel bildete, derart, daß er, wenn die Schleuse geschlossen war, ungefähr in der Richtung der Schleusenmauer, dem Vorhafen zu, verlief. Haupt- und Nebenflügel waren durch Riegel, Bänder und Streben fest mit- und ineinander verbunden und zeigten also in ihrem Grundriß die Gestalt eines Fächers. Wenn man nun das Tor öffnete, so wurden die Nebenflügel in eine Höhlung hineingedrückt, die in der Schleusenmauer ausgespart war und die Form eines Viertelzylinders hatte. Dieser Raum konnte vom Hafen aus mit Wasser gefüllt werden, das dann also von dieser Seite in gleicher Stärke gegen Haupt- und Nebenflügel drückte. So konnte das Bassin, trotzdem die inneren Ebbetüren nach außen hin schlossen, hoch voll Wasser gehalten werden, auch wenn draußen tiefste Ebbe war, denn die eigentlichen Schleusentore wurden gestützt durch die mit ihnen verbundenen Nebenflügel, die ja etwas länger waren und infolgedessen vermöge der größeren Wassermasse, die gegen sie drückte, auch die Hauptflügel in ihrer Stellung hielten.

Der Vorteil, den man sich von dieser Einrichtung versprach, war eine bessere Spülung von Bassin, Schleuse und Vorhafen. Man ließ von Zeit zu Zeit die sämtlichen Tore bis zum höchsten Wasserstand offen, schloß sie dann und wartete bis zur tiefsten Ebbe. Dann wurde der Hohlraum unter der Schleusenmauer gegen den Hafen abgesperrt und das darin befindliche Wasser nach dem Vorhafen herausgelassen. Dadurch wurde der Druck gegen die Nebenflügel geringer als der, den die Haupttore vom Hafen her auszuhalten hatten; diese wurden nun so schnell wie möglich geöffnet, und das ganze im Hafen aufgestaute Wasser ergoß sich mit ungeheurer Gewalt in die Schleuse und den Vorhafen, die auf diese Weise von allem Schlick reingespült werden sollten. Leider entsprachen die Ergebnisse keineswegs den

Erwartungen, obwohl van Ronzelen noch eine besondere „Kratzmaschine“ konstruiert hatte, durch die der Schlamm vorher aufgelockert wurde; er setzte sich, sobald sich das Wasser beruhigt hatte, an derselben Stelle, wo er gewesen war, wieder fest. Heute gibt es diese Art der Spülung natürlich nicht mehr; die Fächertore werden daher seit langem überhaupt nicht mehr gebraucht.

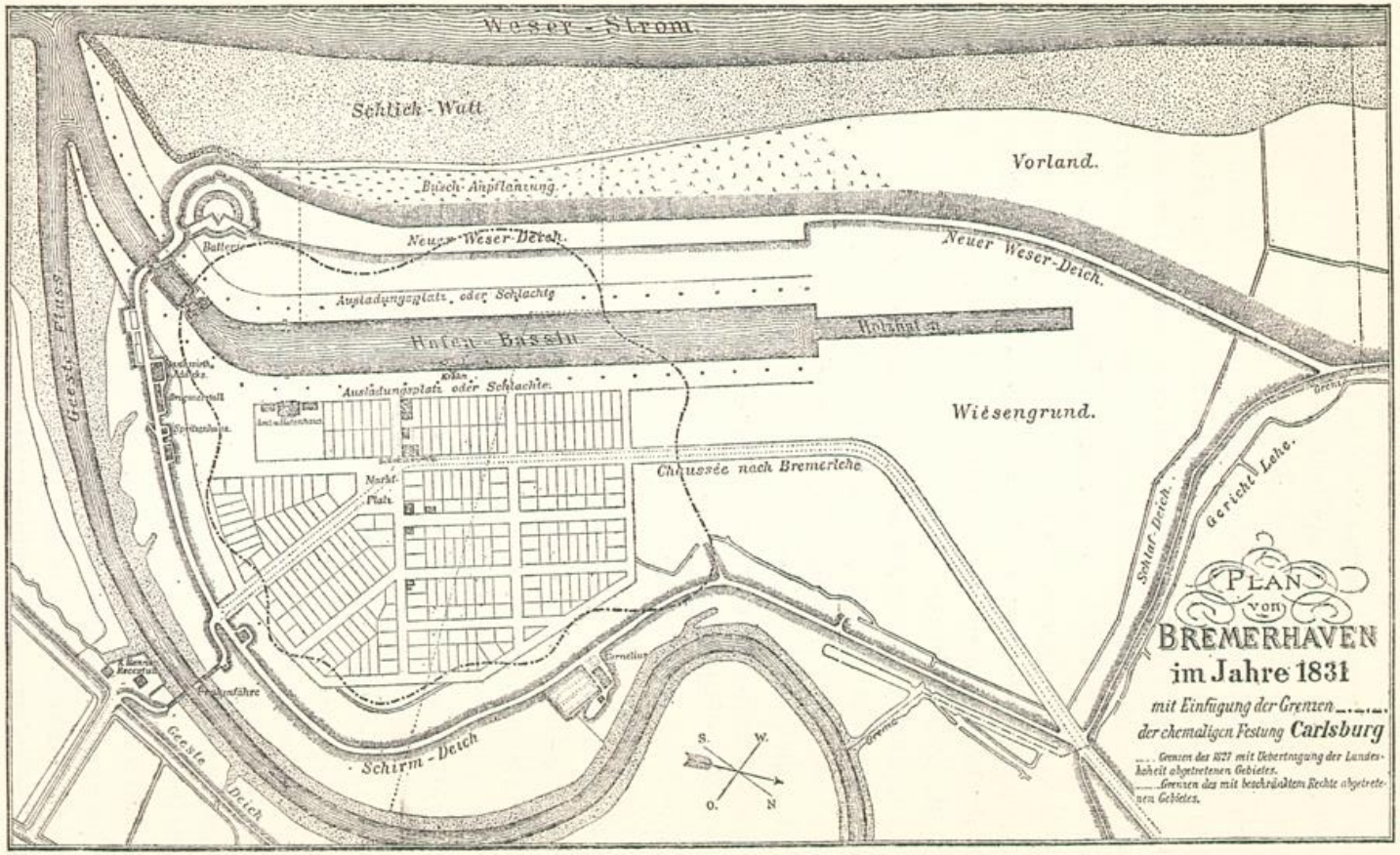
Ebensowenig wie an der Schleuse ist an dem Vorhafen seit seinem Bau etwas Wesentliches geändert worden, abgesehen davon, daß von der Landzunge, die ihn von der Geeste trennt, in jüngster Zeit etwa 10 m fortgenommen sind. Im übrigen hat er noch heute die Gestalt und die Abmessungen, die er damals, nach längerem Hin- und Herberaten, erhalten hat: er schließt sich in schlanker, wenig gekrümmter Linie an die Längenachse des Hafens an und ermöglicht den Schiffen ein bequemes Ein- und Auslaufen. Seine Länge beträgt 270 m, seine Breite 30—38 m. Seine Tiefe sollte auf 20 Bremer Fuß (5,84 m) bei gewöhnlichem Hochwasser gebracht werden. Heute beträgt sie 7,51 m. Die Einfassung zu beiden Seiten bestand wie beim inneren Hafen nur aus Faschinen mit vorgesetzten Balken. Das nördliche Ufer lief in ein Pfahlhöft aus und wurde außerdem an seiner Rückseite gegen die Weser durch eine starke Steinböschung geschützt, die sich, ebenso wie heute noch, vom Weserdeich nach der Mündung der Geeste hinzog bis dahin, wo sich heute die — 1914 erbaute — Molenmauer anschließt. Das Weserufer war durch Pflanzungen und Schlickfänger gegen Abbruch gesichert, und der Weserdeich, der ja die Breite einer Fahrstraße hatte, war mit Bäumen bepflanzt.

Entstehung des Ortes

So waren die eigentlichen Hafenanlagen bei Beginn des Sommers 1830, ja im wesentlichen schon seit Ende 1829 fertig, abgesehen vom Vorhafen, dessen mangelnde Tiefe größeren Schiffen den Zugang noch unmöglich machte. Kleinere hätten wohl schon hineinkommen können, aber sie hatten natürlich keinen Anlaß dazu, da sie ja gut nach Brake oder noch höher hinauf fahren konnten. Der Hafenmeister erhielt im Herbst 1829 schon einmal die schriftliche Anweisung, Schiffe mit geringerem Tiefgang in den Hafen hineinzulassen. Aber dieser Befehl wurde bald darauf wieder zurückgenommen.

Die nächste Aufgabe war nun, die nötigen Vorbereitungen zur Anlage des Hafenortes, der künftigen Stadt Bremerhaven, zu treffen. Bereits im Sommer 1827 hatte man sich mit dieser Frage beschäftigt, und als van Ronzelen am 8. und 9. August zum erstenmal nach dem Beginn des Hafenbaues vor der Deputation erschien, um mit ihr einige Einzelheiten zu besprechen, wurde ihm auch aufgegeben, über einen „Plan zur Anlage des Hafenortes, der Straßen desselben etc." Vorschläge zu machen „und, sobald es seine Geschäfte erlauben sollten, einen vorläufigen Situationsriß darüber einzusenden". Diesen Wunsch erfüllte er im folgenden Winter. Am 11. Februar 1828 wurde der Deputation ein Bauplan „samt der dazu angefertigten Beschreibung" vorgelegt. Ob dieser erste Entwurf mit dem späterhin ausgeführten übereinstimmt, läßt sich nicht feststellen, da er nicht mehr vorhanden ist. Doch ist nach einer in anderem Zusammenhange vorkommenden Bemerkung in den Deputationsprotokollen zu vermuten, daß zum mindesten die Hauptstraße schon damals im Zuge der heutigen Bürgermeister-Smidt-Straße geplant war. Auf ihre Herstellung sollte schon während der Arbeiten am Hafen Rücksicht genommen werden.

In der nächsten Zeit ist dann nicht mehr die Rede davon. Erst nach der Fertigstellung des Bassins und der Schleuse im Herbst 1829 begann man sich ernstlich damit zu befassen. Der bremische Bauinspektor Stamm hatte einen neuen Plan entworfen, der von der Deputation als vorläufige Grundlage der Beratungen angenommen war. Er wurde am 18. Dezember einem Bericht an die Bürgerschaft beigegeben, in dem die Deputation die ersten Vorschläge für die Anlage des Hafenortes und die Ausgabe der Bauplätze macht. Dieser Stammsche Entwurf wurde jedoch später nicht ausgeführt. Der heutige Stadtplan von Bremerhaven — in seinen ältesten Teilen — ist vielmehr ein Werk van Ronzelens. Es sollte zunächst das Gebiet bis zu einer Linie, die etwa von Cornelius' Hause senkrecht auf den Hafen zu führte, d. h. bis zur heutigen Kirchenstraße, bebaut werden. Im Osten bildete die heutige Grabenstraße, ursprünglich „Am Graben" genannt, die Grenze. Der Graben, zwischen ihr und dem Deich gelegen, war die sogenannte Puttkuhle, die dadurch entstanden war, daß man 1818 beim Bau des Schirmdeiches dort die Erde weggenommen hatte. Der Deich selbst ist erst viel später zu einer Straße


Weser-Strom
Schlick-Watt
Vorland.
Busch-Anpflanzung.
Neuer Weser-Deich.
Neuer Weser-Deich.
Batterie
Ausladungsplatz oder Schlachte
Hafen-Bassin
Ausladungsplatz oder Schlachte.
Wiesengrund.
Geest-Fluss
Chaussée nach Bremerliehe
Markt-Platz
Gerichts-Lehe.
Schlaf-Deich.
Cornelius
Geeste-Deich
Schirm-Deich
S.
W.
O.
N
PLAN
von
BREMERHAVEN
im Jahre 1831
mit Einfügung der Grenzen
der ehemaligen Festung Carlsburg
Grenzen des 1827 mit Uebertragung der Landes-Hoheit abgetretenen Gebietes.
Grenzen des mit beschränkten Rechte abgetretenen Gebietes.

ausgebaut worden. Als Verlängerung der Grabenstraße über die Fährstraße hinüber ist zwar auf den Entwürfen die jetzige Poststraße als Südgrenze des bebauten Gebietes eingezeichnet worden; angelegt wurde sie aber ebenfalls erst später.

Für den östlichen Teil der Stadt stimmt der Stammsche Plan mit demjenigen van Ronzelens überein. Zwischen der Hauptstraße und dem Hafen aber hatte Stamm noch eine weitere Straße in der Längsrichtung vorgesehen, ähnlich wie heute die Ankerstraße zwischen dem nördlichen Teil der Bürgermeister-Smidt-Straße und der Schifferstraße liegt. Vielleicht wollte er so den Packhäusern, die am Hafen entstehen würden, auch von der Rückseite einen Zugang schaffen, vielleicht überhaupt diesen Teil des Ortes mehr von dem übrigen absondern. Die Mittelstraße war denn auch nicht bis zum Hafen durchgeführt worden; sondern merkwürdigerweise war dieser westliche Abschnitt ziemlich unregelmäßig durch Straßen aufgeteilt worden. Auch hatte Stamm vom Marktplatz aus, den er sich übrigens recht klein gedacht hatte, statt der geradlinigen Verlängerung der Hauptstraße nach Süden eine Straße in diagonaler Richtung symmetrisch zur Fährstraße geplant. Offenbar war ihm das gar zu regelmäßige Rechteckschema ästhetisch ein wenig anstößig gewesen.

Es siegte dann aber doch der reine Rationalismus, und man muß wohl zugeben, daß das bei der Lage des Hafenbassins und der dadurch gegebenen Richtung der Hauptstraße auch das Natürlichste, ja man möchte sagen das hier einzig Stilgemäße war, ebenso wie es durchaus in der Ordnung war, wenn man den Straßen die sachlichsten und einfachsten Namen gab, die sich denken ließen. Von den drei Querstraßen nannte man demgemäß die mittlere Mittelstraße, und wenn neben der Straße „Am Hafen", der Leher und der Marktstraße noch zwei weitere in der Längsrichtung übrigblieben, so war es durchaus verständig, daß man die längere von beiden als Lange, die kürzere aber als Kurze Straße bezeichnet. Abweichungen von der strengen Gleichförmigkeit des Grundrisses wurden nur im Osten durch den Schirmdeich und die Puttkuhle, im Süden durch die Lage der Fähre veranlaßt. Sie befand sich schon seit hannoverscher Zeit an der dazu besonders geeigneten Stelle — etwas oberhalb der heutigen Geestebrücke —, und die kürzeste Verbindung von dort nach dem Marktplatz und der Hauptstraße ergab die Fährstraße, der dann

etwas weiter östlich die Osterstraße bis zur Einmündung in die Lange Straße parallel gezogen wurde.

Von der Deputation war bereits bei einer Besichtigung im November 1829 vorgeschlagen worden, die künftigen Straßen im nächsten Frühling durch Alleen von Pappeln „oder andern schnell wachsenden Bäumen" zu bezeichnen, und so wurden dann im Februar 1830 400 Eschen, 200 Pappeln, 100 Ulmen und 50 Roßkastanien bei einer Firma in Hamburg bestellt. Die Verteilung nahm van Ronzelen selbst mit besonderer Sorgfalt vor, bestimmte die Kastanien für die Straßenecken und reservierte die feineren Sorten für den Marktplatz. Die Hauptstraße konnte er noch nicht vollständig bepflanzen lassen, und zwar weil erst eine „alte Bastion" weggeschafft werden mußte, die vorläufig noch den Weg versperrte: es war der letzte Überrest von der Karlsburg. Von 1831 an waren denn die schön regelmäßig gezogenen Straßen in dem ganzen Wiesengelände an den Baumreihen zu erkennen, und es mag in der Tat, wie es Heinrich Smidt beschreibt, zunächst einen merkwürdigen und wenig verlockenden Anblick geboten haben, wenn dazwischen nur ganz vereinzelt ein paar Gebäude standen, während auf den Fahrbahnen „dem Grase volle Zeit gegönnt war, lustig emporzuwuchern".

Einen genaueren Plan für alle Einzelheiten jetzt schon aufzustellen, hatte Smidt in dem Bericht vom Dezember 1829 abgelehnt. Man müsse, so meinte er, für das Nächstliegende sorgen, ohne doch dabei die Bedürfnisse der Zukunft aus den Augen zu verlieren. „Ein zweckmäßiger Plan erwächst und reift so an der Hand der Erfahrung, und man behält hinreichenden Raum, um die Lehren und Winke derselben benutzen und verfolgen zu können." Klar war zunächst nur, daß am Hafen Magazine und Packhäuser zu erbauen sein würden, und dann Wirtshäuser — in richtiger Einschätzung ihrer Wichtigkeit für Bremerhaven nennt schon Smidt sie an erster Stelle — und Wohnungen für mancherlei Handwerker, Lotsen, Leichterschiffer, Matrosen und Arbeiter. Über das Gelände an der Westseite des Hafens sollte noch nichts bestimmt werden, damit man auch hier erst aus der Erfahrung ersehen könne, „was in Beziehung auf Benutzung oder Entziehung des Windes für die im Hafen befindlichen Schiffe in dieser Hinsicht ratsam sein möchte".

Dagegen beriet die Deputation bereits 1829 eingehend darüber, unter welchen Bedingungen die Bauplätze auszugeben seien. Man

widmete dieser Frage die „sorgfältigste Überlegung". Ihre Lösung erschien, wie der Bericht an die Bürgerschaft hervorhebt, als keine leichte Aufgabe. Man wollte auf der einen Seite „von diesem mit so bedeutendem Kostenaufwande von dem Staate erworbenen Boden den möglichsten Nutzen ziehen", mußte sich aber auf der andern Seite auch hüten, durch gar zu schwierige Bedingungen von dem Anbau überhaupt abzuschrecken. Die Deputation ging von der Erwägung aus, daß jeder, der bauen wolle, ohnehin eine bedeutende Summe aufwenden müsse, daß es ihm also nur erwünscht sein könne, wenn diese Kosten nicht noch durch die baren Auslagen für den Ankauf des Bauplatzes erhöht würden. So kam man zu dem Vorschlag, daß die Grundstücke überhaupt nicht verkauft werden sollten — zumal eine öffentliche Versteigerung im Anfange immer etwas Mißliches habe —, sondern man wollte das Land nur gegen einen jährlichen unablösbaren Grundzins, Kanon genannt, zu sogenanntem „geteilten Eigentum" abgeben. Außerdem sollte beim Antritt des Besitzes, sowie bei Besitzwechsel gegen Ausfertigung des Grundbriefes eine einmalige Abgabe, der sogenannte Weinkauf, entrichtet werden, der im Anfang und bei Übergang auf einen der Deszendenten des Besitzers das Doppelte, sonst aber das Vierfache des Kanons betragen sollte. Man sagte sich, daß dabei nicht nur der einzelne Anbauer, sondern auch der Staat seinen Vorteil haben würde, denn sonst hätte man den Kaufpreis, da man jährlich einer nicht unbedeutenden Summe für die Unterhaltung der Hafenanstalten bedurfte, doch zinsbar anlegen müssen. So aber gewann man die „sicherste Hypothek" — denn Grundzins und Weinkauf hatten natürlich allen andern etwa aufzunehmenden Lasten voranzustehen — und behauptete außerdem ein Vorzugsrecht bei jeder Veräußerung.

Die Bauplätze erhielten im Durchschnitt eine Breite von 40 Bremer Fuß und eine Länge von 120 Fuß (11,7 × 35 m), gleich 410 qm. Dafür betrug der Grundzins bei den besseren Plätzen — am Hafen, am Markt und an der Hauptstraße — 20 Taler, an den übrigen Stellen 10 Taler oder in Ausnahmefällen auch noch weniger. Da die Plätze am Hafen vorzugsweise zur Anlage von Packhäusern oder wenigstens Wohnungen mit Packraum dienen sollten, wurde vorgeschlagen, dort nur Großhändler oder solche Personen zuzulassen, die sich ausdrücklich zum Bau eines solchen Gebäudes verpflichteten.

Alle, die ein sie nährendes Gewerbe nicht nachzuweisen imstande waren, sollten zurückgewiesen werden, jedoch sollte es keinen Zunftzwang dabei geben. Jeder Anbauer sollte seinen Platz im Laufe des ersten Jahres mit einem „anständigen Stacket" oder einer Hecke umgeben, mußte ferner vor seinem Hause den „Fußweg" — zur näheren Erklärung wird das Wort trottoir hinzugefügt — instand setzen und unterhalten und auch zu den Kosten des Fahrweges beitragen. Spätestens im zweiten Jahre mußte der Bau des Hauses erfolgen. Ob massiv oder in Fachwerk, blieb dem Anbauer überlassen; doch war er verpflichtet, das Dach mit Ziegeln zu decken und die Front nach der Straße zu richten. Wer sich bereits 1830 einen Bauplatz anweisen ließ und bis zum Martinitage — an dem der Grundzins fällig war — seinen Grundbrief ausgefertigt erhielt, sollte für dies Jahr von der Zahlung des Kanons befreit sein.

Alle diese Vorschläge wurden von der Bürgerschaft am 22. Januar 1830 ohne Abänderung genehmigt. Die Deputation beauftragte darauf van Ronzelen mit der Anfertigung eines genauen Risses von Bremerhaven, in dem die Bauplätze eingezeichnet und numeriert werden sollten. Noch einmal wurde eine kleine Änderung vorgenommen: der Marktplatz, der ursprünglich kleiner gedacht war, erhielt seine jetzige Größe; dadurch, daß er etwas nach Süden und nach Osten ausgedehnt wurde, gewann man den Vorteil, daß die Marktstraße in unmittelbare Verbindung mit der Fährstraße kam. Außerdem wurde von dem Block zwischen Fährstraße, Markt, Karlsburg und Poststraße nur die nördliche Hälfte aufgeteilt, während die südliche Garten- oder Wiesenland blieb. In dieser Gestalt verzeichnete der Plan zwischen Hafen, Kirchen- und Grabenstraße 232 Bauplätze.

Streng genommen hätte nun innerhalb des Bremerhavener Gebietes — und zumal da, wo es bebaut werden sollte — noch die Linie ausgemittelt werden müssen, die das mit voller Hoheit abgetretene Stück Land von dem übrigen trennte. Die hannoversche Regierung, die gerade im Frühjahr 1830 wegen der Regulierung der Nordgrenze mit dem Senate verhandelte, regte denn auch in ihrem Schreiben vom 20. April an, diese Untersuchung vorzunehmen. Aber Smidt fürchtete mit Recht, wenn etwas darüber im Publikum bekannt würde, so würden sofort die Plätze außerhalb dieser Linie als weniger gut angesehen werden. Das aber wollte man schon deshalb vermei-

den, weil ja in Wirklichkeit nicht der geringste tatsächliche Unterschied zwischen diesen 100 Morgen und dem übrigen Gebiet bestand. So setzt denn Smidt dem Amtmann in einem vertraulichen Schreiben auseinander, aus welchen Gründen man in dem Vertrag diese feine Unterscheidung zwischen der Hoheit „mit Scheffeln" und der Hoheit „mit Löffeln", wie er sie hier nennt, habe machen müssen, und weist ihn an, diese Frage nach Möglichkeit niemals zu berühren. Er selbst hatte auch schon mit Rose, der ja natürlich auch ganz genau Bescheid wußte, verabredet, daß man sich in dieser Sache „nicht übereilen" wollte. Tatsächlich ist im Ernst niemals mehr davon die Rede gewesen. Kein Plan von Bremerhaven — mit Ausnahme des allerersten unverbindlichen Entwurfes van Ronzelens — verzeichnet eine solche Linie, und als sie 1853 auf Verlangen Hannovers, dessen Beziehungen zu Bremen damals längst nicht mehr freundlich waren, doch noch festgesetzt wurde, hat das keinerlei Bedeutung mehr gehabt.

So konnte die Ausgabe der Bauplätze ohne weitere Verzögerung beginnen. Die erste Bitte um Ansiedlung war übrigens schon im Jahre 1827 erfolgt. Damals hatte der Lotse Diedrich Ratjen aus Geestendorf die Absicht gehabt, sich in Bremerhaven niederzulassen, wenn man ihm einen Platz unentgeltlich überlasse. Aber die Deputation hatte damals noch keine derartigen Gesuche annehmen können. Ratjen wurde dann im Herbst 1830 nach Vollendung der Anlagen als Hafenknecht angestellt, scheint aber den Plan, sich in Bremerhaven anzubauen, auch damals nicht ausgeführt zu haben.

Erst am 7. Juni 1830 erließ der Senat die folgende „Bekanntmachung wegen Ankaufs von Bauplätzen zu Bremerhaven":

„Da der Havenbau zu Bremerhaven im Laufe des gegenwärtigen Sommers vollendet werden wird und der Theil des Havendistricts, welcher vorläufig zur Anweisung von Bauplätzen bestimmt worden, sich bereits geebnet, auch durch Bezeichnung der Straßenlinien und Bauplätze zu solcher Anweisung geeignet befindet, so werden diejenigen, welche sich zu Bremerhaven anzubauen und niederzulassen beabsichtigen, hierdurch aufgefordert, sich mit ihren desfallsigen Anträgen an das Amt Bremerhaven zu wenden, um über die Bedingungen solcher Anbauung und Ansiedlung nähere Auskunft zu erhalten.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 4. und publicirt am 7. Junius 1830."

Einer der ersten, der daraufhin einen bestimmten Bauplatz erbat und erhielt, war der Mann, der sich unter den bremischen Kaufleuten die meisten Verdienste um die Gründung Bremerhavens erworben hat: W. A. Fritze, der kurz vorher, am 3. April, vermutlich auf Betreiben Smidts, zum Senator gewählt war. Das von ihm erbaute Haus steht als eins der wenigen erhaltenen alten Packhäuser noch heute: es ist das jetzt der Firma F. Rodenburg gehörige Haus Am Hafen 31/33, an der Ecke der Hafenstraße. Den Platz an der gegenüberliegenden Ecke hatte sich ein anderer Mitarbeiter Smidts, Ältermann Rodewald, erbeten. Es ist aber in der nächsten Zeit nicht die Rede davon, daß er ihn wirklich in Anspruch genommen hat. Auch einige andere, die unter den ersten Anbaulustigen genannt werden, scheinen ihr Vorhaben nicht ausgeführt zu haben. Im ganzen sind im Jahre 1830 acht Bauplätze ausgegeben worden. Nach einer Karte, die van Ronzelen im Jahre 1831 angefertigt hat, waren damals, abgesehen vom Amtshaus und den Gebäuden, die schon in hannoverscher Zeit und während der Arbeiten am Hafen errichtet waren, sechs Plätze bebaut. Einer gehörte Fritze, ein anderer, Ecke Markt- und Geeststraße, van Ronzelen, der aber zeitweise in Bremen wohnte. Von den vier anderen Häusern waren drei Wirtschaften. Die größte war die von Garrels, der schon während des Hafenbaues eine Schenkbude gehabt hatte, auf dem heutigen Grundstück Bürgermeister-Smidt-Straße 2. Die zweite gehörte C. H. Kenckel (heute Marktstraße 4), die dritte Martin Eichholz an der Ecke der Geest- und der Langen Straße. Eichholz war unbedingt der vielseitigste Einwohner von Bremerhaven. Während der Bauzeit war er Hospitalwärter gewesen. Jetzt hatte er in seinem Hause eine Krankenstube für unbemittelte Kranke, außerdem eine Art von Leichenhalle. Neben seiner Wirtschaft, bei der er bald auch einen großen Tanzsaal hatte, betrieb er ein Barbiergeschäft, war Fuhrunternehmer, besorgte die Straßenreinigung und war zeitweise auch Pächter der Fähre. An der nordöstlichen Ecke des Marktes, am Anfang der Marktstraße, wohnte der Bäcker Albrecht Cordes. Zu diesen sechs neuen Häusern kamen die drei der alten Einwohner aus hannoverscher Zeit, Cornelius, Mehrtens und Jürgens (der den Besitz

von Jantzen an der Fähre übernommen hatte). Das alte Hafenhaus war, nachdem im Herbst das neue Amtshaus bezogen worden war, bis zum 1. Oktober 1831 an Dierk Addicks aus Brake vermietet worden, der dort eine vierte Wirtschaft einrichtete. Zwischen diesem Hause und dem von Mehrtens standen, am Geestedeich, noch der „Dragonerstall" und das Spritzenhaus. Endlich waren an der Geesteseite des Schirmdeichs, in der Nähe der Schleuse, noch zwei Baracken aus der Zeit des Hafenbaus übriggeblieben, in denen damals van Ronzelen und die Unternehmer ihre Wohnungen gehabt hatten.

Das war der Anblick, den Bremerhaven bot, als am 12. September 1830, einem Sonntag, der amerikanische Segler „Draper", ein Schiff von fast 200 Lasten, unter dem Kapitän Hillert als erstes in den neuen Hafen einlief und ihn damit ohne jede Feierlichkeit eröffnete.

Die Eröffnung des Hafens

Es war auch diesmal anders geplant gewesen. Zwar scheint man 1829, als der Hafenmeister die — später wieder zurückgenommene — Erlaubnis erhielt, kleinere Schiffe in den Hafen hineinzulassen, an keine Feier gedacht zu haben. Später aber ist, wie aus dem Bericht des Hafenmeisters über das Einlaufen des ersten Schiffes hervorgeht, davon die Rede gewesen, daß die bremische Brigg „Graf Münster" den Hafen eröffnen solle. Und dieses Schiff gehörte nicht nur einem Mitgliede der Bremerhaven-Deputation, dem Senator Löning, sondern es war auch kurz nach dem Abschluß des Vertrages zwischen Bremen und Hannover im Jahre 1827 vom Stapel gelaufen, und man hatte damals nicht zufällig dem Grafen Münster die Patenschaft angeboten, der sie angenommen hatte mit dem freundlichen Wunsch, daß dem Schiffe die Seereisen besser bekommen möchten als dem Paten. Man hatte also doch die Bedeutung der Eröffnung des Hafens wenigstens auf diese Weise hervorheben wollen, selbst wenn keine Feierlichkeiten dabei stattfinden sollten. Aber der Plan wurde nicht ausgeführt, da Löning freiwillig zurücktrat. Der Hafenmeister Deetjen blieb weiter im Zweifel, ob er nun eigentlich Schiffe aufnehmen dürfe oder nicht. Am 10. September 1830 hatte freilich Senator Fritze bei einem Besuche in Bremerhaven die Anweisung gegeben, daß von jetzt ab Schiffe zuzulassen seien; der 1. September dieses Jahres war ja auch in dem Vertrag mit den Unternehmern als End-



Phot. Aero-Lloyd, Berlin

Alter und Neuer Hafen (1922)

termin für die Arbeiten festgesetzt. Aber Fritze hatte dabei erklärt, daß noch eine schriftliche Ermächtigung folgen werde; außerdem scheint er auch davon gesprochen zu haben, daß man eine Eröffnungsfeier zu veranstalten beabsichtige.

So war der Hafenmeister in großer Verlegenheit, als am Abend des 11. September der „Draper" auf der Reede erschien und Kapitän Hillert verlangte, in den Hafen gelassen zu werden. Das Schiff kam an die Adresse des Ältermanns Rodewald, dessen Verwandten in Amerika es gehörte. Offenbar durch ihn war Kapitän Hillert genau über die neue Hafenanlage unterrichtet, und er hatte nun, wie Rodewald an Smidt, der damals in Frankfurt war, berichtet, „schon seit zwei Jahren seinen Kopf darauf gesetzt", der erste in dem neuen Hafen zu sein. Als echter Amerikaner machte er sich einen Sport aus dergleichen Sachen. Auch in einem Liverpooler neuen Dock war er vor kurzem der erste gewesen. Da man nun damit gerechnet hatte, daß der „Draper" erst im Oktober wieder nach der Weser kommen würde, und Rodewald der Meinung gewesen war, daß bis dahin in Bremerhaven alles fertig sein würde, so hatte er Hillert allerdings die Erlaubnis zum Einlaufen gegeben. Als Rodewald aber Anfang September erfuhr, daß das Schiff schon jetzt kam, nahm er seine Erlaubnis durch einen Brief an Hillert wieder zurück, sei es nun, daß er die Arbeiten noch nicht als vollendet ansah oder daß er eine feierliche Einweihung abwarten wollte. Kapitän Hillert behauptete jedoch, diesen Brief Rodewalds niemals erhalten zu haben. Der Hafenmeister hätte den Kapitän gern dazu bestimmt, freiwillig nach Großensiel hinaufzusegeln. Aber Hillert bestand hartnäckig darauf, daß sein Verlangen erfüllt werde. Und es war nun wohl, ohne großes Aufsehen zu erregen, nicht mehr möglich, das Schiff abzuweisen. Die Baggerarbeiten im Vorhafen waren beendet, die ausbedungene Tiefe sollte erreicht sein, — es ließ sich in der Tat kein Hinderungsgrund auffinden.

Am folgenden Tage ging der Hafenmeister in aller Frühe an Bord. Um 6½ Uhr erschien auch der Amtmann. Unmittelbar darauf lief das Schiff in den Vorhafen ein. Gleich in der Mündung geriet es aber auf den Grund und konnte nur mit vieler Mühe wieder frei gemacht werden. Der Hafenmeister war in größter Besorgnis, obwohl er äußerlich die Ruhe bewahrte, und auch Kapitän

Hillert erklärte wiederholt, „daß sein Schiff caput ginge", wenn man nicht wieder frei käme. Als es endlich gelungen war, hatte man im übrigen Vorhafen nach Ansicht des Amtmanns zwar hinreichendes, aber immer noch nicht viel überflüssiges Wasser. Trotzdem stieß das Schiff noch einmal auf den Grund, da es zu nahe an das Ufer heranfuhr und die Seitenböschung berührte, die sich bis dahin erstreckte. An dieser Stelle machte es sich aber bald wieder los, und so gelangte man nach dreistündiger Arbeit ohne weiteren Unfall in den Hafen. Das Schiff wurde an der westlichen Seite etwa 12—15 Fuß von den Vorsätzen in die Länge gelegt. Es war das aber doch noch zu nahe am Bollwerk; als mit der Ebbe der Wasserspiegel im Hafen sich senkte, stieß es auch hier wieder an die Böschung. Indessen erklärte der Kapitän das jetzt für ungefährlich.

Damit war die neue Hafenanlage „ohne alle weitere öffentliche Feierlichkeiten" eröffnet, und vielleicht war das, wie Rodewald in seinem Briefe an Smidt meint, „in der jetzigen bewegten Zeit" — es war das Jahr der Julirevolution, und auch in Deutschland fanden an vielen Orten Unruhen statt — „ebenso gut". Besonders erhebend und eindrucksvoll war die Einfahrt des ersten Schiffes nicht verlaufen. Kapitän Hillert ließ sich freilich dadurch nicht abhalten, das Werk selbst unvoreingenommen zu prüfen, und kam zu dem Ergebnis, daß es „gut, sehr gut" sei, ein Urteil, dem Rodewald besonderen Wert beilegte, da Hillert viele Häfen gesehen habe. Das „ganze Heer der Widersacher" in Bremen aber hatte einen neuen Anlaß, Kritik zu üben. Wie die Unfälle beim Einlaufen des „Draper" zu erklären seien, darüber waren auch unter den Sachverständigen die Meinungen geteilt. Das Schiff hatte nur einen Tiefgang von $15^3/_4$ Bremer Fuß, und der Wasserstand war keineswegs ungewöhnlich niedrig gewesen. Gerade einen Tag vorher, am 10. September, hatte van Ronzelen den Unternehmern bescheinigt, daß ihnen die vereinbarte Summe ausgezahlt werden könne, da der Vorhafen die vertragsmäßige Tiefe habe. Es sollten das 20 Fuß nach bremischem Maße sein. Rodewald entschuldigte alles damit, daß vom Hafenmeister bis zu den Schleusenknechten doch alle ihr Handwerk erst noch recht lernen müßten. Die Unternehmer aber warfen dem Hafenmeister vor, er habe „ganz sonderbar manövriert", und zwar habe er das aus Übelwollen gegen sie getan. Der Amtmann endlich, der mit van Ronzelen nicht zum

besten stand, schob diesem die Schuld zu: er habe den mittleren Stand des Hochwassers — den man damals als Nullpunkt rechnete — um wenigstens einen Fuß zu hoch angenommen. Genauere Untersuchungen ergaben jedoch, daß das ein Irrtum war. Auch überzeugte sich die Deputation selbst bei einer Besichtigung Ende Oktober, daß die Tiefe schon bei mittlerer Tide 18 Bremer Fuß betrug. So mag denn Rodewalds Meinung das Rechte getroffen haben, der in dem ganzen Vorfall beinahe nur ein Glück sah: er habe, so schreibt er, „das Gute gehabt, daß dadurch ein Kamm oder kleine Bank, welche im Vorhafen sitzen geblieben war, entdeckt und nun weggeschafft worden ist". Diese Arbeit hatten die Unternehmer noch zu leisten; denn obwohl die Anlage jetzt als vollendet galt, hatten sie noch für ein weiteres Jahr die Sorge für die Unterhaltung zu tragen.

Lästiger vielleicht noch und bedenklicher als diese Schwierigkeiten in Bremerhaven selbst waren die Widerstände, mit denen Rodewald in Bremen zu kämpfen hatte. Die Ladungsinteressenten verlangten, daß das Schiff wieder aus dem Hafen herausgenommen und nach Großensiel gelegt werde. Die Kahnführer wollten natürlich für den längeren Weg von Bremerhaven aus eine höhere Fracht bezahlt haben. Rodewald hatte „so viel Verdruß und Unannehmlichkeiten", daß er den Eigensinn Hillerts, durchaus in Bremerhaven löschen zu wollen, „im Stillen oft verwünschte", indem, so fügt er hinzu, „ich nicht einsah, wie ich mich, da alles noch so unreif war, aus der Affaire ziehen sollte, ohne mir oder der Anstalt etwas zu vergeben". Ein offener Streit wurde schließlich nur durch einen sehr geschickten Schachzug Rodewalds vermieden. Er hatte den Ladungsinteressenten schon vorher zugesagt, daß sie an Kahnfracht nicht mehr zu bezahlen haben sollten als von Großensiel aus; nun drohte er seinerseits, wenn sie darauf nicht eingingen, sie für die Kosten verantwortlich zu machen, die infolge ihres Verhaltens durch den unnötigen Aufenthalt des Schiffes in Bremerhaven entständen. Da gab man endlich nach und übertrug Rodewald die Entladung. Der „Draper" aber blieb nach altem Brauch für immer von der Zahlung der Hafengelder befreit.

Die Deputation für Bremerhaven — in der Rodewald ein führendes Mitglied war — hatte am 16. September die Nachricht von dem

Einlaufen des ersten Schiffes zu Protokoll genommen „mit dem Wunsche, daß es recht viele Nachfolger finden möge", und da es nunmehr auch nötig war, für diese zu erwartenden Nachfolger das Äußere des Betriebes im Hafen zu regeln, so wurden noch in derselben Sitzung eine von Senator Heineken ausgearbeitete Hafenordnung und ein Tarif für die Hafengelder nach dem Vorschlage von Senator Fritze beschlossen. Beides wurde am 18. Oktober vom Senate veröffentlicht. Die Gebühren betrugen für die größten Schiffe über 150 Lasten, wobei eine Last gleich anderthalb Registertonnen gerechnet wurde, 25 Taler bei einem Aufenthalt von zwei Monaten. Sie gingen herunter bis auf 5 Taler bei Schiffen von 30—40 Lasten. Leichterschiffe, die aus Seeschiffen zu laden hatten, waren frei. Im übrigen hatten solche kleinen Fahrzeuge und Flöße 2—$2^1/_2$ Taler zu zahlen. Bei längerem Aufenthalt wurde für jeden Monat ein Zuschlag von 1—$2^1/_2$ Taler je nach der Größe erhoben. Die Hafenordnung gab Bestimmungen über das Einfahren und das Verhalten der Schiffe im Hafen und drohte schwere Strafen an für alles, was die Sicherheit gefährden konnte. Schießpulver mußte abgeliefert werden, zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang durfte kein Licht gebrannt werden außer vom Kapitän; auf Schiffen, die leicht Feuer fangende Waren enthielten, aber überhaupt nicht; auch wurden diese abseits von den andern gelegt. Die Mannschaften durften sich nur bis 8 Uhr abends, in den Sommermonaten bis Sonnenuntergang auf dem Lande aufhalten und dort keinerlei Waffen tragen „bei Vermeidung angemessener Geld- oder Gefängnisstrafe". Die Aufsicht über die Ausführung dieser Bestimmungen stand dem Hafenmeister zu, die Untersuchung etwaiger Übertretungen und die Verhängung von Strafen aber dem Amtmann.

So war nun in dem neuen bremischen Seehafen alles zur Aufnahme des regelmäßigen Schiffsverkehrs bereit. Aber wie hätte man bei der Stimmung, die damals in Bremen bei Reedern und Kaufleuten herrschte, erwarten dürfen, daß sich die Worte der Deputation von den „recht vielen Nachfolgern", die der „Draper" erhalten sollte, so bald erfüllen würden? 17 Schiffe liefen in den folgenden $3^1/_2$ Monaten bis zum Ende des Jahres noch in Bremerhaven ein, davon 12 bremische, und unter ihnen waren noch manche — vielleicht die meisten —, die nicht sofort nach ihrer Ankunft auf der Weser den

Hafen aufsuchten, um dort die Ladung zu löschen; sondern bei nicht wenigen war es nur die Not, die sie bei widrigem Wind oder bei Havarie zwang, die offene Reede bei der Strohauser Plate zu verlassen und widerwillig von den Vorteilen der neuen Anlage Gebrauch zu machen. Diese Vorteile aber schienen manchem rechnenden, allzu kleinlich rechnenden Kaufmann die aufgewendeten Summen nicht wert zu sein. Daß die halbe Million Taler doch ganz nutzlos vertan sei und man jetzt lieber noch einiges daran wenden solle, nur um die Pfütze wieder zuzuwerfen, das war eine gewöhnliche Rede damals in Bremen, und da dies leider nicht zu erreichen war, so ließ man seinen Zorn das fertige Werk entgelten: auch im ganzen nächsten Jahre löschten von 1097 Schiffen, die nach Bremen bestimmt waren, nur 95 in Bremerhaven. Man wies darauf hin, daß Oldenburg jetzt dem bremischen Handel aufs freundlichste entgegenkam, und war anscheinend nicht imstande, zu erkennen, wo der Grund für diese erfreuliche Wandlung zu suchen war. Die Bürgerschaft aber verweigerte am 8. April 1831 jede weitere Geldbewilligung, bevor nicht über die Verwendung der bisherigen Summen, über die Höhe der weiter noch erforderlichen Kosten und über den Wert und die Ausführung des bereits Geleisteten genügende Auskunft erteilt worden sei.

So also begrüßte man damals in Bremen die Vollendung des Werkes, das, wie heute offen zutage liegt, die Rettung Bremens als Seehandelsplatz überhaupt gebracht hat und dem in der ganzen neueren bremischen Geschichte wohl nur ein einziges, die Korrektion der Unterweser, die 60 Jahre später durchgeführt wurde, als gleichbedeutend an die Seite zu stellen ist. Freilich, die Lage des bremischen Handels war damals, wie schon seit Beginn der 20er Jahre, alles andere als günstig. Um so unverständlicher mochte es den meisten erscheinen, wie man gerade jetzt eine so große und kostspielige Erweiterung der bremischen Hafenanstalten für nötig halten konnte. Es mußte in der Tat schon ein Mann von nicht gewöhnlichem Weitblick und Mut sein, der in einer solchen Zeit etwas Derartiges zu planen und durchzuführen wagte. Sicherlich konnte er selbst sich nicht voll der ganzen Bedeutung seines Werkes bewußt sein, konnte er höchstens dunkel ahnen, welches zukünftige Schicksal seiner Vaterstadt und seines Vaterlandes auch durch seine Tat der Verwirklichung entgegendrängte. Daß aber das Vorgefühl einer

kommenden Epoche großartiger wirtschaftlicher Entwicklung in ihm wohl lebendig war, das lassen die vielfachen Andeutungen, die er darüber während der Vorbereitung des Werkes gegeben hat, die Hinweise auf den Eintritt Südamerikas in die Weltwirtschaft, auf die zu erwartenden großen Veränderungen im Welthandel, auf die künftige Notwendigkeit des Panamakanals, doch deutlich erkennen. So machte ein merkwürdiges Schicksal diesen echten Sohn des alten, idealistischen Deutschlands, den ehemaligen Theologen, den Jünger und Freund der Philosophen und Dichter, zu einem Propheten der ungeheuren wirtschaftlichen Umwälzung, die seine Heimat, das Gebiet der Weser, mit der ganzen Erde in den kommenden Jahrzehnten erleben sollte.

Goethe und Bremerhaven

Daß wir aber nicht ganz unberechtigter Weise, nicht aus einer bloßen Eitelkeit heraus in der Gründung Bremerhavens etwas wie ein Symbol für die Wandlung Deutschlands zum Industrie- und Welthandelsstaate sehen, dafür gibt es eine Bestätigung ganz seltsamer Art. Dies Werk des Bürgermeisters Smidt, das in den weitesten Kreisen derer, zu deren Nutzen es eigentlich bestimmt war, auf eine so große Verständnislosigkeit traf, es fand seine Würdigung an einer Stelle, auf deren Beifall sein Schöpfer mit Recht stolz sein konnte. Es war freilich kein Kaufmann und auch kein Staatsmann, kein Mann der Wirtschaft oder der Technik, es war ein Dichter und Weiser, ein Prophet deutscher und abendländischer Zukunft in seiner Weise auch er. „Ich fand Goethe umringt von Karten und Plänen in bezug auf den Bremer Hafenbau, für welches großartige Unternehmen er ein besonderes Interesse zeigte." So lesen wir bei Eckermann unter dem 10. Februar 1829, und Goethes Tagebuch belehrt uns (am 9. Februar), daß er sich Weserkarten verschafft habe, „um die mitgeteilten Nachrichten über die neuen Bauten bei Geestendorf und dem Leher Hafen besser einzusehen, worüber die Meyerischen Mitteilungen sehr angenehm waren". Wenige Tage später läßt er von seinem Sekretär die Nachricht über den Bremer neuen Hafen abschreiben. Der hier erwähnte Dr. Nicolaus Meyer ist ein aus Bremen gebürtiger Arzt in Minden, der seit langen Jahren mit dem Dichter in Verbindung stand. An ihn hatte sich Goethe gewandt,

um von ihm Näheres über die bremischen Pläne zu erfahren. Da Meyer der Vetter des Senators Heineken war, so war es ihm nicht schwer, das Gewünschte zu beschaffen. Er erhielt von Heineken eine Zeichnung und einen Brief mit einigen „allgemeinen Nachrichten"; beides sandte er gleich am folgenden Tage an Goethe mit dem Versprechen, daß Weiteres bald folgen solle. Goethe antwortete an demselben Tage, an dem ihn Eckermann mit den Karten beschäftigt fand, „höchst dankbar" für das Empfangene, und bat sehr, ihm von Zeit zu Zeit nähere Nachrichten zu geben. Er wünscht sogar die Orte zu wissen, durch welche die Chaussee von der neuen Anlage bis Bremen geführt werde; „ich habe", so fügt er hinzu, „die Specialcharten vor mir und es würde mir angenehm seyn, mich näher zu orientieren". Die hier erbetenen neuen Mitteilungen von Heineken hat er zwar nicht mehr erhalten; aber einige Monate später wurde er durch einen Besuch aus Bremen von neuem auf dies Thema geführt. Das Tagebuch nennt (am 2. Juli) den „Burgemeister Kuhlenkamp"; es kann, da es einen Bürgermeister dieses Namens damals nicht gab, nur der Senator Kulenkampff gemeint sein, was freilich aus dem Grunde ein wenig auffallend ist, weil dieser damals bereits 85 Jahre alt war. Auch mit ihm hat Goethe laut Tagebuch über bremische Verhältnisse, über den neuen Handelsvertrag mit Brasilien, wie über „Schiffahrt überhaupt" und über die Anlage von Bremerhaven gesprochen.

Dieses lebhafte Interesse des achtzigjährigen Dichters für den neuen Hafenbau an der deutschen Nordseeküste ist in mehr als einer Hinsicht merkwürdig. Wir wissen, daß Goethe kein Literat gewesen ist, der die Literatur höher stellte als das Leben, daß er ein tätiges Dasein als das Höchste gepriesen, daß er die beiden dichterischen Gestalten, die ihn am längsten begleitet haben, Wilhelm Meister und Faust, als tätige Menschen hat enden lassen. Er hat an den großen Weltbegebenheiten auf seine Weise Anteil genommen. Auch er hat den Suez- und den Panamakanal vorausgesehen, und er war groß genug, eine Wendung des deutschen Lebens von der vorwiegend geistigen Betätigung hinweg zum Wirken und Schaffen in der realen Welt, eine größere Teilnahme der Deutschen an den Dingen dieser Welt nicht nur nicht zu beklagen, sondern ausdrücklich zu wünschen. Er wußte als echter Seher um die künftigen Formen abendländischen

Menschentums, und er hat ihr dichterisches Bild voraus gegeben in der Gestalt des alten Faust, der mit immer größeren Bauten das Meer, die Natur bezwingt, um immer neue, bessere Lebensmöglichkeiten für Menschen zu schaffen. Und hier ist die Stelle, wo sich vielleicht noch eine tiefere Beziehung zwischen Goethe und Bremerhaven aufweisen läßt als das bloße allgemeine zeitgeschichtliche und menschliche Interesse des Dichters, eine geheimnisvoll sinnreiche Beziehung von dem rein praktisch gemeinten unpoetischen Werke eines neu beginnenden Zeitalters der Arbeit zu der letzten und höchsten Dichtung einer verklingenden Epoche des reinen Idealismus. Gewiß hat Goethe für die großen Dinge, mit denen er seinen Faust am Ende seines Lebens beschäftigt sein läßt — Gewinnung und Besiedlung neuen Landes an der Küste des Meeres, Trockenlegung von Sümpfen, Anlage von Häfen und Kanälen —, auch andere Vorbilder in Leben und Geschichte gekannt. Aber ist es gar so undenkbar, daß er sich eben deshalb so genau nach den Arbeiten in Bremerhaven erkundigte und immer noch weitere Nachrichten verlangte, weil gerade in jener Zeit die letzten beiden Akte des „Faust" entstanden sind? Auch auf das, was damals an der Wesermündung geschaffen wurde, treffen Zug für Zug die Verse zu, die in knappen Worten Fausts vollendetes Werk beschreiben:

„Kluger Herren, kühne Knechte
Gruben Gräben, dämmten ein,
Schmälerten des Meeres Rechte,
Herrn an seiner Statt zu sein . . .
Dort im Fernsten ziehen Segel,
Suchen nächtlich sichern Port,
Kennen doch ihr Nest die Vögel,
Denn jetzt ist der Hafen dort.
So erblickst du in der Weite
Erst des Meeres blauen Saum,
Rechts und links in aller Breite
Dichtgedrängt bewohnten Raum."

Ein seltsames und rührendes Zusammentreffen: dreißig Jahre vorher hatte Johann Smidt, der damals noch ziellos im Reiche des reinen Geistes umherirrte, aus verletztem heimatlichen Empfinden

heraus Schiller angegriffen, weil er behauptet hatte, daß die Weser der Muse auch zu dem kleinsten Epigramm nicht Stoff gebe. Jetzt war es ein Werk desselben Mannes, das, an der Mündung der Weser, dem Freunde Schillers zur Arbeit an der Vollendung seiner größten Dichtung einen gewiß nicht unbedeutenden Beitrag lieferte.

Die Vermutung, daß die Nachrichten vom Bau Bremerhavens für Goethe bei der Gestaltung des Schlusses der Fausthandlung besonderen Wert gehabt haben, besteht aber auch noch aus einem anderen Grunde zu Recht. Die geschichtlichen Beispiele, die für derartige Taten zur Verfügung standen, waren mit Ausnahme der Kolonisationsarbeiten Friedrichs des Großen, die aber nicht am Meere geschahen, alle von fremder Herkunft. Das bremische Unternehmen aber war im Gegensatz dazu nicht nur ein gegenwärtiges, das sich also schon deshalb leichter studieren ließ, sondern es war auch aus deutscher Tatkraft entsprungen, und dieser Umstand war auch für Goethe nicht gleichgültig; hatte er sich doch schon Jahre zuvor leidenschaftlich gegen den Vorwurf verteidigt, daß „die großen Ideen Freiheit, Volk, Vaterland“ für ihn etwa nichts zu bedeuten hätten. Für diese Gesinnung bringt gerade sein Urteil über den neuen Bremer Hafenbau einen überraschenden Beweis. Mit ungewöhnlichem Nachdruck hebt er in seinem Dankesbrief an Nicolaus Meyer das allgemein deutsche Interesse, die nationale Bedeutung der neuen Gründung hervor. Er hatte in den letzten Jahren mit lebhaftem Anteil die Bemühungen um eine wirtschaftliche Einigung Deutschlands, die eben damals begonnen hatten, verfolgt. Gerade im Sommer 1828 war in Cassel mit dem „Mitteldeutschen Handelsverein“ ein zollpolitischer Zusammenschluß der Staaten von Oldenburg bis Sachsen — übrigens unter besonders eifriger Mitarbeit des Bürgermeisters Smidt — zustande gekommen. Auf ihn spielt Goethe in seinem Briefe an Nicolaus Meyer an. „Ich habe dabey“, so faßt er seine Meinung über Bremerhaven zusammen, „kein anderes Interesse, als das allgemein Deutsch-Continentale. Seit der Casseler Zusammenkunft und den dortigen Beschlüssen muß uns höchst wichtig seyn, eine Unternehmung, die der Weser erst ihre Würde giebt, vorschreiten zu sehen; und wenn an jenem westlichen Ende etwas Bedeutendes der Art eingeleitet wird, so muß es bis zu uns herauf in die Werra bis Wanfried (dem thüringischen Umschlagsplatz an der

Werra) wirken." Und es ist ein Ausdruck tiefer Genugtuung über ein unerwartetes Erwachen deutschen wirtschaftlichen und seemännischen Unternehmungsgeistes, wenn er seinen Brief schließt mit den Worten: „Müssen wir doch so viel von den englischen Docks, Schleusen, Canälen und Eisenbahnen uns vorerzählen und vorbilden lassen, daß es höchst tröstlich ist, an unsrer westlichen Küste dergleichen auch unternommen zu sehen."

Noch 30 Jahre später wagte eine englische Zeitung, die „Morning Post", damals das Blatt des Premierministers Lord Palmerston, zu schreiben: „Die Deutschen mögen den Boden pflügen, mit den Wolken segeln und Luftschlösser bauen, aber nie seit dem Anfang der Zeiten hatten sie das Genie, das Weltmeer zu durchfurchen oder auch nur die schmalen Gewässer zu durchfahren." Wenn das schon für die damalige Gegenwart und besonders für die Vergangenheit nicht zutraf, so sollte vor allem die nahe Zukunft den Engländern bald zeigen, wie sehr sie mit ihrer Geringschätzung im Irrtum waren. Schon die Gründung der Stadt, von der einige Jahrzehnte später die schönsten und schnellsten Schiffe der Erde über den Ozean fuhren, darf als ein Zeichen des beginnenden Umschwungs gelten. Auch ist es gewiß kein Zufall, daß das Beispiel des Bürgermeisters Smidt innerhalb eines Menschenalters zweimal nachgeahmt wurde, in dem hannoverschen Hafenort Geestemünde und der preußischen Marinestation Wilhelmshaven, daß die einzigen drei Städte, die während des 19. Jahrhunderts in Deutschland neu gegründet worden sind, an der dem Weltmeer zugewandten Nordseeküste liegen. Auf diesen Zusammenhang weisen auch Goethes Worte schon hin. Sie zeigen uns, worin die eigentliche nationale Bedeutung der Gründung von Bremerhaven beruht.

DRITTES BUCH

BREMERHAVEN
BIS ZUR EINFÜHRUNG DER
STADTVERFASSUNG

SIEBENTES KAPITEL

DAS ERSTE JAHRZEHNT

Bremerhavens Bedeutung für Bremen

Mit der Eröffnung von Bremerhaven beginnt eine ganz neue Ära für den Handel und die Reederei Bremens. In diesen 20 Jahren hat sich der Handel mindestens verdreifacht, die Reederei verdoppelt, das Kapital der Stadt außerordentlich vermehrt. Das ins Wasser geworfene Geld hat unerwartet reiche Zinsen getragen. Die Spötter sind beschämt, und die Gründung Bremerhavens wird von allen Seiten als eine geniale Tat gepriesen. Man bedauert nur eines: daß man vor 20 Jahren zu sparsam gewesen ist."

So urteilte ein besonnener und scharfblickender Beobachter — Otto Gildemeister — im Jahre 1852.

Es war gewiß die Gründung Bremerhavens nicht die einzige Ursache für den außerordentlichen Aufschwung des bremischen Handels. Jene 20 Jahre sind für ganz Deutschland, ja für ganz Europa eine Zeit großer wirtschaftlicher Umwälzungen gewesen. Aber so viel darf man gewiß sagen, daß Bremen an dem Gewinn dieser Jahre — den Smidt bereits 1825 voraussah — nur einen weit geringeren Anteil hätte nehmen können ohne den Besitz von Bremerhaven.

Die Periode von 1815—1830 ist trotz mancher Ansätze zu künftigen großen Entwicklungen, die auch in ihr schon sichtbar werden, doch im ganzen für Bremen wie für ganz Deutschland noch eine Zeit ruhigen Geschäftsganges, eine Zeit der Erholung nach den schweren Erschütterungen der vorhergegangenen zwanzig Kriegsjahre gewesen. Noch war Deutschland arm, es war ganz überwiegend Agrarland. Das Wirtschaftsleben vollzog sich in den seit Jahrhunderten hergebrachten Formen, unter den unzähligen Hemmungen und Beschränkungen, die ihm in Deutschland seit dem Mittelalter auferlegt waren. Noch be-

standen die zahllosen Zollschranken und machten, wie ein modern denkender Volkswirt, Friedrich List, es empfand, Deutschland einem Organismus gleich, dessen einzelne Glieder so durch Bänder voneinander abgeschnürt sind, daß jede freie Blutzirkulation unterbunden wird, oder, wie ein Franzose es 1819 ausdrückte: die Deutschen waren Gefangene, die nur durch Gitter miteinander verkehren durften. Aber dabei ist zu bedenken, daß Deutschland erst jetzt, in der Zeit der beginnenden Volks- und Weltwirtschaft, ein solcher Organismus wurde. Bis dahin waren die uns heute ganz undenkbaren Zollgrenzen möglich gewesen, weil im Grunde doch, wenigstens in normalen Zeiten, jeder kleine Bezirk für die meisten der wirklich unentbehrlichen Güter ein sich selbst genügendes Ganzes gewesen war. Als nun mit der rasch steigenden Bevölkerungszahl, der entstehenden Industrie die Verhältnisse sich änderten, erzwang der jetzt sich bildende Organismus der Volkswirtschaft die ihm gemäßen Wirtschaftsformen: in den Jahren der Gründung Bremerhavens wurden die ersten Zollbündnisse in Deutschland geschlossen; wenige Jahre nach der Eröffnung des Hafens vereinigte 1834 der deutsche Zollverein — „diese großartige, echt nationale Erscheinung", wie der Bremer Kaufmann Arnold Duckwitz ihn nennt — ganz Deutschland mit Ausnahme des Nordwestens zu einem einheitlichen Wirtschaftsgebiet mit einer Bevölkerung von 23 Millionen Menschen. Im folgenden Jahre wurde die erste Eisenbahn in Deutschland angelegt.

Erst in diesem zweiten Drittel des Jahrhunderts beginnt der stürmische Aufschwung des deutschen Wirtschaftslebens, dringt die kapitalistische Wirtschaftsführung mit Großbetrieb und Arbeitsteilung auch in Deutschland ein. Schüchtern und zuerst beinahe ungläubig wagt man plötzlich doch noch auf eine große Zukunft für das bisher so gedrückte Vaterland zu hoffen. Es wächst, in politischer und wirtschaftlicher Beziehung, der Sinn und das Verständnis für die realen Werte dieser Welt, damit auch das Bewußtsein der eigenen Kraft, und das Verlangen nach nationaler Macht und Ehre äußert sich immer lauter und allgemeiner, wenn auch rührend unbeholfen zu Anfang, bis es endlich ein großer Staatsmann auf herrisch-eigenwillige Weise befriedigt. Am Ende dieser Periode ist mit der Erreichung der wirtschaftlichen und politischen Einheit, mit der Schaffung des deutschen Staates der Eintritt in die Weltwirtschaft vollzogen. Damit ist auch

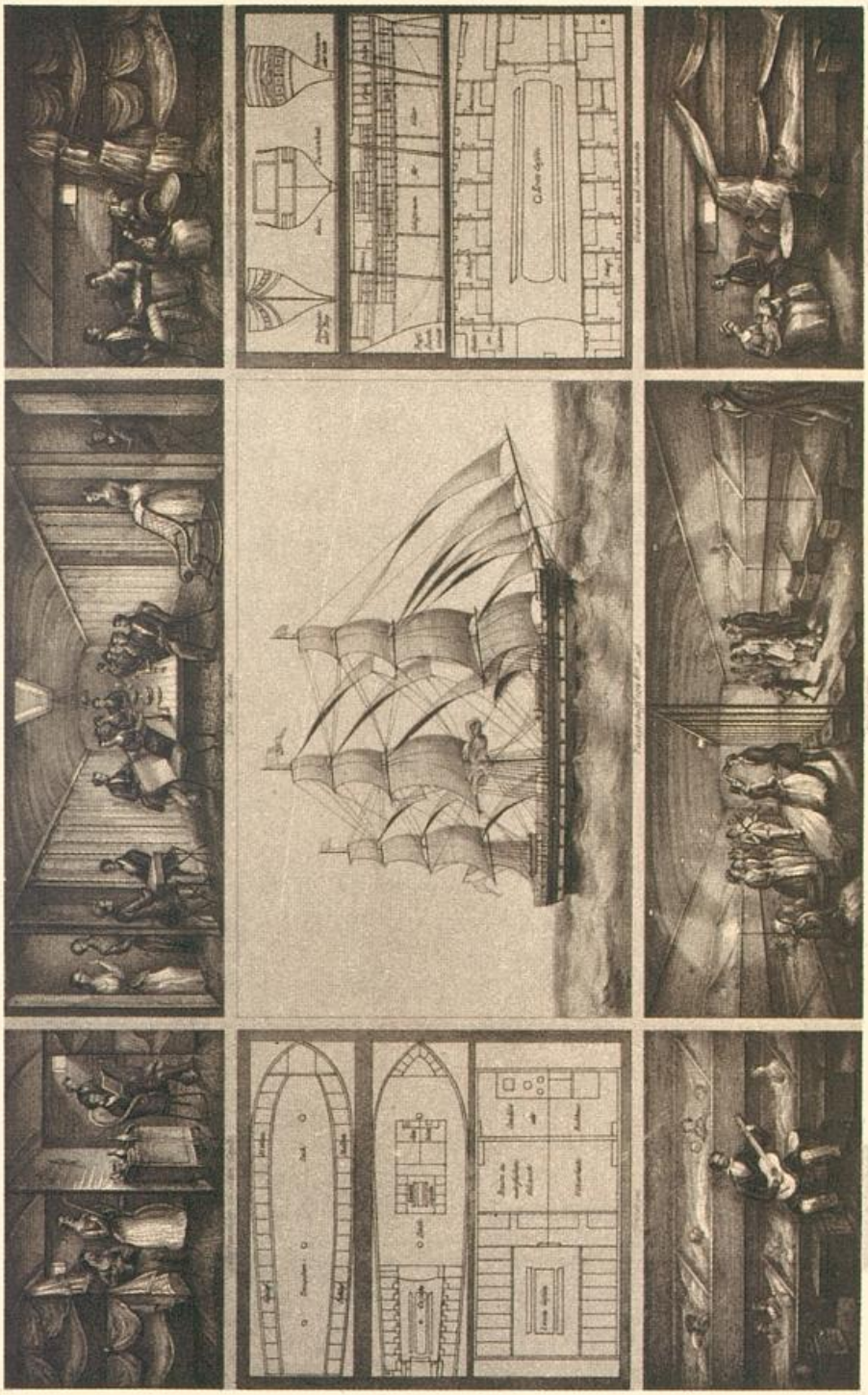
Bremen endgültig zur Welthandelsstadt geworden. Es bedarf keines Beweises, daß diese Entwicklung für Bremen nicht möglich gewesen wäre, wenn es nicht von ihrem Beginn an einen sicheren, für die größten Schiffe zugänglichen eigenen Seehafen gehabt hätte.

Von dem Aufschwung des Handels und der Schiffahrt, den das Jahrhundert seit der Gründung Bremerhavens gebracht hat, und von dem Tempo, in dem diese Entwicklung vor sich ging, mögen einige Zahlen über die Steigerung der Schiffsgrößen und über den wachsenden Umfang der bremischen Reederei einen Begriff geben. Als man im Herbst 1830 zum erstenmal über die Hafentaxe in Bremerhaven beriet, wurde die Abgabe auf 25 Taler für die größten Schiffe „über 150 Last" (225 Registertonnen) festgesetzt. Das entsprach den damaligen Schiffsgrößen, die über das seit langer Zeit übliche Höchstmaß von 200 Last nur selten hinausgingen. Aber schon 1834 stellte sich heraus, daß viele Schiffe von weit über 150 Last den Hafen besuchten, und da man es mit Recht unbillig fand, daß bei ihnen nicht mehr nach der Größe unterschieden wurde, so staffelte man nun den Tarif für Schiffe von 150—200, 200—250, 250—300 Last. Schiffe „von 300 Last und darüber" hatten jetzt 40 Taler zu bezahlen. Das genügte wieder für 4 Jahre. Da stellte man fest, daß jetzt „nicht selten Schiffe selbst bis zu 400 Last" in den Hafen kämen, und mußte die Hafentaxe wieder entsprechend ändern. Nach weiteren sechs Jahren heißt es in dem Bericht der Deputation, der Hafen sei „fleißig benutzt worden, und mehrfach von einer Anzahl größerer Schiffe wie früherhin. Der Raum des großen Hafenbassins ist darüber mehr als einmal so beengt erschienen, daß das Erfordernis einer Erweiterung desselben sich auch dadurch mit jedem Jahre in nähere Aussicht stellen muß". Das war 14 Jahre nach der Eröffnung des Alten Hafens.

Vom folgenden Jahre ab (1845) gab man es auf, bei dem Tarif die Schiffe nach Klassen einzuteilen, die doch immerfort hätten geändert werden müssen, und berechnete von jetzt ab die Abgabe für jedes Schiff besonders nach einer Grundzahl von 12 Groten für die Last. Der Jahresbericht spricht wieder davon, daß man diesmal „mehrere Schiffe von größeren Dimensionen wie je zuvor" im Hafen gesehen habe, und erklärt eine Erweiterung für unbedingt erforderlich. 1847 wurde dann die Anlage des Neuen Hafens beschlossen. Sie war auch aus dem Grunde notwendig, weil die Schiffe der Ocean Steam Navi-

gation Company, die in diesem Jahre als erste regelmäßige Dampferlinie zwischen Amerika und dem europäischen Kontinent zustande kam, Bremerhaven anlaufen sollten. Die „Washington", die damit als erstes überseeisches Dampfschiff am 19. Juli 1847 in Bremerhaven ankam, hatte 1800 Reg.-To. (1200 Last). Fünf Jahre später spricht Otto Gildemeister noch von den „in neuerer Zeit gebauten ungeheuren Fahrzeugen von 1200—1600 Tonnen". Aber schon das erste Schiff des 1857 gegründeten Norddeutschen Lloyd, der Dampfer „Bremen", der am 12. Juni 1858 auf der Weser seine Probefahrt machte, hatte 3000 Reg.-To. Das war das Zehnfache von dem, was 30 Jahre zuvor als Höchstmaß gegolten hatte. In den nächsten 30 Jahren stieg dann die Größe nur langsam. Erst die „Elbe" 1881 erreichte 4500, der „Kaiser Wilhelm II." acht Jahre später — das damals größte Schiff der Lloydflotte — 7000 Br.-Reg.-To. Mit der „Barbarossa"-Klasse wurden 1896, zum erstenmal in Deutschland, 10000 Br.-Reg.-To. überschritten, nach weiteren zehn Jahren war man bei 20000, bald darauf bei 30000 — zuerst in England mit der „Lusitania" 1907 — und 40000 Br.-Reg.-To. angekommen. Kurz vor dem Weltkriege gab die Hamburg-Amerika-Linie als bis heute größtes Schiff der Welt den „Bismarck" mit 56000 Br.-Reg.-To. in Bau.

Dieses eine Schiff war genau viermal so groß wie die ganze bremische Reederei im Jahre 1826. Sie umfaßte damals 90 Fahrzeuge mit zusammen 14000 Reg.-To. Bei Ausbruch des Weltkrieges hatte der Norddeutsche Lloyd allein zehn Schiffe, die jedes für sich diesem Tonnengehalt gleichkamen oder ihn übertrafen. Auch jetzt besitzt der Lloyd schon wieder drei Dampfer von ungefähr gleicher Größe, während der Raumgehalt beim „Columbus" allein mehr als das Doppelte, bei den jüngst beschlossenen neuen Riesendampfern des Lloyd von je 46000 Br.-Reg.-To. mehr als das Dreifache des damaligen Umfangs der Reederei Bremens beträgt. Freilich war 1826 das Jahr der schlechtesten Konjunktur. In der sogenannten „goldenen Periode des Handels" während der 90er Jahre des 18. Jahrhunderts hatte es die bremische Handelsflotte schon auf 30 000 Reg.-To. gebracht, eine Zahl, die erst 1838 wieder erreicht wurde. Für 1831 — das erste Jahr nach der Vollendung der Anlagen in Bremerhaven — werden 20000 Reg.-To. (116 Schiffe) angegeben. 1840 hatte sich diese Zahl verdoppelt, 1846 verdreifacht, 1853 mehr als vervierfacht. Die Schätzung Gildemeisters von 1852 ist



Passagiereinrichtung auf einem alten Auswanderer-Segelschiff

also noch bei weitem zu niedrig. 1857, im Jahre der Gründung des Norddeutschen Lloyd, zählte man 279 Schiffe mit 12300 Reg.-To. Es war, genau wie bei den Schiffsgrößen, fast eine Verzehnfachung des Tonnengehalts innerhalb von 30 Jahren, und ebenso wie dort wird auch hier nun der Aufstieg langsamer. Nach rund 40 Jahren, Ende 1898, war eine halbe, bei Beginn des Weltkrieges eine ganze Million Tonnen erreicht bei einem Gesamtumfang der deutschen Handelsflotte von 5,3 Millionen Tonnen. Es ist das Siebzigfache der Zahl von 1826; die Schiffsgröße aber, mit der man auf der Weser zu rechnen hat, ist in den hundert Jahren seit der Gründung Bremerhavens auf das Hundert- bis Hundertfünfzigfache gestiegen.

In diesen trockenen Zahlen liegt ein nicht geringes Stück der Geschichte Bremerhavens, des bremischen Seehafens, beschlossen. Sie zeigen uns zunächst die auffallende Tatsache, daß für die Entwicklung der Seeschiffahrt an der Weser das Tempo in den ersten drei Jahrzehnten nach 1827, rein zahlenmäßig betrachtet, noch weit stürmischer gewesen ist als später. In den allerersten Jahren Bremerhavens tritt das noch nicht so deutlich hervor; erkennbar aber ist der Aufschwung auch da schon. Wenn sich die Reederei zwischen 1826 und 1834 von 14000 auf 24000 Reg.-To. vergrößerte, so war das zwar erst ein Wiederaufholen des früher schon Erreichten und inzwischen wieder Verlorenen; aber ein Fortschreiten und Besserwerden war es doch immerhin. Um so mehr mag es wundernehmen, daß die Anlage Bremerhavens so großem Widerstande in Bremen begegnete. Aber auch das erklärt uns die Statistik. Wenn die Jahre vor 1827 die geschäftlich schlechtesten seit langer Zeit waren, so kann man es doch verstehen, daß nicht jeder Kaufmann den Mut aufbrachte, an die Notwendigkeit und die Rentabilität eines so großen und kostspieligen Unternehmens zu glauben. Der rückschauende Betrachter hatte es später leichter, die Gründung Bremerhavens als die einzige Ausnahme „in jener trostlosen Zeit“ der Mutlosigkeit und des allgemeinen Stillstands zu preisen, wie Arnold Duckwitz es getan hat. Gerade Duckwitz hat diese Zeit mit all der Philisterhaftigkeit und Enge, die ihr noch anhaftete, in seinen Denkwürdigkeiten besonders eindringlich und anschaulich geschildert. Freilich mag es wohl sein, daß er von dem Glanz der Bismarckschen Zeit aus, von dem aus er zurückblickt, manches Frühere nun doch in allzu düsteren Farben gesehen hat.

„Wer die zwanziger und einen Teil der dreißiger Jahre dieses Jahrhunderts in Bremen durchlebt hat," so schreibt er in der Einleitung seines Buches, „wird sich der gedrückten Lage von Handel und Schiffahrt, der Kleinmütigkeit, welche in den bestimmenden Kreisen vorherrschte, und der Aussichtslosigkeit auf eine bessere Zukunft, welche unsere junge Welt veranlaßte, in ferne Erdteile sich zu begeben, um ihr Fortkommen zu suchen, noch wohl entsinnen."

Aber es war nun die Gründung Bremerhavens schließlich doch nicht das einzige Beispiel unternehmender Tatkraft in jenen Jahren. Wenn die Durchführung eines so großen Werkes in solcher Zeit möglich war, so war das zuletzt doch ein Beweis dafür, daß die Kräfte, die der alten Hansestadt bisher noch über jede Krisis ihrer langen Geschichte hinweggeholfen hatten, auch jetzt noch in Bremen lebendig waren, und nicht bloß bei einzelnen wenigen. Es galt auch schon damals das rühmende Urteil, in dem ein neuerer Kenner des deutschen Seewesens seine Bewunderung für die kleinere der beiden deutschen Welthandelsstädte ausgesprochen hat: „Wer dartun will, daß der Mensch stärker ist als die sachlichen Einflüsse der Politik und des Wirtschaftslebens, der wird als Beweis in Deutschland neben dem Staat Friedrichs des Großen die Wirtschaftsführung und Entwicklung des modernen Bremens in erster Linie heranziehen müssen." Wenn damals die jungen Kaufleute Bremens in ferne Erdteile gingen, weil die Lage der Vaterstadt ihnen keinen Raum zu freier selbständiger Betätigung bot, so zeigten sie damit doch, daß sie nicht ruhig hinnahmen, was ihnen geschah, sondern willens waren, ihr Schicksal selber zu bestimmen. Und mit diesem hanseatischen Trotz haben sie ihrer Heimatstadt unschätzbare Dienste geleistet und das meiste zum Wiederaufleben des Handels beigetragen, trotzdem — vielmehr gerade dadurch, daß sie in die Fremde zogen. „Aus keiner Stadt in Deutschland", so heißt es in einer bremischen Denkschrift über das Verhältnis zum Zollverein 1839, „sind unbestritten so viel junge Männer von guter Herkunft und praktischer Vorbildung über den amerikanischen Kontinent und Westindien zerstreut, wie gerade aus Bremen." Was aber diese Verbreitung der Bremer, die doch, auch wenn sie nicht zurückkehrten, drüben die alte Heimat nicht vergaßen, für die Förderung des bremischen und des ganzen deutschen Handels in Übersee bedeutete, braucht man nicht erst zu beweisen. Die Bremer Kauf-

leute in Amerika vollendeten in diesen Jahrzehnten, was schon am Ende des 18. Jahrhunderts begonnen war, das, was der Geschichtsschreiber des bremischen Handels, Friedrich Rauers, als die historische Mission Bremens bezeichnet: die Erwerbung des transatlantischen Handels für Deutschland.

Für seinen Hauptstapelartikel, den Tabak, war der Bremer Markt, nach dem Urteil von Duckwitz, schon 1837 „außer Frage der bedeutendste in Europa". Vorwiegend dem Tabakhandel und der Beförderung von Auswanderern, die auf der Hinfahrt nach Amerika die „Fracht" bildeten, diente die transatlantische Schiffahrt, die in Bremen verhältnismäßig weit bedeutender war als in Hamburg. Der Handel mit den überseeischen Ländern umfaßte in Bremen zeitweise zwei Drittel bis drei Viertel des Gesamtverkehrs gegen weniger als ein Viertel in Hamburg. In Bremen wurde 1826 von der Firma H. H. Meier die erste regelmäßige Schiffahrtslinie zwischen Deutschland und Nordamerika eingerichtet, und der Anteil der bremischen Flagge am bremisch-amerikanischen Verkehr stieg in den nächsten zehn Jahren — es waren gerade günstige Handelsverträge mit den Vereinigten Staaten, Mexiko und Brasilien abgeschlossen — von 27,3% auf 75%, während der amerikanische Anteil von 70% auf 16% zurückging. Unter allen deutschen Hafenstädten hatte Bremen die meisten großen Seeschiffe. Im Jahre 1843 besaß es an ganz großen Schiffen — d. h. damals über 450 Tonnen — fast sechsmal so viel wie ganz Frankreich, 23 gegen 4. Diese Tatsache gab Arnold Duckwitz in der deutschen Presse bekannt, zusammen mit der Feststellung, daß die deutsche Handelsflotte die zweitgrößte Europas sei. Der Artikel erregte, wie Duckwitz erzählt, beträchtliches Aufsehen, und es war in der Tat eine Entdeckung. Bis dahin hatte man wohl von holsteinischen, mecklenburgischen, österreichischen Schiffen gehört, aber von einer deutschen Handelsflotte wenig gewußt. Nun begann sich auch hier ein selbstbewußter Nationalstolz zu regen. Die Mutlosigkeit der 20er und der ersten 30er Jahre war überwunden. Der kühne Gedanke, den Smidt schon einmal 1820 namens der Freien Städte am Bundestag ausgesprochen hatte: der Bund sollte gemeinsame deutsche Konsulate im Auslande errichten und eine deutsche Flagge schaffen, wurde jetzt wieder lebhaft erörtert. Arnold Duckwitz, der bereits 1830, als Achtundzwanzigjähriger, angefangen hatte, sich eine führende Stellung

in der bremischen Kaufmannschaft zu erarbeiten, war der eifrigste Vorkämpfer für diesen Plan, durch den dem Auslande gegenüber endlich ein „country", ein Land „Deutschland" — das es bisher neben den Einzelstaaten nicht gab! — geschaffen werden sollte. Duckwitz wagte sogar schon den Gedanken, daß Bremen sich dem großen Zollbündnisse des übrigen Deutschland (dem allerdings Hannover und Oldenburg noch bis 1854 fernblieben) anschließen sollte und verstieg sich zu der damals in den Hansestädten sehr ketzerischen Meinung, daß der Freihandel nicht unbedingt und für alle Zeiten der Inbegriff aller Handelsweisheit zu sein brauche.

1841 wurde Duckwitz in den Senat gewählt und war dort bald der bedeutendste Staatsmann neben Smidt — und wie dieser nicht nur in Bremen bekannt —, wie er denn auch, nachdem er in der Revolution von 1848/49 seine Kräfte als Handelsminister und Schöpfer der deutschen Kriegsflotte in den Dienst der nationalen Einheitsbestrebungen gestellt hatte, 1857 nach dem Tode Smidts dessen Nachfolger als Bürgermeister wurde. Schon im Februar 1838 war er von der Bürgerschaft in die Deputation für Bremerhaven gewählt worden, in der sich ja von Anfang an die tüchtigsten Männer Bremens zusammengefunden hatten; später, seit 1846, hat ihr auch H. H. Meier, der nachmalige Gründer des Norddeutschen Lloyd, angehört. Denn es war doch so: wer in Bremen an eine große Zukunft der Vaterstadt und ganz Deutschlands glaubte und dafür arbeitete, dessen Interesse mußte ganz besonders dieser jüngsten Schöpfung einer kühnen und weitblickenden Politik gelten, an die auch Treitschke vor allem denkt, wenn er dem „aufstrebenden Bremen" nachrühmt, daß dort die deutsche Gesinnung am lebendigsten gewesen sei. Das auswärtige Gutachten, das die mißtrauische Bürgerschaft über den Wert der Anlage verlangt hatte, hielt es den Kritikern vor: daß der Hafen ein „Nationalwerk" sei, „das erste dieser Art in Deutschland, ein Denkmal der Kraft und des Gemeinsinnes, welches der freien Stadt und ihren Bürgern zur Ehre gereicht, auch jeden unparteiischen Deutschen erfreuen muß". Und es blieb ja nicht bei diesem idealen Werte: ganz anders als jetzt, nach der Korrektion und Vertiefung der Weser bis nach Bremen hinauf, hing damals die ganze Existenz eines selbständigen bremischen Seehandels von Bremerhaven ab.

Entwicklung des Ortes

So waren in der Wirtschaftslage Deutschlands wie auch Bremens im besonderen die Vorbedingungen zu einem raschen Aufschwung Bremerhavens gegeben. Es mußte nur erst einmal das Eis gebrochen werden — das Eis beinahe in wörtlichem Sinne. Denn als anfangs, so erzählt Otto Gildemeister, nur wenige Schiffe Bremerhaven aufsuchten und „noch mehr als ein Reeder schwur, daß er niemals mit dem neuen Hafen etwas zu schaffen haben wolle", geschah es plötzlich im Winter — leider wird uns das Jahr nicht berichtet —, daß ein schneller Frost die in Brake liegenden Schiffe überfiel, die zum Winter in See gehen sollten und sie auf Monate im Eis fesselte, während die in Bremerhaven liegenden Fahrzeuge ungehindert hinauskamen. „Dies öffnete den Blinden die Augen. Das Geschrei über weggeworfenes Geld verstummte; alle Schiffe liefen von nun an regelmäßig in Bremerhaven ein, und man überzeugte sich bald, daß dieser Ankerplatz die erheblichsten Vorzüge besitze."

Wenn aber in den Protokollen der Bürgerconvents-Verhandlungen sich bei allen Bremerhaven betreffenden Angelegenheiten noch lange ein gewisses Mißtrauen bemerkbar macht, so hat das hier, wo ja nicht bloß die Seehandel treibenden Kaufleute beteiligt waren, noch andre, und zwar politische Gründe. Auch in Bremen war damals, wie überall in Deutschland, unter dem Bürgertum das Verlangen nach Anteil an der Regierungsgewalt sehr lebhaft und, nachdem man kurz nach den Freiheitskriegen schon einmal jahrelang ergebnislos darüber beraten hatte, wurde gerade jetzt, im Jahre der Eröffnung Bremerhavens, in dem die französische Julirevolution die politische Ruhe Deutschlands weithin erschüttert hatte, von neuem der Antrag auf eine Reform der Verfassung gestellt. Da nun aber der Senat, wie alle Regierungen, wenig Entgegenkommen zeigte, so war schon aus diesem Grunde sein Verhältnis zur Bürgerschaft nicht immer das beste. Es kam hinzu, daß die Bürgerschaft gerade bei der Verwaltung Bremerhavens besonders weitgehende Rechte in Anspruch nahm; sie behauptete nämlich, es sei ihr zugesagt worden, daß sie in diesem Hafen, als einer neuen Anstalt des Bremischen Staates, die Regierungsrechte mit dem Senate gemeinsam ausüben solle. So kam es bereits 1831 zu offenen Konflikten, zuerst im April, als die Bürgerschaft jede Bewilligung für Bremerhaven ablehnte, ehe ihr nicht über die bisher

geleistete Arbeit und ihren Wert genaue Rechenschaft abgelegt worden sei, und dann wieder im Herbst, als sie dem Senate das Recht zur Ernennung des Oberlotsen in Bremerhaven streitig machte. Natürlich war leicht zu beweisen, daß eine Trennung von „Altem" und „Neuem" im Staatswesen, wobei beides nach verschiedenen Grundsätzen verwaltet werden sollte, zu heilloser Verwirrung führen müsse, und die Bürgerschaft mußte denn auch in beiden Fällen nachgeben; aber grundsätzlich erhielt sie selbstverständlich ihren Widerspruch aufrecht. So lebte denn der Streit immer wieder auf, und die Bürgerschaft führte ihn teils rührselig — „mit innigem Bedauern" — teils pedantisch weiter, um lauter Kleinigkeiten und jahrelang, mit der ganzen Verbissenheit einer machtlosen Opposition, die niemals selbst zur Regierung gelangen kann.

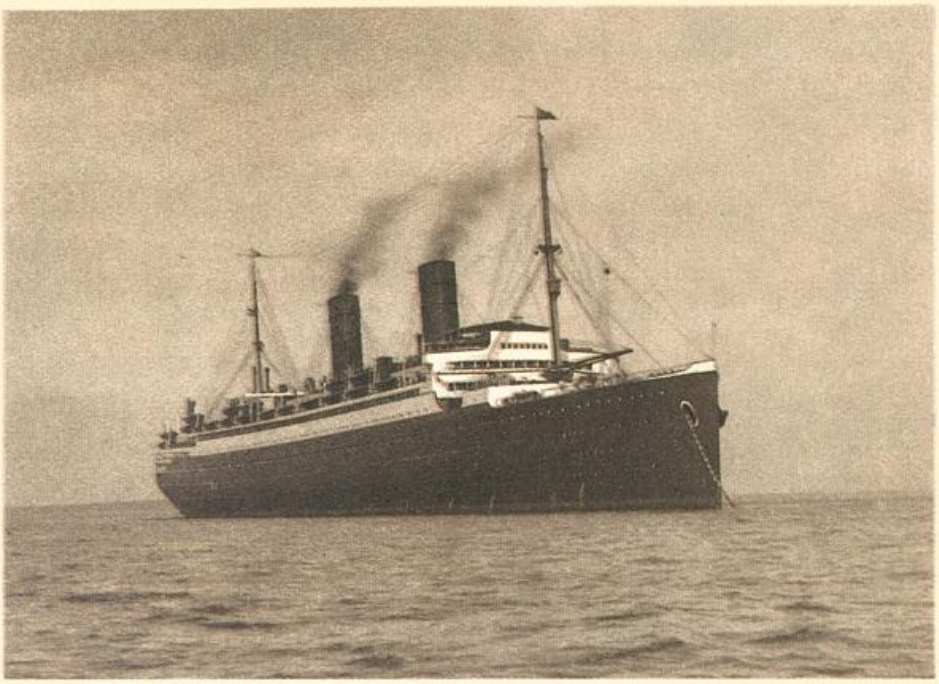
Bisweilen haben diese Verhältnisse wohl nachteilig für Bremerhaven gewirkt. Im ganzen aber hat die Bürgerschaft, unbeschadet ihrer grundsätzlichen Mißbilligung der Regierung, doch immer das Notwendige bewilligt und ihrer Kritik nicht weiter nachgegeben als darin, daß sie bisweilen einen Polizeidragoner oder 100 Taler von einer vorgeschlagenen Gehaltserhöhung des Amtmanns strich. Diese Mäßigung ist um so anerkennenswerter, als die Kosten für die Unterhaltung des Hafens doch recht beträchtlich waren und bisweilen den Voranschlag erheblich überschritten. Dazu stiegen sie fast von Jahr zu Jahr und meistens natürlich weit mehr als die Einnahmen. Der Haushaltsplan für 1832 stellte 11 000 Taler in Rechnung, für 1846 dagegen, das letzte Jahr vor der Erbauung des Neuen Hafens, 45 000 Taler, ohne die Personalausgaben. Aber Smidt hatte die Bürgerschaft schon 1831 daran erinnert, daß ein unmittelbarer Vorteil für die Staatskasse doch wohl nicht der Zweck einer solchen Anlage sein könne. Immerhin konnte man auch mit der Entwicklung der Einnahmen bald recht zufrieden sein. Sie stiegen von 6500 Taler in sieben Jahren auf 20 000. Von dieser Summe sanken sie nur zeitweilig auf 17 000 Taler herab, erreichten dann aber Mitte der 40er Jahre 30 000 Taler. In einigen Jahren haben sie die Ausgaben ganz aufgewogen oder sogar überstiegen. Ihre hauptsächlichsten Posten waren die Hafen-, Schleusen- und Krangelder und die Erträge an Weinkauf und Grundzinsen. Die Hafeneinnahmen machen den größten Sprung im Jahre 1834, von 3500 auf 5500 Taler. Man darf daraus schließen,

daß die für Bremerhaven so förderliche Frostperiode, die Otto Gildemeister erwähnt, in den Winter 1833/34 fiel.

Die Zahl der Schiffe, die 1833 mit 140 noch geringer gewesen war als 1832, wo sie schon 170 betragen hatte, stieg jetzt auf 248. Das war freilich noch nicht der vierte Teil der für Bremen überhaupt bestimmten Schiffe, deren man in diesem Jahre 1006 zählte. Bedenkt man jedoch, daß davon fast 300 auf die Küstenfahrt kommen, also kleinere Fahrzeuge waren, die die Weser weit hinauffahren konnten, und daß nur 174 der transatlantischen Schiffahrt zuzurechnen waren, so darf man annehmen, daß Bremerhaven seine Hauptbestimmung, der Hafen für die größeren in die Weser einlaufenden Seeschiffe zu sein, in diesem Jahre doch bereits erfüllte. Es war also jetzt nicht mehr nötig, der Bürgerschaft, wie es Smidt noch 1831 hatte tun müssen, vorzurechnen, daß die Kahnfracht von Bremen nach dem neuen Hafen nicht teurer sei als nach Großensiel — denn die Kahnführer hatten sehr bald die Vorteile des schnellen und sicheren Umladens im ruhigen Hafen erkannt —; daß die Kosten für das einzelne Schiff auch nicht größer seien, da man ja das Lotsengeld von Bremerhaven bis Brake und wieder zurück sparte; daß endlich auch für diejenigen, die bisher auf der offenen Reede bei Großensiel geankert hatten, es sich bezahlt machen werde, wenn sie gegen die geringe Abgabe an Hafengeld alle Vorzüge eines neuen und guten Hafens genießen konnten. So mag es zwar die ersten Jahre bisweilen noch recht still in Bremerhaven gewesen sein — „manches Segel passierte das öde Bassin", schreibt Otto Gildemeister — und es mag mehr zur Aufmunterung bestimmt als der Wahrheit entsprechend gewesen sein, wenn die Deputation schon am Ende des ersten Jahres von einem „erfreulichen Aufschwung" und dem „ansehnlichen Zuflusse von Schiffen" sprach. Sehr nachteilig war es zunächst, daß Hannover sich mit der Vollendung der Chaussee von der Geeste bis zur Lesum, wie gewöhnlich in solchen Dingen, nicht sehr beeilte; noch 1833 beklagte sich die Bürgerschaft darüber. In dieser Beziehung hatte Brake mit seiner regelmäßigen Dampferverbindung nach Bremen vorläufig noch einen unbestreitbaren Vorsprung. Als aber Ende 1834 die Deputation nach dreijähriger Pause endlich wieder einen ausführlichen Bericht über Bremerhaven erstattete, konnte sie mit der Feststellung beginnen, die Zahl der den Hafen benutzenden Schiffe habe sich „in kaum zu er-

wartender Weise gemehrt, so daß zu mehreren Malen das sehr geräumige Hafenbassin fast zu beschränkt sich auswies". Nach einem weiteren Jahr, im Februar 1836, darf das „über Erwarten" emporgeblühte „Etablissement" ein nun „bereits mit dem Interesse und dem Wohlergehen des Handels und der Schiffahrt unseres Staates als innig verknüpft anerkanntes" genannt werden. Und ebenfalls seit 1834 hatte Brake auch seine letzte Überlegenheit dadurch verloren, daß seit dem 1. März dieses Jahres eine regelmäßige Dampfschiffahrt von Bremen nach Bremerhaven eingerichtet wurde: es fuhr der Dampfer „Bremen" des Schiffbauers Lange aus Vegesack wöchentlich dreimal nach Bremerhaven und an den folgenden Tagen wieder zurück. Der Amtmann — es ist seit August 1831, zuerst in Vertretung des erkrankten Castendyk, seit Mai 1832 endgültig, Dr. Johann Daniel Thulesius — meint freilich noch in einem Bericht vom Februar 1836, so lebhaft, wie in Brake zu seiner besten Zeit, vor 1830, sei der Verkehr in Bremerhaven doch noch nicht geworden.

Aber auch Thulesius, wenn er auch vor allzu großen Hoffnungen glaubt warnen zu sollen, muß doch zugeben, daß der Hafenort sich überraschend schnell entwickelt hat. Auch hier scheint das Jahr 1834 den Übergang zu rascherem Wachstum gebracht zu haben. Nach einer Statistik, die Heinrich Smidt Anfang 1836 mit Unterstützung von Thulesius aufgestellt hat, sind in den ersten drei Jahren nach 1830 nur 9, 17 und 27 Häuser errichtet worden, im folgenden Jahre aber 49 und 1835 sogar 59, zusammen — mit den amtlichen und den aus hannoverscher Zeit herrührenden Gebäuden — 168. Die Einwohnerzahl betrug im Sommer 1832 etwa 200, Anfang 1835 waren es 959, ein Jahr später 1082. Einer solchen Zunahme konnte die Bautätigkeit gar nicht schnell genug nachkommen; zu Beginn des Jahres 1834 war der Mangel an Wohnungen noch groß. Das Gerücht von dem schnellen Aufblühen des Ortes hatte sich natürlich in der ganzen Umgegend verbreitet, und „alles", schreibt Thulesius an die Senatskommission, „stürzt zu, in der Meinung, hier den leichtesten und sichersten Erwerb zu finden". Als Lockmittel wirkte auch der geringere Preis der Lebensmittel und — nach der Meinung des Amtmanns — der geistigen Getränke; in Hannover wurden diese Dinge durch hohe Eingangszölle verteuert. Übrigens waren die hannover-



Lloyddampfer Columbus (1924)



Speisesaal I. Klasse auf dem Lloyddampfer Columbus

schen Zollschranken für die Entwicklung manches Geschäftes in Bremerhaven natürlich sehr hinderlich.

Auch dies schnelle Zusammenströmen einer bunt gemischten Bevölkerung von unternehmenden, meist noch jungen Leuten, die hier ihr Glück zu machen hofften, trug dazu bei, dem neuen Gemeinwesen den „amerikanischen" Charakter zu geben, den die einen, die modern-realistisch Denkenden, mit einem gewissen Gefühl des Stolzes über die Fortgeschrittenheit, andre mit Neugier und einer Art von wissenschaftlichem Interesse, noch andre aber, die idyllisch-poetischen Naturen, wie Hermann Allmers, mit unverhohlener Verachtung an unserm Bremerhaven festgestellt haben. Dazu kam natürlich die ganze Neuheit des Ortes und die streng regelmäßige Anlage der meist genau rechtwinklig sich schneidenden Straßen. Mit ihrer Pflasterung wurde 1832 begonnen; in diesem Jahre wurde auch die Hauptstraße, die Chaussee, wie sie zunächst nur genannt wird, endlich fertig. Namen erhielten die Straßen erst im Anfang des Jahres 1835. Das bremische Erbe- und Handfesten- (Hypotheken-) Amt drängte darauf, um endlich die einzelnen Grundstücke, die bis dahin nur fortlaufend numeriert waren, genauer bezeichnen und schneller auffinden zu können. Der Amtmann, der die Vorschläge zu machen hatte, bedauert dabei sehr, daß die Gründer des Ortes es so entschieden abgelehnt hätten, sich zu Gevattern bitten zu lassen. Smidt wollte aber selbst die Benennung des Marktes nach seinem Vornamen — als Johannismarkt — nicht zugeben. Dafür half er denn bei der Feststellung der Namen ein bißchen nach, mit der Thulesius bei dem Mangel aller Geschichte — „denn die frühere ist längst verwischt und die spätere, Fettkamp usw., nicht sehr anziehend" — nicht recht fertig wurde; auch scheint Phantasie nicht gerade seine Stärke gewesen zu sein. Smidt ließ mit dem Namen „Auf der Karlsburg" doch wenigstens eine Erinnerung an die frühere, wenn auch „verwischte" Geschichte dieser Stätte wiederaufleben; Thulesius hatte dafür nur „Hinter dem Bremer Hause" vorgeschlagen. So sind die Bezeichungen zustande gekommen, die bis auf eine, die Leher Straße, die später doch noch nach dem Gründer genannt wurde, noch die heutigen sind.

1835 waren die Straßen zum großen Teil bereits „schön gepflastert", die Hauptstraße sogar nach holländischer Art mit Klinkern. Ganz fehlte das Pflaster noch in der Langen und in der Kurzen Straße, wo

es erst 1836 gelegt wurde und auf dem Marktplatz, der noch länger darauf warten mußte. Am meisten bebaut waren nach einer genauen Aufnahme, die 1834/35 vorgenommen wurde, der Markt und die Marktstraße sowie die Mittelstraße. Hier waren im ganzen nur noch drei Plätze frei, während zum Beispiel die Leher Straße noch zwölf unbebaute Stellen zeigte. Auch am Hafen waren zwar die sämtlichen verfügbaren 25 Grundstücke schon vergeben, es standen aber erst 18 Häuser da. Überhaupt ging das Austeilen der Plätze schneller als das Bebauen, das der Vorschrift nach innerhalb zweier Jahre erfolgen sollte. Im November 1834 waren von den 232 Plätzen nur noch 90 zur Verfügung, im Februar 1836 nur noch 46, fast alle in den vom Hafen am weitesten abgelegenen Straßen. Man hatte deshalb auch schon 1835 das Land bis zur heutigen Keilstraße aufgeteilt. Es wurde dann aber, obwohl in dem alten Gebiet schon 1839 über die letzten Plätze verfügt worden war, erst 1844 — und auch da erst in kleinen Abschnitten — zur Bebauung freigegeben. Der Kirchenplatz, der damals schon für Kirche und Schule bestimmt wurde, war ursprünglich nur halb so groß, wie er heute ist, bemessen, so daß die Marktstraße als hinter der Kirche durchgeführt gedacht war. Das Gebiet zwischen der Chaussee und dem Schlafdeich bildete eine Weide für das Vieh, das damals noch in beträchtlicher Menge in Bremerhaven gehalten wurde. An der Grabenstraße — damals „Am Graben" genannt — war das Land anfangs zu Gemüsebau ausgegeben. 1835 stand dort ein einziges Haus, zwischen Fähr- und Osterstraße. Auch die Fährstraße selbst war noch sehr wenig bebaut. Hier war ja überhaupt ein großes Stück — bis zum Hafen hin — noch nicht zu Bauplätzen bestimmt; die Poststraße war damals noch nicht vorgesehen.

Im ganzen wird Bremerhaven, wenigstens in seinem ersten Jahrzehnt, ein Bild geboten haben, das uns heute sehr wenig „amerikanisch", sondern noch recht idyllisch-romantisch anmuten würde. Der Ort machte mit seinen vielen neuen Häusern, seinen mit Bäumen bepflanzten Straßen, nach dem Zeugnis des Bremer Arztes Philipp Heineken, der 1836 ein Buch über „Die Freie Stadt Bremen und ihr Gebiet" herausgab, einen freundlichen Eindruck. Die größere Hälfte der Häuser bestand nur aus einem Erdgeschoß; denn meist waren es ja kleine Leute, die sich hier niederließen, vor allem Handwerker und Arbeiter, die von dem lebten, was Schiffahrt und Schiffbau zu ver-

dienen gaben. Noch brauchte man ja auch nicht in die Höhe zu bauen. Nur die Packhäuser, die allmählich am Hafen entstanden, zählten mehrere Stockwerke. Das Fritzesche Haus, an der Ecke der Hafenstraße, ist nach dem Zeugnis der alten Bilder mit seinem hohen spitzen Giebel lange das größte gewesen. Und dort am Hafen, zwischen Mittel- und Hafenstraße, ist die einzige Stelle, wo man noch heute fast einen altertümlichen Anblick in Bremerhaven genießen kann: wenn man die Straßenfront entlang blickt und dort eine Reihe von schmalen hohen, spitzgiebeligen Häusern gewahrt. Es sind noch einige von den früheren Packhäusern, die wenigstens die alten Konturen erhalten haben, wenn sie auch fast alle zu Wohnhäusern umgebaut sind. Sie zeichnen sich keineswegs durch besondere Schönheit aus; auch fehlt ja heute das Gegenüber der Segelschiffe im Hafen, das eigentlich dazu gehört. Aber als der allerletzte Abglanz, der von der Mutterstadt her aus der Zeit mittelalterlicher Stadtherrlichkeit noch auf unsre junge und geschichtslose Kolonie gefallen ist, darf dieses Bild, das man ja auch nur bei sehr gutem Willen — „bei liebevoller Pflege", mit Heinrich Smidt zu reden — so deuten kann, doch vielleicht einen gewissen Wert beanspruchen. Seltsam genug und ein Beweis dafür, daß die Stilverwirrung bereits damals eingesetzt hatte, ist es schon, wenn daneben das klassizistische Amtshaus steht, das Bremer Haus, wie man es nannte, für den Seemann, der nach langer Reise hier zuerst wieder deutschen Boden betrat, ein merkwürdiger erster Gruß in dieser noch so primitiven Hafenstadt. Übrigens mag es damals, als es noch für sich allein zwischen Bäumen stand, einen weit hübscheren Anblick geboten haben als heute. Auch von den kleinen einstöckigen Häusern sind in den Seitenstraßen des südlichen Stadtteils noch manche zu finden, als letzte Zeugen der bescheidenen Anfänge unsrer Stadt.

Gern möchten wir noch Genaueres wissen aus dem ersten Jahrzehnt der Entwicklung Bremerhavens. Ist doch diese Periode eine besonders interessante und jedenfalls eine ganz eigenartige für Deutschland, das die Entstehung von neuen Städten nach vorher bestimmtem Plane damals doch nicht mehr kannte. Hier ist denn auch der Punkt, wo der Vergleich mit Amerika sich den Zeitgenossen am ersten aufdrängte und am meisten berechtigt war. Aber keinerlei Beschreibungen, keine ausführlichen Bilder sind uns aus jener Zeit überliefert. Und das ist

freilich verständlich genug: die damaligen Einwohner Bremerhavens waren nicht Menschen, die das Leben beobachteten und beschrieben. So sind wir, wenigstens für die ersten Jahre, auf einige Notizen meist statistischer Art angewiesen. Heinrich Smidt benutzte jede in Bremen erscheinende Zeitschrift — sie wechselten häufig und waren alle nur von kurzer Dauer —, um seine Mitbürger für das Werk seines Vaters zu interessieren und ihnen Neues darüber mitzuteilen. So erfahren wir Anfang 1836 ganz Genaues über die Zusammensetzung der damaligen Bevölkerung. Unter den 1082 Einwohnern waren 804 Erwachsene (424 männliche, 380 weibliche) und 278 Kinder (138 Knaben und 140 Mädchen), die sich auf 140 Ehen verteilten, ein Mißverhältnis nach Smidts Ansicht, sowohl was die Zahl der Kinder gegenüber den Erwachsenen, wie auch was den Kinderreichtum der einzelnen Ehen betrifft; er sucht das ausführlich aus der Jugend des Ortes zu rechtfertigen. Er berichtet uns auch von jedem einzelnen Erwerbszweig, wieviel Personen er umfaßt, bis herab zu den Wäscherinnen, Putzmacherinnen und Näherinnen. Zu den Kaufleuten und Spediteuren zählt er 15, dazu 4 Handelsleute und 4 Höker. Unter den Handwerkern sind natürlich diejenigen am stärksten vertreten, die für die Schiffahrt am nötigsten sind, 5 Schmiedemeister mit einigen 20 und 7 Schiffszimmerleute mit etwa einem Dutzend Gesellen, daneben Reepschläger, Segelmacher, Blockdreher, Küper und Kornmesser; einige Schlosser, Kupferschmiede und Klempner; 2 Maler, davon einer 10 Leute beschäftigt, 8 Tischler, 1 Glaser, 1 Steinsetzer und 4 Maurer. Auch Schneider und Schuhmacher sind reichlich vorhanden, ebenso Bäcker und Schlachter, und schließlich gibt es sogar schon 2 Uhrmacher, 1 Gold- und Silberarbeiter, 1 Horndrechsler, 1 Lichtgießer und 1 Buchbinder. Manche werden nur als Arbeitsleute angeführt, 36 an der Zahl. Auch daß es an Mietkutschern nicht fehlt, wird uns versichert. Ganz am Ende des Bremerhavener Gebietes, wo sich heute die Uferstraße entlangzieht, lag eine Kalkbrennerei. Nicht weit davon, an der Stelle, wo jetzt die Rampenstraße auf den Deich trifft, erhob sich die Dohrmannsche, später Hashagensche Mühle, die dort bis in die 80er Jahre gestanden hat. Heute erinnert nur noch der Name Mühlenstraße daran. Auffallend ist, daß damals erst wenige Seeleute in Bremerhaven wohnen. Wir hören — außer den See- und Hafenlotsen sowie den 2 Quarantänematrosen — nur von 3 Steuer-

leuten und 4 Matrosen, dazu 2 Ewerführern. Über allen an Zahl steht aber natürlich die „Masse der Wirtschaften“: sie haben sich auf 6 Gast- und 18 Schankwirtschaften vermehrt, zu denen Smidt noch 2 Branntweinbrenner — wovon einer zugleich Bierbrauer ist —, 1 „Restaurateur“ und 1 Konditor aufzählt.

An der Geeste entstanden die Anfänge einer wichtigen Industrie, die heute fast ganz aus Bremerhaven verschwunden ist: der Schiffsbau. Den „Stolz unserer Generation“ nennt ihn Heinrich Smidt. Denn der Schiffsbau an der Weser, zumal der bremische, war damals in höchster Blüte. Sein berühmtester Vertreter, Johann Lange aus Vegesack, der Erbauer der ersten Dampfschiffe in Deutschland, war der erste, der sich 1833, gleichzeitig mit Friedrich Wencke aus Bremen, in Bremerhaven niederließ. Bis dahin gab es dort nur, noch aus hannoverscher Zeit, das kleine Unternehmen von Cornelius. Langes und Wenckes Werften lagen beide unterhalb der Fähre; Langes Platz war, von der Geestemündung ab gerechnet, der erste. Heute gehören beide der Seebeckschen Werft in Geestemünde. Auch ein andrer, später sehr berühmt gewordener Schiffsbauer lebte damals schon in Bremerhaven: Rickmers Classen Rickmers. Er war 1834 von Helgoland, wo er geboren ist, als 25jähriger nach Bremerhaven gekommen. Zunächst hatte er einen Zimmerplatz an der Osterstraße. Im Mai 1838 spricht der Amtmann in einem Bericht nach Bremen von dem „sich täglich ausbreitenden Geschäftsbetrieb“ bei Rickmers, und mit der Begründung, daß dessen „Geschicklichkeit und Betriebsamkeit wohl einige Aufmunterung verdienen möchte“, empfiehlt er nochmals sein Gesuch um den Platz an der Geeste dicht oberhalb der Fähre, das man ihm ursprünglich hatte abschlagen wollen. Rickmers hatte bis dahin nur in den Sommermonaten einen kleinen unbefriedigten Platz an der Geeste mietweise innegehabt, auf dem er nur Boote hatte herstellen und reparieren können. 1839 erhielt er endlich den gewünschten größeren Platz und hier entwickelte sich das Unternehmen so gut, daß bereits 1856 eine zweite, viel größere Werft errichtet werden konnte, freilich nun nicht mehr in Bremerhaven, wo dafür nicht Platz genug war, sondern auf Geestemünder Gebiet in Geesthelle, wo sie unter der Firma Norddeutsche Werft noch heute besteht. Auch Tecklenborg hat in Bremerhaven begonnen; 1841 gründete Franz Tecklenborg eine Werft, die ebenfalls an der Geeste, zwischen Rickmers und

Cornelius, lag. Lange und Wencke waren die ersten, die Trockendocks einrichteten. Schiffszimmerplätze gab es auch hinter dem Alten Hafen, am Holzhafen; dort bestanden auch Vorrichtungen zum Kielholen der Schiffe.

So regte sich überall frisches Leben, trotz der Schwierigkeiten, mit denen ein junges Gemeinwesen natürlicherweise zu kämpfen hat und die hier noch durch besondere Umstände vermehrt wurden. Zunächst war schon das Bauen in dem weichen Marschboden, der doch erst vor kurzem eingedeicht war, nicht so einfach. Bereits am 24. März 1832 wies das Amt in einer Polizeiverordnung darauf hin, daß bei jedem Bau auf die Legung eines festen Fundamentes besonders zu achten sei, und es wurde daher jedem, der einen Neubau oder Umbau vornehmen wollte, anbefohlen, seine Pläne erst dem Amte zur Prüfung durch Sachverständige vorzulegen. Da der Boden — eine auf Sand ruhende, durchschnittlich 18 m tiefe Kleischicht, die mit einigen Lagen von Darg durchsetzt ist — kaum eine Belastung von $^1/_2$ kg auf 1 qcm verträgt, müssen alle Gebäude auf Schwell- oder Pfahlrosten errichtet werden. Bei den damaligen kleinen Häusern war es noch verhältnismäßig einfach. Ganz schwere Bauwerke aber und solche, bei denen ein Sacken nicht eintreten darf, wie Schleusen und Ufermauern, bedürfen einer Fundierung auf Pfählen, die noch 1 m tief in den Sand hineinreichen, also mindestens 18 m lang sein müssen.

Ein noch viel schlimmerer Übelstand aber war, noch immer, der Mangel an Trinkwasser. Alle Versuche, brauchbare Quellen aufzufinden, waren fehlgeschlagen. 1832 begann man auf dem Marktplatz einen artesischen Brunnen zu bohren. Man verwandte viel Arbeit und Kosten daran und kam bis zu einer Tiefe von 167 Fuß (48 m); da brach 1834 eine Röhre, und auch dieser Versuch mußte aufgegeben werden. Man half sich wie bisher mit Zisternen oder besorgte Wasser von Lehe. Besonders unangenehm waren die Schwierigkeiten der Trinkwasserbeschaffung für die Schiffe. Eine Zeitlang hatte der ehemalige Fährpächter Schnibbe die Versorgung übernommen. Er holte täglich Wasser von der oberen Weser und hielt es im Hafen in einem schwimmenden Behälter feil. Das Oxhoft kostete 9 Grote. Aber er scheint kein tüchtiger Geschäftsmann gewesen zu sein. Man beklagte sich bald, daß er nicht weit genug hinauffahre und infolgedessen bisweilen statt süßen Wassers Brackwasser bringe. Auch war diese Art

der Versorgung außerordentlich umständlich. Ein Schiff mit 150 Passagieren mußte fünf Tage warten, bis es auf diese Weise genügend Wasser erhalten hatte. Und dabei war die regelmäßige Fahrt des Wasserschiffes sehr vom Winde abhängig; wenn er zum Auslaufen günstig war, so war er für das Wasserschiff ungünstig.

Da tauchte 1833 der Plan auf, der endlich dauernde Abhilfe bringen sollte, zunächst aber von der Deputation noch abgelehnt wurde. Der Baumeister Johann Hinrich Eits, ein gebürtiger Leher, der aber nach Bremerhaven gezogen und dort viele Häuser gebaut hatte, kam auf den Gedanken, von Lehe eine Wasserleitung nach Bremerhaven zu legen. Dort befand sich bei der sogenannten Graupenmühle — ungefähr da, wo heute der Alte Wasserturm in Lehe steht — ein ergiebiger Brunnen. Zusammen mit dem Bremerhavener Spediteur Johann Georg Claussen arbeitete Eits einen Plan aus, sie kauften die Mühle für 7000 Taler, und nachdem sie endlich 1838 von Bremen wie von Hannover die Erlaubnis erhalten hatten, wurde das Unternehmen ausgeführt. 1839 war die Wasserleitung fertig. In Lehe wurde durch eine Maschine, die durch ein Pferd in Bewegung gesetzt wurde, das Wasser in die Röhren gepumpt. In Bremerhaven war auf dem jetzigen Grundstück Kirchenstraße 3, neben dem Bankhaus Probst, ein Bassin angelegt, von dem das Wasser, zunächst für 6 Grote das Oxhoft, verkauft wurde. Auch war dort eine Leitung nach dem Hafen hinunter angebracht, von der aus sich die Schiffe mit Hilfe von Schläuchen versorgen konnten. Bei Feuersgefahr waren die Unternehmer verpflichtet, das Wasser kostenlos abzugeben. Trotz dieser Verbesserung wurde noch jahrzehntelang der größte Teil des Trinkwassers in den Zisternen gewonnen. Eine merkwürdige Folge davon war es, daß das freie Umherfliegenlassen von Tauben damals in Bremerhaven verboten war.

Kleine Unzuträglichkeiten ergaben sich für die junge bremische Kolonie bisweilen auch aus ihrem Verhältnis zu Hannover. Bei den Verhandlungen über die Abtretung des Gebietes hatte Hannover sich die Militärhoheit vorbehalten. Es übernahm damit die Verteidigung in Kriegszeiten, und Bremen zahlte dafür eine „Aversionalsumme", die in den ersten 25 Jahren gleich dem Ertrag der Grundsteuer sein sollte, den Hannover bisher von dem Bezirk gehabt hatte. Später sollte sie jeweils für 10 Jahre nach besonderen Grundsätzen neu fest-

gesetzt werden. Hannover hatte auch das Recht behalten, eine Besatzung nach Bremerhaven zu legen, hat davon aber niemals Gebrauch gemacht. Es wurde nur an der Mündung der Geeste, an der Stelle der alten Batterie aus der Franzosenzeit, in den Jahren 1830—34 eine neue Befestigung angelegt, das „Fort Wilhelm", das dort bis in die 70er Jahre gestanden hat. Es war ein runder Backsteinbau, der etwas mehr als einen Halbkreis umfaßte, mit zwei Stockwerken. Im oberen waren die Kasematten für die größeren Geschütze. Seine Festigkeit wurde nicht eben hoch eingeschätzt; man behauptete allgemein, es werde das Abfeuern seiner eigenen Kanonen nicht ertragen können. Es brauchte aber niemals die Probe darauf gemacht zu werden, zum Glück — nicht nur für das Fort, sondern auch für die Stadt, die bei jeder Beschießung jedenfalls erheblich in Mitleidenschaft gezogen wäre. Ein hannoverscher General hat später selbst erklärt, das ganze Gebäude hätte von Haus wohl keinen andern Zweck gehabt als den, ein Symbol der militärischen Hoheit Hannovers über den Hafenort zu sein. Das Gebiet für diese Anlage wurde gleich von Hannover zurückbehalten. Es war ein kleines Stück zwischen dem Hafenbassin und der Weser, westlich der Schleuse, und bot auch noch Raum zu einem Exerzierplatz für die Besatzung, die 1837 aus einem Hauptmann, einem Leutnant und 44 Mann Artillerie und Infanterie bestand. An der Rundung des Weserdeiches, dicht hinter der Schleuse — er führte unmittelbar an dem Fort entlang — kann man noch heute erkennen, wo es gestanden hat.

Dieses Fort und seine Besatzung scheinen nun im allgemeinen keinen Anlaß zu Konflikten mit Hannover gegeben zu haben, außer daß man sich einmal während des Baues um das Fährgeld der Arbeiter stritt — das Hannover erlassen haben wollte und auch bekam — oder darum, wer die Kosten für die Einfriedigung des Exerzierplatzes zu tragen habe. Auch bei der gemeinsamen Aufsicht über die Quarantäne — die Oberleitung wechselte zwischen den beiden Staaten ab — scheint man gut miteinander fertig geworden zu sein. Denn noch immer waren beide Regierungen aufrichtig bestrebt, das gute Verhältnis aufrechtzuerhalten und sofort jeden Mißgriff wieder gutzumachen, den sich die Unterbehörden etwa in patriotischem Übereifer zu schulden kommen ließen. Denn dies geschah allerdings bisweilen. So erhielt zum Beispiel das Amt Bremerhaven eines Tages ein Schrei-

ben des Amtes Lehe, in dem darüber Beschwerde geführt wurde, daß auch Bremerhavener Schiffer Personen nach Blexen übersetzten und daß damit die Fährgerechtigkeit, die Geestendorf allein zustehe, verletzt werde. Auch hier war zwar von den „bestehenden freundnachbarlichen Verhältnissen" die Rede. Dazwischen aber fand sich der liebenswürdige Satz: „In Hinsicht des ersten Punktes erlauben wir uns zu bemerken, daß wir wegen Zurückweisung der unbefugten Fährschiffer bereits mit dem Großherzoglich Oldenburgischen Amt Abbehausen in Kommunikation getreten sind und daß wir nötigenfalls auch der Kanonen des Forts uns bedienen würden, um der Maßregel Nachdruck zu verschaffen." Der Geheime Kabinettsrat Rose in Hannover, an den Smidt sich sofort in einem freundschaftlichen Briefe persönlich wandte, verwunderte sich nicht wenig über den „kuriosen Inhalt" jener Mitteilung, und das Amt Lehe wurde daraufhin zu einiger Mäßigung veranlaßt. So wurde der Ausbruch eines Land- und Seekrieges zwischen Geestendorf und Bremerhaven glücklicherweise noch verhindert. Ein andermal erzürnte man sich wegen der Leiche eines Ertrunkenen, die nach Geestendorf gehörte, aber am Bremerhavener Ufer angeschwemmt war. Diesmal war das Unrecht auf der bremischen Seite, wo der Polizeidragoner Pape über die Zumutung, daß man eine Geestendorfer Leiche in Bremerhaven begraben sollte, in solche Erregung geriet, daß er vor Eifer seine Befugnisse überschritt.

Unangenehm und nachteilig für einen sich entwickelnden wichtigen Zweig des Bremerhavener Lebens war es, als es sich zeigte, daß Hannover die Hoheit über die ganze Geeste mit Einschluß des Schlickwatts auf dem rechten Ufer beanspruchte. Von dieser Behauptung ausgehend, machte Hannover Schwierigkeiten beim Bau von Werften und Anlegebrücken in Bremerhaven. Einmal kam es vor, daß der Amtsvogt von Lehe mit heroischer Anstrengung sich durch den Schlick hindurcharbeitete, auf einen Pfahl kletterte und den hannoverschen Arbeitern — den bremischen hatte er nichts zu sagen — befahl, sie sollten sofort mit der Arbeit aufhören. Nachdem dieser Streit beigelegt war, erklärte Hannover einige Zeit später, daß der Helling der Langeschen Werft zu weit in die Geeste hineinreiche und die Schiffahrt gefährde. Der Senat konnte natürlich einerseits nicht zugeben, daß der Schiffsbau in Bremerhaven in seiner Entwicklung

gehindert werde — die Notwendigkeit, bremische Seeschiffe auf bremischem Gebiet zu bauen, war ja ein Hauptargument Smidts bei den Verhandlungen über den Erwerb des Gebietes gewesen —, er wollte aber auch andererseits „auf keine Weise des Lange halber Händel mit der hannoverschen Regierung haben". Man hielt einen Streit jetzt für „unpraktisch", fürchtete wohl, daß er zu unangenehmen Erörterungen der Hoheitsfrage — die ja keineswegs ganz geklärt war — führen würde, und so wurde Lange veranlaßt, seinen Helling zu verkürzen, obwohl Senator Heineken hinter der ganzen Sache wieder nur Intrigen der eifersüchtigen hannoverschen „Wassergötter" vermutete. Natürlich sollte Mosengel wieder der Schuldige sein und daneben Callenius, der sich nur mal bei einer dabei notwendig werdenden Besichtigung Diäten verdienen wolle, übrigens schon immer „eine alte Pique" auf Lange habe, „die er bei dieser Gelegenheit auslassen möchte". Smidt aber gab der hannoverschen Regierung eine Antwort von vollendeter diplomatischer Geschicklichkeit: „Durch Abwendung jeder Beeinträchtigung solcher Art bei dem Gebrauch der Werfte werden wir den Bestimmungen des Staatsvertrages vom 11. Januar 1827 ebenso aufrichtig nachzukommen bemüht sein, als wir dies von Seiten des Königlich Hannoverschen Gouvernements hinsichtlich derjenigen Stipulationen desselben, wodurch mit dem Bau bremischer Schiffe auf bremischem Gebiet an der Geeste auch eine Ausführbarkeit desselben als gemeinsamer Zweck anerkannt und vereinbart worden, mit vollkommenem Vertrauen erwarten dürfen."

Von dem Wachsen der hannoverschen Eifersucht, das bei dem überraschend schnellen Aufblühen Bremerhavens nur allzu erklärlich war, sollte Bremen mit der Zeit noch deutlichere Beweise erhalten. Aber das geschah erst in den 40er Jahren. Während des ersten Jahrzehnts wurde die Einigkeit der beiden Regierungen noch einmal durch ein besonderes festliches Ereignis in Bremerhaven betont: es war der Besuch des Königs Ernst August am 24. Juni 1838. Der König war gerade ein Jahr vorher zur Regierung gekommen — während in England, wo ja die weibliche Erbfolge galt, jetzt die Königin Viktoria herrschte —; Hannover hatte damit seinen ersten eigenen König erhalten. Er lag gerade im heftigsten Streit mit seinen Ständen; die Aufhebung des Staatsgrundgesetzes und die Entlassung der sieben Göttinger Professoren war vorhergegangen. Aber das verminderte die

Begeisterung nicht, die auch in Bremerhaven herrschte, als der König, der seine erste Rundreise durch das Land machte, mittags an der Geeste erschien — er kam von Stade über Bremervörde, Wollingst und Nesse — und sich nach Bremerhaven übersetzen ließ. Am Ufer stand, nach dem Bericht der „Bremer Zeitung", eine unabsehbare Menge von Menschen. Es war ein Sonntag, und „der festliche Tag wurde durch das heiterste Wetter begünstigt". Der König ging zunächst nach dem Fort Wilhelm und dann nach dem Hafenhause, wo ein „Déjeuner" eingenommen wurde. Die Senatoren Heineken und Fritze begrüßten ihn im Namen des bremischen Senates. Seine Majestät begaben sich dann „nach 4 Uhr zu Fuße durch die Stadt, deren freundliche Bauart und Einrichtung Allerhöchstdero Aufmerksamkeit auf sich zog, nach der Fähre zurück."

Hafen und Auswanderung

Aus dieser Zeit, um 1838, können wir nun auch schon eine ungefähre Vorstellung gewinnen von dem Leben und Treiben, das sich hier abspielte, wenigstens am Hafen, der damals ja noch weit mehr als heute der Mittelpunkt alles Lebens in dem jungen Ort war. Nicht eine Stadt mit einem Hafen war Bremerhaven damals, sondern ein Hafen mit einer kleinen Ansiedlung dabei, die nur soweit nötig war und nur soweit Daseinsberechtigung hatte, als sie dem Handel und der Schiffahrt das lieferte, was sie unbedingt brauchten. Der Erhaltung und dem Ausbau der Hafenanstalten wurde denn auch zunächst, natürlicherweise und mit Recht, die meiste Sorge gewidmet. Vor allem zeigte sich bald, daß die Befestigung der Ufer mit dem Holz- und Faschinenwerk nicht genügte; man mußte überall für Verstärkung sorgen. Zuerst wurde das Pfahlhöft an der Nordseite des Außenhafens, das den meisten Angriffen ausgesetzt war, ausgemauert. Dann erhielt seit 1836 der Vorhafen, wenigstens an seiner Nordseite, eine massive Mauereinfassung. Dabei hatte die Bürgerschaft anfangs sogar mehr bewilligt als der Senat zu beantragen gewagt hatte. Bald aber wurde sie wieder sparsam wie gewöhnlich — worin sie noch durch den immer heftiger werdenden Streit um ihre Kompetenzen bei der Verwaltung Bremerhavens bestärkt wurde —, und so konnte an der Südseite des Vorhafens erst 1839 mit der Ummauerung begonnen werden, im Binnenhafen, und zwar nur an seiner Ostseite, sogar erst 1845.

Weitere Verbesserungen betrafen die Beleuchtung und Bewachung des Hafens, wobei die Bürgerschaft aber nur 8 Nachtwächter statt 12, 16 Laternen statt 24 und einen Lampenanzünder statt zwei bewilligte. Am Eingang des Hafens auf dem nördlichen Pfahlhöft war schon früher eine „helleuchtende Laterne" angebracht worden. Den Nachtwächtern zuliebe, nämlich damit sie sich schneller zu Hilfe kommen könnten, wurde dann auch eine Drehbrücke über den Holzhafen, bei seiner Einmündung in das Hauptbassin, im Zuge der heutigen Keilstraße, angelegt, eine Verkehrsverbesserung, die aber auch bei Tage sich als nützlich erwies. Auch auf die größere Sicherheit gegen Feuersgefahr war man bedacht. Die Löschanstalten wurden vermehrt, und seit 1833 wurde mehrmals der Vorschlag erörtert, am Hafen ein paar Kochhäuser zu bauen. Wie bisher schon jeder Gebrauch von Feuer und Licht — außer in der Kajüte des Kapitäns — auf den Schiffen untersagt war, so sollte dann auch das Kochen für die Schiffer nur in den dazu bestimmten Kochhäusern erlaubt sein. Solche Vorsicht war allerdings sehr zu empfehlen. Denn bei den ganz aus Holz gebauten Schiffen, bei dem stets herrschenden Winde und der Enge des Raumes — der Hafen war ja häufig fast überfüllt — war das Unheil, das einmal bei einem größeren Feuer entstehen konnte, überhaupt nicht abzusehen. Als der Amtmann einmal von einem kleineren Brande zu berichten hatte, klang aus der Antwort des Senators Heineken die ernsteste Besorgnis heraus, daß es bei einem wirklichen Unglück, für das man etwa die mangelnde Vorsorge der Behörden verantwortlich machen könne, um die ganze Zukunft Bremerhavens geschehen sein werde. Trotzdem bedurfte es erst eines solchen Warnungssignals, wie es der große Brand von Hamburg im Mai 1842 war, ehe man an die seit neun Jahren vorgeschlagene Anlage von Kochhäusern heranging. Es ist allerdings zu bemerken, daß auch der Senat diese Sache die ganzen Jahre hindurch nicht mit allzu großem Eifer behandelt, sondern sie anfangs, bei günstigerer Stimmung der Bürgerschaft, sogar selber verschleppt hat. Am 23. Juni 1842 wurden endlich die nötigen 4000 Taler bewilligt, nachdem die Deputation noch ausführlich auseinandergesetzt hatte, wie verderblich es für die Moral der Matrosen sei, wenn man ihre Beköstigung ganz dem Geschäftsinteresse der öffentlichen Wirtshäuser überließe.

Um das Lotsenwesen zu heben, über dessen Vernachlässigung durch Hannover und Oldenburg früher so sehr geklagt worden war, wurde

gleich 1831 eine neue bremische Lotsengesellschaft mit einem Oberlotsen und zehn Lotsen in Bremerhaven gegründet. Ihre Konkurrenz war dann auch für die schon bestehende Geestendorfer Gesellschaft von Vorteil. Bald einigten sich beide friedlich über die Teilung ihrer Arbeit. Ihren Sitz hatte sie in dem noch von der Bauzeit her stehenden „Direktionsgebäude" an derselben Stelle, wo heute das Haus des Lotsenkommandeurs steht. Der erste Oberlotse war Dierk Addicks. Hafenmeister war bis 1834 noch Johann Deetjen. Nach seinem plötzlichen Tode wurde es der Kapitän Johann Daniel Propst.

Viel Mühe und Kosten machte der Kampf gegen die Gefahr der Verschlammung von Vorhafen, Schleuse und Binnenhafen, die trotz der „Kratzmaschine" van Ronzelens immer bedenklich blieb. Die Spülung mit Hilfe der Fächertüren hatte sich ja nicht als so wirksam erwiesen, wie man erwartet hatte. Angewandt aber wurde sie immer noch, und es war das für jeden Fremden eine besondere Sehenswürdigkeit. Da das ganze Bassin dabei in heftige Bewegung geriet, waren für die Schiffe besondere Vorsichtsmaßregeln nötig. Ein Glockensignal kündigte das Bevorstehende an, beim zweiten wurde möglichst schnell die Schleuse geöffnet, und wenn dann das hoch aufgestaute Wasser plötzlich herausschoß, so rissen und zerrten die Schiffe an ihren Ankertauen, daß es auf den Zuschauer, wie es in der Beschreibung von Hermann Allmers im „Marschenbuch" heißt, „einen beängstigenden, oft peinlichen Eindruck" machte.

An Zuschauern, auch fremden, bei diesem Schauspiel wird es selten gefehlt haben, denn Bremerhaven hatte bereits einen „Fremdenverkehr", der im Verhältnis zu der damaligen Kleinheit des Ortes vielleicht bedeutender war als der heutige. Freilich war es ein Verkehr von besonderer Art: die Fremden kamen nicht aus Neugier oder zum Vergnügen, sondern um von Deutschland Abschied zu nehmen, nach Bremerhaven; es waren die Auswanderer. Ihre Zahl stieg gerade in den 30er und 40er Jahren beträchtlich, je mehr die Jämmerlichkeit der politischen Zustände mit den wirtschaftlichen Forderungen und Möglichkeiten der neuen Zeit kontrastierte. Bereits 1832 waren es über 10 000 — allein über Bremen —, 1844 waren es fast 20 000 geworden. Im folgenden Jahre wurde bereits die „unerhörte Zahl" von 30 000 erreicht. Nach dem Scheitern der 48er Bewegung verließen dann ja noch viel größere Massen das Vaterland, das ihnen keine

Hoffnung auf Besserung ihrer politischen und wirtschaftlichen Lage bot. Sie kamen hauptsächlich aus Hessen, Franken, Schwaben und Rheinbayern, und schon das war ein Grund, weshalb das näher gelegene Bremen vor Hamburg bevorzugt wurde. Dazu kam die bessere Beförderung, die von Bremen aus auf größeren Schiffen und direkt nach Amerika vor sich ging, nicht wie von Hamburg aus auf dem indirekten Wege über englische Gesellschaften, die die Fremden natürlich häufig nur als Geschäftsobjekt ansahen.

Auch so war das Los der Auswanderer vor und auf der Überfahrt noch keineswegs beneidenswert. Zwar hat man sich in Bremen — im Gegensatz zu Hamburg, wo man sich überhaupt nicht darum bekümmerte — immer bemüht, den ganzen Verkehr unter Aufsicht zu halten. Es mußte die Brauchbarkeit des Schiffes, das Vorhandensein hinreichenden und guten Proviants — für 90 Tage bei einer Fahrt nach Nordamerika! — nachgewiesen werden. Das Treiben der unbefugten Agenten wurde verboten, dem Reeder wurden, wenn die Abfahrt sich über den angegebenen Termin verzögerte, die Verpflegungskosten für seine Passagiere auferlegt. Aber damit konnte doch einmal nicht verhindert werden, daß sich die Auswanderer selber durch ihre Unerfahrenheit und Ungeschicklichkeit in Not brachten — besonders geschah das denen, die trotz aller Warnungen nach Bremen kamen, ohne vorher über ihre Beförderung schon bestimmte Abmachungen getroffen zu haben —, und dann war in allen jenen Verordnungen nichts über die Unterbringung auf den Schiffen bestimmt. Und damit sah es vielfach doch recht schlimm aus. Der Amtmann Thulesius, dessen Wohlwollen den Auswanderern gegenüber ebenso wie sein Eifer und seine Strenge in der Aufsicht über die Befolgung der Bestimmungen gerühmt wurde, wandte schon 1836 diesen Dingen seine teilnahmsvolle Aufmerksamkeit zu. Die unglücklichen Menschen seien, so berichtet er an den Senat, in manchen Schiffen „auf eine beklagenswerte Weise zusammengedrängt, und ich sollte kaum denken, daß auf Sklavenschiffen hinsichtlich der Benutzung des Raumes ärger verfahren werden könne als gegenwärtig von den bremischen Kaufleuten bei diesen Passagierfrachten geschieht". In einem Zwischendeck von kaum $1^1/_2$ m Höhe wurden zwei Lagen von Schlafstellen angebracht und dazu noch so viel Ladung wie irgend möglich angenommen. Es scheint aber nicht, als ob die Vorstellungen

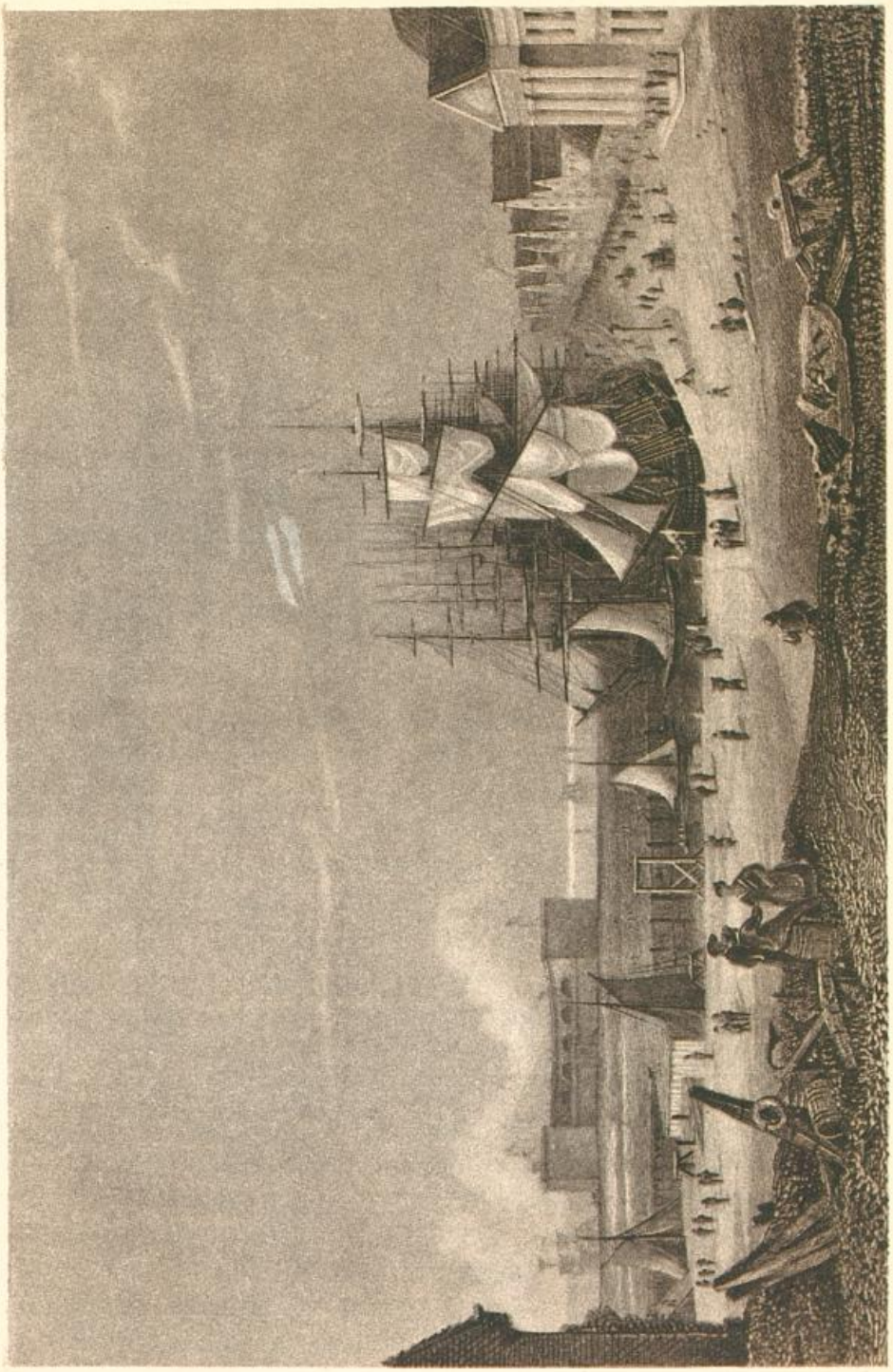
des Amtmanns etwas genützt haben. Eine Verordnung darüber wurde nicht erlassen, und sie hätte auch kaum viel genützt, so lange ein solches Überangebot an Passagieren und Waren vorhanden war, daß, wie der Amtmann schreibt, es an Schiffen fehlte und selbst kleinere Fahrzeuge, die man früher nur in der europäischen Fahrt benutzte, dazu gebraucht wurden. Die Jahre 1836 und 1837 bedeuteten allerdings einen Rekord für die ganze Zeit von 1832—1844. Mit 14 000 und 15 000 Auswanderern brachten sie fast das Doppelte des vorhergehenden und des folgenden Jahres.

Das waren dann natürlich auch für Bremerhaven gute Zeiten. Denn auch wer nicht „ausbeutete", wie es den Wirten vielfach nachgesagt wurde, konnte doch von der Anwesenheit solcher Menschenmengen mannigfachen Verdienst haben. Als Ende der 40er Jahre das große Auswandererhaus — die heutige Karlsburg-Brauerei — erbaut wurde, richtete man es für die Beherbergung von gleichzeitig 2000 Menschen ein. Oft genug kam es auch ohne Verschulden des Reeders vor, daß das Schiff aufgehalten wurde, durch widrige Winde oder durch andre Umstände, und die Auswanderer mußten noch so lange in Bremerhaven bleiben. Den Einwohnern mochten solche Zufälle nicht unangenehm sein; um so mehr klagten dann die Auswanderer über die verlorene Zeit und — wenn auch der Reeder die nötigste Beköstigung bezahlen mußte — die vermehrten Kosten.

Aber das waren doch unbedeutende Schädigungen gegen das, was bei einem wirklichen Unglück geschah, wie 1834 beim Untergang der „Shenandoah". Es war das ein großes amerikanisches Schiff, das am 10. April nachmittags mit 192 Passagieren Bremerhaven verließ. Noch am Abend desselben Tages geriet es in der Wesermündung auf den Grund. Schon waren Haupt- und Fockmast gebrochen, das Wasser drang bereits in das Zwischendeck ein, da gelang es einigen Leuten von der Besatzung mit der Schiffsschaluppe ein aufsegelndes englisches Schiff zu erreichen, das dann die erste Nachricht nach Bremerhaven brachte. Erst am andern Morgen war Hilfe zur Stelle. 161 Menschen konnten noch gerettet werden, die übrigen 31, größtenteils Kinder, waren über Bord gespült oder der Kälte und den Anstrengungen erlegen. Nach den obrigkeitlichen Bestimmungen hatten die Reeder, Frederick und Everhard Delius, außer der Rückgabe des Passagegeldes jedem einzelnen eine Unterstützung von 18 Talern zu zahlen; die

Versicherungspolice über die dafür erforderliche Summe mußte vor jeder Reise der Behörde vorgelegt werden. Gleichzeitig begannen in der Umgebung sowie in Bremen und Hamburg Sammlungen für die Schiffbrüchigen, die alles verloren hatten, und es wurden außer vielen Kleidungsstücken fast 4400 Taler aufgebracht. Auch hier konnte die „so unausgesetzte und mühevolle als umsichtige und gewissenhafte Sorge", mit der sich der Amtmann Thulesius der Geschädigten annahm, „nicht dankbar genug anerkannt werden".

Aber von solchen Katastrophen braucht die Geschichte Bremerhavens nur selten zu berichten. Meist floß das bunte und wechselnde Leben der Hafenstadt in glücklichem Frieden dahin. Im Winter freilich wurde es still. Denn noch hatte, wie Heinrich Smidt 1836 schreibt, Bremerhaven eine gewisse Ähnlichkeit mit Badeorten darin, daß in ihm auch nur in der „Saison" reger Verkehr herrschte, nur daß sie hier nicht bloß die paar Sommermonate umfaßte, sondern so lange dauerte, bis der Frost die Schiffahrt stillegte. Dann wurde das Schiffsvolk entlassen, ebenso die am Hafen und auf den Werften beschäftigten Arbeiter, und auch die Handwerker behielten nur einen kleinen Teil ihrer Gesellen noch da. Die ganze Menge der nicht ständig dort wohnenden Menschen — Smidt schätzt ihre Zahl auf 600 bis 700 — verläßt den Ort, der nun für Wochen oder Monate auf den noch recht geringen Landverkehr beschränkt ist. Kaum aber ist die Schiffahrt wieder frei, so erwacht das alte Leben von neuem, nun schon mit jedem Jahr reger und abwechselungsreicher, so anziehend schon, auch für den fremden Beobachter, daß ein bremischer Schriftsteller, der es 1838 in einer neuen Zeitschrift seinen Mitbürgern schildert, sich sogar zu dem Ausruf versteigt, es gäbe „nirgend eine poetischere Weltanschauung als an unserm jugendlichen Hafenorte!" Es ist die erste — und für längere Zeit auch die einzige — ausführliche Beschreibung, die uns, wenn auch vielleicht mit allerlei „poetischer Freiheit", ein Bild von dem Leben in unserer Stadt, wenigstens am Hafen, gibt, und da sie mit ihrer romantischen Sentimentalität zugleich auch ein Zeichen der Zeit ist, so mag sie hier wiedergegeben werden und zusammen mit dem aus derselben Zeit stammenden hübschen Stahlstich von Payne, auf dem freilich der Hafen arg schmal geraten ist, uns eine ungefähre Vorstellung davon vermitteln, wie es vor 90 Jahren in Bremerhaven ausgesehen hat.



Bremerhaven 1837

„Seit etwa zehn Jahren überhaupt erst an der öden Uferstelle eines sumpfigen Kleibodens, den damals kaum eine Menschenseele belebte, wie durch Zauberschlag hervorgerufen, versetzt unser blühendes Städtchen mit seiner geregelten Ordnung, seinen sauberen neuen Häusern, voll friedlicher Betriebsamkeit, schon allein für sich den Beobachter in Staunen. Fast märchenhaft erscheint uns das Ganze. Wie Traumgebilde die Abwechselung in dem Leben und Treiben.

Auf die Ruhe des Winters, wo es einige Monate bei Stockung der Schiffahrt — der Seele des Ganzen — eintönig dahingeht, folgt im grellsten Kontraste mit kaum beginnendem Vorfrühlinge in steigendem Maße der lebendigste vielseitigste Verkehr. Dann eröffnet sich bald wieder die kaum geschlossene Schiffahrt, und wo früher alles stille Ruhe atmete, beginnt plötzlich ein rüstiges Arbeiten, Rennen und Jagen, Eilen und Hasten, Wagen und Gewinnen, Wogen und Treiben, Tag und Nacht; darein erschallt aus hundert Kehlen der taktmäßige Gesang beschäftigter Matrosen. — Sie sehnen sich hinaus in ihr Element und putzen ihr schwimmendes Roß, wie zum Jagen das seine ein munterer Reiter. Alles ist nun lebendig geworden, und wir glauben ein ungeheures Uhrwerk vor uns zu haben mit tausend inneren und äußeren Bewegungen, aufgezogen durch irgendeinen unsichtbaren Meister.

Bald mischt sich in das geschäftige Getriebe die Ankunft zahlloser Auswanderer; Leute, aus den verschiedensten Gegenden, schon nach dem Ausdruck ihrer verbrannten Physiognomien; voll alter Schmerzen und neuer Hoffnungen in den Gesichtern. Männer und Weiber, Kinder und Greise, alte hinfällige Urmütter und Säuglinge, Fremdlinge jedes Alters und Geschlechts, durchziehen scharenweise unsre Straßen oder sie liegen zu Haufen auf den Schiffen im Hafen. Sie scheinen den letzten Eindruck des deutschen Vaterlandes in langen Zügen einschlürfen zu wollen, um lange daran zu zehren; denn auf immer wollen sie es verlassen. Durch Zufall zusammengeführt, fremd einander bisher, verbindet das gleiche Los der Auswanderung sie alle zu einer großen Familie. Welche Bilder treten uns da vor die Augen! Hier ein Jüngling, wie zu den Zeiten der Minnesänger, mit der Zither, auf offner Straße, rücksichtslos, weil niemand ihn kennt, um ein Mädchen seiner Wahl werbend, welches schon vor Beginn der Weltfahrt er zur Gefährtin gewinnen möchte; bald mit ihr zusammengeführt, weil

die Gemeinsamkeit ihres Schicksals auch diesen Bund vermittelt. Dort eine Gruppe: Vater mit Söhnen und Enkeln. Im Antlitz des Alten der Schmerz eines verlorenen Lebens; ihn trägt und hält nur noch der Ausdruck des frischen Lebensmutes und der Hoffnung seiner Söhne; sein Labsal ist die Unbefangenheit kindlicher Freude und Unschuld im Blicke der Enkel. Alte Mütterchen, mit tränenschwerem Auge, häuslich sorgsam ohne Haus, pflegsam ohne bleibende Stätte; Vögeln ähnlich, denen Buben das Nest verstörten. Armes Volk! großenteils einem Triebe folgend, den es selbst nicht kennt. Armes Volk mit Hoffnungen, deren Erfüllung vielleicht weiter und weiter von ihnen weicht, je näher ihrem Ziele das schwankende Schiff sie trägt!

Da rollen blitzende Equipagen heran; alles läuft und gafft; es sind die Reeder aus unserer Mutterstadt. Sie erwarten die Heimkehr ihrer beflügelten Schiffe, in halber Frist, wie sonst. Hier und dort richtet sich ein Fernrohr: wer erkennt im weiten Ozean helle Punkte? Ein alter Schiffer steht da, schneeweißen Haares; aber mit dem Auge des Falken eine Wette ausbietend: er erkenne die „Clementine". Keiner gewahrt einen Punkt am Horizonte; die Menge lacht ihn aus, andere schütteln das Haupt. Es vergehen einige Minuten und man sieht den Hafenmeister dem Alten beifällig die Hand reichen. Noch eine Weile, und mehrere Stimmen ertönen: ein Schiff segelt an! Nun dauert es nicht lange, und der ganze Trupp des versammelten Seevolks ruft wie aus einer Kehle: ein Schiff, ein Schiff! Bei dem Fernrohre erschallt's: die „Clementine!" Auf einmal heißt es: noch andere Schiffe seien im Ansegeln; man erkennt nun auch den „Theodor Körner", die „Meta", den „Gustav" und den „Pfeil", der sie alle überholt. Fünf Schiffe, kaum der Vollendung ihrer Hinreise nahe gewähnt, kehren gesegnet heim zum sichern Hafen. O Leben und Jubel die Fülle! — Unterdes ist von der Mutterstadt das Dampfschiff „Bremen" angekommen. Hunderte entsteigen ihm in schmucke Boote. Alles stürzt dahin, die Ankömmlinge zu mustern. Reeder und vornehme Auswanderer sind darunter. Zwei Männer, hohen geistigen Blicks, vergeistigt mehr noch durch den Ernst der letzten Fahrt im Vaterlande, treten ans Land; hier in der Fremde liebend geleitet und empfangen von Bekannten und Freunden, die sie früher nie gesehen: es sind die von Maltitz, bekannt genug in deutschen Landen, Vater und Sohn.

Es ist Abend geworden. Man hat ferne Fahrzeuge erblickt; aber keins kam näher. Nun deckt Finsternis den Strom, das Meer. Bald erhebt sich ein Sturm, vielleicht drohet ein Orkan. Leuchten fliegen den Hafen entlang; ein Lotsen-Kutter muß hinaus in die Nacht. Da sieht man Leute geschäftig, ihr Schiff zu rüsten; eilig, doch mit der Ruhe des Todes im Antlitz. Es sind die Männer, die nie eines Sarges bedürfen, denn von Geschlecht zu Geschlecht sterben sie im Meer; und das wissen sie.

Andere Szenen erscheinen, wenn der Morgen graut. Der Wind ist günstig geworden, und der „Copernikus" will die Anker lichten. Seine Passagiere, des langen Harrens ungeduldig, stehen erwartungsvoll auf dem Verdeck. Sie müssen hinunter, weil sie die Zurüstung der Segel hindern. Aber eine Mutter am Ufer ruft noch nach ihrem Sohne, noch einmal ihn zu umarmen. — Das Schiff ist nun glücklich aus dem Hafen geholt; es gelangt weiter, die Segel schwellen sich: hundert Tücher entflattern dort in den Lüften, noch einmal den Abschiedsgruß zu winken. Da stehn sie am Lande truppweise; sie erwidern den Gruß mit ihren Tüchern; Tränen entstürzen ihren Augen. Weiter und weiter geht das Schiff; ihm folgen vom Lande nur noch stumme Blicke, stille Wünsche. Die Umstehenden verlieren sich. Da, ein Einzelner ist bis zuletzt geblieben; schweigend geht nun auch er seines Weges, einsames stilles Feld suchend.

Von jenem Schiffe dort, es ist die „Elise", die prächtige, dem Hafen schon glücklich entkommen, hört man wildes Geschrei. Es lag auf der Reede des günstigen Windes gewärtig, als ein Boot sich ihm nahete, Polizei-Officianten ihm zuführend. Das Signalement eines Steckbriefes in der Hand, mustern sie auf dem Deck die Auswanderer. Ein Mann, allbeliebt in ungeahnter Verstellung bei den Gefährten zur Reise, wird erkannt, den Armen der Gattin und Kinder entrissen und als politischer Vergehen Beschuldigter einsam zurückgeführt im Boote.

In alle jene Bilder, die sich in stets veränderten Zügen unserm Blicke darbieten, mischen sich die charakteristischen Nationalitäten, welche aus den Schiffsmannschaften der verschiedensten und entferntesten Länder uns entgegentreten. Russen, Engländer, Franzosen, Schweden, Spanier, Amerikaner, Holländer, Neapolitaner, Dänen, Belgier; und aus dem gemeinsamen deutschen Vaterlande Hamburger,

Lübecker, Preußen, Österreicher, Oldenburger, Hannoveraner, Mecklenburger und Bremer — alle, trotz der Gleichheit ihres Seelebens von verschiedener Eigentümlichkeit, vollenden ein Gemälde, welches gleichartig vielleicht nirgend sonst noch einmal gefunden wird. Denn ganz anders bilden sich die Züge, wo dieselben Elemente, wie die obigen, in einer Stadt, etwa wie Hamburg, zusammentreffen. So eine Weltstadt, großartig in allem, läßt in ihrem Gewühle von Hunderttausenden das Frappante jener kleinen Szenen mehr verschwinden, gleich einzelnen Diamanten im Schmucke einer Kaiserkrone. Aber Bremerhaven, an sich beschränkt und einfach, faßt und hält diese bunten Erscheinungen zusammen, wie der leichte Goldreif die wundersamen Reflexe eines à jour gefaßten Edelsteines."

Entstehung einer selbständigen Gemeinde

Auch aus dieser Schilderung geht hervor, daß Bremerhaven damals noch nicht viel mehr war, als was sein Name ursprünglich sagte: „Der Bremer Hafen" — wie man übrigens auch anfangs, mit Gebrauch des Artikels, bisweilen sagte und schrieb. Es mag dabei bemerkt werden, daß die Schreibung mit v in der alten niederdeutschen Sprache bei dem Worte „Hafen" die Regel war, wie sie nicht nur im Englischen, Holländischen und Dänischen gilt, sondern auch in Bremen bis in das 19. Jahrhundert hinein — neben der hochdeutschen Weise — üblich war. Sie beruht also keineswegs, wie man in patriotischem Übereifer bereits geargwöhnt hat, auf verwerflicher Nachahmung des Englischen.

Erst allmählich, seit dem Ende der 30er Jahre, wurde aus diesem „Bremer Hafen" die selbständige Gemeinde und Stadt Bremerhaven, die zwar in der Familie geblieben ist — sozusagen im väterlichen Geschäft mitarbeitet —, aber doch nun auch, als „erwachsenes Kind", ihre politische und kulturelle Eigentümlichkeit ausgebildet hat. Anfangs natürlich ist es wie bei jedem jungen Leben: die Sorge für die physische Erhaltung nimmt fast alle Kräfte vollständig in Anspruch. Alle Interessen und Bestrebungen, die nicht unmittelbar mit den nächsten Bedürfnissen von Handel und Schiffahrt zusammenhängen, können in dem Dasein des neuen Ortes noch keine irgendwie nennenswerte Rolle spielen, und wer damals nach Bremerhaven kam, ohne in der bloßen wirtschaftlichen Betätigung seine Befriedigung zu finden,

der mochte sich hier, abgeschnitten von aller Kultur, in einer Gegend, die, wenigstens im nächsten Umkreise, auch landschaftlich keine besonderen Reize entwickelt, wohl bisweilen recht verlassen vorkommen. Der erste Amtmann — der es freilich in der Zeit des Hafenbaus noch weit schlimmer hatte als sein Nachfolger — hat diesem Gefühl einmal einen klassischen Ausdruck gegeben, wenn er beim ersten Jahreswechsel, den er dort erlebte, an den Senator Heineken schreibt, es fiele ihm oft unwillkürlich die Stelle aus der „Germania" des Tacitus ein, an der er beweisen will, daß die Germanen die Ureinwohner des Landes sein müssen (der Amtmann führt sie sogar lateinisch an!): „Wer würde denn, abgesehen von den Schrecknissen eines wilden und unbekannten Meeres, Asien oder Afrika oder Italien verlassen und nach Germanien ziehen, in dies mißgestaltete Land mit seinem unfreundlichen Klima, ebenso kümmerlich an Kulturfähigkeit wie an Aussehen — es sei denn, daß es seine Heimat wäre?"

Aber Castendyk war ja doch freiwillig nach Bremerhaven gezogen, ohne daß es seine Heimat war, und er schreibt denn auch, wenn es auch „vielleicht nicht jedermanns Sache sein" würde, so ließe es sich schließlich doch, sogar im Winter, in Bremerhaven aushalten. Denn etwas zum mindesten gab es an dieser Stelle, was für tätige Menschen verlockend war: die Tatsache, daß hier Neuland war, daß man selbständig war, daß es hier etwas zu schaffen gab, — und das galt ganz besonders auch auf politischem und kulturellem Gebiet. Castendyk hatte es, wie er einmal ausführlich auseinandersetzt, besonders gereizt, die politische Stellung des neuen Amtes Bremerhaven und damit des bremischen Staates gegenüber den vorhandenen alten Gewalten an der Wesermündung zur Geltung zu bringen, und er wäre in diesem Punkte gern noch energischer gewesen, wenn es die auf Ausgleich und Verständigung mit Hannover gerichtete Politik Smidts — über dessen mangelnde Unterstützung sich Castendyk bitter beklagt — nur zugelassen hätte.

Auch Dr. Johann Daniel Thulesius, der, 32jährig, Castendyks Nachfolger wurde, hat sein Amt offenbar mit besonderer Liebe verwaltet. Schon im März 1834 — Thulesius war kaum $2^1/_2$ Jahre im Dienst — beantragte der Senat für ihn eine Gehaltserhöhung bei der Bürgerschaft und rühmt ihm dabei nach, es würden gewiß alle, die mit ihm in Geschäftsbeziehungen ständen, bezeugen, daß er sich seines

Dienstes „mit ausgezeichnetem Eifer und Fleiß und vorzüglicher Geschicklichkeit" annehme und daß er „dadurch auch zu einer günstigen Entwicklung der dortigen Einrichtungen und Vermehrung der Einnahmen nicht wenig beigetragen" habe.

Thulesius, als einer von denen, die sich nicht ausschließlich mit wirtschaftlichen Dingen zu beschäftigen hatten, nahm sich auch besonders der „kulturellen Interessen" an. Bereits wenige Monate nach seiner endgültigen Ernennung wurde ein „Klub" gegründet, dessen Leiter er und der Hafenmeister Deetjen wurden. Er umfaßte zuerst auch Lehe und Geestendorf mit und war damit wohl das erste gemeinschaftliche Unternehmen der drei Orte. 1835 wurde es dann ganz ein Bremerhavener Klub, in dem die Nachbarn zwar noch Zutritt, aber kein Stimmrecht mehr hatten. In diesem Jahre wurde ein Lesezimmer eingerichtet und die Anschaffung einer Bibliothek beschlossen. Natürlich werden diesem Klub alle „Honoratioren" angehört haben, unter denen sich jetzt auch schon ein Arzt, Dr. Becher, ein Apotheker, namens Büttner, und ein Rechtsanwalt, Dr. Philippi, der aus Lehe gekommen war, befanden. Genaueres ist uns leider über diese Anfänge des Bremerhavener geistigen Lebens nicht überliefert.

So zeigten sich die ersten Regungen der Selbständigkeit auch schon auf einem Gebiete, auf dem man gerade die meiste Abhängigkeit von den älteren Nachbarorten hätte erwarten sollen. Es war nicht anders in den Schulsachen. Nach den Abmachungen, die Smidt und Rose getroffen hatten und die dann in dem zweiten der dem Staatsvertrag beigegebenen Separatartikel festgelegt waren, sollten die Einwohner Bremerhavens das Recht haben, an den Kirchen- und Schulanstalten von Lehe teilzunehmen, solange in Bremerhaven selbst keine derartigen Einrichtungen bestanden. In kirchlichen Dingen mußte man diese angebotene Gastfreundschaft mehr als zwei Jahrzehnte lang in Anspruch nehmen. Das Schulwesen aber wurde so gefördert, daß bereits 1840 von 243 Kindern nur noch 15 nach Lehe gingen. Die erste Schule war schon 1831 von dem Lehrer Johann Christian Blanck errichtet worden, der bis dahin erst in Dingen und dann in Altendorf im Kirchspiel Osten gewirkt hatte. Sie lag in der Osterstraße und hat über 10 Jahre bestanden, bis sie 1843 durch die neu begründete öffentliche Volksschule überflüssig wurde. Eine höhere Schule wurde, zunächst für Mädchen, 1836 von Elise Eelbo, die von ihrer Schwester

Betty unterstützt wurde, gegründet. Beide hatten vorher 15 Jahre lang in Brake eine Schule gehabt und siedelten nun nach Bremerhaven über, da sie, wie es in der Bittschrift heißt, „durch das Wegziehn mehrerer Familien aus Brake nach Bremerhaven viele Schülerinnen verloren“ hatten. Elise Eelbo hatte aber nicht Geduld genug, um den Erfolg ihres neuen Unternehmens abzuwarten; sie ging nach einiger Zeit wieder fort und setzte dadurch die Eltern, die ihr ihre Kinder anvertraut hatten, in einige Verlegenheit. Betty Eelbo führte nun die Schule als Mittelschule fort, verheiratete sich aber bald mit dem Bremerhavener Kaufmann Lueder. Nun wollte (1841) Elise Eelbo die Anstalt wieder übernehmen und wieder zu einer höheren Schule machen. Inzwischen aber war außer einer zweiten Mittelschule von Fräulein Höltje schon eine höhere Töchterschule von Doris Bertholdi (1839) gegründet worden, mit der man allgemein sehr zufrieden war und der man eine unnötige Konkurrenz ersparen wollte. Elise Eelbo erhielt daher nur die Konzession für eine Mittelschule, ohne fremde Sprachen. Da sie aber dabei Schwierigkeiten machte, auch wohl ihre Befugnisse überschritt, wurde ihr die Erlaubnis wieder entzogen, und die bisherige Hilfslehrerin Fräulein Hotow übernahm nun die Leitung, in die sie sich seit 1841 mit Adeline Bartling teilte. Diese „Mittelschule“ hat bis 1920 (zuletzt als „Griebelingsche Schule“) bestanden. Aus der höheren Schule von Fräulein Bertholdi ist später (1905) das heutige städtische Lyzeum hervorgegangen. Eine höhere Schule für Knaben wurde 1839 durch den Kandidaten Sägelken eingerichtet. Sie befand sich neben der Bertholdischen Schule im Hause Osterstraße 2. Als Sägelken 1841 nach Varel ging, wurde der Kandidat Pralle sein Nachfolger. Alle diese Schulen hatten zunächst nur zwei Klassen. Bei Pralle gab es 1841 in der unteren Klasse Religion, Deutsch, Rechnen, Schreiben, Lesen, Erdkunde, Naturgeschichte und Zeichnen, im ganzen dreißig Stunden, in der oberen Deutsch, Latein, Französisch, Mathematik (je 4 Stunden), Rechnen und Schreiben(je 3 Stunden) und Religion, Geographie, Geschichte, Zeichnen (je 2 Stunden).

So hatte nun auch nach dieser Richtung hin die junge Pflanze, mit Heinrich Smidt zu reden, trotz des „stiefmütterlichen Bodens“ Wurzeln geschlagen. Es zeigte sich schon während des ersten Jahrzehnts, daß dieses neue Glied des bremischen Staates fähig war, eigene Kräfte

zu regen. Man konnte daran denken, eine selbständige Gemeinde einzurichten. Die Anfänge einer solchen Entwicklung hängen mit der Entstehung des Schulwesens zusammen.

Bereits 1833 erließ die bremische Oberinspektion der Kirchen und Schulen eine vom 5. April datierte Verordnung über die Einrichtung einer Schul- und Armenpflege in Bremerhaven. Es wurden dem Amtmann zu diesem Zweck fünf Einwohner zugeordnet, die er monatlich einmal, oder sonst sooft er es für nötig hielt, unter seinem Vorsitz zur Beratung versammeln sollte. Jährlich sollte einer von ihnen ausscheiden, zunächst nach dem Lebensalter, später nach dem Dienstalter, und die Oberinspektion sollte dann nach dem Bericht des Amtmanns und der vier übrig bleibenden über die zur Nachfolge sich eignenden Einwohner die Ergänzung vornehmen. Sie hatten die Aufsicht über Schule und Schulbesuch zu führen, sollten sich mit den Schullehrern und Predigern von Lehe über zweckdienliche Maßregeln verständigen und hatten die Verwaltung der Schul- und Armenkasse. Die Einnahmen dieser Kasse flossen aus den folgenden vier Quellen: 1. aus dem Ertrage der Armenbüchsen im Hafenhause und in den Gast- und Schankwirtschaften, 2. aus den freiwilligen Spenden, die bei Hochzeiten, Kindtaufen und ähnlichen festlichen Gelegenheiten in die freundlichst präsentierten Armenbüchsen fielen, 3. aus den Abgaben, die für die Erlaubnis, besonders dringende Arbeiten am Sonntag vornehmen zu dürfen, bezahlt wurden, den sogenannten Sonntagsgeldern, 4. aus den Strafgeldern für Schulversäumnisse. Glücklicherweise hatte man von seiten der Gemeinde damals noch kaum Ausgaben für Schulzwecke zu machen, da die — damals noch einzige — Schule von Blanck ja ein privates Unternehmen war. So brauchte denn auch der Lehrer nicht etwa von diesen Einnahmen zu leben. Sie wurden zur Unterstützung armer Familien in Schulsachen verwandt, und es mußte der Oberinspektion jährlich darüber Rechenschaft abgelegt werden. Die ersten fünf Schul- und Armenpfleger waren: der Hafenmeister Deetjen, der Schiffszimmermeister Cornelius, der Schmied Carsten Mehrtens, der Gastwirt Hinrich Garrels und der Baumeister Johann Hinrich Eits. Man kann diese Männer, wenn auch für ein engbegrenztes Gebiet, als die ersten Vertreter der entstehenden Gemeinde Bremerhaven betrachten. Es war der bescheidene Anfang künftiger Selbstverwaltung.

Den wirklichen Beginn der Selbständigkeit sollte das Jahr 1837 bringen. Am 8. November dieses Jahres erließ der Senat auf Vorschlag des Bürgermeisters Smidt nach dem Muster einer 1832 in Vegesack eingeführten Verfassung eine „Vorläufige Gemeinde-Ordnung für den Flecken Bremerhaven". Durch „die fortschreitende Zunahme der Bevölkerung von Bremerhaven und das damit immer dringender hervortretende Bedürfnis der dortigen Einwohner, ihre gemeinsamen Zwecke ordnungsmäßig verfolgen zu können", so heißt es in der Einleitung, sei der Senat zu diesem Schritte bewogen worden. Und am Schlusse wird die Hoffnung ausgesprochen, „daß alle, die zur Mitverwaltung der Gemeindeangelegenheiten Bremerhavens berufen werden, mit unverdrossenem Eifer und gewissenhafter Treue ihre Bestrebungen dahin richten werden, daß aus einer sorgfältigen Beachtung dieser Ordnung die dadurch bezweckten Segnungen eines wohlgeordneten Gemeinwesens sich mehr und mehr entwickeln und daß auf diese Weise unter dem gnädigen Beistande des Höchsten das Beste aller Gemeindegenossen und der stets wachsende Flor des Orts dadurch dauernd werde befördert werden".

Trotz aller dieser guten Wünsche und Hoffnungen, trotz des „immer dringender hervortetenden Bedürfnisses" hat nun aber leider die Verordnung nicht die Wirkung gehabt, die sie hätte haben sollen und können. Als man sich zehn Jahre später, in einer politisch schon sehr bewegten Zeit, von Bremerhaven aus mit einer Beschwerde an den Senat wandte, als dann, nach einem weiteren halben Jahr, im Februar des schicksalvollen Jahres 1848 an die immer noch ausstehende Antwort erinnert wurde und schließlich im Revolutionsmonat März 84 Einwohner Bremerhavens eine Reform stürmisch forderten, da war der Hauptklagegrund der, daß die Verfassung von 1837 überhaupt niemals wirksam geworden sei! Und der Berichterstatter, der dann im Senate die Sache vortrug, der alte Freund Bremerhavens, Senator Heineken, konnte nur resigniert zugeben, daß diese Behauptung allerdings „vollkommen begründet" sei; es sei „nicht zu leugnen", daß die vor länger als zehn Jahren dem Orte gewährten Gemeinderechte „so gut wie gar nicht ins Leben getreten" seien.

Diese merkwürdige Tatsache erklärt sich zum Teil aus persönlichen zum Teil aus politischen Gründen, zum Teil aber auch aus der Verordnung selbst. Denn diese Verfassung war trotz ihrer 53 Artikel in

manchen Punkten wirklich recht „vorläufig", vor allem im wichtigsten: im Finanzwesen. Es hieß zwar im Artikel 1, daß ein Gemeindeausschuß die Verwaltung aller bürgerlichen Gemeindeangelegenheiten habe, und über diesen Gemeindeausschuß waren ausführliche Bestimmungen erlassen. Er sollte aus dem Amtmann und sechs Ortsvorständen bestehen, sollte mindestens einmal monatlich tagen und über seine Sitzungen ein Protokoll führen. Die Ortsvorstände sollten von denjenigen Einwohnern, die einen Grundbesitz im Werte von mindestens 1000 Talern hatten, gewählt werden, wobei die absonderliche Bestimmung hinzugefügt war, daß während der Wahlhandlung, die im Amtshause stattfand, die Wähler nicht miteinander sprechen durften; jährlich sollte einer der Vorsteher ausscheiden. Es gab genaue Vorschriften über die Aufstellung des Budgets; zu dessen Prüfung wie überhaupt zur Aufsicht über den ganzen Haushalt wie auch über die Wahllisten sollten sechs Revisoren da sein, die ebenso wie die Vorsteher gewählt wurden. Auch wurde einzeln aufgezählt, was für Aufgaben in den Bereich der Gemeindeverwaltung fielen: Unterhaltung der öffentlichen Wege und Anlagen, der Brandlöschanstalten, Nachtwächterwesen und Armen- und Krankenpflege. Es war auch vorgesehen, daß die einzelnen Geschäftszweige auf die Ortsvorstände verteilt werden könnten.

Soweit klang alles ganz verheißungsvoll. Aber nun hatte man leider keineswegs dafür gesorgt, daß die neue Gemeinde auch zureichende Einnahmen erhielt, ja, es waren nicht einmal für das Rechnungswesen genaue Vorschriften erlassen. „Auf die Ausmittelung besonderer Einnahmen für die Gemeindekasse", so hieß es in Artikel 35, „wird der Senat Bedacht nehmen." Zunächst bewilligte er nichts weiter als die Aufnahmegebühren neuer Einwohner; sie betrugen für Männer 15, für Frauen 10 Taler, für Söhne über 15, Töchter über 12 Jahre bis zu ihrer Volljährigkeit ein Drittel dieser Summen. Diese Gebühren sollten „einstweilen" von dem Amtmann erhoben und verwaltet werden, bis über Rechnungsführung und Kassenverwaltung der Gemeinde weitere Anordnungen vom Senat ergingen, was „demnächst" geschehen sollte. Auch über die jährliche Rechnungsablage vor dem Senat sollte das Nähere erst noch bestimmt werden. So konnte von einem eigenen Finanzwesen wirklich kaum die Rede sein. Das wenige, was vorhanden war, hatte der Amtmann zu besorgen,

und bei ihm blieb auch sonst die eigentliche Leitung. Er allein konnte den Gemeindeausschuß berufen. Nur auf seinen Vorschlag und mit seiner Zustimmung konnte die Verteilung der Geschäfte auf die einzelnen Ortsvorstände erfolgen.

In dieser Stellung des Amtmanns lag nun aber ein weiterer Grund, der die Ausführung der Verfassungsbestimmungen hinderte. Nicht freilich so, daß man Thulesius etwa autokratische Machtgelüste hätte nachsagen können. Zwar glaubte Senator Heineken von ihm sagen zu müssen, daß er „kein Gefallen an der neuen Schöpfung zu haben" scheine, und es kam auch einmal vor, daß sich ein neuzeitlich-demokratisch gesonnener Bremerhavener über den „Despotismus" der Polizeidragoner, und damit natürlich auch des Amtmanns, in einem Zeitungsartikel beklagte — oder vielmehr beklagen wollte; denn er kam nicht dazu, weil eine fürsorgliche Zensur den Artikel unterdrückte. Aber im allgemeinen erfreute sich doch Thulesius des Vertrauens der Einwohner. Sein Absolutismus, wenn davon die Rede sein konnte, war jedenfalls ein aufgeklärter und volksfreundlicher, und die Ortsvorstände von 1847 weisen denn auch in ihrer Eingabe den Verdacht weit von sich, als ob sie sich etwa über den Amtmann beschweren wollten. Im Gegenteil, sie bedauern ihn geradezu und sehen den Fehler darin, daß man ihm zuviel aufgebürdet habe; man könne es wirklich nicht verlangen, daß dieser Beamte, dessen Zeit doch schon durch seine übrigen Geschäfte voll in Anspruch genommen werde, „sich um die oft kleinen, aber wichtigen Interessen der Gemeinde mit der Sorgfalt, welche sie doch notwendig erheischen, bekümmern" könne. Das traf auch wohl zu, und so lag anscheinend hierin der Hauptgrund dafür, daß jahrelang nichts geschah.

Denn der Senat bekundete doch, bisweilen wenigstens, einiges Interesse für diese Angelegenheit. Am Tage nach dem Erlaß der Gemeindeordnung fuhr Smidt selbst mit Senator Fritze nach Bremerhaven, um die ersten Wahlen vornehmen zu lassen. Bereits zwei Tage später, am 11. November, fanden sie statt. Wählbar war jeder über 30 Jahre alte männliche Einwohner christlicher Religion, wenn er den Huldigungseid geleistet hatte und einen eigenen Hausstand führte. Auch diejenigen, die keinen Grundbesitz im Werte von 1000 Talern hatten und also das aktive Wahlrecht nicht besaßen, konnten gewählt werden. Die Liste, die nach diesen Bestimmungen

zusammengestellt wurde, weist 88 Namen auf. Da für das damalige glückliche Geschlecht Wahlen noch etwas Neues waren, so war schon aus diesem Grunde die Wahlbeteiligung sehr groß; sie betrug fast 100 Prozent. Nicht so einfach wie die Vorbereitungen war die Wahl selbst. Sie muß recht lange gedauert haben. In sechs Wahlgängen wurden, bei geheimer Abstimmung, aus der in mehreren Exemplaren auf den Tischen liegenden Liste 18 Einwohner vorgeschlagen, von denen dann die Senatskommission sechs zu Ortsvorständen und sechs zu Revisoren ernannte. Das Protokoll dabei führte der Herr Bürgermeister persönlich. Die gewählten Ortsvorstände waren: der Schlachter Brüggemann, der Kaufmann Lueder, der Baumeister Eits, der Maler Huntemann, der Kaufmann P. H. Ulrichs und der Kaufmann Bicker. Revisoren wurden: der Schleusenmeister van Limbeck, der Gastwirt Hinrich Garrels, der Branntweinbrenner und Bierbrauer Aschoff, der Bäcker Vasmer, der Baumeister Wöhlken und der Schiffsbaumeister Wencke. Später ist unter den Revisoren — die übrigens ihr Amt niemals haben ausüben können — auch einmal R. C. Rickmers gewesen. Unter den Ortsvorständen finden wir bald die Namen Dr. Philippi, Melchior Schwoon, Johann Georg Claussen und Franz E. Claussen; Johann Hinrich Eits, der in besonderem Ansehen stand, wurde bald nach seinem Ausscheiden wieder gewählt, so daß er 1848 wieder unter den Führern der Bremerhavener Bürgerschaft ist.

Das erste, was der neue Gemeindeausschuß unternahm, scheint die Ordnung der bis dahin nur durch private Abmachungen geregelten Straßenreinigung gewesen zu sein. Aber danach fühlte man anscheinend das Bedürfnis, sich längere Zeit auszuruhen. Fortan waren die jährlich — übrigens bei immer geringer werdender Beteiligung — wiederholten Ersatzwahlen von Ortsvorständen und Revisoren die einzigen Zeichen kommunalen Lebens, die in der neuen Gemeinde zu erkennen waren. Der Gemeindeausschuß wurde nur noch zusammenberufen, wenn neue Aufnahmegesuche, die er zu begutachten hatte, vorlagen. Es läßt sich wohl denken, daß vorläufig noch — der Ort war doch kaum zehn Jahre alt — jeder einzelne genug mit sich selber, mit der Einrichtung seines Hauses und seines Geschäftes zu tun hatte und schon aus diesem Grunde zunächst noch kein großes Interesse für Aufgaben, die die Gemeinde zu erfüllen gehabt hätte, vorhanden war.

Wenn aber der Amtmann keinen besonderen Trieb zeigte, für die Ausführung der von der Behörde erlassenen Verfassungsbestimmungegen zu sorgen, so hatte das neben seiner Überlastung mit Arbeiten und seiner möglicherweise vorhandenen Abneigung noch einen anderen Grund; er lag bei der Bürgerschaft in Bremen und war politischer Art. Gerade in dieser Zeit nämlich gab es zwischen Senat und Bürgerschaft einen langwierigen, heftigen Streit über ihre Kompetenzen bei der Verwaltung Bremerhavens. Im Grunde handelte es sich um eine ganz unbedeutende Sache. Der Senat hatte, in dem sehr vernünftigen Bestreben, aus dem raschen Aufblühen Bremerhavens auch für die Staatskasse einigen Nutzen zu ziehen, die Anordnung getroffen, daß für die guten Plätze am Hafen, die nördlich der Kirchenstraße neu ausgegeben werden sollten und die bereits sehr begehrt wurden, ein höherer Grundzins als der übliche erhoben wurde, nämlich 30 Taler statt wie sonst 20. Da nun ferner diese Grundstücke in erster Linie für Packhäuser bestimmt waren, also dem Großhandel vorbehalten bleiben sollten, so hielt es der Senat für angemessen, für den Fall, daß dort ein anderes Gewerbe betrieben wurde, noch eine besondere Abgabe zu erheben. Endlich wurde in den Fällen, wo ein Bauplatz in zwei oder mehrere Teile parzelliert wurde und also im allgemeinen ein höherer Nutzen daraus zu erwarten war, noch eine besondere einmalige „Recognitionsgebühr" verlangt. Eines Tages fiel es nun der Bürgerschaft ein, zu fragen, seit wann denn diese Grundsätze in Geltung seien, und sich darüber zu beschweren, daß sie nicht vorher gefragt worden sei. Sie kam dabei wieder auf ihre alte Behauptung zurück, wonach ihr zugesichert worden sei, daß in Bremerhaven als einer neuen Einrichtung die staatlichen Rechte nur von Senat und Bürgerschaft gemeinsam ausgeübt werden sollten. Dieser Konflikt begann mit einer Anfrage der Bürgerschaft am 6. Mai 1836 und dauerte bis in den März 1839. Irgendein Ergebnis hat er nicht gehabt. Drei Jahre lang trug die Bürgerschaft in seitenlangen Erklärungen ihre Theorien und Forderungen in bezug auf die Staatsgewalt vor; drei Jahre lang antwortete der Senat, darauf komme es nicht im geringsten an, es handle sich nur um die drei fraglichen Maßnahmen in Bremerhaven. Trotzdem ging auch er in langen Entgegnungen auf die Darlegungen der Bürgerschaft ein, obwohl er sie als „zum Teil in das Gebiet der Wissenschaft ein-

greifend" bezeichnete, und besonders Smidt — man hört seinen Ton bisweilen heraus — bewies mit seiner überlegenen Ironie, die natürlich nur noch mehr reizte, immer wieder, daß die Staatsgewalt allerdings bei Rat und Bürgerschaft gemeinsam liege, daß es aber außerdem in jedem Staate, „wie auch immer die Verfassungsformen heißen mögen", eine „mit einer gewissen Selbständigkeit ausgerüstete Regierungsgewalt" gebe, und das sei eben in Bremen der Senat. Die ganze doktrinäre und verbitterte Gründlichkeit der Bürgerschaft erklärt sich auch diesmal nur daraus, daß eine Reform der bremischen Verfassung gerade damals wieder lebhaft erörtert, aber von seiten des Senats, nicht ohne Schuld Smidts, durch allerlei Manöver vereitelt wurde. Es war dieselbe Erscheinung, die damals überall da im deutschen Vaterlande zu beobachten war, wo aufstrebende und gebildete, aber politisch noch ungeschulte Volkskreise sich ihren Anteil am Staatsleben zu erkämpfen suchten.

Während dieses Streites erließ nun der Senat von sich aus die Gemeindeordnung für Bremerhaven. Natürlich war die Bürgerschaft, die weder gefragt worden war, noch auch nur eine Mitteilung erhalten hatte, dadurch mehr als durch alles andere „befremdet", und sie sah sich am 23. Februar 1838 genötigt, „eine jede einseitige Anordnung des Senats in dieser Beziehung für wirkungslos und unverbindlich für den Staat zu erklären". Der Senat aber ließ sich dadurch keineswegs beirren; er konnte auch darauf hinweisen, daß seinerzeit die Gemeindeordnung in Vegesack ebenfalls ohne Befragung der Bürgerschaft eingeführt worden sei und diese damals mit keinem Wort Einspruch erhoben habe. Die Bürgerschaft ihrerseits blieb ebenso hartnäckig. Indem sie bedauerte, daß die Angelegenheit durch diese Maßnahme des Senats auf einen so „beklagenswerten Standpunkt" gekommen sei, verstieg sie sich zu der Behauptung: daß die Mutterstadt infolge der Gründung von Bremerhaven „in vielen Gewerben und Nahrungszweigen, besonders der Mittelklasse, jetzt schon bedeutend eingebüßt hat und noch mehr einzubüßen befürchtet". Es wurde der Ausweg vorgeschlagen, daß die Bremerhaven-Deputation, die ja aus Mitgliedern des Senats und der Bürgerschaft bestand, beauftragt werden solle, über die allgemeinen Grundsätze, nach denen Bremerhaven verwaltet werden solle, zu beraten und zu berichten. Damit waren beide Parteien einverstanden. Aber nun erhoben sich neue Schwierigkeiten bei der Frage, wieweit oder wie eng der Auftrag

der Deputation zu begrenzen sei. Die Erörterungen hörten zuletzt ohne bestimmtes Ergebnis auf. Man war offenbar endlich auf beiden Seiten zur Erkenntnis ihrer gänzlichen Zwecklosigkeit gekommen.

Die Folgen dieses langjährigen Kriegszustandes in der Regierung machten sich natürlich auch in Bremerhaven bemerkbar, zunächst darin, daß die Deputation von den neuen Bauplätzen am Hafen, obwohl dringend welche verlangt wurden, keine ausgeben konnte, da eine Erklärung der Bürgerschaft über die dort zu erhebenden Abgaben fehlte. Übrigens waren auch sonst in dem alten Gebiet kaum noch Grundstücke frei. Über die letzten wurde im Laufe des Jahres 1839 verfügt. Trotzdem wurde das neue Gelände bis zur heutigen Keilstraße, das bereits seit 1835 vermessen und aufgeteilt war, von der Deputation erst 1844 in Anspruch genommen. Die alten Grundstücke wurden daher allmählich höher und dichter bebaut; auch stiegen ihre Preise nicht unbeträchtlich über die Summe hinaus, die bei der Bemessung des Grundzinses ursprünglich angenommen war. Jedoch hatte nicht der Staat den Vorteil davon — denn Grundzins und Weinkauf blieben unverändert —, sondern nur der Besitzer, der ja ein unbeschränktes Veräußerungsrecht hatte. Erst als man 1844 anfing, die neuen Plätze nördlich der Kirchenstraße, von denen zunächst nur sehr wenige zur Verfügung gestellt wurden, an den Meistbietenden zu vergeben, erhielt auch der Staat seinen Anteil von der Wertsteigerung. Die für die Überlassung eines Grundstücks noch überher gezahlten Summen wurden als „außerordentlicher Weinkauf" bezeichnet. Sie betrugen für acht Plätze am Hafen und an der Leher Straße zusammen 9550 Taler, für den einzelnen also durchschnittlich 1200 Taler, während der bis dahin geforderte Grundzins von 20 Talern — der hier nun auf 30 Taler erhöht wurde — nur einem Kapitalwerte von 500—600 Talern entsprach. Übrigens wurde die früher vom Senat geforderte besondere Abgabe in dem Fall, daß die zu Packhäusern bestimmten Plätze am Hafen anderweitig benutzt wurden, für jetzt fallen gelassen, später aber bei einigen Grundstücken wieder eingeführt.

Die im Haushaltsplan vorgesehenen Ausgaben für Bremerhaven hat die Bürgerschaft jedoch auch in der Konfliktszeit fast alle bewilligt. Nur einmal, im Jahre 1838, versuchte sie ihrem Widerspruch gegen den Senat, besonders gegen den Erlaß der Gemeindeordnung für Bremerhaven, dadurch Nachdruck zu geben, daß sie die für den Ort — nicht

für den Hafen — geforderten Gelder verweigerte. Da es sich aber nur um kleine Posten handelte, scheinen weiter keine Nachteile daraus entstanden zu sein. Dagegen hat Senator Heineken später die Vermutung geäußert, daß dieser Konflikt und besonders der Einspruch der Bürgerschaft gegen die Gemeindeordnung wohl einer der Gründe dafür gewesen sein möge, daß die Bremerhavener Verfassung nicht wirksam geworden sei. Vielleicht, so meint er, habe man dem Amtmann damals einen Wink gegeben, sich mit der Ausführung nicht zu beeilen, und Thulesius werde diesen Wink nicht ungern befolgt haben.

Aber mag nun diese Vermutung zutreffen oder nicht, so hätte doch vom Jahre 1842 an der Entfaltung eines regeren kommunalen Lebens in Bremerhaven nichts mehr im Wege gestanden. Denn im vorhergehenden Dezember hatte die Deputation der Bürgerschaft endlich aus freien Stücken den Bericht erstattet, der während des Konfliktes vergeblich gefordert worden war: eine ausführliche Auseinandersetzung über die „weitere Ausbildung der Verhältnisse der Bewohner von Bremerhaven und ihre Beziehungen zum bremischen Staate". Darin wurden auch die Fragen der Gemeindeorganisation noch einmal eingehend erörtert, und die Bürgerschaft gab nun auch ihrerseits ihre Zustimmung zu den früheren Maßnahmen des Senates. Der neuen Gemeinde aber wurden jetzt außer dem, was in der vorläufigen Verfassung bereits genannt war, noch einige weitere Aufgaben zugeteilt: sowohl der Markt-, wie der Kirchenplatz — die ja beide bisher dem Staate gehört hatten — wurden ihr überwiesen, der erste unter der Bedingung, daß sie ihn auf ihre Kosten zu pflastern und zu unterhalten und stets für den Marktverkehr freizulassen habe, der zweite aber mit der Verpflichtung, dafür zu sorgen, daß spätestens in drei Jahren eigene kirchliche Anstalten in Bremerhaven beständen. Und diesmal hatte man auch die finanzielle Seite nicht vergessen und der Gemeinde eine Steuerquelle angegeben. Bremerhaven war bis dahin in diesem Punkte noch recht glücklich gewesen. In den ersten Jahren war es von Steuern überhaupt befreit gewesen. Dann waren 1837 einige kleine indirekte Abgaben eingeführt worden: bei Veräußerungen von Immobilien, von öffentlich verkauften Mobilien und Waren, bei Erbschaften und dazu Stempelabgaben jeder Art. Außerdem wurden die bremischen — sehr niedrigen — Ein- und Ausfuhrzölle erhoben, von denen übrigens die

zur Wiederausfuhr über See und die von Bord zu Bord umgeladenen Güter befreit waren. Mit dem Beginn des Jahres 1841 war dann die Grundsteuer hinzugekommen als erste direkte Staatssteuer, mit der man den jungen Ort die ersten Jahre noch verschont hatte. Nun sollte die erste Kommunalabgabe eingeführt werden. Da nämlich in Bremerhaven nicht, wie in Bremen, ein Zunftzwang bestand, die mancherlei Abgaben also, die damit verbunden waren, fortfielen, so hielt es die Deputation nicht für ungerecht, wenn die Gemeinde eine Gewerbesteuer erhöbe, und sie wies, mit Zustimmung der Bürgerschaft, ausdrücklich auf diese Steuerquelle hin, die bei dem immer noch schnell zunehmenden Wachstum des Ortes — er zählte jetzt 2000 Einwohner — gewiß nicht ertraglos gewesen wäre. Jedenfalls wäre sie wohl, zusammen mit den schon in der Gemeindeordnung genannten „Rezeptionsgeldern“ — den Gebühren, die die neu aufgenommenen Einwohner zu zahlen hatten — für die Aufgaben, die der Gemeinde jetzt übertragen waren, ausreichend gewesen.

Aber es geschah nichts in Bremerhaven, und wenn auch zuzugeben ist, daß es wohl in erster Linie Sache des Amtmanns und der Ortsvorstände gewesen wäre, etwas für ihre Gemeinde zu tun, so ist doch auch der Senat nicht ganz von aller Schuld freizusprechen, insofern als es ihm ja einmal hätte auffallen dürfen, daß eine Budgetvorlage, wie sie aus Vegesack regelmäßig kam, von Bremerhaven niemals eingereicht wurde! In der Tat, der „Geschäftsmechanismus“ des bremischen Senates scheint damals, wie Senator Heineken selbst zugab, einige Mängel gehabt zu haben, und es war sehr zu wünschen, daß diese „bei den gegenwärtigen Reformbewegungen“ — als diese Worte gesprochen wurden, schrieb man März 1848 — „auch endlich ihre so höchst nötige Berücksichtigung finden“ würden. Aber wenn im ganzen deutschen Vaterlande bei den Regierungen das politische Leben stagnierte, so konnte man von seinem jüngsten Gemeinwesen nicht verlangen, daß es dort anders war — um so weniger, als nicht auf diesem Gebiet seine Hauptaufgaben lagen. Was erfreulicherweise trotz aller politischen Hemmungen nicht stagnierte, weder in Bremerhaven noch sonst irgendwo in Deutschland, das war das wirtschaftliche Leben; davon zeugen, nach dem ersten Jahrzehnt, auch die nächsten ereignisreichen Jahre der Bremerhavener Geschichte.

ACHTES KAPITEL

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IN DEN VIERZIGER JAHREN

Grundsteinlegung der Kirche

Das Jahrzehnt von 1830—1840 hatte den Beginn des nationalen wirtschaftlichen Aufstiegs in Deutschland gebracht. Der Zollverein und die ersten Eisenbahnen waren seine sichtbarsten Zeichen. Aber im Ganzen, im Leben des Volkes, war noch bis zum Ende des Jahrzehnts von dem Nahen einer neuen Zeit nur wenig zu spüren. Erst in den 40er Jahren kam mit dem schnell fortschreitenden Bau der Eisenbahnen, den „dies arme, politisch zersplitterte Geschlecht" mit so überraschender Tatkraft und Entschlossenheit ins Werk setzte, eine so plötzliche Wandlung aller Lebensgewohnheiten, daß Deutschland in ganz kurzer Zeit „einen völlig veränderten Anblick darbot". Dasselbe Jahrzehnt sah die erste große politische Bewegung des deutschen Volkes. Mochte sie auch ihr Hauptziel nicht erreichen, so wurde im einzelnen doch manches gewonnen, was als dauernde Verbesserung blieb; manche mittelalterliche Freiheitsbeschränkung wurde jetzt erst endgültig beseitigt. Und vor allem waren überall Kräfte geweckt worden, die dem Volksganzen nicht wieder verloren gingen; fanden sie in der Politik keinen Raum zu erfolgreicher Betätigung, so wurden sie im Wirtschaftsleben wirksam: in den 50er Jahren entstanden die ersten Großbetriebe im Bankwesen, in der Industrie und in der Seeschiffahrt; 1857 wurde der Norddeutsche Lloyd gegründet.

Von beiden Bewegungen, der politischen nicht weniger wie der wirtschaftlichen, ist auch in der Bremerhavener Geschichte nicht Unwichtiges zu berichten, und gerade die Jahre um 1848 sind eine besonders bedeutungsvolle Zeit in der Entwicklung unserer Stadt. Man fühlte selbst, schon vor 1848, den „Anfang eines neuen Ab-

schnitts“: es „ist für unseren Hafenort die erste Periode, in welcher die Sorge für das zur Erhaltung und zum Wachstum der jungen Schöpfung Notwendigste alle Kräfte in Anspruch nahm, wohl als geschlossen zu betrachten, und es beginnt nunmehr die zweite, in welcher sich die Blicke von dem Bedürfnis des äußeren Lebens zu höheren Zwecken erheben, wo sich zu den materiellen auch die geistigen Interessen gesellen“. Der Anlaß, bei dem diese Worte in der — zwei Jahre vorher gegründeten — „Weserzeitung“ geschrieben wurden, war die Grundsteinlegung der Kirche in Bremerhaven am 29. Mai 1846. Bürgermeister Smidt selbst hatte es sich auch diesmal trotz seiner 72 Jahre nicht nehmen lassen, sein unvermindertes Interesse für die von ihm gegründete Stadt durch persönliche Anwesenheit zu bekunden. Es war innerhalb weniger Wochen die zweite Feier in Bremerhaven, an der er teilnahm.

Einen Monat zuvor war er selber der Mittelpunkt der Festlichkeiten gewesen: man beging am 26. April den Tag, an dem er vor 25 Jahren zum Bürgermeister gewählt worden war. Da der Jubilar an dem Festtage selbst natürlich in Bremen in Anspruch genommen war, so hatte man in Bremerhaven zunächst ohne ihn feiern müssen. Schon bei Sonnenaufgang hatte es mit Kanonenschüssen angefangen; um 7 Uhr früh wurde auf dem Marktplatz von den Einwohnern der Choral „Nun danket alle Gott“ und danach das von einem leider unbekannten heimischen Dichter verfaßte „Bremerhavener Lied“ gesungen:

„Denkt ihr daran, an diesen Tag der Wonne,
Wes Name heut den frohen Staat durchtönt?
Wem Bürgerlieb', als heil'ge Ruhmessonne,
Den Jubeltag im würd'gen Amt verschönt?
Die Flaggen wehn, Kanonenschall verkündet
Der Brust Empfinden für den teuren Mann:
Heil unserm Smidt, der unsre Stadt gegründet —
Wir Bremerhav'ner denken froh daran.“

In der zweiten Strophe hieß es mit Beziehung auf das erste transatlantische Dampfschiff, das damals in Bremerhaven erwartet wurde:

„Wenn bald der Lauf des Jahres sich gerundet,
Zieht dampfumwölkt die neue Welt heran —
Heil unserm Smidt, der unsern Port gegründet!
Wir Bremerhav'ner denken stolz daran.“

Und dann folgte, mit einem ähnlichen Kehrreim, noch eine dritte, ebenso wirkungsvolle Strophe. Danach hielt der Kandidat Pralle, der Leiter der höheren Knabenschule, „eine sehr schöne Rede". Alle Einwohner, so heißt es in einem Brief des Gastwirts Garrels, „hatten sich eingefunden und ließen den guten Bürgermeister hochleben. Das Schwenken der Hüte und immer wiederkehrende Hurrah wollte kein Ende nehmen". Weiter wurde das Fest durch oldenburgische Militärmusik und am Abend durch eine große Illumination verschönt; auf dem Marktplatz aber wehte „von einer großen Stange die deutsche Flagge: schwarz-rot-gold. Wie vergnügt wir alle sind, kannst Du leicht denken", schreibt Hinrich Garrels. Eine Deputation war in Bremen gewesen und hatte das Geschenk Bremerhavens an Smidt überreicht: einen schönen silbernen Tabakskasten, auf dem in der Mitte ein Bild des Hafens, an der Seite Smidts Wappen, mit einem Lorbeerkranz und der Bürgerkrone verziert, eingraviert war; dazu einen rot und weiß gestreiften Korb mit einigen hundert echt holländischen weißen Tonpfeifen nebst einer silbernen Kapsel und einer Menge feinsten Tabaks.

Am folgenden Tage, einem Montag, feierte man noch einmal in Bremerhaven, da man den Jubilar selbst erwartete. Er erschien aber erst am Dienstag in Begleitung einiger auswärtiger Festgäste, denen er die Hafenanlagen zeigen wollte. Gegen Mittag kam das Dampfschiff, das schon auf der ganzen Fahrt überall mit Kanonenschüssen begrüßt worden war, in Bremerhaven an und landete an der Anlegebrücke bei Langes Dock in der Geeste. Smidt, der eine von den neugeschenkten Tonpfeifen in der Hand hielt, wurde begeistert begrüßt. Weiß gekleidete Mädchen streuten Blumen auf dem Wege zum Hafenhause, und als er nachher bei seinem Rundgang durch die Stadt auf den Marktplatz kam, ertönte plötzlich aus einem der Häuser das „Bremerhavener Lied". Die Sänger folgten ihm sogar, als er nun zum Kirchenplatz weiter ging. Schon um 2 Uhr mußten die Gäste wieder zurück, und Smidt, der bereits um 5 Uhr morgens von Bremen hatte abfahren müssen, wird wohl nach allen Anstrengungen — sie dauerten nun schon den vierten Tag — im Grunde seines Herzens nicht böse darüber gewesen sein. Die Bremerhavener aber werden, wie sie es nach dem unverdächtigen Zeugnis von Hinrich Garrels schon am Sonntag getan hatten, gewiß auch an diesem Tag noch „manche Flasche auf das Wohl des Jubilars geleert" haben.

Er hatte es wirklich verdient, daß man ihn feierte, nicht bloß als den Gründer, sondern auch als den unermüdlichen Förderer und Freund der jungen Gemeinde. Wenn kurze Zeit nach diesen Festtagen der Grundstein zur Kirche gelegt werden konnte und damit ein neuer bedeutungsvoller Schritt auf dem Wege zur Bildung einer selbständigen Stadt Bremerhaven geschah, so war auch das zum größten Teile Smidt zu verdanken. Er regierte ja doch auch jetzt noch, als 70jähriger, seinen kleinen Staat in allem und jedem. Man wird — trotz der vielen auf sein Wohl geleerten Flaschen — kaum sagen dürfen, daß die Bremer ihn eigentlich geliebt hätten. Er war zu sehr Herrscher, um wirklich populär zu sein. Aber man wußte auch, daß es für ihn keinen anderen Gedanken gab als das Wohl seiner Vaterstadt, und man wußte, daß er erreichte, was er für nötig hielt; man verstand, was dieser Mann für Bremen bedeutete. Und wenn er auch Herrscher war — „Demokrat, um Autokrat zu sein" — und Widerspruch nur theoretisch vertrug, so war er doch nicht unnahbar. Sein Wesen hatte schon im Äußern etwas Gewinnendes. Er war nicht imponierend von Gestalt, eher derb und gedrungen, seine Erscheinung „fast bäurisch". „Hastig-schiebend, ganz mit sich und seinen Plänen beschäftigt," ging er durch die Straßen, „ohne Noblesse, ohne Grandezza," stets in derselben unmodernen schwarzen Kleidung, einem „nonchalanten Anzug", mit dem er ebenso im Bremer Senat wie unter den Diplomaten des Bundestages erschien. Das gab ihm denn wieder etwas Gemütliches. Sein breites Gesicht mit den kleinen stechenden Augen war beim Sprechen häufig zum Lächeln verzogen. Man sah ihm die selbstbewußte und sichere, listig-gutmütige Überlegenheit an. Übrigens war er ein liebenswürdiger und geistvoller Gesellschafter und unterhielt sich auch über Staatsangelegenheiten frei und offen mit jedermann. Er hatte die nicht häufige Fähigkeit, über dem Kleinen nicht das Große und über dem Großen nicht das Kleine zu übersehen, eine unschätzbare Gabe zumal für dieses Staatswesen, in dem Partikularismus und weltweites Denken so seltsam nah beieinander lagen. Er konnte sich ebenso gründlich mit den Aussichten des Welthandels in Südamerika wie mit den Gemeindeverhältnissen in Vegesack beschäftigen, und so wußte er auch bei dem jüngsten Gliede des bremischen Staates, seiner eigensten Schöpfung, nicht nur die diplomatischen Verhandlungen zu führen,

die ihr zum Leben verhalfen, nicht nur für den Bau von Hafen und Stadt großzügig zu sorgen, sondern er hatte auch weiterhin für alle Einzelheiten der neuen Gemeinde Interesse und Verständnis, und von seiner Entscheidung hing letzten Endes auch in diesen Dingen alles ab, mochte es sich nun um die Einrichtung einer Privatschule oder um den Bau von Kochhäusern handeln oder schließlich auch um die wichtigere Frage, ob und wann das junge Gemeinwesen nun endlich auch eine kirchliche Selbständigkeit erhalten sollte.

In Aussicht genommen war sie ja von Anfang an. Schon bei den Verhandlungen mit Hannover 1825—27 hatte Smidt großen Wert darauf gelegt, und die Forderung der Leher, der neue Hafen sollte für immer nach Lehe eingepfarrt werden, war daher gleich von der hannoverschen Regierung zurückgewiesen worden. Der Staatsvertrag vom 11. Januar 1827 besagte denn auch nur — in dem zweiten der beigefügten Separatartikel, die die Übergangsbestimmungen enthielten —, daß die Einwohner Bremerhavens die Kirchen- und Schulanstalten Lehes gegen Erlegung der üblichen Gebühren benutzen dürften, „bis für Errichtung eigener Kirchen- und Schulanstalten in gedachtem Distrikt von Seiten der Freien Hansestadt Bremen Sorge getragen worden". Natürlicherweise mußte nun diese Sorge neben den zunächst so viel dringenderen Aufgaben materieller Art erst einmal zurücktreten, und es war das dank dem nachbarlichen Entgegenkommen Hannovers für die erste Zeit ja auch ohne Schaden möglich. An Bemühungen, wenigstens einiges für den späteren Bau einer eigenen Kirche vorzubereiten, hat es aber auch bereits in diesen Jahren nicht gefehlt. 1833 wurde bei der Verteilung ehemaliger geistlicher Güter ein Kapitalbetrag von 1000 Talern für diesen Zweck zur Verfügung gestellt — „wie fern auch jetzt noch", so heißt es in dem Bericht, „die Zeit scheinen mag, wo es notwendig werden könnte, in diesem neuen Hafenort eine eigene kirchliche Anstalt zu begründen". Eine andere Geldquelle hatte der Amtmann in Bremerhaven erschlossen. Es kam, besonders bei Schiffen, häufig vor, daß jemand um die Erlaubnis bat, eine besonders dringende Arbeit am Sonntag vornehmen zu dürfen. Diese Erlaubnis mußte unentgeltlich erteilt werden, wenn die Notwendigkeit der Arbeit nachgewiesen war. Da aber der Amtmann wegen der zuweilen sehr großen Zahl solcher Gesuche nicht immer imstande war, sie genau

auf ihre Berechtigung zu prüfen, hatte er den Brauch eingeführt, daß jeder, der die Erlaubnis haben wollte, dafür eine kleine Abgabe zu mildtätigen Zwecken zu bezahlen hatte. Alle waren damit einverstanden gewesen, und der Amtmann hatte dadurch einen Anhalt, ob die Bitte wirklich begründet war; denn es war ja anzunehmen, daß sich niemand ohne Not zu einer Geldzahlung drängen würde. Auch der Senat hatte schon 1833 diesen Gebrauch anerkannt, dadurch, daß er bei der Einrichtung der vorläufigen Schul- und Armenpflege ihr unter anderm auch diese „Sonntagsgelder" als Einnahmen zugewiesen hatte. Es waren aber die einkommenden Beträge schließlich nur für einen Fond zu dem späteren Kirchenbau verwandt worden. Eines Tages jedoch kam diese Sache der Bürgerschaft zu Ohren, und da es gerade in der Konfliktszeit war, im Jahre 1838, so verfehlte sie nicht, dem Senat ihr größtes Mißfallen über diese Gesetzwidrigkeit auszusprechen. Darauf mußte denn dem Amtmann die weitere Handhabung dieses Brauches verboten werden.

Inzwischen war vom Senate schon auf einen Platz für die künftige Kirche sowie für Pfarrhaus und Schule „fördersamst Bedacht genommen worden". Bei der Aufteilung des neuen Geländes nördlich der Kirchenstraße 1835 war eins der sechs neu gewonnenen „Quartiere", der heutige Kirchenplatz, freilich erst mit der Hälfte seiner jetzigen Größe, für diese Gebäude bestimmt worden. Von dem Bau selbst aber war vorläufig noch keine Rede. Erst im Beginn der 40er Jahre fing man an, ernstlich an die Ausführung des Planes zu denken. Bremerhaven selbst zählte bereits über 2000 Einwohner, dazu kam die Menge der Auswanderer, die häufig lange im Orte bleiben mußten; die Gemeinde war also groß genug, um eine eigene Kirche beanspruchen zu können, zumal da die einzige Kirche in Lehe, die Dionysiuskirche, nur klein und von Bremerhaven doch ziemlich weit entfernt war. So war es, wie die Deputation in einem Bericht an die Bürgerschaft hervorhebt, unvermeidlich, daß der weite Weg und „die in jener Gegend vorherrschende rauhe Witterung" manchen vom Besuch der Leher Kirche zurückhielten. Am 18. Februar 1840 wurde die erste von 137 Einwohnern unterschriebene Petitition aus Bremerhaven „um Erlangung einer eigenen Kirche und der damit verbundenen Einrichtungen" an den Senat gesandt. Aber es dauerte noch anderthalb Jahre, bis endlich ein Schritt geschah. Im Dezem-

ber 1841 beantragte der Senat bei der Bürgerschaft die Zustimmung zu der Überweisung des Kirchenplatzes — noch in seiner ursprünglichen Gestalt, bis zu einer zwischen der heutigen Markt- und Grünen Straße geplanten Verbindungsstraße — an die Gemeinde Bremerhaven; sie sollte sich dabei verpflichten, dafür zu sorgen, „daß in spätestens drei Jahren durch den Bestand hinreichender eigener kirchlicher Anstalten zu Bremerhaven eine Fortsetzung der desfallsigen Verbindung mit dem Flecken Lehe nicht weiter erforderlich sein werde". Am 4. Januar 1842 gab die Bürgerschaft ihre Genehmigung mit dem Wunsche, „daß ein Hochweiser Rat durch eine möglichst freie, den jetzigen Zeitverhältnissen angemessene kirchliche Einrichtung der Freudigkeit für die Beförderung dieses verdienstlichen Werkes erhöhen möge".

Obwohl bei der Übergabe des Kirchenplatzes — die durch Senatsbeschluß vom 16. März ausgesprochen wurde — der Gemeinde die Bedingung auferlegt war, ihrerseits für den Bau zu sorgen, mußten die nächsten Schritte doch wohl von den bremischen Behörden getan werden. Denn die Gemeinde Bremerhaven hatte ja trotz der Gemeindeordnung von 1837 kaum ein selbständiges kommunales Leben. Inzwischen war beim Senate bereits eine zweite Petition von 21 Bremer Kapitänen eingereicht worden (im Januar 1842), in der die Kirche ganz besonders auch im Interesse der nicht in Bremerhaven wohnenden bremischen und fremden Schiffer gefordert wurde. Da nahm denn endlich Bürgermeister Smidt selbst sich der Sache an. Er berief bald nach Ostern 1842 an einem Sonntage einige angesehene Bürger aus Bremerhaven zu sich. Da es sich um den Bau einer Kirche in Bremerhaven handelte, so werde er es, meinte er zu seinen Besuchern, wohl verantworten können, daß er sie für diesmal vom Kirchenbesuch abhalte. Er schlug nun vor, für die beiden evangelischen Konfessionen, die lutherische und die reformierte, die in Bremen noch streng getrennt waren und sich gelegentlich auch wohl noch scharf bekämpften, in Bremerhaven eine „vereinigte evangelische Gemeinde" zu schaffen, wie sie das bremische Gebiet bereits in Horn und in Vegesack kannte. Es hatte das auch den Vorteil, daß man die finanziellen Lasten, die eine doppelte kirchliche Organisation für den kleinen Ort mit sich gebracht hätte, vermied. Die Erschienenen erklärten sich damit einverstanden, und auch aus der Bevölkerung

wurde kein Widerspruch laut. So wurde nun eine evangelische Kirchengemeinde vom Senate anerkannt und ein vorläufiger Kirchenvorstand ernannt. Von seinen fünf Mitgliedern waren drei reformiert: Friedrich Bagelmann, Simon Abegg und der Vorsitzende, Amtmann Thulesius; der lutherischen Konfession gehörten J. G. Claussen und P. H. Ulrichs an. Es erhob sich nun zunächst die Frage, wie das Geld für den Kirchenbau zu beschaffen sei. Die Gemeinde war natürlich nicht imstande dazu. Aus ihrer Mitte war bisher nur ein Kapital von ungefähr 1000 Talern durch freiwillige Beiträge aufgebracht worden. Außerdem stand die aus den geistlichen Gütern überwiesene Summe, die übrigens nur zur Dotation des künftigen Predigers bestimmt war, zur Verfügung. Es war aber von vornherein klar, daß der Bau besonders teuer werden würde, da ja in dem weichen Marschboden allein schon die Fundamentierung für ein so großes Gebäude sehr kostspielig war. Die Gemeinde erklärte daher, die Übertragung des Kirchenplatzes unter der damit verbundenen Bedingung, daß der Bau in drei Jahren vollendet sein müsse, nur dann annehmen zu können, wenn sie hinreichende Unterstützung erhielte, und der Kirchenausschuß bat den Senat, im ganzen bremischen Staatsgebiet eine Sammlung für den Kirchenbau veranstalten zu lassen. Der Wunsch wurde erfüllt und der Beginn der Sammlung auf den 10. Mai festgesetzt. Da mußte die Bekanntmachung noch an demselben Tage, an dem sie erlassen wurde, widerrufen werden: es war die Nachricht von dem furchtbaren dreitägigen Brande eingetroffen, der seit dem Himmelfahrtstage (5. Mai) einen großen Teil von Hamburg zerstörte. Nun mußte die „geringere Not der größeren weichen". Man mußte die Sammlung für Bremerhaven verschieben, um zunächst mit allen Kräften der so schwer heimgesuchten Schwesterstadt helfen zu können.

Erst im Februar 1843 wurde das unterbrochene Werk für Bremerhaven mit einer Verordnung des Senats von neuem wieder aufgenommen. Es ist Smidt selbst, der hier zu seinen Bremern spricht. Wenigstens läßt der Wortlaut der Bekanntmachung darauf schließen, daß er der Verfasser ist. Er verstand die seltene Kunst, auch in amtlichen Kundgebungen einen Ton warmer Menschlichkeit zur Geltung zu bringen. Jene Hilfeleistung für Hamburg, so heißt es da, sei „schon um des Gewissens willen und aus Dankbarkeit gegen Gott,

der uns mit einem ähnlichen gewaltigen Schicksal verschont hatte", erfolgt. „Davon können wir also den Bremerhavenern nichts in Anrechnung bringen. Haben sie doch damals selbst nach besten Kräften das Ihrige getan." Er erinnert dann daran, daß das eben aus den Trümmern erstandene Hamburg schon wieder den Bau von drei großen Kirchen „mit dem angestrengtesten Eifer" sich angelegen sein lasse. „Sollten wir, mit ähnlicher Last verschont geblieben, denn nicht für die Erbauung einer Kirche von mäßigerem Umfange, und dazu an einem Orte, durch dessen Begründung sich die Quellen unseres Wohlstands mit neuem Segen ergossen, ausreichend sorgen wollen?"

Der Aufruf war nicht vergeblich gewesen. Nach einer Sammlung von zwei Monaten konnte der Senat für ein Ergebnis von 15616 Talern danken. Inzwischen war in Bremerhaven eine wöchentliche „Grotensammlung" zum Besten des Kirchenbaues eingerichtet, d. h. die Geber verpflichteten sich, jede Woche einen „Groten" (nach unserm Gelde nicht ganz 5 Pfennig) beizusteuern. Im nächsten Jahre wurde dieses Beispiel auch in Bremen nachgeahmt. Die Kapitäne bremischer Schiffe sammelten im Auslande Geld und erhielten dazu vom Senat eine in vier Sprachen — Deutsch, Englisch, Französisch und Spanisch — abgefaßte Legitimation. Im Sommer 1844 stellte der Ortsvorstand W. Lueder 2000 Taler aus der Gemeindekasse, die ja bei dem Mangel jeglichen kommunalen Lebens kaum Ausgaben hatte, leihweise zur Verfügung. Aber diese Verleihung wurde vom Senate nicht genehmigt.

Anscheinend waren auch ohnedies für den Anfang hinreichende Mittel vorhanden, und so konnte jetzt mit dem Bau, dessen Kosten man auf etwa 40 000 Taler schätzte, begonnen werden. Der Kirchenplatz war auf ein Gutachten van Ronzelens bis zur Langen Straße vergrößert worden. Auch wurde der Gemeinde die Einhaltung jener Frist von drei Jahren, die bei der Überweisung des Kirchenplatzes zur Bedingung gemacht war, erlassen, da ja bereits zwei Jahre davon verstrichen waren, ohne daß bisher etwas Ernstliches hatte geschehen können. Endlich im Sommer 1844 konnten die Fundamante gelegt werden. Den Entwurf hatte der bremische Architekt Carl Poppe gemacht. Ihm war auch die Leitung des Baues übertragen. Schiff und Altarchor wurden auf eine etwa 60 cm hohe und $4^1/_2$ m breite fest-

gestampfte Schicht von grobem Weserkies gegründet; auf ihr lag ein mit Querstangen verbundener Schwellrost von etwa $3^1/_2$ m Breite. Die Fundamentierung des Turmes bestand aus acht „Brunnen", d. h. mit Bauschutt ausgefüllten Steinzylindern von 15 m Tiefe und $2^1/_2$ m Durchmesser. Der Baurat van Ronzelen hatte zwar gegen die Art der Fundamentierung Einwände erhoben und sie als nicht gegügend bezeichnet. Er hatte eine Unterrammung des ganzen Gebäudes mit Pfählen für nötig erklärt. Smidt fürchtete jedoch, daß daraus ein Prinzipienstreit der Fachleute und damit unnötige Weiterungen entstehen könnten, und da auch andere die Bedenken für unbegründet hielten, so wurde van Ronzelen bestimmt, seine Änderungsvorschläge zurückzuziehen. Die Arbeit an den Fundamenten nahm fast zwei Jahre in Anspruch. Erst im Frühjahr 1846 war man soweit, daß der Grundstein gelegt werden konnte. Am Freitag, den 29. Mai fand die Feierlichkeit statt. Bürgermeister Smidt und eine Reihe von anderen Herren aus Bremen kamen vormittags mit dem Dampfschiff an und begaben sich dann, wie die „Weser-Zeitung" berichtet, mit den schon versammelten Behörden und den Gemeindemitgliedern Bremerhavens „in feierlichem Zuge, unter Anführung der Militärmusik und der Schuljugend in festlichen Kleidern, unter Absingung eines Chorals vom Markt nach dem Bauplatze, wo für die künftige Kirche das Fundament gelegt und durch wehende Flaggen schon von weitem sichtbar war". Es sprachen zuerst Bürgermeister Smidt und Pastor Mallet aus Bremen. Nach der Grundsteinlegung beendigte Domprediger Merkel die Feier mit einem Gebet. Bei dem Festmahl, das darauf im Hafenhause stattfand, erinnerte Smidt daran, daß übers Jahr die Amerikaner — mit der in Aussicht genommenen Dampfschiffahrt — nach Bremerhaven kommen würden. „Wo immer in Amerika eine Stadt gegründet wird, da steckt man zunächst den Platz für die Kirche ab und erbaut diese zuerst. Was werden die Amerikaner sagen, wenn übers Jahr unsere Kirche noch nicht vollendet ist?" Und er knüpfte daran die Mahnung, den Bau mit allen Kräften zu fördern.

Ein Jahr lang wurde nun weiter gebaut. Im Mai 1847 beschloß auch die Bürgerschaft in Bremen, ihrerseits noch einmal etwas für den Kirchenbau zu tun: sie beantragte beim Senat, er möge zunächst für fünf Jahre die Vornahme von „Sonntagsarbeiten" an Bord

der Schiffe zu Bremerhaven „in eiligen Fällen" gestatten und dafür eine Abgabe von 2 Groten für die Last zum Besten der Kirche in Bremerhaven durch das dortige Amt erheben lassen. Es war ungefähr dieselbe Einrichtung, die die Bürgerschaft neun Jahre vorher als gesetzwidrig verboten hatte. Nun war es zwar ein etwas seltsames Zusammentreffen, daß der Kirchenbau auf solche Weise durch „Entheiligung des Sonntags" gefördert werden sollte, und manche Kreise nahmen denn auch Anstoß daran. Der Senat jedoch genehmigte den Vorschlag, und die Abgabe brachte vom Mai bis zum Dezember bereits 1545 Taler ein.

Aber das Geld kam dem Zweck, für den es bestimmt war, schon nicht mehr unmittelbar zugute. Denn im Laufe dieses Jahres mußte der Kirchenbau eingestellt werden. Es zeigte sich, daß die Erfahrung des Baurats van Ronzelen doch richtig geurteilt hatte: die Fundamente waren zu schwach. Der Turm neigte schon in einer Höhe von 7 m etwa 10 cm nach Süden hinüber. Auch das Kirchenschiff hatte sich gesenkt und wies auf der Südseite in einer Höhe von kaum 3 m über dem Sockel bereits über 5 cm breite Risse auf. Ebenso waren auf der Nordseite Risse, wenn auch nur kleinere, entstanden. Unter diesen Verhältnissen war der Weiterbau unmöglich. Das Gemäuer blieb als eine Ruine stehen. Schon damals ist die Vermutung geäußert worden, der eigentliche Grund dieses Mißgeschickes sei darin zu suchen, daß gerade an der Stelle, wo die Kirche erbaut werden sollte, der Wallgraben der alten Karlsburg vorüber geführt habe, und ein Blick auf einen Plan von 1831, in den die Grenzen der Festung, wie sie vor Anlage der Straßen noch zu erkennen waren, eingezeichnet sind, macht diese Vermutung zur Gewißheit: der Graben läuft etwas südlich von der Mitte über den Kirchenplatz, also genau da, wohin die Südmauer der Kirche zu stehen kam.

Man darf von dem Plane des Kirchenbaus in Bremerhaven wirklich sagen, daß er vom Unglück verfolgt war. Nach dem Fehlschlag der ersten, 1842 in Aussicht genommenen Sammlung, die durch den Brand von Hamburg verhindert wurde, war dies der zweite, — aber es war nicht der letzte. An gutem Willen fehlte es freilich, nachdem die Sache nun seit fünf Jahren im Gang war, auch jetzt nicht. Im Frühjahr 1848 — es war eben wieder ein wenig Geld aufgebracht worden — berief der Amtmann Thulesius eine Ver-

sammlung, in der er vorschlug, den früher ernannten Kirchenvorstand mit den Vorbereitungen zu einem Neubau zu beauftragen. Die Versammlung war jedoch damit nicht einverstanden. Sie wollte selber einen Kirchenvorstand wählen und bestimmte zwölf Bürger, aus beiden Konfessionen, dazu. Es sah beinahe so aus, als ob diese Opposition ein wenig politische Gründe hatte, als wollte man damit die Forderung eines Rechtes auf politische Selbstbestimmung zum Ausdruck bringen, — und es war auch der Fall. An demselben Tage brach in Paris die Februarrevolution aus, und in den Aufregungen, die sie in den seit Monaten und Jahren politisch erhitzten Gemütern ganz Deutschlands, in Bremen und auch in Bremerhaven verursachte, ging auch der Plan eines Neubaus unserer Kirche zunächst einmal unter.

Aber ein kleiner Fortschritt auf dem Gebiete des kirchlichen Lebens wurde in diesen Jahren doch noch erreicht. Eine Anzahl von Bremer Bürgern hatte mit Unterstützung von Senator Fritze, Smidts altem Mitarbeiter aus der Zeit der Gründung Bremerhavens, in einem Privathause einen Betsaal herrichten lassen. Von Feierlichkeit mag dieser Raum freilich wenig an sich gehabt haben. Er lag in der Grünen Straße — die gerade neu angelegt war — im ersten Stockwerk eines Packhauses. Es führte nur an der Seite eine hölzerne Treppe hinauf, und darunter hatte der Fährpächter und Fuhrwerksbesitzer Eide Siebs seinen Pferdestall. In diesem Betsaal hielt der Rektor der reformierten Knabenschule in Lehe, Kandidat Dreier, am 25. März 1849 die erste Predigt. Schon die nächste Zeit brachte jedoch eine bedeutende Verbesserung. 1850 wurde das Auswandererhaus vollendet, das eine Kapelle enthielt; für sie wurde Dreier als Pastor angestellt. Wurde auch die kirchliche Verbindung Bremerhavens mit Lehe dadurch noch nicht gelöst, so erhielt doch der neue Seelsorger die Erlaubnis, in Bremerhaven Gemeindegottesdienste abzuhalten und Parochialhandlungen — Taufen, Trauungen, Konfirmandenunterricht, Einsegnungen — vorzunehmen. Noch fünf Jahre lang mußte sich Bremerhaven mit dieser vorläufigen Einrichtung begnügen, bis es endlich 1855 eine eigene Kirche bekam.

Die Gründung von Geestemünde

So war nun freilich von jetzt ab mehr als bisher dafür gesorgt, daß in Bremerhaven „sich zu den materiellen auch die geistigen

Interessen gesellten". Aber daß sie eine größere Rolle im Leben des Ortes spielen würden, war für die nächste Zeit doch noch keineswegs zu erwarten. Und es konnte auch aus vielerlei Gründen noch nicht anders sein. Denn für das gesamte Vaterland lag die Sache ja gerade umgekehrt: es fing nach allzu langer und allzu ausschließlicher Beschäftigung mit geistigen Dingen gerade jetzt erst an, auch den Gütern dieser Welt seine Aufmerksamkeit zuzuwenden, und gerade den bisher gering geschätzten Seestädten an der Nordsee fielen die wichtigsten Aufgaben bei dieser notwendigen und erfreulichen Wandlung zu. So mußten denn natürlicherweise auch jetzt noch die „materiellen Interessen" in Bremerhaven bei weitem, ja, vielleicht in noch viel höherem Maße als bisher überwiegen. Aber es handelte sich nun allmählich um Dinge, die keineswegs nur für Bremerhaven, auch nicht bloß für den Weserhandel, sondern für ganz Deutschland von Wichtigkeit waren.

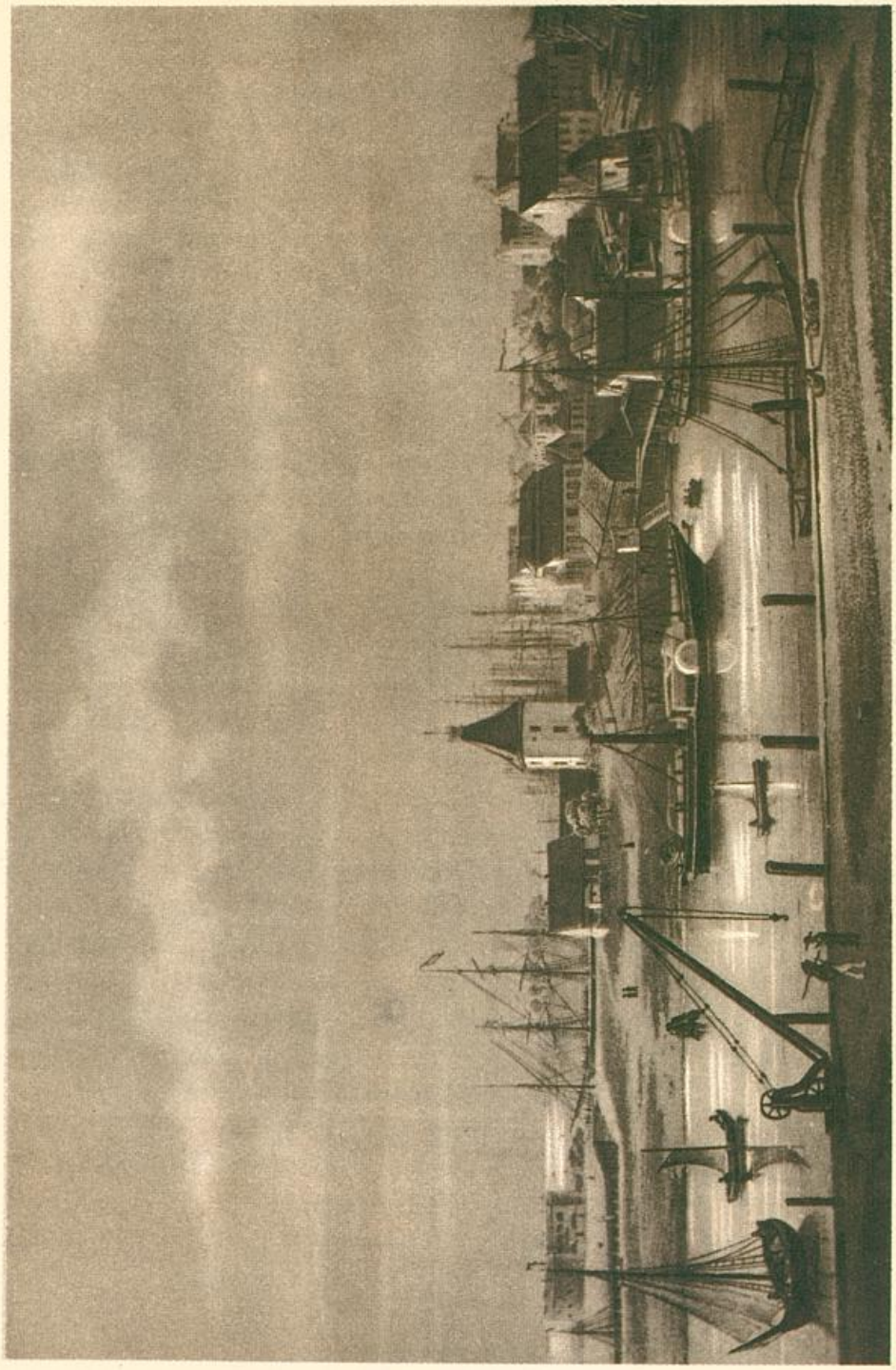
Es ist ein absonderlicher, aber für Bremerhaven sehr sinnvoller Zufall, daß dasselbe Jahr, das für das geistige, vielmehr das geistliche Leben des Ortes einen so traurigen Mißerfolg brachte, für seine wirtschaftliche Entwicklung — genau zwanzig Jahre nach der Begründung des Hafens — eins der allerbedeutungsvollsten geworden ist. In diesem Jahre, so darf man sagen, fing Bremen-Bremerhaven an, ein moderner Seehafen zu werden. Die drei großen Verkehrsmittel, die das 19. Jahrhundert neu geschaffen hat, wurden alle in diesem einen Jahre entweder Bremen oder Bremerhaven zuteil: am 1. Januar 1847 wurde der elektrische Telegraph zwischen Bremerhaven und Bremen eröffnet — die erste Leitung auf größere Entfernung in Deutschland—; am 19. Juni 1847 landete der amerikanische Steamer „Washington" in Bremerhaven — das erste Dampfschiff, das von Amerika nach dem europäischen Kontinent fuhr —; und am 12. Dezember 1847 wurde die Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Das letzte hatte die meiste Arbeit gekostet. Seine Vorgeschichte reichte mehr als zwanzig Jahre zurück. Bereits 1825 war ja davon die Rede gewesen, und in den Vertrag vom 11. Januar 1827 war in Artikel 16 die Bestimmung aufgenommen worden, daß „die Frage, ob und wie die neuesten künstlichen Wegeverbesserungen auf den bedeutendsten Kommunikationsstraßen beider Staaten in Anwendung zu bringen

seien", künftigen Verhandlungen vorbehalten bleiben solle. Allerdings hatte man ja damals noch nicht an die Benutzung der Dampfkraft, sondern nur an die Legung von Schienen, auf denen dann die Wagen von Pferden fortbewegt werden sollten, — an Pferdebahnen also, wie wir heute sagen würden — gedacht. Schon damals hatte sich der Ältermann Bolte an der dadurch erreichbaren „ungeheuren" Geschwindigkeit von $1^1/_2$ Stunden für die Meile begeistert. Seitdem hatten die Erörterungen darüber eigentlich niemals geruht, und allerlei mehr oder weniger abenteuerliche Pläne, in denen auch die Unterweser eine Rolle spielte, wurden ersonnen. Ein unternehmender Kopf, der den ganzen Elb- und Weserhandel mit einem Schlage für Hannover gewinnen wollte, schlug zu diesem Zweck 1834 eine direkte Bahn nach Bederkesa zum Anschluß an einen damals geplanten Kanal zwischen Weser und Elbe vor. Der Plan einer Bahn nach Bremerhaven scheint sogar vor 1830 schon einmal ernstlich erwogen worden zu sein. Seit 1832 beschäftigte dann der Bahnbau Hannover—Bremen die Gemüter immer wieder. 1835 wurde zur Beratung dieser Frage ein Ausschuß unter dem Vorsitze Smidts gebildet, der auch bereits mit Hannover darüber korrespondierte. Aber noch fünf Jahre später hatte die offizielle Anfrage Smidts, ob der Senat 500000 Taler für die Sache bewilligen wolle, keinen andern Erfolg als den, daß sie große Heiterkeit erregte. Arnold Duckwitz gelang es endlich, die Sache wirklich in Gang zu bringen. Er war damals bereits der „Führer und Flügelmann der bremischen Kaufmannschaft". Obwohl er noch Privatmann war, hatte Smidt ihn als kaufmännischen Berater mitgenommen, als er 1840 in Berlin über einen Vertrag mit dem Zollverein zu verhandeln hatte. Damals hat die enge Freundschaft und Zusammenarbeit zwischen den beiden Männern, den bedeutendsten bremischen Politikern des 19. Jahrhunderts, begonnen. An Duckwitz wandte sich Smidt im Oktober 1840 und klagte ihm seine Not darüber, daß die Eisenbahnangelegenheit nicht vorwärts komme. Wenige Wochen später waren Kaufmannschaft, Kollegium der Älterleute und Bürgerconvent einig, daß man offizielle Verhandlungen mit Hannover anknüpfen müsse, und im folgenden Jahre begannen sie wirklich, — es war das Werk von Duckwitz. Zur „Strafe" dafür, wie Smidt sagte, wurde er im Herbst 1840 zum Ältermann und bereits ein Vierteljahr später zum Senator erwählt.

Als solcher war er der gegebene Mann, die Verhandlungen mit Hannover zu führen, und nur weil es nicht üblich war, „jungen Leuten“ schon dergleichen wichtige Dinge zu übertragen, wurde dem Namen nach Smidt selber dazu bestimmt, der dann aber seinerseits sogleich Duckwitz und seinen Sohn Heinrich — der damals das Amt des Archivars bekleidete — zu Kommissaren ernannte. Es war damals in Hannover gleichzeitig auch von einer Bahn nach Hamburg die Rede gewesen, und als der bremische Unterhändler ankam, wurde ihm gesagt, daß die Sache für Bremen bereits verloren sei. Aber Duckwitz gelang es doch noch, eine Wendung herbeizuführen. „Nach der Reihe weg“ besuchte er alle Abgeordneten der Ständeversammlung und die Regierungsbeamten und behandelte überall, „und zwar nach den verschiedenen Persönlichkeiten variierend, den Text, daß Bremen den Zentralpunkt des hannoverschen Handels bilde, mithin in dieser Beziehung gleichsam eine hannoversche Stadt sei, denn der Handel Bremens und Hannovers bilde ein untrennbares Ganze“. Es waren dieselben Gedanken, von denen zwanzig Jahre zuvor Smidt bei seinen Verhandlungen ausgegangen war; man sieht: Duckwitz hatte schon einiges von dem „väterlichen Freunde“ gelernt. Übrigens war es ja durchaus den Tatsachen entsprechend. Schon der Advokat Wagner hat 1798 dasselbe gesagt.

Trotzdem haben die Verhandlungen noch volle vier Jahre gedauert. Was dann 1845 zustande kam, war freilich ein ganzes System von Verträgen, in dem nicht nur die Eisenbahnsache, sondern auch Zoll- und Steuerfragen und die Verbesserung des Fahrwassers der Weser behandelt wurden. Die Bahn sollte als Staatsbahn gebaut werden und Bremen trotz seiner Kleinheit von den Kosten die volle Hälfte übernehmen. Die Stadt hat schließlich beinahe 6 Millionen Taler bezahlt! Der Antrag, in dem der Senat die Bürgerschaft um Genehmigung bittet, beginnt mit den feierlichen Worten: „Wie im Leben jedes Menschen, so gibt es auch im Leben jedes Staates Augenblicke, wo man, wie einer unserer gefeiertsten Dichter sich ausdrückt, eine Frage frei hat an das Schicksal.“ So hat der 71jährige Smidt — denn nur er kann der Verfasser sein, kein anderer würde so schreiben — die Wichtigkeit dieses neuen Unternehmens eingeschätzt. Er verlor, auch nach jahrzehntelanger Kleinarbeit, sogar bei den materiellsten Dingen und in der Politik nicht den Sinn für Poesie.



Bremerhaven von Geestemünde aus gesehen (um 1850)

Auch bei diesen Verhandlungen spielte, ebenso wie schon 1825—27 von vornherein der Gedanke an eine Verlängerung der Eisenbahn über Bremen hinaus bis an die Geeste eine Rolle. Und zwar war es jetzt besonders Hannover, das darauf drängte, übrigens in der Erwartung, daß Bremen dagegen sein würde. Es stellte sich das jedoch als ein Irrtum heraus; man befürchtete in Bremen keineswegs mehr, daß man auf diese Weise den Umschlag verlieren würde, sondern wünschte selber eine bessere Verbindung nach Bremerhaven. Für Hannover aber bekam eine Bahn nach der Geeste jetzt noch eine besondere Bedeutung; denn gerade jetzt war dort der Plan aufgetaucht, das bremische Beispiel nachzuahmen und auch hannoverscherseits einen Hafenort an der Geeste anzulegen. Seit 15 Jahren sah man das Aufblühen Bremerhavens mit an, sah, wie der Hafen häufig überfüllt war und die Notwendigkeit seiner Erweiterung immer dringender wurde, — es war wirklich kein Wunder, wenn man allmählich auf den Gedanken kam, zu fragen, ob nicht auch einiges von den Gewinnen, die hier zu machen waren, Hannover zugute kommen könne. Auch so wird ja das umliegende Land seine großen Vorteile von der bremischen Gründung gehabt haben, wenn sie auch nicht unmittelbar in Zahlen anzugeben waren und wenn auch wohl für Hannover im ganzen nicht alles das eingetreten war, was die phantasievolle Beredsamkeit Smidts 1825 und 1826 in Aussicht gestellt hatte. Aber eine selbständige direkte Beteiligung Hannovers am Seehandel und an der Schiffahrt mußte ja natürlich noch lohnender sein. Darauf werden nicht zum wenigsten die Männer gedrängt haben, die es 1826 in patriotischem Ärger hatten mit ansehen müssen, wie das eigene Land weder willens noch imstande war, selber etwas den bremischen Plänen Ähnliches zu unternehmen, vor allem der Wasserbaudirektor Callenius und der Oberbaurat Mosengel. Jetzt hatten sie, nach zwanzig Jahren, die Genugtuung, zu erleben, wie ihre damaligen Wünsche in Erfüllung gingen, freilich auch jetzt nur sehr teilweise. Denn die Angewohnheit der zu großen „Ökonomie“ hatte ein zähes Leben in Hannover. Zu etwas Ganzem kam man auch jetzt noch keineswegs. Man plante zunächst nur einen „Schiffsliegeplatz“, ein Bollwerk an der Geeste und die Aufteilung des Landes zwischen dem Flusse und der heutigen Borriesstraße — Geestendorf lag ja viel weiter südlich, um die alte Kirche herum — in Straßen und Bauplätze.

Am 28. Februar 1846 teilte die hannoversche Regierung ihre Absicht dem bremischen Senate mit und bat ihn, einen Kommissar zur Erörerung der etwa dabei für Bremen in Betracht kommenden Fragen mit dem hannoverschen Sachverständigen, Oberbaurat Mosengel, zu ernennen. Es wurde darauf van Ronzelen zu den Verhandlungen bestimmt. Gegen den Plan selbst fand man in Bremen nicht das mindeste einzuwenden. „Es ist Ihnen zunächst zu empfehlen," so beginnt die Instruktion für van Ronzelen, „Ihrerseits nicht die Spur einer Eifersucht Bremens auf irgendeine hannoversche Hafenanlage blicken zu lassen, sondern sich nach dem Grundsatze zu äußern, daß jegliche Erleichterung der Schiffahrt und des Handels auf der Weser, die dem Allgemeinen zugute käme, bremischerseits gerne gesehen und befördert werde, indem man den Handel und die Schiffahrt der Weseruferstaaten immer als ein zusammenhängendes Ganzes betrachtet habe und betrachten werde und müsse, weil es der Wahrheit gemäß sei." So hat denn auch der Plan der neuen Hafenanlage selbst keinerlei Anlaß zu Streitigkeiten gegeben. Wohl aber traten einige andere Meinungsverschiedenheiten bei dieser Gelegenheit wieder zutage. Es war an der Bremerhavener Seite für den inzwischen erheblich verstärkten Flußdampferverkehr eine zweite Anlegebrücke, etwas unterhalb der ersten, die bei Langes Dock lag, gebaut worden. Da aber Hannover erklärt hatte, daß dadurch die freie Schiffahrt in der Geeste behindert werde, hatte sie etwas verkürzt werden müssen; dadurch aber war sie fast unbrauchbar geworden. Nun einigten sich van Ronzelen und Mosengel dahin, Bremen solle ebenfalls ein Bollwerk am Geesteufer — zwischen dem Eingang zum Alten Hafen und Langes Dock — ziehen. Dazu gab jedoch Hannover nicht seine Zustimmung, da es ja die Hoheit über das Schlickwatt an der Bremerhavener Seite beanspruchte mit der Begründung, daß das Schlickwatt zum Flußbett gehöre, dieses aber bei Hannover verblieben sei. Bremen konnte das letzte zwar nicht bestreiten, erklärte aber natürlich, die Grenze des Flußbettes liege an der Ebbe-, nicht an der Flutlinie; denn das Flutwasser, so unterschied man mit großem juristischen Scharfsinn, sei ein fremdes Element in dem Flusse, könne also nicht für die Bemessung seiner eigentlichen Breite maßgebend sein. Schließlich aber war Hannover doch bereit, den Bau des Bollwerks zu gestatten und damit zuzu-

geben, daß Bremen „ein schönes Terrain acquiriere", erklärte dafür aber Bedingungen stellen zu müssen. Deren erste war, daß an dem Bollwerk, damit nicht wiederum das Fahrwasser in der Geeste allzu beengt werde, keine Schiffe anlegen durften! „Ich brach in ein schallendes Gelächter aus," erzählte Duckwitz, der gelegentlich einer Eisenbahnbesprechung von diesem Ansinnen hörte, in seinem Bericht an den Senat, „und nahm dies für einen guten Scherz." Der hannoversche Unterhändler aber blieb ernsthaft und verlangte weiter, Bremen sollte auch auf das Recht, an Stelle der Prahmfähre eine Brücke zu bauen, verzichten, damit Hannover auf einer Brücke, die es seinerseits am Wählacker errichten wollte (wo heute Tecklenborgs Werft liegt), das Brückengeld ungeschmälert beziehen könne. „Das war mir aber doch zu stark", berichtet Duckwitz weiter, und er brach das Gespräch ab mit der Bemerkung, daß „von so rasenden Ansinnen" niemals die Rede sein könne. Unter diesen Umständen verzichtete Bremen im Januar 1848 auf das Bollwerk.

Inzwischen war der neue hannoversche Schiffsliegeplatz vollendet, und mit dem 1. Juli 1847 wurde der „Hafen" mitsamt dem „künftigen Hafenort Geestemünde" — dieser Name wurde ihm jetzt beigelegt — zum Freihafen erklärt. Es war eine zweite Stadtgründung innerhalb von zwanzig Jahren, und sie war um so bemerkenswerter, als sie von dem Staate ausging, der im Grunde immer noch genau so wie zur Zeit des Advokaten Wagner von einer lebhafteren Handelstätigkeit eine Gefährdung des Seelenfriedens, noch mehr aber wohl des politischen Friedens befürchtete. Die Bremer konnten auf die Erziehungsarbeit, die sie hier geleistet hatten, beinahe stolz sein. Für das Unterwesergebiet aber bedeutete dies Ereignis einen weiteren Schritt auf der Bahn, die ihm durch die Tat des Bürgermeisters Smidt gewiesen war. Auch von hannoverscher Seite wurde nun der Übergang dieses Bezirkes von der reinen Landwirtschaft — denn weder in Lehe noch in Geestendorf war vorher jemals Schiffahrt in nennenswertem Umfang getrieben worden — zum Handel und zur Industrie gefördert. Und so ansteckend wirkte diese — gemeindeutsche — Entwicklung auch hier, daß nach einigen Jahrzehnten auch der dritte Unterweserstaat mit dem Aufblühen von Nordenham und Einswarden an ihr teilzunehmen begann. Zu beiden Seiten der Wesermündung grüßen heute Städte mit großen Hafenanlagen

und Werften die heimkehrenden Schiffe, an denselben Stellen, wo es noch vor hundert Jahren nur flache Wiesenufer gab.

Der hannoverschen Regierung mußte nun daran liegen, für ihre neue Hafenstadt möglichst bald eine Eisenbahnverbindung zu bekommen, zumal da man recht große Pläne hatte. Man dachte zeitweise daran, Geestemünde könne ein eisfreier Winterhafen für Hamburg werden, und hoffte, das durch eine Bahn von Geestemünde nach der Elbe über Beverstedt zu erreichen. Von Beverstedt sollte sich dann die Linie nach Bremen abzweigen. Bremen hatte sich daher 1845 gleich verpflichten müssen, seinen Bahnhof so anzulegen, daß eine Fortführung der Strecke nach Norden leicht möglich war. Trotzdem wurde dieser Plan erst 15 Jahre später ausgeführt. Bis dahin war die Eisenbahn nach Hannover die einzige, die Bremen berührte, und die Linien nach Hamburg, Osnabrück und Ülzen wurden sogar erst nach 1870 gebaut.

Telegraphie und Post

Mußte Bremerhaven auf eine Eisenbahn also vorläufig noch verzichten, so erhielt es dafür ein anderes modernes Verkehrsmittel zur Verbindung mit Bremen, das für die Kaufmannschaft nicht weniger wertvoll war, nämlich einen — oder vielmehr gleich zwei Telegraphen. Außer dem elektromagnetischen wurde nämlich in demselben Jahre (1846) auch noch ein optischer Telegraph von einem Kaufmann J. L. Schmidt aus Altona angelegt. Bei dieser Einrichtung wurden bestimmte Signalzeichen zwischen den einzelnen Stationen, die sich gegenseitig mit Fernrohren beobachteten, weitergegeben. Es bestanden in Deutschland — wie in andern Ländern — bereits mehrere solcher Linien. Sie hatten freilich den Nachteil, daß sie bei schlechtem Wetter, besonders bei Nebel und des Nachts nicht zu gebrauchen waren. Bei gutem Wetter konnte man jedoch auch hier ziemlich hohe Geschwindigkeiten erreichen: ein mäßig langer Satz brauchte von Berlin bis an den Rhein nur 15 Minuten. Die bremische Linie führte über Oslebshausen, Vegesack, Neuenkirchen, Brake und Dedesdorf (Eidewarden) nach Bremerhaven. Die Signalstation, ein kleines, turmähnliches Gebäude, lag vorn am Alten Hafen zwischen der Schleuse und der Geeste. Über Elmlohe, Bederkesa, Lamstedt und Hechthausen war ein Anschluß an die Linie Hamburg-

Cuxhaven und damit eine telegraphische Verbindung zwischen Weser und Elbe hergestellt. Auch war eine Weiterführung nach den Niederlanden geplant. Schmidt hatte die Konzession von Bremen bereits 1838 erhalten. Aber in Hannover dauerte es fünf Jahre, bis er zum Ziele kam, und da war die günstigste Zeit für das Unternehmen vorbei. Erst 1846 oder 1847 ist die Linie Bremen—Bremerhaven fertig geworden. Damals aber begann bereits die überlegene Konkurrenz der Elektrizität. Der optische Telegraph hat denn auch nur kurze Zeit bestanden. Daß er sich überhaupt neben dem elektrischen noch ein paar Jahre hat halten können, hatte vor allem darin seinen Grund, daß er allein eine Verbindung mit den Zwischenstationen ermöglichte, während die elektrische Linie ohne Unterbrechung von Bremen nach Bremerhaven führte.

An die Überlegenheit des elektrischen Telegraphen, ja auch nur an die Möglichkeit seines Gelingens werden damals freilich noch nicht allzu viele Leute geglaubt haben. Im Senat war man durchaus von seiner Unbrauchbarkeit überzeugt, und nur um keinen der beiden Bittsteller zu benachteiligen, gewährte man auch dem zweiten die Konzession. Es war dies seltsamerweise ein Seemann, ein geborener Bremer, der Kapitän Johann Wilhelm Wendt. Dieser weitgereiste Mann hatte 1834, als 32jähriger, bereits viermal die Erde umsegelt. Jetzt lebte er als Kaufmann in Bremen. Übrigens war er ein Schwiegersohn des berühmten Schiffbauers Lange, des Besitzers der Werften in Vegesack und Bremerhaven. Wendt beschäftigte sich schon lange mit dem Plan, den Nachrichtenverkehr zwischen Bremen und Bremerhaven zu verbessern. Als er nun 1843 in England war, lernte er dort den elektrischen Telegraphen auf der Linie London—Slough kennen. Es war dies der erste zu Verkehrszwecken benutzte, den es in Europa gab. Wendts Bitte, die Apparate studieren zu dürfen, wurde abgeschlagen; denn die ganze Einrichtung wurde damals noch mit dem größten Geheimnis behandelt. Wendt aber ließ sich dadurch nicht abschrecken. Er begann auf eigene Faust zu experimentieren, und mit Hilfe eines geschickten Mechanikers gelang es ihm wirklich, brauchbare Apparate herzustellen. Er brachte ferner ein Konsortium zustande, das bereit war, das Unternehmen zu finanzieren, den „Bremer Telegraphenverein", erlangte Ende 1845 die Konzessionen von Hannover und Bremen, und nachdem man mit großen

Schwierigkeiten das nötige Material beschafft hatte, konnte im Juni 1846 mit der Legung der Leitung begonnen werden. Ende September war man fertig. Durch die Geeste wurde, in der Nähe der Fähre, ein Kabel gezogen, das später aber, da es anscheinend durch Anker beschädigt wurde, durch einen Draht ersetzt wurde, der in 30 m Höhe über den Fluß gezogen wurde. 1858 kehrte man wieder zum Kabel zurück. Am 19. November 1846 begann der Telegraph, wie die Weser-Zeitung berichtet, „seine wundersame Arbeit". Das erste Telegramm hatte folgenden Wortlaut: „Möge diese telegraphische Anlage sich zum allgemeinen Nutzen stets bewähren, der guten Nachrichten viel, der schlimmen so wenig als möglich bringen, und so zu Bremens Flor und Gedeihen mitwirken und beitragen helfen." Von Bremerhaven wurde alsdann die Ankunft eines Schiffes zurückgemeldet. Mit seinem berühmten Namen paßte es sehr gut zu der Feierlichkeit des Augenblicks: es hieß „Goethe". Am 1. Januar 1847 wurde die Telegraphie zur öffentlichen Benutzung freigegeben. Weder die Beweise ihrer Unmöglichkeit noch die Warnungen vor den damit verbundenen Gefahren, die wohlmeinende und besorgte Bürger zum Schutze ihrer Mitmenschen in der Presse erließen, waren vonnöten gewesen. Auch die Landleute, die „den Stoff, aus dem unser Herrgott seine Blitze macht", lieber nicht an ihren Wegen haben wollten, lernten sich damit abfinden. In den nächsten Jahren wurden dann überall in Deutschland Telegraphenlinien angelegt. Kapitän Wendt erhielt von allen Seiten Anerbieten, unter den vorteilhaftesten Bedingungen ähnliche Unternehmungen ins Werk zu setzen. Er entschied sich für Rußland. Aber auf der Reise dorthin erkrankte er in Hamburg und starb in seiner Vaterstadt, in die er noch hatte zurückkehren können, am 6. Juni 1847.

So ging Bremerhaven mit diesem damals modernsten Verkehrsmittel allen Städten Deutschlands voran. Es war ein kleiner Ausgleich dafür, daß es auf einem nahe damit zusammenhängenden Gebiet bis vor kurzem hinter allen zurückgeblieben war: bis zum Jahre 1846 hatte es keine Post in Bremerhaven gegeben. Zwar bestimmte der Artikel X des Vertrages vom 11. Januar 1827, daß über die Postverhältnisse in Bremerhaven besondere Abmachungen getroffen werden sollten. Dazu war es jedoch 19 Jahre lang trotz wiederholter Bemühungen nicht gekommen. Ein Grund dafür mochte allein schon

die Kompliziertheit des bremischen Postwesens sein. Denn wenn schon die damaligen postalischen Zustände Deutschlands im allgemeinen so waren, daß es dem heutigen Menschen schwer wird, sie zu begreifen, so darf man von den bremischen sagen, daß sich dort die Behörden selbst kaum noch hindurch finden konnten. Arnold Duckwitz bezeichnet sie als „vollständig chaotisch". Deutlicher noch drückte sich ein Amerikaner aus, der Major Hobbie, der 1847 nach Deutschland kam, um bei dem Zustandekommen der Dampferlinie nach Bremerhaven einen Postvertrag abzuschließen. Er bezeichnete den ganzen deutschen Postwirrwarr kurzweg als „Humbug". Hobbie hatte nämlich den Auftrag bekommen, sich mit „Deutschland" zu einigen, und erregte natürlich mit diesem Ansinnen in Bremen, Hannover, Oldenburg und den andern deutschen Vaterländern berechtigtes Erstaunen. Es dauerte einige Zeit, bis man ihm begreiflich gemacht hatte, daß es ein „Deutschland" keineswegs gäbe, sondern nur 17 verschiedene deutsche Postverwaltungen, die alle souverän waren.

Einige schwache Versuche, Reformen anzuregen, waren wohl einmal, besonders von den Hansestädten aus, gemacht worden. Smidt hatte bereits 1819, zu derselben Zeit, als er eine gemeinsame deutsche Handelsflagge und die Einrichtung gesamtdeutscher Konsulate im Auslande beantragt hatte, den kühnen Gedanken einer Vereinheitlichung des deutschen Postwesens gehegt. Aber natürlich war sein Vorschlag abgelehnt worden, und man beruhigte sich weiter in der Überzeugung, daß die deutschen Zustände eben auch in diesem Punkte unabänderlich seien. In Bremen war die Sache deshalb besonders schlimm, weil es freie Reichsstadt war und verschiedene nähere und entferntere Nachbarn dort Postgerechtsame erworben hatten, die nun mit der bremischen Post und außerdem noch mit der von Thurn und Taxis konkurrierten. Im ganzen waren es fünf verschiedene Verwaltungen, deren Geschäftsbereiche aber keineswegs etwa säuberlich getrennt waren, sondern völlig unübersehbar durcheinander gingen und die sich obendrein gegenseitig ihre Rechte bestritten. Für Bremerhaven hatte das nun zur Folge gehabt, daß es dort überhaupt keine Post gab, weder für Brief- noch für Paket- noch für Personenbeförderung. Man war entweder auf private Verbindungen angewiesen oder auf die hannoversche Post in Geesten-

dorf oder Lehe. Auch die Dampfschiffe auf der Weser hatte Bremen nicht zur Einrichtung einer eigenen Post benutzen dürfen, da der Fluß ja nicht mehr als freie „königliche Straße“ galt, sondern Hannover und Oldenburg dort Hoheitsrechte beanspruchten.

Auch hier war Duckwitz der Mann, der es unternahm, den gordischen Knoten zu zerhauen, und zwar mit freundlicher Unterstützung der Amerikaner. Denn sie gaben eigentlich den Anstoß zur Aufnahme der Verhandlungen. Wollte nämlich Bremen wirklich die amerikanische Dampferlinie für sich gewinnen und den damit zusammenhängenden Postvertrag mit den Vereinigten Staaten abschließen, so mußte es ja wohl ein Postamt in Bremerhaven geben. Duckwitz also wurde von Smidt beauftragt, nach Hannover zu gehen, und erhielt dazu die folgende Instruktion: „Nehmen Sie sich in acht, ein Postvertrag ist ein Vertrag mit dem Satan; man glaubt, man erlangt was, und hat am Ende doch nichts.“ Diesmal scheint es aber doch nicht so schlimm gewesen zu sein. Man kam recht schnell zu einem befriedigenden Ergebnis, und Duckwitz unterzeichnete, wie er hervorhebt, am 28. Februar 1846 „den ersten wirklich selbständigen Postvertrag Bremens“. Es wurde in Bremerhaven ein Postamt mit zwei Kontoren, einem bremischen und einem hannoverschen, errichtet. Bremen übernahm die ganze seewärts einkommende und ausgehende Post, sowie den Verkehr mit Bremen, Hamburg, Oldenburg und den Niederlanden, auch alles, was über Hamburg einerseits, die Niederlande andrerseits hinausging. Hannover besorgte die Beförderung für den eigenen Staat und nach den Ländern, wohin Bremen keine Postkurse hatte. „Schwieriger“, so berichtet Duckwitz weiter, „waren die Etikettefragen zu überwinden.“ Aber man war doch bereits soweit fortgeschritten in moderner Gesinnung, daß man sie von der heiteren Seite zu nehmen wußte. Man verständigte sich dahin, daß über der Haupttür des Gebäudes in Bremerhaven nur das Wort „Postamt“ stehen, jedes der beiden Kontore aber sein Landeswappen für sich anbringen solle. Die wichtige Frage, welches von den beiden rechts und welches links liegen solle, sowie endlich die noch viel bedeutendere, ob ein mit der Fahrpost in Bremerhaven eintreffender hannoverscher Postillon blasen dürfe oder nicht — diese diplomatischen Probleme überließ man in bemerkenswerter Vorurteilslosigkeit „ihrem Schicksal“. So erhielt Bremerhaven nun end-

lich eine regelmäßige Post. Hannover stellte die einmal täglich hin und zurück verkehrende Fahrpost, von der gegen eine Transitgebühr die bremische Brief- und Paketpost mitgenommen wurde. Daneben erhielt Bremen nun auch das Recht der Beförderung auf der Weser. Das Postgebäude wurde neben dem Bremischen Amt errichtet an der Ecke der dort später neu angelegten Straße, die heute noch den Namen Poststraße führt.

Das Eingreifen der Amerikaner hatte dann noch eine weitere wohltätige Folge für den deutschen Postverkehr. Da nämlich Major Hobbie sich beharrlich weigerte, den „Humbug" mit den 17 Postverwaltungen und den entsprechend verschiedenen Portosätzen mitzumachen, weil das in Amerika niemand verstehen würde, so blieb den deutschen Staaten, die an dieser Postverbindung teilnehmen wollten, nichts anderes übrig, als sich wenigstens in bezug auf den Verkehr nach Amerika zu einer Einigung zu bequemen. Es wurde also die bremische Post zum einzigen Agenten der amerikanischen Post in Deutschland erklärt, das Seeporto auf 24 Cents, das Landporto in Amerika auf 5 Cents bei einer Entfernung bis zu 300 Meilen von New York ab, darüber hinaus auf 10 Cents festgesetzt. In Deutschland sollte das Porto für die Nordseestaaten Hannover, Hamburg, Oldenburg 5 Cents, für alle übrigen 12 Cents (4 Gute Groschen) betragen, und nur diejenigen Staaten sollten die Post über Bremen benutzen dürfen, die zur Annahme dieser Sätze bereit waren. Da das nun nicht mehr als die Hälfte von dem war, was bei dem Weg über England zu bezahlen war, so traten innerhalb weniger Wochen sämtliche deutschen Postverwaltungen bei, auch Österreich, nachdem das Transitporto an Sachsen, Preußen, Braunschweig und Hannover, das ursprünglich allein schon mehr als 4 Gute Groschen ausmachte, ermäßigt war. So war hier in ganz kurzer Zeit eine deutsche Einheit geschaffen worden — für den Postverkehr mit Amerika. Freilich war man von der Billigkeit des heutigen Portos noch recht weit entfernt. Für einen einfachen Brief aus dem Innern Deutschlands nach dem Innern Amerikas waren nach diesem Vertrage 46 Cents, fast 2 Mark zu bezahlen. Wohl aber bedeutete das Einheitsporto von 4 Guten Groschen (50 Pfennig) für Deutschland damals eine große Verbilligung. Leider kam es dem innerdeutschen Verkehr nicht zugute: hier kostete ein Brief von Bremen nach Ostpreußen,

Österreich oder Tirol immer noch einen halben Taler! Und doch war dies noch wenig im Vergleich zu dem, was die Bremer für eilige Nachrichten aus Bremerhaven vor der Einrichtung der Post und Telegraphie hatten bezahlen müssen: 1838 hatten einige Bremer Kaufleute mit dem Weggeldeinnehmer in Dorfhagen ein Abkommen geschlossen, wonach er für jeden Brief aus Bremerhaven, den er fünf Stunden nach seinem Eintreffen in Hagen in Bremen ablieferte, 60 Grote — etwa 2,50 Mark — erhalten sollte!

Zu gleicher Zeit — und zwar ebenfalls aus Anlaß der Verhandlungen über die amerikanische Dampferlinie — gewann Bremen noch einen weiteren großen Vorteil für den Verkehr mit Bremerhaven: Hannover setzte in einem Handelsvertrage mit den Vereinigten Staaten — gegen die Zusage, daß es in Amerika die Rechte der meistbegünstigsten Nationen erhalten solle — seine bisher recht hohen Transitzölle für die vier bremischen Stapelartikel Tabak, Baumwolle, Reis und Tran auf eine kleine Rekognitionsgebühr herab. Natürlich hatte Bremen von diesem Vertrage — an dem es gar nicht beteiligt war — einen weit größeren Nutzen als Hannover mit seinem noch sehr geringfügigen Handel.

Beginn der Ozeandampfschiffahrt

Viel bedeutungsvoller aber als diese Nebenergebnisse der Verhandlungen über die Dampferverbindung nach Amerika war natürlich, für Bremerhaven ebenso wie für Bremen, das Zustandekommen des Unternehmens selbst. Auch hier finden wir unter den Männern, die besonders zum Gelingen des Werkes beigetragen haben, an erster Stelle wieder Arnold Duckwitz. Es war im Jahre 1844, als der Plan einer Dampferlinie nach dem europäischen Festland in den Vereinigten Staaten auftauchte. Die Ozeandampfschiffahrt wurde damals erst von einer einzigen — englischen — Gesellschaft betrieben, von der Cunard-Linie in Liverpool, die dafür von der Regierung eine bedeutende Unterstützung erhielt. Von ihrer Alleinherrschaft wollte man sich nun in Amerika frei machen. Natürlich bewarben sich sofort alle großen Häfen Westeuropas darum, die Linie für sich zu bekommen, Rotterdam, Antwerpen, Havre, Bordeaux, sogar Lissabon. Von Hamburg oder Bremen war nicht die Rede, obwohl in Bremen 1840 schon einmal die Einrichtung einer Dampferlinie nach

Amerika geplant war, und es dachte dort auch selbst niemand an eine Mitbewerbung, weil man glaubte, daß diese Häfen zu weit zurücklägen; außerdem hielt man den langen Winter für hinderlich.

Auch Duckwitz stand, wie er selber berichtet, unter dem Einfluß dieser allgemein verbreiteten Ansicht. Trotzdem konnte er es, wie er erzählt, „nicht unterlassen, mit dem amerikanischen Konsul A. Dudley Mann, zuerst halb im Scherz, darüber zu sprechen, daß Bremerhaven eigentlich ein sehr passender Ausgangspunkt für eine Dampferlinie nach New York sei"; denn der Hafen bleibe infolge der günstigen Lage des Fahrwassers am östlichen Ufer der Weser im Winter eigentlich immer eisfrei. Weiter erinnerte Duckwitz an den bevorstehenden Eisenbahnbau nach Hannover — das Gespräch fand bereits im Herbst 1844 statt —, durch den Bremen ähnlich gute Verbindungen bekam wie Antwerpen, dessen günstige Eisenbahnlage sonst sehr ins Gewicht fiel. Endlich spielte noch ein drittes Argument eine Rolle: es müsse den Amerikanern doch sehr angenehm sein, so erklärte Duckwitz, wenn ihre Briefe nicht die Zensur der „schwarzen Kabinette" zu fürchten hätten, wie sie damals in den Monarchien noch sehr üblich war. Die „halb im Scherz" gegebene Anregung hatte einen ganz unerwarteten Erfolg: Herr Mann ging „mit Enthusiasmus" darauf ein. Alsbald begann von Bremen aus eine eifrige Tätigkeit in Amerika, bei der auch „die Herrlichkeiten des Bremer Ratskellers" von Nutzen waren — man schickte dem Konsul, als er nach den Vereinigten Staaten zurückkehrte, eine Sendung alten Rheinweines nach —, und in Deutschland tat Duckwitz das Seine, um die bestehenden Post- und Zollschwierigkeiten durch die Verhandlungen mit Hannover, von denen schon berichtet ist, aus der Welt zu schaffen. Er schien auch der geeignete Mann, um selbst zur Beförderung der Sache, die nach Smidts Urteil „von unendlicher Wichtigkeit" war, nach Amerika zu gehen. Smidt hätte ihn denn auch gern dorthin geschickt, aber Duckwitz schlug seinen Freund, den Kaufmann C. T. Gevekoht, vor. Der Senat war damit einverstanden, und Anfang Dezember 1845 reiste Gevekoht nach Washington.

Diese Maßnahme und dann die Wirksamkeit der vielen Bremer in Amerika, die hier wieder eine schöne Gelegenheit hatten, von der Fremde aus ihrer Vaterstadt einen großen Dienst zu leisten, hat dann wohl wesentlich dazu beigetragen, die Sache zugunsten Bremens zu

entscheiden. Denn der Konkurrenzkampf wurde, sobald die guten Aussichten Bremens bekannt wurden, natürlich immer heftiger. Auch England fing an, sich daran zu beteiligen, Belgien machte die größten Anstrengungen, die Unterstützung Preußens — und damit des Deutschen Zollvereins — für Antwerpen zu bekommen, und sogar Dänemark meldete sich für Glückstadt! Auch in Hamburg wurde man allmählich lebhafter; man wies in Washington auf die Vorzüge der Elbstadt hin und schilderte auf der andern Seite die Mängel Bremerhavens: die Enge der Schleuse, das alte, noch gültige Gesetz, das jedes Feuer, selbst das Kochen an Bord der Schiffe und damit — so glaubte man in Hamburg — auch das Heizen der Dampfer untersagte! Aber es war zu spät. Man mußte zugeben, daß die kleinere Schwesterstadt wieder einmal durch größere Rührigkeit einen Vorsprung gewonnen hatte. Im Grunde freilich war auch dieser Sieg größtenteils nur die Folge der schon seit Jahrzehnten lebhafteren Tätigkeit Bremens im transatlantischen Handel. Denn natürlicherweise mußte allein schon die Tatsache der weit größeren Bedeutung Bremens für Nordamerika, zumal in der Auswanderung und im Tabakhandel, die Stimmung in Washington zugunsten der Weser beeinflussen. „Hamburg erntete nun", so urteilt der Geschichtsschreiber des hamburgischen Handels, Ernst Baasch, „die Frucht früherer Versäumnisse und Fehler auf beiden Gebieten." Im Sommer 1846 wurde der Vertrag mit Bremen vom Kongreß in Washington genehmigt.

Aber damit war die Sache noch keineswegs gesichert. Es mußte nun das Geld zusammengebracht werden für die Gesellschaft — sie nannte sich Ocean Steam Navigation Company —, die mit vier Dampfern den Verkehr aufnehmen sollte. Man hatte aber anscheinend in der amerikanischen Geschäftswelt kein Zutrauen zu der Unternehmung, auch war die politische Lage für Amerika nicht günstig — die Vereinigten Staaten lagen im Kriege mit Mexiko, und es drohte ein Konflikt mit England —, und so ging es mit der Zeichnung der Aktien nur sehr langsam vorwärts. Da griff der bremische Senat ein und beantragte bei der Bürgerschaft am 25. September 1846 zunächst die Einsetzung einer Deputation, die über die Beschaffung von Geldmitteln beraten sollte. Diese Deputation, in die auch H. H. Meier gewählt wurde, wollte nun aber trotz allen Drängens des Senates nur dann der Bürgerschaft die Bewilligung von 100000 Dol-

lar empfehlen, wenn auch andere deutsche Staaten sich beteiligen würden. Auch als Gevekoht von Amerika aus darauf drängte, daß endlich Geld zur Verfügung gestellt werde, trieb man weiter, wie Smidt das nannte, „Schüttingspolitik", d. h. eine kleinliche Opposition aus politischer Verärgerung, mit der das in der Bürgerschaft führende Kollegium der Älterleute — das im Schütting seinen Sitz hatte — der Regierung seine Macht zeigen wollte, wie das ja überall in deutschen Kleinstaaten üblich war. Darauf veranlaßte Smidt, daß H. H. Meier und Gustav Kulenkampff, die allein den Antrag des Senates unterstützt hatten, sofort nach Berlin fuhren, um dort die Entscheidung Preußens, mit dem man bereits günstig verlaufene Unterhandlungen angeknüpft hatte, zu beschleunigen. Das gelang denn auch, zumal da Männer wie Alexander von Humboldt die Sache beim König befürworteten. Am 13. November bewilligte darauf auch die Bremer Bürgerschaft 100000 Dollar, und Gevekoht konnte endlich die erwünschte Nachricht erhalten. Dem bremischen und preußischen Beispiel folgten noch einige andere deutsche Regierungen — denn der Plan hatte ein allgemeines nationales Interesse erregt —, so daß im ganzen etwa 300000 Dollar von Deutschland aufgebracht wurden. Einigen Kabinetten erschienen allerdings, wie Smidt bemerkte, Handel und Verkehr nur soweit bedeutungsvoll, als die Finanzen dabei beteiligt waren. Ja, es gab sogar Regierungen, die die Vermehrung des Verkehrs mit Nordamerika für verdächtig und gefährlich erklärten, „weil dadurch republikanische Tendenzen in Deutschland aufgeregt werden könnten"!

Im Mai 1847 war der erste von den zwei Dampfern, die zunächst gebaut werden sollten, fertig. Die Abfahrt von New York wurde auf den 1. Juni festgesetzt. Für die Reise rechnete man etwa 14 Tage. Mitte Juni war daher alles „in gespanntester Erwartung", und große Vorbereitungen wurden in Bremen und besonders in Bremerhaven getroffen. Auf dem Pfahlhöft am Eingang in die Geeste ebenso wie nördlich des Alten Hafens, an der Stelle, wo die Schleuse des Neuen Hafens erbaut werden sollte, waren je zwei hohe Flaggenstangen mit der Bremer und der amerikanischen Flagge errichtet, daneben viele kleinere Fahnen von andern deutschen und ausländischen Staaten und Signalflaggen. Auch eine kleine Batterie mit 9 Geschützen war angelegt, die das Schiff mit Salutschüssen begrüßen sollte. Über

Wremen war eine Verbindung mit dem Leuchtschiff in der Wesermündung hergestellt, so daß die Ankunft so schnell wie möglich — tagsüber durch Flaggenzeichen, nachts durch Böllerschüsse — nach Bremerhaven und von da telegraphisch nach Bremen gemeldet werden konnte.

Die Ankunft verzögerte sich etwas, da anscheinend an der Maschine nicht alles in Ordnung war. Schon bei Beginn der Reise hatte es einen Aufenthalt von 20 Stunden gegeben, und dann hatte das Schiff in Southampton zwei Tage liegen müssen. Am 18. verbreitete ein Extrablatt der „Weser-Zeitung" die Nachricht, daß der „Washington" die englische Küste erreicht habe, und am 19. Juni wurde er in dem „schlichtverständigen praktischen Schifferstädtchen", wie man Bremerhaven wohlwollend nannte, „mit donnerndem Willkomm" begrüßt und damit nicht nur „ein Ereignis für den Weserstrom, ein Ereignis in der Entwicklung des deutschen Handels" gefeiert, sondern — so schreibt die „Weser-Zeitung" in patriotischer Begeisterung — „ein deutsches Fest" begangen.

Morgens um 3 1/4 Uhr war das erste Signal von Wremen gekommen. Um 5 Uhr wurde „die mächtige schwarze Rauchsäule" in Bremerhaven sichtbar; von allen Flaggenstangen, vom Fort und von den Schiffen im Hafen und auf der Reede wehten im Nu die Flaggen empor, und um 6 Uhr 50 Minuten legte der Dampfer auf der Weser bei Blexen vor Anker. Außer dem Bremer Vertreter der Schiffahrtsgesellschaft und dem Amtmann ging auch eine Deputation der Gemeinde Bremerhaven zur Begrüßung an Bord. Die Passagiere fuhren mit dem Flußdampfer „Gutenberg" nach Bremen, während der „Marschall Vorwärts" die Post ans Land brachte und dann zur Beförderung der zahllosen Neugierigen diente, die das Schiff besichtigen wollten. Es wurde aber zunächst noch niemand zugelassen. In Bremerhaven war schon in den vorhergehenden Tagen eine Menge von Fremden angekommen. Ihre Zahl wurde nun noch durch die Besucher aus Bremen — es verkehrten damals nicht weniger als sieben Dampfer zwischen Bremen und Bremerhaven — und aus der Umgegend vermehrt. „Solange Bremerhaven steht, hat es gewiß nie eine solche Menschenmasse versammelt gesehen", berichtete die „Bremer Zeitung". Am Abend waren das Amtshaus und die Gasthäuser „brillant illuminiert", soweit der ziemlich lebhafte Wind das zuließ.

Auch in Bremen fand eine feierliche Begrüßung der Passagiere statt, und am 21. folgte ein großes Festmahl, bei dem in vielen Trinksprüchen der Bedeutung des Ereignisses für Bremen, für Deutschland und für die Entwicklung der deutsch-amerikanischen Freundschaft gedacht wurde. Bürgermeister Smidt erinnerte daran, daß nach der Beendigung des amerikanischen Freiheitskrieges bremische Schiffe die ersten gewesen seien, die von Deutschland aus die junge Republik aufgesucht hätten. „Das, so scheint es, ist in Amerika nicht vergessen worden," fuhr er fort, „und gleichsam zur Vergeltung senden die Vereinigten Staaten, indem sie erkannt haben, daß der beste Schlüssel zu Deutschland der Bremer Schlüssel ist, uns ihr erstes Dampfboot, den ‚Washington', dem ich als Anfang eines dem gegenseitigen Verkehr zweier großer Nationen segensreichen Unternehmens im Namen meiner Mitbürger einen herzlichen Willkomm bringe." Besonderen Beifall fand unter den folgenden Trinksprüchen die Mitteilung, daß das zweite, im Bau begriffene Schiff der Gesellschaft nicht, wie ursprünglich gemeldet, „Lafayette" heißen, sondern den deutschen Namen „Hermann" tragen solle.

Am folgenden Tage fuhr auf Einladung der Ocean Steam Navigation Company eine Gesellschaft von etwa 200 Personen mit dem Dampfer „Gutenberg" nach Bremerhaven zur Besichtigung des „Washington". Unter Musik, Flaggen, Hurrarufen und Salutschüssen an allen größeren Stationen vollzog sich die Reise, und als Bremerhaven in Sicht kam, verschönte noch die Sonne das anziehende Bild der vielen buntbewimpelten Schiffe im Hafen und auf der Reede, unter denen die großen Dreimaster „Bessel" und „Christoph Columbus" — beide an 750 Tonnen groß — besonders hervorgehoben werden. Mit dem gleichen bewunderungsvollen Interesse, mit dem es bei dem heutigen „Columbus" oder „George Washington" geschieht, besichtigte man die luxuriöse Ausstattung. Es gab je einen Salon für die erste und zweite Klasse — der erste war 25 m lang und im Durchschnitt 6 m breit —, Rauchsalon, Baderaum und Barbierzimmer. Man fand alles „superbe". Einige Gäste wagten auch die Maschinen mit Vorsicht zu studieren. Das Schiff — ein Raddampfer, da die ersten Versuche mit Schrauben sich damals nicht bewährt hatten — war 75 m lang und ohne die Radkästen 12 m breit. Es war 1800 Tonnen groß und noch ganz aus Holz gebaut. Die Kosten hatten

250000 Dollar betragen. Die Maschinen wurden auf 2000 Pferdekräfte geschätzt. Über die Geschwindigkeit wurden ganz abenteuerliche Angaben gemacht; man redete von 16 englischen Meilen, was etwa 13 Seemeilen entsprochen hätte. In Wirklichkeit fuhren aber die ersten Schiffe nicht mehr als 9 Seemeilen. Es hatte Raum für 142 Passagiere erster Klasse, für die der Preis 150 Dollar betrug. In der zweiten Klasse, die für 70 Passagiere Platz bot, kostete die Reise 60 Dollar. Auf der Fahrt über den Ozean waren 127 Passagiere an Bord gewesen, von denen 45 bis Bremen fuhren. Bei dem Essen, das nach der Besichtigung stattfand, wies Bürgermeister Smidt in seinem Trinkspruch darauf hin, daß man gerade den längsten Tag im Jahre habe. Das wollte er als eine gute Vorbedeutung nehmen „für einen langen Lebenstag des edlen Schiffes, auf dessen Planken wir stehen, für einen langen Lebenstag der Dampfschiffsverbindung, welcher dieses Schiff als erstes dient, für einen langen Lebenstag der freundschaftlichen Verbindung zwischen Deutschland und Amerika".

Für Bremerhaven, so darf man sagen, ist diese Vorbedeutung in besonderer Weise in Erfüllung gegangen: bis auf den heutigen Tag spielt der Passagierverkehr nach Nordamerika in der Schiffahrt Bremerhavens eine weit größere Rolle als in irgendeiner andern deutschen Seestadt. Ja, es liegt heute, da infolge der weiteren Vertiefung der Unterweser der Frachtschiffsverkehr fast vollständig bis nach Bremen hinaufgehen kann, sogar so, daß die Passagierschiffahrt zur Zeit beinahe allein unsere Häfen noch belebt.

Damals, 1847, waren jedoch trotz der Feiern und Festreden die Aussichten für das neue Unternehmen noch gar nicht besonders glänzend. Die Dampfschiffahrt steckte doch noch sehr in den Anfängen, obwohl sie ihrem Lebensalter nach durchaus nicht mehr jung war. Bereits waren 40 Jahre seit Fultons ersten Versuchen vergangen, 30 Jahre seit der ersten Fahrt der Langeschen „Weser"; seit mehr als 20 Jahren schon gab es regelmäßige Dampferverbindungen über die Nordsee, von Hamburg nach England. Auch für die Weser war der „Washington" nicht der erste Seedampfer: einige Zeit vorher war eine Dampferverbindung von Brake aus nach England mit zwei Schiffen „Hengist" und „Horsa" gegründet worden; sie bestand noch 1847, hatte aber keinen großen Erfolg. Der Atlantische Ozean war sogar schon 1819 zum erstenmal von einem Dampfer durchquert

worden, der freilich erst 1838 einen Nachfolger erhalten hatte. Zur Zeit, als die Ocean Steam Navigation Company gegründet wurde, ging dann, ebenso wie bei den Eisenbahnen, auch auf diesem Gebiete die Entwicklung rascher vorwärts. In den Zeitungen war von allen möglichen mehr oder weniger abenteuerlichen Plänen die Rede, nicht bloß in großen Häfen wie Havre, sondern auch in Glückstadt, wo man offenbar den Schmerz, hinter Bremen zurückgesetzt zu sein, nicht verwinden konnte. Für das Jahr 1848 rechnete man bereits mit der Menge von „16 wöchentlich hin- und herfahrenden Steamers" zwischen Europa und Amerika. Aber die in dieser Zeit (1847) gegründete Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft war doch noch ein reines Segelschiffahrtsunternehmen.

Man mußte bei den Dampfern noch allzuviel Lehrgeld bezahlen. Auch die Ocean Steamship Navigation Company mußte das erleben, nicht bloß an den Schwierigkeiten ihres Zustandekommens, sondern auch an den Schiffen selbst. Der „Washington", der schon auf der Hinfahrt einige Schäden gehabt hatte, mußte auf der Rückfahrt, die er am 25. Juni antrat, 14 Tage in Southampton liegen. Als er dann endlich weiter fuhr, stellte es sich heraus, daß die neu eingenommenen Kohlen, obwohl oder vielmehr weil es Anthrazit war, nicht brauchbar waren. Das Schiff mußte nochmals zurückkehren und sich mit anderen Kohlen versehen. Erst am 30. Juli war es wieder in Neuyork. Es war das erste in Amerika gebaute Dampfschiff, und die Konstruktion war daher, wie Duckwitz urteilt, in vieler Hinsicht noch mangelhaft, besonders war der Kohlenverbrauch, selbst für die damaligen Verhältnisse, zu hoch. Auch sonst scheint die Gesellschaft nicht sehr wirtschaftlich gearbeitet zu haben: man war allzu „luxuriös" in der Verwaltung, in der Bezahlung der Mannschaft und auch in der Beköstigung. In Bremen sprach man von der „chevalereskeu Sorglosigkeit der Amerikaner". So hat denn die Gesellschaft zunächst keine guten Geschäfte gemacht. Die zwei weiteren Schiffe, zu deren Bau sie eigentlich verpflichtet war, konnten nicht eingestellt werden. Zur Beschaffung des Geldes hatten sich zwar, wieder unter Vortritt Bremens, einige deutsche Regierungen bereit erklärt. Auch Hamburg wollte sich diesmal beteiligen unter der Bedingung, daß die Schiffe abwechselnd von Bremen und von Hamburg fuhren. Aber es kam die Revolution von 1848 dazwischen. In den ersten fünf

Jahren konnte daher keine Dividende verteilt werden. Erst von 1853 an wurde die Geschäftslage besser. Da aber die amerikanische Regierung den Postvertrag mit der Gesellschaft 1857 nicht erneuerte, mußte das Unternehmen liquidieren. Sein Nachfolger wurde eine bremische Gesellschaft: der Norddeutsche Lloyd.

Bei dieser Neugründung zeigte sich dann, daß der erste Versuch, wenn er auch nicht so gut gelungen war, wie man gehofft hatte, doch von großem Werte für Bremen gewesen war, und nicht bloß dadurch, daß man an ihm hatte lernen können, welche Fehler man vermeiden mußte. Der bremische Handel, besonders mit Nordamerika, nahm einen gewaltigen Aufschwung in diesen Jahren. Die Gesamtein- und -ausfuhr im Verkehr mit Nordamerika erreichte für Bremen den Wert von 18 Millionen Dollar gegen 5 Millionen in Hamburg, das allerdings am europäischen und südamerikanischen Handel viel stärker beteiligt war. In den 50er Jahren galt es daher bereits als selbstverständlich, daß Bremen Dampferverbindung mit Amerika haben mußte. Natürlich ist der Aufschwung nicht allein auf die neue Dampferlinie zurückzuführen. Es war vielmehr das Jahrzehnt nach der Revolution noch mehr als das vorhergehende eine Zeit stärkster wirtschaftlicher Entwicklung. Für den deutschen Handel waren auch einige Vorgänge im Ausland in diesen Jahren von großer Bedeutung. Im Jahre 1846 gingen die Vereinigten Staaten von einer prohibitiven zu einer freihändlerischen Zollpolitik über. In demselben Jahre hob England die Kornzölle auf, ein großer Vorteil auch für den bremischen Handel, für den damals die Kornausfuhr noch ein wichtiger Geschäftszweig war. Endlich fielen in den Jahren 1849—54 auch die letzten Bestimmungen der Navigationsakte und damit die engen Beschränkungen, die der fremden Schiffahrt bisher in England und seinen Kolonien auferlegt waren. Es begann in der Tat in dieser Zeit der politischen Umwälzungen ein neuer Abschnitt für den Handel der deutschen Nordseestädte und damit auch für das — jetzt bereits zwei Seehäfen umfassende — Unterwesergebiet.

Denn natürlich auch für Bremerhaven hat die Ocean Steamship Navigation Company dauernde Vorteile gebracht, vielleicht sogar den dauerndsten von allen, mindestens aber den sichtbarsten: sie veranlaßte die erste Erweiterung seiner Hafenbauten, die Anlage des Neuen Hafens.

Der Bau des Neuen Hafens

Auch hier war die Dampfschiffahrt nicht der einzige Grund. Im Alten Hafen hatte man von Anfang an keinen Überfluß an Raum gehabt. Schon 1834, als die bremische Schiffahrt gerade erst begann, den Hafen zu benutzen, hatte ja die Deputation feststellen müssen, daß sich das Bassin mehrmals „als fast zu beschränkt" erwiesen hatte. Zehn Jahre später wurde die Bürgerschaft auf die Notwendigkeit einer baldigen Erweiterung ausdrücklich aufmerksam gemacht. Es war nicht bloß die Zahl, sondern auch die Größe der Schiffe von Jahr zu Jahr gestiegen. Damals, im Dezember 1844, hatte auch schon das erste Gespräch zwischen Senator Duckwitz und dem Konsul Mann über die Dampferverbindung mit Amerika stattgefunden. Im nächsten Jahr sprach Duckwitz bereits gelegentlich in Hannover davon und suchte die Ansichten der Regierung darüber zu erkunden. Die Deputation für Bremerhaven erklärte in ihrem Jahresbericht, daß das Bedürfnis nach einer Hafenerweiterung „sich immer dringender geltend mache", und kündigte an, daß sie mit Beratungen darüber beginnen werde. In der Begründung wird unter den Gebieten, auf denen sich der allgemeine Aufschwung des Handels am deutlichsten gezeigt habe, neben dem transatlantischen Verkehr und dem damals sehr lebhaften Walfischfang in der Südsee auch die gesteigerte Korneinfuhr aus Odessa genannt — wohl ein Zeichen der starken Bevölkerungsvermehrung in Deutschland. Auch die Verhandlungen mit Amerika waren inzwischen schon ziemlich weit gediehen. Freilich hatte man, nach einer Erklärung des Konsuls Mann, zuerst geglaubt, daß die Amerikaner Schraubendampfer bauen würden, und daher die Alte Schleuse zunächst noch für ausreichend gehalten. Bald jedoch stellte sich heraus, daß nur Raddampfer in Betracht kamen, und das war nun ein entscheidender Grund für die Beschleunigung des neuen Hafenbaus, da die Alte Schleuse für diese Art von Schiffen bei weitem zu schmal war.

Fast das ganze Jahr 1846 verging mit der Beratung über die Pläne. Man erwog die Möglichkeit, den Alten Hafen zu vergrößern und eine neue breitere Schleuse nach der Geeste oder dem Vorhafen anzulegen, überzeugte sich aber bald, daß es vorteilhafter sei, ein ganz neues Bassin ausgraben zu lassen. Im Mai reiste der Baurat van Ronzelen nach Holland und England, um dort neuere Hafenanlagen zu

studieren. An Schleuseneinfahrten von der Breite, wie man sie hier brauchte, gab es überhaupt erst eine einzige, das 1840 erbaute Coburg-Dock in Liverpool. Gerade diese Breite machte besondere Schwierigkeiten, da sie die Anlage natürlich sehr verteuerte. Es kam hinzu, daß der bremische Staat schon mit zwei anderen kostspieligen Unternehmungen belastet war, mit dem Bau der Eisenbahn nach Hannover und mit der Finanzierung der amerikanischen Dampferlinie. So war es denn natürlich, daß ganz besonders auf Sparsamkeit gedrungen wurde, und daraus erklärt es sich wohl, daß van Ronzelen für die Schleuse des Neuen Hafens einen Vorschlag machte, dessen einziger Vorzug die Billigkeit gewesen zu sein scheint. Er wollte, wie er es in Holland an einer Stelle gesehen hatte, eine „Schiffsschleuse" bauen. Es war das ein Schiffskasten, der, wenn die Schleuse geöffnet werden sollte, ausgepumpt und zur Seite geschleppt werden mußte. Schon das wäre jedesmal sehr umständlich gewesen; noch schwieriger mußte es unter Umständen werden — z. B. bei starkem Wind oder bei Eisgang —, den Kasten wieder an seine Stelle zu bringen. Trotzdem scheint die überwiegende Mehrheit der Deputation bereit gewesen zu sein, diesen Vorschlag, der auch von einem angesehenen holländischen Sachverständigen gebilligt wurde, anzunehmen. Da gelang es H. H. Meier, der seit Februar 1846 Mitglied der Deputation war, es durchzusetzen, daß auch noch der berühmte englische Wasserbauingenieur Hartley um seine Meinung gefragt wurde. Gegen ein hohes Honorar — es waren über 3000 Taler — war der jüngere Hartley, der seinem Vater noch überlegen sein sollte, bereit, nach Bremerhaven zu kommen. Auf sein Urteil hin überzeugten sich van Ronzelen ebenso wie die Deputation von der Unbrauchbarkeit einer Schiffsschleuse, und es wurde nun endlich, am 16. April 1847, der Bürgerschaft der Plan vorgelegt, der dann ausgeführt wurde.

Das neue „Dock" — dieser Ausdruck wurde damals meist gebraucht — sollte nordwestlich des Alten Hafens gebaut werden, in einer Größe von 800 × 300 Fuß (230 × 85 m). Die Breite ist dieselbe, die der Neue Hafen in seinem nördlichsten und südlichsten Abschnitt noch heute hat (das Mittelstück ist 30 m breiter), der Länge nach ist es nicht viel mehr als ein Viertel des jetzigen Bassins. Schleuse und Vorhafen wurden gleich in der Form angelegt, die sie bis heute behalten haben: der Vorhafen stark nach Südwesten ge-

krümmt, etwa 50 m breit und rund 150 m lang mit der vorspringenden Nordmole, die gegen Eisgang und Nordwestwinde schützen und den Schiffen ein bequemes Einlaufen ermöglichen sollte; die Schleuse als Dockschleuse mit je einem Paar Flut- und Ebbetüren, in der für die damalige Zeit außerordentlichen Breite von 76 Bremer Fuß (22 m), genau doppelt soviel wie bei der Alten Schleuse. Eine Verbindung mit dem Alten Hafen war für später erwogen, für den Augenblick aber zurückgestellt worden. Der Weserdeich mußte etwa von der Höhe der Kirchenstraße an verlegt werden. Er sollte sich in großem Bogen um die neue Anlage herumziehen und dann an derselben Stelle wie bisher mit dem Schlafdeich und dem alten Seedeich zusammentreffen. Die Kosten für das ganze Werk waren auf fast 700000 Taler berechnet.

Im Mai 1847 wurde mit den Arbeiten begonnen, zunächst mit der Verlegung des Deiches, dann mit dem Bau der beiden Molen und gleichzeitig, da man dort die Erde hernahm, mit dem Ausgraben des Bassins und der Schleuse. Es war nachgerade die höchste Zeit. Denn die Eröffnung der amerikanischen Dampfschiffahrt stand unmittelbar bevor, und nach den Erklärungen, die die Amerikaner von bremischer Seite erhalten hatten, mußten sie annehmen, daß bis zum Eintritt des Winters ein sicherer Liegeplatz für die Dampfer zur Verfügung sein würde. An eine Fertigstellung des Hafens oder auch nur des Vorhafens war nun freilich nicht zu denken. Es wurde daher als Notbehelf eine Pfahlbrücke von der nördlichen Mole aus gebaut, an der die Dampfer festmachen sollten. Aber die Arbeit erwies sich in jeder Beziehung als überflüssig: das Dampfschiff kam während des Winters überhaupt nicht nach Bremerhaven, und die Brücke wurde von der ersten Sturmflut zerstört. Schließlich sah es eine Zeitlang geradezu so aus, als ob es überhaupt aus technischen Gründen unmöglich werden würde, die Dampfschiffe aufzunehmen. Wenigstens ließ die Deputation der Gesellschaft die Bitte mitteilen, sie möge den weiteren Schiffen nicht mehr als 24 Fuß Tiefgang und 74 Fuß Breite geben, da man über diese Maße bei der Schleuse nicht hinausgehen könne!

Inzwischen hatte sich der Vollendung des eigentlichen Hafenbaus ein ganz unerwartetes Hindernis entgegengestellt: Hannover erhob aus militärischen Gründen und unter Berufung auf angebliche ver-

tragsmäßige Rechte Bedenken. Am 15. August 1847 machte die hannoversche Regierung, übrigens in sehr höflichem Tone, dem Senat davon Mitteilung und bat um Ernennung eines Kommissars zur Besprechung der dabei in Betracht kommenden Fragen. Ende Oktober fanden dann die gewünschten Verhandlungen zwischen dem Senator Heineken und dem hannoverschen Geheimen Kriegsrat Wedemeyer, dem noch ein militärischer Sachverständiger beigegeben war, teils in Bremen und teils an Ort und Stelle in Bremerhaven statt. Es zeigte sich zunächst, daß man in Hannover die Unterlassung einer offiziellen Mitteilung von seiten Bremens übelgenommen hatte. Dieses Verschulden mußte Heineken zugeben; aber er konnte auch sofort hinzufügen, daß von einer absichtlichen Geheimhaltung nach den monatelangen Verhandlungen über die amerikanische Dampferlinie, an denen Hannover beteiligt und bei denen doch auch von der Notwendigkeit der Hafenerweiterung gesprochen worden war, sowie angesichts der Tatsache, daß der Bau unter den Augen des hannoverschen Kommandanten in Fort Wilhelm vor sich ging, nicht wohl die Rede sein könne. An sachlichen Bedenken führte Hannover an, daß die neuen Hafenanlagen die Verteidigung des Forts in Frage stellten. Der Eingang des neuen Bassins liege außerhalb der Schußweite des Forts; auch sei der neue Deich so geplant, daß er einem im neuen Hafen landenden Angreifer vollkommene Deckung gegen die Geschütze des Forts gewähre. Schließlich wurde noch erwähnt, daß der geplante Verbindungskanal zwischen Altem und Neuem Hafen das Fort in gefährlicher Weise isoliere.

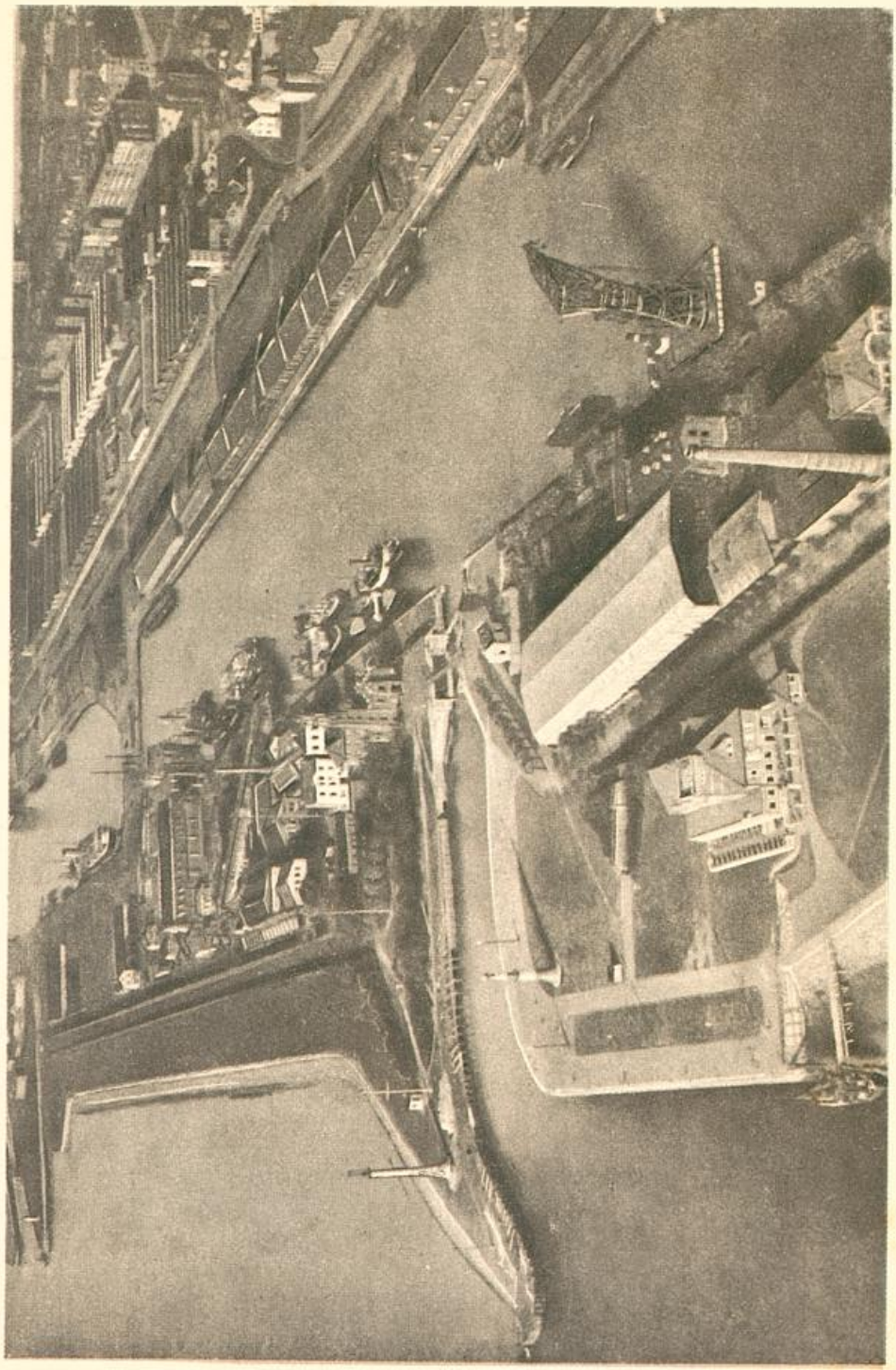
Daß diese Gründe sehr imponierend gewesen wären, kann man nicht gerade behaupten. In der Bremer Regierung saßen ja allerdings keine Soldaten; aber wie es mit dem militärischen Wert des Forts Wilhelm bestellt war, das wußte man auch in Bremen. Man hatte dafür sogar von hannoverscher Seite genügend Beweise. Daß dieses baufällige Werk einmal zu einer wirklichen Verteidigung geeignet sein könne, das, so konnte Smidt mit Recht in einem Privatbrief nach Hannover schreiben, war ihm bisher „auch im Traume nicht eingefallen". Auch daß die Gefahr einer Umgehung erst durch diesen Hafenbau heraufbeschworen sein sollte, war nicht recht einzusehen, da doch an so viel anderen Stellen der Küste eine Landung fremder Truppen und ein Einmarsch ins Land von da aus möglich war. Wede-

meyer war denn auch selbst anscheinend nicht sehr von dem Gewicht der Gründe, die er vorbringen mußte, überzeugt. Er erklärte aber, daß die ganze Sache von den Militärs ausginge, und diese seien in solchen Dingen nun einmal sehr empfindlich. So stellte er denn zum Schluß einige außerordentlich weitgehende Forderungen auf, denen Bremen sich fügen müsse, wenn es die Genehmigung zum Weiterbau des Hafens von Hannover erhalten wolle, Forderungen, von denen Smidt in seinem Brief an den Kabinettsrat Braun sagt, sie müßten bei jedem Unbefangenen den Eindruck erwecken, als wäre eine Art Kriegszustand zwischen Hannover und Bremen vorausgegangen, „in welchem letzteres dergestalt rechtlich und faktisch unterlegen sei, daß ersteres keinen Anstand nehmen dürfe, Contributionen und Tribute von ihm zu begehren". „Ich versichere Sie, verehrter Freund," so schreibt Smidt, in ernstlicher Erschütterung darüber, daß die von ihm begründete „entente cordiale" zwischen den beiden Nachbarstaaten nur „ein schöner Traum" gewesen sein könne, „daß uns seit der französischen Zeit von keinem Staate ein solches ‚vae victis' geboten ist." Die Forderungen Hannovers — oder vielleicht auch nur Wedemeyers — hatten folgenden Inhalt: Bremen sollte entweder auf seine Kosten ein neues Fort erbauen lassen und unterhalten oder aber an dem Hafenplan wesentliche Veränderungen vornehmen oder einen Beitrag zur Verstärkung des alten Forts leisten und sich außerdem verpflichten, in Zukunft keine Bauten ohne vorheriges Einverständnis mit Hannover vorzunehmen.

Amtlich antwortete Bremen in einer — von Heineken, als Kommissar, unterzeichneten, aber sicher von Smidt verfaßten — Note, die Braun später, mit Recht, als ein „wahres Meisterstück" bezeichnete. Mit einer Geschicklichkeit, die immer wieder zur Bewunderung zwingt, verstand es Smidt, in wirksamster Form den Hannoveranern klarzumachen, daß Bremen es war, das — keineswegs bloß in seinem eigenen Interesse, sondern für den Vorteil und die Ehre Hannovers, ja Gesamtdeutschlands ohne Zögern die schwersten Opfer auf sich genommen hatte, um den „höheren Zweck" zu verwirklichen, dem ja auch die Hafenanlage einzig diente, die Gewinnung der amerikanischen Dampferlinie für Deutschland. Bremen hat geglaubt, sich diesen Anstrengungen, zu denen es vertragsmäßig verpflichtet war, loyalerweise nicht entziehen zu dürfen, „es ist bremischerseits auch nicht einmal ver-

sucht worden, Hannover zu einer Beteiligung bei diesem den gemeinsamen Interessen zu bringenden Opfer zu bewegen". Ja, das Vorhandensein eines großen, auch für Dampfschiffe zugänglichen Hafens wird sogar militärisch ein außerordentlicher Vorteil sein, wenn einmal früher oder später an die Einrichtung maritimer Verteidigungsmittel in Deutschland gedacht werden wird. In allem, was die Dampfschiffangelegenheit betraf, hat Bremen so lange „in gegenseitigem vollen Vertrauen" mit Hannover zusammengearbeitet; auch noch bei dem Hafenbau sind sogar „von seiten in Königlich Hannoverschen Diensten stehender Techniker" Vorschläge und Modelle „unaufgefordert" eingesandt worden — es handelte sich um einen Eisenbahnbeamten, der eine beim Schleusenbau zu verwertende Erfindung angeboten hatte —, „und da dergestalt Glauben und Vertrauen von keiner Seite getrübt erschien, wie konnte irgendeinem Gedanken daran Raum gegeben werden, daß diese Anlage, nachdem bereits ein höchst bedeutendes Kapital darauf verwandt, erst jetzt bedenklich gefunden und die Fortführung derselben in Frage gestellt werden könne?" Schließlich erbot sich Bremen „im vollen Vertrauen auf das oft erprobte Billigkeitsgefühl seines engverbundenen Nachbarstaates", eine etwaige Änderung der Pläne in Erwägung zu ziehen. Doch wurde gleich dabei bemerkt, daß darüber infolge der Notwendigkeit, die ausländischen Sachverständigen wieder zu befragen, wohl einige Zeit vergehen würde.

Jeder fühlende Mensch mußte von diesem Ausbruch einer tiefen und schmerzlichen Enttäuschung gerührt werden. Aber auf die hannoverschen Militärs, hinter denen letzten Endes wohl der König Ernst August stand, machte er leider gar keinen Eindruck. Den ganzen Winter hindurch geschah in der Angelegenheit nichts. Man betrachtete sie in Hannover „als ein unglücksvolles, drohendes Gewitter, das dunkel am Himmel hängt und jeden Augenblick sich zu entladen droht". Ende Februar 1848 mußte dem Baurat van Ronzelen mitgeteilt werden, daß mit den Arbeiten noch nicht wieder begonnen werden dürfe. Da aber Bremen daran liegen mußte, zu einem Ausgleich mit Hannover zu kommen, um wenigstens im nächsten Winter den versprochenen Liegeplatz für die Ozeandampfer zur Verfügung zu haben, so schrieb man Ende Februar noch einmal nach Hannover. Man wies darauf hin, daß die Unterbrechung der Hafen-



Phot. Aero-Lloyd, Berlin

Neuer Hafen und Kaiserhafen (1922)

arbeiten schließlich doch das Aufhören der mit soviel Mühe erstrebten Dampferverbindung zur Folge haben könne, und verfiel auf den Ausweg, die hannoversche Regierung zu fragen, ob sie nicht auf die Militärhoheit in Bremerhaven, die ihr ja bloß Lasten auferlege, überhaupt verzichten wolle. Es bedurfte dann wieder einer Erinnerung im März, um Hannover endlich zur Entsendung Wedemeyers zu veranlassen, der nun mit dem bremischen Kommissar, dem Kaufmann T. C. Gevekoht, — Senator Heineken war Anfang April 1848 plötzlich gestorben — am 24. April ein kurzes vorläufiges Abkommen über die Wiederaufnahme der Hafenarbeiten traf. Man ließ alle weitergehenden Fragen zunächst auf sich beruhen und einigte sich nur über das folgende: Hannover gestattete den Weiterbau der Molen, also des Vorhafens, in dem dann die Dampfschiffe einen provisorischen Zufluchtsort finden konnten; dagegen sollte die Verbindung mit der Schleuse und dem neuen Bassin vorläufig — d. h. bis zu weiterer gütlicher Verständigung — noch unterbleiben.

Mit dieser recht mangelhaften Notlösung der vor kurzem noch für so wichtig erklärten Frage mußte man sich im Augenblick begnügen. Es gab jetzt anderes zu bedenken: man befand sich mitten in dem sturm- und hoffnungsvollen Frühling des Jahres 1848.

NEUNTES KAPITEL

DIE REVOLUTIONSJAHRE 1848—52

Ausbruch der Revolution

Die politische Bewegung des Jahres 1848, die kaum einen Winkel Mitteleuropas unberührt ließ, ist auch für Bremerhaven in vielen Beziehungen bedeutungsvoll geworden. Sie verhinderte die Wiederaufnahme des Kirchenbaus ebenso wie den weiteren Ausbau der Ocean Steam Navigation Company. Sie störte den optischen Telegraphen — der Unternehmer Schmidt mußte, anscheinend aus politischen Gründen, fliehen —, und sie verzögerte den Bau des Neuen Hafens. Sie brachte die Frage der Bremerhavener Gemeindeverfassung ins Rollen, und sie erweckte für kurze Zeit ein neues, buntes Leben am Hafen und machte Bremerhaven zum erstenmal in Deutschland bekannt: als den in Aussicht genommenen Kriegshafen für die neugegründete deutsche Flotte, dieses Lieblings- und Sorgenkind der nationalen Sehnsucht von 1848.

Die politischen Gemüter waren schon seit einiger Zeit erregter als sonst. Aus Hannover berichtete Duckwitz, gleichzeitig mit Nachrichten über den Streit wegen des Neuen Hafens, am 19. Februar, die Rede Bassermanns — der in der Badischen Kammer ein deutsches Parlament gefordert hatte — habe „ungeheuren Eindruck" gemacht. „Alle sagen unverhohlen, er habe recht, und es müsse etwas Derartiges geschehen." Auch in Bremerhaven herrschte schon vor der Pariser Revolution eine gewisse politische Spannung. Die ungewohnte Opposition und Selbständigkeit der Bremerhavener Einwohner bei der vom Amtmann eingeleiteten Kirchenvorstandswahl Ende Februar war schon ein Zeichen dafür. Aber es waren bereits wichtigere Dinge im Gange. Auch Bremerhaven hatte seine Demokraten, die für die „Freiheit des Volkes" wirkten. Hatte man sich bisher

höchstens einmal schüchtern über den „Despotismus" der Polizeidragoner beklagt, so kam man jetzt bereits mit Bitten und Forderungen.

Am 26. September reichten die Ortsvorstände von Bremerhaven — es waren Rechtsanwalt Philippi, Melchior Schwoon, Johann Georg Claussen jun., Franz E. Claussen, J. C. Tieck und Johann Hinrich Eits — dem Senat eine ausführliche Denkschrift ein, in der sie um „endliche praktische Ausführung" der Gemeinde-Ordnung von 1837 sowie um eine angemessene Dotierung der Gemeindekasse baten. Sie zählten eine Reihe von Mißständen auf, die infolge des Mangels an kommunalen Einrichtungen und vor allem infolge des Mangels an Geld nicht hatten beseitigt werden können. Einzelne Straßen waren noch ungepflastert, vor allem die Grabenstraße, die im Winter unpassierbar war und „dem sonst so reinlichen Hafenorte zur Schande gereichte". Der Markt war „ein wüster, die Umgebung verunzierender Platz". Man hatte anscheinend, wie es doch 1841 vom Senat gefordert war, schon einmal seine Pflasterung in Aussicht genommen. Aber das dafür erforderliche Geld war damals für den Kirchenbau zur Verfügung gestellt worden. Die Ortsvorstände schlugen nun vor, nach der Pflasterung von den Marktbeziehern ein Standgeld zu erheben, vielleicht auch — worum 1842 schon einmal gebeten worden war — einen Jahrmarkt einzurichten. Die Abwässerung war, schon wegen der ebenen Lage des ganzen Ortes, recht mangelhaft. An den Straßen belästigten offene Wasserläufe die Passanten. Die Brandlöschanstalten waren keineswegs, wie sie sein sollten. Nachtwächterwesen und Straßenbeleuchtung kannte man „nur dem Namen nach". Es werden dann Vorschläge gemacht, wie man die Einnahmen der Gemeinde, die bisher nur aus den Rezeptionsgeldern bestanden, erhöhen könne, und zu diesem Zwecke verschiedene kleine Steuern genannt, darunter vor allem eine Abgabe von „Schnaps- und sonstigen Krügen", die eine reichliche Einnahme gewähren würde, „weil namentlich der Schnapsschenken usw. hier sehr viele sind". Die ganze Eingabe ist noch in sehr bescheidenem Tone gehalten. Es wird kein Vorwurf erhoben, ja, die Bittsteller sind bereit, in ihrer eigenen Unfähigkeit den Grund für die Nichtausführung der Gemeindeordnung zu sehen, und wollen gerne tüchtigeren Nachfolgern ihr Amt abtreten.

Die Angelegenheit wurde vom Senat nicht gerade mit großer Eile behandelt. Man schrieb an Thulesius und bat ihn um sein Gutachten. Dann machten die Mitglieder der Senatskommission für Bremerhaven, die Senatoren Heineken, Fritze und Iken, ihre Vorschläge. Im Februar 1848 war man so weit, daß man an die Revision der Verfassung herangehen wollte. Inzwischen waren die Ortsvorstände schon ungeduldig geworden. In der „frohen Hoffnung" auf Erhörung ihrer Bitte getäuscht, hatten sie am 15. Februar, unter Berufung auf ihren Amtseid, der sie verpflichtete, „nach ihrer besten Einsicht unparteiisch und gewissenhaft für das Wohl des Orts und der ganzen Gemeinde zu sorgen", an die Erledigung ihres Gesuches erinnert. Aber so schnell, wie es jetzt gut gewesen wäre, konnte der damalige Senat nicht arbeiten. Mehr als ein Drittel seiner Mitglieder war an 70 Jahre alt; der älteste, Senator Büsing, stand im 88. Lebensjahre. Das war gewiß nicht sehr zweckmäßig für solche Zeiten, wie sie jetzt hereinbrachen. Am 24. Februar hatte in Paris mit der Vertreibung des Königs die Revolution begonnen. Es folgten die Umwälzungen in den deutschen Mittel- und Kleinstaaten. Am 8. März ereilte auch Bremen das Schicksal. Nach einigem zwecklosen Widerstande wurde auch hier vom Senat „alles bewilligt". In denselben Tagen riß auch den Bremerhavenern die Geduld. Gerade am 8. März sollte, wie alljährlich, die Neuwahl eines Ortsvorstandes und eines Revisors stattfinden. Aber die etwa 30 bis 40 Personen, die sich eingefunden hatten, — mehr kamen schon seit Jahren nicht mehr — weigerten sich, die Wahl vorzunehmen, solange keine Antwort auf die Bittschrift der Ortsvorstände erfolgt sei. Zwei Tage später erhielt der Senat eine — nun keineswegs mehr bescheiden gehaltene — Petition von 84 Bremerhavener Bürgern, in der sie nicht nur die unverzügliche Einführung der Gemeindeverfassung, sondern auch, als bremische Staatsbürger, die gegenüber den Bremern zu ihren gleichen Lasten auch gleiche Rechte beanspruchen dürften, die Teilnahme am Bürgerconvent forderten. Jetzt durfte man nicht mehr länger zögern; übrigens war ja auch bereits alles fertig. Am 15. März wurde die neue Gemeindeordnung vom Senate beschlossen. Es war im wesentlichen die alte, nur in wenigen Punkten, hauptsächlich in bezug auf das Finanzwesen, ergänzt.

Aber für solche kleinen Mittel war es jetzt bereits zu spät. Als am 21. März der Amtmann in Bremerhaven die neue Gemeindeordnung publizierte — es geschah das in der Weise, daß er sie den dazu eingeladenen Gemeindemitgliedern vorlas —, erklärten die Versammelten, daß diese Verfassung ihren Wünschen keineswegs entspreche; sie gewähre ihnen nicht die Rechte, auf die sie glaubten Anspruch zu haben. Sie weigerten sich daher, sie anzuerkennen und Neuwahlen vorzunehmen. Der Amtmann weist in einem Schreiben an den Senat darauf hin, daß in dem benachbarten Lehe eine viel freiere Verfassung bestehe, in der die Leute ein Vorbild sähen. „Bei der gegenwärtigen Aufregung“, so berichtet er resigniert, sei auch durch die begründetsten Vorstellungen nichts auszurichten. Es sei jedoch zu hoffen, daß vielleicht schon binnen kurzem die Gemüter sich beruhigen und dann brauchbare Vorschläge an den Senat ergehen würden.

Aber es dauerte weit länger, als der Amtmann erwartet hatte. Er sollte die Einführung der neuen Verfassung nicht mehr erleben. Zunächst war man in Bremerhaven, wie überall im deutschen Vaterlande, mit größeren Dingen beschäftigt. Selbst die bremischen Verfassungsfragen traten jetzt zurück hinter den Hoffnungen und Plänen, die man für Deutschlands Zukunft hegte. Es war eine Zeit rührender und überschwenglicher Erwartungen, einer gläubigen Begeisterung für die großen Ideen der Freiheit des Volkes, der Macht und Ehre des geeinten Vaterlandes. Sogar ein Realpolitiker wie Smidt — er war sogleich nach Frankfurt, dem Mittelpunkt der Bewegung, gereist — schrieb damals: „Unsere eigenen inneren Angelegenheiten sind jetzt Nebensache, sie können wie Spreu vor dem Winde zerstieben, wenn eine kräftige Organisation Deutschlands, die es im Notfall mit Russen und Franzosen zugleich aufnehmen kann, erreicht wird.“ Für den Radikalismus jener ersten Wochen aber ist es bezeichnend, wenn er berichtet: „Zufrieden ist man jetzt schon mit jedem, der nicht die deutsche Republik oder ein deutsches Einkammersystem will.“

Neben Smidt spielte bald noch ein anderer Bremer in Frankfurt eine bedeutende Rolle: es war Duckwitz. Für das sogenannte Vorparlament, das am 31. März in Frankfurt zusammentrat, wurden er und Gevekoht in formloser Weise, wie damals üblich, als Abgeordnete

Bremens bestimmt. In der Versammlung selbst hatte zuerst Smidt, als Alterspräsident, den Vorsitz; er war damals 74 Jahre alt. Duckwitz wurde dann auch in den 50er Ausschuß gewählt, den das Vorparlament als eine Art von vorläufiger Regierung Deutschlands bis zum Zusammentreten der verfassunggebenden Nationalversammlung einsetzte. Als dann freilich die Bewegung ins Phantastische und Schwärmerische überging, zog sich Duckwitz, der eben durch und durch Realpolitiker war, zurück. Eine Wahl zur Nationalversammlung lehnte er damals ab. Doch übernahm er im Juli, als die provisorische Zentralgewalt geschaffen wurde, das ihm angebotene Reichshandelsministerium, teils, wie er schreibt, „um Unheil zu verhindern, teils um positive Dinge zu begründen, die auch nützlich werden könnten, nachdem der Sturm vorübergeraset und man auf praktische Gedanken, nämlich die Anknüpfung an das Bestehende, zurückgekommen sein würde". Übrigens war er als Befürworter des Schutzzolls in einer überwiegend freihändlerisch gesinnten Stadt der einzig mögliche Mittelsmann für die beiden großen sich so scharf bekämpfenden Wirtschaftsparteien. Für das Ministerium des Auswärtigen wollte der Reichsverweser Smidt gewinnen. Aber er lehnte es ab, und da die Berufung auf sein Alter nicht wirkte, wies er darauf hin, daß er der zweite Bremer, der dritte Hanseat — neben Duckwitz und dem Hamburger Heckscher — in einem Kabinett von sieben Mitgliedern sein würde. So stand man von dem Versuche ab. Smidt aber blieb als Bevollmächtigter Bremens bei der provisorischen Zentralgewalt in Frankfurt, und der Erzherzog Johann freute sich, „einen alten Freund" auf diese Weise doch behalten zu haben. In die Nationalversammlung wurde dann von Bremen der Kaufmann T. C. Gevekoht entsandt. Auch der Wahlkreis Bremervörde hatte einen Bremer gewählt, übrigens ohne ihn zu kennen, nur weil ein bremischer Demokratenführer ihn auf Anfrage empfohlen hatte; es war der Kaufmann Droege. Als er im April 1849 austrat, wurde für die kurze Zeit, die das Parlament noch bestand, H. H. Meier sein Nachfolger.

Inzwischen hatte auch im bremischen Staate das neue parlamentarische Leben begonnen. Am 19. April trat die aus allgemeinen Wahlen hervorgegangene neue Bürgerschaft zusammen. Unter ihren 300 Mitgliedern befanden sich nun zum erstenmal auch zehn Ver-

treter Bremerhavens. Vier davon waren Bremer: J. F. Hederich, Dr. C. A. L. Heineken, Dr. Kottmeier und C. A. Pajeken. Der letzte hatte die meisten Stimmen von allen erhalten. Er hatte früher in Bremerhaven gewohnt und scheint sich dort als Oppositionsmann hervorgetan zu haben. Er war es gewesen, der sich schon 1839 einmal über den „Despotismus" der Polizeidragoner in Bremerhaven demokratisch entrüstet hatte. Unter den sechs aus Bremerhaven selbst stammenden Abgeordneten finden wir wieder die altbekannten Namen: Hinrich Garrels, Joh. Hinr. Eits, Melchior Schwoon, Joh. Georg Claussen, A. Wöhlken und P. H. Ulrichs. Die Bürgerschaft beschloß dann alsbald auch, in die Deputation für Bremerhaven, die im übrigen ihre alte Zusammensetzung behielt, ein dort ansässiges Mitglied zu entsenden, und es wurde Joh. Georg Claussen dazu erwählt. So war Bremerhaven an den wichtigsten Stellen, wo über sein Wohl entschieden wurde, nun endlich auch durch eigene Abgeordnete vertreten und hatte damit wenigstens eine Art von Ersatz für die immer noch fehlende Gemeindeverfassung.

Küstenbefestigung und Flottenpläne

Einer der allerersten Beratungsgegenstände der neuen Bürgerschaft betraf sogleich Bremerhaven, freilich nicht den Hafen und auch nicht die Gemeinde, sondern seine militärische Verteidigung. Seit Anfang April befand sich ja der Deutsche Bund im Kriege mit Dänemark, das die Freiheit der Herzogtümer Schleswig und Holstein unterdrückte. In dem Begeisterungsrausch der Märztage war der Krieg überall gefordert worden, und der Bundestag hatte auch diesen Wunsch erfüllt. Als der Kampf beginnen sollte, kam man zu der Erkenntnis, daß die ganze Küste, der ganze Handel des großen Deutschlands den paar Kriegsschiffen des zwergenhaften Feindes wehrlos preisgegeben war. Mit derselben stürmischen Freude wie überall anderwärts war der Beschluß des Bundestages, die geliebten Farben Schwarz-Rot-Gold als Bundesflagge anzunehmen, auch in Bremerhaven begrüßt worden. Man hißte auf den Schiffen im Hafen die neue Flagge, und in der „Weser-Zeitung" stritten sich die Kapitäne darum, wer zuerst „das heilige Symbol der Einheit Deutschlands" auf das Weltmeer hinausgetragen habe. Wenige Wochen später, am 1. Mai, erklärten die Dänen die ganze deutsche Küste für

blockiert, und die stolze deutsche Flagge mußte wieder verschwinden. In Bremerhaven gingen zwar die trostreichsten Gerüchte, z. B. daß eine amerikanische Flotte in der Nordsee erscheinen werde oder daß von den Holländern Hilfe zu erwarten sei. Die Wirklichkeit war weniger poesievoll. Ein dänisches Kriegsschiff lag bei Helgoland und brachte alle Schiffe, die es in seine Gewalt bekam, auf. Freilich wurde die Blockade bald darauf erheblich gemildert. Aber die Gefahr eines feindlichen Angriffs bestand weiter. Die Landdrostei Stade tat das Ihre zur Verteidigung, indem sie den Lehern für diesen Fall die Selbstbewaffnung mit Heugabeln und Sensen empfahl. Der Bundestag dagegen gab sich der Hoffnung hin, es möchte vielleicht gelingen, eine Erklärung der Seemächte über die Unverletzlichkeit der Handelsschiffe zu erlangen. Für den nicht ganz unwahrscheinlichen Fall jedoch, daß dies nicht zu erreichen war, hätte er nichts dabei gefunden, wenn der Bund mit einer fremden Seemacht einen Vertrag zum Schutz der deutschen Schiffahrt geschlossen hätte. Und nur wenn wider Erwarten auch dieser ehrenvolle Ausweg sich nicht als gangbar erwiese, konnte nach der Ansicht des Bundestages die Möglichkeit in Betracht kommen, daß Deutschland sich selber Kriegsschiffe zum Schutze seines Handels beschaffe.

Etwas mehr Mannesstolz hatte man denn in den Seestaaten doch. Hannover erklärte sich bereit, zur Küstenverteidigung „die nötigen Vorkehrungen zu Bremerhaven und von da ab weiter am Weserufer zu treffen", auch Ingenieuroffiziere hinzusenden. Nur die erforderliche Besatzung mußte von Bremen gestellt werden, da alle verfügbaren hannoverschen Truppen anscheinend anderswo, vor allem wohl in Schleswig-Holstein, verwandt wurden. Der Senat beorderte daher das bremische Kontingent nach Bremerhaven, das damit zum ersten Male Einquartierung erhielt. Ende Mai wurden die Bremer dann doch von Wrangel für Schleswig-Holstein angefordert und durch Hannoveraner ersetzt. Gleichzeitig wurden auf Wunsch der neugebildeten Deputation für den Schutz der Küsten, des Handels und der Schiffahrt Dr. Kottmeier und van Ronzelen nach Holland geschickt, um dort einen Seeoffizier, offenbar für die Leitung der Befestigungsarbeiten, zu gewinnen. Es wurden zwei Strandbatterien, nördlich und südlich des Eingangs zum Neuen Hafen, aufgeworfen. Für die eine steuerte Preußen, das auch

etwas für die Verteidigung der Weser tun wollte, einige Kanonen aus Minden bei; für die andere lieferte Hannover das Geschütz.

Aber mit solchen Anlagen war die beschämende Wehrlosigkeit Deutschlands zur See natürlich nicht beseitigt. Die zweitgrößte Handelsflotte Europas konnte durch ein paar Küstenbefestigungen nicht geschützt werden, dazu war doch noch etwas mehr nötig. Und so erhob sich denn jetzt mit einer geradezu überwältigenden Einhelligkeit in ganz Deutschland der Ruf nach einer deutschen Kriegsflotte. Die Hamburger schritten zuerst zur Tat. Die Reeder Godeffroy und Sloman rüsteten ein paar Schiffe mit Kanonen aus und stellten sie dem Vaterlande zur Verfügung. Es war die sogenannte „Hamburger Flottille". Schon wurde man in Bremen ein wenig eifersüchtig und fürchtete, die Hamburger wollten sich durch ein „fait accompli" eine Bevorzugung ihrer Stadt und ihres Stromes bei der Bildung einer Reichsflotte sichern. Aber die Besorgnisse waren unnötig. Als man an die Schaffung einer wirklichen Kriegsmarine heranging, hatte Bremen die Führung gewonnen: denn auch diese vaterländische Tat war ganz wesentlich ein Werk von Arnold Duckwitz. Wenn irgendeiner, so war dieser kluge Kaufmann und Politiker, der bereits seit 15 Jahren für die wirtschaftliche Einigung Deutschlands, für die stärkere Berücksichtigung seiner Seeinteressen wirkte, der rechte Mann, um die Flottenpläne aus dem Stadium der verschwommenen Begeisterung in das der praktischen Verwirklichung überzuführen.

Schon im Vorparlament war die Flottenfrage besprochen worden, und Duckwitz schlug damals vor, einen amerikanischen Dampfer, der gerade in Liverpool erwartet wurde, die „United States", zu kaufen. Aber man kam zu keinem Beschluß. Auch war einmal davon die Rede, daß Bremen und Hannover gemeinsam den „Washington", den sein Kapitän damals anbot, erwerben und damit den Bundestag vor eine vollendete Tatsache stellen wollten, die man dann nachträglich wohl hätte billigen müssen. Aber auch das kam nicht zustande. Mitte Mai nahm sich dann die Nationalversammlung in Frankfurt gleich nach ihrer Eröffnung der Sache an. Sie bildete einen Marineausschuß, und auf seinen Bericht wurden schon am 14. Juni 6 Millionen Taler, die aus Matrikularbeiträgen der einzelnen Staaten aufzubringen waren, für die Gründung einer Kriegs-

flotte bewilligt. In den nächsten Monaten jedoch waren die Nationalversammlung und die provisorische Reichsregierung mit anderen politischen Fragen derartig beschäftigt, daß für die Flotte keine Zeit übrigblieb. Übrigens war mit Dänemark im August ein Waffenstillstand geschlossen worden und die augenblickliche Gefahr für die Küsten und den Handel damit vorerst behoben. Erst im November kam man dazu, bei der Reichsregierung eine Marineabteilung einzurichten. Die Bildung eines selbständigen Marineministeriums war unmöglich, da keine dafür geeignete Persönlichkeit vorhanden war. So mußte man die neue Behörde einem der bestehenden Ministerien angliedern. Da alle Mitglieder des Kabinetts für ihre Ressorts ablehnten, blieb nichts übrig, als daß Duckwitz auch diese Aufgabe übernahm. Er tat es, obwohl er wußte, daß auch er nicht die nötigen Fachkenntnisse besaß, und obwohl er voraussah, daß er sich damit dem maßlosen und leidenschaftlichen Tadel von noch Unkundigeren aussetzte. Er ist denn auch wirklich nicht ausgeblieben. Aber auch hier war es leichter, zu kritisieren, als anzugeben, wie sonst Fehler hätten vermieden werden können. Duckwitz war ja in der ganzen Reichsregierung der einzige, der sich um die so stürmisch verlangte Flotte bekümmerte. Alles, was überhaupt für sie getan wurde, ist unter seiner Leitung und auf seine Veranlassung geschehen. Ohne ihn wäre gar nichts zustande gekommen. Er wußte, daß alle guten Wünsche, die Kriegsschiffe möchten in Deutschland gebaut werden, nichts halfen, wenn bis zum voraussichtlichen Wiederausbruch des Krieges mit Dänemark im nächsten Frühjahr ein paar verwendungsfähige Fahrzeuge vorhanden sein sollten. So ertrug er den Zorn der Patrioten und kaufte Schiffe in England, ja, er bestellte sogar einige Neubauten dort. Denn deutsche Werften konnten ja schon aus Mangel an jeder Erfahrung wie auch an den nötigen Einrichtungen vorläufig noch gar nicht in Betracht kommen, wenigstens soweit es sich um wirkliche Kriegsschiffe handelte. Die kleinen Kanonenboote — keine Dampfboote freilich, sondern nur Ruderschaluppen — konnte man dagegen in Deutschland herstellen, und so mochte man immerhin in den Zeitungen berichten, daß schon am 20. Juni 1848 das erste in Deutschland gebaute „Kriegsschiff" — es war ein solches Kanonenboot — auf der Werft von Ulrichs in Vegesack vom Stapel gelaufen sei. Duckwitz nahm es auch hin, daß man ihm, von

Hamburg aus, vorwarf, er betreibe die Flottengründung „quasi als Bremer Familiensache", weil er die aus England kommenden Schiffe nach dem ihm am besten bekannten und zweifellos auch geeignetsten Hafen beorderte: nach Bremerhaven.

Bereits im Dezember 1848 — die Marineabteilung hatte ihre Tätigkeit kaum begonnen — wurde auf Veranlassung Smidts der Baurat van Ronzelen nach Frankfurt berufen, um dort über die Hafenanlagen Bremerhavens und ihre Brauchbarkeit für die zu gründende Flotte „zweckdienliche Erläuterungen" zu geben. Man wird seiner Ausführungen kaum noch bedurft haben, denn es war wirklich keine andere Wahl möglich. Zum vorläufigen Arsenal wurde Bremerhaven bereits Ende Dezember bestimmt. Aber auch als Kriegshafen kam gar kein anderer Ort in Frage. Daß eine Welthandelsstadt wie Hamburg nicht zur Marinestation geeignet war, konnte am Ende auch ein Laie einsehen. Ein Wilhelmshaven gab es noch nicht; man fing eben erst an, die Möglichkeit von Hafenbauten an der Jade zu erwägen. Die Ostseehäfen aber waren den Schiffen, die von England kamen und für den Kampf gegen Dänemark bestimmt waren, natürlich versperrt. Es blieb also, wenn man von der entlegenen Emsmündung absah, nur die Weser übrig, und hier fanden größere Schiffe allein in Bremerhaven einen sicheren Liegeplatz; allenfalls die kleineren konnten bis Brake hinauffahren. Trotz dieser unleugbaren Vorzüge wurden aber natürlich doch Einwände gegen Bremerhaven erhoben, vor allem wieder von Hamburg. Da gab Duckwitz van Ronzelen den Rat, er möge nur recht bald abreisen, „damit die Herren nicht glauben sollten, daß wir von ihnen uns eine Gnade erbitten wollten; sie müssen uns schon kommen".

Und so geschah es denn auch. Am 25. Januar 1849 teilte der Reichshandelsminister dem bremischen Senate mit, daß Bremerhaven ausersehen sei, der Sammelplatz einer Anzahl größerer Dampfschiffe zu werden, die demnächst eintreffen würden und für Reichszwecke armiert und bemannt werden sollten. Es wurde auch angefragt, wo man am besten 20—30 Schiffsladungen Kohlen, die an die Adresse von Schwoon & Co. dorthin beordert waren, sowie Geschütz, Bomben, Kugeln, Pulver und andere Waffen und Schiffsgeräte lagern könne. Als Kohlenplatz schlug der Herr Minister selbst, nach seiner Kenntnis des Ortes, die er früher als Bremer Kauf-

mann und Mitglied der Bremerhaven-Deputation gewonnen hatte, den Exerzierplatz des Forts am Alten Hafen vor. Er zeigte die Entsendung einer Kommission, bestehend aus drei Offizieren und einem Wasserbautechniker, an, die die deutsche Nordseeküste bereisen sollte, und erkundigte sich schließlich, unter besonderer Anempfehlung einer „diskreten Behandlung", auch danach, „ob, falls die Kommission sich dafür aussprechen sollte, daß Bremerhaven sich zu einer bleibenden Station für die deutsche Nordseeflotte eigne, die Stadt Bremen gewillt sei, die bereits vorhandenen und in der Anlage begriffenen Hafenanstalten nicht nur zur Benutzung zu stellen, sondern auch zu gestatten, daß die erforderlichen Anlagen, die zu einem Kriegshafen nötig sind, damit in Verbindung gesetzt, auch die Räumlichkeiten dazu überwiesen werden". Selbstverständlich erklärte der Senat seine Zustimmung.

Als die Kommission Anfang Februar erschien, fand man in Oldenburg, sie sei „bereits gehörig für bremische Sonderinteressen bearbeitet", da die Herren von der Jade nichts wissen wollten, vielmehr behaupteten, die vorläufige Stationierung der Schiffe in der Weser sei bereits eine abgemachte Sache. Eine Besichtigung der Jade — an der Stelle, wo später Wilhelmshaven angelegt wurde — führte dann zwar eine günstigere Stimmung bei der Kommission herbei. Aber nun wollte man in Frankfurt nichts davon hören, am wenigsten der künftige Kommandant der zu erwartenden Schiffe, Kapitan Brommy. Übrigens aber konnte ja an die Anlage eines wirklichen Kriegshafens noch gar nicht gedacht werden. Es handelte sich zunächst nur um einen vorläufigen Liegeplatz, und dazu mußte man natürlich einen Ort wählen, der bereits Hafenanstalten besaß. An der Wesermündung aber war alles vorhanden, was man verlangte. Man brauchte nur noch einige Befestigungen zum Schutze der neuen Flotte hinzuzufügen, zumal da der Krieg mit Dänemark am 3. April wieder begonnen hatte und man in Bremerhaven eine Zeitlang ernstlich einen Handstreich der Dänen fürchtete; es waren sogar wieder Truppen zur Verteidigung dorthin beordert. Die Kommission empfahl daher eine Batterie von acht schweren Geschützen am Eingang des Neuen Hafens, drei kleinere Schanzen unterhalb von Bremerhaven bei Wremen und eine gegenüber bei Blexen.

Die Anlage dieser Werke wurde dann angeordnet. Aber sie wurden nicht so schnell fertig, wie es wünschenswert gewesen wäre. Die

Küstenstaaten, voran Hamburg und Bremen, deren Handel geschützt werden sollte, wollten überhaupt keine Befestigungen auf ihre Kosten herstellen lassen. Als das Ministerium dann erklärte, die Mittel liefern zu wollen, verlangte Hannover, das ja in Bremerhaven die Militärhoheit besaß und also die dortige Batterie zu bauen hatte, in freilich begreiflichem Mißtrauen gegen die Zuverlässigkeit der Reichsgewalt erst Beweise dafür, daß es das Geld auch erhalten würde. Für die Munition sollte Preußen sorgen. Nach längerem Drängen erklärte es sich dazu bereit. Aber es dauerte Wochen, bis das versprochene Material eintraf. Weitere Schwierigkeiten ergaben sich bei der Lieferung der Geschütze. Sie wurden in Rönnebek gegossen. Der preußische Offizier, der sie abnehmen sollte, erbat sich zur Hilfeleistung einige hannoversche Artilleristen. Aber der hannoverschen Regierung ging es — in dieser Zeit der „Einigung Deutschlands" — wider die Ehre, ihre Soldaten unter einem preußischen Offizier arbeiten zu lassen. So mußte man Leute aus Bremerhaven kommen lassen.

Endlich war es noch nötig, eine Marinebehörde in Bremerhaven einzurichten. Bis dahin hatte alles von Frankfurt aus geleitet werden können, da ja dienstfähige Schiffe noch nicht vorhanden waren. Denn von den Fahrzeugen, der sogenannten Hamburger Flottille — den drei kleinen Dampfbooten „Hamburg", „Lübeck" und „Bremen" (ca. 450 Registertonnen) und der Segelfregatte „Deutschland" (853 Registertonnen) — war kein einziges ohne größere Umbauten und Reparaturen brauchbar gewesen; sie waren im Laufe des Winters vorgenommen und erst jetzt beendet. Für diese und die von England zu erwartenden Schiffe mußte nun ein Befehlshaber ernannt werden. Man brauchte nicht lange zu wählen; das Ministerium hatte überhaupt nur einen höheren Seeoffizier zur Verfügung; es war Karl Rudolf Brommy, eigentlich Bromme, ein gebürtiger Sachse, der es in der griechischen Marine bis zum Fregattenkapitän gebracht hatte und in Deutschland durch ein 1848 erschienenes Buch „Die Marine" bekannt geworden war. Er wurde zunächst als Reichskommissar nach Bremerhaven geschickt und dann zum Kapitän zur See und vorläufigen Seezeugmeister an der Nordsee ernannt.

So konnte nun Bremerhaven seine Rolle als deutscher Kriegshafen beginnen. Es war im Frühjahr 1849, ein Jahr nach dem Ausbruch der Revolution. Die Auspizien waren nicht eben günstig. Die hoffnungs-

volle Stimmung des Vorjahres war dahin. „Man fühlte," schreibt Duckwitz, „daß die Nation gleichgültig geworden sei." Selbst die Flottenbegeisterung war bereits erheblich abgekühlt. In vielen Staaten, vor allem in Österreich und Preußen, hatten die alten Regierungen ihre Autorität ganz oder teilweise wiederhergestellt. Die Nationalversammlung hatte nach unendlichen Mühen mit zahllosen Kompromissen eine Verfassung zustande gebracht und König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen zum Kaiser erwählt. Aber der Erkorene lehnte ab. Damit war das Werk gescheitert. Sowohl die Nationalversammlung wie die vorläufige Reichsregierung sahen ihrer Auflösung entgegen. Das war die Lage, als endlich die Erfüllung des Wunsches begann, der vor einem Jahre ganz Deutschland bewegt hatte, als die ersten wirklichen Anfänge einer deutschen Kriegsflotte an den Ufern der Weser in Erscheinung traten.

Bremerhaven als Marinestation

Freilich als am 18. März 1849 die Dampffregatte „Barbarossa" auf der Weser eintraf, da flammte die Begeisterung noch einmal wieder auf. Das Schiff wurde, wie die „Weser-Zeitung" berichtet, in Brake, bis wohin es hinaufgefahren war, und so wohl auch vorher in Bremerhaven, „mit einem donnernden Hoch der Einwohner" und mit den Salutschüssen der dort stationierten Geschütze empfangen. Im Herbst des vorhergehenden Jahres hatte man ein amerikanisches Kriegsschiff bewundert, die Fregatte „St. Lawrence", die damals nach Bremerhaven gekommen war, hatte in ihr voller Neid „ein Symbol dessen, was dem Reiche not tat", gesehen. Jetzt endlich durfte man das erste deutsche Fahrzeug erblicken, das wenigstens bestimmt war — noch war es ja nicht soweit —, ein Kriegsschiff zu werden und die deutsche Kriegsflagge zu führen: die schwarz-rotgoldenen Farben mit dem Wappenschild des Reiches, dem doppelköpfigen schwarzen Adler auf goldenem Felde, in der oberen linken Ecke.

Aber schon diese anfängliche Freude war, auch abgesehen von der Unsicherheit der politischen Lage, nicht ohne starke Trübungen. Man hatte zwei Schiffe erwartet. Außer der „Britannia" — so hieß der „Barbarossa" ursprünglich — war auch noch die „Acadia" angekauft worden. Beide waren Raddampfer, von der Cunard-Linie,

etwa 1100 Registertonnen groß, und hatten seit acht Jahren den Dienst zwischen Liverpool und New York versehen. Sie galten als vorzügliche Schiffe; die „Britannia" hatte bereits 99 mal ohne irgendeinen Unfall den Antlantic gekreuzt. Mit großen Schwierigkeiten hatte man die Schiffe heimlich aus dem englischen Hafen gebracht — denn es galt, die Wachsamkeit der dänischen Agenten zu täuschen, die die Abfahrt verhindern wollten —, und nun kam nur eins auf der Weser an; denn die „Acadia" war bei Terschelling gestrandet. Sie kam zwar wieder frei und erschien acht Tage nach der „Britannia" in Brake. Schon freute man sich, daß die englischen Nachrichten von schweren Beschädigungen des Schiffes übertrieben seien, und Brommy schlug vor, jetzt der wiedererstandenen „Acadia" — statt der „Britannia" — den Namen „Barbarossa" zu geben, weil das doch „allegorischer" sei! Aber leider stellte sich sehr bald heraus, daß die Freude doch voreilig gewesen war. Man mußte das Schiff — es hieß jetzt „Erzherzog Johann" — in ein Trockendock bringen. Aber es gab keins von der nötigen Größe, weder an der Unterweser noch sonstwo in Deutschland. So mußte das Schiff mehrere Monate untätig liegen. Im Juni erbarmte sich die oldenburgische Regierung, ließ in Brake am Ufer ein Loch ausgraben, es mit Holz belegen, und dann wurde das Schiff — im Oktober — bei Hochwasser hineingelassen, die Öffnung durch einen Damm geschlossen und das Wasser ausgeschöpft. Wenn das Schiff herausgelassen werden sollte, mußte der Damm wieder weggenommen werden. Das war das erste deutsche Marine-Trockendock bei Brake.

Die Strandung der „Acadia" war nicht der einzige Unfall. Das Schiff, das die Geschütze und sonstige Ausrüstungsgegenstände für die beiden Fregatten bringen sollte, erlitt ebenfalls Havarie und mußte nach England zurückkehren. Erst unter neuen Schwierigkeiten gelang es, die Sachen nach der Weser zu bekommen. Eine dritte Fregatte, die in Amerika gekauft werden sollte, die „United States ein noch ganz neues Schiff von 1800 Registertonnen, kam zunächst überhaupt nicht, da die Regierung der Vereinigten Staaten plötzlich, der Neutralität wegen, Bedenken dagegen hatte. Es dauerte bis in den Sommer, ehe man diese Hindernisse überwunden hatte und das Schiff dann endlich doch, nicht ohne einige Unfälle, über den Ozean nach Bremerhaven kam. Es erhielt den Namen „Hansa" und wurde

als größtes und schönstes alsbald zum Flaggenschiff des Kommodore — diesen Rang bekam Brommy im Laufe des Jahres — bestimmt. Ein Vertreter der Vereinigten Staaten hatte ursprünglich auch Hoffnung gemacht, daß einige amerikanische Seeoffiziere in deutsche Dienste treten würden, um bei der Organisierung der deutschen Kriegsflotte mitzuwirken. Auch davon war nun keine Rede mehr, hauptsächlich deshalb, weil die Regierung allmählich einen recht ungünstigen Eindruck von der Stabilität der neuen deutschen Reichsgewalt erhalten hatte.

Alle diese Enttäuschungen waren die rechten Vorzeichen für die Leidenszeit der Marine, die jetzt begann, um schließlich nach vier Jahren zu einem so schmählichen Ende zu führen. Die Nationalversammlung war aufgelöst. Der König von Preußen begann seine schwächlichen Versuche, seinerseits eine deutsche Einheit zu schaffen, von denen sich jetzt schon voraussehen ließ, daß sie mit einer Niederlage enden würden. Die Union, die durch die Bemühungen Friedrich Wilhelms IV. zustande kam und es ja sogar bis zu einem Parlamente brachte, hat niemals einen Versuch gemacht, die Flotte zu übernehmen. Mit der ersten Reichsregierung war auch Duckwitz von seinem Posen geschieden. In ihm hatte die Flotte ihren besten Freund und Förderer verloren. Die Marineabteilung wurde jetzt mit dem Ministerium des Auswärtigen verbunden, das der österreichische Generalleutnant Baron Jochmus, ein geborener Hamburger, erhielt. Denn noch blieb der Reichsverweser im Amt, und es bestand sogar, da der Bundestag noch nicht wieder eingesetzt war, eine Art von Reichsregierung in Frankfurt weiter. Die eigentliche Arbeit in Marinesachen leisteten dort der „Marinerat" Dr. Wilhelm Jordan, der später als Dichter der „Nibelungen" bekannt geworden ist, und der „Generalsekretär" Kerst. Der Minister selbst war meistens bei dem Reichsverweser, der sich wieder nach seinem früheren Wohnort Gastein begeben hatte. Es konnte zweifellos, wie Jochmus selbst einmal bemerkt, kein günstiger gelegener Ort für ein deutsches Marineministerium gefunden werden. Übrigens hatte Jochmus ebenfalls in Griechenland gedient und war von dorther mit Brommy bekannt. Aber er konnte jetzt dem alten Kameraden in Bremerhaven auch nicht helfen, denn auch er hatte nicht, was die Marine am nötigsten brauchte, nämlich Geld. Von den 6 Millionen, die die

Nationalversammlung den Einzelstaaten als Matrikularumlage auferlegt hatte, war wenig mehr als der dritte Teil eingegangen. Einige Staaten hatten überhaupt nichts bezahlt, nicht bloß Österreich, das sich wenigstens darauf berufen konnte, mit seiner eigenen Marine etwas für die deutsche Seewehr zu leisten, sondern auch Staaten wie Bayern, Sachsen und Hessen. Da sie nicht am Meere lagen, ging sie ja eine deutsche Kriegsflotte nichts an. Die trostlose finanzielle Lage war es vor allem, die den badischen Staatsmann Carl Mathy — er war damals Unterstaatssekretär im Reichsfinanzministerium — bereits im März 1849 das Ende voraussehen ließ, das vier Jahre später eintrat: „entweder Geld", so hieß es schon damals, „oder unvermeidlicher Verkauf der Flotte und gehäufte Schande für Deutschland."

In dieser ganzen Trübsal gab es nur einen Lichtblick: es war das, was Brommy geleistet hatte. Er hatte die wenig beneidenswerte Aufgabe, eine Marine und eine Marineverwaltung beinahe aus dem Nichts zu schaffen. An Offizieren hatte er außer 4 Deutschen noch 3 Engländer, 6 Belgier und einen Amerikaner, außerdem eine größere Menge von „Hülfsoffizieren" und Fähnrichen. Für die Mannschaften war man auf Werbung angewiesen, deren Ergebnisse aber meist weder quantitativ noch qualitativ bedeutend waren. Auch Material war nicht gerade allzu reichlich vorhanden. Für 24 Marinesoldaten, die man glücklich gewonnen hatte, gab es 6 Gewehre, die dann beim Exerzieren umgehen mußten. Überfluß hatte man nur an Offiziersaspiranten, „Seejunker" genannt; ihrer meldeten sich so viele, daß man sie gar nicht alle annehmen konnte. Es waren großenteils junge Leute aus den ersten Familien Deutschlands und aus allen Teilen des Vaterlandes, ein Beweis, daß die Flottensehnsucht doch noch nicht überall erstorben war. Brommy hatte die Seezeugmeisterei einzurichten und zu leiten, für die Armierung und Bemannung der Schiffe zu sorgen, das Kommando über sie zu führen und endlich die Mannschaften einzuüben. „Erwägt man," so sagt Duckwitz 1849, „daß für alle diese Dinge die Lokale erst geschaffen, teils gebaut, teils gemietet werden mußten, daß das nötige Personal fehlte und erst allmählich herbeigezogen werden konnte, so wird man ermessen, wie viel Dank das Vaterland diesem verdienten Manne schuldig ist, der mit unermüdlicher Sorgfalt es in kurzer Zeit dahin gebracht hat, daß eine musterhafte Ordnung in der Verwaltung der Seezeug-

meisterei herrscht und auf der Flotte eine ausgezeichnete Disziplin bei angemessener Freudigkeit der Mannschaft obwaltet." Auch von ausländischen Seeoffizieren, Engländern und Amerikanern, die gekommen waren, um sich über die deutsche Marine lustig zu machen, hörte man unverhohlene Anerkennung. „Das macht euch in so kurzer Zeit keine Nation nach" — diesen Ausspruch hat Duckwitz, wie er in seinen Erinnerungen erzählt, mehrfach gehört.

Um diese Zeit, im Sommer 1849, waren freilich noch nicht mehr als drei Schiffe armiert: die Fregatte „Barbarossa" und die Korvetten „Hamburg" und „Lübeck", die aus der Hamburger Flottille herübergekommen waren. Bei der „Bremen" war der Umbau der Kessel noch nicht beendet, und der „Erzherzog Johann" war ja infolge seiner schweren Beschädigungen vorläufig überhaupt nicht brauchbar. Die drei seefähigen Schiffe lagen nun auf der Reede von Bremerhaven, und einmal wurde mit ihnen sogar eine Art von Blockadebruch versucht. Es war am 4. Juni 1849. Brommy war am Vormittag mit seinem Geschwader in See gefahren. Östlich von Helgoland traf er auf die dänische Segelkorvette „Valkyren". Es kam zu einem kleinen Gefecht, in dem beiderseits heftig geschossen wurde. Von den dänischen Schüssen hat kein einziger getroffen, von den deutschen haben vielleicht einige das feindliche Schiff erreicht. Es gelang der „Valkyren", nach Helgoland und damit in die Nähe dreier anderer dänischer Kriegsschiffe zu entkommen. Auch wurden von Helgoland Signalschüsse gegeben zum Zeichen, daß man sich auf neutralem Gebiet befand. Brommy zog sich nach Cuxhaven zurück, worauf sich die Dänen davor legten, um ihn am Wiederauslaufen zu verhindern. Nur durch eine Kriegslist glückte ihm die Rückkehr nach Bremerhaven: er ließ für die Nacht vom 6. zum 7. Juni zu einem großen Ballfest einladen und rechnete damit, daß die Dänen das durch ihre zahlreichen Spione erfahren würden. Richtig geschah das denn auch. Die Dänen segelten ab, und das deutsche Geschwader konnte unbemerkt entkommen, zumal die beiden kleinen Schiffe, da gerade Hochwasser war, sogar übers Watt fahren konnten. Die Cuxhavener aber werden die zu einem patriotischen Zweck nötige Enttäuschung gewiß gern auf sich genommen haben.

Große Heldentaten scheinen bei dieser Unternehmung nicht vorgekommen zu sein. Aber Brommy lobte „mit der größten Freude"

den frohen Mut, mit dem seine Mannschaft zum erstenmal ins Feuer gegangen sei, und in den Zeitungen gab man sich den schönsten Hoffnungen auf ein „ruhmreiches Fortschreiten“ hin. Auch in Bremerhaven herrschte große Freude über das „glorreiche Ereignis“, und man hatte auch gleich eine Gelegenheit, der Begeisterung einen bestimmten Ausdruck zu geben. Am 5. Juni war der Geburtstag des Königs Ernst August von Hannover. Die in Bremerhaven stationierten Truppen hatten Parade und sollten zum Schluss ein dreimaliges Hoch auf den König ausbringen. Aber es blieb alles stumm! „Die bösen Bürger Bremerhavens,“ so berichtet die „Weser-Zeitung“, welche in Massen erschienen waren, jubelten daraufhin den Soldaten „als ihren deutschen Brüdern“ zu, brachten ihnen ein „einstimmiges donnerndes dreimaliges Hoch“ und schenkten ihnen am Abend ein Oxhoft Wein.

Wie es aber in Wirklichkeit mit diesem Deutschland stand, für das man in unverbindlicher Begeisterung schwärmte, darüber kam alsbald von kompetenter Seite eine Belehrung, die an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig ließ. Die englische Regierung hatte sich wegen der Verletzung ihrer Neutralität — die aber sonderbarerweise nur den Deutschen, nicht den Dänen gegenüber bestand — mit einer Beschwerde nach Bremen gewandt. Der Senat hatte sie an die Zentralgewalt, der die Flotte unterstand, verwiesen. Darauf antwortete der britische Geschäftsträger in Hamburg nach der Weisung seiner Regierung, eine Zentralgewalt bestehe nicht mehr, und daher seien Schiffe, welche die nicht anerkannte schwarz-rot-goldene Flagge führten, der Gefahr ausgesetzt, als Piraten behandelt zu werden. Dergleichen mußte man in Deutschland, ein Menschenalter nach den Freiheitskriegen, hinnehmen. Denn nach internationalem Recht und nach der damaligen Lage waren die Engländer im Recht, und kein „Befremden“ des Reichsverwesers, keine Entrüstung der deutschen Presse konnte daran etwas ändern. Wiederum 30 Jahre später klang es freilich wie eine beabsichtigte Heimzahlung, wenn Bismarck auf die Frage, was Deutschland im Falle einer Landung von Engländern in Schleswig-Holstein tun würde, die Antwort gab, er würde sie „verhaften“ lassen.

Brommy hat nicht wieder versucht, einen „Blockadebruch“ zu unternehmen. Übrigens hatte er auch keine Gelegenheit mehr dazu.

Am 20. Juli 1849 wurde, wenige Tage nach einer schweren Niederlage der Preußen, ein zweiter Waffenstillstand mit Dänemark geschlossen, dem im nächsten Jahre der Friede und die Unterwerfung Schleswigs und Holsteins folgte. Die deutsche Kriegsflotte lag fortan untätig auf der Weser bei Bremerhaven und wartete in Ungewißheit ihres Schicksals. Mancherlei Besuche kamen, um sie sich anzusehen, fürstliche wie der Großherzog von Oldenburg und seine Tochter, die Königin von Griechenland, Politiker wie Carl Mathy und Heinrich von Gagern, der in Vegesack dem Stapellauf eines nach ihm benannten Schiffes der Firma H. H. Meier beiwohnte, und viele teilnahmsvolle Freunde aus allen Gauen des Vaterlandes. Alle hatten ihre Freude an dem, was hier in so kurzer Zeit geschaffen war, und in der Not und den Enttäuschungen der Zeit mag wohl mancher darin einen Trost gefunden haben, daß er sich sagte: so viel auch von den Träumen des Jahres 1848 unerfüllt bleiben möge, die deutsche Kriegsflotte werde man doch nicht wieder beseitigen können. Jeder, der damals die Flotte sah, so schreibt Duckwitz, hatte den Eindruck: „Das kann nicht untergehen, das ist unmöglich." Und solche Hoffnungen mochte man um so mehr hegen, als sich die Zahl der Schiffe noch immer vermehrte. Im Sommer 1849 kam die „Hansa" aus Amerika, die ehemalige „United States". Dann folgten die drei noch von Duckwitz in England bestellten Schiffe „Inca" (600 Registertonnen), „Cacique" (625 Registertonnen) und „Cora" (900 Registertonnen), die in Deutschland die Namen „Großherzog von Oldenburg", „Frankfurt" und „König Ernst August" erhielten. Das letzte wurde in Bremerhaven am 27. November 1849 durch die Tochter des Amtmanns Thulesius feierlich getauft. Später kam dann noch die berühmte Segelfregatte „Gefion" (1360 Registertonnen) hinzu, die in dem Gefecht bei Eckernförde, am 5. April 1849, den Dänen abgenommen war und danach jetzt den Namen „Eckernförde" erhalten hatte. Als schließlich die Reparaturen an der „Bremen" und am „Erzherzog Johann" beendet waren, zählte die deutsche Flotte 9 Dampfschiffe (3 Fregatten und 6 Korvetten) und 2 Segelfregatten.

Auch die Behörden der Marine in Bremerhaven wurden allmählich recht zahlreich. Während ursprünglich alles in Brommys Hand vereinigt gewesen war, wurde später die Seezeugmeisterei als Ver-

waltungsbehörde und die Intendantur vom Flottenkommando abgezweigt, wobei Brommy jedoch die oberste Leitung behielt. Weiter wurde eine Marinehauptkasse eingerichtet; es gab Marinelazarette in Bremerhaven und Brake, eine Marinehauptapotheke, ein Monturdepot, einen Pulverturm mit Laboratorium und Wachhaus und ein Marinearsenal, das letzte in Geestemünde. Das Detachement der Marine-Infanterie war in einem gemieteten Privathaus untergebracht. Auf dem „Erzherzog Johann" war eine Schiffsjungenschule angelegt, und auch für die Ausbildung der Seejunker wurde gesorgt. Ein unternehmender Kapitän namens Steineshoff dachte sich auch bereits aus, wie und wo bei Bremerhaven ein besonderer Hafen für die Kriegsschiffe gebaut werden könne. Er wollte zu diesem Zweck die Geeste durch Abschneidung der Schleifen um den Wehlacker und die Geesthelle begradigen und dort, also auf hannoverschem Gebiet, ein großes Bassin von 300 m im Quadrat anlegen. Gleich dahinter sollte die geplante Eisenbahn vorüberführen. Der Bahnhof sollte unmittelbar hinter dem neuen Hafenbecken liegen.

Aber das waren natürlich Phantasien, die niemals ausgeführt werden konnten, denn das „Deutschland", dem die „deutsche Kriegsflotte" gehörte, war der bloße Schatten einer Zentralgewalt, eine macht- und zwecklose Regierung. Seit dem Rücktritt des Reichsverwesers im Dezember 1849 war es die aus Vertretern Preußens und Österreichs bestehende „Bundeszentralkommission", die keine andere Aufgabe mehr hatte, als die Rückführung in die alten „vormärzlichen" Zustände des „Deutschen Bundes" vorzubereiten. Es traf für die Flotte buchstäblich zu, daß sie nicht leben und nicht sterben konnte. Denn die schon jetzt unvermeidliche Auflösung verzögerte sich nur deshalb so lange, weil es doch einige Zeit dauerte, bis sich die Machthaber der in Betracht kommenden Staaten jeden Rest von nationaler Scham soweit abgewöhnt hatten, daß sie einen solchen Schritt zu verantworten wagten. So mußte die Flotte noch drei Sommer und, was schlimmer war, noch drei Winter überstehen. In jedem Herbst erhob sich dann der Streit wegen der Überwinterungsfrage. Bremen, Oldenburg und Hannover wollten alle drei die Vorteile genießen, die der Aufenthalt der Flotte ihren Hafenstädten brachte. Ja, sogar Österreich schien dafür nicht unempfänglich, und es war mehrfach von einer Übungsfahrt des ganzen Geschwaders

nach den österreichischen Mittelmeerhäfen die Rede. Glücklicherweise aber kam man noch rechtzeitig zu der Erkenntnis, daß das bei dem Mangel einer anerkannten Flagge denn doch ein gar zu phantastischer Plan war. So ergab es sich schließlich jedesmal von selbst, daß die größeren Schiffe — „Hansa", „Barbarossa", Ernst August" und „Deutschland", 1850/51 auch der wiederhergestellte „Erzherzog Johann", sowie die von Eckernförde gekommene „Gefion" — in Bremerhaven blieben, wo sie, da der Neue Hafen noch nicht fertig war, in der Geeste liegen mußten, die kleineren aber — „Hamburg", „Bremen" und „Lübeck", „Großherzog von Oldenburg" und „Frankfurt" — nach Brake hinauffuhren.

Das war denn zuletzt der einzige reale Nutzen, den die Flotte gebracht hat: der Gewinn, den ihre Liegeplätze, Brake und besonders Bremerhaven, von ihr gehabt haben. „Die deutsche Flotte und deren Gold ließ Bremerhaven die dänische Blockade verschmerzen und weckte eine Bauspekulation, welche dem Orte ganze Straßen hinzufügte." So wird diese Zeit von einem theologischen Berichterstatter charakterisiert, den es besonders schmerzt, daß von dem Gelde nichts für den Kirchenbau verwandt wurde. In der Tat mußte in den Jahren 1849—51 das ganze Gebiet bis zur Keilstraße mit Ausnahme der fünf nördlichsten Plätze am Hafen zur Bebauung freigegeben werden. Auch wurde damals mit der Zuschüttung der Puttkuhle begonnen und dort Raum für kleinere Bauplätze — zum Grundzins von 10 bis $2^1/_2$ Talern — gewonnen, nach denen große Nachfrage herrschte. Der Bedarf an Wohnungen jeder Art, so heißt es 1850 in der Begründung des betreffenden Antrages, habe sich seit dem verflossenen Jahre sehr gesteigert „und die Mietpreise auf eine für Handel und Gewerbe drückende Höhe getrieben". Der Steuerwert des grundsteuerpflichtigen Eigentums stieg allein 1849/50 um 80%, von 771 300 auf 1 388 900 Taler, in den folgenden Jahren um 13,3%, 20% und 15,5%, so daß binnen 4 Jahren fast eine Verdreifachung des Wertes (auf 2 179 150 Taler) eintrat, eine Steigerung, wie sie weder vorher noch nachher jemals vorgekommen ist. In derselben Zeit begann Bremerhaven seinen älteren Vorgänger Vegesack an Einwohnerzahl zu überholen. 1848 betrug der Vorsprung erst 1%, (3572 gegen 3533), 1857, im Gründungsjahre des Norddeutschen Lloyd, bereits 51% (5794 gegen 3838).

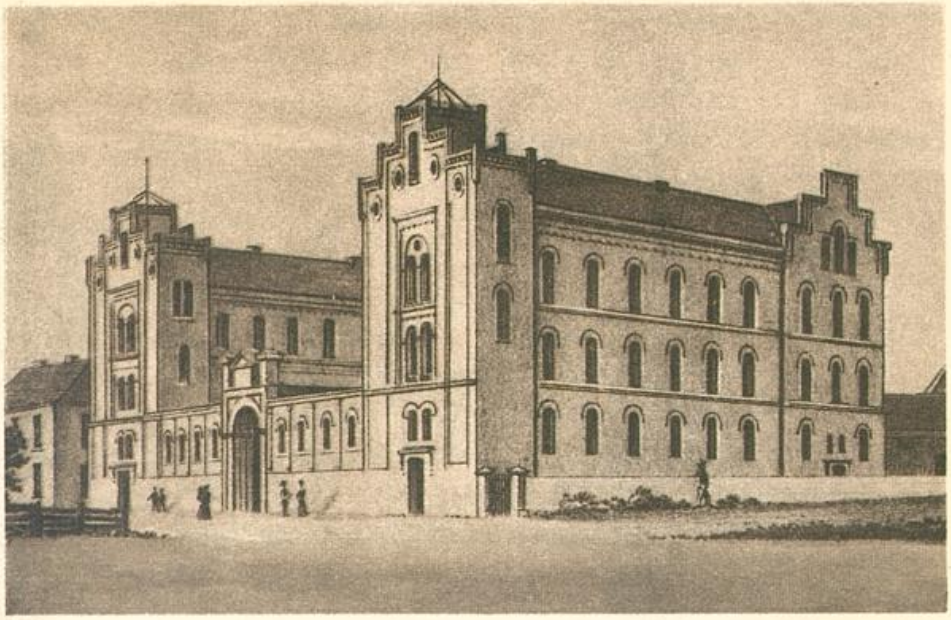
Man darf aus diesen Zahlen auf eine Vermehrung des Wohlstandes schließen, die gewiß geeignet war, nicht nur die Schäden der zweimaligen Blockade — in den Sommern 1848 und 1849 —, sondern auch die Lasten der Einquartierung auszugleichen. Es war den Bremerhavenern freilich zu gönnen; denn sie wurden von der Blockade viel härter getroffen als die Bremer, die sich wie zur Zeit der Kontinentalsperre wieder dadurch halfen, daß sie ihren Handel über Oldenburg und Ostfriesland leiteten. Auch war die Vergütung für die Einquartierung nicht allzu reichlich. Man erhielt jeden Tag 15 Grote (65 Pfg.) für den Mann, während die Kosten 24 Grote (1 Mark) betrugen. Aber das vom Amtmann unterstützte Gesuch um Erhöhung der Quartiergelder wurde von der Bürgerschaft abgelehnt. Dafür brachte dann die Flotte Ersatz. Sie zählte am 1. Mai 1850 allein an Offizieren, Fähnrichen und Seejunkern fast 100 Mann. Dazu stieg, je mehr sie sich der Auflösung näherte, die Zahl der Beamten. Im Januar 1851 waren es bereits 76 — bei 42 Offizieren. Da, wie Duckwitz klagte, die Verwendung jedes Schuhnagels schriftlich belegt werden müsse, so werden sie alle ihre genügende Beschäftigung gehabt haben.

Nicht jeder freilich war über die Anwesenheit der Marine in Bremerhaven erfreut. Besonders unzufrieden war der Amtmann. Unter Thulesius scheint zwar ein gutes Verhältnis bestanden zu haben. Aber das dauerte nur ein Jahr. Am 12. Juli 1850 starb Thulesius nach schwerem Leiden an den Blattern. Es scheint, daß er sich die Krankheit in Ausübung seines Dienstes auf einem Schiffe geholt hat. Er war erst 50 Jahre alt. Zu seinem Nachfolger wurde im Oktober Dr. Wilhelm Gröning ernannt, und unter ihm kam es sehr bald zu allerlei Konflikten zwischen dem Amt und der Marine. Es erklärt sich das vor allem daraus, daß die Angehörigen der Marine natürlich nicht der Gerichtsbarkeit des Amtmanns unterstanden. Schon nach wenigen Monaten, im Januar 1851, schreibt Gröning an Duckwitz, die „jetzigen Zustände“ seien nur erträglich, weil sie provisorisch seien. „Aber auf die Dauer ist es nicht mit guter Ordnung vereinbar, wenn man allen Unfug ruhig ansehen muß, nur weil Marineoffiziere die Täter sind.“ Später behauptet er sogar, daß Angehörige der Marine unter dem Schutz ihrer Uniform die Polizeibeamten in unerhörter Weise schikanierten und höhnten. Auch beschwert er sich

darüber, daß die Schiffe anderen Verfolgten als „unerreichbares Asyl" zur Verfügung gestellt würden. Diese „Animosität" — daß es das war, gibt Duckwitz offen zu — wurde von der andern Seite durchaus erwidert. Es dauerte nicht lange, so hatte Brommy sich über den Amtmann zu beklagen. Er sollte öffentlich gesagt haben, daß die Marine in Bremerhaven doch „nur geduldet" sei und daß es gut wäre, wenn sie bald verschwände. Solcher Streit um Kleinigkeiten geschah dann noch öfter.

Der Amtmann Gröning war auch bei der Bevölkerung nicht allzu beliebt, und vielleicht entfällt bei den Konflikten der zivilen und der militärischen Behörde die größere Schuld auf ihn. Die Einwohner Bremerhavens mögen im allgemeinen besser mit der Marine ausgekommen sein, obwohl Gröning sich gerade auch in ihrem Interesse beschweren zu müssen glaubt. Man bestritte, so schreibt er, den Bürgern das Recht, Angehörige der Flotte aus ihren Wohnungen zu weisen, wolle keine Pfändungen dulden und sei immer gleich bereit, mit Gewalt zu drohen. Aber solche Unannehmlichkeiten, wenn sie vorkamen, mag der Geschäftsmann eher ertragen haben als der eifersüchtig auf seine Würde bedachte Amtmann. Man verdiente eben an der Flotte doch beträchtlich. Wirtschaftlich kamen überhaupt gute Zeiten für Bremerhaven. Handel und Schiffahrt hatten gut zu tun, und die vaterländische Politik der deutschen Kabinette trug nicht wenig dazu bei, das Geschäft zu heben. Die Auswanderung erreichte eine außerordentliche Höhe. Sie war 1848/49 etwas zurückgegangen, stieg aber 1851 schon wieder auf 37000. In den nächsten drei Jahren wurde diese Menge noch mehr als verdoppelt. 1854 verließen 76000 Deutsche das Vaterland — allein über Bremen! —, 250000 im ganzen, eine Zahl, die erst in der großen Auswanderungsperiode der 80er Jahre übertroffen wurde. Man baute Schiffe von nie gekannter Größe. 1852 lief an der Weser zum erstenmal ein Schiff von 2000 Tonnen vom Stapel.

Wenige Jahre zuvor wäre Bremerhaven auf einen solchen Verkehr noch gar nicht eingerichtet gewesen, weder was die Schiffe, noch was die Menschen betraf. Aber seit 1850 gab es an der Karlsburg das große neue „Auswandererhaus", und seit dem Sommer 1852 bot der endlich fertiggestellte Neue Hafen auch den größten Schiffen eine sichere Unterkunft.



Auswandererhaus
(jetzt Brauerei Karlsburg)



Blick auf die Werften (1853)

Vollendung des Neuen Hafens

Mit dem Bau des Auswandererhauses wurde im April 1849 begonnen. Es war ein Unternehmen des Bremerhavener Spediteurs Johann Georg Claussen. Die vielfachen Übelstände, die das Zusammenströmen so großer Menschenmassen in den dafür nicht eingerichteten Wirtschaften Bremerhavens zur Folge gehabt hatte, und die sicherlich nicht unbegründeten Klagen der Auswanderer hatten den Anstoß dazu gegeben. Nach den Plänen des Bremer Architekten Heinrich Müller wurde das Haus auf der Karlsburg, an der Ecke der späteren Poststraße, errichtet, und binnen Jahresfrist war das große Gebäude fertig. Es bot in neun großen Schlafsälen, sowie auch in Einzelräumen Platz zur Beherbergung von mehr als 2000 Menschen. In der Küche konnte gleichzeitig für 3500 Personen gekocht werden. Auch die Matrosen und Hafenarbeiter konnten dort Beköstigung erhalten, eine um so größere Erleichterung, da das Verbot des Kochens an Bord der Schiffe immer noch bestand. Die Verpflegung, die einfach, aber kräftig und ausreichend war, kostete einschließlich der Wohnung nicht mehr als 15 Grote, etwa 65 Pfennig, für den Tag. Eine strenge Hausordnung und genaue Aufsicht regelten den Betrieb in musterhafter Weise. Trinkgelder anzunehmen war allen Angestellten bei Strafe sofortiger Entlassung verboten. Auch für Hilfe bei Krankheiten, für Reinlichkeit und Sicherheit war aufs beste gesorgt. Die ganze Anstalt stand unter der Kontrolle der bremischen Behörden und eines Bremerhavener Vereins, der sich der Auswanderer annahm, wie es schon früher die „Gesellschaft zur Hilfe“ getan hatte, die es sich besonders zur Aufgabe gemacht hatte, die politisch Verfolgten, die hier das Vaterland verließen, zu unterstützen.

Das Auswandererhaus war bald eines der wichtigsten Gebäude in Bremerhaven, wie es ja auch schon an Größe alle andern weit übertraf. Hermann Allmers hat es im Marschenbuch als eine der größten Sehenswürdigkeiten Bremerhavens beschrieben. Die Stadt hatte dabei noch einen besonderen Vorteil, dadurch daß ihr die Kapelle des Hauses zur Verfügung gestellt wurde und sie damit endlich einen würdigen Raum für Gottesdienste erhielt. Der Ruhm der bremischen Fürsorge für die Auswanderer verbreitete sich sehr bald durch ganz Deutschland und hat gewiß nicht wenig dazu beigetragen, daß Bremen in diesen Jahren zum erstenmal das bis dahin führende Havre

in der Zahl der Auswanderer übertraf. Die Franzosen erkundigten sich denn auch alsbald aufs genaueste nach den bremischen Auswanderergesetzen und besonders nach den Einrichtungen des Auswandererhauses in Bremerhaven. 1852 wurden dort einmal 4500 Personen an einem Tage gespeist. Schon plante Claussen einen Erweiterungsbau, hatte auch bereits die Einwilligung von Senat und Bürgerschaft erhalten. Aber da die Auswanderung von 1855 an erheblich zurückging, kam es nicht mehr dazu. Zehn Jahre später mußte der Betrieb sogar ganz eingestellt werden, da Bremerhaven inzwischen Eisenbahnverbindung erhalten hatte und die Auswanderer nun erst kurz vor der Einschiffung in Sonderzügen unmittelbar ans Schiff befördert wurden. Das Gebäude hat dann eine Zeitlang als Kaserne gedient und wurde 1892 zu einer Brauerei umgebaut.

Schwieriger noch als die Beherbergung der großen Menschenmassen mag in jener Zeit, Anfang der 50er Jahre, die Unterbringung der Schiffe gewesen sein. Wenn man bedenkt, daß der Alte Hafen schon seit 1845 immer überfüllt war, so begreift man kaum, wie die Vollendung des schon 1847 begonnenen Neuen Hafens so lange hinausgeschoben werden konnte. Allein die politischen Bewegungen der Zeit — die ja übrigens auch zeitweise einen Rückgang von Handel und Schiffahrt zur Folge hatten — machen einiges erklärlich. Im Jahre 1848 war gemäß der im April getroffenen Vereinbarung mit Hannover ein Teil des Vorhafens fertig gebaut worden — es war kaum die Hälfte, nicht viel mehr als die beiden Molen —, auch waren das Bassin und die Schleusengrube ausgegraben worden. Schon im November desselben Jahres drängte Senator Albers, der jetzt die Verhandlungen führte, in Hannover darauf, daß man den Weiterbau des Hafens vorläufig gestatten, die Regelung der militärischen Fragen aber künftigen Verhandlungen vorbehalten möge. Es hatte sich nämlich gezeigt, daß die amerikanischen Dampfschiffe, derentwegen die Vollendung des Neuen Hafens besonders notwendig war, in dem Vorhafen doch nicht die erwartete Sicherheit fanden, und so mußte Bremen immer befürchten, daß ihm eines Tages diese Verbindung wieder genommen würde, da es sie doch nur auf die Zusage hin, sofort einen geeigneten Hafen anzulegen, erhalten hatte. Außerdem bestand damals noch die Hoffnung auf eine Einigung Deutschlands und damit die Aussicht, daß bei Übernahme der militärischen Ver-

teidigung auf die Reichsgewalt dieser Streitpunkt zwischen Hannover und Bremen verschwinden würde. Erst im April 1849 — die Verzögerung erklärt sich natürlich wieder aus der politischen Lage — erfolgte eine Antwort auf diese Anregung. Hannover ging nicht darauf ein, sondern stellte neue, freilich bedeutend ermäßigte Bedingungen, die nun aber Bremen seinerseits ganz unbeantwortet ließ. Denn die politische Zukunft war gerade jetzt, in der Zeit der Kaiserwahl, dunkler denn je, übrigens nicht nur für Deutschland im allgemeinen, sondern auch im besonderen für Bremen. Hier war auf Grund der im März verkündeten neuen Verfassung eine neue Bürgerschaft gewählt worden, die ganz radikal war und mit der der Senat in den nächsten Jahren noch manche Not hatte.

Dazu kamen nun noch andere Hindernisse, zunächst technischer Art. Die Schwierigkeiten beim Bau erwiesen sich weit größer, als man hatte erwarten können, und sie wurden noch dadurch vermehrt, daß man in den beiden ersten Baujahren, 1847 wegen der zu späten Bewilligung, 1848 wegen des hannoverschen Protestes, erst im Mai hatte beginnen können und daher jedesmal bis in den Winter hinein arbeiten mußte. Dann entstanden langwierige Streitigkeiten zwischen van Ronzelen und einigen seiner Unterbeamten, in die sich auch die Bürgerschaft sehr unberechtigter Weise hineinmischte. Es schien, als sollte der alte Groll gegen Bremerhaven, dessen Grundlosigkeit sich doch nun wirklich allmählich herausgestellt hatte, noch einmal wieder aufleben, und wie früher, so gab anscheinend auch diesmal nur die politische Gegnerschaft gegen den Senat den Anstoß zu der maß- und ziellosen Kritik. Nur so kann man es erklären, daß gerade die Parteien der Linken sowohl in der Presse wie in der Bürgerschaft den Baurat van Ronzelen mit einer unglaublichen Erbitterung verfolgten. Es erweckt jedoch gerade kein günstiges Vorurteil, wenn die Gegner diesem Manne, dessen Tüchtigkeit in ganz Deutschland anerkannt war, der bei allen möglichen auswärtigen Hafenbauten zu Rate gezogen wurde und dessen Werke übrigens für sich selbst sprachen, nicht nur Bestechlichkeit und Unterschleife vorwarfen, sondern auch seine technischen Fähigkeiten immer wieder anzweifelten. Der Angegriffene beantragte endlich eine Untersuchung gegen sich selber, und es wurde durch Gerichtsurteil seine völlige Unschuld festgestellt. Die Bürgerschaft fühlte sich daraufhin (am 3. Sep-

tember 1851) bewogen, den Denunzianten ihr ausdrückliches Lob und ihren Dank für das, was sie dem Staat geleistet hätten, zu bekunden. Wie sorgfältig die Bürgerschaft in dieser Angelegenheit ihre Beschlüsse faßte, ergibt sich aus einer gleichzeitigen Erklärung an den Senat: sie enthält einen ganzen Absatz, der vollkommen sinnlos ist, weil man im Eifer anscheinend keine Zeit gehabt hatte, das, was man sagen wollte, nach den Regeln einer normalen Grammatik zu formulieren.

Trotz aller dieser Schwierigkeiten glaubte man im Jahre 1850 endlich mit der Vollendung des Werkes rechnen zu können. Da entstand eine neue Verzögerung. Die Deputation — sie führte jetzt den Namen „Deputation für die Häfen und Hafenanstalten zu Vegesack und Bremerhaven und für die Leuchtschiffe" — war zu der Überzeugung gekommen, daß das Bassin in den bisher geplanten Maßen bei dem ständig sich vergrößernden Verkehr sehr bald zu klein sein würde. Sie beantragte daher am 17. April 1850, das Hafenbecken im Süden um 200 Fuß (58 m), im Norden um 600 Fuß (174 m), im ganzen also auf das Doppelte zu verlängern, so daß es dann bei einer Breite von 85 m von der verlängerten Keilstraße bis zum Eingang des heutigen Lloyd-Docks reichen sollte. Die Bürgerschaft gab am 1. Mai ihre Zustimmung. Aus Hannover hatte Duckwitz — der wieder in den Senat eingetreten war — schon im März berichtet, man habe ihm dort den Rat gegeben, von der geplanten Vergrößerung möglichst frühzeitig Nachricht zu geben, damit nicht wieder neue Verwicklungen entständen. Unbegreiflicherweise aber unterblieb eine solche Mitteilung, und der Senat konnte sich nun nicht darüber wundern, daß Hannover von neuem gegen den Weiterbau Einspruch erhob. Denn noch war die Vereinbarung vom 24. April 1848 nicht aufgehoben. Man schickte nun die Pläne dem hannoverschen Ministerium zur Prüfung ein. Da jedoch vorauszusehen war, daß diese recht lange dauern würde, suchte man sich in Bremen dadurch zu helfen, daß man bei Hannover beantragte, es möge gestatten, daß der sehr schadhaft gewordene vorläufige Schutzdeich für das neue Werk erhöht und die dazu nötige Erde aus dem Bassin genommen werde. Aber diese Sache mußte ebenfalls erst den hannoverschen Militärs vorgelegt werden, und sie fanden auch hierbei so viel zu prüfen, daß die Antwort erst Ende September einging, als

es schon kaum noch möglich war, auch nur die nötigsten Arbeiten bis zum Winter zu erledigen. Gleichzeitig protestierte die Regierung noch einmal mit befremdender Schärfe gegen einen etwaigen Weiterbau — an den jetzt gar nicht gedacht wurde — und erklärte sich für genötigt, ihn gegebenenfalls „mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu inhibieren".

Auf diesen Ton ging nun freilich der Senat nicht ein. Vielmehr sammelte Duckwitz — er ist der Verfasser des Antwortschreibens — feurige Kohlen auf die Häupter der hannoverschen Minister, indem er darum bat, möglichst bald die von beiden Seiten gewünschte kommissarische Beratung zu veranlassen, damit diese Angelegenheit nun endlich „in hergebrachter freundnachbarlicher Weise" erledigt werden könne. Es kam hinzu, daß die Vollendung des Schleusenbaus bereits für den Spätherbst 1850 zu erwarten war. Dann durfte aber die Wegräumung des Dammes, der bisher noch Bassin und Schleuse von dem Vorhafen trennte, nicht mehr allzulange aufgeschoben werden, da die Mauern ohne den Gegendruck des Wassers dem Erddruck auf die Dauer natürlich nicht gewachsen waren. Trotzdem dauerte es noch ein weiteres Vierteljahr, bis die Verhandlungen, im Januar 1851, endlich stattfinden konnten. Kommissare waren von hannoverscher Seite der Geheime Kriegsrat Wedemeyer und der Amtmann Ostermeyer von Lehe, aus Bremen die Senatoren Duckwitz und Albers; dazu als technische Sachverständige van Ronzelen und der hannoversche Wasserbauinspektor Dincklage aus Geestemünde.

Als die Erörterungen begannen, zeigte es sich, daß es sich keineswegs mehr bloß um den Weiterbau des Neuen Hafens und um die militärischen Streitpunkte handelte. Beide Parteien wollten die Gelegenheit benutzen, um noch eine Reihe von andern Fragen, die Bremerhaven betrafen, zu besprechen und, wenn möglich, vertraglich zu regeln. So geschah es, daß in der Übereinkunft, die nach etwa vierzehntägigen Beratungen am 21. Januar 1851 zustande kam, eine Menge von Dingen, die in den nächsten Jahren für Bremerhaven wichtig wurden, erledigt oder doch wenigstens für künftige Verhandlungen geordnet wurden. Es waren vor allem: die Vergrößerung des Alten Hafens, der Bau eines Bollwerks am nördlichen Geesteufer, die Errichtung einer Brücke über die Geeste, die Anlage einer Eisenbahn und endlich die Erweiterung des Bremerhaven-Gebietes. In

allen diesen Punkten errang Bremen nicht unerhebliche neue Vorteile für seinen Seehafen. Auch die Vollendung des Neuen Hafens wurde nun endlich, ganz nach den bremischen Plänen, zugestanden. Nur mit einer Forderung drang Duckwitz nicht durch: allen seinen Versuchen, die Verbindung des Alten und des Neuen Hafens unter irgendwelchen Verklausulierungen doch noch zu erreichen, setzten die hannoverschen Kommissare einen unüberwindlichen Widerstand entgegen. Dem immer stärkeren Drängen der Bremer mußten sie sich schließlich auf die „gemessensten Instruktionen" ihrer Regierung berufen. „In einem unbewachten Augenblick" aber, so erzählt Duckwitz in dem Bericht, den er dem Senat erstattete, entschlüpfte den Hannoveranern der wahre Grund, weshalb sie den Kanal zwischen dem alten und dem neuen Hafenbassin nicht zulassen wollten. Natürlich war es nicht die Rücksicht auf das zur Verteidigung doch unfähige Fort Wilhelm, sondern es war die Erwägung, daß dadurch der Alte Hafen einen zweiten Ausgang nach der See erhielte und damit den Schiffen das Auslaufen bei jedem Winde ermöglicht würde; diese Verbesserung aber wollte man in Rücksicht auf das neu angelegte Geestemünde, für dessen Aufblühen und Konkurrenz gegen Bremerhaven man damals eifrig besorgt war, in Hannover um jeden Preis verhindern. „Es ist schwer," so sagt Duckwitz in seinem Senatsbericht, „gegen Gespenster zu kämpfen. Wir werden daher auch nicht eher zu einer Wasserverbindung zwischen den beiden Bassins gelangen, als bis man sich in Hannover davon überzeugt hat, daß die Besorgnis, diese Wasserverbindung könne Geestemünde schaden, auf eitel Gespensterseherei hinausläuft." Die Bürgerschaft sprach zwar bei der Genehmigung der Übereinkunft die „feste Erwartung" aus, daß es dem Senat nicht schwer sein werde, zu bewirken, daß der Verbindungskanal, der doch „in mancher Hinsicht für den Verkehr höchst wünschenswert und zur Abwendung großer Feuersgefahren nötig" werden möchte, durch die Bestimmungen dieses Vertrages nicht abgeschnitten werde. Doch die Erwartung erwies sich als trügerisch. Das Projekt ist dann in den 80er Jahren wieder erwogen worden. Aber erst jetzt (1926/27), da die vor 100 Jahren gebaute alte Schleuse anfängt, unbrauchbar zu werden, und die Gefahr entsteht, daß der Alte Hafen einmal ganz gesperrt werden könne, ist der Plan endlich ausgeführt worden.

Es scheint beinahe, als sei man damals in Hannover mit dieser einen Sache so beschäftigt gewesen, daß man für die andern Gegenstände der Verhandlungen nicht mehr allzu viel Aufmerksamkeit übrig hatte. Denn anders kann man es kaum erklären, wie Hannover in der Brückenfrage seine Vorteile mit vollen Händen weggeben konnte. Die bremischen Unterhändler hatten den Auftrag, von Hannover die Erlaubnis zum Bau einer Brücke über die Geeste zu erwirken und, wenn möglich, zu erreichen, daß Hannover sich an den Kosten mit der Hälfte beteilige. Eine Forderung konnte man bremischerseits nicht erheben, denn nach Artikel III des Vertrages von 1827 war Bremen allein verpflichtet, für die Verbindung Bremerhavens mit dem südlichen Geesteufer durch eine Fähre oder eine Brücke Sorge zu tragen. Man kann sich daher das Erstaunen von Duckwitz denken, als die Hannoveraner ihrerseits von Bremen die Erlaubnis zum Bau einer Brücke unter Übernahme von einem Drittel der Kosten von seiten Bremens verlangten. „Unter diesen Umständen," so schreibt Duckwitz in seinen Denkwürdigkeiten, wo er die Erzählung von diesen Verhandlungen freilich ein wenig novellistisch ausgeschmückt hat, „und ungeachtet es in Wirklichkeit die bremischen Wünsche noch übertraf, fand ich dies Ansinnen sehr hart, zumal die Prahmfähre eine bedeutende Pacht, nämlich über 4000 Taler jährlich, eintrage, welche durch die Brücke verloren gehe." Er konnte also so tun, als ob es eine große Konzession Bremens an Hannover wäre, wenn es die Errichtung der Brücke gestatte und sogar noch ein Drittel der Kosten dazu beitrage. Da außerdem der Senat sich bereit erklärte, für den verstärkten militärischen Schutz Bremerhavens eine Summe von 10000 Talern an Hannover zu zahlen und zu dem Unterhalt des neuen Forts, das 1849 von der Zentralgewalt angelegt war und jetzt an Hannover überging, einen jährlichen Zuschuß von 1000 Talern zu leisten, so konnte Duckwitz nun unter Hinweis auf das weite Entgegenkommen, das Bremen in so wichtigen Punkten bewiesen habe, seinerseits mit Forderungen auftreten, und auf diese Weise gelang es, eine Erweiterung des Bremerhaven-Gebietes um etwa 50—60 Morgen durchzusetzen.

Übrigens konnte Duckwitz sich dabei auf den Vertrag von 1827 berufen, der in Artikel IVc festsetzte, daß Bremen die 150 Morgen, die an den von Smidt ursprünglich geforderten 500 Morgen noch

fehlten, später noch erhalten solle, wenn es nötig sein würde. Die hannoverschen Kommissare waren zunächst freilich keineswegs geneigt, auf die bremischen Wünsche einzugehen. Sie stellten vielmehr die seltsame Behauptung auf, daß Bremen diese 150 Morgen oder wenigstens einen großen Teil davon schon bekommen habe, denn einmal sei 1829 der Schlafdeich mit einigen Stücken Landes abgetreten worden, und dann habe man überhaupt bei der Bemessung des Areals die Grenzgräben zwischen den einzelnen Parzellen nicht mit berücksichtigt. Es wurden daher zunächst nur 50—60 Morgen zugestanden, und auch dazu mußte Bremen erst nachweisen, daß ihm an den in Aussicht gestellten 150 Morgen mindestens noch 60 fehlten. Den Ankauf sollte Bremen diesmal selbst vornehmen. Über die dadurch notwendig werdende Verlegung des Weserdeichs — denn das neue Gebiet sollte nördlich des alten liegen, etwa zu gleichen Teilen im Außen- und im Binnendeichsland — sowie über die Veränderung der Hoheitsgrenze war eine weitere Verständigung vorbehalten. Festgesetzt war bisher nur, daß auch die neuen Erwerbungen unter denselben Bedingungen wie der alte Bremerhavenbezirk an Bremen übergehen sollten. Aber trotz dieser Ankündigung und obwohl der Ankauf des ganzen Geländes bereits kurze Zeit nach dem Abschluß des Vertrages gelang, vergingen noch volle zehn Jahre, bis die neue Erweiterung des bremischen Staatsgebietes wirklich vollzogen wurde.

Schneller einigte man sich in den übrigen Punkten. Das Fährgeld wurde herabgesetzt; die Nebenfähre, die seit einigen Jahren eingerichtet war — sie besteht heute noch an derselben Stelle —, ging in den gemeinschaftlichen Besitz beider Staaten über; das Weggeld auf der Chaussee nach Lehe wurde aufgehoben; endlich wurde Bremen der Bau von Bollwerksmauern an den nicht zu Werften verpachteten Stellen des Geesteufers vom Eingang des Alten Hafens bis zum Torfplatz gestattet, während Hannover das schon bestehende Geestemünder Bollwerk bis zur Brücke verlängern durfte. Nur in der Eisenbahnfrage gingen die Meinungen noch auseinander. Den hannoverschen Kommissaren erschien der bremische Wunsch, die Eisenbahn nicht bloß bis Geestemünde, sondern bis Bremerhaven zu führen, „ganz neu und absonderlich“. Auch nur die Anlegung einer Haltestelle bei Bremerhaven zuzugestehen erklärten sie sich nicht für ermächtigt, und es konnte schließlich nur vereinbart wer-

den, daß Bremen das Recht haben sollte, sowohl den Neuen wie den Alten Hafen durch einen Schienenstrang mit dem zu erbauenden Bahnhof in Verbindung zu bringen.

Der Vertrag wurde nach weiteren langwierigen Verhandlungen zwischen den Regierungen erst im Juni ratifiziert. Jetzt endlich konnte der Damm, der noch immer das Bassin und die Schleuse von dem Vorhafen trennte, ganz weggenommen werden; es war ausdrücklich bestimmt worden, daß das erst nach der Ratifikation geschehen dürfe. Glücklicherweise aber hatte man wenigstens die Füllung mit Wasser nicht so lange hinauszuschieben brauchen. Sie war bereits am 5. März vor sich gegangen, und damit waren die Einfassungsmauern endlich von dem einseitigen Druck des Erdreichs befreit worden. An einigen Stellen hatten sie ohnehin nicht standgehalten. An der Westseite hatte ein Stück wieder abgebrochen und in verstärkter Konstruktion neu aufgeführt werden müssen. Die östliche Mauer aber war Mitte November 1850 auf einer Strecke von über 100 m eingestürzt. Es hatte das zur Folge, daß man nun beschloß, das Hafenbecken von dieser Stelle an nach Norden zu um 100 Fuß (28,9 m) zu verbreitern. Denn es stellte sich heraus, daß die Ozeandampfer bereits jetzt eine Größe erreichten, die die ganze ursprünglich festgesetzte Breite von 300 Fuß eingenommen hätte. So kam es, daß das Bassin eine so ungewöhnliche Form erhielt, im südlichen Teil — einschließlich der 1850 beschlossenen Verlängerung, die bereits ausgegraben war — 300 Fuß breit (ca. 85 m), weiterhin, vom heutigen Schuppen 4 ab, 400 Fuß (114 m) breit. Die ebenfalls 1850 beschlossene Erweiterung nach Norden hin wurde zunächst nicht ausgeführt, da man erst die weitere Verständigung mit Hannover über die Verlegung der nördlichen Grenze und des neuen Weserdeichs abwarten wollte. Es wurde dieser Teil daher nur soweit ausgegraben, wie es zur Aufführung der Einfassungsmauern nötig war. Dicht nördlich der Schleuse schloß ein Fangdamm das Bassin vorläufig ab. In diesem provisorischen Zustand mußte der Neue Hafen abermals jahrelang bleiben, da die Verhandlungen mit Hannover immer noch nicht zustande kamen. Endlich mußte man sich 1858 doch entschließen, ohne erst jene neuen Grenzvereinbarungen abzuwarten, die vollständige Ausgrabung vorzunehmen.

Erst im Sommer 1852 konnte der Neue Hafen dem regelmäßigen Verkehr übergeben werden, fünf Jahre nach dem Beginn der Ozean-

dampfschiffahrt, bei deren Eröffnung er von Rechts wegen schon hätte fertig sein müssen. Aber schon mehrere Monate vorher war er, in zwar nicht besonders feierlicher, aber doch bemerkenswerter Weise eingeweiht worden. Am 21. und 22. November 1851 gingen die ersten Schiffe durch die neue Schleuse: es waren fünf Schiffe der deutschen Kriegsflotte, die im Neuen Hafen überwintern sollten. Schon im September hatte Admiral Brommy gebeten, ihm das für die größeren Schiffe, die bis dahin jeden Winter in der Geeste hatten liegen müssen, zu gestatten, und da van Ronzelen erklärt hatte, daß der Hafen in der zweiten Hälfte des November soweit benutzbar sein würde, so hatte Brommy die Erlaubnis erhalten. Man verzichtete auch darauf, Hafengelder zu erheben, da ja die Anwesenheit der Schiffe „dem Orte Bremerhaven einen bedeutenden Gewinn zustatten kommen" lasse. Das Wetter war günstig; es trat kein frühzeitiger Frost ein. So konnten die Schiffe auf der Reede bleiben, bis der Neue Hafen zu ihrer Aufnahme einigermaßen bereit war. Am 21. November liefen dann zuerst „Hansa", „Barbarossa" und „König Ernst August" ein, am folgenden Tage der „Erzherzog Johann" und die „Eckernförde". „Alle Schiffe", so berichtet der Amtmann, „wurden in musterhafter Ruhe und Sicherheit durch die Schleuse gebracht, in welcher sie von den Anwesenden durch Hurrarufen begrüßt wurden, worauf dann die Besatzungen in gleicher Weise dankten." Der Amtmann veranstaltete privatim eine kleine Feier, zu der auch die leitenden Beamten aus den Nachbarorten geladen waren. Ihretwegen hatte er alles Offizielle vermeiden müssen, da der hannoversche König Ernst August wenige Wochen vorher gestorben war.

Im Hafenbecken selbst fehlte zwar an der Vollendung noch manches. Die Ufermauern waren infolge der verschiedenen Unfälle noch nirgends fertig, und das amerikanische Dampfschiff „Hermann", das gleichzeitig ankam, zog es daher vor, auf der Reede zu bleiben. Aber wenigstens hatte die Schleuse ihre vollkommene Brauchbarkeit erwiesen. Die Tore waren aus Eisen erbaut und innen hohl. Sie ließen sich daher, als „Schwimmtore", trotz ihrer für die damalige Zeit ungeheuren Größe sehr leicht bewegen. Die Schleusenöffnung von 22 m war die weiteste auf dem europäischen Festland und wurde nur von einem Dock in Liverpool ein wenig übertroffen. Die ganze

Anlage ist vorbildlich für alle später in Deutschland an Seeschleusen hergestellten Tore geworden. Es war, wie Hermann Allmers es damals, zuerst den Lesern der Augsburger „Allgemeinen Zeitung", beschrieb, „ein Werk, großartig und staunenerregend, und verdient mit Recht, als ein stolzes Zeichen deutscher Industriehöhe besucht und bewundert zu werden".

Einführung der Stadtverfassung

Wenige Wochen vor der Eröffnung des Neuen Hafens war ein anderes Werk, das ebenfalls seit Jahren auf seine Vollendung wartete, zum Abschluß gebracht worden: am 18. Oktober 1851 hatte Bremerhaven endlich seine erste brauchbare Gemeindeordnung erhalten und war damit gleichzeitig, da das einführende Gesetz Bremerhaven, ebenso wie Vegesack, als Stadtgemeinde bezeichnete, zur Stadt erklärt worden. Eine ausdrückliche Verleihung dieses Charakters hat nicht stattgefunden, vielmehr wurde die Beförderung ganz in der Stille abgemacht, und zwar aus politischen Gründen. Die Nationalversammlung in Frankfurt erwog nämlich im Winter 1848/49 bei der Beratung über die künftigen Reichssteuern die Möglichkeit, bei der Verteilung dieser Steuern dem bremischen Staate wegen seiner fast rein städtischen Bevölkerung einen höheren Satz zuzubilligen. Darüber berichtete Senator Iken, der Vertreter Bremens in Frankfurt, im Februar 1849, und daraufhin erschien es zweckmäßig, auch die Hafenorte Vegesack und Bremerhaven offiziell — aber natürlich ohne von dieser Neuerung Aufhebens zu machen — als Städte zu bezeichnen.

Für Bremerhaven waren mit dieser Rangerhöhung zunächst keine Vorteile verbunden. Auch als Städter mußten die Bremerhavener noch länger als zwei Jahre ohne Gemeindeordnung leben. Sie warteten ebenso lange und ergebungsvoll darauf wie die Amerikaner auf die Vollendung des Neuen Hafens und haben damals wirklich bewiesen, daß sie das Lob, das ihnen von verschiedenen Seiten, auch von dem sehr konservativen Amtmann Gröning, gespendet wurde, vollauf verdienten: sie waren gute und geduldige Leute, zumal die letzten Ortsvorstände, die von 1847 her immer noch bis jetzt im Amte gewesen waren. Der Anflug von revolutionärer Gesinnung, der sich einmal, im Frühjahr 1848, gezeigt hatte, war schnell und

vollständig verflogen. Ein Schützenverein wurde zwar, wie überall im deutschen Vaterlande, gegründet. Aber das scheint auch alles gewesen zu sein, was man damals in Bremerhaven für die neue Freiheit tat. Man hatte ja auch durch die Wahlen zur Bürgerschaft schon eine Art Teilnahme am Staatsleben erreicht. Auch wurden hier nun die Bremerhavener Verfassungsfragen verhandelt, und man machte die Erfahrung, daß die Vertreter des Volkes auch nicht schneller damit vorwärts kamen als vorher der Senat. Es mußte also wohl nicht anders gehen.

Bereits am 14. August 1848 reichte Melchior Schwoon bei der Bürgerschaft einen Antrag ein, in dem er eine Kommission zur Beratung über die Bremerhavener Gemeindeverfassung vorschlug. Auch er wies darauf hin, daß die erste provisorische Gemeindeordnung niemals ausgeführt sei. „Als Beweis", so hieß es in dem Antrag, „kann ich anführen, daß von dem provisorischen Vorstande, unter dem Vorsitze des Amtmanns, niemals eine Rechnung aufgemacht oder abgelegt ist. Über Einnahmen und Ausgaben haben die Vorstände keine Kontrolle gehabt, und wie es mit dem Vermögen der Gemeinde steht, ist ihnen völlig unbekannt." Einen Monat später fand die Wahl statt; sie fiel auf drei Bremerhavener: P. H. Ulrichs, Melchior Schwoon und J. G. Claussen, und vier Bremer, darunter H. H. Meier. Die Kommission beriet ein halbes Jahr lang, ohne sich über die Grundfrage, das Verhältnis von Gemeinde und Staat, einigen zu können, und erstattete noch in der letzten Sitzung der ersten Bürgerschaft, am 16. April 1849, einen Bericht, in dem sie die Einsetzung einer gemeinschaftlichen Deputation aus Senat und Bürgerschaft beantragte. Denn inzwischen war die neue bremische Verfassung eingeführt, die in den §§ 145 und 146 festsetzte, daß jede Gemeinde das Recht auf eine selbständige Gemeindeverfassung habe und die Grundsätze dafür auf dem Wege der Gesetzgebung bestimmt werden sollten.

Die neue Bürgerschaft wählte gleich in ihrer zweiten Sitzung am 2. Mai 1849 dreizehn Mitglieder für die gemeinschaftliche Deputation, die nun nach dem Vorschlage des Senates über die Grundsätze für alle Gemeindeordnungen des bremischen Staates beraten sollte. Diesmal war überhaupt kein Bremerhavener darunter. Senatsvertreter waren Bürgermeister Meier und die Senatoren Meier und

Albers. Erst am 19. Februar 1850 hatte die Deputation den „Entwurf eines Gesetzes, die Stadtgemeinden Bremerhaven und Vegesack betreffend" fertiggestellt, und am 6. März wurde in der Bürgerschaft darüber beraten. Der Entwurf stimmte in den Grundzügen mit dem Gesetz über die Landgemeinden überein, das der Bürgerschaft bereits vorgelegen hatte und von ihr genehmigt war. Eine Frage, in der die Kommission der ersten Bürgerschaft sich nicht hatte einigen können, war inzwischen durch die bremische Verfassung zugunsten der Gemeinden entschieden. Damals hatten einige Mitglieder der Kommission — offenbar waren es die Bremer gewesen — auch in Zukunft den Vorsitz des Gemeinderats dem Amtmann übertragen wollen. Da aber die neue Staatsverfassung jeder Gemeinde das Recht auf Selbstverwaltung zuerkannt hatte, waren diese Wünsche jetzt erledigt. Die Geschäfte sollte jetzt ein Gemeinderat führen, der zusammen mit den von den Gemeindegenossen gewählten 40 Gemeindeverordneten den Gemeindeausschuß bildete.

Die meisten Bestimmungen wurden von der Bürgerschaft ohne bedeutende Abänderungen angenommen. Für den Gemeinderat wurde die Zahl der Mitglieder auf „acht bis zwölf" festgesetzt — Bremerhaven begnügte sich mit acht —, während die Deputation sieben vorgeschlagen hatte. Nur ein Punkt veranlaßte eine längere Debatte und weiterhin eine Meinungsverschiedenheit mit dem Senat. Es war die Polizei. Nach dem Entwurf sollten die polizeilichen Einrichtungen und Anstalten auf Kosten der Gemeinde vom Amtmann und Gemeinderat gemeinsam verwaltet werden. Beschlüsse sollten durch Stimmenmehrheit gefaßt werden, der Amtmann jedoch, sobald er das Staatsinteresse gefährdet glaubte, ein Einspruchsrecht bis zur Entscheidung des Senates haben. Damit aber war die Bürgerschaft nicht einverstanden. Seltsamerweise war der Amtmann Kulenkamp aus Vegesack der Wortführer der Opposition. Auf seinen Antrag, der besonders auch von den Bremerhavener Abgeordneten A. W. Thorade und Melchior Schwoon unterstützt wurde, beschloß die Bürgerschaft, die Polizei in Gemeindesachen ganz dem Gemeinderat zuzuweisen und es dem Staate zu überlassen, ob er die staatliche, d. h. vor allem die Hafenpolizei, auch dem Beauftragten der Stadt übertragen oder besondere Beamte anstellen wolle. Auch die Führung der Zivilstandregister wurde für die Städte — man beriet ja

über Bremerhaven und Vegesack — verlangt. Beides wurde u. a. damit begründet, daß nach den Frankfurter Grundrechten wie auch in Übereinstimmung damit nach der bremischen Verfassung die richterliche Gewalt, die ja in Bremerhaven und Vegesack dem Amtmann zustand, mit keiner andern Staatsgewalt bei derselben Behörde vereinigt sein dürfe.

Der Senat jedoch lehnte beides ab, vor allem natürlich eine Übertragung der ganzen Polizei an die Gemeinde, ebenso aber auch eine Teilung der Polizei. Denn sie mußte bei der Enge der Verhältnisse in der kleinen Stadt und bei der Unmöglichkeit, eine strenge Scheidung zwischen Hafen und Ort durchzuführen, zu beständigen Konflikten und Unzuträglichkeiten aller Art führen. Die Bürgerschaft beriet noch einmal lange über beide Punkte, gab aber dann nach und kam auf den Deputationsvorschlag zurück. Er bot in der Tat damals die einzige Möglichkeit, diese schwierige Frage zu lösen, und für die Praxis mochte man auch hoffen, daß die Bestimmungen, wenn sie mit einiger Billigkeit ausgeführt wurden, der Gemeinde doch die Selbständigkeit in ihren eigenen Angelegenheiten gewähren würden, da bei Entscheidungen darüber der Amtmann ja nur eine Stimme hatte, sein Vetorecht aber nur, wenn es sich gleichzeitig um Staatsinteressen handelte und diese „gefährdet" erschienen, wirksam werden konnte. Freilich war das „Staatsinteresse" ein recht dehnbarer Begriff, und da seine Auslegung natürlich allein dem Amtmann zustand, so mochte man wohl, wie es denn auch bald geschah, von dem „Damoklesschwert" reden, das damit über der eben begründeten Freiheit der Stadtgemeinde hing. Aber diese Gefahr, deren Eintreten oder Nichteintreten schließlich wesentlich von der Persönlichkeit des Amtmanns abhing, mußte man wohl zunächst mit in den Kauf nehmen. Übrigens war die Bürgerschaft im allgemeinen mit dem „freisinnigen" Geiste des Gesetzes durchaus zufrieden und wollte seine Einführung jetzt um so weniger noch durch Streit um Einzelheiten verzögern, als die Hafenstädte, wie in den Verhandlungen hervorgehoben wurde, „die sogenannten Märzerrungenschaften" bisher nur dem Namen nach kannten. Um jedoch nicht ganz auf ihre Forderung zu verzichten, beantragte die Bürgerschaft nun eine Untersuchung darüber, ob eine Trennung von Justiz und Verwaltung in Bremerhaven und Vegesack tunlich sei, und behielt sich

eine Revision des Verfassungsgesetzes in diesem Punkte sowie überhaupt innerhalb der nächsten fünf Jahre vor. Im Herbst wurde dann die Frage im verneinenden Sinne entschieden, und die Bürgerschaft stimmte zu; denn abgesehen von den Unentwegten, die auf keinen Fall ein Prinzip der Verfassung angetastet wissen wollten, war es jedermann — auch den Bremerhavenern — klar, daß es sinnlos sei, zwei Beamte zu beschäftigen, wo einer genügte. So blieb es bei der gemeinsamen Verwaltung der Polizei durch Staat und Gemeinde, wie sie der Deputationsentwurf vorgeschlagen hatte.

Inzwischen war das Gesetz über die Stadtverfassung schon, am 5. Juli 1850, veröffentlicht worden. Es bedeutete das aber noch nicht die Einführung der Verfassung selbst. Vielmehr bildete das Gesetz erst die Grundlage für die weiteren Maßnahmen, die nun von der Gemeinde auszugehen hatten. Darüber vergingen noch einmal mehrere Monate. Erst am 10. November 1850 fand die Versammlung der stimmberechtigten Einwohner Bremerhavens statt, in der einstimmig beschlossen wurde, beim Senate die Einführung einer Verfassung nach Maßgabe des Gesetzes vom 5. Juli zu beantragen. Darauf wurden unter Leitung des Amtes ein vorläufiger Gemeinderat und 40 Gemeindeverordnete gewählt, die nun die neue Verfassung auszuarbeiten hatten; bis zur endgültigen Neuordnung sollten die bisherigen Gemeindebehörden — es waren immer noch die Ortsvorstände und Revisoren von 1847 — im Amte bleiben. Die Mitglieder dieses ersten Gemeinderates — die auch nach der Einführung der Verfassung das Amt behielten — waren: J. C. Tieck als Vorsitzender, Franz E. Claussen als Beigeordneter, H. Hellenberg, M. Schwoon, H. Weymann, F. Heyermann, B. R. Christians und C. Weber.

Am 13. März 1851 reichte der Gemeinderat dem Senat den Entwurf einer Stadtverfassung ein. Allzuviel Arbeit hatte er nicht damit gehabt. Denn das Einführungsgesetz, obwohl es nur die Grundzüge enthalten sollte, war bereits so ausführlich, daß der allergrößte Teil der Verfassung wörtlich daraus übernommen werden konnte. An anderen Stellen hatte man nur die allgemeinen Vorschriften des Gesetzes nach den örtlichen Verhältnissen genauer bestimmen müssen. Der Senat hatte daher, abgesehen von einigen fast nur redaktionellen Änderungen, die er vornahm, kaum etwas zu be-

anstanden. Nur die Polizeifrage machte auch hier wieder Schwierigkeiten. Man hielt sich schließlich an den Wortlaut des Gesetzes und fügte nur einiges über den Geschäftsgang und den Umfang der Polizeiverwaltung hinzu. Als Anstalten und Einrichtungen, die dazu gehören, werden aufgezählt: Unterhaltung und Reinhaltung der Straßen und Plätze, soweit sie der Gemeinde abgetreten waren, Straßenerleuchtung, Nachtwachen, Spritzenwesen und endlich der Marktverkehr „unbeschadet der dafür vom Senat zu erlassenden Anordnungen". In dieser Form wurde die Verfassung schließlich bestätigt — nicht ohne daß die Gemeinde noch einmal an die endliche Erledigung „so gehorsamst als dringend" erinnert hatte — und der 18. Oktober 1851 als der Tag der Einführung bestimmt. Sie geschah — anders als 1837 — ohne besondere Feierlichkeit. Die Beeidigung des Gemeinderats, der jetzt, ebenso wie die Gemeindeverordneten, als verfassungsmäßig galt, erfolgte durch den Amtmann. Bei ihm fand am Abend auch ein Souper statt, für das der Senat, um doch etwas für die neue Stadt zu tun, großmütig 100 Taler zur Verfügung gestellt hatte.

Die neue Verfassung hat 28 Jahre lang, bis 1879, das kommunale Leben Bremerhavens geregelt. Sie war ein Anfang und war für kleine Verhältnisse — Bremerhaven hatte 4300 Einwohner — berechnet. Die Aufgaben der Gemeinde werden einzeln aufgezählt. Neben der Verwaltung ihrer Finanzen und der Wahl der Gemeindebeamten werden noch genannt: die Sorge für die Armen, Verhinderung der Bettelei, Unterhaltung des Marktes, der öffentlichen Straßen und Brunnen, Straßenbeleuchtung und Straßenreinigung, Nachtwachen und Feuerlöschwesen. Da nun, abgesehen vom Armenwesen, alles übrige mit zu den „polizeilichen Einrichtungen und Anstalten" gehörte, die der gemeinsamen Verwaltung des Gemeinderates und des Amts unterstanden, so blieb freilich nicht allzuviel übrig, was die Gemeinde allein zu leisten hatte, zumal da bei allen finanziellen Maßnahmen — bei Einführung oder Änderung von Steuern, bei Anleihen und bei Erwerb und Veräußerung von Immobilien — die Genehmigung des Senates erforderlich war. Um so merkwürdiger war es, daß man 40 Gemeindeverordnete für nötig gehalten hatte, also je einen auf 100 Einwohner, gegen 36 bei der heutigen fünfmal so großen Einwohnerzahl. Sowohl vom Gemeinderat wie von den

Gemeindeverordneten mußte mindestens die Hälfte aus Grundeigentümern bestehen. Die Gemeindeverordneten wurden auf vier Jahre gewählt; alle zwei Jahre trat die Hälfte davon aus. Stimmberechtigt waren, im Gegensatz zu der späteren Verfassung von 1879, gleichmäßig alle Gemeindegenossen, die Steuern zahlten oder zu den öffentlichen Armenanstalten einen regelmäßigen Beitrag leisteten. Freilich war das Gemeindebürgerrecht nicht so einfach zu erwerben. Man mußte bremischer Staatsbürger sein — nur für die hannoverschen Untertanen, die ja nach dem Vertrage von 1827 mit den Bremern gleichberechtigt sein sollten, fiel dies Erfordernis weg —, man mußte ferner auf irgendeine Weise dafür Sicherheit leisten, daß man in den nächsten zehn Jahren der Armenpflege nicht zur Last fiel, und mußte endlich die Aufnahmegebühren bezahlen, die gegen 1837 noch erhöht waren: sie betrugen für Männer 20, für Frauen 10 Taler und für Kinder über 14 Jahre ein Drittel dieser Summen. Wählbar waren alle Gemeindegenossen mit Ausnahme der Polizei- und Gemeindebeamten, zu denen aber damals die Lehrer noch nicht gehörten, wie denn überhaupt das Schulwesen nicht unter die Kompetenz der Gemeinde fiel. Die Mitglieder des Gemeinderats wurden durch die Gemeindeverordneten für acht Jahre gewählt. Alle zwei Jahre schieden zwei von ihnen aus. Sie führten ihre Ämter unentgeltlich, konnten jedoch mit Zustimmung des Gemeindeausschusses Besoldungen oder sonstige Vergütungen erhalten. Die Wahl des Vorsitzers mußte vom Senat bestätigt werden. Im allgemeinen war der Gemeinderat, im Gegensatz zu der späteren Verfassung, nur ausführendes Organ der Gemeindeverordneten. Ausschließlich ihm vorbehaltene Rechte waren nur die Ernennung der Gemeindebeamten, die Entscheidung über die Aufnahme neuer Gemeindegenossen und die Teilnahme an der Polizeiverwaltung.

Diese auch innerhalb der Gemeinde wenig hervorgehobene Stellung des Gemeinderates in Verbindung mit der Abhängigkeit gegenüber der Staatsbehörde, die Tatsache, daß die Stadt in ihrer Verwaltung nicht einen einzigen hauptamtlich angestellten und ganz selbständigen Beamten hatte, war nun freilich nicht allzu günstig für die Entfaltung eines regen kommunalen Lebens. Noch nach zehn Jahren beschwerte man sich denn auch darüber, daß auswärts noch immer das bremische Amt und nicht der Gemeinderat als eigentlicher

Repräsentant der Stadt angesehen werde. Immerhin, es war doch ein Fortschritt, zumal wenn man daran denkt, daß die erste Bremerhavener Gemeindeordnung überhaupt nicht ins Leben getreten war. Schließlich lag es jetzt an der Gemeinde, ihre Rechte und Ansprüche zur Geltung zu bringen. Diese Möglichkeiten zum mindesten gab ihr die Verfassung. Es war eine späte und nicht allzu glänzende — aber es war doch eine bleibende Frucht der 48er Bewegung für Bremerhaven. In gewisser Beziehung war unsere Stadt auf diesem Gebiete sogar glücklicher als ihre Mutterstadt Bremen: dort besaß man die gepriesene Verfassung von 1849 ein halbes Jahr nach der Einführung der Bremerhavener Stadtverfassung bereits nicht mehr. Man schrieb ja 1852, die „Revolution" war überall gründlich überwunden, und nur in Bremen waren bisher die „Märzerrungenschaften" noch in ungeschmälerter Geltung, wodurch die alte konservative Stadt eine Zeitlang — wie noch öfters in ihrer Geschichte — bei allen Gutgesinnten in den Ruf eines ganz gefährlichen revolutionären Nestes kam. Da nahm sich denn der Bundestag, der im Mai 1851 wieder eingesetzt war, ihrer an und veranlaßte im Frühjahr 1852 durch sanften Druck eine Revision der Verfassung im konservativen Sinne. Und nachdem dies geschehen war, konnte man auch noch ein Stück weiter weserabwärts, nach Bremerhaven gehen, wo es zwar keine gefährliche demokratische Verfassung, wohl aber ein anderes, jeder ordnungsliebenden Regierung ebenfalls sehr anstößiges Überbleibsel aus der schon sagenhaft gewordenen Zeit der nationalen Erhebung von 1848 gab, ein Überbleibsel, das nun endlich auch beseitigt werden sollte: die deutsche Kriegsflotte.

Die Versteigerung der deutschen Kriegsflotte

In Wirklichkeit lag die Flotte ja seit ihrer Gründung im Sterben. Daß überhaupt noch drei Jahre lang etwas bestanden hat, was mit einigem Recht als eine deutsche Marine angesehen werden konnte, ist vielleicht das Wunderbarste an ihrer ganzen Geschichte und jedenfalls die größte der Leistungen, die der Admiral Brommy vollbracht hat. Freilich aus der Menge der Steckbriefe und Strafanzeigen, die sich in den Bremerhavener Polizeiakten finden, muß man schließen, daß es mit der „musterhaften Ordnung und Disziplin", die Duckwitz 1849 der Flotte nachrühmte, doch allmählich recht bedenklich berg-

ab gegangen war. Aber daraus war natürlich niemandem ein Vorwurf zu machen — außer den Regierungen, die das Werk so schmählich verkommen ließen. An sich wäre es ja wohl denkbar gewesen, daß auch nach dem Scheitern aller Einigungsversuche die Flotte bestehen blieb. Denn so gut wie der deutsche Bund ein Bundeskriegswesen und sogar Bundesfestungen besaß, konnte es schließlich auch eine Bundesflotte geben. Aber dagegen war zu bedenken, daß es ja für die deutschen Regierungen ein Deutschland und etwas wie nationale Ehre noch nicht gab und daß es für fast alle oberster Grundsatz war, nur für solche Dinge etwas zu zahlen, von denen sie einen unmittelbaren und sichtbaren Vorteil hatten, vor allen Dingen aber dafür zu sorgen, daß nicht etwa eine andere Regierung einen Vorteil bekam, an dem man nicht selbst teilhaben konnte. Da es nun aber leider nicht zu ändern war, daß eine Kriegsflotte in erster Linie den Küstenländern zugute kam, so sahen die Binnenstaaten durchaus nicht ein, weshalb sie dafür Geld hergeben sollten. Und selbst unter den Küstenstaaten herrschte keineswegs Einigkeit. Auch hier wurde, wenigstens bei den größeren, die ganze Politik bestimmt durch die Angst, daß vielleicht der Nachbar einen Vorsprung gewinnen könnte. Vor allem Hannover zeichnete sich in dieser Beziehung aus, das ja allerdings vor der entsetzlichen Aussicht stand, daß vielleicht Preußen sich die Flotte aneignen könne. Nur aus diesem Grunde widersetzte es sich so lange wie möglich der Auflösung der Flotte, und der hannoversche Minister des Auswärtigen Baron Münchhausen sprach es in aller Naivität aus, daß man der Gefahr einer Übernahme durch Preußen nur durch Verbrennung der Schiffe entgehen könne. Ähnlich patriotische Ansichten hatte man jetzt in der Stadt, von der die Flottengründung ausgegangen war, in Hamburg. Dort meinten die geschäftstüchtigen Kaufleute, wenn man Deutschland als Seekriegsmacht nicht zu fürchten habe, so werde man seine Handelsmarine so viel nachsichtiger und freundlicher behandeln. Wenn Smidt, der dies berichtet, auf die Nachteile zu sprechen kam, die dem deutschen Kaufmann im Auslande aus dem Fehlen einer schützenden Seemacht entständen, so stritt man das einfach ab. Er könne freilich, fügt Smidt hinzu, den Verdacht nicht ganz unterdrücken, daß bei den Hamburgern ein wenig Schadenfreude über den Untergang der Schöpfung von Duckwitz — dem man überdies seine Schutzzollbestrebungen schwer verübelte — mit unterlaufe.

Nur zwei Regierungen traten aufrichtig im deutschen Interesse für die Erhaltung der Flotte ein, und an beiden Stellen war das auf den Einfluß einzelner Persönlichkeiten zurückzuführen, denen die Wahrung der deutschen Seegeltung am Herzen lag. Es waren zwei alte Feinde, die diesmal gemeinsam arbeiteten: Oldenburg, wo der Großherzog Paul Friedrich August sich den Bestrebungen auf Erhaltung der Flotte annahm, und Bremen, wo ihr Schöpfer Arnold Duckwitz Senator war. Duckwitz wies im Mai 1851 in einem Briefe an Smidt, der Bremen wieder an dem neu eingesetzten Bundestage vertrat, darauf hin, daß Deutschland jetzt mit seiner Flotte schon mindestens so weit sei wie Dänemark, dem es drei Jahre zuvor noch wehrlos gegenübergestanden habe; eine solche Grundlage vorkommen zu lassen, sei „ein Skandal". Aber der Niedergang war unaufhaltsam. Die österreichische Regierung hatte den öffentlichen Verkauf der Flotte schon im Sommer 1850 gefordert. Im Januar 1851 wollte Bayern ihn geradezu beantragen. Am Ende des Jahres gab es kaum noch Hoffnung. „Man könnte fast an Deutschland verzweifeln", schrieb damals der alte Smidt, der doch wahrlich mancherlei Glückswechsel in der deutschen Geschichte erlebt hatte, „wenn man auf die immer schmählicher erscheinende Wendung in der Flottenfrage blickt. Und doch habe ich noch so viel deutschen point d'honneur, daß ich das Gespräch gleich abbreche, wenn ein Engländer, Franzose, Amerikaner, Holländer oder Däne fragt, wie es mit der deutschen Flotte stehe. Alle diese Fremden haben eine wahre Scheu vor dem Gedanken, daß Deutschland zu einer Kriegsflotte sollte gelangen können — und schon aus dieser Scheu sollte man abnehmen, wie nötig sie uns sei." Wenn man zu einem endgültigen Beschlusse immer noch nicht gekommen war, so hatte das weiter keinen Grund als den, daß man bei all der Jämmerlichkeit natürlich auch nicht den Mut hatte, sich vor der öffentlichen Meinung Deutschlands zu dem, was man vor hatte, zu bekennen.

Unter den Diplomaten, die in Frankfurt über das Schicksal der Flotte zu entscheiden hatten, war auch Otto von Bismarck. Er war im Sommer 1851 preußischer Bundestagsgesandter geworden und hatte damals auch Bürgermeister Smidt, den „Talleyrand von Bremen", wie er ihn nennt, kennen gelernt. Aber er verkennt ihn doch ein wenig, wenn er behauptet, daß keiner ihm recht traue, und noch un-

gerechter ist der Vorwurf, er scheine „für Deutschland nur insoweit Sinn zu haben, als Bremen darin liegt". Gerade Smidts Interesse für die Flotte war doch wohl nicht aus engem, partikularistischem Geiste zu verstehen; das zeigt schon der Gegensatz zu Hamburg in diesem Punkte. Was an Bismarcks Behauptung richtig ist, das gilt genau so für ihn selber: er war damals noch, mehr als je, nur Preuße und machte aus seiner Verachtung des Deutschen Bundes und des Bundestages in Privatbriefen kein Hehl; das Heinesche Lied „O Bund, du Hund, du bist nicht gesund" werde bald „durch einstimmigen Beschluß zum Nationalliede der Teutschen" erhoben werden, schrieb er damals an seine Schwester. Er konnte in der Flotte, die überdies noch der von ihm so sehr gehaßten Revolution ihr Dasein verdankte, keine nationaldeutsche Angelegenheit erblicken, und so mochte er sich denn wohl in einem empfindsamen Briefe an seine Frau darüber beklagen, daß er „endlose Ziffern über deutsche Dampfcorvetten und Kanonenjollen" lesen müsse, „die in Bremerhaven faulen und Geld fressen." Da das einzig Richtige, die Übernahme der ganzen Flotte durch Preußen, nicht möglich war, schon wegen des zu erwartenden Widerstandes aller anderen deutschen Staaten, so blieb nichts anderes übrig, als „die peinliche Aufgabe der Beseitigung der Marinetrümmer" rasch und möglichst anständig zu erledigen. Da schien sich plötzlich noch einmal eine Möglichkeit zu bieten, die Sache zu einem im deutschen und preußischen Sinne guten Ende zu führen, und sofort setzte er alle Kräfte ein, um dies Ziel zu erreichen.

Die Anregung dazu ging von Duckwitz aus. Er hatte, als es allmählich klar wurde, daß der Bundestag die Auflösung der Marine beschließen würde, in Hannover den Vorschlag gemacht, daß ein Teil der auf der Weser liegenden Schiffe, da Preußen und Österreich ihre eigenen Flotten hätten, von den übrigen deutschen Staaten übernommen werden solle, die für diesen Zweck innerhalb des Bundes einen besonderen Verein zu bilden hätten. Der hannoversche Ministerpräsident von Schele und auch der neue König Georg V. waren damit einverstanden, und es begannen am Bundestage Verhandlungen darüber. Da wurde nun aber von mehreren Gesandten, und zwar von denen Bayerns, Württembergs, Badens und sogar Hannovers, hervorgehoben, daß ein solcher Verein ohne den Beitritt Preußens nicht lebensfähig sein werde. Mit größter Überraschung vernahm Bismarck

diese Wendung der Dinge, die, wie er von dem bayrischen Gesandten erfuhr, ihren Grund nur in der Besorgnis vor dem üblen Eindruck hatte, den eine vollständige Auflösung der Nordseeflotte bei den Kammern und der übrigen Bevölkerung hervorbringen werde. Sofort faßte er die Sache so auf, daß es sich nun darum handelte, „eine unter vorwiegendem preußischen Einfluß stehende Nordseeflotte zu schaffen". Die Durchführung dieses Planes, so schrieb er dem Ministerpräsidenten von Manteuffel, würde „als ein überaus günstiges Resultat für die Stellung Preußens in Deutschland" zu betrachten sein; denn auch er mußte zugeben, daß es „nächst den materiellen Zollvereinsinteressen" nichts Populäreres in Deutschland gab als die Flotte. In Berlin ging man zunächst grundsätzlich auf die Sache ein, und nach schweren Kämpfen mit dem Finanzminister — Bismarck fuhr selbst dazu nach Berlin — wurde es auch durchgesetzt, daß Preußen sich sogar bereit erklärte, im Falle der Nichtbeteiligung Bayerns mit Hannover, Oldenburg und den Hansestädten allein einen Verein zu bilden und zu den auf eine Million Taler veranschlagten jährlichen Kosten 5—600 000 Taler, also beinahe zwei Drittel, beizusteuern.

Aber wenn Bismarck die deutsche Gesinnung der hannoverschen Regierung noch nicht gekannt haben sollte, so hatte er jetzt Gelegenheit, sie kennen zu lernen. Das Ergebnis der preußischen Bemühungen war in Hannover — „ein lähmender Schreck". Der Legationsrat Neubourg fand den treffenden Ausdruck für die hannoverschen Gefühle, wenn er an einen Kollegen schrieb: „Lesen Sie und fühlen Sie Ihr hannoversches Herz vor Schreck erstarren, wie es mir ergangen ist." Was half es, daß der wohlmeinende hannoversche Bundestagsgesandte Graf Bothmer sich alle Mühe gab, „selbst auf die Gefahr hin, verkannt zu werden", noch einmal die Vorteile des Nordseeflottenvereins für Hannover auch in dieser Form auseinanderzusetzen! Die jetzige Flotte, so führte er aus, könne untergehen, die Idee werde es nicht. Eines Tages werde Preußen eine neue Nordseeflotte schaffen — Graf Bothmer konnte nicht wissen, wie nahe dieser Tag war: schon waren, natürlich in aller Heimlichkeit, die Vorbereitungen zu den preußisch-oldenburgischen Verhandlungen über die Anlage eines Kriegshafens an der Jade im Gange! — jetzt aber werde Hannover die Ehre und den Vorteil der Initiative haben. Es war alles vergeblich. Und ebenso wenig erreichte Duckwitz etwas,

auch nicht dadurch, daß er darauf hinwies, man werde das Odium des Unterganges der Flotte auf Hannover wälzen. Noch weniger wirkte natürlich das Argument, daß die Gemeinsamkeit der Flottenverwaltung doch nicht gefährlicher sei als die Zolleinigung — Hannover verhandelte damals über den Anschluß an den preußischen Zollverein, der auch bald darauf zustande kam —, besonders wenn Duckwitz hinzufügte: „Es will mir fast scheinen, als wenn darin ein Mittel zu politischer Einigung Deutschlands liege." Was kümmerte sich die Welfenregierung um Deutschland! Sie sprach es klipp und klar aus, daß sie eine Beteiligung Preußens an der Nordseeflotte nicht nur nicht gern sähe, sondern es vorziehen würde, „die Flotte zugrunde gehen zu lassen, ehe sie die Hand dazu böte, daß der mächtige Nachbar in der Teilnahme an einer Anstalt, die von dem entschiedensten Einflusse auf die Entwicklung unserer ganzen Zukunft bleiben dürfte, die Mittel vermehrte, um das endliche Ziel aller preußischen Politik, die allmähliche Einverleibung Hannovers, zu erreichen". Man kam nicht auf den Gedanken, daß eine derartig kleinliche, von bloßer Angst diktierte Politik auf die Dauer vielleicht das beste Mittel sein möchte, dem mächtigen Nachbarn zur Erreichung seines endlichen Zieles zu verhelfen.

Es war nichts als schlechte Komödie und ein vergeblicher Versuch, das Odium des Flottenunterganges von sich abzuwälzen, wenn Hannover jetzt trotz der Ablehnung der preußischen Hilfe noch zu einer Beratung über die Gründung eines Nordseeflottenvereins einlud. Bei Duckwitz war es wohl nur die Liebe zu seinem unglücklichen Kinde, die ihm den kaufmännischen Blick so weit trübte, daß er gemeinsam mit dem oldenburgischen Regierungsrat Erdmann, einem treuen Freunde der Flotte, auf diese verlorene Sache noch Zeit und Mühe verschwendete. Duckwitz hatte als Tagungsort für diese Diplomatenkonferenz sogar Bremerhaven vorgeschlagen, damit die Herren den Gegenstand, über den sie entscheiden sollten, doch gleich in natura vor sich sähen! Es wurde dann aber Hannover gewählt, und hier vollzog sich das Schicksal sehr rasch. Es half nichts, daß die Küstenstaaten bereit waren, als die vorzugsweise Beteiligten, das Doppelte und Dreifache beizusteuern. Das, was die übrigen Staaten zahlen wollten, war so gering, daß kaum ein Drittel der notwendigen Summe zusammenkam. Und selbst die Leistung dieser kleinen Bei-

träge war bei den meisten Staaten noch an schwierige politische Bedingungen geknüpft, die sich überdies untereinander widersprachen, indem z. B. der eine nur, wenn Preußen mitmache, der andere nur, wenn Preußen nicht dabei sei, sich beteiligen wollte. Unter diesen Umständen, so erklärte der Admiral Brommy, der bei den Verhandlungen zugegen war, sei eine Auflösung der Flotte bei weitem vorzuziehen.

Am 2. April zog der Bundestag den Schlußstrich. Und nun zeigte sich, daß die Angst der Regierungen vor diesem Beschluß überflüssig gewesen war. Es ging kein „Schrei der Entrüstung" durch Deutschland. Hier und da ergriffen wohl in der Presse — auch in der Weser-Zeitung — gutmütige Patrioten das Wort, rechneten aus, daß der Betrag, der zur Erhaltung der Flotte nötig sei, auf die Bevölkerung Deutschlands verteilt doch minimal sei, und wußten zu erzählen, daß dieses Scherflein — einen Silbergroschen pro Kopf — „selbst von den Arbeitern Tausende mit Freuden geben" würden, und es wurde zu einer allgemeinen freiwilligen Flottensteuer aufgerufen. Mit dieser Art von Politikern rechnete Otto Gildemeister in der „Weser-Zeitung" ab. Jetzt, so schreibt er, seien solche Aufrufe zwecklos, wie es auch sinnlos sei, eine einzelne Regierung, einen einzelnen Minister, möge ihre individuelle Schuld noch so groß sein, mit der Verantwortung für diesen Ausgang zu belasten. Letzten Endes trage die Nation selber die Schuld! „Wir müssen doch bei dem alten Satze bleiben, daß eine tüchtige Nation auch ein tüchtiges National- und Staatsleben zu erzeugen weiß und daß die Sünden der Regierenden selten ohne Zusammenhang mit den Sünden der Regierten sind." Das sei ja das Furchtbarste an der ganzen Sache: nicht der Verlust der Schiffe — der ließe sich verschmerzen und über kurz oder lang ersetzen —, sondern daß die Nation in ihrer Masse solchen Dingen gegenüber höchstens die Empfindung eines achselzuckenden Bedauerns habe! „Wenn die Nation einmütig und energisch genug gewesen wäre, um der Flotte etwas mehr zuzuwenden als einige bequeme Zweckessenbegeisterung, als hin und wieder den Ertrag eines Liebhaberconzerts oder einer Damenlotterie, als einige wohlgemeinte Gedichte und schönklingende Reden, wenn mit einem Worte die deutsche Nation so dächte und empfände, wie der Verfasser des Aufrufs es sich vorstellt, — dann, sollten wir meinen, würde es weder mit

unserer Politik im allgemeinen, noch mit unserer Flotte im besonderen dahin gekommen sein, wohin es gekommen ist, bis zu Bronzell und dem Danebrog auf Rendsburgs Mauern und dem ‚Barbarossa', dem ‚Erzherzog Johann' und dem ‚König Ernst August' unter dem Hammer des Auktionators." In der Tat, das war die ungeschminkte Wahrheit, und darin lag wohl auch der tiefste Grund dafür, daß mit dem Beschluß der Auflösung „die ganze Fülle der Schmach", um mit Duckwitz zu reden, durchaus noch nicht erschöpft war. Denn ein hoher Bundestag hielt es anscheinend für zweckentsprechend und sachgemäß, daß diese Angelegenheit, die bisher nur ein innerdeutsches Schauspiel, eine weinerliche Komödie gewesen war, nunmehr vor den Augen der ganzen Welt als schamloses Possenspiel zu Ende geführt wurde.

Ehe aber dieses geschah, erhob noch einmal Arnold Duckwitz seine Stimme, um wenigstens vor dem Schlimmsten zu warnen. Er war „nur" einer von den Kaufleuten, die nach der Meinung Seiner Majestät des Königs von Württemberg allein die Flotte gewünscht hatten und die sämtlich schlechte Kerle wären (qui étaient partout de mauvais sujets). Keineswegs also konnte er beanspruchen, so viel Ehrgefühl zu haben wie diejenigen, die jetzt vorzugsweise Deutschlands Geschicke leiteten. Und so nennt er denn das, was er jetzt dem sächsischen Bundestagsgesandten Baron Nostiz und Jänkendorf schrieb, nur ganz bescheiden „die kalte Zahlenrechnung eines Kaufmanns". Im Sommer 1848, so schreibt er, als „alles, Bundesversammlung, Regierungen (wenigstens viele), Nationalversammlung, Zentralgewalt für die Errichtung einer Flotte schwärmten, schwärmte ich nicht dafür; denn das „Reich" stand nur auf dem Papier, und eine Staatenverbindung, die nur lose zusammenhängt, kann keine Flotte und keine Handelsflagge haben, weil beide eben nur der Ausfluß einer bestimmten Staatlichkeit sein können". Später, als die Leidenschaften sich etwas beruhigt hätten, sei er an die Gründung der Flotte herangegangen im Interesse einer deutschen Handelseinheit, die zu schaffen er nicht für unmöglich gehalten habe und für die man eine Flotte haben müsse; denn eine Handelsmacht, die wehrlos sei, die ihren Ansprüchen im Auslande nicht den Nachdruck der Kanonen geben könne, mache sich nur lächerlich. Auch jetzt sei man der Handelseinheit vielleicht näher, als man glaube — der Kaufmann sah die wirtschaft-

lichen Tendenzen, die mit Notwendigkeit darauf hindrängten —, und er empfiehlt, von der Flotte doch wenigstens das zu erhalten, was nicht zu ersetzen sei, nämlich die Menschen, „die wirklich tüchtigen Offiziere". Er erinnert nur flüchtig an die moralischen Verpflichtungen, die der Bund diesen Männern gegenüber habe, die meistens einen fremden Dienst mit lebenslänglicher Anstellung verlassen hatten, — vielleicht hielt er einen solchen Appell für aussichtslos — und weist hauptsächlich darauf hin, daß man dieser Offiziere noch einmal sehr bedürfen werde, wenn über kurz oder lang doch die Handelseinheit zustande käme und eine neue Flotte geschaffen werden müsse, für die es dann an Personal fehlen werde. Er erwähnt die „wahrhaft glänzenden Urteile", die er von ausländischen Marineoffizieren, namentlich Engländern und Amerikanern, über die Flotte gehört habe, und fügt hinzu, es sei „schade, daß nicht die ganze Bundesversammlung einmal eine Reise nach Bremerhaven machen könnte". Wolle man aber, da augenblicklich der Gedanke an eine Handelseinheit in den Hintergrund getreten sei, die Schiffe durchaus los werden, so warnt er vor einem Verkauf, bei dem, wie er ausführlich nachweist, wirklich kein Geschäft zu machen sei. Denn wenn man 10—15% des Wertes erhalte, so sei das kein Verkauf. Lieber solle man die Schiffe an Österreich oder Preußen billig weggeben oder gar verschenken. Wenn aber Österreich und Preußen sie auch nicht geschenkt nehmen wollten, dann würde er das ganze Material auf die Schiffe laden lassen, sie in die Nordsee schicken und dort alles in die Luft sprengen lassen. „Das klingt extravagant, es ist aber die kalte Zahlenrechnung eines Kaufmanns, der eine Last, von der er sich nicht mit Schick befreien kann, durch kurzen, raschen Entschluß lieber ins Meer wirft, als noch eine Menge Kosten hinterher zu tragen." Der Kaufmann also bei seinem Geschäft sah doch noch auf den „Schick". Deutsche Regierungen hatten das in nationalen Dingen nicht nötig.

Schon vor der Auflösung war in Frankfurt beschlossen worden, daß für den Fall, daß der Nordseeflottenverein nicht zustande käme, zwei Schiffe, der „Barbarossa" und die „Gefion", an Preußen verkauft werden sollten. Am 10. April erfolgte in Bremerhaven die Übergabe. Nicht bloß die Flottenangehörigen, sondern auch die Einwohner Bremerhavens sollen dabei der preußischen Flagge mit einem „fast

aller Beschreibung spottenden" Hohn begegnet sein. Vorurteilsloser dachte Brommy, der jetzt alles daran setzte, um noch eine Übernahme weiterer Schiffe durch Preußen zu erreichen. Aber seine Bitte an den Prinzen Adalbert, er möchte doch nach Bremerhaven kommen und sich die Schiffe ansehen, war vergeblich. Am Bundestag wurde Bismarck von mehreren Seiten aufgefordert, für einen Ankauf des gesamten Materials durch Preußen zu wirken. Aber auch das war umsonst. In Bremen versuchte Duckwitz, eine Privatgesellschaft zu bilden, um die zu Handelszwecken tauglichen Schiffe anzukaufen und mit ihnen einen „Weser-Lloyd" zu gründen. Anfänglich fand der Gedanke großen Anklang. Aber bald entstanden Zweifel, besonders an der Brauchbarkeit der Schiffe — man fing eben an, von Raddampfern zu Schraubendampfern überzugehen —, und so blieb auch dieser Plan liegen. Das waren die letzten Rettungsversuche gewesen. Es blieb jetzt nichts anderes mehr übrig als die öffentliche Versteigerung.

Alle Staaten hatten die Auflösung der Flotte beschlossen, aber die Ausführung des Beschlusses zu übernehmen hatte keiner den Mut. Man fragte bei Wilhelm Jordan an, der immer noch Marinerat war. Er lehnte entrüstet ab. Aber er hätte es nicht so übel nehmen sollen; der Bund wußte jetzt wirklich nicht mehr, was er tat. Man schämte sich ja nicht einmal, Heinrich von Gagern im Zusammenhang mit diesem Geschäfte zu nennen. Schließlich fand sich eine Persönlichkeit, die bereit war, es zu übernehmen. Ein Menschenkenner wie der Bürgermeister Smidt meinte zwar später, es sei ein „halbverrückter Mensch", den man sich da ausersehen habe (Smidt war damals nicht selbst in Frankfurt), — aber man war wohl so froh darüber, endlich jemanden gefunden zu haben, daß man diesen Gewinn nicht wieder durch allzu genaue Forschungen über das Vorleben des Kandidaten aufs Spiel setzen wollte. Vielleicht tröstete man sich auch damit, daß der Bund nachgerade an Würde nicht mehr allzu viel zu verlieren hatte. So wurde Herr Dr. Laurenz Hannibal Fischer aus Hildburghausen zum Bundeskommissar ernannt, seines Zeichens oldenburgischer Geheimer Staatsrat, zurzeit beschäftigungslos in Frankfurt wohnend.

Man tut der Reaktion Unrecht, wenn man diesen Mann zu ihren Parteigenossen zählt. Er war kein Reaktionär, — er war nur ein Abenteurer. Er hatte es früher einmal mit den Liberalen gehalten,

mußte dann wohl aber zu der Erkenntnis gekommen sein, daß sich mit der Gegenseite bessere Geschäfte machen ließen. Vor der Revolution hatte er die oldenburgische Enklave Birkenfeld im Rheinland regiert und dabei immer geprahlt, daß nirgends eine solche Zufriedenheit herrsche wie in seinem Lande. Die Zufriedenheit war so groß, daß er bei Ausbruch der Revolution sofort verjagt wurde. Seitdem litt er ein wenig an Verfolgungswahn. Auf der Suche nach einem sicheren Zufluchtsort kam er zu der Erkenntnis, daß es am zweckmäßigsten sei, in ein Irrenhaus bei Bremen zu gehen. Dort hielt er sich ein Vierteljahr auf, kam dann aber leider wieder heraus, obwohl der leitende Arzt erklärte, er habe diesen Ort mit richtigem Takte gewählt. Von da an lebte er in Frankfurt, und zwar in solchen Verhältnissen, daß er sich jeden Gegenbesuch von Smidt verbat, „um seine Misère nicht bloßzustellen". Er pflegte Smidt jedesmal zu fragen, ob es denn nicht irgendeinen deutschen Fürsten gebe, der einen ganz erzreaktionären Minister brauche, und empfahl sich für einen solchen Posten. Derartige Reden hatten ihm wohl einen gewissen Ruf beim Bundestage verschafft. Übrigens wollte ihn dort nachher niemand empfohlen haben. Er war „ein sonderbarer, kleiner Mann mit gewaltiger Habichtsnase, kahlem Kopf und rotem, glattem Gesicht". Als er bei der Ausstellung eines Passes um sein Alter befragt wurde, erklärte er, das wolle er nicht im Passe bemerkt haben, er hoffe sich noch wieder zu verheiraten und dabei könne ihm sein Alter im Wege stehen. Das war 1852 in Bremen; damals war er 68 Jahre alt.

Der Großherzog von Oldenburg, der mit dem Flottenverkauf nichts zu tun haben wollte, verbot ihm die Annahme des Amtes und entließ ihn, da das Verbot nichts nützte, aus den oldenburgischen Diensten. Aber Fischer fand später eine neue, ganz seinen Wünschen entsprechende Anstellung in Lippe-Detmold, aus der er freilich nach kurzer Zeit auch wieder mit Schimpf und Schande davon gejagt wurde. Nach Bremerhaven kam er im Mai 1852. Auf der Durchreise besuchte er in Bremen den Bürgermeister Smidt, und das erste, was er tat, war, daß er sich von ihm 6 Louisdor borgte. (Er hat sie aber zurückgezahlt.) Der Aufenthalt in Bremerhaven hat, wie Smidt sich ausdrückt, „den Sparren, an dem er leidet, nicht vermindert". In kurzer Zeit hatte er sich durch „Unsauberkeit, Renommiererei und

Händelsucht" so unbeliebt gemacht, daß ihn niemand im Hause haben wollte. Binnen einem Jahr hat er in sechs verschiedenen Hotels und Privatwohnungen gewohnt, an vier verschiedenen Mittagstischen gegessen. Schließlich wollte er mit Offizieren und Beamten in Lehe essen; diese erklärten aber, erst über ihn ballotieren zu müssen, was er vorsichtshalber als der Würde eines Bundeskommissars nicht entsprechend ablehnte. Da er mehr mit den Fingern als mit Messer und Gabel zu essen pflegte, wurde er in einem der Bremerhavener Hotels, wo doch auch nicht gerade der europäische Hochadel versammelt gewesen sein wird, nicht mehr zur Table d'hôte zugelassen, sondern mußte auf seinem Zimmer speisen. Alles dies hat er Smidt persönlich erzählt.

Das war der Mann, den Deutschland mit dem Verkauf seiner Kriegsflotte beauftragt hatte. Als er das Arsenal übernahm, gab er die Zahl der dort befindlichen Gegenstände auf 26 840 an, Brommy dagegen nur auf 320. Es stellte sich heraus, daß Fischer z. B. 2796 Lampendochte einzeln gezählt hatte. Natürlich verstand er von seinem Geschäft nicht das Geringste. So kam es, daß man bald seine Unfähigkeit auszunutzen suchte und ihm für einzelne Schiffe Spottgebote machte. Fischer aber wollte ganz sicher gehen und ließ erst eine genaue Liste der Schiffe anfertigen. Damit es auch im Ausland genügend bekannt wurde, was für eine glänzende Kaufgelegenheit sich hier bot, sollte die Liste auch ins Französische und Englische übersetzt werden. Darüber kam es zu einem schweren Konflikt zwischen Fischer und Brommy, da der Admiral sich verständlicherweise weigerte, auch nur einen Finger zu dem Flottenverkauf zu rühren, und die Übersetzung nicht durch Flottenangehörige vornehmen lassen wollte. Endlich bekam man sie von einem Kapitän in Bremen für 10 Taler, welche Summe in Frankfurt „Befremden erregte". Alsbald machte dann das Kaiserreich Brasilien ein Angebot, die ganze deutsche Kriegsmarine — mit Ausnahme der Kanonenboote — auf einen Schlag zu kaufen. Aber das Geschäft kam nicht zustande.

Es dauerte überhaupt recht lange, bis etwas erreicht wurde. Denn Fischer betrieb die Arbeiten mit einer Langsamkeit und einem Aufwand „an Personal, an unnötigen Formalitäten, an Rechnungs- und Schreibereiweitläufigkeiten", daß sich, wie Smidt schreibt, ein Kaufmann bei dieser Art und Weise um jeden Kredit gebracht haben

würde. Schließlich gelang es gegen Ende des Jahres, 7 von den noch vorhandenen 9 Schiffen, dazu die 26 Kanonenboote, die in Vegesack lagen, loszuschlagen. Die Segelfregatte „Deutschland", ein schon mehr als 30 Jahre altes Schiff, wurde für 9200 Taler von dem Bremer Handelshause Roessingh & Mummy erworben. Sie sollte zwischen England und China mit Kohlen fahren, hatte später noch die Ehre, an die chinesische Regierung verkauft zu werden, und endete also als chinesisches Kriegsschiff. Auch die 26 Kanonenboote kamen in den Besitz einer Bremer Firma. Im Dezember fand sich dann auch ein Käufer für die 6 Dampfkorvetten. Es war die General Steam Navigation Company in London. Sie erhielt alle sechs Schiffe („Hamburg", „Bremen", „Lübeck", Frankfurt", „Großherzog von Oldenburg" und „König Ernst August") für 238 000 Taler, etwa 40% ihres Schätzungswertes. Wie schon beim Verkauf der „Deutschland" hatte sich ein zahlreiches Publikum eingefunden, das seinen Unwillen laut zu erkennen gab. Aber Hannibal Fischer zeigte sich — wenigstens nach seinem eigenen Berichte — der Situation durchaus gewachsen. „Durch Ruhe, besondere Mäßigung und Ehrung des Schmerzes derjenigen, die so vieles verloren", wußte er alle weiteren Demonstrationen „gleich im Keime" zu ersticken. Nach dem Verkauf fand er es aber doch geraten, die Nacht auf einem englischen Dampfer zuzubringen, um sich „auf schickliche Weise den Demonstrationen des entlassenen Marinepersonals, welches bekanntlich leicht der Zuchtlosigkeit verfällt, zu entziehen".

Den Winter über lagen jetzt nur noch die zwei Schiffe „Hansa" und „Erzherzog Johann" in Bremerhaven. Ihretwegen kam es noch einmal zu einem kleinen Konflikt zwischen dem Bundestag und dem bremischen Senat. Man hatte verlangt, daß beide Schiffe in den Neuen Hafen aufgenommen werden sollten. Bremen erklärte sich dazu bereit, aber unter der Bedingung, daß sich die Schiffe den üblichen Vorschriften unterwarfen, im besonderen nicht die Exterritorialität, die den Kriegsschiffen bis dahin zugestanden hatte, verlangten. Daraufhin bedauerte der Bundestag — der Verfasser des Schreibens ist Bismarck —, „daß die in der Note weiter ausgeführten Voraussetzungen des Senats derart sind, daß ein Eingehen darauf diesseits nicht für geeignet erachtet werden kann und deshalb lieber auf eine Aufnahme der Fahrzeuge in das Dock Verzicht geleistet

wird". Brommy erhielt also den Befehl, die Schiffe in die Geeste zu legen. „Des Menschen Wille ist sein Himmelreich", schrieb Duckwitz darauf an den Admiral, als dieser noch einmal um Zulassung zum Hafen bat, und er fügte hinzu, die Antwort des Bundestags sei in einem solchen „hohen Tone" abgefaßt, daß der Senat nicht wohl anders hätte handeln können, als das Schriftstück ad acta zu legen. Aber das Ganze stellte sich schließlich als ein Mißverständnis heraus. Bismarck mußte einsehen, daß er in Schiffahrts- und Hafenangelegenheiten doch nicht sachverständig genug sei, und dem Senate recht geben. Aber nun war es zu spät. Schon war Frost eingetreten, und die Schiffe hatten in die Geeste gelegt werden müssen, wobei die „Hansa" eine holländische Bark erheblich beschädigte und selbst Havarie an den Rädern erlitt.

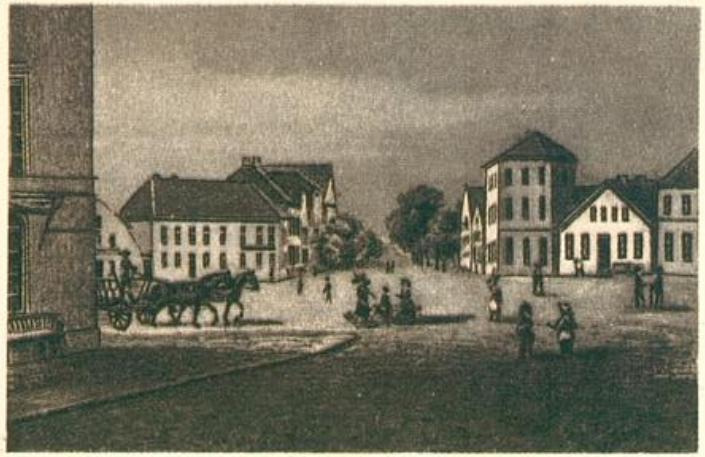
Im März 1853 wurden dann endlich auch diese beiden letzten Schiffe versteigert. Fischer hatte sich anscheinend inzwischen noch unbeliebter gemacht, denn er bat beim Bremischen Amt um zwei Polizisten zu seinem persönlichen Schutz. Aber der Amtmann Gröning hielt es für zweckmäßiger, selbst zu erscheinen, und in seinem Beisein verlief denn alles ohne Unfall. Nur in der Nacht erhielt Fischer vor seinem Schlafzimmer im Hotel noch eine große Katzenmusik, wurde aber durch die Tapferkeit seines Wirtes — leider läßt sich nicht mehr feststellen, wer es war — vor weiteren Angriffen bewahrt. Der arme alte Mann — ein „objectum misericordiae" nennt ihn Smidt — hat es auch in seinem späteren Leben nicht mehr gut gehabt. Der Herzog Ernst II. von Coburg erzählt in seinen Erinnerungen, daß Fischer zuletzt ganz vereinsamt in Freiburg und in München gelebt habe und nur mit Reisenden, die ihn nicht kannten, habe verkehren können. Sobald er aber nach seinem Namen gefragt worden sei, habe er sich mit theatralischer Klage, daß ein Fluch auf seinem Haupte ruhe, als der „Flottenfischer" zu erkennen gegeben und sich eilig zurückgezogen.

Die „Hansa" und der „Erzherzog Johann", diese letzten Überreste der ehemaligen deutschen Flotte, hatten von allen Schiffen noch das beste Schicksal. Sie wurden von dem bremischen Handelshaus W. A. Fritze & Co. für zusammen 175 000 Taler erstanden. Es war das die Firma, der auch der Mitgründer Bremerhavens, Senator Fritze — er selbst war 1850 gestorben —, angehört hatte. Man be-

absichtigte mit den beiden Schiffen — der „Erzherzog Johann" war in „Germania" umgetauft worden — eine erste deutsche Dampferlinie nach Ney-York einzurichten, und kam damit also auf den ein Jahr zuvor von Duckwitz angeregten Plan zurück. Die Schiffe haben auch einige Fahrten gemacht; es stellte sich dann aber doch heraus, daß sie zu unmodern und ungeeignet waren. Im Krimkrieg, der gerade ausbrach, wurde dann die „Hansa" an England verkauft und unter dem Namen „Indian Empire" als Truppentransportschiff verwandt. Das Schiff verbrannte später auf See.

Was noch an Material von der Flotte übrig war, wurde im Laufe des Sommers 1853 veräußert. Der letzte Gegenstand der Auktion war, wie Duckwitz berichtet, ein leerer Sarg. Nur drei Dinge entgingen der Verramschung. Der silberne Becher, den der König Ernst August der Korvette, die seinen Namen trug, geschenkt hatte, wurde von der hannoverschen Regierung zurückgekauft und in der Silberkammer aufbewahrt. Sodann befand sich im Marinearsenal zu Geestemünde ein geschnitztes Bildnis König Christians VIII. von Dänemark. Es war das Gallionbild von dem nach dem König benannten dänischen Linienschiff, das 1849 in dem Gefecht bei Eckernförde von den Deutschen in die Luft gesprengt wurde. Nachdem es erst im Fort Wilhelm aufbewahrt worden war, erwarb es 1853 der Herzog Ernst II. von Coburg-Gotha und stellte es auf der Feste Coburg auf, wo es noch heute zu sehen ist. Endlich durfte Brommy die Flagge des Admiralschiffs „Hansa" behalten, die ihm 1849 von Frauen und Mädchen aus Brake gestiftet worden war. Brommy zog, nachdem sich der Plan, in die österreichische Marine einzutreten, zerschlagen hatte, nach St. Magnus bei Bremen. Er starb dort 1860, im Alter von 56 Jahren, wie Duckwitz urteilt, gebrochen durch den Gram über den Untergang seiner Schöpfung. Der Bundestag ließ ihm doch wenigstens so viel Gerechtigkeit widerfahren, daß er ihm ein Ruhegehalt von 1500 Talern zusprach. Weniger gut erging es den übrigen Offizieren und Beamten der Flotte, die entweder gar keine oder nur sehr geringfügige Pensionen erhielten.

Sie hatten nicht das Glück — und auch nicht den Dickkopf des Bremerhavener Schiffsbaumeisters Cornelius Janssen Cornelius, der seine Forderungen an den Deutschen Bund mit solcher Zähigkeit vertrat, daß sie nach zwölfjährigem Streite — er selbst starb darüber



Der Markt



Blick vom Deiche auf die Stadt



Leher Straße



Straße am Hafen

Bremerhaven 1853

hin — endlich anerkannt wurden. Cornelius gehörte zu den Gläubigern der Marineverwaltung, die bei der allmählichen Auflösung der Flotte in die größte Angst gerieten, daß sie ganz um ihr Geld kommen würden. Man versuchte sich also auf irgendeine Weise, so gut es ging, schadlos zu halten, und darüber kam es im April 1853 schon einmal zu einem aufregenden Konflikte. Der Apotheker Büttner, in dessen Hause am Hafen (jetzt Nr. 93) die Seezeugmeisterei ihr Bureau hatte — auch Brommy wohnte zuletzt dort —, ließ, um seine Forderungen befriedigen zu können, einiges von dem Material der Flotte beschlagnahmen, und als Fischer es zur Versteigerung abholen lassen wollte, wurden seine Beauftragten durch bremische Polizeidragoner daran gehindert. Dieselben Maßregeln ergriffen dann auch der Schiffsbaumeister Tecklenborg und noch mehrere andere Bremerhavener Einwohner. Allen stellte das Bremische Amt seinen Schutz zur Verfügung. Auf den Bericht Fischers geriet der ganze Bundestag in Aufregung. Der sächsische Gesandte von Nostiz schrieb an Smidt „in so leidenschaftlichen Ausdrücken“, daß dieser seinen „lieben alten Freund“ gar nicht wieder erkannte. Wenn er an Flottenauflösung und Bremerhaven denke, so bekomme er immer „eine Art Seekrankheit“, schrieb Herr von Nostiz. Bismarck war sehr erzürnt über den „demokratischen Apotheker in Bremerhaven“, der doch bloß die Absicht habe, „sein Mütchen am Bunde zu kühlen und ihn zum Nutzen der Demokratie herabzusetzen“. Bremerhaven geriet in den Verdacht, ein ganz revolutionärer Ort zu sein; der hochkonservative Amtmann Gröning wurde von Nostiz für einen jener „Bundestagsfresser“ erklärt, die die Hansastädte am liebsten unter den Schutz Englands oder gar der nordamerikanischen Republik stellen wollten. Er begreife „den alten Smidt“ nicht, schrieb Bismarck, daß er dergleichen zulasse, und bat den hannoverschen Ministerpräsidenten von Schele, er möge den bremischen Senat „zur Raison bringen“.

Die Aufklärung dieser schrecklichen Geschichte hatte ein für den Bundestag unerwartetes Ergebnis. Fischer selbst hatte persönlich, nicht gelegentlich und mündlich, sondern schriftlich erklärt, daß jeder, der irgendwelche Forderungen an den Deutschen Bund habe, ihn vor jedem Gericht verklagen könnte. Daraufhin hatte das Bremische Amt nur folgerichtig gehandelt, wenn es, da die geschädigten Einwohner nun den Rechtsweg beschreiten wollten, durch seine Be-

schlagnahme verhütete, daß über die streitigen Gegenstände ohne gerichtliche Entscheidung verfügt würde. Es stellte sich nun aber heraus, daß der Herr Bundeskommissar, obwohl er Dr. jur. und Geheimer Staatsrat war, über die Rechtsverhältnisse des Bundes ziemlich wenig Bescheid gewußt hatte. Der Bund konnte keineswegs vor einem Gerichte verklagt werden, sondern entschied nur selber über seine Angelegenheiten. Damit war denn auch die Beschlagnahme rechtlich unzulässig. Man einigte sich aber dann mit den Gläubigern, so daß sie wenigstens teilweise befriedigt wurden. Es blieb nur noch übrig, die verschiedenen unschuldig verdächtigten Personen von dem Makel, der sie getroffen hatte, zu befreien, welcher Mühe man sich in Bremen mit anerkennenswertem Eifer unterzog. Bei dieser Gelegenheit war es, daß Smidt in einem zwölf Seiten langen Briefe an Herrn von Schele in Hannover eine eingehende Charakteristik des Herrn Bundeskommissars entwarf. Auch der demokratische Apotheker wurde von Smidt in Schutz genommen; es ergab sich, daß er wohl unzufrieden war, aber nicht mit den politischen Zuständen in Deutschland, sondern nur mit dem Klima in Bremerhaven, weshalb er denn auch weiter nach Süden zu ziehen entschlossen war. Die Bremerhavener aber verteidigte Senator Albers, indem er im Senat erklärte, daß er bei ihnen von „demagogischen Umtrieben, beabsichtigten Kränkungen des Deutschen Bundes“ und dergleichen nie etwas bemerkt habe; vielmehr habe der bloße Gedanke an solche Beschuldigungen ihn, der die Bremerhavener Bevölkerung wirklich genau kenne, wiederholt — er müsse es offen gestehen — „in die heiterste Stimmung versetzt“.

Vielleicht aber, wenn Senator Albers sich genauer besonnen hätte, hätte er sich bei einem Manne doch bedacht, auch ihm die anerkannte Friedlichkeit der Bremerhavener zuzusprechen. Cornelius Janssen Cornelius mochte freilich vielleicht gar nicht für einen echten Bremerhavener gelten. Denn er wohnte auf seinem Grundstück an der Geeste, schon ehe es überhaupt ein Bremerhaven gab. Von Geburt war er Ostfriese und zwar nach dem Urteil von Smidt einer von der „zähesten und hartnäckigsten Art“. Während der drei Winter, wo Schiffe der Flotte in der Geeste lagen, hatte seine Uferstrecke dadurch Beschädigungen erlitten, für die er keinen Ersatz erhalten hatte. Dafür hatte er nun einen schweren Anker mit Kette behalten, der

einmal auf seinem Grundstück niedergelegt und nachher nicht wieder abgeholt war. Übrigens stammte auch dieser Anker von dem dänischen Linienschiff „Christian VIII."; er diente später der „Hansa" als Ballast. Dieses Wertobjekt weigerte sich nun Cornelius herauszugeben. Der bremische Senat erklärte sich dem Bundestage gegenüber gesetzlich außerstande, etwas gegen Cornelius zu unternehmen. Der Anker könne ihm nur auf dem Rechtswege entzogen werden, und dazu müsse man dem Bunde die Initiative überlassen. Im Jahre 1855 war der Bund so weit, daß er den entsprechenden Antrag stellte. Der Senat war damit einverstanden, und Smidt vermutete, daß auch die Bremerhavener, bei denen Cornelius nichts weniger als beliebt sei, ihre Freude daran haben würden, wenn sein „passiver Widerstand" ihm einmal nichts hülfe. Zunächst war er nun aber, wie es schien, zu einem Vergleiche bereit. Er schrieb wegen seiner Forderungen zweimal an den Bundestag. Als er darauf keine Antwort erhielt, ließ er sich zum dritten Male, wie folgt, vernehmen:

„Exzellenz!

Zu zwei Malen seit Jahresfrist habe ich mir erlaubt, wegen meiner Forderung an die ehemalige deutsche Flotte schriftliche Aufforderungen zur Ausgleichung meiner Rechnungen nach dort an die betreffende Abteilung des hohen Bundes ergehen zu lassen, und auf beide Schreiben, d. d. Juli 15 1855 und November 25 1855 bin ich auffälligerweise bisher ohne die geringste Rückäußerung geblieben. Da nun nach hierorts herrschenden Anstandsbegriffen auf jede Frage eine Antwort gehört, so muß ich befürchten, daß mein Schuldner vorläufig nicht mehr existiert und ich, um mich nicht zuletzt total geprellt zu sehen, wenigstens an dem Faustpfand mich halten müsse. So sehe ich mich denn gezwungen, wenn ich auch nun schon ohne entsprechende Weisung geblieben bin, das erwähnte Faustpfand sofort zu verwerten, um mich bei fernerer Entwertung desselben nicht schwer zu schädigen.

Habe ich nun nicht innerhalb acht Tagen Bescheid erhalten, so sehe ich solches als Autorisation zum sofortigen Verkauf der Kette an.

Indem ich Eure Exzellenz ergebenst ersuche, das Obige ordnungsmäßig befördern lassen zu wollen, verharre ich mit besonderer Hochachtung

C. J. Cornelius.

Bremerhaven, den 11. Februar 1856."

Der Bundestag konnte nicht umhin, dies Schriftstück „originaliter" dem Senate einzusenden und ihn zu ersuchen, Cornelius am Verkauf des Ankers zu hindern, sowie ihn wegen der beleidigenden Fassung seines Gesuchs „angemessen" zur Verantwortung zu ziehen. Jedenfalls aber hatte Cornelius erreicht, daß er binnen acht Tagen Antwort erhielt. Der Prozeß nahm nun seinen Fortgang, und Cornelius wurde zur Herausgabe des Ankers verurteilt. Aber damit war seine Forderung an den Bund nicht erledigt. Nachdem ein weiteres Jahr mit Erörterungen darüber vergangen war, auf welche Weise der Anker dem unrechtmäßigen Besitzer abgenommen, wohin er gebracht und was mit ihm gemacht werden solle, erhob Cornelius Ende 1858 Widerklage gegen den Bund. Jetzt wurde ein Vergleich vorgeschlagen. Der Bundestag bot 400 Taler an, Cornelius forderte 3000! Das Gericht mußte also entscheiden. Einige der Forderungen wurden abgewiesen, für die übrigen, im Betrage von 2453 Talern 47 Groschen, wurde dem Kläger Beweis auferlegt. Cornelius trat den Beweis an. Das dauerte wieder mehrere Jahre. Während dessen starb Cornelius. Seine Erben, etwas milder gesinnt, ermäßigten die Forderung allmählich auf 800 Taler, während die Gegenpartei auch schon gelegentlich von 600—700 Talern sprach. Da beschloß denn der Bundestag, in der Erwägung, daß eine Weiterführung des Prozesses doch wohl erheblich mehr kosten würde, als die Differenz zwischen den beiden Summen betrug, seinen Gläubigern entgegenzukommen. Er bewilligte die 800 Taler, am 9. März 1865. Und das war wirklich ein Glück! Denn wenn der Streit, der jetzt bereits seit zwölf Jahren im Gange war, noch ein Jahr länger gedauert, so hätte auch der andere Partner seinen Ausgang nicht mehr erlebt.

Mit dieser Entscheidung verschwand denn also auch aus den Verhandlungen des Bundestages die wohl letzte Erinnerung an die „ehemalige deutsche Flotte", dieses Symbol des mißglückten Reichsgründungsversuches von 1848 — zu einer Zeit, wo schon der Staatsmann am Werke war, der den Traum von 1848 so unerwartet er-

füllen sollte. Ebenso wie damals, ging auch dieser neuen politischen Bewegung eine Periode großer wirtschaftlicher Entwicklungen voraus, eine Zeit, in der, wie Otto Gildemeister am 11. April 1856 in der Weser-Zeitung urteilte, „der Welthandel einen Aufschwung zu nehmen begonnen hatte, dessen gleichen auf Erden niemals gewesen ist". So brauchte die Stadt, die an Deutschlands Pforte zum Welthandel liegt, auch nach dem Verlust der Kriegsflotte um ihre Zukunft nicht bange zu sein. Es kamen andere Dampfer, die nicht weniger Gold als jene Fregatten und Korvetten nach Bremerhaven brachten. 1847 war mit dem „Washington" die Ozean-Dampfschifffahrt von Bremerhaven aus eröffnet worden. Zehn Jahre später, am 11. Mai 1857, dem Tage, an dem in Bremen der Bürgermeister Smidt zu Grabe getragen wurde, lagen drei transatlantische Dampfer auf der Reede des Hafens, den der weitblickende Staatsmann ein Menschenalter vorher in einer Zeit des Kleinmutes und der Hoffnungslosigkeit anzulegen gewagt hatte. Und in demselben Jahre wurde der Norddeutsche Lloyd gegründet, dessen bewundernswerter Aufstieg von der Geschichte Bremerhavens unzertrennlich ist. In politischer Hinsicht mochte man es bezweifeln, ob Bremerhaven mit der Verfassung von 1851 wirklich schon die Rechte und Freiheiten erhalten hatte, die einer Stadt zukommen. Auf wirtschaftlichem Gebiet aber bewiesen die 50er und 60er Jahre, daß der junge Hafenort, der eben erst sein drittes Jahrzehnt begann, ein Recht hatte, als Hafenstadt bezeichnet zu werden.

VIERTES BUCH

BREMERHAVEN ALS STADT

ZEHNTES KAPITEL

STADT UND HÄFEN IN DEN FÜNFZIGER UND SECHZIGER JAHREN

Kirchliche Verhältnisse

Als der Senat im Jahre 1850 bei der Vorbereitung der neuen Gemeindeordnungen für Vegesack und Bremerhaven darüber beriet, ob es sich empfehle, die beiden Orte als „Städte" zu charakterisieren, wurde es von der Mehrheit für notwendig erklärt, dafür zu sorgen, daß „etwaigen unangemessenen Folgerungen" aus dieser Bezeichnung „auf geeignete Weise vorgebeugt werde". Was für Ansprüche man etwa gefürchtet hat, geht aus dem Bericht nicht hervor. Daß die neuen Städte nicht allzu selbständig wurden, dafür sorgten ja schon die Verfassungen, die in beiden Orten dem Amtmann, der Staatsbehörde, noch ein weitgehendes Aufsichtsrecht gewährten. Andererseits waren etwaige Eigenwilligkeiten, wenigstens von Bremerhaven, schon deshalb noch nicht sehr wahrscheinlich, weil dort ja bisher noch gar keine Gemeindeverfassung wirksam gewesen war, das kommunale Leben also jetzt erst an seinem Anfange stand.

Auch äußerlich mag Bremerhaven 1851, als die Stadtverfassung eingeführt wurde, noch nicht allzu städtisch ausgesehen haben. Zwar hatte es bereits 4300 Einwohner, aber es besaß noch nicht einmal eine Kirche. Auf dem Kirchenplatz waren nur die Trümmer des Baus von 1846/47 zu sehen. Die Bürgermeister-Smidt-Straße — sie hieß aber damals noch Leher Straße — und die Straße Am Hafen waren fast bis zur Mühlenstraße bebaut. Auch in der Mühlenstraße selbst standen schon Häuser. Nördlich davon war der Block zwischen der Grünen und der Langen Straße bis zur Keilstraße fast vollendet, Straßenpflaster aber gab es dort noch nicht. Zwischen der Grünen und der Leher Straße fing man eben erst an zu bauen. Die älteren Straßen

waren dagegen fast alle schon ganz mit Häusern besetzt. Doch war an der Karlsburg die Westseite vom heutigen Stadttheater an noch ganz frei; die Poststraße war noch nicht angelegt; die Fährstraße hatte an ihrer Südwestseite noch kein einziges Haus. Im Osten bildete immer noch die Puttkuhle die Grenze, der in offenen Straßenrinnen die Abwässer zugeleitet wurden. Sie zog sich „Am Graben" (heute Grabenstraße) und vom Kirchenplatze ab den Geestedeich entlang bis zum Geestesiel (an der heutigen Uferstraße), so daß die der Geeste zugewandten Seiten der Grabenstraße und der Langen Straße von der Kirchenstraße an nicht bebaut werden konnten. An der Geeste lagen die fünf Werften, unterhalb der Fähre die von Wencke und Lange, oberhalb die von Rickmers, Tecklenborg und Ulrichs. Dann folgte, an der Stelle der heutigen Stadthalle, der Garten von Cornelius und weiterhin seine kleine Bootswerft. Ging man weiter auf dem Deiche entlang, so kam man zu der Hashagenschen Mühle. Vom Ende der Leher Straße — die nur bis zur Keilstraße reichte — führte die Leher Chaussee, eine schöne große Allee, in gerader Linie nach Lehe zu und überschritt an derselben Stelle wie heute die Grenze. Zwischen ihr und dem Schlafdeich, der in der Richtung der Hannastraße verlief, lag das neuerbaute Schützenhaus inmitten eines kleinen Gartens, daneben die Schießstände. Nach dem Weserdeiche zu dehnte sich eine große Wiese aus, die von den Einwohnern als Bleiche benutzt wurde. In der Gegend der heutigen Zollabfertigungsstelle an der Querstraße traf der Schlafdeich mit dem alten und dem neuen, um den Neuen Hafen herumführenden Weserdeich zusammen. Dort waren auch noch die Reste einer 1848 angelegten kleinen Schanze zu sehen. Nördlich der Neuen Schleuse lag die 1849 von der Zentralgewalt erbaute, jetzt hannoversche Dockbatterie. Der Neue Hafen reichte erst bis zur Höhe der Lloydstraße. Östlich davon, parallel mit ihm, lag noch der alte Holzhafen, die Verlängerung des Alten Hafens. Dieser selbst hatte noch die alte schmale Form, genau halb so breit wie heute. Der breite mit Bäumen bepflanzte Weserdeich reichte noch bis zum Neuen Hafen und setzte sich dort, zwischen diesem und dem Holzhafen, als schmaler Interimsdeich bis zum Schlafdeich fort. In der Höhe der Mittelstraße aber zweigte sich nach der Weser zu der neue Deich ab, der den Neuen Hafen zu schützen hatte. An der Südwestecke des Kirchenplatzes stand die einzige, dreiklassige Volks-

schule, ein kleines Gebäude, aus dem durch verschiedene Erweiterungen und Umbauten unser heutiges Stadthaus entstanden ist. Neben dieser öffentlichen Schule — sie gehörte wie überall im bremischen Staate der kirchlichen Gemeinde — gab es für Knaben die höhere Privatschule von Pralle sowie eine Mittel- und zwei höhere Schulen für Mädchen.

Die neuen Organe der Selbstverwaltung, Gemeinderat und Gemeindeverordnete, die mit dem 18. Oktober 1851 ihre verfassungsmäßige Wirksamkeit begannen — gewählt waren sie ja schon ein Jahr vorher zur Beratung der neuen Verfassung —, sahen sich sofort vor eine Menge von größeren Aufgaben gestellt. In einer Eingabe an den Senat, in der um Bewilligung von Einnahmen für die Gemeinde gebeten wird, werden die folgenden aufgezählt: Straßenbeleuchtung, Kanalisation, Instandsetzung des Marktes — er war immer noch derselbe „wüste, die Umgebung verunzierende Platz" wie 1847 —, Bau eines Armenhauses, Wiederaufnahme des verunglückten Kirchenbaus und Vergrößerung des Schulgebäudes. Nimmt man hinzu, daß die Gemeindebehörden selbst erst neu einzurichten waren, daß eine städtische Finanzverwaltung geschaffen, Vorschläge zu Steuern und sonstigen Einnahmen gemacht werden mußten, so ergibt sich, daß es an Arbeit für den Gemeindeausschuß nicht gefehlt haben wird.

Von den genannten sechs Aufgaben wurden ernsthaft freilich nur zwei in Angriff genommen, die Instandsetzung des Marktes und die Kanalisation. Die Straßenbeleuchtung ließ, obwohl man mit der Beratung darüber sofort begann, noch recht lange auf sich warten. Das Armenhaus wurde erst 1868 erbaut. Die beiden übrigen aber, die Vergrößerung des Schulgebäudes und vor allem das große Werk des Kirchenbaus, waren gar nicht Sache der bürgerlichen, sondern der kirchlichen Gemeinde. Die Wiederaufnahme des Kirchenbaues war denn auch bereits vor der Einführung der Stadtverfassung betrieben worden. Man hatte ja schon im Februar 1848, unmittelbar vor Ausbruch der Revolution, damit angefangen und einen neuen Kirchenvorstand gewählt. Aber dieser trat bis 1851 nur ein einziges Mal zusammen. In diesem Jahr nahm sich der neu ernannte Amtmann Gröning der Sache an. Auf seinen Antrag wurde der erste Kirchenvorstand von 1842, von dem inzwischen zwei Mitglieder, Dr. Thulesius und Simon Abegg, gestorben waren, wieder ergänzt und zu den drei Überleben-

den, Bagelmann, J. G. Claussen und P. H. Ulrichs, die Herren Hinrich Garrels, Melchior Schwoon, Nikolaus Addix und Johann Christian Tieck hinzugewählt. Dieser neue Kirchenvorstand erließ Ende Oktober in den Zeitungen eine „Aufforderung an Bauverständige", bis zum 1. Januar 1852 Baupläne nebst Kostenanschlägen beim Amte einzureichen, wobei für den besten Plan ein Preis von 100 Talern ausgesetzt wurde. Man hielt es dabei auch für nötig, „auf die zur Sprache gekommenen Ideen, eine Kirche in Fachwerk oder eine eiserne Kirche zu bauen", hinzuweisen. Eine Kirche „in würdigem Stile", wie sie in der Bekanntmachung verlangt wurde, wäre dabei aber wohl kaum zustande gekommen. Der bremische „Baukondukteur" Simon Loschen, der den Preis gewann, machte denn auch von diesen neuartigen Möglichkeiten keinerlei Gebrauch. Er stand vielmehr den Männern nahe, die unter Führung des Baurats Haase in Hannover die gotische Baukunst in Deutschland wiederzubeleben suchten, und so entwarf er den Plan der Kirche, wie er dann ausgeführt wurde: in spätgotischen Formen mit dem hohen schmalen Turm und der kunstvoll durchbrochenen Spitze.

Das nötige Geld für diesen großen Bau, dessen Kosten auf etwa 50 000 Taler veranschlagt waren, war freilich auch jetzt noch nicht zur Hälfte vorhanden. Für den ersten Kirchenbau waren 37 000 Taler zusammengekommen; davon waren 25 000 ausgegeben worden. 1853 waren im ganzen wieder 20 000 Taler verfügbar. Die noch fehlenden 30 000 hoffte man durch milde Gaben zusammenzubringen. Einiges erhielt man auch durch die Sonntagsgelder, die von 1847 bis 1855 die Summe von 10 000 Talern erreichten. Um weitere Mittel zu beschaffen, wurde am 1. März 1854 ein Aufruf „an alle Protestanten deutscher Nation" erlassen. Aber bis zum Ende des folgenden Jahres brachten alle Sammlungen und Schenkungen zusammen doch nur ein Ergebnis von nicht ganz 20 000 Talern. Dabei hatte sich inzwischen herausgestellt, daß der Bau mindestens 80 000 Taler kostete. Die Gemeinde mußte daher noch weitere 40 000 Taler durch Anleihen aufbringen. Sie bat 1855 den Staat um ein unverzinsliches Darlehen in dieser Höhe, wurde aber vier Jahre später — so lange dauerte es, bis die mit der Prüfung des Gesuchs beauftragte Deputation zu einem Entschlusse kam — abschlägig beschieden. 1866 wurde schließlich die Verwaltung und Tilgung der Schuld, die damals immer noch

36 000 Taler betrug, von der bürgerlichen Gemeinde übernommen. Erst 1881 war sie ganz abgetragen.

Trotz des Mangels an Geld wurde mit dem Neubau im Frühjahr 1853 begonnen. Die noch stehenden Mauerreste wurden abgebrochen und die alten Fundamente bis auf die „Brunnen" unter dem Turm entfernt. Die Kirche wurde nun, wie van Ronzelen es schon 1843 für nötig erklärt hatte, durchweg auf 13—16 m lange Pfähle gegründet. Im Juli wurde mit den Maurerarbeiten begonnen und am 6. August 1853 in einer einfachen Feier, bei der der Staat nur durch den Amtmann Gröning vertreten war, zum zweiten Male der Grundstein gelegt. Bereits am 1. November konnte das Dach gerichtet werden, und im Frühjahr 1855 war die Kirche fertig, bis auf die Turmspitze, die aus Sparsamkeitsgründen vorläufig noch fortgelassen wurde. Übrigens hatte Loschen, wie aus der dem Grundstein eingefügten Urkunde hervorgeht, ursprünglich doch die Absicht, dem Turm eine eiserne Spitze aufzusetzen.

Inzwischen hatte sich nach der Kirchenordnung vom 8. Februar 1854 die „Vereinigte evangelische Gemeinde" in Bremerhaven konstituiert. Es war, schon um die Lasten des Kirchenbaus auf recht viele Schultern zu verteilen, wünschenswert, den Kreis, den diese Gemeinde umfassen sollte, möglichst weit zu ziehen. Es wurde daher bestimmt, daß nicht nur die Protestanten aller Konfessionen, Lutheraner, Reformierte, Unierte, Methodisten u. a., sondern auch in bürgerlicher Beziehung alle protestantischen Bewohner Bremerhavens dazu gehören sollten, nicht nur diejenigen, die das Bürgerrecht besaßen, sondern auch solche, die als „temporäre Untergehörige" auf „Karte", d. h. auf eine gegen eine bestimmte Gebühr zu erlangende Aufenthaltserlaubnis, hier wohnten. Dabei sollte aber die Verschiedenheit der kirchlichen Bekenntnisse keineswegs aufgehoben sein. Mit dieser Einigung waren freilich nicht alle einverstanden. Man sprach von einer „Union nicht bloß von reformiert und lutherisch, sondern von allen Sekten, die in der Auswandererstadt zusammengeschwemmt werden". Eine Gruppe von strengen Lutheranern protestierte gegen die neue Kirchenordnung. Doch der Senat ging nicht darauf ein. Am Himmelfahrtstage 1854 wählte die neue Gemeinde ihren Kirchenausschuß. Er sollte nach den Bestimmungen aus drei Bauherren, sechs Diakonen und vier Mitgliedern der Gemeinde bestehen. Der lei-

tende Bauherr war bis zu der 1862 erfolgten Revision der Kirchenordnung immer der Amtmann, falls er ein Protestant war, gleichsam als Vertreter der kirchlichen Senatskommission. Sie beiden anderen Bauherren, die 1854 gewählt wurden, waren Hinrich Garrels und Melchior Schwoon.

Am 22. April 1855 fand in Gegenwart zahlreicher Gäste aus Bremen und unter Beteiligung der ganzen Bevölkerung Bremerhavens die Einweihung der neuen Kirche statt. Auch der 82jährige Bürgermeister Smidt war dazu erschienen. Er begrüßte die Gäste im Hafenhause mit einer herzlichen Ansprache. Dann begab man sich in feierlichem Zuge nach der Kirche. Dort hielt der lutherische Dompredigt Merckel die Einweihungsrede und danach der reformierte Pastor Mallet die Festpredigt. Noch einmal vergingen dann mehrere Monate, bis die neue Gemeinde auch einen Prediger erhielt. Am 3. November wurde der Hauptpastor der Nikolaikirche in Kiel, Theodor Wolf, den die dänische Regierung wegen seiner deutschen Gesinnung entlassen hatte, von der Gemeinde gewählt. Am 20. Januar 1856 trat er sein neues Amt an. Damit war die kirchliche Verbindung Bremerhavens mit Lehe, die ursprünglich als ein kurzer Übergangszustand gedacht war und nun doch fast 30 Jahre gedauert hatte, endgültig gelöst. Bremerhaven war endlich auch in kirchlicher Beziehung selbständig geworden.

Es stellte sich nun aber gleich am Beginn dieser neuen Entwicklung heraus, daß die kirchliche Einigkeit, die der Bürgermeister Smidt so sehr gewünscht hatte und gegen die anfangs keinerlei Widerspruch erhoben worden war, nicht von langer Dauer sein würde. Dem Protest gegen die Kirchenordnung 1854 folgte 1855 ein weiterer gegen die Wahl des Predigers. Wolf war auf besonderen Wunsch des Bürgermeisters Smidt in die Wahlliste aufgenommen und mit großer Mehrheit gewählt worden. Eine Anzahl Gemeindemitglieder aber nahm Anstoß daran, daß Wolf einer freisinnigen Richtung angehörte. Sie baten daher beim Senate, die Wahl nicht zu bestätigen, hatten jedoch keinen Erfolg. Zu den Unzufriedenen gehörten sowohl Lutheraner wie Reformierte, so daß ihr Widerspruch nicht der Union an sich, sondern nur der Person des Predigers gelten konnte. Dennoch bedeutete auch diese Spaltung einen weiteren Schritt auf dem Wege zur Bildung einer selbständigen lutherischen Gemeinde. Denn diese

Gegner Wolfs, zu denen bald auch der Amtmann Gröning zählte, hielten sich nun an den Prediger des Auswandererhauses, der auch nach der Einrichtung der selbständigen Kirchengemeinde sein Amt weiterführte. Es war das zunächst noch ein Reformierter, der Pastor Dreier, der seit 1849 dort wirkte. Als er aber Ende 1856 nach Neuenkirchen berufen wurde, erhielt er zum Nachfolger den lutherischen Kandidaten Ruperti, und dieser erstrebte alsbald die Bildung einer eigenen lutherischen Gemeinde. Dadurch verlor er zwar seine Stellung am Auswandererhause, die er auf Empfehlung reformierter bremischer Kaufleute bekommen hatte; aber inzwischen war (1861) ein „lutherischer Verein" in Bremerhaven entstanden, und dessen Prediger wurde Ruperti, nachdem er 1862 ordiniert worden war. Der Verein bat 1862, für seine Gottesdienste die unierte Kirche mitbenutzen zu dürfen, erhielt aber vom Kirchenausschuß eine ablehnende Antwort. Es waren seit Jahren Streitigkeiten zwischen den beiden Parteien im Gange; gerade jetzt hatte Pastor Wolf in einer Broschüre „Über den angeblichen Kirchenjammer in Bremerhaven" sich „wider die Verkläger seiner Kirche" verteidigen müssen. Die „Separatisten" beschlossen daher, ein eigenes Gotteshaus zu errichten, und am 15. Februar 1863 wurde die einfache Kapelle eingeweiht, die an der Stelle der heutigen lutherischen Kirche, an der Ecke der Keil- und der Langen Straße stand. Auch ein Pfarrhaus war im Jahre vorher bereits erbaut worden. Sehr langwierig waren die Verhandlungen mit dem Senat über die Anerkennung der neuen Gemeinde. Erst als die Lutheraner die Mittel zum Unterhalt eines „würdigen gottesdienstlichen Lokales" sowie zur Besoldung der Kirchenbeamten nachgewiesen und sich verpflichtet hatten, die Schulden der unierten Gemeinde weiter mitzutragen und zu tilgen, erhielten sie 1865 die Bestätigung der gewünschten Rechte. Das Verhältnis zu der älteren Gemeinde wurde so geordnet, daß zur lutherischen Gemeinde nur diejenigen Einwohner gehören sollten, die schriftlich dem Vorstand ihren Beitritt erhlärt hatten; alle übrigen Evangelischen wurden ohne weiteres der unierten Kirche zugezählt. Abgesehen davon sind beide Gemeinden völlig gleichberechtigt. Auch sind die ursprünglichen Spannungen längst beseitigt, und ein friedliches Verhältnis ist zwischen beiden eingetreten. Der Unterschied zwischen ihnen ist auch, wie sich schon aus der geschilderten Entwicklung ergibt, nicht rein

konfessionell, da auch Reformierte und Unierte zur „kleinen Kirche", wie man sie im Gegensatz zu der „großen" zu nennen pflegt, halten. Die Spaltung ist vielmehr im wesentlichen in dem Unterschied einer liberalen von einer altgläubigen Richtung begründet.

Die Wiedervereinigung der beiden Gemeinden ist im Jahre 1870 einmal erwogen worden. Da die kleine Kapelle der Lutheraner sich bald als unzureichend erwies und zu einem großen Kirchenbau doch die Mittel fehlten, wurden noch einmal Verhandlungen angeknüpft mit dem Ziel, die Benutzung der großen Kirche durch beide Parteien zu ermöglichen. Dabei wurde jedoch von den Lutheranern verlangt, sie sollten ihre Selbständigkeit als Gemeinde aufgeben. Da sie das ablehnten, kam man zu keinem Ergebnis. So wurde nun doch die Erbauung einer besonderen lutherischen Kirche notwendig. Aber alle Versuche, vom Staate einen Bauplatz kostenlos oder zu billigem Preise zu erlangen, waren jetzt wie schon 1866, als man es zuerst versucht hatte, vergeblich. Auch sonst war kein passender Platz zu finden. Die Gemeinde mußte sich endlich entschließen, an der alten Stelle den Neubau vorzunehmen. Am 18. Februar 1877 wurde die heute noch stehende kleine Kirche, ein einschiffiger kapellenartiger Hallenbau ohne Turm, eingeweiht.

Bereits zehn Jahre früher hatten die Katholiken Bremerhavens ihre eigene Kirche erhalten. Sie hatten schon 1852 eine Gemeinde gebildet und zuerst in einem Hause in der Fährstraße, das vorher als Theater gedient hatte, für sich und für die katholischen Auswanderer Gottesdienst abgehalten. Im Jahre 1865 bat die katholische Gemeinde in Bremen den Senat um unentgeltliche Hergabe eines Platzes für eine Kirche in Bremerhaven. Obwohl nun die Zahl der Katholiken in Bremerhaven noch recht gering war — sie betrug erst 179 —, so erteilte doch der Senat im Interesse der Auswanderer und in Anbetracht dessen, daß es in der ganzen Umgegend nirgends eine katholische Kirche gab, seine Zustimmung, und auch die Bürgerschaft war einverstanden. Noch im Jahre 1865 konnte der Grundstein gelegt werden, und zwei Jahre später war die Kirche vollendet. Sie liegt an der Ecke der Keil- und der Grünen Straße, unmittelbar vor der lutherischen Kirche, die sie an Größe übertrifft und durch ihren Turm überragt.

Anfänge der Stadtverwaltung

Unter den kommunalen Aufgaben, die die neue Stadtverwaltung zu erledigen hatte, war die erste und dringendste die Instandsetzung des Marktplatzes. Als Stadt konnte Bremerhaven doch nicht länger ohne brauchbaren Marktplatz bleiben. Aber noch einmal gab es eine Verzögerung. Denn es war nicht so einfach für den neuen Gemeinderat, eine ordentliche Gemeinderechnung und einen Voranschlag für das Budget zustande zu bringen. Vor allem die Frage, wie man die nötigen Mittel gewinnen sollte, war schwierig. Der erste Entwurf eines Haushaltplanes, der im Februar 1852 nach Bremen gesandt wurde, führte eine recht lange Reihe von Steuern an: auf Schenkwirtschaften, auf Klubs, auf Billards und Kegelbahnen, auf Equipagen, auf Pferde, Tauben, Hunde und Nachtigallen, auf Inserate, eine Gewerbesteuer und endlich direkte Beiträge zur Straßenreinigung und Erleuchtung. Obwohl fast alle diese Vorschläge — auch die Steuer auf Nachtigallen — nach bremischem Muster gemacht waren, scheint der Senat von der Zweckmäßigkeit ihrer Einführung doch nicht recht überzeugt gewesen zu sein. Der Voranschlag wurde nicht genehmigt. Über der Ausarbeitung eines neuen Planes verging dann der größte Teil des Jahres 1852, für das das Budget eigentlich gelten sollte. Inzwischen aber war der Marktplatz, noch unfertig, bereits in Benutzung genommen worden: durch Verordnungen des Amtes vom 29. April 1852 waren endlich ein Wochenmarkt und ein Jahrmarkt, die beide seit langem gewünscht waren, eingerichtet worden. Der Wochenmarkt fand, wie noch heute, an jedem Mittwoch und Sonnabend, der Jahrmarkt am Montag vor Bartholomäi (24. August) und an den folgenden drei Wochentagen statt. Nun konnte die Instandsetzung des Platzes nicht mehr länger aufgeschoben werden, und da man bis zur Fertigstellung des Budgets nicht warten konnte, bat man den Senat, die Bewilligung der dazu nötigen Summe im voraus zu gestatten. Das geschah denn auch, und man konnte endlich mit der Arbeit beginnen. Aber obwohl man auf eine Pflasterung verzichtete und der Platz, abgesehen von den Trottoirs, nur mit Kies belegt wurde, dauerte es noch zwei Jahre, bis alles vollendet war. Erst im Herbst 1854 war der Marktplatz fertig — 12 Jahre, nachdem er, unter der Bedingung sofortiger Pflasterung, vom Staat an die Gemeinde übertragen war.

Wäre es nach dem Willen der Bremerhavener gegangen, so hätte der Markt übrigens schon damals ein Denkmal des Gründers der Stadt erhalten. Als im Herbst 1850 die ersten Verhandlungen über die Einführung der Gemeindeverfassung stattfanden, beschloß man, eine Büste des Bürgermeisters Smidt auf dem Marktplatz aufzustellen und dazu am 13. Dezember 1850 den Grundstein zu legen. An diesem Tage konnte Smidt das Jubiläum seiner 50jährigen Zugehörigkeit zum Senate begehen. Aber wie er schon bei seinem Bürgermeisterjubiläum die Aufstellung eines Standbildes von ihm in Bremen abgelehnt hatte, so wollte er auch in Bremerhaven zu seinen Lebzeiten kein Denkmal haben. So mußte der wohlgemeinte Plan aufgegeben werden; erst 30 Jahre später wurde er wieder aufgenommen.

Die Anwesenheit des alten Bürgermeisters bei der Einweihung der Bremerhavener Kirche bewies, daß er seiner Schöpfung auch jetzt noch ein reges väterliches Interesse entgegenbrachte. Aber um die Einzelheiten der Verwaltung bekümmerte er sich jetzt doch nicht mehr. Der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten gehörte er nicht mehr an. Ihr Vorsitzender war jetzt Duckwitz. Aber die Verhandlungen mit dem Bremerhavener Gemeinderat führte Senator Albers und später Senator Schumacher, der Vater des bremischen Historikers Hermann Albert Schumacher. Albers war es, der dem Gemeinderat nach der Ablehnung des ersten Budgetentwurfs die nötige Anleitung zur Revision gab. Nach seinen Vorschlägen wurde der Haushaltplan endlich im Oktober 1852 eingereicht. Da sich nun die Bremerhavener so viel Zeit gelassen hatten, fühlte sich auch der Senat nicht zur Eile verpflichtet. Am 13. Mai 1853 genehmigte er nach vielen Verhandlungen den Voranschlag für 1852. Aber inzwischen hatte der Gemeinderat verständigerweise beschlossen, daß dies Budget nun für 1853 gelten sollte.

Der unter solchen Mühen zustande gekommene Etat balancierte in Einnahme und Ausgabe mit 2875 Talern, gegen 5 316 080 Reichsmark im Rechnungsjahr 1926/27! An größeren Ausgabeposten finden wir nur: 700 Taler für Straßenreinigung und 525 Taler für Nachtwachen. Die Beamtenschaft der Stadt bestand aus einem Gemeindediener, der 250 Taler Gehalt bezog, und das Inventar der Stadtverwaltung umfaßte einen Schrank, den man 1852 angeschafft hatte — sozusagen der Anfang des heutigen Stadthauses —, so daß die Büro-

kosten nur 150 Taler betrugen. Dazu kamen die 50 Taler Miete, die man dem Wirt Aschoff — sein Haus lag am Markt an der Ecke der Fährstraße — für die Benutzung eines Zimmers zu den Sitzungen des Gemeinderats und des Gemeindeausschusses zahlte. Für Kosten des Jahrmarkts und für unvorhergesehene Ausgaben waren weitere 200 Taler nötig. An außerordentlichen Ausgaben erforderten die Vorbereitungen für eine Straßenbeleuchtung und für die Instandsetzung des Marktes je 500 Taler. Der Voranschlag für die Einnahmen war gegenüber dem ersten Entwurf erheblich vereinfacht, und der Senat strich ihn noch mehr zusammen, indem er die beantragte Überweisung einiger Abgaben, die bisher vom Staate erhoben wurden, an die Gemeinde ablehnte. Es handelte sich um Strafgelder, um die Gebühren, die bei Leistung des Huldigungseides zu bezahlen waren, um eine Abgabe von Hausierern und herumziehenden „sogenannten „Künstlern" und vor allem um die „Kartengelder", d. h. die Gebühren, die für die Erlaubnis zu zeitweiligem Aufenthalt zu errichten waren. Die Einnahmen der Stadt bestanden daher nur aus den „Rezeptionsgeldern" — die von den neuaufgenommenen Bürgern erhoben wurden —, den Erträgnissen des Jahr- und des Wochenmarkts und aus den Steuern, bei denen man sich jetzt auf einige wenige geeinigt hatte. Es wurde eine „Abgabe für Schenk- und Gastwirte" eingeführt (10 oder 5 Taler jährlich, je nach der Größe der Wirtschaft), eine „Abgabe vom Verkauf geistiger Getränke" (5 Taler jährlich für solche Einwohner, die, ohne eine Wirtschaft zu haben, geistige Getränke im Kleinhandel verkauften), eine „Abgabe von Tanzmusiken, Bällen und Konzerten" ($^3/_4$ oder $1^1/_2$ Taler für jede Veranstaltung) und eine Hundesteuer, die für den ersten Hund auf 27 Grote (etwa 1,20 M.), für den zweiten auf 36 Grote (etwa 1,60 M.) festgesetzt wurde. Dazu kamen unter dem Namen „direkte Beiträge zur Gemeindekasse" für Grundbesitzer ein Aufschlag von 50% auf die staatliche Grundsteuer, die $1\,^0/_{00}$ des Kapitalwertes betrug, und eine Mietsteuer von 3% der zu zahlenden Miete. Diese direkten Steuern, die, ebenso wie die übrigen, den in Vegesack bestehenden nachgebildet waren, mußten das meiste einbringen, nach dem Voranschlag über 40% der gesamten Einnahmen. Außerdem besaß die Stadt — aus der Zeit der ersten Gemeindeordnung, in der sie ja nur Einnahmen, aber kaum Ausgaben gehabt hatte — noch ein Vermögen von fast 7500 Talern.

War nun die Aufstellung des Haushaltplanes nicht ganz einfach gewesen, so stellte sich jetzt heraus, daß es ebenso schwierig war, danach zu arbeiten. Als im Frühjahr 1854 der Gemeinderat die Rechnung über das Jahr 1853 einsandte, verursachte sie den Senatoren wiederum einiges Kopfzerbrechen, vor allem deswegen, weil darin Ausgaben erschienen, die keineswegs im Voranschlag gestanden hatten. Aber man konnte schließlich darüber hinwegsehen, denn es zeigte sich, daß auch die Einnahmen ganz erheblich über das Erwartete hinausgegangen waren. Die direkten Steuern hatten das Doppelte des Veranschlagten eingebracht, fast 2500 Taler, die meisten anderen Posten erreichten das Drei-, Vier- und Mehrfache, die Abgabe von den Verkäufern geistiger Getränke gar das Vierundzwanzigfache, 245 Taler statt der erwarteten 10 Taler. Bemerkenswert ist auch, daß die Summe der Rezeptionsgelder 1600 Taler überstieg, während nur mit 500 Talern gerechnet worden war. Auch in den nächsten Jahren blieb diese Einnahme ungefähr auf derselben Höhe, ein Beweis, daß der Zustrom nach Bremerhaven in dieser Zeit besonders stark war.

Die außerordentlich günstige Finanzlage der Stadt ermöglichte es nun, auch mit der zweiten großen Aufgabe, die nicht weniger notwendig war als die Instandsetzung des Marktplatzes, schon 1853 zu beginnen oder vielmehr sie fortzuführen, obwohl es im Budget nicht vorgesehen war. Es war die Kanalisation. Das Problem der Abwässerung war in Bremerhaven besonders schwierig, da das vollkommen ebene Gebiet der Stadt ringsum von Deichen umschlossen war. In den ersten Jahren waren die Abwässer wohl teilweise dem Hafen zugeführt worden, und auch die Puttkuhle hatte als Sammelbecken gedient. Da diese ursprünglich keinen Abfluß hatte, war sie natürlich bald verschlammt und verbreitete wenig erfreuliche Ausdünstungen. Erst 1846 wurde sie an der Grenze des Bremerhavener Gebietes, im Zuge der heutigen Uferstraße, mit der Geeste verbunden, indem ein altes Siel, das sich früher dort befunden hatte, wieder eingerichtet wurde. Aber viel war dadurch nicht gebessert worden. Denn das Siel konnte ja nur bei niedrigem Wasserstande geöffnet werden; blieb aber aus irgendeinem Grunde, z. B. infolge reichlicher Niederschläge, das Wasser in der Geeste auch bei Ebbe höher als gewöhnlich, so war kein Abfluß möglich, obwohl er gerade dann besonders nötig war. So trat

dann die Puttkuhle über ihre Ufer und überschwemmte die Straßen. Eine Zeit lang hatte es wohl noch einen Abfluß unter der Leher Chaussee hindurch nach dem Holzhafen gegeben. Aber Ende der 40er Jahre war dieser beseitigt worden, und nun wurden die Zustände noch schlimmer.

Der Beginn der Kanalisation wurde aber merkwürdigerweise nicht unmittelbar durch den Wunsch, diesen Übelständen abzuhelfen, veranlaßt. Den Anstoß gab vielmehr im Jahre 1849 die Notwendigkeit, in Bremerhaven Bauplätze für billige Wohnungen zur Verfügung zu stellen. Dazu erschien das Land zwischen der Grabenstraße und dem Geestedeich am geeignetsten. Es war aber zu dem beabsichtigten Zwecke nur zu gebrauchen, wenn die Puttkuhle zugeschüttet wurde, und zum Ersatz für sie sollte dann ein unterirdischer Kanal vom östlichen Ende der Mittelstraße ab im Zuge der Grabenstraße gebaut und weiter in der Richtung der späteren Poststraße bis zum Hafen fortgeführt werden, so daß eine durchgehende Spülung vom Hafen bis zur Geeste ermöglicht wurde. Der Plan wurde der Bürgerschaft in Bremen vorgelegt und nach anfänglicher Ablehnung der Kosten für den Kanal am 1. Mai 1850 genehmigt. Die neue Straße wurde gebaut — die Deputation beschloß einen Tag nach dem Tode des Amtmanns Thulesius, sie nach ihm zu benennen —, und auch mit der Anlage des Kanals wurde begonnen. Aber der Unternehmer machte seine Sache sehr schlecht; der Baurat van Ronzelen, der den Plan ausgearbeitet hatte, war mit der Ausführung durchaus nicht zufrieden, und die Arbeit blieb vorläufig liegen. Erst im nächsten Jahr wurde sie wieder aufgenommen und im Herbst vollendet.

Etwa zu derselben Zeit wurde auch an anderen Stellen der Stadt mit der Legung von Kanälen begonnen, und zwar zuerst in solchen Straßen, die zum erstenmal gepflastert wurden, in der Kirchen-, Mühlen- und Keilstraße. Dabei wurden anfangs diese Arbeiten zu der allgemeinen Straßenherstellung gerechnet, deren Kosten von den Grundbesitzern zu erstatten waren. Erst am 30. Mai 1853 beschloß der Gemeindeausschuß, die Kanalisation auf Stadtkosten vorzunehmen, worauf die Anlieger die gezahlten Beträge zurückerhielten. Bis 1854 wurden dann die von Westen nach Osten laufenden Straßen bis zur Keilstraße, ferner die Fährstraße und die Karlsburg kanalisiert. Der Puttkuhlenkanal wurde durch die Graben- und Lange

Straße bis zum Siel fortgeführt. Für die übrigen Straßen wurde beschlossen, daß sie bei Gelegenheit etwaiger Neupflasterungen Kanäle erhalten sollten. Es geschah das — überall aber nur bis zur Höhe der Kirchenstraße — in der Zeit zwischen 1855 und 1861. Im ganzen wurden, abgesehen von dem Puttkuhlenkanal, der auf Staatskosten gebaut wurde, etwa 17 000 Taler dafür ausgegeben. Das System, das so ohne einheitlichen Plan unter dem älteren Teil der Stadt zustandegekommen war, hatte nun freilich mancherlei Mängel. Der Hauptkanal, im Zuge der ehemaligen Puttkuhle, war zu lang, hatte zu viele Biegungen und zu wenig Gefälle. Bei den Kanälen unter den Querstraßen waren die Mündungen in den Alten Hafen in verschiedenen Höhen angebracht worden. Mehrere der Rohre waren zu klein und von nicht allzu gutem Material. Erst bei den Neuanlagen in den Straßen, die später nördlich der Keilstraße entstanden, wurden diese Fehler vermieden.

Bis in die 60er Jahre hat die Stadtverwaltung neue große Aufgaben nicht zu erfüllen gehabt. Eintönig wiederholen die Haushaltspläne im wesentlichen immer nur dieselben Einnahme- und Ausgabeposten. Allerdings wurden die einzelnen Verwaltungszweige mit der Ausdehnung der Stadt und dem Wachsen der Bevölkerung umfangreicher. Schon der Etat des Jahres 1854 war mit 6945 Talern mehr als doppelt so hoch wie der erste. Zehn Jahre später brauchte man bereits 20 000 Taler. Die Einkünfte aus den direkten Steuern waren auf 7000, aus den Rezeptionsgeldern auf 2000 Taler gestiegen. Aber die Gasanstalt und das Armenhaus waren immer noch nicht da. In den Verhandlungen des Gemeinderats nahmen die zahlreichen Rezeptionsgesuche noch den größten Raum ein. Man liest manchen Namen darunter, der später in Bremerhaven oft genannt wird. Am 1. März 1855 wurde Leopold von Vangerow, Buchhändler aus Herford, aufgenommen. Der Rechtsanwalt Dr. Philippi und der Arzt Dr. Buschmann waren seine Bürgen. Bisweilen waren allerlei Widerstände bei Aufnahmegesuchen zu überwinden. Zünfte gab es zwar in Bremerhaven nicht, aber an Zunftgeist fehlte es trotzdem keineswegs. Wenn sich z. B. ein Schneider meldete und das Gerücht davon in die Öffentlichkeit drang, so bewiesen seine schon ansässigen Kollegen sofort, daß es für einen weiteren Vertreter ihres Handwerks unmöglich sei, sein Auskommen am Orte zu finden. Der Senat dachte

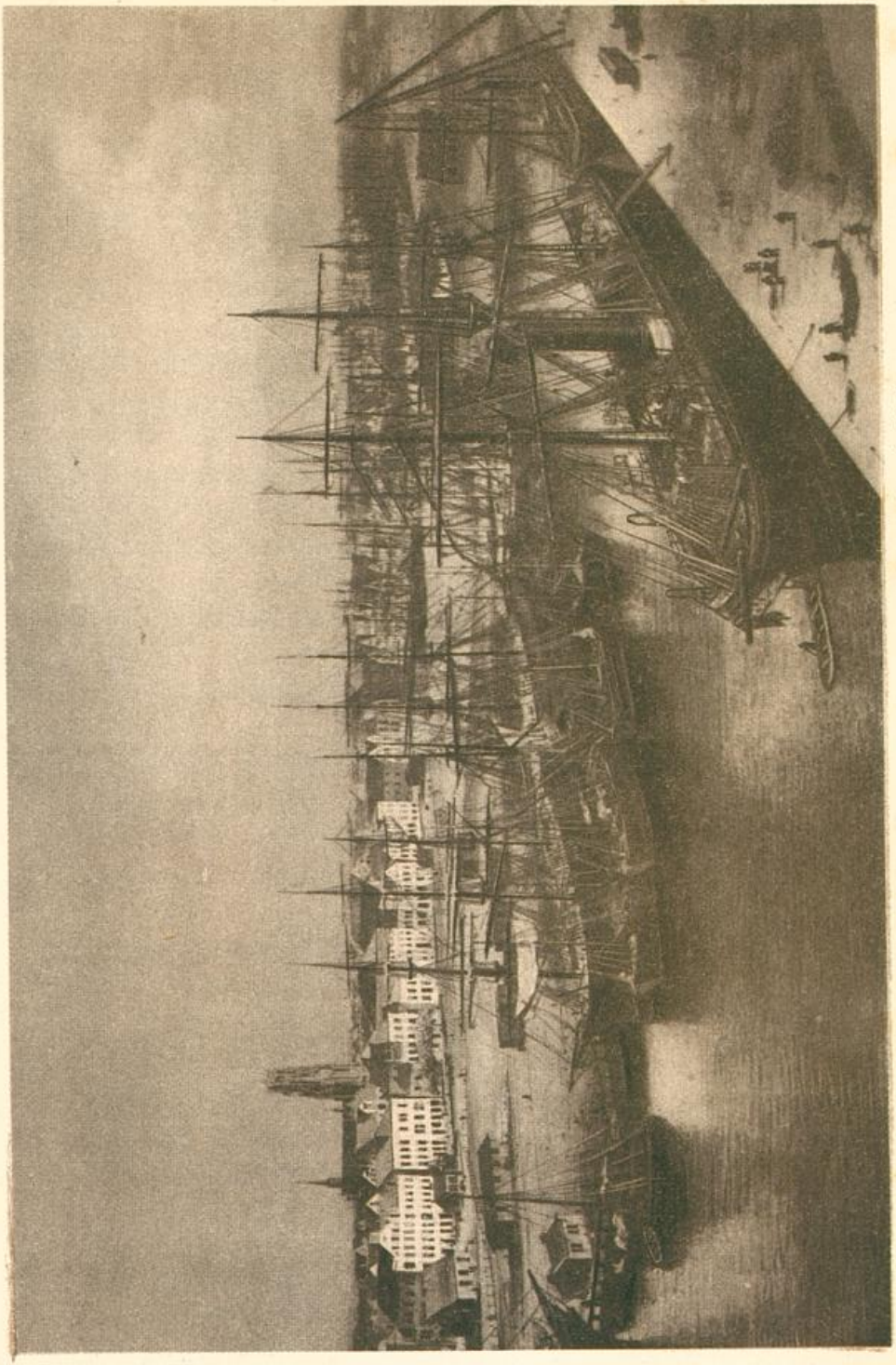
jedoch freier und veranlaßte in vielen Fällen, wenn sich Zurückgewiesene bei ihm beschwerten, die Aufnahme.

Vielleicht war der Mangel an großen Aufgaben ein Grund dafür, daß das Interesse für das kommunale Leben selbst bei den verordneten Dienern der Gemeinde bisweilen recht mangelhaft war. Sitzungen des Gemeindeausschusses müssen recht häufig zweimal berufen werden, ehe sie beschlußfähig sind. Selbst zur Budgetberatung erscheinen im Januar 1855 nur 14 Gemeindeverordnete von 40. Es mag freilich sein, daß damals schon die Hauptarbeit in den Kommissionen geleistet wurde, deren es bereits eine ganze Menge gab: für Armenwesen, für Straßen und Kanäle, für Steuern, für die Brandlöschanstalten, für die Vorbereitungen zum Bau einer Gasanstalt, eine Finanzkommission u. a. Der Senat scheint allerdings mit der Geschäftsführung der Stadtverwaltung nicht immer ganz zufrieden gewesen zu sein. Wenigstens darf man das aus einem Lob schließen, daß dem Vorsitzenden des Gemeinderates, Joh. Georg Claussen jun., vom Senator Schumacher erteilt wird: er scheine der einzige im Gemeinderat zu sein, „der mit Wohlwollen, Energie und klarem Geschäftsblick die Verhältnisse zu beherrschen versteht und mit großer Akkuratesse sein Amt wahrnimmt". Claussen war, nachdem zuerst J. C. Tieck und nach dessen Tode im Sommer 1853 Brörken Rudolf Christians den Vorsitz geführt hatten, am 9. Mai 1854 gewählt worden und blieb bis Dezember 1860 im Amte. Ihm folgte bis 1862 H. Hellenberg, von 1863 bis Ende 1866 Hilderich Ihlder und endlich Leopold von Vangerow, der den Gemeinderat geleitet hat, bis mit der neuen Verfassung von 1879 ein juristisch gebildeter hauptamtlicher Stadtdirektor an die Spitze der Verwaltung trat. Übrigens ist die Anstellung eines besoldeten Vorsitzers schon bei der Wiederwahl Claussens im Januar 1857, „sobald es die Umstände gestatteten", in Aussicht genommen worden. Man begnügte sich dann aber 1864 mit der Wahl eines hauptamtlichen Stadtsekretärs, des Dr. Hartmann, eines früheren Redakteurs aus Bremen, mit dem man jedoch, wie sich später herausstellte, keinen guten Griff getan hatte. Er übernahm auch die Erhebung der Steuern, die bis dahin der bereits 1837 für die staatlichen Steuern angestellte Erheber Riemenschneider besorgt hatte.

Stadt und Staat

Eine lebhaftere kommunalpolitische Bewegung brachte der Anfang der 60er Jahre. Das Jahr 1862 sah sogar so heftige Erregungen unter der Bremerhavener Bürgerschaft, daß der Senat sich veranlaßt sah, den Gemeinderat zu einer kräftigen Gegenwirkung gegen den neuerdings überhand nehmenden Parteigeist auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens aufzufordern. In diesem Jahre waren die konfessionellen Streitigkeiten zwischen der unierten Kirche und den Lutheranern auf ihrem Höhepunkt; Pastor Wolf gab damals seine Verteidigungsschrift über den „angeblichen Kirchenjammer" heraus. Darin hatte er auch den Amtmann Gröning — übrigens in dem durchaus maßvollen Ton, dessen er sich stets im Kampfe befleißigte — angegriffen. Der Amtmann hielt sich schon seit einiger Zeit zu der lutherischen Gemeinde, und diese Stellung war natürlich für seine Tätigkeit in der Verwaltung der unierten Kirche, deren vorsitzender Bauherr er von Amtswegen war, nicht gerade sehr günstig. Gröning las nun aus einer Stelle der Broschüre, an der Wolf sich allerdings mißverständlich ausgedrückt hatte, den schweren Vorwurf eines Mißbrauchs seiner Amtsgewalt heraus. Er wandte sich an Wolf um Aufklärung, jedoch in einer so hochfahrenden Weise, daß der Pastor nur kurz abfertigend antwortete, ohne auf die Sache selbst einzugehen. Darauf veröffentlichte Gröning den Briefwechsel, mit weiteren scharfen Bemerkungen versehen, Anfang November 1862 in der Weser-Zeitung. Dieser Schritt verursachte eine ungeheure Aufregung in Bremerhaven; es entstand ein heftiger Kampf, auch in der Presse, und der Gemeindeausschuß forderte die Abberufung des Amtmanns. Der Senat hatte nun schon vor dem Eintreffen der Eingabe des Gemeinderats dem Amtmann einen ernstlichen Verweis erteilt, lehnte aber seine Abberufung, auch auf eine zweite Vorstellung hin, ab. Daraufhin verlangte Gröning selbst, daß er von der Verpflichtung, weiter mit dem Gemeinderat zu verkehren, entbunden würde, und dazu gab der Senat seine Zustimmung, indem er die Wahrung dieser Geschäfte dem zweiten Beamten, Amtsassessor Boisselier, — die Stelle war seit einigen Jahren eingerichtet — übertrug.

Es war das wohl die einzig mögliche, aber auch eine höchst nötige Lösung des Konfliktes. Denn „jene dem Herrn Amtmann eigene Leidenschaftlichkeit", wie der Gemeindeausschuß sich ausdrückt, war



Bremerhaven vom Neuen Hafen aus gesehen (1866)

der Ausbildung eines friedlichen Verhältnisses zwischen Stadt und Staat gerade bei der damaligen komplizierten Lage in Bremerhaven gewiß nicht förderlich. Man kannte seine Heftigkeit schon aus der Revolutionszeit. Damals hatte er in Bremen ein konservatives Oppositionsblatt, den „Bremischen Beobachter", herausgegeben. Diese betont konservative Gesinnung war es gewesen, die ihn gleich bei seinem Amtsantritt in Konflikte mit der Marine und dann bald in Gegensatz zu dem liberalen Pastor Wolf gebracht hatte. Aus demselben Grunde stand er natürlich auch einer weiteren Entwicklung der kommunalen Selbständigkeit Bremerhavens keineswegs freundlich gegenüber. Er sah offenbar in jeder derartigen Regung eine demokratische Verschwörung. Dabei verleitete ihn aber sein Temperament, wie es scheint, bisweilen auch nach der anderen Seite hin zu bedenklichen Äußerungen. Wenn er wirklich, wie, sogar unter Angabe des Datums, behauptet wurde, in einer gemeinschaftlichen Sitzung mit dem Gemeinderat den Ausspruch getan hat, Bremerhaven sei nur ein Stiefkind Bremens, so war das doch ein Wort, das sich in dem Munde des bremischen Staatsvertreters zu Bremerhaven recht sonderbar ausnahm.

Wenn das schon die Meinung des bremischen Amtmanns war, was sollte man dann von den Bremerhavener Gemeindeverordneten erwarten, bei denen das Verhältnis zum Staat — nicht nur zum Amtmann, sondern auch zum Senat selbst — schon lange nicht mehr das beste war. So weit freilich die Mißstimmung gegen Bremen in der Unzufriedenheit über die mangelnde Selbständigkeit der Bremerhavener Stadtverwaltung ihren Grund hatte, lag darin ja andrerseits ein erfreulicher Beweis für das Wachsen der kommunalpolitischen Interessen in Bremerhaven. Ein Zeichen dafür, daß ein eigener Wille sich doch jetzt lebhaft zu regen begann, ist eine kleine Schrift, die 1862 im Verlage von L. von Vangerow anonym erschien. Sie führt den Titel „Was Bremerhaven not tut. Ein Beitrag zur Kritik der Verfassung Bremerhavens und ein offenes Wort an seine Bürger." Es ist noch nicht allzuviel, was darin gefordert wird. Immerhin ist doch neben der Erleichterung der Aufnahmebedingungen, der Zuweisung der „Kartengelder" an die Stadt und einer stärkeren Loslösung der Stadt vom Amt, besonders in polizeilichen Dingen, auch schon von einer Reorganisation der Kommunalbehörden die Rede, und zwar in

der Weise, daß ein hauptamtlicher, mit Initiative und Exekutive ausgerüsteter Bürgermeister gewählt werden solle, dem ein Gemeinderat als bloß beratende und beschließende Behörde beizugeben sei. Das Schlußwort des Verfassers zeigt, daß er wußte, auf welchem Wege einzig solche Verbesserungen zu erreichen waren: nicht durch ergebungsvolles Warten auf die Initiative des Senats, sondern durch eigene Arbeit. „Auf der einen Seite die deprimierende Gewißheit eines mehr städtischen Scheinlebens in seitheriger Weise, auf der anderen die Aussicht, städtische Selbständigkeit und mit ihr jene Größe zu erringen, zu der die Verhältnisse selber uns poussieren, nicht ein Konkurrent von Bremen, aber ein gleichberechtigter Teil von ihm zu werden, sollten wir da wirklich die Hände untätig in den Schoß legen?"

Es gab offenbar eine Partei im Gemeindeausschuß, die auf ein etwas energischeres und selbständigeres Auftreten Bremen gegenüber drängte, und wenn das richtig ist, so war es immerhin kein schlechter Grund, der zu den Streitigkeiten zwischen den Konfessionen, zwischen Staat und Kirche und Staat und Gemeinde nun auch noch in demselben Jahre einen Zwiespalt innerhalb der bürgerlichen Gemeinde hinzufügte. Am 25. August 1862 wurde im Gemeindeausschuß ein Mißtrauensvotum gegen den Gemeinderat beantragt und angenommen und zwar deshalb, weil er die Stadt gegenüber dem Senat nicht entschieden genug vertreten habe. Der Gemeinderat, dessen Vorsitzender damals H. Hellenberg war, trat darauf zurück, und ganz nach parlamentarischem Brauch setzte sich der neue Gemeinderat — bis auf Melchior Schwoon, der auch schon dem alten angehört hatte — aus Männern der Opposition zusammen, die dann Hilderich Ihlder, den Urheber des Mißtrauensvotums, zu ihrem Vorsitzenden wählten. Der Amtmann Gröning war freilich der Meinung — und äußerte sie auch in einem Schreiben an den Senat —, daß die neuen Männer Leute seien, „welche unbekümmert um die ihnen anvertrauten Interessen nichts anderes wollen als den Skandal und Reibereien mit den Staatsbehörden"; es komme mit ihnen „entschieden das schlechte Prinzip" ans Ruder. Zu den Männern, von denen der Amtmann dies behauptet, gehörten die angesehensten Bürger Bremerhavens: außer Ihlder und einigen anderen nennt er Melchior Schwoon, J. C. Tecklenborg und von Vangerow! Der Senatskom-

missar selbst, Senator Schumacher, hat denn auch nicht umhin gekonnt, am Rande dieses Schreibens zu bemerken, daß die Sache doch wohl nicht ganz so schlimm wäre.

Der eigentliche Anlaß, um den der Streit in der Gemeindeverwaltung entstand, war nicht allzu bedeutend. Der Gemeindeausschuß hatte beantragt, daß, ebenso wie in Bremen, auch in Bremerhaven die Polizeistunde aufgehoben werde. Der Senat aber hatte das abgelehnt, weil das in dem kleinen Hafenorte, in dem damals die ganze bremische Schiffahrt konzentriert war, doch sehr leicht zu Unzuträglichkeiten und allzuvielen nächtlichen Ruhestörungen führen könne. Diese nicht ganz abzuweisende Begründung hatte der Gemeinderat anerkannt und damit das Mißfallen der Stadtvertreter erregt. Im Hintergrund aber lagen ernstere Dinge. Das läßt sich schon daraus schließen, daß in derselben Sitzung, in der der Gemeinderat das Mißtrauensvotum wegen der Polizeistunde erhielt, eine Kommission zur Revision der Stadtverfassung eingesetzt wurde, und zwar, wie ausdrücklich hervorgehoben wurde, weil die Gemeindeordnung von 1851 die durch die Staatsverfassung zugesicherte selbständige Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten „nicht entfernt" gewährleistete. Die Kommission, der die Herren H. Ihlder, von Vangerow, Weymann, Schwoon und J. G. Claussen angehörten, hatte erst im Sommer des folgenden Jahres ihre Arbeiten beendet. Ihr Entwurf ist nicht erhalten. Aber natürlich werden sich die Änderungen hauptsächlich auf die Stellung der Gemeinde zum Amt bezogen haben. Denn das war es ja, was man vor allem erstrebte: eine Trennung der staatlichen und der städtischen, also der Hafen- und der Ortspolizei. Gleichzeitig hatte die bremische Bürgerschaft eine Deputation für die Revision der Landgemeindeordnungen eingesetzt, und ihr wurde nun aufgetragen, auch die Verfassungen der Hafenstädte mit in den Kreis ihrer Beratungen zu ziehen. Damit aber war die Reform begraben. Sie war, wie man zu sagen pflegte, „an den Deputationsnagel gehängt". Eine Reform der Landgemeindeordnung kam zwar 1870 zustande. Aber die Hafenstädte haben noch weitere neun Jahre, im ganzen also 16 Jahre auf die Erledigung warten müssen.

Ein dritter Streitpunkt zwischen Stadt und Staat war die Gasanstalt. Daß die Ausführung dieser schon seit zehn Jahren geplanten Anlage sich so lange verzögerte, war nicht die Schuld der Gemeinde,

aber auch nicht des Staates. Sondern der Grund dafür lag letzten Endes in dem Verhältnis zu Hannover. Bremen hatte durch die Übereinkunft vom 21. Januar 1851 das Recht erhalten, das Bremerhavener Gebiet nach Norden zu um 50—60 Morgen zu erweitern, und hatte von diesem Recht sofort Gebrauch gemacht, indem es die angrenzenden Leher Ländereien angekauft hatte. Nun weigerte sich aber Hannover, für das neue Gebiet die Hoheit abzutreten. Die Verhandlungen darüber kamen nicht von der Stelle. Und ebenso ging es in der wichtigen Frage des Eisenbahnbaues. Die Ungewißheit darüber, wie in diesen beiden Punkten die Entscheidungen fallen würden, wirkte lähmend auf eine Menge von Plänen. Es war unmöglich, etwas über die Erweiterung der Stadt zu beschließen, solange der künftige Verlauf der Grenze und die Linienführung der Eisenbahn noch nicht feststand. Erst im Frühjahr 1859 kam endlich der Vertrag über die Geestebahn zustande, und noch zwei Jahre länger dauerte es, bis die Frage der neuen Grenze geregelt war. Jetzt konnte die Stadt Bremerhaven auf ihre wiederholten Anfragen und Bitten an den Senat wegen Überweisung eines Platzes für die Gasanstalt endlich eine bestimmte Antwort erhalten. Man hatte im Gemeinderat bisher meist an den Platz des ehemaligen Kalkofens gedacht; er lag da, wo die Grenze Bremerhavens sich von der Geeste abwendet, neben der neuen Rickmersschen Werft, auf dem Gebiet, das heute die Uferstraße umschließt. Nach Anlage der Eisenbahn — sie wurde 1862 fertig — und nach der Festlegung der neuen Grenze bot sich aber ein außerordentlich günstiger Platz in dem östlichen Winkel zwischen der Eisenbahn und der neuen Grenze dar. Der Schienenstrang, der ja erst vor wenigen Jahren entfernt ist, zog sich von der Eisenbahnbrücke an der Geesthelle über den alten noch vorhandenen Eisenbahndamm im Halbkreis nach dem Neuen Hafen zu, in einer Linie, die zwischen dem Krankenhaus und der Pestalozzischule hindurchführt, dann dem Zuge der Bogen- und Schifferstraße folgt. Die Grenze aber verlief vom Bahnübergang an der Leher Chaussee (der heutigen Hafenstraße) ziemlich geradlinig der Weser zu, auf die sie südlich der alten Kaiserhafeneinfahrt traf. In dem so entstehenden Winkel — es ist heute das Gebiet zwischen der Bogenstraße und der Südgrenze des St.-Joseph-Hospitals, bis zur verlängerten Grünen Straße hin — sollte nun die Gasanstalt erbaut werden.

Nachdem die Platzfrage gelöst war, entstanden aber neue Schwierigkeiten durch den Anspruch des Staates, das Werk als Staatsanstalt zu bauen. Damit war wiederum die Gemeinde nicht einverstanden, und der Gemeindeausschuß selbst war sich nicht klar darüber, ob die Anlage durch private Unternehmer oder auf Gemeindekosten ausgeführt werden solle. Nachdem aber der Staat seinen Plan zurückgezogen und die Gemeinde sich dafür entschieden hatte, den Bau selbst zu übernehmen, waren 1864 endlich alle Vorbereitungen erledigt. Für den Platz — es waren etwa 2 Morgen — hatte der Staat ursprünglich 3800 Taler gefordert, den Preis, den er selbst dafür hatte bezahlen müssen. Auf ein nochmaliges Gesuch des Gemeinderats wurde jedoch die unentgeltliche Überweisung genehmigt. Man wies darauf hin, daß doch auch der Staat ein Interesse an der Anlage habe. Es war ja in der Tat, wie auch in der Bürgerschaft hervorgehoben wurde, „gelinde gesagt, nicht in der Ordnung", daß Bremen im Jahre 1864 seinen ersten Hafen noch mit Öl erleuchtete und der Hafenort überhaupt noch keine Straßenbeleuchtung hatte! Auch waren die Bedingungen, die die Gemeinde dem Staat gewährt hatte, sehr liberal. Er durfte den Platz jederzeit zurückfordern, wobei für die darauf befindlichen Anlagen nur der derzeitige Wert bezahlt werden sollte. Für den Hafen, für den der Staat die Röhrenleitung auf eigene Kosten legte, wurde ihm das Gas zum Selbstkostenpreise geliefert, und endlich wurde ihm das Recht zugestanden, für seine Zwecke, wenn es sich als nötig oder vorteilhaft erweisen sollte, eine eigene Gasanstalt anzulegen.

Die Kosten, die auf 65 000 Taler veranschlagt waren, wurden durch eine Anleihe aufgebracht, für die der Staat sogar eine Garantie übernahm, um die Bedingungen zu verbessern. In den ersten Tagen des September 1864 wurde unter Leitung des Ingenieurs C. H. Ballauf mit dem Bau begonnen, und im Herbst des folgenden Jahres war die Anlage vollendet. Bei den Anschlägen war mit 1000 Flammen gerechnet worden, doch stellte sich gleich heraus, daß das viel zu wenig war. Schon in dem ersten Bericht vom April 1866 wird hervorgehoben, daß der Privatkonsum in Bremerhaven im Verhältnis zu anderen gleich großen Städten ganz enorm sei. Offenbar war in den langen Jahrzehnten der Dunkelheit der Drang zum Licht in Bremerhaven so groß geworden, daß man jetzt nicht genug davon bekommen

konnte. Man darf darin aber wohl vor allem ein Zeichen für den im ganzen doch recht erfreulichen Wohlstand des damaligen Bremerhaven erkennen.

Neue Aufgaben

Es ging der Stadt gut in diesen Jahren, obwohl natürlich Klagen über die schlechten Zeiten nicht fehlten. Und ganz ohne Grund waren diese freilich nicht. Der amerikanische Bürgerkrieg brachte in der ersten Hälfte der 60er Jahre gerade für den bremischen Handel und damit für Bremerhaven manche Schädigung. Aber jetzt, 1865, war er zu Ende, und im ganzen muß man doch sagen, daß Bremerhaven an dem unaufhaltsamen Aufschwung des deutschen Wirtschaftslebens auch in dieser Zeit seinen Anteil gehabt hat. Die Stadtverwaltung jedenfalls hatte jetzt Mut und Geld zu größeren Unternehmungen. In demselben Jahre, in dem die Gasanstalt angelegt wurde, beschloß man auch den Bau zweier großen Schulhäuser und brauchte dafür noch einmal eine Anleihe von 35 000 Talern, so daß im ganzen 100 000 Taler aufgenommen wurden. Denn seit 1861 waren die Schulen von der kirchlichen auf die bürgerliche Gemeinde übergegangen, und ihre Verwaltung erwies sich nun sogleich als der bei weitem größte Posten im Gemeindehaushalt, vor allem als derjenige, der den meisten Zuschuß brauchte.

Diese finanziellen Gründe waren es aber auch wohl vor allem gewesen, die die kirchliche Gemeinde bewogen hatten, der vom Gemeindeausschuß angeregten Übernahme der Schulen durch die Stadt zuzustimmen. Denn es stellte sich mehr und mehr heraus, daß die Kirche nicht imstande war, an Unterhaltung und Ausbau der Schule aus eigenen Mitteln das zu leisten, was nötig war. Ihre Kräfte wurden allein schon durch die Kosten des Kirchenbaues völlig in Anspruch genommen. Schon seit 1856 erhielt sie für die Schule finanzielle Unterstützung von der Stadt. Diese damals einzige öffentliche Schule Bremerhavens war 1843 unter der Leitung des Lehrers Wilhelm Rahe gegründet worden; bis dahin hatte es nur die private Elementarschule des Lehrers Blanck gegeben. Am 6. Januar 1844 war an der südwestlichen Ecke des Kirchenplatzes, der der Gemeinde 1842 ausdrücklich für Kirchen- und Schulzwecke überwiesen war, das kleine Schulgebäude eingeweiht worden. 1851, bei Einführung der Stadt-

verfassung, hatte die Schule drei Klassen, in denen Knaben und Mädchen gemeinsam unterrichtet wurden. Schon 1854 mußte die Zahl verdoppelt werden, und zwei Jahre später mußte man sich entschließen, eine völlige Neuorganisation des Schulwesens vorzunehmen. Knaben- und Mädchenabteilung sollten, unter besonderen Vorstehern, getrennt werden, die erste vier, die zweite drei Klassen erhalten. Außerdem aber erwies sich die Errichtung einer öffentlichen höheren Schule als notwendig; denn die private höhere Schule von Pralle ging, da ihr Leiter gestorben war, ein. Die Kirchengemeinde, die natürlich nicht imstande war, das Geld für diese Neueinrichtungen selbst aufzubringen — sie konnte ihre Unterlehrer nur mit 200 Talern im Jahr besolden! —, erhielt auf ihren Antrag einen staatlichen Zuschuß von 1000 Talern, und eine gleiche Summe bot die bürgerliche Gemeinde an, die in diesem Jahre finanziell so günstig stand, daß sie die direkten Steuern auf die Hälfte herabsetzen konnte.

So konnte der Kirchenausschuß mit der Ausführung seiner Pläne, zunächst bei der Volksschule, beginnen. Das Gebäude wurde vergrößert, so daß es noch Raum für die beiden Wohnungen der Schulvorsteher — Rahe an der Mädchen- und Ittig an der Knabenschule — enthielt. Erst ein Jahr später, Ostern 1858, wurde die — übrigens gegen eine bedeutende Minorität beschlossene — höhere, die sogenannte Bürgerschule, unter der Leitung von Dr. L. Hildebrand, mit drei Klassen und drei akademisch gebildeten Lehrern eingerichtet. Jede der drei Klassen umfaßte zwei Abteilungen, so daß das Ziel der Schule in 6 Jahren erreicht wurde. Sie hatte ungefähr den Lehrplan der jetzigen Realschule — von der sie auch 1867 den Namen übernahm —, nur daß in der ersten Zeit neben Englisch und Französisch auch noch Latein gelehrt wurde. Es zeigte sich jedoch bald, daß drei fremde Sprachen für eine Schule von drei Klassen doch zuviel waren, und so fiel von 1860 ab das Lateinische wieder fort. Dafür wurde das Turnen, zunächst als freiwilliges und besonders bezahltes Fach, eingeführt. Diese Neuerung war ein Verdienst von Dr. Karl Justus Lion, der von 1858—1862 an der Schule tätig war und später als einer der Führer der deutschen Turnerschaft bekannt geworden ist. Er hat auch den heute noch bestehenden Turnverein (jetzt „Allgemeiner Turn- und Sportverein") in Bremerhaven gegründet. Als Schulgebäude wurde das Haus an der südwestlichen Ecke der Keil-

und Grünen Straße gemietet, das ursprünglich für eine Wirtschaft gebaut war. Es enthielt außer den Schulräumen noch die Wohnungen des Direktors, zweier unverheirateter Lehrer und des Schuldieners.

Die Zuschüsse der Stadt an die Kirchengemeinde für den Unterhalt der Schulen wurden indessen mit jedem Jahre größer. 1860 erreichten sie fast 3000 Taler. Im Januar 1861 erbat der Kirchenausschuß außerdem ein Darlehn von 2000 Talern. Da wurde im Gemeindeausschuß der Antrag gestellt, durch eine Kommission untersuchen zu lassen, ob es nicht wünschenswert sei, das gesamte Schulwesen auf die bürgerliche Gemeinde zu übernehmen. Nach kurzer Beratung wurde die Frage bejaht. Es war in der Tat nicht mehr wie recht, wenn die Stadt die Schulen, für die sie die Mittel hergab, auch in eigene Verwaltung bekam. Dieser Grund war allein schon ausschlaggebend, so daß es der Erörterungen über die unzeitgemäße Verbindung von Schule und Kirche, die die Kommission anstellte, gar nicht mehr bedurfte. Sie waren höchstens geeignet, den Kirchenausschuß zum Widerspruch zu veranlassen. Aber gegenüber der sachlichen Notwendigkeit mußten alle Bedenken zurücktreten. Auch der Senat mußte dem Plan seine Zustimmung geben. Allerdings bewilligte er nicht die von der Stadt gewünschte völlige Selbständigkeit. Vielmehr sollte, ebenso wie bei den „polizeilichen Anstalten und Einrichtungen", die Verwaltung auch hier durch Gemeinderat und Amt gemeinsam erfolgen. Die Schulkommission, die als oberste Behörde eingerichtet wurde, bestand aus dem Amtmann oder dem Amtsassessor als Vorsitzer, zwei Mitgliedern des Gemeinderats und zwei Gemeindeverordneten. Ihre Kompetenz erstreckte sich auf äußere und innere Schulangelegenheiten, wie Organisation des Schulwesens, Anstellung der Lehrer, Erteilung von Amtsvorschriften, Genehmigung von Stundenplänen und Lehrbüchern, Bestimmung des Schulgeldes und der Gehälter usw. Revisionen in den Schulen wurden durch den Amtmann und zwei Mitglieder der Kommission vorgenommen. Die Wirksamkeit des Amtes war jedoch dadurch erheblich eingeschränkt, daß bei den Beschlüssen der Schulkommission die Genehmigung durch den Gemeinderat, in einigen Fällen auch durch den Gemeindeausschuß und schließlich immer durch den Senat erforderlich war. Auch mußte die Kommission einberufen werden, wenn eins ihrer Mitglieder es verlangte.

Mit dem 1. Januar 1862 trat die neue Organisation in Kraft. Die Stadt, die übrigens den bis dahin der Kirche gewährten staatlichen Zuschuß von 1000, seit 1864 2000 Talern weiter erhielt, nahm sich der neuen Erwerbung gleich mit besonderem Eifer an. Sie erhöhte zunächst die gar zu unzulänglichen Gehälter der Lehrer. Andererseits wollte sie ihnen freilich, da sie jetzt im Dienste der Gemeinde standen, das passive Gemeindewahlrecht nehmen, von dem nach der Verfassung die Gemeindebeamten ausgeschlossen waren. Der Senat entschied jedoch, daß das zum mindesten bei den Lehrern, die bisher schon an der Schule angestellt waren und das volle Wahlrecht gehabt hatten, nicht statthaft sei. Er sprach dabei allerdings die Hoffnung aus, daß die Lehrer den „Takt" haben würden, sich nicht in die Schulkommission wählen zu lassen. Wie es schien, hielt man das für ganz undenkbar, obwohl es in Bremen bereits durchaus üblich war.

Gleich nach der Übernahme begann die Stadt auch, die Errichtung eines eigenen Gebäudes für die Bürgerschule vorzubereiten. Freilich vergingen auch hier einige Jahre, bis man zu einem endgültigen Beschluß kam, so daß inzwischen auch der Bau einer neuen Volksschule notwendig wurde. Sie zählte im Frühjahr 1865 bereits 603 Schüler und Schülerinnen (gegen 383 im Jahre 1856); die Bürgerschule war von 136 Schülern besucht. Auch hier machte wieder die Platzfrage Schwierigkeiten. Man dachte zuerst an den Kirchenplatz, von dem noch zwei Ecken frei waren — an der Leher und Mühlenstraße war 1858 das Pfarrhaus für die evangelische Gemeinde erbaut —, kam dann aber davon ab, um die dort allmählich entstehenden schönen Anlagen, den einzigen Schmuckplatz Bremerhavens, nicht zu zerstören. Auch der Ankauf des Auswandererhauses für Schulzwecke wurde erwogen. Seit der Eröffnung der Eisenbahn kamen die Auswanderer erst unmittelbar vor der Abfahrt der Schiffe von Bremen nach Bremerhaven, so daß das Gebäude kaum noch gebraucht wurde. Aber die Verhandlungen darüber führten zu keinem Ergebnis. Endlich wurde ein großes Grundstück in dem damals noch ganz unbebauten Viereck zwischen der Grünen, Langen, Siel- und Lloydstraße in Aussicht genommen. Auf Antrag der Gemeinde bewilligte der Senat die unentgeltliche Überweisung des Platzes, und sogar die Bürgerschaft, in der man sich sonst zu beklagen pflegte, Bremerhaven sei ein Schlund, den man gar nicht füllen könne, ein Vielfraß, der

nimmer satt werde, gab ihre Zustimmung dazu, indem sie gnädig anerkannte, es sei den Bremerhavenern nicht abzustreiten, daß sie für ihre Schulkinder alles mögliche täten. Auf diesem Platze wurden nun an der Grünen Straße die Bürgerschule, an der Langen Straße eine Knabenvolksschule nach den Plänen des bremischen Baukondukteurs Löschner, erbaut. Beide Schulen wurden am 26. April 1867 eingeweiht.

Zu derselben Zeit, als die Volks- und die Bürgerschule in die Verwaltung der Gemeinde übergingen, wurde auch eine Übernahme der privaten Mädchenschulen erwogen. Es gab deren in Bremerhaven damals vier oder fünf. Aus der Zeit der ersten Schulgründungen bestanden noch die höhere Schule von Fräulein Bertholdi und die Mittelschule, die seit 1858 von Fräulein Postels geleitet wurde. Sie vereinigte sich mit der neugegründeten Elementarschule von Fräulein Imhoff, so daß eine vierklassige Anstalt entstand. Weiterhin waren noch zwei neue höhere Schulen eingerichtet worden: 1849 die von Frau Plump und 1860 eine unter männlicher Leitung stehende Schule, zu deren Gründung sich ein besonderer Aktienverein gebildet hatte. Diese „Aktien-Schule" hatte jedoch, obwohl zu dem Verein die angesehensten Männer der Stadt gehörten, keinen rechten Erfolg, da man von Anfang an keine glückliche Hand bei der Auswahl der Lehrer hatte. Es war nun außerdem zu erwarten, daß die Schule von Fräulein Bertholdi in der nächsten Zeit einging. Unter diesen Umständen beschloß der Gemeindeausschuß im April 1862, eine eigene höhere Mädchenschule zu errichten. Es sollten dazu die beiden letztgenannten, deren Auflösung bevorstand, vereinigt werden. Gegen diesen Beschluß erhob sich aber sofort ein lebhafter Protest. Nicht bloß ein großer Teil der Einwohnerschaft, sondern auch die Mehrheit des Gemeinderats und der Amtmann waren gegen diesen Plan. Und zwar hatte man nicht bloß den Grund, den eine Gruppe in ihrer Beschwerde angab: daß nämlich eine höhere Bildung der Mädchen ein „Luxus" sei, den man in Bremerhaven nicht brauche, sondern man führte vor allem an — und wie es schien, nicht ganz mit Unrecht—, daß die Gemeinde diese neue Last nicht werde tragen können. Die Geschäfte gingen keineswegs glänzend — es war die Zeit des amerikanischen Krieges —, die ehemals ermäßigten Steuern waren höher als vorher (70% der Grundsteuer und 4½% der Miete), und

auch die kirchliche Gemeinde hatte ihre Abgaben erhöht. Der Senat konnte sich diesen Gründen nicht verschließen und versagte die Genehmigung, wobei er noch darauf hinwies, daß auch in Bremen das ganze höhere Mädchenschulwesen private Einrichtung sei. So blieb in Bremerhaven alles beim alten. Die „Aktien-Schule" ging an Fräulein Bertholdi über. Im Herbst 1863 wurde Dr. Anton Koch, der Vater des späteren Stadtdirektors von Bremerhaven und nachmaligen Ministers, und seine Schwester an die Schule berufen, und schon nach einem halben Jahre übernahmen sie die Leitung. Nach ihrem Weggang kam die Schule 1870 an Fräulein Auguste Greuer, die bis dahin Lehrerin an der Mädchenvolksschule gewesen war. Sie ist, in dem Ende der 60er Jahre erbauten Schulhause an der Ecke der Baum- und der Grünen Straße, Vorsteherin der Anstalt geblieben — auch nach ihrer Verheiratung als Frau Dr. Gill —, bis im Jahre 1905 der Plan von 1862 ausgeführt und das ganze höhere Mädchenschulwesen städtisch wurde. Eine Subvention von der Stadt erhielt die Greuersche Schule jedoch schon von 1872 an, wofür sie sich in den Hauptfragen der Kontrolle und Entscheidung der Bremerhavener Schulkommission unterwarf. Die Plumpsche Schule hatte eine solche Kontrolle und damit auch die Unterstützung abgelehnt. Da aber die Greuersche Schule die bei weitem größere von den beiden war, darf man sagen, daß die Gemeinde von jetzt ab das Schulwesen der Stadt zum überwiegenden Teil unter eigener Aufsicht hatte.

So war dieses große und wichtige Gebiet fast vollständig in den Kreis der Wirksamkeit der Gemeinde einbezogen worden. Von den sechs Aufgaben, die nach der Einführung der Stadtverfassung vom Gemeinderat als die dringendsten bezeichnet wurden, war nur noch eine bis zum Ende der 60er Jahre unerledigt geblieben: es war der Bau eines Armenhauses. Man hat sich lange dagegen gesträubt. Noch 1865 beschloß der Gemeindeausschuß, „in Anbetracht der offenbaren sittlichen und wirtschaftlichen Nachteile, welche mit dem Institut der Armenhäuser verknüpft sind", von der Errichtung eines solchen abzusehen. Aber es wurde allmählich immer deutlicher, daß die Armenpflege so, wie sie damals organisiert war, nicht weiter bestehen konnte. Bis dahin hatte die ganze Einrichtung größtenteils auf freiwilligen Beiträgen beruht. Denn wenn auch jede Familie und jede selbständige Person verpflichtet war, wöchentlich mindestens einen

Groten — den 72. Teil eines Talers — für die Armen zu geben, so hätten doch von diesem gesetzlichen Mindestbeitrag die Ausgaben nicht bestritten werden können. Es ging denn auch wesentlich mehr ein, und die Armenpflege hatte sowohl vor 1851, als sie noch unter der Leitung des Amtes stand, wie später unter der Stadtverwaltung ein Vermögen ansammeln können, das 1857 über 4400 Taler betrug. Man sicherte sich ja auch bei der Aufnahme neuer Bürger aufs sorgfältigste davor, daß man von ihnen keine Lasten hatte: sie mußten Bürgen dafür stellen, daß sie in den ersten zehn Jahren keine Armenunterstützung beanspruchen würden. Ferner wurden zwar auch von den „auf Karten" wohnenden sog. „Temporären" Armengelder eingezogen, ein Anspruch auf Unterstützung wurde ihnen aber von der Stadt nicht gewährt. Dieser wenig rechtmäßige Zustand wurde erst 1859 auf Eingreifen des Senates geändert, indem die Armenpflege für die Temporären wieder dem Amt übertragen wurde. Fremde aber, die unterstützungsbedürftig wurden, konnten, wenn sie nur irgend transportfähig waren, in ihren Heimatsstaat abgeschoben werden.

So konnte die Armenpflege mit den ihr zur Verfügung stehenden Geldern zunächst sehr gut auskommen. Sie stand unter der Leitung von zwei Mitgliedern des Gemeinderats, denen dreizehn aus den Gemeindeverordneten gewählte Armenpfleger beigeordnet waren. Die Stadt war für diesen Zweck in zwölf Bezirke eingeteilt. Seit dem Anfang der 60er Jahre zeigte sich nun allmählich, daß die Einnahmen nicht mehr in demselben Verhältnis wie die Ausgaben stiegen; ja, die Zunahme der Beiträge blieb sogar hinter dem Wachstum der Bevölkerung zurück, ein Beweis dafür, daß die Höhe der einzelnen Beiträge sich verminderte. Es kam sogar vor, daß gerade wohlhabende Bürger ihre früher höheren freiwilligen Leistungen auf das gesetzliche Mindestmaß von einem Groten für die Woche herabsetzten — ein charakteristisches Zeichen für den gerade in diesem Jahrzehnt rasch fortschreitenden Übergang Deutschlands aus den patriarchalischen Verhältnissen heraus zur kapitalistischen Wirtschaftsweise. Alle Ermahnungen des Gemeinderats zur Erhöhung der Beiträge waren vergeblich. Von 1863 an mußte in steigendem Maße das Vermögen angegriffen werden, so daß es 1866 nur noch 1500 Taler betrug. So mußte man sich doch endlich entschließen, von der Einrichtung der

bloß freiwilligen Beiträge abzugehen. Von 1867 an wurde eine „Armensteuer“ erhoben, die auf 25% der Gemeindesteuer festgesetzt wurde, künftig aber je nach Bedarf erhöht oder vermindert werden sollte. Im folgenden Jahre wurde diese Abgabe, die ursprünglich nur die Gemeindegenossen trugen, auch den Temporären auferlegt, deren Versorgung von jetzt ab wieder von der Stadt übernommen wurde. Nur Fremde, die sich weniger als drei Monate in Bremerhaven aufhielten, waren davon befreit. Das Kapital von 2630 Talern, das das Amt aus den Beiträgen der Temporären angesammelt hatte, wurde der Stadt ausgeliefert.

Gleichzeitig wurde über die Neuordnung der Armenpflege beraten und dabei beschlossen, nun doch ein Armenhaus zu erbauen. Denn die bisherige Übung der Unterstützung durch Geld und Naturalien hatte zu mannigfachen Mißständen geführt. Sie wurde, wie es scheint, allmählich allzuviel in Anspruch genommen. In Zukunft sollte daher solche Unterstützung überhaupt nicht mehr gewährt werden, sondern nur noch die Aufnahme in das städtische Armenhaus möglich sein. Die Stadt erwarb den Platz an der Ecke der Schmalen und Rampenstraße, und dort wurde 1868 das Armenhaus nach den Plänen des Architekten Löschner mit zunächst 17 Wohnungen errichtet. Es konnte noch um weitere 17 Wohnungen vergrößert werden. Die Anstalt besteht heute noch unter dem Namen Männer- und Frauenheim. Der Erfolg dieser Reorganisation war der erwartete. Die Zahl der Unterstützten ging in den nächsten Jahren auf $^1/_3$ bis $^1/_5$ zurück (24—40 gegen 120 im Jahre 1866), und die Armensteuer konnte infolgedessen von 25% auf 20% herabgesetzt werden. Der Widerwille gegen eine Übersiedlung in das Armenhaus war, wie der Bericht der Kommission sagt, bei den meisten so groß, daß sie „lieber jeden Anspruch fallen ließen, als daß sie sich zur Annahme einer Armenhauswohnung bequemten“. Ein neues Regulativ von 1871 schaffte die jetzt überflüssig gewordenen Armenpfleger ab und bestimmte, daß wie bisher Unterstützung grundsätzlich nur durch die Aufnahme in das Armenhaus gewährt werden solle. Diese Übung ist bis 1881 in Geltung geblieben. Erst in diesem Jahr begann man wieder, in geeigneten Fällen Geld und Naturalien auch außerhalb des Armenhauses abzugeben.

Konflikt mit Hannover

Mit der Übernahme des Schulwesens, dem Bau zweier großer Schulhäuser, der Gasanstalt und des Armenhauses hatten die Geschäfte der Stadtverwaltung in der zweiten Hälfte der 60er Jahre einen bedeutenden Umfang erreicht, vor allem in finanzieller Beziehung, zumal da von 1866 an noch die Schulden der unierten Kirche das städtische Budget belasteten. 1864 war man noch mit 20 000 Talern ausgekommen, 1871 brauchte man bereits 100 000. Von einer Untätigkeit der Gemeindeverwaltung, einem Zurückstehen hinter dem Amt, wie man noch 1863 geklagt hatte, konnte keine Rede mehr sein. An der Verfassung war zwar nichts geändert worden. Noch immer fanden regelmäßig die gemeinsamen Sitzungen des Gemeinderats und der Staatsbehörde auf dem Amt statt, und auf ihren Tagesordnungen erschienen fast alle die Gegenstände wieder, die auch im Gemeinderat und Gemeindeausschuß behandelt wurden. Aber die tatsächliche Entwicklung hatte nun doch dahin geführt, daß die Entscheidung im wesentlichen da lag, wo auch die ganze Arbeit geleistet wurde, bei der Stadt. Die Fernhaltung des Amtmanns Gröning von diesen Geschäften mag nicht unbedeutend dazu beigetragen haben. Er hatte durch die Überspannung seiner Machtansprüche nur erreicht, daß er selbst auf jeden amtlichen Einfluß der Stadt gegenüber verzichten mußte. Von 1862 an bis zu seinem Tode 1871 hat er an keiner Sitzung mit dem Gemeinderat mehr teilgenommen. Unter seinen Vertretern, den Amtsassessoren Boisselier, Thulesius — dem Sohn des früheren Amtmanns — und seit 1865 Schultz, der auch sein Nachfolger als Amtmann wurde, sind die Beziehungen zwischen Staats- und Gemeindebehörden, wie es scheint, erheblich besser geworden, trotz des verwickelten Rechtsverhältnisses, das zwischen beiden bestand und das die Geschäftsführung der Stadt doch in vieler Beziehung erschwerte und einengte.

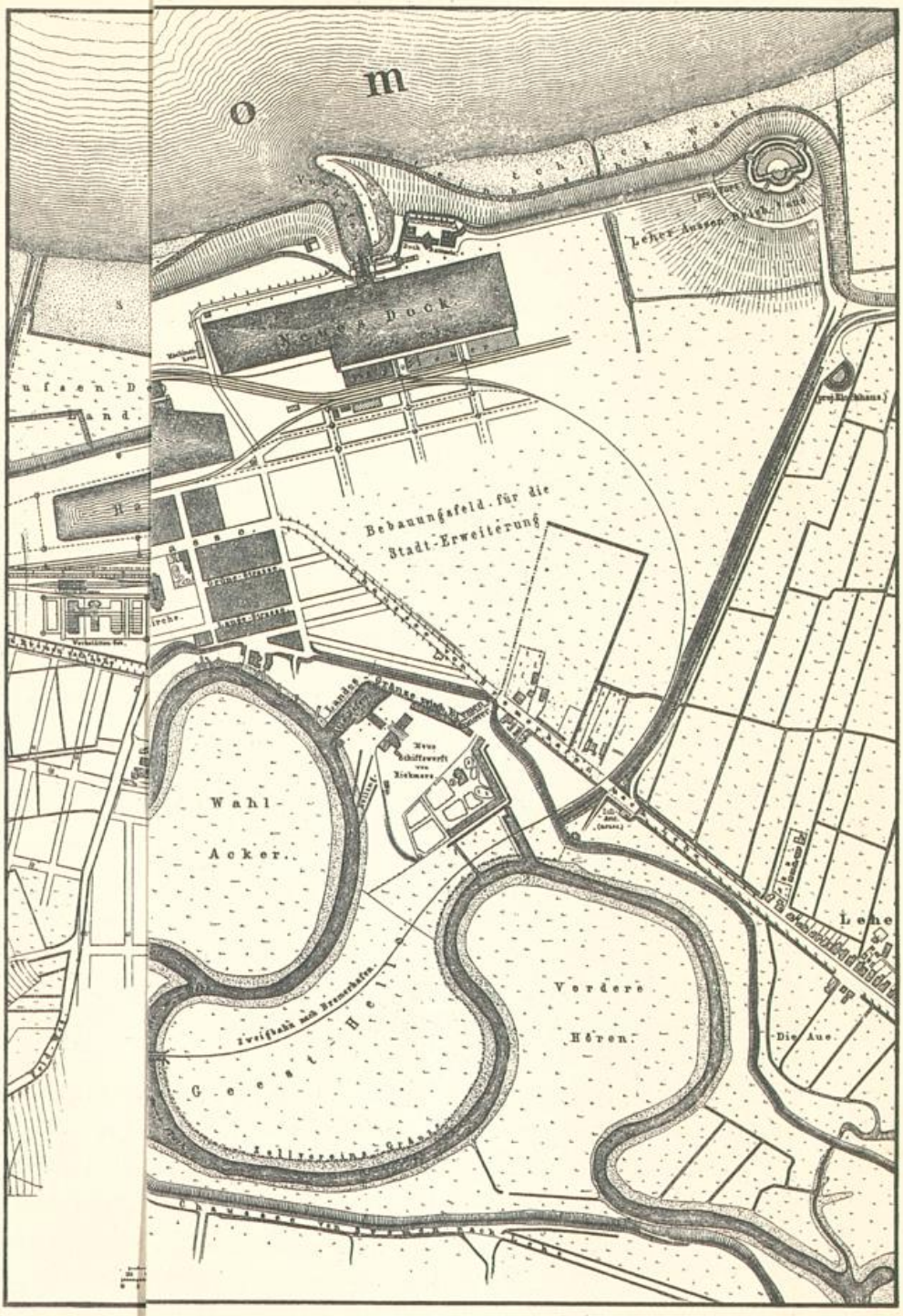
Es war das eine natürliche Folge der Tatsache, daß Bremerhaven ursprünglich, wie sein Name sagt, als bremischer Hafen, als eine Staatsanstalt also, angelegt war und der Hafen selbstverständlich auch weiterhin unter staatlicher Verwaltung bleiben mußte. Der Ort war nur als ein Anhängsel zu dem Hafen entstanden, ein notwendiges und wichtiges zwar, aber eben doch — ursprünglich wenigstens — nur ein Anhängsel. Die Stadt lebte von dem Hafen, aber

ihre Behörden hatten keinerlei Macht in ihm und an ihm. Während des Konfliktes zwischen Senat und Bürgerschaft in den 30er Jahren, als man sich um die Kompetenzen in Bremerhaven stritt, hatte die Bürgerschaft einmal einen Unterschied zwischen Hafen und Ort zu machen versucht, und der Senat hatte das damals, mit Recht, als unmöglich bezeichnet. Unmöglich war die Trennung jetzt, wie die Tatsachen bewiesen, nicht mehr. Aber Schwierigkeiten aller Art, große und kleine, ergaben sich allerdings auch jetzt noch zur Genüge aus dieser Lage. Sie war der Grund, weshalb der Staat anfangs dem Orte noch nicht die Selbständigkeit, die er erstrebte, gewähren mochte. Selbst bei der Freiheit, die die Stadt heute genießt, wird es doch immer eine Unmöglichkeit bleiben, daß sie jemals das ganze Gebiet, das den Namen Bremerhaven trägt und mit dem sie als Gemeinde doch aufs engste verbunden ist, umfaßt. Dafür hat sich allmählich in den Jahrzehnten, die seit der Verselbständigung des Ortes vergangen sind, eine klare Arbeitsteilung herausgebildet, die heute ein reibungsloses Miteinanderarbeiten von Stadt und Staat ermöglicht. Versetzt man sich aber in die Anfänge dieser Entwicklung zurück und bedenkt, wie eng damals noch die Verhältnisse waren, so mag man ermessen, wie schwer die Arbeit jener ersten Leiter der Stadt gewesen sein mag und wie viel guter Wille auf beiden Seiten nötig war, um endlich zu dem richtigen Ausgleich zu kommen, bei dem beiden Teilen ihr Recht werden konnte.

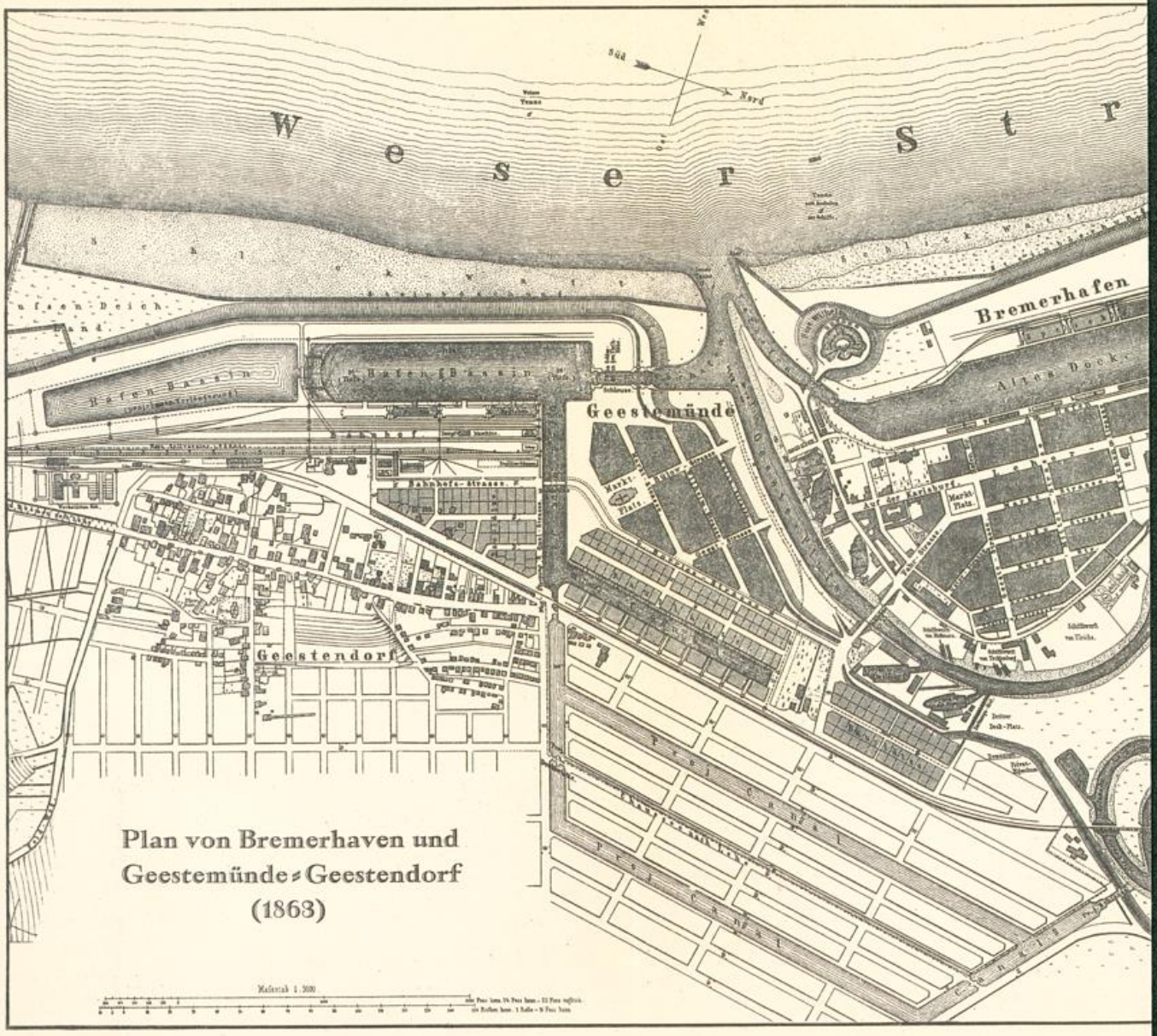
Es war ja auch nicht bloß so, daß die Häfen dem Staate gehörten, sondern das ganze Gebiet war einst vom Staat erworben worden und befand sich also, soweit es nicht zu Bauplätzen ausgegeben war, in seinem Besitz. Als die Stadtgemeinde gebildet wurde, konnte sie über keinen Quadratfuß Landes verfügen — mit Ausnahme des Marktes und des Kirchenplatzes, die beide 1842 der damaligen Gemeinde überwiesen worden waren. Diese Macht- und Rechtlosigkeit der Stadt in ihrem eigenen Bezirke offenbarte sich deutlich bei einem Konflikte, der 1853 zwischen ihr und dem Amt wegen der Straßenreinigung entstand. Der Amtmann beanspruchte die alleinige Aufsicht darüber mit der Begründung, daß die Straßen dem Staate gehörten. Diese Behauptung entsprach leider den Tatsachen. Der Gemeinderat berief sich demgegenüber auf die Verfassung, in der unter den Obliegenheiten der Stadt auch die Reinigung der Straßen auf-

geführt wurde, allerdings mit dem Zusatz, „insoweit solche der Kommune Bremerhaven vom Staat abgetreten sind". Der Gemeinderat war der Meinung, daß mit der Bildung der selbständigen Stadtgemeinde die Straßen ohne weiteres an diese übergegangen seien, und vertrat diese Ansicht in einer Beschwerde an den Senat, aus der man den Schmerz darüber heraushört, daß der Stadt selbst die geringen Befugnisse, die die Verfassung ihr gewährleistete, noch bestritten wurden. Der Senat hatte ein Einsehen und trat 1855 fast sämtliche Straßen bis zur Keilstraße, soweit sie bebaut waren, an die Gemeinde ab; freilich behielt er sich dabei das Eigentum am Areal vor sowie das Recht, die Überweisung jederzeit zu widerrufen. Die Beaufsichtigung und Reinigung sollte durch Gemeinderat und Amt gemeinsam erfolgen. Unter diesen Beschränkungen sind dann auch die später neu entstandenen Straßen, mit Ausnahme der Straße Am Hafen, der Deich- und der Kaiserstraße mit ihren Nebenstraßen, der Stadt übertragen worden. So kommt es, daß das Grundeigentum an den Straßen Bremerhavens noch heute dem Staate zusteht.

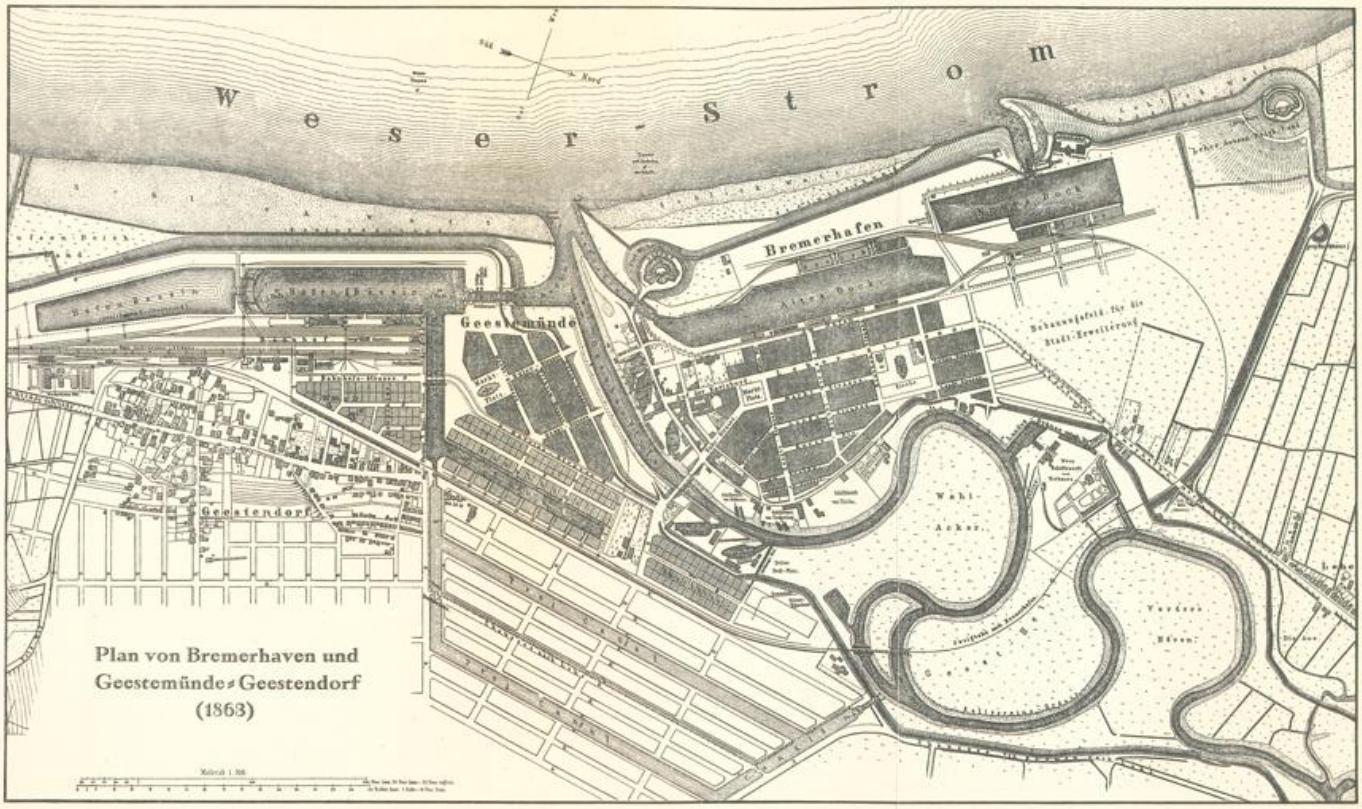
Eine andere Folge dieser Verhältnisse war es, daß die Erweiterung der Stadt nicht Sache der Gemeindebehörden, sondern des Staates war. Denn er besaß und verkaufte die neuen Bauplätze. In den ersten Jahren nach 1851 kam nur die Thulesiusstraße neu hinzu. Erst von 1856 an machte sich eine verstärkte Nachfrage bemerkbar. Sie konnte zunächst noch innerhalb des alten Gebietes befriedigt werden, das ja noch lange nicht vollständig bebaut war. Durch die Zuschüttung der Puttkuhle war nicht nur die Thulesiusstraße neu entstanden, sondern auch an der Süd- und Ostseite der Grabenstraße und an der Langen Straße vom Kirchplatz an, wo bisher nur die eine Seite benutzbar gewesen war, neuer Raum gewonnen. Von 1856 an wurden hier Bauplätze ausgegeben. Im folgenden Jahre wurde damit begonnen, den Geestedeich in eine Straße umzuwandeln, und 1860 wurde die Poststraße angelegt. Sie war auch dadurch nötig geworden, daß seit der Eröffnung der Geestebrücke im Januar 1857 ein lebhafter Verkehr von da nach dem Posthaus entstanden war, der nun die neue Straße benutzen konnte; auch die Post von Bremen fuhr jetzt bis zum Bremerhavener Posthaus, nicht, wie früher, nur bis Geestemünde. Damit aber war nun das Land, das innerhalb des alten Stadtbezirks für Wohnzwecke brauchbar war, erschöpft; für die Zu-



Bessell, Geschic



Bessell, Geschichte Bremerhavens



Bessell, Geschichte Bremerhavens

kunft stand nur noch das Gebiet jenseits der Keilstraße zur Verfügung. In demselben Jahre 1860 wurden denn auch zum erstenmal an ihrer Nordseite Plätze vergeben. Im folgenden Jahre aber wurden endlich die Schwierigkeiten beseitigt, die einer Ausdehnung der Stadt nach dieser Richtung hin bisher entgegengestanden hatten: nach langwierigen Verhandlungen mit Hannover kam 1861 die bereits seit zehn Jahren zugesagte Erweiterung des bremischen Gebietes zustande.

Man darf sagen, daß der Bremer Senat in diesen Verhandlungen eine wahrhaft bewundernswerte Geduld bewiesen hat. 1851, in der Übereinkunft vom 21. Januar, hatte Hannover zu einer Vergrößerung Bremerhavens um 50—60 Morgen seine Zustimmung gegeben. Der Ankauf der Ländereien, der diesmal Bremen überlassen war, ging sehr rasch vor sich. Bereits nach acht Tagen hatte Melchior Schwoon, der im Auftrage des Senats Verhandlungen angeknüpft hatte, erreicht, daß 52 Morgen für rund 75 000 Taler zur Verfügung standen, und da von den damaligen demokratischen Abgeordneten der Bürgerschaft die Bewilligung der Summe nicht zu erwarten war, so übernahmen zunächst Duckwitz und einige andere Senatoren das Land auf eigene Rechnung, damit nicht, wie sonst mit Sicherheit zu befürchten war, die Preise noch mehr in die Höhe getrieben wurden. Im Laufe des Jahres gelangen noch weitere Ankäufe, so daß Bremen schließlich ein Gebiet von 44 Morgen Außen- und 80 Morgen Binnendeichsland in seinen Besitz gebracht hatte. Im ganzen waren dafür 225 000 Taler bezahlt worden, im Durchschnitt also 1815 Taler für den Morgen, gegen 145 im Jahre 1826. Diese Zahlen dürfen wohl auch als Zeichen dafür gelten, in welchem Maße sich die Prophezeiungen des Bürgermeisters Smidt über die Vorteile, die die Gründung Bremerhavens der hannoverschen Nachbarschaft bringen würde, erfüllt haben.

Bremen hatte, obwohl Hannover nur die Abtretung von 50—60 Morgen zugestanden hatte, mehr als das Doppelte angekauft, weil es aus der Vorgeschichte jener Bestimmung ein Recht auf weitere Erwerbungen herleitete. Der § 16 der Übereinkunft von 1851 bezog sich auf den Artikel IVc des Vertrages von 1827, in dem Hannover versprochen hatte, sich wegen einer etwaigen späteren Überlassung von noch 150 Morgen mit Bremen „freundlich zu verständigen“,

da dieses ja nur 350 von den damals schon für nötig gehaltenen 500 Morgen erhalten hatte. So setzte der Senat in einem von Duckwitz verfaßten Schreiben der hannoverschen Regierung schon im Dezember 1851 ausführlich auseinander, daß man infolge der beschlossenen Vergrößerung des Neuen Hafens und bei der zu erwartenden lebhaften Entwicklung der Dampfschiffahrt, die allerlei Anlagen, wie Trockendocks, Reparaturwerkstätten, Maschinenfabriken usw., nötig mache, mit 60 Morgen nicht auskommen werde. Es wurde gezeigt, daß Bremen keineswegs, wie man in Hannover zu glauben schien, schon einen großen Teil jener 150 Morgen erhalten habe, sondern nur 1830 gelegentlich einer Grenzregulierung 17 Morgen abgetreten worden seien, von denen übrigens die 3 Morgen abgingen, die Hannover für das Fort Wilhelm zurückerhalten hatte. Unter Hinweis auf die Abmachung von 1827 bat also der Senat, die Ausdehnung der bremischen Hoheit über das ganze neu erworbene Gebiet zu genehmigen.

Der Senat, der sich mit dem Ankauf des Landes so beeilt hatte, mußte dringend eine schnelle Erledigung der Angelegenheit wünschen, um über den Ausbau des Neuen Hafens endgültige Beschlüsse fassen zu können. Aber er mußte sehr bald einsehen, daß bei Hannover das gerade entgegengesetzte Bestreben herrschte. Zunächst wartete man dort grundsätzlich immer erst ein halbes Jahr, ehe man antwortete, und erklärte das nachher damit, daß so viele verschiedene Behörden, die Ministerien des Äußeren, des Inneren, des Krieges, die Zoll-, die Wasserbauverwaltung u. a., an der Sache beteiligt waren. Unter diesen Umständen und bei dem üblichen Tempo des Geschäftsganges in der hannoverschen Regierung war es allerdings nur zu verwundern, daß man nicht noch längere Zeit brauchte. Die wahren Gründe der Verzögerung lagen aber natürlich, wie Duckwitz bald bei seinen mehrfachen Besuchen in Hannover erfuhr, tiefer. Man wolle, so berichtete er im Juni 1853, an der Geeste eine große hannoversche Stadt heranbilden, und dieses Ziel war jetzt auch bei den anderen strittigen Fragen an der Unterweser der Leitstern der hannoverschen Politik. Außer der „Arealfrage“ kam da noch der Bau der Geestebrücke und die Anlage der Eisenbahn, über die ja ebenfalls schon seit Jahren gesprochen wurde, in Betracht. Bremen hätte es am liebsten gesehen, wenn der Geestemünder Bahnhof auf dem

Wehlacker, dem Gebiet, wo heute Tecklenborgs Werft steht, angelegt worden wäre. Durch eine Brücke im Zuge der Keil- oder einer der anderen Querstraßen hätte man dann leicht eine Verbindung mit Bremerhaven herstellen können und so den Bahnhof in nächster Nähe gehabt. Man versuchte daher, von Hannover die Zustimmung dazu zu erhalten, daß an Stelle der Prahmfähre zunächst nur eine Fußgängerbrücke gebaut wurde. Es wurde dann aber doch der alte Plan beibehalten, schon deshalb, weil an die Anlage der Eisenbahn vorläufig noch nicht zu denken war. Zur Zeit, erklärte man in Hannover, habe man keine Techniker frei, da diese alle noch beim Bau der Südbahn (nach Göttingen und Kassel) beschäftigt seien. Bremen gab in allen diesen Nebendingen sofort nach, in der Hoffnung, dafür die Hauptfrage in seinem Sinne lösen zu können. Aber es zeigte sich, daß außer der hannoverschen Besorgnis um Geestemünde noch ein anderer entscheidender Hinderungsgrund vorhanden war: der König Georg V. wollte von einer Abtretung überhaupt nichts wissen; zum mindesten war er auf keinen Fall dazu zu bewegen, mehr als die 1851 zugesagten 60 Morgen herzugeben.

Trotzdem gab man in Bremen das Drängen nicht auf. Man suchte wenigstens zu erreichen, daß erst einmal kommissarische Verhandlungen über die Erweiterung begannen. Im Januar 1854 hielt Duckwitz den Zeitpunkt für günstig zu einem neuen Vorstoß, weil eben der Vertrag zwischen Oldenburg und Preußen über die Anlage eines Kriegshafens an der Jade bekannt geworden war. Dieses Ereignis hatte in Hannover, wo man ja noch kurz vorher bei den Flottenverhandlungen eine Festsetzung Preußens an der Nordsee um jeden Preis zu verhindern gesucht hatte, die größte Bestürzung erregt. Duckwitz glaubte wohl, daß sich gegenüber einem zu erwartenden lebhafteren Wettbewerb Oldenburgs, noch dazu, wenn es sich preußischer Unterstützung zu erfreuen hätte, die beiden anderen Weseruferstaaten wieder, wie 1825/1827, enger zusammenschließen müßten. Aber er hatte sich in bezug auf Hannover getäuscht. Der preußisch-oldenburgische Vertrag hatte dort nur eine noch größere Sorge um Geestemünde hervorgerufen, „und daher fast eine noch gesteigerte Eifersucht gegen Bremerhaven". Übrigens waren zunächst die Befürchtungen wegen einer etwaigen Konkurrenz des geplanten neuen Hafens noch unbegründet. Auch der preußische Staat arbeitete

in Schiffahrtssachen nicht so rasch wie der bremische. Noch nach 15 Jahren, als der neue Ort seinen Namen, Wilhelmshaven, erhielt, waren die Hafenanlagen weit entfernt davon, fertig zu sein.

Inzwischen hatte Hannover seinen Widerstand offiziell damit begründet, Bremen habe noch nicht den Nachweis geliefert, zu dem es durch die Übereinkunft von 1851 verpflichtet sei und der die Vorbedingung der Abtretung bilden solle, daß es nämlich die fraglichen 150 Morgen noch nicht erhalten habe; daß sich das Bremerhavener Gebiet seit 1827 nur um 17 Morgen vergrößert habe, besage gar nichts, denn es bestehe die Vermutung, daß man 1827 nicht richtig gemessen und Hannover damals also schon viel mehr als 350 Morgen abgetreten habe. Es blieb nichts übrig, als eine neue Vermessung des Gebietes vorzunehmen. Sie fand im Sommer 1854 statt und ergab allerdings statt der berechneten 359 Morgen fast 399 Morgen. Die Differenz von 40 Morgen erklärt sich einmal daraus, daß man 1826 nicht die Gesamtgröße des abzutretenden Areals festgestellt, sondern nur die einzelnen Parzellen zusammengezählt hatte, bei deren Vermessung kleine Fehler vorgekommen sein mögen. Auch waren infolgedessen die Grenzgräben zwischen den einzelnen Stücken nicht berücksichtigt worden. Außerdem aber war das Bremerhavener Gebiet seit 1830 doch in geringem Maße erweitert worden, und zwar durch die bremischen Uferbauten an der Geeste und an der Weser; denn bei der neuen Vermessung waren die beiden Vorhäfen mitgerechnet worden und ebenso das Land, das an der Geeste durch die inzwischen errichteten Ufermauern gewonnen war. So fehlten an den gewünschten 500 Morgen zwar nicht mehr 150, aber doch immer noch 100, also 40 Morgen mehr als man Bremen geben wollte. Übrigens war es bei diesen Streitigkeiten der hannoverschen Regierung auch plötzlich eingefallen, sich danach zu erkundigen, ob denn eigentlich die 100 Morgen, die nach dem Vertrage von 1827 mit voller Hoheit abgetreten waren, in Bremerhaven besonders bezeichnet waren, und da sich herausstellte, daß das nicht der Fall war, verlangte man ihre Versteinung. Das geschah denn (schon im Winter 1852/1853) an der Hand der Karte von 1827. Es war das einzige Mal, daß nach 1830 noch von diesen 100 Morgen die Rede gewesen ist. Irgendwelche Folgen hat die neue Grenzziehung nicht gehabt.

Nach der Vermessung von 1854 ruhte die Angelegenheit wieder ein volles Jahr. Die von Hannover zugesagten kommissarischen Ver-

handlungen begannen keineswegs. Im September 1855 brachte Duckwitz „so ergebenst wie dringend" die Sache von neuem in Erinnerung. Es fand denn auch eine Besprechung mit dem Minister von Borries in Geestemünde statt. Die Folge davon war, daß im Mai 1856 die beiderseitigen Kommissare zusammentraten. Aber die Zwischenzeit von acht Monaten hatte Hannover nicht ungenutzt verstreichen lassen. Es war ihm gelungen, neue Schwierigkeiten ausfindig zu machen. Sie hingen mit einer wirtschaftspolitischen Veränderung zusammen, die in diesen Jahren an der Unterweser vor sich gegangen war: Hannover und Oldenburg hatten sich dem deutschen Zollverein angeschlossen. Das war für Hannover ein gern ergriffener Anlaß, zu erklären, die Grenze bei Bremerhaven könne nur mit Zustimmung sämtlicher Zollvereinsstaaten geändert werden. Aber Bremen antwortete, das sei kein Grund zur Beunruhigung; der Senat werde schon bei seinen eigenen bevorstehenden Verhandlungen mit dem Zollverein dessen Einwilligung zu bekommen wissen. Nun brachten die Hannoveraner Klagen vor, daß die wirtschaftlichen Bestimmungen des Vertrages von 1827 über Handelserleichterungen für die Bewohner der Umgegend Bremerhavens nicht richtig durchgeführt seien. Bremen sorgte sofort für Abhilfe. Darüber verging die Zeit bis zum Sommer 1857.

Dampfschiffahrt und Eisenbahn

In dieses Jahr fiel eine Reihe von wichtigen Ereignissen, die auch für die „Bremerhavener Arealfrage" bedeutungsvoll wurden. Am 7. Mai 1857 starb im 84. Lebensjahre der alte Smidt. Er war der letzte der lebenslänglichen Bürgermeister Bremens gewesen; die neue Verfassung hatte beim Bürgermeisteramte die Wahl auf Lebenszeit abgeschafft. Wenige Tage vorher war ihm sein langjähriger Mitarbeiter Diedrich Meier vorausgegangen, dem ebenso wie Smidt noch das Recht geblieben war, sein Amt nach der alten Verfassung, nach der es beide erhalten hatten, lebenslänglich zu führen. So traten nun zum erstenmal, gleichzeitig für beide Bürgermeisterposten — ihre Zahl war 1849 von vier auf zwei herabgesetzt —, die neuen Bestimmungen in Kraft. Das letzte Überbleibsel der alten Verfassung, die über 400 Jahre gegolten hatte, war damit verschwunden. Als Nachfolger Smidts kam nur einer in Betracht, Arnold Duckwitz. Auch er

war wie Smidt über die Grenzen seiner Vaterstadt hinaus in ganz Deutschland bekannt und angesehen. Und noch in einer anderen Beziehung konnte er mit Smidt verglichen werden: auch sein Wirken galt nicht nur der bremischen Vaterstadt, sondern darüber hinaus im besonderen Maße einerseits dem großen deutschen Vaterlande — und andererseits dem kleinen Bremerhaven. Er nahm, schon seit Jahren, in allen Dingen, die Bremerhaven betrafen, und zumal in den schwebenden Streitfragen Hannover gegenüber genau dieselbe Stellung ein wie ein Menschenalter zuvor Smidt. Aber wenn Smidt, der Schüler und Freund der deutschen klassischen Dichtung und Philosophie, mit einem großen Teil seines Wesens, mit seiner im Grunde weltbürgerlich-idealistischen Gesinnung, seiner schwungvollen Beredsamkeit, noch dem 18. Jahrhundert angehörte, so ist Duckwitz, im Jahre 1802 geboren, schon ganz der nüchterne, klare und energische Realpolitiker des 19. Jahrhunderts. Er hat es zum Entsetzen der deutschen Literaten, die sich über den „Mangel an Rücksicht für Künste und Wissenschaften" in den Hansestädten beklagten, schon in den 30er Jahren ganz kühl ausgesprochen und sogar drucken lassen, daß ein paar tüchtige Seehandelsstädte, die ihren Beruf erfüllten, für Deutschland viel wichtiger wären „als noch einige Universitäten mehr". Er hat gegenüber den Verteidigern des Freihandels, die in Bremen fast ausschließlich herrschten, immer wieder darauf hingewiesen, daß unter Umständen im nationalen Interesse die Einführung von Schutzzöllen nötig sei. Er hat schon früh die nationale Bedeutung Preußens und des Zollvereins erkannt, und gewiß hat er viel dazu beigetragen, daß die Abneigung gegen Preußen, die noch bei Smidt zeitweise ziemlich stark war, auch in Bremen allmählich verschwand, eine Entwicklung, die natürlich auch durch die kurzsichtige Politik Hannovers nicht wenig gefördert wurde. Zu Duckwitz gesellte sich dann noch ein neues Senatsmitglied, das ebenso wie er gegen Hannover, für Preußen und die Einheit Deutschlands zu kämpfen, und zwar besonders auch mit der Feder zu kämpfen bereit war: es war Otto Gildemeister, auch er ein jüngerer Freund des alten Bürgermeisters, ein Sohn des Senators Gildemeister, mit dem Smidt 1825 bei den ersten Verhandlungen über die Erwerbung Bremerhavens zusammengearbeitet hatte. Er ist wenige Tage nach dem Tode Smidts, vielleicht noch auf dessen ausdrücklichen Wunsch,

im Alter von 34 Jahren Senator geworden. Neben Duckwitz hat er von vornherein hauptsächlich bei der Leitung der auswärtigen Angelegenheiten eine Rolle gespielt — der alte Smidt wußte seine Leute zu wählen —, und auch er hat, von 1871 an, mehrmals das Bürgermeisteramt bekleidet.

So war denn, wenn es dessen noch besonders bedurft hätte, gleichsam durch eine Art von persönlicher Nachfolge dafür gesorgt, daß die Traditionen Smidts in der bremischen Geschichte nicht aufhörten. Aber zu diesen Traditionen gehörte es vor allem auch, darauf zu sehen, daß Bremen und der bremische Handel größer und mächtiger wurden, und so ist es ein merkwürdiges und sinnvolles Zusammentreffen, daß gerade im Todesjahre Smidts ein neues Werk bremischen Unternehmungsgeistes ans Licht trat, dessen Entwicklung und zukünftige Bedeutung — für Bremen und besonders auch für Bremerhaven — damals noch niemand auch nur im entferntesten zu ahnen vermochte. Bis 1857 war der Name Smidts wohl derjenige, der in Deutschland am häufigsten mit dem Bremens zusammen genannt wurde; jetzt aber kam der neue Name auf, der, ebenso unzertrennlich von Bremen wie vorher der Name des „großen Bürgermeisters", den Ruhm der alten Hansestadt nicht nur in Deutschland, sondern auf der ganzen Erde neu befestigte: der Norddeutsche Lloyd.

Smidt hat die Gründung der neuen Gesellschaft noch erlebt. Schon im Spätherbst 1856 hatte sie ihre Prospekte verschickt und am 20. Februar 1857, nachdem sie vom Senat die Rechte einer juristischen Person erhalten hatte, sich endgültig konstituiert. Der Plan war bereits seit Jahren erwogen worden, denn bei dem außerordentlichen Tempo der wirtschaftlichen Entwicklung in den 50er Jahren hatte sich die eine Dampferlinie, die bisher Bremen mit Amerika verband, immer mehr als unzureichend erwiesen. Sie war nie dazu gekommen, die Zahl ihrer Schiffe, wie es ursprünglich geplant war, auf vier zu erhöhen. So war es bei dem vierwöchentlichen Verkehr geblieben, der nun schon lange nicht mehr genügte, so daß ein immer größerer Teil des deutschen Exports, dem an rascher Beförderung gelegen war, den Weg über Havre oder England genommen hatte. Wohl hatte es an Versuchen nicht gefehlt, dem gesteigerten Bedürfnis entsprechend, neue transatlantische Dampferlinien von Bremerhaven aus ins Leben

zu rufen. 1856/1857 fuhr außer der Ocean Steam Navigation Company die amerikanische Vanderbiltlinie mit zwei Dampfern, ferner die englische European und American Steam Shipping Company mit vier Dampfern, und endlich bestand noch die Verbindung, die W. A. Fritze & Co. 1853 mit den beiden ehemaligen Schiffen der deutschen Kriegsflotte „Hansa" und „Germania" begründet hatten. Aber alle diese Unternehmungen waren klein und unsicher. Selbst die Ocean Steam Navigation Company, die in der letzten Zeit sehr gute Geschäfte gemacht hatte, ging nach 10jährigem Bestehen im Jahre 1857 ein, da die amerikanische Regierung ihr die Subvention entzog und sie ohne diese nicht bestehen konnte. Da nun aber Deutschland selber noch keine einzige große transatlantische Dampferlinie besaß — denn die 1846 gegründete Hamburg-Amerika-Linie betrieb zunächst nur Segelschiffahrt —, so erschien es nachgerade auch als eine Ehrensache, besonders für Bremen, daß es endlich auch auf diesem Gebiet dem Auslande nachfolgte. Man empfand das auch in Bremen sehr wohl, und ein Beweis dafür ist die Tatsache, daß zwischen 1853 und 1856 nicht weniger als sechs derartige Pläne nachweisbar sind. Aber erst der Umsicht und Tüchtigkeit H. H. Meiers, der eben die Bremer Bank gegründet hatte und schon damals einer der führenden Kaufleute in Bremen war, gelang es, im Verein mit dem ungestümen Schaffensdrang des jungen Eduard Crüsemann, ein solches Unternehmen ins Werk zu setzen.

Er hatte den Plan schon 1853 erwogen und dabei noch an eine Unterstützung durch englisches Kapital gedacht. Aber infolge des Krimkrieges, der damals ausbrach, war die Ausführung unterblieben. Seitdem hatte Meier bei der einzigen bremischen Dampfer-Reederei, der „Weser- und Hunte-Dampfschiffahrtsgesellschaft", die den Verkehr zwischen Bremen, Oldenburg und Bremerhaven vermittelte, Einfluß gewonnen. Er hatte ferner zwei Schleppschiffahrtsgesellschaften für die Unter- und für die Oberweser begründet. Denn obwohl nun bereits seit annähernd 40 Jahren Dampfschiffe auf der Weser fuhren, wurde der Leichterverkehr zwischen Bremen und Bremerhaven, der doch allmählich recht lebhaft geworden war, immer noch in der mittelalterlichen Weise mit Segel und Pferdezug betrieben! Jetzt erst ging man zum Bau von großen eisernen Kähnen und zur Schleppschiffahrt über. Die Kahnschiffer der Unterweser

waren freilich über diese Neuerung so erbost, daß sie vor H. H. Meiers Hause einen großen Tumult veranstalteten. Aber auch dadurch wurde der Anbruch der neuen Zeit nicht mehr aufgehalten. Hatten sich doch moderne wirtschaftliche Anschauungen bereits so weit verbreitet, daß sich sogar — unglaublich zu sagen — deutsche Regierungen, nämlich die der Weseruferstaaten, bereit erklärten, die Flußzölle aufzuheben oder vielmehr, wie man vorsichtshalber erst sagte, für einige Zeit zu „suspendieren", — was dann freilich in der Praxis die völlige Abschaffung bedeutete. Vom 1. Januar 1857 an war die Weser, wie der Norddeutsche Lloyd in seinem Prospekt hervorhob, der einzige von Zöllen ganz befreite Strom in Deutschland.

Durch den Zusammenschluß der genannten drei Gesellschaften, zu denen dann noch die „Vereinigte Allgemeine Assekuranz-Anstalt für die Oberweser" als vierte hinzukam, ist der Norddeutsche Lloyd entstanden. Durch diese Art der Bildung hatte man den großen Vorteil gewonnen, daß das neue Unternehmen gleich einen festen Grund hatte und über einen Stamm von erfahrenen Führern und Mitarbeitern verfügte. Eine Beteiligung des preußischen Staates, auf die man zuerst gerechnet hatte, war nicht zu erreichen gewesen. Dafür konnte nun die Bremer Kaufmannschaft mit Stolz darauf hinweisen, daß sie das große Werk ganz aus eigener Kraft geleistet hatte. Meier hatte den Namen „Norddeutscher Lloyd" gewählt wohl mit Rücksicht auf den damals weit berühmten „Österreichischen Lloyd" in Triest, dem er die Vertretung der Schiffahrtsinteressen des deutschen Südens nicht streitig machen wollte. Aber er betonte immer die allgemeine deutsche, nationale Bedeutung des großzügigen Unternehmens. Die neue Gesellschaft hatte ihren Aufgabenkreis von vornherein sehr weit gezogen. Sie kündigte außer einem 14tägigen Dienst nach New York eine Dampferverbindung nach England an und betrieb die Schlepp- und Personenschiffahrt auf der Unter- und Oberweser. Sie übernahm Versicherungen, plante eine eigene Reparaturwerkstätte für Dampfer und richtete einen Schleppdienst in der Wesermündung ein. Denn auch auf den Gedanken war bis dahin noch niemand gekommen, daß man den Segelschiffen die vielfachen Verzögerungen, die sie bei dem engen Fahrwasser zwischen Bremerhaven und der See durch widrige Winde erlitten, durch einen geregelten Bugsierdienst leicht ersparen konnte.

Der Norddeutsche Lloyd wollte, wie H. H. Meier an Duckwitz schrieb, im Jahre 1857 bereits 20 Dampfschiffe und 24 große Leichterfahrzeuge von 100—200 Tonnen fertig haben. Da nun kein einziges Seeschiff bis Bremen hinaufkam, mußte sich der ganze Verkehr in Bremerhaven konzentrieren. Es war also zu erwarten, daß er sehr viel Platz, sowohl im Neuen Hafen wie auch im Lande, für Kohlenlager, Reparaturwerkstätten und dergleichen beanspruchen würde. Meier bittet denn auch dringend darum, daß der Gesellschaft „ein wirklich bedeutendes Areal" überwiesen werde, und für den Fall, daß das nicht geschehen werde, droht er bereits damit, daß der Lloyd dann gezwungen sein werde, sich Bremerhaven gegenüber in Nordenham seine Anlagen zu schaffen, wo vom oldenburgischen Staate das weiteste Entgegenkommen zugesichert sei. So wurde, 30 Jahre nach der Gründung Bremerhavens, 10 Jahre nach der Anlage Geestemündes, nun auch der dritte der jetzigen Unterweserhäfen — auf dessen Gebiet es damals freilich erst 2 Häuser mit 15 Bewohnern gab — als ein Ort mit reichen Zukunftsmöglichkeiten „entdeckt". Tatsächlich hat denn auch schon 1857 der Schiffsverkehr in Nordenham begonnen, indem der Lloyd von dort Viehtransporte nach England abgehen ließ.

Aber von einer Verlegung des ganzen Lloydbetriebes nach Nordenham ist im Ernste nicht weiter die Rede gewesen. Dafür kam doch nur Bremerhaven in Betracht, auch wenn infolge der Widerspenstigkeit Hannovers dort zunächst noch nicht so viel Raum, wie es wünschenswert war, zur Verfügung stand. Von Bremerhaven aus trat dann auch am 19. Juni 1858, an demselben Tage, an dem 11 Jahre zuvor das erste Dampfschiff aus Amerika angekommen war, der erste Lloyddampfer, die „Bremen", ein neuerbautes, vielbewundertes Schiff von 3000 Tonnen, seine erste Fahrt nach New York an. Um so dringender wurde es aber nun, die Frage der Gebietserweiterung endlich zu ordnen. Von neuem wandte sich Duckwitz nach Hannover. Aber ein neues Hindernis war entstanden. Die Regierung hatte neuerdings selber große Pläne für Geestemünde, von dem man jetzt mit Sicherheit hoffte, daß es Bremerhaven ganz und gar überflügeln werde. Sogar Hannover also war angesteckt worden von dem „Gründungsfieber", das damals, kaum weniger schlimm als später in den 70er Jahren, ganz Deutschland — wie auch das übrige Europa — er-

griffen hatte. Es war beschlossen worden, einen großen Handelshafen in Geestemünde zu bauen, und die Stände hatten bereits $2^1/_2$ Millionen Taler dafür bewilligt. Duckwitz ließ sich nicht aus der Fassung bringen. Daß jede Verbesserung der Schiffahrtsmöglichkeiten an der Weser, von welcher Seite sie auch komme, im bremischen Interesse liege, hatte man schon immer betont. So erklärte er auch jetzt wieder, daß der neue Hafen „hier von allen Kundigen als eine sehr erfreuliche und höchst dankenswerte Vervollkommnung der Hafenanstalten an der Mündung der Geeste betrachtet" werde, die „gar nicht zu entbehren" sein werde. Er hätte auch auf den Prospekt des Norddeutschen Lloyd hinweisen können, in dem diese Meinung im Hinblick auf den geplanten Hafen in Geestemünde auch bereits ausgesprochen war. Tatsächlich geschah es zuweilen schon jetzt, daß die beiden Bassins in Bremerhaven die Menge der Schiffe nicht fassen konnten, so z. B. 1855, als nach langem Ostwind plötzlich Westwind eintrat und nun so viele Segelschiffe hereinkamen, daß ein großer Teil davon auf der offenen Reede bleiben mußte. So werde, schrieb Duckwitz, das Fehlen eines weiteren Hafens „schon jetzt häufig schmerzlich empfunden". Aber, so führt er weiter aus, der Geestemünder Hafen werde erst in Jahren fertig sein. Es komme jedoch darauf an, schon in diesem Augenblick die Dampfschiffahrt, die sich eben jetzt so großartig entwickle, nach der Weser, und zwar nach ihrem rechten, dem bremisch-hannoverschen Ufer, zu ziehen. Er erwähnt die Drohung des Lloyd, nach Nordenham zu gehen, wenn ihm in Bremerhaven nicht der nötige Platz zur Verfügung gestellt werden könne, und fügt hinzu, daß man die Dampferverbindungen, wenn sie sich einmal aus Mangel an genügenden Einrichtungen von der Weser weggewandt hätten, schwerlich je wieder zurückbekommen werde. Der Nutzen davon würde dann aber nicht etwa bloß Hamburg zufallen, sondern — und auch damit kommt er auf einen Gedanken zurück, den Smidt schon 1825 stets hervorgehoben hatte — vor allem den ausländischen Häfen, Amsterdam und Rotterdam. Geestemünde aber werde leer bleiben, wenn Bremerhaven zurückginge.

Es war auch diesmal tauben Ohren gepredigt. In einer mündlichen Besprechung hatte Duckwitz zwar mit seinen Argumenten Eindruck gemacht. Schriftlich aber erfolgte eine glatte Ablehnung. Es ist also zu vermuten, daß das Ministerium auf höheren Befehl handelte.

Gegen den Starrsinn der letzten Welfen, der ihnen schließlich ja auch ihren Thron gekostet hat, war eben mit Vernunftgründen nichts auszurichten. Bremen gab nunmehr seine weitergehenden Pläne auf, verlangte aber jetzt, nachdem es selbst alle Vorbedingungen erfüllt hatte, die Abtretung der 60 Morgen, zu der Hannover sich durch die Übereinkunft von 1851 verpflichtet hatte. Das war im Juli 1857. Nach einem Vierteljahr erinnerte man freundlichst an die Antwort. Es geschah nichts. Nach einem halben Jahr riß dem Senator Gildemeister die Geduld. Er entwarf ein Schreiben, in dem er das Benehmen Hannovers mit diplomatischen Worten als das bezeichnete, was es war: nämlich ein Rechtsbruch. Aber das Schriftstück wurde von der auswärtigen Kommission als „zu grob" verworfen. Man wartete also in Geduld, bis im Geschäftsgang der hannoverschen Ministerien die Prüfung der bremischen Ansprüche beendigt und eine neue Schwierigkeit ausfindig gemacht worden war. Nach ein und dreiviertel Jahren war das der Fall.

Inzwischen aber hatten die Geestemünder Pläne der hannoverschen Regierung für Bremen und Bremerhaven doch einen Vorteil gebracht: die Eisenbahnfrage war endlich in Fluß gekommen. Denn wenn wirklich Geestemünde ein großer Handelsplatz werden sollte, mußte es natürlich Eisenbahnverbindung haben. Schon bei der Gründung des Lloyd hatte diese Frage eine Rolle gespielt. H. H. Meier hatte ursprünglich die Ausführung seines Planes verschieben wollen, bis die Eisenbahn nach der Geeste gebaut war, von der ja schon seit 1845, ja eigentlich seit 1825 die Rede war. Es dauerte ihm aber schließlich zu lange. 1856 begannen nun also endlich Verhandlungen, die wiederum fast drei Jahre in Anspruch nahmen. Die Hauptstreitpunkte waren die Linienführung und der Frachttarif. In Bremen hielt man es für selbstverständlich, daß die Bahn zunächst auf bremischem Gebiet bis Vegesack und dann an den bevölkerten Ortschaften des Weserufers vorbeigeführt werden würde. Aber in Hannover hatte man andere, phantastische Pläne. Man wollte die Linie über Beverstedt leiten, von dort eine Bahn nach Harburg bauen und glaubte, wie Duckwitz in seinen Denkwürdigkeiten sagt, „daß die Hamburger nichts Eiligeres zu tun haben würden, als im Winter ihre Schiffe statt nach der Elbe nunmehr nach Geestemünde zu dirigieren". Denn die Wesermündung war ja im Gegensatz zur Elbe

fast völlig eisfrei. „Man nahm an," erzählt Duckwitz weiter, „Geestemünde werde sich dann bald zu einem deutschen Liverpool ausbilden", und wenn man den amtlichen Plan betrachtet, der 1863 herausgegeben wurde und die noch projektierten Anlagen enthält, so sieht man, daß dieses Urteil keine Übertreibung ist. Da hat der Handelshafen das Doppelte seiner jetzigen Länge; neben dem zwischen Industrie- und Schönianstraße verlaufenden Kanal sieht man noch zwei andere im Zuge der Hohenstaufen- und der Rheinstraße, die bis über die Leher Chaussee hinaus reichen und bei der Eisenbahnbrücke sich wieder mit der Geeste vereinigen; dazu ein Straßennetz von einem Umfang, wie er heute, nach 60 Jahren einer größtenteils glänzenden wirtschaftlichen Entwicklung, noch nicht erreicht ist.

So war es kein Wunder, daß es auch bei den Eisenbahnverhandlungen wieder schwere Kämpfe gab. Bremen mußte auf die Linie über Vegesack verzichten. Doch sollte von Burg eine Zweigbahn dorthin gebaut werden. Man bedauerte jetzt lebhaft, das Angebot einer Privatgesellschaft, die 1850 die Bahn nach Vegesack hatte anlegen wollen, nicht angenommen zu haben. Denn dann hätte Hannover ja doch wohl an das Vorhandene anschließen müssen. Aber man hatte damals in der Revolutionszeit keinen Mut dazu gehabt. Auf der anderen Seite gab nun auch Hannover nach. Man einigte sich, die Bahn in der Mitte zwischen Beverstedt und dem an der Chaussee gelegenen Hagen hindurchzuführen und eine Stelle, an der damals nur ein einziges Wohnhaus stand, zum Haltepunkt zu machen. So entstand der Bahnhof Stubben. Auch in der Frage des Tarifes kam man schließlich zu einem Einverständnis. Das bremische Ziel, die völlige Gleichstellung von Bremerhaven und Geestemünde, sowie die Verhinderung von Differentialfrachttarifen zuungunsten Bremens, wurde erreicht. Aber man merkt es, sagt Duckwitz, den betreffenden Paragraphen an, „wie sehr um jedes Wort gerungen ist". Weniger zufrieden war man in Bremerhaven mit der Lage des Bahnhofs in Geestemünde, der doch recht weit von der Geestebrücke entfernt war. Der Schienenstrang nach Bremerhaven sollte bis zum heutigen Übergang an der Ludwigstraße, wie die ganze Anlage, auf gemeinschaftliche Kosten erbaut werden, von da an, einschließlich der Eisenbahnbrücke über die Geeste, von Bremen allein. Bei diesem

Brückenbau wurde übrigens das Geestebett verlegt, indem die Schleife um die Geesthelle etwas verkürzt wurde. So konnte die Brücke im Trocknen erbaut werden, und erst nachher wurde das neue Flußbett darunter hergeleitet, während das alte verschlickte. Im Laufe des Jahres 1861 waren sämtliche Arbeiten beendigt, und am 23. Januar 1862 wurde die Bahn eröffnet, zwar ohne jede Feierlichkeit, aber doch gerade in diesem Augenblick zur besonderen Befriedigung der Bremer und Bremerhavener. Denn es herrschte strenger Frost, die Weserschiffahrt hatte eingestellt werden müssen, und damit war also jeder Schnellverkehr zwischen Bremen und seiner Hafenstadt wieder einmal unmöglich gemacht. Um so mehr hatte man Grund, sich darüber zu freuen, daß man diese von jeder Witterung unabhängige, sichere und gute Verbindung, die seit mehr als 35 Jahren projektiert war — sie kam ja schon in dem Vertrage von 1827 vor —, nun endlich erhalten hatte.

Erweiterungen der Stadt und der Häfen

Damals war auch die „Arealfrage" bereits erledigt — und zwar, weil man sich in Bremen schließlich doch zu dem ehemals als „zu grob" verworfenen Tone des Senators Gildemeister ermannt hatte. Aber man hatte es inzwischen, ebenso wie der Lloyd, doch aufgeben müssen, einen schon seit Jahren erwogenen Plan, wie ursprünglich beabsichtigt, bis zur Beendigung der Verhandlungen mit Hannover zurückzustellen. Es handelte sich um die Vergrößerung des Neuen Hafens nach Norden hin, die ja bereits 1851 beschlossen worden war. Man hatte die Einfassungsmauern schon gebaut, die Krähne errichtet, die Ausgrabung des Bassins aber noch nicht vorgenommen, weil die Erde zu dem neuen Weserdeich verwandt werden sollte, mit dem man aber erst beginnen konnte, wenn man wußte, wie die neue Grenze verlaufen würde. So hatte man die Ausführung von Jahr zu Jahr verschoben und statt dessen andere notwendige Arbeiten erledigt. 1854/55 war am Eingang des Neuen Hafens der große, nach dem Entwurf von Simon Loschen in gotischen Formen gehaltene Leuchtturm, mit dem dazugehörigen Hause — zunächst für Wohnungen der Schleusenwärter, eines Baubeamten, Bureaus u. dergl. bestimmt — erbaut worden. In denselben Jahren bekam der Baurat van Ronzelen den Auftrag zu einem weit bedeutenderen, für die damalige

Zeit ganz außerordentlichen Werke: es sollte auf dem Hohen Weg an einer Stelle, wo bis dahin nur eine Bake, die sogenannte Bremer Bake, gestanden hatte, ein großer massiver Leuchtturm errichtet werden, der zugleich auch das bis dahin dort stationierte Leuchtschiff ersetzen sollte. Unter großen Schwierigkeiten — man hatte viel unter schweren Sturmfluten zu leiden — wurde der Bau, der trotzdem nur 74 000 Taler kostete, in den Jahren 1855/56 vollendet. Am 1. Dezember 1856 brannte zum erstenmal das Licht des neuen Leuchtturms.

Als nun 1857 der Norddeutsche Lloyd gegründet wurde und die Schiffe, die nach der Weser kamen, ständig an Zahl und an Größe zunahmen, auf eine baldige Verständigung mit Hannover aber immer noch nicht zu rechnen war, entschloß man sich denn doch, die bisher verschobene, allmählich aber dringend notwendig gewordene Vergrößerung des Neuen Hafens endlich vorzunehmen. Es kam noch eine andere Erwägung hinzu. Die Westseite des Alten Hafens hatte immer noch die alte Holz- und Faschineneinfassung von 1830 her, die im Laufe der Zeit so baufällig geworden war, daß van Ronzelen die Verantwortung für einen etwaigen Einsturz ablehnte. Man mußte sie also erneuern und nahm dabei in Aussicht, das Bassin, das sich allmählich als recht schmal erwiesen hatte, wesentlich zu verbreitern. Für die Zeit dieses Umbaues mußte man dann aber ein anderes Bassin von genügender Größe zur Verfügung haben. So wurde 1858 die weitere Ausgrabung des Neuen Hafens vorgenommen. Er reichte jetzt bis dahin, wo heute das Lloyddock anfängt. 1860—1862 folgte die Erweiterung des Alten Hafens. Er erhielt in seinem größten Teile das Doppelte der ursprünglichen Breite und an allen Seiten Ufermauern. Gleichzeitig wurde der Weserdeich um etwa 100 m nach Westen verlegt, die Eisenbahnanlage an beiden Bassins ausgeführt und eine Reihe von Güterschuppen, die mit den neuesten Einrichtungen, hydraulischen Krähnen usw. versehen wurden, erbaut. Sie wurden gleich bei Eröffnung der Eisenbahn, obwohl noch nicht ganz vollendet, bereits auf das stärkste benutzt. Die damalige Stockung der Weserschiffahrt — infolge des Frostes — führte zu „ganz enormen Verladungen", wie die Weser-Zeitung berichtete, und mit Befriedigung stellte man fest, daß Bremerhaven durch diese neuen Anlagen, die „zu den großartigsten und zweckmäßigsten ihrer

Art" gehörten, jetzt in den Stand gesetzt sei, „der Konkurrenz seines nachbarlichen Rivalen, der übrigens auch die anerkennenswertesten Anstrengungen zu seinem Emporkommen macht, getrost entgegenzusehen".

Nur eins fehlte noch, um Bremerhaven „in einem würdigen Lichte erscheinen" zu lassen: nämlich eine moderne Beleuchtung. Aber das lag daran, daß die Erweiterung des Bremerhavener Gebietes, ohne die der Bau der Gasanstalt nicht möglich war, erst ganz vor kurzem zustande gekommen war. Ja, es hatte sogar, außer der bremischen Grobheit, erst noch der Einmischung einer europäischen Großmacht bedurft, um Hannover endlich zur Erfüllung seiner Pflicht zu veranlassen. Das hing folgendermaßen zusammen. Als die hannoversche Regierung sich 1859 endlich, nach dreivierteljähriger Beratung über den bremischen Antrag von 1857 zu Verhandlungen bereit erklärte, da fühlte sie allerdings allmählich, wie Duckwitz tröstlicherweise im Senat berichten konnte, „die moralische Verpflichtung", die Angelegenheit jetzt zum Schluß zu bringen. Aber das hinderte sie gar nicht, noch einmal wieder neue Schwierigkeiten zu machen. Diesmal handelte es sich um militärische Dinge. Vielleicht haben die Ereignisse von 1859 dazu beigetragen, das Interesse dafür zu beleben. In diesem Jahre brach der Krieg zwischen Österreich und Frankreich aus, und auch für Deutschland bestand die ernste Gefahr, in den Kampf mit hineingezogen zu werden. Da erinnerte sich Hannover seiner Verteidigungspflichten an der Nordseeküste und ließ auch in Bremerhaven an der Batterie von 1849 einige Verstärkungen vornehmen. Bremen benahm sich großzügig und sah nicht allzu ängstlich darauf, ob auch einmal ein Quadratfuß bremischen Gebietes dabei mit in Anspruch genommen würde. Nun hatte sich dabei wohl herausgestellt, daß auch diese sogenannte Dockbatterie nicht allzu leistungsfähig war, und so erklärte Hannover jetzt, es müsse in dem neu abzutretenden Gebiet noch ein weiteres Fort erbauen. Das Recht dazu hatte es ja auf Grund seiner Militärhoheit. Auch sollte das dafür nötige Land nicht in die 60 Morgen eingerechnet werden. Wohl aber sollte um das Fort herum ein Gebiet von etwa 18 Morgen als Fortrayon behandelt werden, also von größeren, festen Bauten frei bleiben, und dieses Stück sollte allerdings von den 60 Morgen abgehen, so daß Bremen in Wirklichkeit nicht



Strandhalle mit Leuchtturm am Neuen Hafen

viel mehr als 40 Morgen zur unbeschränkten Verfügung erhalten hätte. Darauf weigerte sich natürlich der Senat einzugehen und verlangte zum mindesten eine bedeutende Verkleinerung des Fortrayons. Die Beratungen, die darüber im Schoße der hannoverschen Regierung gepflogen wurden, gingen in dem üblichen Tempo vor sich. Da verlor endlich, Anfang Januar 1861, sogar der Bremer Senat die Geduld. In seinem Auftrage fragte Duckwitz an, ob Hannover bereit sei, noch im Laufe des Januars den vor zehn Jahren abgeschlossenen Vertrag ohne neue erschwerende Bedingungen zu erfüllen; wenn das nicht der Fall sei, so werde Bremen die Entscheidung des Streites durch den Bundestag beantragen. Der hannoversche Kommissar, Oberst Schomer, an den sich Duckwitz gewandt hatte, versuchte noch einmal zu beschwichtigen. Aber diesmal blieb der Senat fest. Hannover ließ, um das Dekorum zu wahren, die Frist verstreichen — aber dann gab es nach. Denn inzwischen war die Sache, wie Gildemeister schrieb, „piquant" geworden: die englische Regierung hatte sich eingemischt.

Es waren zu dieser Zeit Verhandlungen im Gange über die Ablösung des Elbzolls bei Stade, der 40 Jahre nach der Aufhebung des Elsflether Zolles, seines Gegenstückes, noch immer die Seeschiffahrt belästigte. Nachdem wenige Jahre vorher die Weserzölle, der Sundzoll und andere mittelalterliche Verkehrsbeschränkungen endlich gefallen waren, hatte nun auch Hannover den modernen wirtschaftlichen Forderungen und dem Drängen der Seemächte Rechnung tragen müssen und sich zum Abkauf des Zolles für 3 100 000 Taler bereit erklärt. Diese Summe sollten die in Betracht kommenden Staaten je nach ihrer Beteiligung an der Elbschiffahrt aufbringen. Bremen, auf das 40 000 Taler entfielen, weigerte sich nun, den Betrag zu bezahlen, solange Hannover nicht seine Verpflichtungen bei Bremerhaven erfüllt habe. Dadurch kam die Angelegenheit ins Stokken, und das war nicht nur den Hamburgern, sondern vor allem auch den Engländern, deren Handel mit Hamburg ja sehr bedeutend war, unangenehm. Eines Tages fragte nun Lord Wodehouse — damals Unterstaatssekretär im Auswärtigen Amt, später als Graf von Kimberley lange Kolonialminister — im Salon bei Lady Palmerston den hanseatischen Gesandten Rücker nach den Gründen des bremischen Widerstandes. Rücker gab die nötige Aufklärung. Darauf holte Lord

Wodehouse sofort den ebenfalls anwesenden hannoverschen Gesandten Grafen Kielmannsegge herbei und stellte ihn, wie Rücker nach Bremen berichtete, darüber zur Rede, „wie es möglich sei, daß eine Regierung wie die hannoversche sich ihren Verpflichtungen und ratifizierten Verträgen in solcher Weise entziehe. Graf Kielmannsegge suchte die Sache ins Lächerliche zu ziehen, aber es half ihm nichts, zu behaupten, daß es heutzutage à l'ordre du jour sei, Verträge nicht zu halten; denn Lord Wodehouse entgegnete ihm scharf, wenn eine Regierung Gründe habe, ihre Entbindung von einem Vertrage zu wünschen, so sei der einzige im Frieden zulässige anständige Weg, einen neuen Vertrag zu vereinbaren". Lord Wodehouse schickte sofort eine Depesche an den englischen Gesandten in Hannover. Das geschah Anfang März. Zehn Wochen später war die Sache erledigt, der Vertrag unterschrieben und ratifiziert. Übrigens erfuhr man bei dieser Gelegenheit, daß der Minister von Borries, der Protektor Geestemündes — er war selbst in Dorum geboren —, die eigentliche Seele des Widerstandes gegen die Abtretung gewesen war. Der hannoversche Minister des Auswärtigen hatte ihn selbst schon darauf aufmerksam gemacht, daß die „Reputation" der Regierung darunter leiden würde, wenn man den Vertrag nicht erfülle. Aber Borries war hartnäckig geblieben, bis er nun endlich zum Nachgeben gezwungen war. Man verfehlte hannoverscherseits nicht, Bremen gleich nach Abschluß des Vertrages an die Zahlung der 40 000 Taler zu erinnern, und der Senat vergalt nicht Gleiches mit Gleichem, sondern gab durch sofortige Erledigung der Angelegenheit einen handgreiflichen Beweis dafür, daß der „Geschäftsgang" in Bremen erfreulicherweise etwas rascher funktionierte als in Hannover.

Das neu erworbene Gebiet hatte eine Größe von 79½ Morgen (= 21 ha). Hannover hatte also doch etwas mehr als die 60 Morgen, zu denen es verpflichtet war, abgetreten, und zwar als Entschädigung dafür, daß etwa 15 Morgen des neuen Areals als „Fortrayon" nicht unbeschränkt verwendbar sein würden. Auch war berücksichtigt worden, daß Bremen 1856 beim Fort Wilhelm 8 Morgen zu einem Exerzierplatz für die Besatzung an Hannover zurückgegeben hatte. Da gleichzeitig durch den Bau einer Ufermauer an der Geeste etwa 3 Morgen gewonnen wurden, so betrug der Gesamtumfang des Bremerhaven-Gebietes, unter Zugrundelegung des Vermessungsergeb-

nisses von 1854, jetzt 469 Morgen 85 Quadratruten calenbergischen Maßes (= 123 ha). Die neue Grenze verlief sehr unregelmäßig. Sie reichte im Westen nicht bis an die Weser, sondern zog sich auf der Kappe des neu anzulegenden Deiches entlang, der übrigens noch 65 m weiter östlich lag als der heutige. Sie ging dann um die Innenseite des neu zu erbauenden Forts herum, das an der südwestlichen Ecke des alten Kaiserhafens stand; es blieb also außerhalb des bremischen Gebietes, aber innerhalb des Deiches, der es, ähnlich wie beim Fort Wilhelm, halbkreisförmig umschloß und dann in östlicher Richtung auf den alten Leher Weserdeich zu lief, der etwas östlich der heutigen Barkhausenstraße lag. Von der Stelle, wo der alte und der neue Deich zusammentrafen — etwa 150 m nach Norden zu von der Ecke der Barkhausen- und Schleusenstraße entfernt —, bildete ein neu zu errichtender Schlafdeich, der die heutige Kaiserstraße etwa bei der Kreuzung mit der Schleusenstraße schnitt, in gerader Linie die Grenze bis zur jetzigen Pestalozzischule an ihrer südöstlichen Ecke. Von dort bog sie nach Süden um, durch den heutigen Krankenhausgarten hindurch, so daß der jetzt bremische Vorsprung nach der Hafenstraße hin noch ausgeschlossen war, und traf dann auf die noch gegenwärtig bestehende Grenze, die das zu Lehe gehörige Gebiet der Kurfürsten-, Kronprinzen-, Rutenberg- und Hannastraße umgeht und bei dem Platz vor der Maschinistenschule auf die alte Grenze von 1827 stößt. In der Hannastraße stehen noch heute die vor 100 Jahren gesetzten Grenzsteine. Da aber die Zollüberwachung dieser vielfach gebrochenen Linie sehr schwierig gewesen wäre, wurde die Zollgrenze an den neuen Schlafdeich verlegt. Von der Hafenstraße ging sie zur Geeste hinüber, folgte deren Lauf um die Geesthelle herum bis zur Eisenbahnbrücke und schloß dann auch Geestemünde, das ebenfalls Freihafen blieb, aus dem Zollgebiet aus. Damit war auch ein Teil der Leher Feldmark in das Zollausland verlegt; es war das heute noch so genannte Leher „Freigebiet".

Die unter solchen Mühen zustande gekommene Erweiterung des Bremerhaven-Gebietes — die erste, wenn man von den kleinen Grenzberichtigungen im Jahre 1829 absieht, aber glücklicherweise auch die letzte, um die man sich mit Hannover herumstreiten mußte — war nicht allzu bedeutend. Immerhin reichte sie aus, um wenigstens die nächsten Wünsche für Stadt- und Hafenerweiterung zu be-

friedigen. Der Plan, in dem neuen Gebiet, innerhalb des Fortrayons, einen Friedhof anzulegen, wurde zwar nicht ausgeführt; es wäre auch wohl dort in der Nähe der Häfen ein allzu ungeeigneter Platz gewesen. Aber es war doch nun endlich für die Gasanstalt Raum gewonnen, und vor allem konnte jetzt an den weiteren Ausbau der Häfen gedacht werden. Es war nämlich beabsichtigt, bei dem bereits begonnenen Umbau des Alten Hafens den Holzhafen, der sich bis zur späteren Lloydstraße erstreckte, zuzuschütten, da er den Weg zum Neuen Hafen versperrte. Zum Ersatz dafür sollte nun ein Holzhafen im Anschluß an das neue Bassin angelegt werden. Die ausgegrabene Erde konnte dann für den neu zu errichtenden Weserdeich verwandt werden. Diese Arbeiten wurden in den Jahren 1862/1863 ausgeführt. Der neue Holzhafen reichte schon beinahe ebenso weit, wie sich heute der Neue Hafen erstreckt, nur war er mit etwa zwei Dritteln seiner Länge erheblich schmaler. Da kurz vorher der Alte Hafen verbreitert, 1858 der Neue Hafen bedeutend vergrößert worden war, so hatte sich der Umfang der Bremerhavener Häfen innerhalb von fünf Jahren beinahe verdoppelt. Nimmt man hinzu, daß in denselben Jahren die — für die damalige Zeit großartigen — Eisenbahnanlagen fertiggestellt waren, so kann man den Stolz der Bremer auf ihren Seehafen wohl verstehen und ebenso die Befriedigung darüber, daß man nun die Konkurrenz des 1863 eröffneten Geestemünder Hafens nicht zu fürchten brauchte. Man stöhnte freilich auch sehr über die hohen Kosten, die Bremerhaven verursache. In jeder Bürgerschaftssitzung, in der die Bewilligung neuer Ausgaben beantragt wurde, hatte man Bedenken über Bedenken, stimmte dann aber schließlich den Vorschlägen der Deputation meistens zu.

Man durfte dafür das Bewußtsein haben, daß man in dieser Zeit wirklich viel für Bremerhaven getan hatte. Auch neben den Hafenbauten war noch allerlei geschehen. 1859 war der Torfplatz an der Geeste oberhalb der Fähre gepflastert worden, der namentlich für den Verkehr der Torfschiffe immer wichtiger geworden war. Im folgenden Jahr war dann am Eingang in die Geeste die Ufermauer errichtet worden, die Hannover schon durch den Vertrag von 1851 gestattet hatte und die nun endlich an Stelle der bisherigen recht primitiven Vorrichtungen den Flußdampfern einen sicheren und bequemen Anlegeplatz bot. 1859 war endlich auch nach langen Verhandlungen der

Bau eines neuen Amtshauses an der Karlsburg — des jetzigen Amtsgerichts — bewilligt worden. Denn das erste 1830 errichtete Amtsgebäude war für den sehr vergrößerten Geschäftsumfang allmählich doch völlig unzureichend geworden. Da von den vier zur Verfügung stehenden Räumen zwei „eigentlich nicht Zimmer, sondern Löcher" zu nennen waren, so hatten sich Zustände herausgebildet, die selbst von der sparsamen Bürgerschaft als „haarsträubend" bezeichnet wurden. An Dienstagen, wenn Gericht gehalten wurde, mußte der größte Teil des Publikums draußen warten oder aber sich der Gefahr aussetzen, mit „Vagabunden und Verbrechern" in allzu unliebsame Nähe zu kommen. Das neue Gebäude wurde gleich groß genug angelegt, so daß man für lange Jahre Platz hatte. Die Zunahme der Geschäfte hatte bereits 1854 die Anstellung eines zweiten Beamten nötig gemacht. Später waren zeitweise sogar drei beschäftigt. 1862 erwies sich ein zweiter Hafenmeister und ebenso ein zweiter Baubeamter als nötig. Auch das Postpersonal mußte vermehrt werden.

Gleich nach Abschluß des Vertrages von 1861 konnte nun endlich auch mit der dringend nötigen Erweiterung der Stadt nach Norden zu begonnen werden. Zunächst wurden die Grüne und die Lange Straße bis zur Leher Chaussee verlängert, die damals ja noch von der Keilstraße ab diagonal zu den jetzigen Straßenrichtungen verlief. Dann entstanden die Rampen- und die Jacobstraße, diese ursprünglich scherzhafterweise so genannt, weil Jacob van Limbeck und Jacob Eits dort am meisten gebaut hatten. Zwischen Rampen- und Jacobstraße wurde im folgenden Jahre die Sielstraße angelegt und bis zu der ebenfalls neuen Bahnhofs- (jetzt Hanckes-) Straße — also noch über das heutige Postgebäude hinweg — durchgeführt. Gleichzeitig wurde das Stück der Leher Chaussee von der Keil- bis zur Rampenstraße aufgehoben. So erfolgte die fernere Erweiterung nun ebenfalls größtenteils in regelmäßigen Vierecken. Nur im Osten des neuen Gebietes machte die schräge Richtung des Geestedeiches ein Abweichen von dem strengen Schachbrettmuster nötig. Um die Baublöcke nicht zu groß werden zu lassen, schob man an einzelnen Stellen schmalere Straßen ein, so die Anker-, Baum-, West- und Schmale Straße. Damit auch die Schönheit nicht zu kurz kam, schlug die Deputation 1864 vor, daß an Stelle der wegfallenden Leher Chaussee, die ja eine schöne Allee gewesen war, einige andere Straßen

mit Bäumen bepflanzt würden, und empfahl dafür die Leher Straße — die zum 1. Mai 1864 auf Anregung des Gemeinderates in Bürgermeister-Smidt-Straße umgetauft wurde —, die Deichstraße von der Keilstraße ab und die neue Straße, die vom Grenzübergang, dem heutigen Siegesplatz, ab nach dem Neuen Hafen führen sollte, die heutige Lloydstraße, damals zunächst Schleusenstraße genannt. Die Bürgerschaft hatte zwar wieder Bedenken, ob nicht die Bäume, wie einige Bremerhavener fürchteten, die Firmenschilder verdecken würden und ob die von einem Abgeordneten zur Sprache gebrachte Verbesserung der Luft durch die Bäume speziell für Bremerhaven notwendig sei, wo es doch genug frische Luft gebe; aber dann bewilligte sie die geforderten 741 Taler. 1868 war die südliche, 1871 die nördliche Seite der Schleusenstraße, die inzwischen in Allee umgetauft war, vollständig gepflastert. 1872 erhielt sie den Namen „Lloydstraße"; der Siegesplatz hieß Leher Platz. In demselben Jahre hatte die Bebauung bereits die Nordseite der Lloydstraße erreicht. Die Grenz- und Gasstraße wurden neu angelegt, die sechs von Süden nach Norden führenden Straßen über die Lloydstraße verlängert, und endlich kam 1873 die Sonnenstraße hinzu, die dann mehr als zwanzig Jahre die Grenze des bebauten Gebietes gebildet hat.

Nicht ohne Schwierigkeiten war die Kanalisation der neuen Straßen zustande gekommen. Ein fertiger Plan dafür, von den Baukondukteuren Hanckes und Schweitzer, lag schon 1860 vor. Aber es dauerte acht Jahre, bis sich Stadt und Staat über die Verteilung der Kosten geeinigt hatten. Die Stadt lehnte die Übernahme ab mit der Begründung, daß das ganze neu zu erschließende Gelände noch dem Staate gehöre, also nur Staatsinteressen hier in Frage kämen. Seit 1860 nämlich wurden, im Gegensatz zu dem bis dahin üblichen Verfahren, erst die Straßen angelegt und dann die Bauplätze vergeben, deren Erwerber dann die Straßenherstellungskosten — ohne die Kanalisation — zu ersetzen hatten. So entstanden die Straßen allerdings auf staatlichem Grund und Boden; sobald sie aber bebaut waren, gingen sie in die Verwaltung der Stadt über. Erst 1868 kam man auf den eigentlich ziemlich nahe liegenden Ausweg, die Kosten gemeinsam zu tragen. Nun wurde endlich die Kanalisation für das Gebiet bis zur Lloydstraße 1869 ausgeführt und ebenso 1872/1873 für die nördlich davon gelegenen Straßen. Es wurden zwei neue

Hauptkanäle gebaut, einer durch die Siel- und einer durch die Lloyd- und Jacobsstraße. Beide führten vom Neuen Hafen nach dem Geestesiel. Da sie im Vergleich zum Puttkuhlenkanal kürzer waren, also ein relativ größeres Gefälle hatten, auch die vielen Krümmungen vermieden, so war hier die Spülwirkung erheblich besser als bei der alten Anlage. Mit Ausnahme einiger kleiner Strecken, die noch ohne Kanalisation blieben, wurden sämtliche Straßen nördlich der Keilstraße an die neuen Hauptkanäle angeschlossen. Für den damaligen Stadtbezirk war damit das Problem der Abwässerung in praktischer und befriedigender Weise gelöst.

ELFTES KAPITEL

VON DER REICHSGRÜNDUNGSZEIT BIS 1880

Wirtschaftliches und politisches Leben

In den 70er Jahren hat sich der Umfang und der Charakter der Stadt nicht wesentlich verändert. Der entscheidende Umschwung fällt in das Jahrzehnt von 1860 bis 1870. In dieser Zeit, die für ganz Deutschland eine Periode größter wirtschaftlicher und politischer Umwälzungen war, ist Bremerhaven eine moderne Stadt geworden. 1860 besaß es weder Eisenbahnverbindung noch Straßenbeleuchtung. Die Stadt hörte an der Keilstraße auf. Neben dem gemieteten Haus für die Bürgerschule und den privaten Mädchenschulen gab es ein einziges öffentliches Schulgebäude, das damals noch der Kirche gehörte. Eine politische Zeitung war noch nicht vorhanden. Am Anfang der 70er Jahre dagegen war das Straßennetz bis über die Sonnenstraße vollendet. Auf den Straßen, an den Häfen und in den Häusern hatte man Gasbeleuchtung. Man zählte drei öffentliche Schulhäuser; ein viertes, die heutige Goetheschule, wurde 1872 erbaut. Mehrere Zeitungen waren erschienen und bestanden zum Teil noch. Der Norddeutsche Lloyd hatte sich mächtig ausgedehnt und mit einem Stationsgebäude am Neuen Hafen und einem eigenen Trockendock — dem heutigen Lloyddock — die Reihe seiner großen Anlagen in Bremerhaven begonnen. Die Häfen waren modern ausgebaut, der Neue Hafen 1870/1871 abermals erweitert und der Bau eines dritten großen Hafens — jetzt Kaiserhafen I — für 1872 beschlossen. Die Einwohnerzahl, die 1850 schon 4000 erreicht und 1859 auf 6000 gestiegen war, hatte 1870 bereits 10 000 überschritten.

„Immer auffälliger tritt der städtische Charakter hervor", sagt Hermann Allmers schon 1857 in seiner später in das Marschenbuch aufgenommenen Beschreibung, die zuerst in der Augsburger „All-

gemeinen Zeitung" erschien. „Die kleinen Giebelhäuser, aus denen anfangs fast der ganze Ort bestand, werden nicht nur nicht mehr gebaut, sondern sogar zum Teil wieder eingerissen, und mit bewundernswerter Schnelligkeit erhebt sich dafür ein hohes stattliches Gebäude neben dem anderen, besonders noch Norden zu, wohin sich der Ort am meisten ausdehnt." Wenn er aber weiterhin von dem bedauerlichen „Mangel an architektonischem Wert" spricht — freilich ohne viel darüber zu klagen, denn die Kunst sei nun einmal „eine Blume, die ebenso wenig im Kohlenrauche eines Fabrikortes als im Teergeruch einer Hafenstadt zu gedeihen scheint" —, so sind wir doch heute geneigt, zu finden, daß die schmucklose Nüchternheit der damaligen Zeit immer noch besser war und zumal in einer so neuen Hafenstadt viel stilvoller wirkt als das schäbige Protzentum, das mit dem zunehmenden Reichtum um 1890 und 1900 in Bremerhaven, wie anderwärts in Deutschland, beliebt wurde. Was wir auf den Bildern aus den 60er und 70er Jahren sehen oder an den noch stehenden Häusern aus jener Zeit, die ja vor allem zwischen Keil- und Lloydstraße noch ziemlich zahlreich sind, das erscheint uns, die wir die Kaiserstraße kennen, durchaus nicht so unsympathisch, wie Hermann Allmers es fand.

Aber auch dieser alte Friese ist bereits etwas angekränkelt von dem modernen „amerikanischen" Geist, der ihn, wie er mit ungewohnter Heftigkeit sagt, in Bremerhaven „bald genug auf das widerlichste berührt". Auch er hat bereits Sinn für das Großartige der technischen Anlagen am Hafen; er bewundert den großen Verkehr und das schnelle Wachstum der Stadt, und schon sieht er — 1857 — voraus, daß die Verbindung Bremerhavens und Lehes „durch eine einzige Häuserstraße nicht mehr ferne sein dürfte". In der Tat zeigen uns die Karten deutlich, wie nicht nur Lehe, sondern auch auf der anderen Seite Geestemünde-Geestendorf — die beiden Orte waren ja ursprünglich getrennt — allmählich an Bremerhaven, den Mittelpunkt, heranrücken. Auch ihre Einwohnerzahlen stiegen in dieser Zeit sehr rasch. Bremerhaven hatte zunächst das ältere Lehe — und ebenso Geestendorf — sehr bald, schon 1840, überholt. Damals hatten beide an 2000 Einwohner. Auch in den nächsten Jahrzehnten wuchs Bremerhaven noch rascher als Lehe. Aber wenn seine Bevölkerung 1875 das Sechsfache der Zahl von 1840, also 12 000, betrug, so hatte

sie sich bei Lehe immerhin auch auf das Vierfache, auf 8000, vermehrt. Von da an ging die Zunahme in Lehe schneller. 1888 war Bremerhaven nur noch um 33% voraus (16 000 gegen 12 000). Sieben Jahre später (1895) hatte Lehe nicht nur den ersten, sondern auch den zweiten Nebenbuhler wieder überholt — es zählte damals 19 200 Einwohner gegen 18 400 in Bremerhaven und 17 400 in Geestemünde — und war damit zum größten der drei Unterweserorte geworden. Auch Geestemündes und Geestendorfs Aufblühen fällt in die 60er und 70er Jahre. Beide haben zwischen 1860 und 1880 ihre Einwohnerzahlen verdoppelt, wobei wiederum das ältere Geestendorf doppelt so groß war wie der jüngere Hafenort; 1880 finden wir die Zahlen 8400 und 4200. Es wohnten in diesem Jahre rund 36 000 Menschen an der Stelle, wo es ein halbes Jahrhundert vorher nur zwei kleine Dörfer mit zusammen höchstens 3000 Einwohnern gegeben hatte. Durch die Gründung des Bürgermeisters Smidt war an der Unterweser eine Stadt entstanden, die bereits ein Drittel der Einwohnerzahl Bremens erreicht hatte.

Daß man in Bremerhaven zwar „nicht ein Konkurrent von Bremen", aber doch „ein gleichberechtigter Teil von ihm" werden wollte, das war ja schon 1862 in jener anonymen Schrift ausgesprochen worden, die aus dem Kreise einer vorwärtsdrängenden Opposition gegen die zu bescheidene Stadtobrigkeit heraus entstanden war. Es war dieselbe Zeit, in der auch politisch die Geister sich wieder zu regen anfingen. Die schwere Depression, die den Enttäuschungen von 1848/50 folgte, war überwunden. Man hoffte und arbeitete von neuem für die Einheit des Vaterlandes. 1859 hatte in Preußen mit der Regentschaft des späteren König Wilhelm die „neue Aera" begonnen. Die Einigung Italiens und die kriegerische Bedrohung von seiten Frankreichs in demselben Jahre wirkten von außen als mächtiger Ansporn. Der „Nationalverein" wurde begründet, um mit aller Kraft für den Zusammenschluß der deutschen Staaten unter preußischer Führung zu arbeiten. Von neuem regte sich das Interesse für eine deutsche Kriegsflotte. Überall wurden Geldsammlungen veranstaltet, auch in Bremen und Bremerhaven, die Nordseestaaten verhandelten über den Plan, und die Zeitungen waren voll von Artikeln darüber.

Der Nationalverein gewann auch im bremischen Staate sogleich eine zahlreiche Anhängerschaft, während die preußenfeindliche han-

noversche Regierung ihn natürlich aufs äußerste bekämpfte. Für Bremerhaven gab er den Anstoß dazu, daß die Stadt eine eigene politische Zeitung erhielt. Die ersten derartigen Pläne waren bereits im Jahre 1842 erwogen worden, hatten aber zu keinem Ergebnis geführt. In der ersten Hälfte der 50er Jahre wurde dann der „Mittheiler an der Unterweser" begründet, der von P. F. Lamberti redigiert und gedruckt wurde. Er erschien zweimal in der Woche, war jedoch wesentlich Anzeigenblatt und brachte als Text nur Erzählungen, Anekdoten u. dergl. Gleichzeitig entstand in Lehe die „Provinzial-Zeitung", die sich von Anfang an auch gleich mit Politik beschäftigte und unter dem veränderten Namen „Wesermünder Neueste Nachrichten" (seit 1926) noch heute besteht. Sie ist also die bei weitem älteste von den heutigen drei Zeitungen der Unterweserstädte. Da die „Provinzial-Zeitung" die Politik natürlich wesentlich im hannoverschen Sinne behandelte, also antibremisch und antipreußisch, so unternahm es Lamberti, sein Anzeigenblatt in eine politische Zeitung umzuwandeln, die die Bremerhavener Interessen und zugleich das Programm des Nationalvereins vertreten sollte. Seit dem 11. Dezember 1861 erschien daher statt des „Mittheilers an der Unterweser", ebenfalls zweimal wöchentlich, das „Volksblatt an der Nordsee". Aber die Sache ging, wie es schien, nicht besonders gut. Schon 1863 wurde der Name wieder geändert in „Volksblatt an der Weser", und bald darauf wurde es wieder anderthalb Jahre lang reines Anzeigen- und Unterhaltungsblatt. Zwar kam seit April 1865 die Politik wieder zu ihrem Rechte; aber der 1866 unternommene Versuch, die Zeitung täglich erscheinen zu lassen, mußte nach drei Monaten schon wieder aufgegeben werden. 1869 ging das „Volksblatt an der Weser" ein. Sein Nachfolger wurde die schon 1866 entstandene „Nordsee-Zeitung", die sich länger als 30 Jahre gehalten hat und sich schließlich, als in Bremerhaven die „Nordwestdeutsche Zeitung" gegründet war (1895), mit der „Provinzial-Zeitung" vereinigte.

Das „Volksblatt" befleißigte sich eines sehr scharfen Tones gegen alle wirklichen und angeblichen „Feinde des Volkes", lag häufig in Fehde mit der „Provinzial-Zeitung" und beschäftigte sich natürlich auch sehr viel mit kommunalen Angelegenheiten. Seitdem der Gemeindeausschuß im Februar 1862 auf den Antrag des demokratischen Führers Weymann die Öffentlichkeit der Sitzungen be-

schlossen hatte, konnte die Presse Berichte darüber bringen. Mit welcher Leidenschaft man die damit gegebenen Möglichkeiten der öffentlichen Debatte ergriff, zeigen die vielfachen Parteistreitigkeiten, die, wie schon berichtet, gerade in diesem Jahre 1862 die Bevölkerung Bremerhavens erregten. Mochte nicht weniges daran recht unerfreulich sein, so wurde doch andererseits auch dadurch deutlich, wie sehr die Anteilnahme am öffentlichen Leben in diesen Jahren gewachsen war. Man konnte auch wirklich nicht mehr behaupten, daß diese Aufmerksamkeit sich nicht gelohnt, daß es nichts Interessantes in der großen Politik gegeben hätte. Seit dem Herbst 1862 stand an der Spitze der preußischen Regierung der Mann, der schon seit Jahren durch seine großartige Eigenwilligkeit die Politiker beschäftigt und beunruhigt hatte. Wenn auch noch kaum jemand das Ziel und den Sinn seiner ungewöhnlichen und oft brutalen Politik zu begreifen vermochte: so viel ahnte man doch dunkel, daß hier eine mächtigere Kraft wirksam war als die erbärmliche Mittelmäßigkeit, die sich bis dahin in der deutschen Politik breit gemacht hatte. Schon wagte doch vielleicht mancher zu glauben, daß dieser Herr von Bismarck einmal zum deutschen, ja europäischen Gegenspieler des dritten Napoleon heranwachsen könnte, der zu jener Zeit von Frankreich aus den Schiedsrichter Europas zu spielen wünschte. Das deutsche Nationalfest von 1859, der 100. Geburtstag Schillers, war trotz des politischen Beiklangs doch noch eine halb unpolitische Feier des Volkes der Dichter und Denker gewesen. Bei dem zweiten Fest, am 18. Oktober 1863, dem 50. Gedenktag der Leipziger Schlacht, war man schon mitten drin in dem Kampf um die deutsche Einigung. Auch Bremerhaven wollte an diesem Tage nicht zurückstehen. Carsten Greve, der andere Demokratenführer neben — oder auch vor — Weymann, und seine Freunde hatten auf dem Marktplatz ein hohes, schön verziertes Gerüst aufgestellt, auf dem oben ein großer Zylinderhut angebracht war. Erklärende Inschriften besagten, was das Ganze zu bedeuten hatte. „Alle unter einen Hut!“ las man da, und an einer anderen Stelle stand der schöne Vers:

„Symbolisch ist hier aufgestellt,
Wonach wir alle ringen,
Und wenn euch dieser Plan gefällt,
Helft bauen und vollbringen!“

Die alten Leute mochten wohl die Köpfe schütteln über diesen Einfall — „Carsten will Ulenspegel sin Geburtstag fiern", hieß es bei ihnen —, aber es steckte doch eine wahrlich berechtigte und auch mächtige Bewegung dahinter. Und das Schicksal erwies diesmal dem deutschen Volke die Gnade, die es ihm nicht oft vergönnt hat: daß es ihm einen Mann schenkte, der die Bewegung zum Ziele zu lenken und zu beherrschen verstand.

In demselben Herbst tauchte von neuem die nationale Frage auf, die schon 1848 das ganze Volk leidenschaftlich bewegt hatte: der Streit um Schleswig-Holstein. Und mit dem Kampfe, der bald darauf ausbrach, und der Befreiung der Herzogtümer von der dänischen Herrschaft begann 1864 die kriegerische Periode der deutschen Einigung. Aber während sich zu Lande diesmal in glänzenden Waffenerfolgen die Überlegenheit vor allem des preußischen Heeres offenbarte, bestand zur See immer noch — oder auch wieder! — die beschämende Wehrlosigkeit von 1848. Wieder wie damals war in Ost- und Nordsee der deutsche Handel fast schutzlos der dänischen Kaperei preisgegeben. Nur für die Lloyddampfer, die nach Amerika fuhren, hatte die Regierung der Vereinigten Staaten durchgesetzt, daß sie unbehelligt bleiben sollten. Hannover erbaute in diesem Jahre an der Nordgrenze die Befestigung, zu der es sich in dem Vertrage von 1861 das Recht vorbehalten hatte, das sogenannte Turmfort. Auch Österreich erinnerte sich diesmal der Schutzverpflichtung, die ihm als deutscher Präsidialmacht oblag, und schickte einige Kriegsschiffe unter dem Kommando des Admirals Tegethoff aus, die nach langer Fahrt Ende April in der Nordsee eintrafen. Am 9. Mai kam es sogar zu einem kleinen Gefecht bei Helgoland, an dem auch einige preußische Schiffe teilnahmen. Es war aber nicht erfolgreicher als das der deutschen Flotte unter Brommy 15 Jahre zuvor. Die Schrauben-Fregatten „Schwarzenberg" und „Radetzky" lagen dann längere Zeit im Geestemünder Hafen, und die österreichischen Marineoffiziere erregten die Bewunderung der Bremerhavener. Als aber ein Stadtvater in öffentlicher Gemeindeausschußsitzung höchst despektierlich von den „Panduren und Kroaten" sprach, die die Gegend nicht eben sicherer machten — in Wirklichkeit waren es hauptsächlich Italiener —, wäre es darum beinahe zu diplomatischen Verwicklungen zwischen Bremen und Österreich gekommen.

Neue Erweiterungspläne

Viel bedeutungsvoller wurde für Bremerhaven der Krieg, der nach kurzer Ruhepause 1866 zwischen Preußen und Österreich ausbrach. Zunächst betraf er Bremerhaven unmittelbar; denn Bremen hielt zu Preußen, Hannover aber zu Österreich. Da jedoch Hannover für den ganzen Norden seines Landes auf jeden Widerstand verzichtete, so kam es zu keinerlei kriegerischen Ereignissen. Völlig friedlich — und mit außerordentlicher Schnelligkeit vollzog sich der Besitzwechsel. Am 16. Juni erhielt Hannover die Kriegserklärung, am 17. war die Hauptstadt besetzt, am 19. nachmittags 4 Uhr wehte auch auf dem Fort Wilhelm in Bremerhaven die preußische Flagge, und auf der Reede lagen die preußischen Kriegsschiffe „Arminius", „Loreley" und „Jade". Aber den welfischen Kronschatz konnten sie nicht mehr anhalten: er war bereits von Geestemünde aus nach England in Sicherheit gebracht. Auf dem Fort Wilhelm wollte der Kastellan Herbst, der nach dem Abzug der Truppen allein zurückgeblieben war, die hannoversche Waffenehre dadurch retten, daß er dem Einlaß begehrenden Feinde erklärte, nur über seine Leiche führe der Weg ins Fort. Aber der preußische Hauptmann war so wenig militaristisch, daß er dem alten Herrn freundlich entgegnete, er zöge eine Besitznahme ohne Blutvergießen vor, wodurch denn, wie es schien, der Preußenhaß des Kastellans etwas besänftigt wurde. Offenbar hat sich, wie im übrigen Hannover, so auch an der Unterweser ein großer Teil der Bevölkerung über die preußische Eroberung nicht sonderlich erregt. Auch in Lehe gab es Leute, die die hannoversche Mißwirtschaft so gründlich satt hatten, daß sie sogleich die preußische Fahne heraushängten.

Aufrichtig und ungeteilt war natürlich die Freude in Bremen und Bremerhaven. Man wußte ja freilich noch nicht, wie sich der neue Nachbar benehmen werde. Aber das durfte man sich doch von vornherein sagen: schlimmer konnte es wenigstens nicht werden. Und zunächst erhoffte man natürlich eine entschiedene Wendung zum Besseren. Die Preußen waren noch keine drei Tage im Lande, da beantragte der Amtmann Gröning bereits beim Senat, er möge Schritte unternehmen, um mit Hilfe der preußischen Regierung die Beseitigung der hannoverschen Befestigungen sowie die Regulierung mehrerer anderer für Bremerhaven und die kommerziellen Interessen

Bremens wichtigen Angelegenheiten zu erreichen. Drei Wochen später folgte der Gemeinderat mit einem ausführlichen Memorandum, das dieselben Wünsche vorbrachte. Diese Erinnerungen von seiten Bremerhavens waren kaum nötig. Bereits acht Tage nach der Schlacht bei Königgrätz hatte der Senat einen besonderen Gesandten nach Berlin geschickt, um durch ihn eine günstige Regelung aller bisher zwischen Hannover und Bremen bestehenden Streitfragen zu betreiben. Man hatte keinen Senator dazu gewählt, sondern den führenden bremischen Kaufmann H. H. Meier. Noch war es ja nicht entschieden, ob Hannover selbständig weiter bestehen oder ganz annektiert werden würde. Um so mehr hatte man Grund, sich für alle Fälle frühzeitig zu sichern. Einige Wünsche konnten freilich von vornherein aus den Verhandlungen ausscheiden, da ihre Regelung in Zukunft unter die Kompetenz der geplanten neuen Bundesgewalt fallen und nicht mehr den Einzelstaaten überlassen bleiben sollte. Dazu gehörten die Erleichterungen im Zoll- und im Telegraphenwesen. Hannover hatte bis dahin für Bremerhaven hartnäckig jede Vereinfachung der Zollabfertigung verweigert und solche Vergünstigungen allein seinem eigenen Hafenplatz Geestemünde vorbehalten. Noch schlimmer war es, daß nach der Eröffnung der Eisenbahn die allgemeine Telegraphenstation in Bremerhaven aufgehoben und von dort aus nur ein Verkehr nach Bremen gestattet war, während alle weitergehenden Telegramme in Geestemünde aufgegeben werden mußten. Es entstanden so, vor allem für die Empfänger im Binnenlande, die Geestemünde als Abgangsstation angegeben sahen, vielfache Irrtümer und Unzuträglichkeiten. Diese Dinge mußten sich bei der Konstituierung des neuen Norddeutschen Bundes von selbst erledigen.

Schwieriger war schon die Frage der Militärhoheit. Mochte sie nun an den Bund oder an Preußen kommen, auf jeden Fall mußte verhindert werden, daß der Nachfolger Hannovers sich weiterhin dieses Mittels zur Niederhaltung Bremerhavens bedienen konnte. Zu diesem Zwecke war also zunächst die völlige Beseitigung der Befestigungen zu erstreben. Man wies darauf hin, daß es eine „Barbarei" gewesen sei, durch die Anlage dieser Werke den Hafen und die friedliche Stadt Bremerhaven feindlichen Beschießungen auszusetzen. Gildemeister erklärte in seiner Instruktion für H. H. Meier mit Recht, daß es schon 1827 wohl nur „Rücksichten der Etikette" ge-

wesen seien, die Hannover veranlaßt hätten, sich die Militärhoheit zu reservieren, und er erinnerte daran, daß man in den Kriegszeiten 1848/49 und 1864 nichts von einem wirklichen Schutz durch Hannover gemerkt hätte. Auch die gänzliche Wertlosigkeit der Forts vergaß man nicht zu erwähnen, und man konnte sich jetzt auf neue unverdächtige Zeugen berufen: die preußischen Offiziere, die nach Bremerhaven gekommen waren, hatten aus ihrer Meinung über diese Leistungen hannoverscher Armierungskunst kein Hehl gemacht. Sie hatten es auch nicht für zweckmäßig erachtet, dort weiter Besatzungen zu halten. Bereits Ende Juli waren die Werke desarmiert und völlig verlassen. Mit der Anerkennung der militärischen Bedeutungslosigkeit des Fort Wilhelm mußte dann natürlich auch das Verbot eines Verbindungskanals zwischen Altem und Neuem Hafen fallen.

Weitere Wünsche betrafen außer dem Bau der geplanten Paris-Hamburger Bahn — die Hannover an Bremen vorbei über Sebaldsbrück führen wollte! — die Ausdehnung der bremischen Hoheit bis zur Mitte der Weser und der Geeste, die Anlage eines Personenbahnhofs in Bremerhaven und eine neue Vergrößerung des Gebiets, mindestens um die Ländereien, die bereits seit 1851 in bremischem Privatbesitz, von Hannover aber 1861 nicht mit abgetreten waren. Die beiden letzten Fragen waren auch für die Gemeinde von Bedeutung. Zumal die Bahnhofsfrage, wurde mit großer Leidenschaft erörtert. Man hatte sich an den Senat gewandt, Volksversammlungen wurden abgehalten und sogar eine Abordnung zu H. H. Meier geschickt, der sich damals auf seinem Besitztum in Harzburg aufhielt. Aber eine Entscheidung war natürlich in diesen Wochen der Umwälzung nicht so schnell zu erreichen. Noch weniger war das bei der zweiten Frage der Fall. Sie war vor allem deshalb von Wichtigkeit, weil Bremerhaven ohne Gebietserweiterung nicht zu dem immer noch fehlenden Friedhofe kommen konnte. Auch hier hatte Hannover bisher hindernd im Wege gestanden, indem es eine solche Anlage im Gebiete des Fortrayons nicht hatte zulassen wollen, weil ja die Grabsteine von einem angreifenden Feinde als Deckung hätten benutzt werden können! So war Bremerhaven in diesem Punkte immer noch auf die sonst längst gelöste kirchliche Verbindung mit Lehe angewiesen, die wegen der hohen Gebühren, die dort erhoben wurden, zu vielfachen Reibereien führte.



Alte Lloydhalle am Neuen Hafen



Neue Lloydhalle am Kaiserhafen

Aber nicht nur die Bremerhavener, sondern auch die Bremer selbst mußten sich gedulden. So schnell, wie man gehofft hatte, ließen sich die Dinge bei der Überfülle der Geschäfte, die jetzt in Berlin zusammentrafen, doch nicht erledigen, zumal da H. H. Meier die Verhandlungen durch einen neuen kühnen Plan komplizierte. Als es sich herausstellte, daß ganz Hannover preußisch werden würde, schlug Meier vor, man solle jetzt versuchen, alle Konkurrenzkämpfe an der Unterweser mit einem Schlage zu beseitigen, dadurch daß man ganz Geestemünde für Bremen erwerbe. Im Senat erschrak man, wie es schien, ein wenig über diese Idee. Man glaubte nicht recht an ihre Ausführbarkeit; freilich hatte Meier selbst keine allzu großen Hoffnungen auf Erfolg. Auch schreckte man vor den großen Kosten zurück — Meier hatte angefragt, ob man 2 Millionen Taler dafür geben wolle — und fürchtete überhaupt, sich mit so weitgehenden Forderungen bei Preußen unbeliebt zu machen. Man hielt es schließlich für ausreichend, wenn es sich ohne formelle Hoheitsabtretung ermöglichen ließe, daß die Geltung bremischen Rechtes — zumal in Handels- und Schiffahrtssachen — über Geestemünde ausgedehnt und auf diese Weise die wünschenswerte Einheit hergestellt werde. Doch ließ man dem Unterhändler volle Freiheit, und Meier entschied sich dafür, doch lieber gerade aufs Ziel loszugehen. Dem „Bremen, wes bedächtig", so schrieb er etwas später, als er weitere große Pläne entwickelte — er wollte die Bahn Hannover-Geestemünde, überhaupt fast alle Bremen berührenden Bahnen für den bremischen Staat erwerben —, müsse das mutigere „fortuna juvabit fortem" entgegengesetzt werden.

In den unverbindlichen Besprechungen, die nun in Berlin begannen, erhielt Meier zunächst die Auskunft, daß die Beseitigung der älteren Festungswerke und der militärischen Beschränkungen, sowie die Ausdehnung der bremischen Hoheit über die Hälfte der Weser und Geeste und über die schon im bremischen Privatbesitz befindlichen Grundstücke wohl keine Bedenken haben werde. Am 7. August glückte es ihm, Bismarck zu sprechen, freilich nur sehr kurz. Er fand ihn natürlich „mit Geschäften überhäuft", traf aber mit allen seinen Anliegen auf das „bereitwilligste Entgegenkommen". Über die Abtretung Geestemündes hatte Meier eine kurze Denkschrift ausgearbeitet, die er jetzt dem Ministerpräsidenten überreichte. Bismarck

versprach, sie sofort zum Bericht weiterzugeben. Aber damit war das Schicksal des bremischen Antrages besiegelt. Denn zum Bericht wurden natürlich vor allem die Behörden an den in Betracht kommenden Orten selbst aufgefordert, und dort saßen immer noch die alten hannoverschen Beamten, der Regierungsrat Schönian in Lehe und der Wasserbaudirektor Dincklage in Geestemünde. Zwar stimmte Bismarck nach dem ersten Referat, etwa Mitte August, dem Plane zu; wenn es im Interesse des deutschen Handels sei, betonte er, dann müßten die kleineren Gesichtspunkte zurückstehen. Aber über den Widerstand, der sich in Geestemünde selbst erhob, konnte doch auch er nicht hinweggehen. Wenn man denn nicht mehr hannoversch sein könne, so erklärte man dort in mehrfachen Petitionen, dann wolle man lieber preußisch als bremisch werden. Der Ministerialdirektor von Philippsborn meinte selbst, die Geestemünder seien Toren, und auch Bismarck bedauerte in einem Gespräch mit dem hanseatischen Gesandten in Berlin lebhaft das Scheitern des Planes. Er habe es, sagte er, für natürlich gehalten, die beiden zusammengehörenden Häfen unter einer gemeinsamen kommerziellen Leitung zu vereinigen. Er gab sich aber, wie der Gesandte berichtet, der zuversichtlichen Hoffnung hin, „es werde durch die Organisation und Wirksamkeit des Norddeutschen Bundes jener Partikularismus überwunden und ein größeres Gemeingefühl geweckt werden, so daß, was sich jetzt nicht habe machen lassen, einer späteren Zeit vielleicht vorbehalten bleiben könne". Übrigens hielt man es in Bremen selbst allmählich für geraten, die Notwendigkeit der Vereinheitlichung nicht allzu stark zu betonen; es war schließlich denkbar, daß daraus einmal der Schluß gezogen würde, dann müsse eben Bremerhaven preußisch werden!

Zu der Frage der Gebietserweiterung sagte Bismarck, sie werde, wenn es sich um unbewohntes Land handle, gar keine Schwierigkeiten machen. Aber auch das war zu optimistisch geurteilt, zumal da Bremens Wünsche in dieser Beziehung inzwischen sehr gestiegen waren. Man fand nämlich, daß es doch wohl lohnend wäre, den Wehlacker und die Geesthelle, die beide für Schiffswerften gut zu gebrauchen waren, zu erwerben. Demgemäß wurde in dem offiziellen Antrage, den der Senat am 2. Oktober nach Berlin sandte, eine Grenzlinie vorgeschlagen, die sich von der Geestebrücke ab die heutige

Ludwigstraße entlang zog, dann dem Schienenstrang bis zur Eisenbahnbrücke, von da der Geeste um die ganze Geesthelle herum folgte und endlich auch noch im Norden Bremerhavens ein Stück Binnen- und Außendeichsland umschloß. Es wären im ganzen etwa 250 Morgen gewesen. Dazu kamen dann die alten Wünsche: Erstreckung der bremischen Hoheit in die Weser und Geeste hinein und Entfestigung Bremerhavens. Eine Antwort bekam der Senat auf dieses Schreiben zunächst nicht, eine Versäumnis, für die die preußische Regierung in dieser Zeit freilich etwas mehr zur Erklärung anführen konnte als ehemals die hannoversche. Als Gildemeister sich endlich Ende Februar 1867 nach dem Schicksal der bremischen Anträge erkundigte, erhielt er eine wenig tröstliche Auskunft, über die er in dem leicht ironischem Stil, den er auch in amtlichen Schriftstücken anzuwenden pflegt, das Folgende mitteilt: „Die Sache liegt denn so, daß nach Erstattung aller möglichen Berichte vom Amte Lehe aufwärts bis zum Kriegs- und Handelsministerium man schließlich es für das Einfachste und Sicherste gehalten zu haben scheint, unsere sämtlichen Anträge abzulehnen". Gildemeister erklärte sofort, daß ein solcher Ausgang nach den bisherigen wohlwollenden Erklärungen Preußens doch wohl „moralisch unmöglich" sei. Er gab zu verstehen, daß er über den Ursprung des neuerlichen Widerstandes nicht im Zweifel sei — die preußischen Herren bestätigten seine Vermutung —, und erreichte wenigstens soviel, daß man versprach, zunächst keine offizielle ablehnende Antwort zu geben.

In Bremen war man aufs höchste erstaunt, daß auch Preußen den hannoverschen Argumenten „aus Zeiten, die man für verschollen hielt", noch Gehör schenkte, und in sehr deutlicher Sprache forderte Duckwitz seinen Freund Gildemeister auf, sich direkt an Bismarck zu wenden, „der einen weiteren Gesichtskreis haben wird als die in zweiter Linie stehenden Herren. Machen Sie diesen deutlich, daß es unmöglich angehe, uns in solcher Weise ablaufen zu lassen, weil unsere Todfeinde, die althannoverschen Beamten, ihre alten verrosteten hannoverschen Schrullen zum besten gegeben haben". Man hielt es aber doch für erforderlich, die bremischen Ansprüche etwas zu ermäßigen. Die Ausdehnung der Hoheit über Weser und Geeste wurde zurückgestellt, der Wunsch nach Erwerbung des Wehlackers und Geesthelle wurde ganz fallen gelassen. Beides war von

Preußen entschieden — und mit nicht ganz abzuweisenden Gründen — abgelehnt worden. Wenn Bremen und Oldenburg sich in die Hoheit über die Weser bei Bremerhaven teilen würden, so war Geestemünde überhaupt vom Meere abgeschnitten, und der Verlust des Theelandes, des Wehlackers und der Geesthelle würde in der Tat die Zerreißung Geestemündes bedeutet haben. Bremischerseits wurde der Verzicht dadurch erleichtert, daß man von Anfang an nicht mit voller Überzeugung für diese Forderungen eingetreten war. Zumal Duckwitz hatte mannigfache Einwände dagegen, vor allem wegen der hohen Kosten. Er war zu der Zeit, als diese Wünsche formuliert wurden, auf Urlaub gewesen, und nach seiner Rückkehr fühlte er sich, wie es schien, etwas zurückgesetzt, dadurch daß diese Dinge ohne ihn erledigt waren, obwohl doch, wie er besonders hervorhob, alle Anlagen in Bremerhaven seit 18 Jahren nur nach seinen Angaben und seinen Plänen projektiert und ausgeführt seien und es sich jetzt nur um Vervollständigung dessen handle, was er begonnen habe. Doch ist es nicht denkbar, daß sein Widerspruch etwa nur aus solchen persönlichen Gründen zu erklären sei. Er war eben der praktisch-nüchterne Kaufmann, der in seinen Wünschen nicht über das Notwendige und Erreichbare hinausging, dies dann aber mit allen Kräften erstrebte.

Duckwitz hatte die Genugtuung, sein bescheideneres Ziel bald erreicht oder wenigstens seine Erreichung in sichere Aussicht gestellt zu sehen. Seine und Gildemeisters Arbeit hatte den Erfolg, daß die preußische Regierung sich schon am 12. Mai 1867 im ganzen zustimmend erklärte. Die Entfestigung wurde für eine nahe Zukunft zugesagt, da neue Forts weiter unterhalb bei Brinkamahof und auf dem Langlütjensande errichtet werden sollten. Mit ihrem Bau wurde alsbald begonnen. Das Fort Wilhelm wurde schon jetzt aufgegeben und damit auch die Erlaubnis zur Ausführung der früher so dringend erstrebten Verbindung zwischen Altem und Neuen Hafen erteilt. Aber da nun die großen Schiffe doch alle den Neuen Hafen aufsuchten, seine abermalige Vergrößerung sowie für die Zukunft bereits der Bau eines dritten Bassins erwogen wurde, übrigens auch der Alte Hafen bedeutend erweitert war, so schien die Anlage des Verbindungskanals jetzt nicht mehr so nötig. Man fand, daß die großen Kosten zurzeit in keinem Verhältnis mehr zu dem Nutzen ständen, und so unterblieb nun die Ausführung. Die Abtretung des Gebietes

im Norden Bremerhavens — es wurden dort jetzt etwa 115 Morgen verlangt — wurde ebenfalls zugestanden. Die näheren Festsetzungen wurden weiteren Verhandlungen vorbehalten.

Im Norddeutschen Bund

Bis diese völlig erledigt waren, vergingen noch mehr als zwei Jahre. Es scheint, daß man die Sache zunächst auch in Bremen nicht allzu eilig betrieben hat. Die tiefeingreifenden Neuerungen, die die Gründung des Norddeutschen Bundes auch für den bremischen Staat brachte und die, zumal von der älteren Generation, durchaus nicht immer mit Freude begrüßt wurden, nahmen auch hier zunächst alle Kräfte in Anspruch. Eine äußere, aber sehr bedeutungsvolle Veränderung, die sich auch im Hafenbilde Bremerhavens besonders bemerkbar machte, geschah am 1. April 1868: an diesem Tage traten die Bestimmungen über die neue Bundesflagge für die Kauffahrteischiffe in Kraft. Die bis dahin geführten Landesflaggen der Bremer, Hamburger, Oldenburger, Preußen und Mecklenburger wurden gestrichen, und von allen Gaffeln wehte von nun an nur noch die schwarz-weiß-rote Flagge, die jetzt in allen Zonen der Erde den Völkern anzeigte, daß es deutsche Schiffe waren, die zu ihnen kamen. Gewiß nahm man, zumal in den Hansestädten, nicht ohne Wehmut Abschied von der alten Flagge, die so lange Jahrhunderte hindurch fast das einzige Zeichen deutscher Betätigung zur See gewesen war, auch schon in Zeiten, in denen es weder eine deutsche noch eine preußische Handelsflotte gab. Aber bei weitem überwog doch das Gefühl der Freude und der Genugtuung. Schließlich durfte man nicht vergessen, daß nur die Anspruchslosigkeit und Bescheidenheit, mit der die alte Flagge aufgetreten war, ihre Geltung oder vielmehr, wie die Weser-Zeitung mit Recht schrieb, „Duldung“ verschafft hatte. Das Wort von den Hühnern, die das Pferd der Vereinigten Staaten nur aus Mitleid nicht zertrat, hatte doch leider nur allzu viel Berechtigung gehabt. Hatte man früher mit Inbrunst das schwarz-rot-goldene Einheitsbanner ersehnt, so durfte man sich jetzt um so mehr der neuen Flagge erfreuen, die aus preußischem Schwarz-Weiß und hanseatischem Rot zusammengesetzt war und hinter der doch nun wirklich der starke Staat stand, den man damals erst mit unzulänglichen Kräften zu schaffen strebte.

Eine andere Folge hatte die Gründung des Norddeutschen Bundes für die Finanzen der Stadt Bremerhaven. Er nahm ihr eine bis dahin wichtige Einnahmequelle, nämlich die Rezeptionsgelder. Da durch Bundesgesetz die Freizügigkeit eingeführt wurde, brauchte man, um ein Geschäft oder Gewerbe zu betreiben, nicht mehr Gemeindebürger zu werden. Der Senat machte noch einen Versuch, durch Herabsetzung der Gebühren die Anziehungskraft der Gemeindegenossenschaft, die ja allein kommunalpolitische Rechte gewährte, zu erhöhen, aber ohne Erfolg. Seit 1871 fiel dann nach dem Bundesgesetz über die Staatsangehörigkeit überhaupt jede Zuzugsgebühr fort. Da man, auch in Bremerhaven, schon lange ihre Abschaffung erstrebt hatte, so wird man ihr nicht viel nachgetrauert haben. Fortan waren also alle Einwohner, die 2 Jahre lang ansässig waren und die bremische Staatsangehörigkeit besaßen, Gemeindegenossen und damit wahlberechtigt. Der Ausfall für die Gemeindekasse wurde schon dadurch wieder ausgeglichen, daß nunmehr der Zuzug von tüchtigen Arbeitskräften, die früher durch die Höhe der Aufnahmegebühren abgeschreckt wurden, nicht mehr gehemmt war. Außerdem aber wurde 1868 die kommunale Steuerpflicht insofern erweitert, als nun nicht bloß Grundbesitzer und Mieter, sondern auch alle übrigen selbständigen Familien und Einzelpersonen, die nicht unter diese Rubriken einzureihen waren, herangezogen wurden. Sie hatten eine — später als Personalsteuer bezeichnete — Abgabe von 1 Taler jährlich zu leisten. Schon im nächsten Jahre konnte der Gemeinderat über ein erfreuliches Ergebnis bei der neuen Steuer berichten.

1869 wurden dann endlich die Verhandlungen über die neue Erweiterung des Bremerhaven-Gebietes zum Abschluß gebracht. Schon im März 1868 hatte das Kriegsministerium auf die drei Festungsanlagen — das Fort Wilhelm, die Dockbatterie nördlich der Neuen Schleuse und das Turmfort am Ende des Neuen Hafens — verzichtet und das Gelände an Bremen zurückgegeben, mit der einzigen Einschränkung, daß es sich noch bis Ende 1870 ein Benutzungsrecht sicherte. Die Erwerbung des neuen Gebietes nördlich von Bremerhaven kam jedoch erst weiter, als Gildemeister sich im Frühjahr 1869 entschloß, selbst einen Vertragsentwurf auszuarbeiten, um von dieser Grundlage aus die preußische Regierung endlich zu bestimmten Äußerungen zu veranlassen. Die Schwierigkeiten lagen bei den

„inneren" Ministerien, denen gegenüber der Geheimrat Jordan, der die Sache zu bearbeiten hatte, nicht die nötige Energie anzuwenden wagte. Dabei war die Frage ja grundsätzlich längst entschieden. Allmählich kam Bremen jetzt, wie Duckwitz im April 1869 schrieb, „wirklich in die allergrößte Verlegenheit". Schon im Jahre vorher hatte Gildemeister dem Ministerium des Äußeren in einer ausführlichen Denkschrift auseinandergesetzt, daß Handel und Schiffahrt in der letzten Zeit einen Aufschwung genommen hätten, wie ihn noch vor zehn Jahren niemand für möglich gehalten hätte. Der Lloyd hatte gerade eine neue Linie nach Baltimore eröffnet, andere waren für die nächste Zukunft geplant; die vorhandenen Bassins genügten schon lange nicht mehr, und bei der zunehmenden Bedeutung, die in diesen Jahren der Petroleumhandel gewann, brauchte man auch auf dem Lande notwendig eine Erweiterung, um die nötigen Lagerplätze zu schaffen. Dazu war jetzt ein neuer Plan aufgetaucht: der Lloyd wollte ein großes Trockendock am Neuen Hafen bauen, und bei dieser Gelegenheit sollte das Bassin, das ja in seinem nördlichen Teile schmaler und nur als Holzhafen eingerichtet war, auch hier auf die normale Breite gebracht werden.

Gerade in jenen Tagen kam auch aus Bremerhaven selbst eine herzbewegende Petition an den Grafen Bismarck, die ebenfalls die Gebietserweiterung betraf. Sie war von den Vorständen von sechs Bremerhavener Kranken- und Sterbekassen verfaßt und handelte von der „sicher im Norddeutschen Bunde einzig dastehenden Abnormität", daß eine Stadt von 10 000 Einwohnern noch keinen eigenen Friedhof hatte. In ergreifender Klage wurde ausführlich dargestellt, wie die Leher sowohl die lutherischen als die reformierten Leichen aus Bremerhaven als Steuerobjekt zu betrachten schienen; nur die katholischen waren erstaunlicherweise frei. Weder Gemeindebehörden noch Senat hätten bisher in dieser Angelegenheit etwas auszurichten vermocht, und so sei man gezwungen, sich unmittelbar an den leitenden Staatsmann des Norddeutschen Bundes zu wenden, obwohl man wisse, daß seine Kräfte von viel wichtigeren Aufgaben völlig in Anspruch genommen seien. „Aber, Ew. Exzellenz, einmal eine Ausnahme, einmal eine Minute von Ew. Exzellenz Zeit auch für uns, für die Vertreter der Arbeit, die im Schweiße ihres Angesichts schafft und ringt . . . Wir können uns nicht denken, daß wir, daß

Korporationen innerhalb des Norddeutschen Bundes bei dessen Hort und Schirm, bei dem Grafen Bismarck vergeblich gebeten haben sollten."

Es ist nicht überliefert, welchen Eindruck dieser Notschrei im Berliner Ministerium des Auswärtigen gemacht hat. Aber es ist Tatsache, daß in denselben Tagen, in denen er erhoben wurde, Ende Mai 1869, der Vertrag über die Gebietserweiterung fertig gestellt wurde. Noch einmal kam das Marineministerium — seine Leitung hatte der Kriegsminister von Roon — mit einer neuen Forderung, nahm sie aber auf Drängen Bremens wieder zurück. Dann konnte der Vertrag im Januar 1870 dem Landtag vorgelegt werden. Bismarck ergriff selbst das Wort dazu, um die Annahme zu empfehlen. Die Regierung, sagte er, „wird dabei von dem Grundsatze geleitet, welcher ihre Bundespolitik beherrscht, nämlich von dem Bestreben, den einzelnen Bundesstaaten alle die Vorteile, welche das größere Gemeinwesen, die nationale Einheit darbietet, in vollem Maße zugute kommen zu lassen, um sie von den Hemmnissen zu befreien, welche die frühere geographische Zerrissenheit der Grenzen der lokalen Entwicklung der materiellen Interessen der einzelnen Staaten in den Weg legte". Aber diese frühere Politik war doch noch keineswegs so überwunden, wie es wünschenswert gewesen wäre. Die Leher machten durch eine Deputation einen letzten Versuch, ihre angeblich verletzten Interessen zu wahren, — sie sahen die Möglichkeit, ihre Forderung von 4000 Talern für den Morgen durchzusetzen, durch den Vertrag nicht genügend gesichert! — und sogar eine Berliner demokratische Zeitung hielt es für nötig, wahrscheinlich mehr aus Opposition gegen Bismarck als aus Interesse für Preußen und Lehe, gegen die Abtretung Einspruch zu erheben. Aber alle diese Fährlichkeiten wurden noch glücklich umschifft. Am 4. Februar nahm der Landtag trotz einiger Opposition eines hannoverschen Abgeordneten den Vertrag an, nachdem ihn die bremische Bürgerschaft schon lange vorher debattelos genehmigt hatte. Damit war das schwierige Werk nach dreieinhalbjähriger Arbeit vollendet.

Es war — abgesehen von den 11 Morgen des Fort Wilhelm und des Exerzierplatzes — diesmal ein Gebiet von 130 Morgen (34 ha), das Bremen erwarb, wie 1861 wieder alles im Norden Bremerhavens gelegen. Vom Siegesplatz bis zur heutigen Pestalozzischule, an der Ecke

der Hospital- und Wilhelmstraße, verlief die neue Grenze ebenso wie noch heute — es war also gegen 1861 nur der kleine Vorsprung nach der Hafenstraße hinzugekommen, der bereits seit 1851 in bremischem Privatbesitz war —, dann folgte sie dem Zuge der heutigen Wilhelm- und Bremer Straße, noch über die Kaiserstraße hinaus, und bog in der Nähe der jetzigen Petroleumtanks in stumpfem Winkel nach der Weser ab, die sie an der Stelle, wo jetzt die Lloydhalle steht, erreichte. Über die Einverleibung des Leher Freigebietes westlich der Hafenstraße war vielfach verhandelt worden, freilich nicht mit Berlin — man hatte dort nichts dagegen —, sondern mit den Besitzern der Ländereien. Es waren J. H. Eits, P. H. Ulrichs und Joh. Rathjen, alle drei Bremerhavener Bürger, die aber dort ihre Wohnsitze hatten. Ursprünglich hatte besonders Eits dringend gewünscht, daß sein Land bremisch würde; er war 1866 wohl sechsmal deswegen bei Duckwitz gewesen, ihm sogar nach Bad Nenndorf nachgereist. Im nächsten Jahre aber änderte er plötzlich seine Meinung, angeblich weil er in Bremerhaven höhere Abgaben zu zahlen haben würde. In Bremen legte man damals keinen großen Wert auf dies Gebiet, da für Bauplätze noch Raum genug vorhanden war und man jetzt hauptsächlich Platz für Hafenerweiterungen haben wollte. Es wurde also beschlossen, „diese Leute laufen zu lassen". Wieder ein Jahr später, als der Vertrag bereits im Wortlaut fertig war, baten plötzlich alle drei um Aufnahme ihrer Grundstücke in den bremischen Staat. Aber jetzt war es zu spät, und so bekam Bremerhaven an dieser Stelle die unmögliche Grenze, die es noch heute hat und die in der Gegenwart städtebaulich zu ganz absonderlichen Verhältnissen geführt hat.

Der Vertrag sollte erst am 1. Januar 1871 in Kraft treten. Doch erhielt Bremen das Recht, mit den geplanten Bauten auf dem neuen Gebiete auch schon vorher zu beginnen. Die Ausführung wurde dann durch den deutsch-französischen Krieg verzögert, und der Ankauf des Geländes erfolgte größtenteils erst beim Bau des Kaiserhafens 1872 und 1873. Fast in allen Fällen einigte man sich friedlich, so daß die im Vertrage vorgesehene Enteignung, für die es den Besitzern freigestellt war, ob sie sie nach bremischen oder nach preußischen Bestimmungen vornehmen lassen wollten, gar nicht angewandt zu werden brauchte. Es wurden überall 2000 Taler für den Morgen, also 100 Taler mehr als 1851, bezahlt. Wegen des Weserdeiches kam

es dagegen zu einem Prozeß mit dem Deichverband Lehe-Spaden, der sich übrigens vor preußischen Gerichten abspielte, da der Deichverband auf Grund angeblicher Formfehler die Gültigkeit nicht nur des Vertrages von 1869, sondern auch desjenigen von 1851 bestritt und also die ganze seitdem abgetretene Deichstrecke zurückverlangte. Die hartköpfigen Leher und Spadener gingen bis zur höchsten Instanz — es war damals noch das Oberappellationsgericht in Celle —, wurden aber im Jahre 1875 auch hier abgewiesen.

Solche kleinen nachbarlichen Reibereien hatten jetzt — wie auch noch Jahrzehnte später — auf das Verhältnis von Staat zu Staat keinen Einfluß mehr. Wie eine Bekräftigung der neuen freundschaftlichen Beziehungen erschien es, daß Bremen sowohl wie Bremerhaven noch im Jahre 1869 den Besuch König Wilhelms und seiner Mitarbeiter Bismarck, Moltke und Roon erhielten. Der König fuhr nach Wilhelmshaven oder vielmehr nach dem Kriegshafen von Heppens, wie er damals noch genannt wurde. Er war jetzt nach 15jährigen Versuchen, bei denen man sich verschiedentlich auch die großen Anlagen in Bremerhaven zum Vorbild genommen hatte, endlich so weit, daß er den ihm zugedachten Namen erhalten konnte. Vielleicht hat man damals in Bremerhaven den König daran erinnert, daß ursprünglich, zur Zeit der ersten Vorarbeiten im Anfang der 50er Jahre, auch Plätze an der Wesermündung, das gegenüberliegende Blexen oder Meyers Legde, für den geplanten preußischen Kriegshafen in Betracht gekommen waren. Am 15. Juni trafen der König und seine Begleiter mittags in Geestemünde ein und fuhren sogleich zum Neuen Hafen, wo der Lloyddampfer „Deutschland" zum Empfange bereit lag. Denn vom Norddeutschen Llyod ging diese Einladung aus, weshalb auch, anscheinend auf Wunsch des Senates, ein offizieller Empfang durch die Behörden in Bremerhaven unterblieb. Doch berichten die Zeitungen viel Rühmenswertes über die reiche und geschmackvolle Ausschmückung der Stadt. Nach dem vom Lloyd dargebotenen Frühstück besichtigte der König noch die beiden zur Abfahrt bereit liegenden Schiffe der zweiten deutschen Nordpolexpedition, „Hansa" und „Germania". Sie war, wie die erste, die kurz vorher stattgefunden hatte und bei ihrer Rückkehr am 10. Oktober 1868 in Bremerhaven festlich begrüßt worden war, von August Petermann, dem bekannten Geographen, ins Werk ge-

setzt worden. Neben dem König lenkte besonders Bismarck die Aufmerksamkeit der zahlreichen Zuschauer auf sich. Er war, zumal bei der Besichtigung der „Germania", „in heiterster Laune" und gab, wie uns versichert wird, den Nordpolfahrern noch rasch „einige nützliche Winke aus seiner russischen Erfahrung", welche zu befolgen sie gewiß nicht verfehlt haben werden.

Der Besuch des preußischen Königs, des Schirmherrn Norddeutschlands, war nicht nur für Bremen und Bremerhaven bedeutungsvoll als ein Beweis der freundschaftlichen Beziehungen, durch die man jetzt mit dem neuen großen Nachbarstaate verbunden war; auch der Norddeutsche Lloyd durfte in diesem Besuche ein besonders ehrenvolles und glückverheißendes Zeichen sehen. Gerade in diesem Jahre befand er sich in einer so günstigen Lage, wie er sie in den zwölf Jahren seines Bestehens noch nicht erlebt hatte. Der Verwaltungsrat nannte dies Jahr in seinem Bericht „denkwürdig und ereignisreich"; es war das produktivste seit der Gründung des Lloyd. Die Freude über solchen Erfolg war berechtigt. Denn noch nicht lange war der Norddeutsche Lloyd so günstig gestellt. Auch ihm ging es, wie es noch manchen andern, heute weltberühmten Unternehmen gegangen ist: er hatte in seinen Anfängen mit schweren Unglücksfällen und Mißerfolgen zu kämpfen gehabt. Wohl waren 1858 in rascher Folge die beschlossenen vier großen Dampfer in Dienst gestellt. Aber schon in der Nacht vom 2. zum 3. November desselben Jahres verbrannte der „Hudson", ein für die damalige Zeit hervorragend schönes Schiff, das erst einmal die Reise nach Amerika gemacht hatte, im Neuen Hafen zu Bremerhaven vollständig, und vier Wochen später erlitt die „Weser" so schwere Beschädigungen, daß sie nach einiger Zeit verkauft werden mußte. Von den großen Ozeandampfern waren noch zwei übrig, „Bremen" und „New York", und dazu arbeitete die zweite Lloydlinie, die englische, zunächst mit Verlust. Die Lloydaktien gingen bis auf 28% zurück. Erst 1861 kam wieder ein dritter Dampfer, die „Hansa", hinzu, im folgenden Jahre die „Amerika". Aber als die Verhältnisse sich eben zu bessern schienen, brach der amerikanische Sezessionskrieg aus. 2% Dividende konnten in diesen Jahren verteilt werden. Erst nach Beendigung des Krieges 1865 trat ein entschiedener Umschwung ein, und da gleichzeitig auch in Deutschland sich die politischen Verhältnisse so günstig entwickelten, so kamen

nun freilich glänzende Jahre für den Lloyd. Schon 1866 betrug die Dividende 20%.

Bremerhaven erlitt zwar in diesen Jahren insofern einen Verlust, als die Auswanderer sich seit Eröffnung der Eisenbahn nicht mehr in der Stadt aufhielten. Sie wurden jetzt von Bremen erst wenige Tage vor der Abfahrt des Schiffes direkt nach dem Hafen befördert. Das Auswandererhaus mußte daher 1865 geschlossen werden. Der Gemeinderat versuchte 1868 einmal, durch eine Denkschrift an die Bundesbehörde eine Änderung dieser Einrichtung zu erreichen, jedoch ohne Erfolg. Andrerseits hatte natürlich Bremerhaven die größten Vorteile von der raschen Steigerung des Schiffsverkehrs, zu der die erneute Zunahme der Auswanderung seit 1865 nicht wenig beitrug. Sie war während des Sezessionskrieges bis auf 15000 zurückgegangen, stieg dann aber bald wieder auf 60—70000, zumal da jetzt die bequemen Lloyddampfer, die 1867 bereits von 37000 Auswanderern (der Hälfte der Gesamtzahl) benutzt wurden, durch die Verkürzung der Fahrzeit von 8—10 auf 2 Wochen die Beförderung außerordentlich erleichterten. 1868 eröffnete der Lloyd die Baltimore-Fahrt, im nächsten Jahre kam eine Linie nach New-Orleans hinzu, und eine nach Westindien wurde in Aussicht genommen. Die Flotte zählte 17 große Ozeandampfer; der Bau von fünf weiteren war geplant. In wenigen Jahren war die Macht des Lloyd so gewachsen, daß ängstliche Leute bereits befürchteten, er würde „ein Staat im Staate“ werden, und davor warnten, staatlichen Grund und Boden zur Erbauung eines großen Trockendocks an den Lloyd zu verkaufen.

Denn mit diesem Plane trat die Verwaltung im Jahre 1869 an den Senat heran und entfesselte damit einen heftigen Meinungskampf in der Bevölkerung Bremens. Der Senat hatte den Vorschlag gebilligt. Aber obwohl das Unternehmen, wie die „Weser-Zeitung“ schrieb, hinsichtlich seiner Wichtigkeit auf gleicher Stufe stand wie die Gründung Bremerhavens selbst, so teilte es doch mit dieser das Schicksal, „gerade an dem Orte, dem es am meisten zugute kommen soll, in Bremen selbst nämlich, am meisten angefeindet zu werden“. Vier Stunden lang debattierte die Bürgerschaft darüber. Endlich wurde der Antrag mit großer Mehrheit angenommen. Mit Recht wurde dabei auch die Bedeutung des Lloyd für Bremerhaven betont. Es

würde ein völliger Ruin für die Stadt sein, auf ihren Straßen würde das Gras wachsen, wenn der Lloyd einmal wegziehen werde — mit diesen Worten konnte schon damals das Verhältnis Bremerhavens zum Norddeutschen Lloyd gekennzeichnet werden. Das Trockendock war die erste große Anlage, die der Lloyd in Bremerhaven errichtete. Notwendig geworden war es vor allem dadurch, daß das bisher benutzte und seinerzeit sehr berühmte Langesche Dock in der Geeste, das 1862 eröffnet war, nicht mehr genügte und ein jederzeit benutzbares Dock bei dem sich immer mehr ausdehnenden Betrieb des Lloyd allmählich ganz unentbehrlich geworden war. Der Preis für das Gelände (ca. 175 a) betrug 70000 Taler.

Gleichzeitig mit diesem Plane sollte die schon seit einiger Zeit projektierte Erweiterung des Neuen Hafens — es war die dritte und letzte — ausgeführt werden, indem die westliche Einfassungsmauer vom Eingang des neuen Docks an etwas zurückverlegt und damit der nördliche Teil des Bassins dem übrigen an Breite angenähert wurde. Eine Folge dieser neuen Bauten war es, daß auch der Weserdeich von der Schleuse des Neuen Hafens an um einige Meter hinausgeschoben wurde. Er erhielt damals die Lage, die er in diesem Abschnitt heute noch hat. Auch die Dockbatterie wurde jetzt beseitigt, während das Fort Wilhelm noch stehen blieb; es wurde erst 1874 abgebrochen. Diese Bauten waren die ersten in Bremerhaven, die nicht mehr unter Leitung van Ronzelens vorgenommen wurden. Er war am 30. November 1865 gestorben, nachdem er fast vierzig Jahre lang für Bremen und Bremerhaven gewirkt und sich um unsere Stadt auf seinem Gebiete kaum geringere Verdienste erworben hatte als der Bürgermeister Smidt. Auf dem Friedhof in Lehe liegt er begraben. Erst in den letzten Jahren hat man sich der Ehrenpflicht erinnert, wenigstens in einem Straßennamen — an der Westseite des Alten Hafens — sein Andenken der Nachwelt zu erhalten. Sein Nachfolger wurde ein jüngerer Mitarbeiter von ihm, der damalige Bauinspektor, spätere Baurat Hanckes.

Die neuen Anlagen wurden erst Ende 1871 fertig. Ihre Vollendung wurde verzögert durch den großen Krieg, der im Juli 1870 zwischen Deutschland und Frankreich ausbrach. Noch einmal, wie 1849 und 1864, mußte man an der Nordseeküste einen feindlichen Angriff fürchten. Denn man ging ja nicht mit der Siegesgewißheit in den

Kampf, die uns heute nach dem glänzenden Verlauf des Krieges selbstverständlich scheinen möchte. Deutschland stand der führenden Großmacht Europas gegenüber, die sich ihrer „Erzbereitschaft" noch eben laut gerühmt hatte. Und mochte man auch zu Lande auf die erprobte Tüchtigkeit der preußischen Armee vertrauen, so bestand doch zur See zwischen der mächtigen französischen Flotte und den wenigen preußischen Kriegsschiffen ein recht ungleiches Verhältnis. Auch schien es nicht unmöglich, daß Dänemark in den Krieg eingriff. Es wurden daher zwei Armeekorps unter dem Kommando des Generals Vogel von Falkenstein zur Küstenverteidigung zurückbehalten. Auch Bremerhaven erhielt wieder Einquartierung. Am 10. August erschienen etwa zehn französische Panzerkreuzer in der Nordsee. Über die Küste von Baltrum bis Tönning wurde die Blokkade verhängt, und wieder stockte der ganze Schiffsverkehr. Aber der erwartete Angriff blieb aus. Inzwischen waren ja auch schon die ersten Siege in Frankreich erfochten. Es folgten die Schlachten von Metz und Sedan, und die Nachrichten von ihrem Ausgang werden den Kampfesmut der französischen Marine nicht gerade erhöht haben. Die Blockade wurde nicht mehr streng durchgeführt, und schon im Oktober konnten die transatlantischen Fahrten wieder beginnen. Die Schiffe mußten freilich den Weg um England herum nehmen, da der Kanal für sie zunächst noch gesperrt blieb.

Im neuen Reich

Mit dem Frieden 1871 und der Begründung des Deutschen Reiches beginnt die längste und glänzendste wirtschaftliche Blütezeit, die mit Bremen und ganz Deutschland auch Bremerhaven erlebt hat. Gleich am Anfang dieser Periode steht der Bau des Hafens, der seitdem, wenn auch mehrfach vergrößert, den ganzen riesenhaft gesteigerten Schiffsverkehr bewältigt hat: am 20. März 1872 bewilligte die Bürgerschaft 2281715 Taler zur Anlage eines dritten Bassins, des späteren Kaiserhafens. Der Plan wurde ja schon seit mehreren Jahren, schon während der Verhandlungen mit Preußen über die Erweiterung von 1869, erwogen. Wie immer wuchsen die Wünsche und Ansprüche im Laufe der Beratungen. Ursprünglich hatte man nur an einen Hafen für die Petroleumschiffe gedacht, die man der Sicherheit wegen von den übrigen absondern wollte. Aber schon

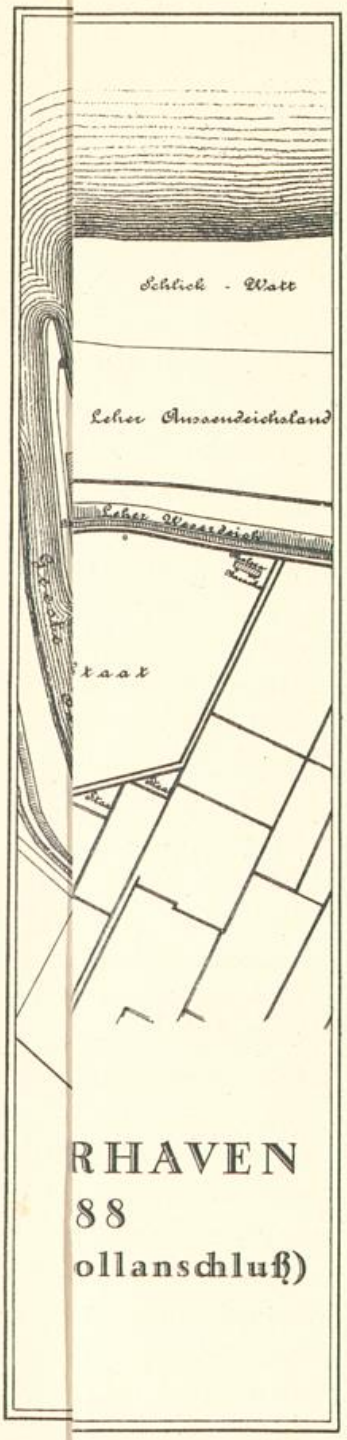
Ende der 60er Jahre kam es mehrfach vor, daß nicht nur beide Bassins in Bremerhaven, sondern gleichzeitig auch der Geestemünder Hafen überfüllt war, und als dann nach dem Kriege Handel und Schiffahrt, wie es in der von Duckwitz und Franz Tecklenborg unterzeichneten Vorlage an die Bürgerschaft heißt, sich „in einem nie geahnten Maße" entwickelten, da sah man ein, daß mit kleinen Mitteln nicht mehr zu helfen war. Gleich nach Beendigung des Krieges erhielt daher der Bauinspektor Hanckes den Auftrag, ein Projekt zum Bau eines neuen großen Hafens auszuarbeiten.

Man muß dabei bedenken, daß damals Bremerhaven und Geestemünde noch die einzigen Häfen an der Weser waren, die von großen Seeschiffen erreicht werden konnten. Und je mehr in diesen Jahren die Größe der Schiffe zunahm, je weniger von ihnen also die Weser hinauffahren konnten, um so mehr stieg der Verkehr in den Häfen an der Wesermündung. Um 1850 nahm Bremerhaven noch wenig mehr als die Hälfte aller nach der Weser kommenden Schiffe — der Tonnenzahl nach — auf; 1872 waren es bereits über 73%. Nimmt man dazu die 12%, die in diesem Jahre nach Geestemünde kamen — sein Anteil stieg aber zeitweise auf über 17% —, so ergibt sich, daß in dieser Zeit fast neun Zehntel des gesamten Schiffsverkehrs auf der Weser nach den beiden Unterweserhäfen gingen. Das Wachsen der Schiffsgrößen erkennt man, wenn man in der bremischen Statistik die Zahl der angekommenen Schiffe mit der Tragfähigkeit vergleicht. 1847 betrug die Durchschnittsgröße aller überhaupt auf der Weser ankommenden Schiffe 59 Registertonnen, für die Bremerhaven aufsuchenden aber bereits 140. Für 1862 wird zum erstenmal die Zahl der nach Bremen hinauffahrenden Schiffe angegeben: es waren 1004 von einer Gesamtzahl von 2775. Der Tragfähigkeit nach waren das aber nur 8,65%; ihre Durchschnittsgröße erreichte kaum 35 Registertonnen, während der Bremerhavener Durchschnitt in diesem Jahre 280 war. 1874 betrugen die Zahlen für Bremerhaven bereits 488, für Bremen noch nicht mehr als 47 Registertonnen. In dem Vierteljahrhundert von 1847 — in diesem Jahre beginnt die bremische Statistik — bis 1872 hat sich die Zahl der in Bremerhaven jährlich angekommenen Schiffe nur von 1090 auf 1220, also um 12%, vermehrt, ihr Tonnengehalt aber von rund 150000 auf über 700000 Registertonnen, d.h. um mehr als 300%. Die Verkehrsziffer für Bremerhaven stieg dann

rasch weiter, überschritt 1883 zum erstenmal eine Million und erreichte 1889 die für längere Zeit größte Höhe mit 1697 Schiffen und 1302580 Registertonnen, was bereits einem Durchschnitt von 768 Registertonnen für das Schiff entspricht.

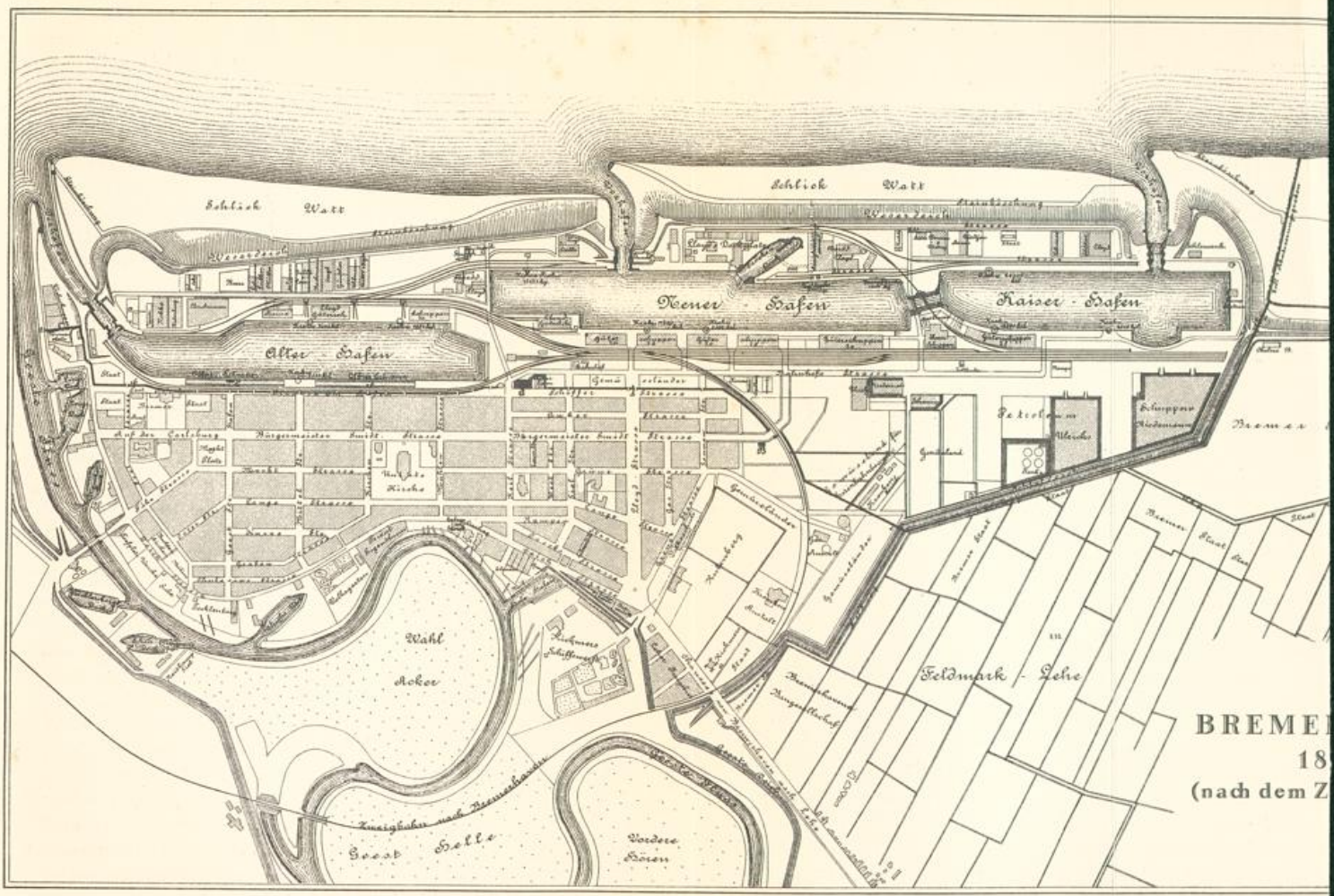
Solche Zahlen, auch wenn man nur die bis 1872 vorliegenden heranzieht, rechtfertigten es doch, wenn der Senat den Bau eines neuen Hafens für nötig hielt und dafür die Bewilligung von fast 7 Millionen Mark beantragte, einer Summe, die für die damalige, mit Zahlen noch nicht so verwöhnte Zeit doch recht beträchtlich war. Es ging denn auch nicht ohne Kämpfe in der Bürgerschaft ab. Man meinte, Bremen solle sich nicht von dem allgemeinen Gründungsfieber anstecken lassen, man bestritt, daß die Häfen überfüllt seien, oder machte mehr oder weniger sachverständige Vorschläge, die billiger sein sollten, wie z. B. daß der Alte Hafen vertieft werden sollte — was aber die Techniker bedenklich fanden, da die Ufermauern das nicht aushalten würden — oder daß die Schiffe, um Raum zu sparen, mit dem Bug an der Kaje anlegen sollten, wofür dann aber doch die Breite des Bassins in den meisten Fällen kaum ausgereicht haben würde. Gegenüber der Opposition trat besonders H. H. Meier mit viel Temperament für das Projekt ein. Er wies darauf hin, daß gerade bei Bremerhaven schon zweimal der Kleinmut der Zweifelnden zuschanden geworden sei, das letzte Mal beim Bau des Neuen Hafens 1847, aber besonders bei der Gründung 1827, an die er sich noch sehr gut erinnere, obwohl er damals noch ein „junger Mann im Kontor" gewesen sei. Schließlich wurde die Vorlage nach dreistündiger Beratung bewilligt.

Der Bau wurde in den Jahren 1872—76 ausgeführt. Dank der sehr sorgfältigen Vorbereitung und Beaufsichtigung durch den Bauinspektor — seit 1872 Baurat — Hanckes ging alles ohne größere Zwischenfälle vor sich, obwohl man auch hier wieder mit den üblichen Schwierigkeiten des Baugrundes zu kämpfen hatte, besonders bei der Schleuse, wo das Gelände noch ungünstiger war als an irgendeiner der von früher bekannten Baustellen in Bremerhaven. Schon am 12. Mai 1875 legte vom Neuen Hafen her durch den Verbindungskanal das erste Schiff in den „Kaiserhafen" — diesen Namen hatte man jetzt eingeführt —, und bis zum Ende des Jahres folgten bereits mehr als hundert Dampfer und Segler diesem Beispiel. Die neue

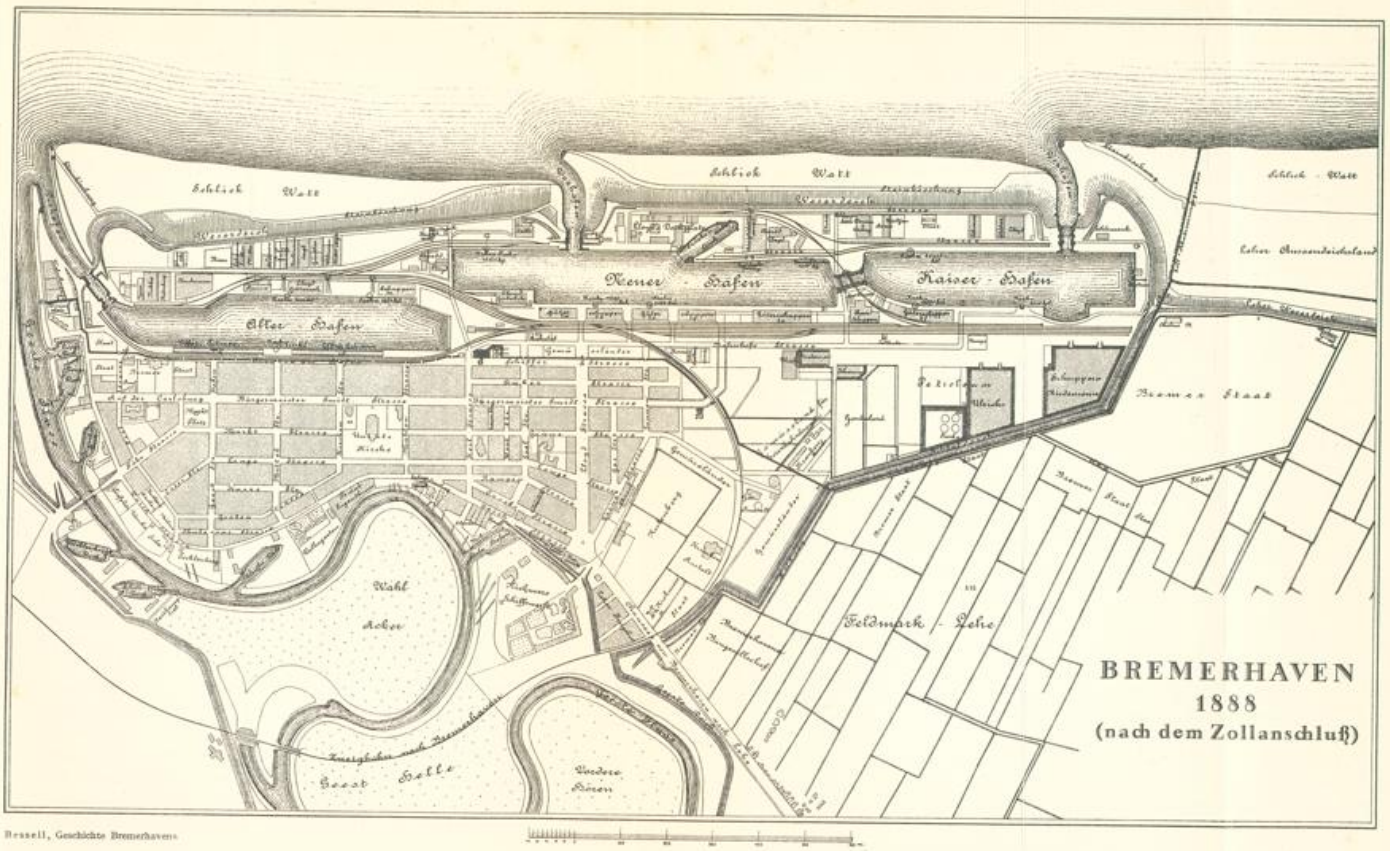


RHAVEN
88
ollanschluß)

Bessel



Bessell, Geschichte Bremerhavens



BREMERHAVEN
1888
(nach dem Zollanschluß)

Bessell, Geschichte Bremerhavens

Schleuse wurde am 18. Dezember 1876 zum ersten Male von einem Schiffe — der Bremer Bark „D. H. Wätjen" — passiert und damit eröffnet. Das neue Bassin war mit einer Wasserfläche von 6,7 ha etwas kleiner als die beiden älteren, die 7,2 bzw. 8,27 ha (beim Neuen Hafen) umfassten. Die Länge betrug 600 m, die Breite 115 m, die Weite der Schleusenöffnung 17 m. Da man mit Raddampfern nicht mehr zu rechnen brauchte, konnte sie um 5 m schmaler sein als die des Neuen Hafens. Die Tiefe dagegen übertraf sowohl bei der Schleuse wie beim Bassin mit 7,93 bzw. 9,13 m die beiden älteren Anlagen. Natürlich wurden die Ufer überall sofort mit Mauern eingefaßt und für alle Bedürfnisse der modernen Schiffahrt, Schuppen, Kräne, Eisenbahnen, bestens gesorgt. Unmittelbar um das Nordende des Bassins herum, das etwa 100 m über die Schleuse hinausreichte, zog sich der neue Deich. An der Nordostecke des Hafens traf er auf den alten Leher Deich. An derselben Stelle zweigte sich der neue Schlafdeich ab, der, der neuen 1869 festgesetzten politischen und Zollvereinsgrenze folgend, nach der Leher Hafenstraße führte.

Mit der Vollendung des „Kaiserhafens I", wie er heute genannt wird, und dem kurz vorher erfolgten Ausbau des Straßennetzes bis zur Eisenbahn — der heutigen Schiffer- und Bogenstraße — hatten Stadt und Häfen die Ausdehnung erreicht, die innerhalb der Grenze von 1869 möglich war und in der sie 20 Jahre lang geblieben sind. In der vorhergehenden Periode, von 1847 ab, also seit etwa 30 Jahren, waren in fast ununterbrochener Folge Erweiterungen entweder der Stadt oder der Häfen nötig gewesen. Im Vergleich zu dieser Zeitbegann also jetzt eine etwas ruhigere Entwicklung; die erste große Epoche des äußeren Wachstums war für Bremerhaven beendet. Auch die innere Verwaltung der Stadt war zu einem gewissen Abschluß gekommen. Die Pläne, die man 1851 gehabt hatte, waren alle ausgeführt. Mit der Übernahme des Schulwesens hatte die Stadt ihre Kompetenz auf ein weiteres wichtiges Gebiet ausgedehnt, und einige kleinere Angelegenheiten, die noch zurückstanden, wurden in den Jahren 1870/71 erledigt. Der Bau der Kirche wurde durch Aufsetzung des schönen durchbrochenen Turmes — nach dem Plane des Architekten Löschner — vollendet. In demselben Jahre wurde auch die Friedhofsfrage endlich gelöst. Nachdem alle Versuche, mit Lehe zu einer Einigung zu kommen, gescheitert waren, und in Bre-

merhaven selbst kein geeignetes Gelände mehr zur Verfügung stand, wurde in Wulsdorf ein Gebiet von 20 Morgen (ca. 5 ha) erworben. Der Staat leistete zu den Gesamtkosten von 20000 Talern einen Zuschuß von 8000 Talern, da die Gemeinde sich mit Recht darauf berief, daß ihr bereits im Jahre 1842, bei der Abtretung des Markt- und Kirchenplatzes, die unentgeltliche Überweisung des nötigen Landes zur Anlage eines Friedhofes in Aussicht gestellt worden sei. Am 6. Mai 1871 wurde der neue Friedhof eingeweiht.

Eine ähnliche Unterstützung erhielt die Gemeinde im folgenden Jahr, als es sich um die Begründung einer andern ebenfalls dringend notwendigen Einrichtung handelte. Bremerhaven besaß noch immer keine Krankenanstalt, ein Mangel, der für eine Hafenstadt besonders unangenehm war. Bereits zweimal, 1853 und 1866, waren unter den Auswanderern Fälle von Cholera vorgekommen, und man hatte damals nur recht unzureichend, in schnell zurecht gemachten Unterkunftsräumen, für die Erkrankten sorgen können. Später war im Auswandererhause ein ebenfalls noch sehr unzulängliches Privathospital eingerichtet worden. Nach der Beendigung des deutsch-französischen Krieges wurde nun der Gemeinde auf ihren Antrag eine der Lazarettbaracken, die in Bremen errichtet waren, überwiesen. Sie wurde nördlich des Bahndamms in der Nähe der Gasanstalt aufgestellt. 1873 wurde sie auf gemeinschaftliche Kosten von Stadt und Staat weiter ausgebaut und eine Isolierbaracke hinzugefügt, so daß im ganzen 60—70 Krankenbetten vorhanden waren. 1877 wurde das katholische St. Josephshospital, zunächst in der Rampenstraße, begründet. Ein großes städtisches Krankenhaus erhielt Bremerhaven erst 1881. Immerhin war durch die Baracken wenigstens der dringendsten Not abgeholfen. Die Stadt hatte auch auf diesem Gebiete geleistet, war ihr zur Zeit irgend angesonnen werden konnte. Fehlte ihr nun auch noch die völlige Selbständigkeit, so darf man doch sagen, daß sie innerhalb des Kreises, der ihr gezogen war, alle Aufgaben erfüllte, die einer städtischen Verwaltung zukamen. Der Charakter der Kolonie, der Unfertigkeit und Abhängigkeit, der dem Orte noch in den 60er Jahren angehaftet hatte, war verschwunden. In das neue Deutsche Reich trat Bremerhaven als eine — dem Wesen nach — selbständige und fertige Stadt ein, die, wie es bereits 1867 ausgesprochen wurde, Wert darauf legte, „der geistige

und materielle Mittelpunkt" des neu entstandenen „Städtekomplexes" an der Unterweser zu sein und zu bleiben.

Der Anlaß, bei dem dieses Wort geprägt wurde, war die Bitte des Gemeinderats um Erhöhung des Staatszuschusses für das städtische Schulwesen von 2000 auf 4500 Taler. Der Senat empfahl der Bürgerschaft die Bewilligung der Summe, indem er ausdrücklich darauf hinwies, daß Bremerhaven allerdings als Hauptort an der Unterweser besondere Aufwendungen für seine Schulen machen müsse, und wie schon früher, so wurde auch diesmal — wie auch später noch öfter — der Stadt die Anerkennung zuteil, daß sie sich dieser Pflichten mit besonderem Eifer annehme. Die beiden Volksschulen wurden mehrmals durch neue Klassen vergrößert. Die Realschule wurde nach dem Muster der preußischen fünfklassigen „Höheren Bürgerschule" umorganisiert, indem das Lateinische, das 1860 beseitigt war, 1867 wieder eingeführt wurde. Da aber die Erreichung des gewünschten Zieles — nämlich die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst verleihen zu können — bei diesem Plane immer noch zweifelhaft blieb, wurde die Schule zu Ostern 1871 in eine sogenannte Realschule zweiter Ordnung mit sechs aufsteigenden Klassen und sieben Schuljahren — die Prima erforderte zweijährigen Besuch — umgewandelt. Bei der ständigen Vermehrung der Klassen wurde bald überall der Raum zu eng. Man mußte sich 1871 entschließen, ein neues großes Schulgebäude für 24 Klassen zu errichten. Der Senat war wiederum bereit, den Bauplatz unentgeltlich herzugeben, und auch die Bürgerschaft stimmte zu, nachdem ihr der Vorsitzende des Gemeinderats, von Vangerow, unter großer Heiterkeit auseinandergesetzt hatte, daß infolge des Zuzugs so vieler junger Leute der Kinderreichtum in Bremerhaven sprichwörtlich sei. Die neue Schule wurde, wiederum nach Entwürfen Löschners, an der Grenzstraße erbaut; es ist die heutige Goetheschule. Sie wurde der Knabenvolksschule überwiesen, deren früheres Gebäude an der Langen Straße nun von den Mädchen bezogen wurde. In das alte Schulhaus am Kirchenplatz kamen die Elementarklassen der Realschule, die dadurch also auch an Raum gewann. Eine neue Schulart hatte die Stadt inzwischen mit der 1869 vom Gewerbeverein eingerichteten Gewerbeschule erhalten. Sie wurde von ihrer Gründung an durch einen kleinen Zuschuß der Gemeinde unterstützt.

Auch an fernerliegende „Kulturaufgaben" wagte sich die Stadt schon langsam heran. Das Jahr 1873 brachte den Beginn der öffentlichen städtischen Sammlungen, der Stadtbibliothek und des Museums. Den Anstoß zur Gründung der Stadtbibliothek gab die Neuordnung, die damals in Bremen mit den verschiedenen nebeneinander bestehenden öffentlichen Bibliotheken vorgenommen wurde. Sie wurden zu einer einzigen vereinigt. Dadurch wurden eine Menge von Dubletten frei. Während ein Teil davon der neuen Straßburger Universität überwiesen wurde, kamen die übrigen nach Bremerhaven. Es geschah auf Anregung von Professor Dr. Franz Buchenau in Bremen durch den Senatskommissar für die Hafenstädte, Senator Schumacher, und den Vorsitzenden des Bremerhavener Gemeinderats, L. von Vangerow. Die Stadt erhielt damit gleich einen Grundstock von 5000 Büchern, darunter viele große und wertvolle ältere Werke, die man sonst wohl niemals hätte erwerben können. Sie wurden eine Zeitlang in der Knabenvolksschule, später in dem alten Schulgebäude am Kirchenplatz untergebracht. Die Stadt übernahm die Verpflichtung, für die Unterhaltung und Ergänzung der Bibliothek zu sorgen. Dazu kamen zahlreiche Schenkungen, so daß im Jahre 1880 schon über 10000 Bände vorhanden waren. Die zweite Sammlung, das naturwissenschaftliche und völkerkundliche Museum, war schon älter. Sie war 1861 durch den Lehrer Friedrichs an der Realschule begründet, späterhin ebenfalls durch viele Geschenke und 1867 durch einen größeren Ankauf erweitert worden, so daß der Platz in der Realschule, wo sie zunächst aufgestellt war, bald nicht mehr genügte. Bei der Neuordnung des Schulwesens 1873 erhielt sie dann einige Zimmer in der Schule am Kirchenplatz und wurde von nun an auch einige Stunden in der Woche für das Publikum geöffnet, während sie bis dahin nur zu Schulzwecken gedient hatte. Durch Zuwendungen der vielen zur See fahrenden Bremerhavener — das Tagebuch des ersten Leiters verzeichnet oft monatelang fast jeden Tag eine Erwerbung — wurde die Sammlung allmählich recht umfangreich und enthält heute manches wertvolle Stück.

Weitere Fürsorge ließ freilich die Stadtverwaltung dem geistigen Leben Bremerhavens noch nicht zuteil werden. Insbesondere die Pflege von Musik und Theater gehörte noch nicht zu den öffentlichen Angelegenheiten. Aber an privaten Bestrebungen dieser Art

fehlte es natürlich keineswegs mehr. Schon in den 60er Jahren gab es mehrere Gesangvereine. Noch älter war das Theater. Es war, nachdem anfangs gelegentlich reisende Schauspielertruppen für die Unterhaltung der Bremerhavener gesorgt hatten, als ständige Einrichtung in den 40er Jahren in einem Hause an der Fährstraße begründet worden. Eine Zeitlang fanden die Vorstellungen dann in dem großen Saale der Wirtschaft von Claus Meyn statt, an der Ecke der Bürgermeister-Smidt- und Mittelstraße, an der heute die Sparkasse steht. Längere Zeit hatte „der alte Basté" die Leitung, ein Mitglied der damals bekannten Schauspielerfamilie Basté. Auch auf dem Besitztum des Schiffbauers Cornelius an der Geeste, dem späteren „Volksgarten", wurde Theater gespielt. Die künstlerische Höhe aller dieser Unternehmungen wird nicht allzu bedeutend gewesen sein, und zumal in dem Theater von Cornelius scheinen die Vorgänge außerhalb der Bühne dank der Originalität des Besitzers bisweilen unterhaltender gewesen zu sein als das Spiel der Mimen. Cornelius, der an seinem im Zuschauerraum befindlichen Schanktisch stand, vertrat das heitere Genre — „noch nich anfangen, de Herren hebt ären Krock noch nich ut", schrie er nach der Bühne hin, wenn ihm das Glockenzeichen zum Beginn zu früh ertönte —, während tragische Erschütterungen, zumal für die Damenwelt, von den Ratten ausgegangen sein mögen, die bisweilen über den Köpfen der Zuschauer im Gebälk des nicht eben sehr feierlichen Raumes umherliefen.

Erst 1868 bekam Bremerhaven ein leistungsfähigeres Theater durch den Musikdirektor Schwiefert. Er kaufte den Garten von Cornelius, baute die dort befindlichen Räumlichkeiten nach und nach aus und machte den „Volksgarten", wie er nun genannt wurde, zum Mittelpunkt des öffentlichen Gesellschaftslebens in Bremerhaven. Hier fanden jetzt auch die Aufführungen des „Gemischten Chors" unter Musikdirektor Woltemas statt. 1872 wagte man sich sogar, zum Erstaunen des Publikums, an die Aufführung von Opern. Verdis „Troubadour" war die erste; ihr folgte noch in dieser Saison eine lange Reihe von bedeutenden Werken. 1877 erschien mit „Lohengrin" und „Tannhäuser" zum erstenmal Richard Wagner im Repertoire. Anfang der 80er Jahre ging das Unternehmen in den Besitz eines Konsortiums (H. Kuhlmann, J. Vaupel, L. Allers) über;

damals wurde das große Hauptgebäude an der Straßenseite erbaut. Die Theateraufführungen fanden jedoch weiter in den alten Räumen an der Geeste statt, die diesem Zwecke noch über zwanzig Jahre dienten, bis sie 1903 wegen Feuersgefahr geschlossen und abgebrochen wurden. Manche spätere Berühmtheit hat in ihren ersten Zeiten am Bremerhavener Theater gewirkt, so der Lustspieldichter Gustav Kadelburg, der Schauspieler Friedrich Holthaus, der Tenor Wilhelm Grüning.

„Bremerhaven hat bewiesen, daß es keiner langen Vergangenheit, keiner uralten Tradition bedarf, um die ihm zugefallenen Aufgaben mit voller Tüchtigkeit zu lösen." Diese Worte freundlicher Anerkennung, die die „Weser-Zeitung" unserer Stadt zuteil werden ließ — bei ihrem ersten größeren Jubiläum, das sie am 12. September 1880 zur Erinnerung an die 50 Jahre zuvor erfolgte Eröffnung des Alten Hafens beging —, mochten nun also in bescheidenem Maße auch schon für das geistige und kulturelle Leben gelten, das sich in der jungen Hafenstadt allmählich zu entfalten begann. Wenn es in jenem Artikel weiter heißt, daß Bremerhaven damit den „echt hanseatischen Geist" bewiesen habe, den Geist, der in dem Sprichwort „Selbst ist der Mann" zu uns redet, so stand das freilich in einem gewissen Gegensatz zu der gerade bei dieser Feier mehrfach wiederholten Bemerkung, daß Bremerhaven unter den Städten kaum schon als „Erwachsener" zu rechnen, daß es vielmehr mit seinen 50 Jahren erst „ein prächtiges kleines Nestküken" sei, wie es der damalige bremische Bürgermeister, Otto Gildemeister, gewiß nicht ohne väterlich schmunzelnden Stolz, nannte. Aber das „Nestküken" war doch nun trotz seines Kindesalters schon so groß, daß es sich durchaus nicht mehr am mütterlichen Gängelbande führen lassen wollte. Hatte es auch keine lange Vergangenheit und keine uralte Tradition: auf eine — wenn auch nicht durch Alter und Ehrwürdigkeit ausgezeichnete — eigene Geschichte konnte es jetzt doch schon zurückblicken, und es fing gerade in diesen Jahren an, sich darauf zu besinnen. Das Jahrzehnt von 1870—80 brachte allein drei historische Gedenktage für Bremerhaven. Am 5. November 1873 feierte es, mit dem ganzen bremischen Staat, den 100. Geburtstag seines Gründers, des großen Bürgermeisters Smidt, durch Gottesdienst, Festessen und „großartige Illumination". Ziemlich unbemerkt ging

dagegen der 1. Mai 1877 vorüber, der Tag, an dem Bremen seit einem halben Jahrhundert im Besitze des Bremerhavener Gebietes war. Es hatten nur einige Häuser aus diesem Anlaß geflaggt. Gleichsam zum Ersatz dafür wurde dann am 12. September 1880 ein großes Fest begangen, an dem außer einigen Senatoren und dem jüngsten Sohne des alten Smidt auch der Bürgermeister Gildemeister teilnahm. Bei dem Festmahl in der damaligen Lloydhalle am Neuen Hafen war es, daß Gildemeister Bremerhaven als „Nestküken" bezeichnete und es als die beste Tochter pries, die sich im Haushalt der Mutter unentbehrlich gemacht habe.

Gelegentlich dieses Jubiläums gewann auch endlich der schon 30 Jahre zuvor erörterte Plan, dem Gründer Bremerhavens ein Denkmal zu setzen, festere Gestalt. Der Kaufmann Heinrich von Riegen, ein geborener Bremerhavener, hatte kurz vorher in einem kleinen Kreise von Freunden den Gedanken angeregt und zum guten Anfang gleich das erste 20-Mark-Stück als Beitrag zu den Kosten auf den Tisch geworfen. Sogleich nahm sich auch die Stadtverwaltung der Sache an, und bei der Feier auf dem Marktplatz konnte der von den ersten Bürgern Bremerhavens und Bremens unterzeichnete Aufruf zur Errichtung eines Denkmals bekannt gemacht werden. Aber es dauerte noch acht Jahre, bis das Werk vollendet war. Erst am 12. September 1888 wurde das Denkmal auf dem Marktplatz von Bremerhaven in Gegenwart vieler Gäste aus den Nachbarorten und aus Bremen enthüllt. Es ist eine Schöpfung des Bildhauers Werner Stein, der freilich mehr einen gebietenden Handelsherrn dargestellt zu haben scheint als den schmiegsamen und im Stillen wirkenden Diplomaten.

Neben solchen festlichen Tagen sind aber auch andere zu erwähnen, die Not und Trauer über Bremerhaven gebracht haben. Vor allem das Jahr 1875 erwies sich als Unglücksjahr. Am 6. Dezember strandete auf der Sandbank von Kentish Knock bei Harwich der Lloyddampfer „Deutschland", der am Tage vorher von Bremerhaven abgefahren war. Es war nicht der erste Schiffsverlust des Lloyd, aber der erste, bei dem Menschenleben in großer Anzahl — 46 Passagiere und 14 Mann der Besatzung — zu beklagen waren. Unmittelbar darauf folgte der schwärzeste Tag, den die Geschichte Bremerhavens zu verzeichnen hat: am Vormittag des 11. Dezember 1875

ereignete sich an der Einfahrt zum Neuen Hafen das als Thomaskatastrophe bekannte entsetzliche Verbrechen, das in der ganzen Welt ungeheures Aufsehen erregte. Der Lloyddampfer „Mosel" lag mit dem Schlepper „Simson" im Vorhafen zur Abfahrt bereit. Während noch die letzten Güter verladen wurden, erfolgte plötzlich eine furchtbare Explosion. Es vergingen Minuten, bis die Überlebenden imstande waren, zu erkennen, was geschehen war. An der Kaje war ein 2 m tiefes Loch gerissen; beide Schiffe waren schwer beschädigt; mehr als hundert Verwundete und Tote lagen zum Teil schrecklich verstümmelt am Ufer oder trieben in dem Eis führenden Wasser des Vorhafens und der Weser. Im ganzen Orte waren Türen und Fensterscheiben zerstört. Man glaubte zunächst allgemein an ein Unglück, das man sich freilich kaum zu erklären vermochte, bis sich gegen Abend die Nachricht verbreitete, daß sich auf der „Mosel" ein Passagier zu erschießen versucht habe. Schwerverletzt wurde er ins Lazarett gebracht, aber der sofort auftauchende Verdacht, daß der Fremde — er nannte sich William King Thomas — in irgendeiner Beziehung zu der Katastrophe stehe, konnte zunächst nicht geklärt werden. Erst am dritten Tage legte Thomas ein Geständnis ab. Unter den zuletzt aufzuladenden Gütern war eine ihm gehörige Kiste gewesen, die in ihrer einen Hälfte Dynamit, in der andern ein Uhrwerk enthielt, daß nach einer bestimmten Zeit einen Hammerschlag auslöste. Seine Absicht war, das Schiff bis Southampton zu benutzen, dort das Uhrwerk der Höllenmaschine aufzuziehen und eine Menge von Kisten mit wertlosem, aber hoch versichertem Inhalt laden zu lassen. Nach dem Untergang des Schiffes würde er dann die Versicherungssumme erhalten haben.

Die weitere Untersuchung ergab, daß das Verbrechen seit Jahren vorbereitet war, da Thomas sich bereits 1873 wegen der Herstellung des Uhrwerks an einen tüchtigen Mechaniker gewandt hatte. Die vorzeitige Explosion war dadurch entstanden, daß die Kiste beim Verladen heruntergefallen war. Der Mörder wurde von Menschen, die ihn gekannt hatten, als ein freundlicher und „gemütlicher" Mann geschildert. Er war Amerikaner, in Deutschland verheiratet und hatte zuletzt als wohlhabender Mann in Dresden gelebt. Er starb in Bremerhaven wenige Tage nach der Katastrophe an den Folgen seiner Verletzung. Die Zahl der Opfer seines Verbrechens

betrug 81 Tote und etwa 50 Verwundete. Von mehr als 20 Vermißten konnten die Leichen überhaupt nicht gefunden werden. Am 14. Dezember wurden die 41 Bremerhavener unter Teilnahme der ganzen Gemeinde auf dem Friedhof in Wulsdorf beigesetzt. Für die Hinterbliebenen — es waren 56 Witwen und 135 Waisen — wurde überall in Deutschland gesammelt. Im ganzen kamen 450000 Mark zusammen, mit denen man die äußerste materielle Not zu lindern versuchte.

Die Stadtverfassung von 1879

Ein Schicksalsschlag wie dieser ließ für einige Zeit die kleinen Sorgen und Aufregungen kommunalpolitischer Art zurücktreten, die jetzt wieder, wie im Anfang der 60er Jahre, die Bürgerschaft besonders lebhaft beschäftigten. Ein recht unangenehmes Ereignis war im Februar 1874 eingetreten: der Stadtsekretär Dr. Hartmann war unter Mitnahme eines erheblichen Betrages aus der Stadtkasse plötzlich verschwunden. Der Verlust war viel größer, als man anfangs geglaubt hatte. Es fehlten schließlich über 37000 Mark. Wie es in einer kleinen Stadt natürlich ist, entstanden aus diesem Anlaß die heftigsten Parteikämpfe, da jeder Unzufriedene den Vorfall benutzte, um Vorwürfe gegen die Stadtverwaltung, vor allem auch gegen ihren Leiter, L. von Vangerow, zu erheben. Aber alle Angriffe haben doch zunächst noch nicht ernstlich das Vertrauen zu diesem Manne erschüttert, den seine Mitbürger schon 1862, als 32jährigen, in den Gemeinderat berufen hatten, und der dieser Körperschaft jetzt 12 Jahre ununterbrochen angehörte. Seit Anfang 1867 führte er den Vorsitz, und bei jeder Neuwahl — sie fand alle zwei Jahre statt — wurde er wiedergewählt, auch 1875, dann 1877 und zum letztenmal 1879. Darin lag der Beweis, daß man im ganzen mit seiner Amtsführung doch wohl zufrieden war. Offenbar hat er es verstanden, trotz der einengenden Schranken, die ihm die Verfassungsbestimmungen auferlegten, das Wohl der Stadt, soweit es nur irgend möglich war, zu fördern und die Interessen Bremerhavens als einer selbständigen Gemeinde immer mehr zur Geltung zu bringen. Es kam hinzu, daß die Beziehungen zu der Staatsbehörde am Orte wieder erheblich freundlicher wurden, als nach dem Tode des Amtmanns Gröning im Sommer 1871 der frühere Amtsassessor Schultz sein Nachfolger wurde.

Vielleicht hängt es damit zusammen, daß damals das Bedürfnis nach einer Reform der Stadtverfassung anscheinend nicht mehr als so dringend empfunden wurde wie in den 60er Jahren. Auch von der Ablösung des Grundzinses, die eine Zeitlang viel erörtert wurde, war kaum noch die Rede, wenn auch die Zeitungen bisweilen daran erinnerten. Diese altertümliche Einrichtung, die in der ersten Zeit ihren guten Sinn gehabt hatte, als es sich darum handelte, unter günstigen Bedingungen Ansiedler nach Bremerhaven zu ziehen, hatte längst ihre ursprüngliche Bedeutung verloren. Denn schon seit 1844 wurden die Bauplätze ja gar nicht mehr gegen den bloßen Grundzins und Weinkauf abgegeben, sondern öffentlich versteigert oder unter der Hand verkauft. Die dabei erzielte Kaufsumme war damals als „außerordentlicher Weinkauf" bezeichnet worden (neben dem gewöhnlichen Weinkauf, der das Vierfache des Grundzinses betrug). So war der sonderbare Brauch entstanden, daß der Kaufpreis für einen Bauplatz in Bremerhaven zum Teil in Form eines Kapitals und zum Teil in Form einer Rente entrichtet wurde. Nun war zwar im Jahre 1850 durch ein Gesetz die Möglichkeit der Ablösung solcher Renten allgemein im bremischen Staate, und damit auch bei dem Bremerhavener Grundzins, gegeben. Aber davon war nur in ganz wenigen Fällen Gebrauch gemacht worden; 1898 waren es erst 13 von 1000! Man fand, daß die Bedingungen zu ungünstig seien. Es war eine Kapitalisierung zu $3^1/_2$% verlangt worden, während der übliche Zinsfuß in Bremerhaven erheblich höher war. Ein Grundstücksbesitzer stand sich also viel besser, wenn er sein Geld in Hypotheken anlegte, statt es zur Ablösung seines Grundzinses zu verwenden.

1869 machte die Deputation für Häfen und Eisenbahnen einen neuen Vorschlag, indem sie eine Kapitalisierung im Verhältnis von 140 Talern auf je 5 Taler Grundzins empfahl. Auf Anregung der Bürgerschaft ging sie dann auf 120 Taler herunter; ja, bei jeder Neuerwerbung eines Grundstücks, sei es aus Privathand oder aus der Hand des Staates, sollte innerhalb 4 Wochen sogar die Ablösung mit 100 Talern für je 5 Taler, also eine Kapitalisierung mit 5%, gewährt werden. Zu einer völligen Abschaffung des Grundzinses bei allen neu auszugebenden Plätzen, wie sie auf Antrag der Bremerhavener Abgeordneten von der Bürgerschaft gefordert war,

erklärte sich jedoch die Deputation nicht bereit. An dieser Differenz scheiterte damals die geplante, für Bremerhaven recht günstige Regelung der Sache. Sie wurde wieder einmal „an den Deputationsnagel gehängt", d. h. verschleppt. Denn die gewählte Deputation hat sich ihres Auftrages niemals entledigt. Man war allgemein darüber einverstanden, daß der Grundzins eine unzeitgemäße Einrichtung sei, die möglichst bald beseitigt werden sollte; aber darüber, ob er wirklich soviel Unannehmlichkeiten mit sich bringe, wie von manchen Seiten behauptet wurde, waren selbst unter den Bremerhavenern die Meinungen geteilt. Erst 1890 wurde die Ablösung von neuem gefordert. Aber auch da dauerte es noch neun Jahre, bis die neu eingesetzte Kommission einen Bericht vorlegte. Und jetzt gingen die Meinungen erst recht auseinander: der Staat verlangte eine Kapitalisierung durch das Achtundzwanzigfache des Grundzinses, dazu das Recht der Kündigung von seiten des Staates nach 20 Jahren; die Stadt bot dagegen das Zehnfache. Schließlich kam man auf einen Vorschlag, der auf den ersten Blick ein wenig sonderbar aussieht. Der Grundzinspflichtige sollte in Zukunft nicht mehr zahlen als bisher. Es sollten aber künftig von der Summe, die er ablieferte, fünf Zweiunddreißigstel als Amortisationsquote gerechnet werden. Bei einer Kapitalisierung zu 4% war dann der Grundzins in der Zeit von 56 Jahren, also bis zum 1. November 1955, abgelöst. Dazu kam noch eine einmalige Zahlung des dreifachen Grundzinses als Entgelt für den Fortfall des Weinkaufs. Die Berechtigung zu dieser Regelung, die einem „Geschenk" an Bremerhaven gleichkam, ergab sich aus der damals verhältnismäßig günstigen Finanzlage des bremischen Staates. Er verfügte selbst noch über Gelder aus Anleihen, die zu $3^{3}/_{8}$% aufgenommen waren, während der damalige Zinsfuß bereits 4% betrug. An dem dadurch erzielten Gewinn wollte man die Bremerhavener Grundzinspflichtigen teilnehmen lassen. Da Senat und Bürgerschaft dem Vorschlage zustimmten, konnte am 7. Juli 1901 das Gesetz erlassen werden. Die Frage, ob künftig abzugebende Grundstücke noch mit dieser Abgabe belastet werden sollten, war bereits durch die Einführung des bürgerlichen Gesetzbuches (1. Januar 1900) entschieden worden, durch das der Grundzins verboten wurde.

Etwas glatter, wenn auch immer noch langsam genug, ging die Regelung der Verfassungsfrage vor sich. Die Deputation, die für

diesen Zweck seit 1863 in Bremen bestand, hatte zwar 1869 schon einmal einen Entwurf ausgearbeitet, ihn auch bereits an Gemeinderat und Gemeindeausschuß übersandt und deren Wünsche dazu erhalten. Aber dann scheint die Reform der Landgemeindeordnungen die ganze Kraft der Deputation in Anspruch genommen zu haben, und auch als diese Arbeit 1870 vollendet war, wurde die Beratung der städtischen Gemeindeverfassungen nicht wieder aufgenommen. Die politischen Veränderungen, die damals eintraten, mögen zunächst die Verzögerung veranlaßt haben. In der Mitte der 70er Jahre wurde dann in Preußen über eine neue Städteordnung verhandelt, deren Zustandekommen man in Bremen wohl erst abwarten wollte. So kam es, daß erst 1879 ein neuer Entwurf vorgelegt wurde. Von Bremerhaven aus scheint in der ganzen Zeit niemand auf Beschleunigung gedrängt zu haben. Dagegen wird die Neuorganisation der Staatsbehörden in Bremerhaven, die 1879 vorgenommen wurde, mit dazu beigetragen haben, daß nun endlich auch die seit Jahren geplante Reform der Bremerhavener Stadtverfassung zum Abschluß kam.

Die Reichsjustizgesetze von 1879 machten für den ganzen bremischen Staat eine Änderung der Gerichtsverfassung nötig. Bei dieser Gelegenheit erhielt auch Bremerhaven endlich das selbständige Amtsgericht, das in der Bürgerschaft schon Anfang der 50er Jahre gefordert war. Dem neuen Gericht wurde das 1860 erbaute zweite Amtshaus an der Karlsburg eingeräumt. Es wurde zunächst mit zwei, nach einigen Jahren mit drei Richtern besetzt. Sie übernahmen also die gerichtlichen Geschäfte, die bis dahin der Amtmann zu erledigen gehabt hatte. Wenn nun gleichzeitig die Verselbständigung der Stadtverwaltung durchgeführt wurde, so fiel auch die Teilnahme an den Gemeindeangelegenheiten für den Amtmann fort, und die Stelle brauchte dann überhaupt nicht mehr mit einem höheren Beamten besetzt zu werden. So kam es, daß der Amtmann Schultz, der im Herbst 1878 Senator — und sogleich auch Senatskommissar für die Hafenstädte — geworden war, zunächst keinen Nachfolger erhielt. Mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Amtes wurde der Polizeikommissar Pohl beauftragt. Erst 1894 wurde wieder ein höherer Verwaltungsbeamter als Amtmann in Bremerhaven eingesetzt.

Zu demselben Termin wie die Neuordnung des Gerichtswesens und des Amtes trat nun, am 1. Oktober 1879, auch die neue Stadt-

verfassung in Kraft. Einige der Veränderungen, die sie brachte, standen schon seit den Beratungen von 1869 fest, so vor allem die Befreiung der Stadtverwaltung von der Einmischung des Amtes, die ja bereits 1862 gefordert worden war, ferner die schärfere Trennung des Gemeinderats — der jetzt den Namen Stadtrat erhielt — von den Gemeinde- (jetzt Stadt-) Verordneten. Bis dahin hatte der Gemeinderat mit den Gemeindeverordneten zusammen den Gemeindeausschuß gebildet, der in letzter Linie die Entscheidung hatte, so daß der Gemeinderat für sich kein besonderes Beschlußrecht — außer in wenigen ihm allein zugewiesenen Angelegenheiten — hatte. Er war also in Wirklichkeit nur eine Kommission der Gemeindeverordneten gewesen. Jetzt erhielt er eine selbständigere Stellung: erst durch die — abgesondert zu beschließende — Zustimmung des Stadtrats kam ein Gemeindebeschluß zustande. Die Verfassung bestimmte anfangs, daß alle durch Gemeindebeschluß zu erledigenden Angelegenheiten — und das waren natürlich alle wichtigen Sachen — in gemeinsamen Sitzungen zu beraten seien und daß erst die Abstimmungen gesondert zu erfolgen hätten. Nur auf Antrag des Stadtrats oder eines Drittels der Stadtverordneten sollte getrennte Beratung eintreten. Es stellte sich dann aber gleich heraus, daß die Stadtverordneten in jedem Falle gesonderte Sitzung verlangten, und so wurde die Verfassung schon im nächsten Jahre dahin geändert, daß die getrennte Beratung als die Regel, die gemeinsame als die Ausnahme erklärt wurde. Bei Differenzbeschlüssen wurde eine Verständigungskommission aus je drei Mitgliedern der beiden Körperschaften gebildet. Brachte auch diese keine Einigung zustande, so blieb die Sache auf sich beruhen; nur in Fällen von besonderer Wichtigkeit behielt sich der Senat ein Recht zum Eingreifen vor.

Eine wesentliche Veränderung in der Zusammensetzung des Stadtrats ergab sich aus der Bestimmung, daß ihm künftig stets ein juristisch gebildetes Mitglied angehören müsse, das hauptamtlich angestellt wurde und Besoldung erhielt. Es war dabei von vornherein als wahrscheinlich angenommen, daß diesem Mitglied auch die Leitung der Stadtverwaltung übertragen werden würde. Doch sollte durch die vorsichtige Fassung des Gesetzes erreicht werden, daß die Möglichkeit nicht ausgeschlossen wurde, auch ein anderes, ehrenamtliches Mitglied zum Vorsitzenden des Stadtrates — oder Stadt-

direktor, wie es nun heißen sollte — zu machen. Die unbesoldeten Mitglieder wurden wie bisher auf acht Jahre gewählt, wobei alle vier Jahre die Hälfte ausschied, die übrigen — denn es konnte durch Ortsstatut beschlossen werden, daß mehrere Besoldung erhielten — auf zwölf Jahre oder auch auf Lebenszeit. In der Praxis ist es dann von Anfang an so gewesen, wie es vorauszusehen war, daß das Stadtdirektoramt von dem juristischen Stadtratsmitglied geführt wurde. Damit bekam also die Stadtverwaltung endlich — wie es ja ebenfalls schon in der Broschüre von 1862 gefordert war — einen hauptamtlichen Leiter.

Ganz anders als nach der alten Verfassung wurden die Bestimmungen über das Gemeindebürgerrecht und damit über das Wahlrecht getroffen. Bis dahin war das Bremerhavener Gemeindebürgerrecht nur bremischen Staatsangehörigen zugänglich gewesen. Von ihnen wurde es nach Aufhebung der Rezeptionsgelder schon durch bloßen zweijährigen Aufenthalt in der Stadt erworben. Durch die neue Verfassung wurde nun ein vom bremischen Staatsbürgerrecht unabhängiges Gemeindebürgerrecht geschaffen, das also auch nichtbremische Deutsche erwerben konnten, ohne vorher bremische Staatsangehörige zu werden. Dieses Gemeindebürgerrecht wurde nun aber nach preußischem Vorbild an einen Zensus geknüpft, und zwar stand es nur solchen Deutschen zu, die zwei Jahre in Bremerhaven ansässig waren und entweder Eigentümer eines in der Stadt gelegenen Grundstückes waren oder bei einem Mietsteuersatze von 4% mindestens 8 Mark an städtischer Mietsteuer bezahlten, also eine Wohnung im Mietwert von mindestens 200 Mark innehatten. Durch diese Bestimmungen sollte erreicht werden, daß die vielen nichtbremischen Deutschen, die sich bisher in Bremerhaven unbeschwert von Gemeindelasten (abgesehen von den Steuern) aufhalten konnten, nun ebenfalls zu kommunalen Pflichten herangezogen werden konnten. Durch den Zensus aber sollte, wie es in dem Bericht der Deputation heißt, eine Schranke gezogen werden „gegen das Vordrängen und den nachteiligen Einfluß der in Bremerhaven mehr wie an andern Orten ab- und zuflutenden nur zeitweiligen Einwohnerschaft". Zum Zwecke der Stadtverordnetenwahl wurden die Gemeindebürger nach der Steuerleistung in drei Klassen eingeteilt; Mitglieder der ersten waren alle, die über 50 Mark, der zweiten alle,

die über 20 Mark bei einem Satz von 1‰ für die Grundsteuer und 4% für die Mietsteuer bezahlten. Jede Klasse wählte ein Drittel der auf 30 herabgesetzten Zahl der Stadtverordneten. Natürlich erregte die Zensusbestimmung vielfachen Widerspruch, zumal bei denen, die dadurch vom Wahlrecht ausgeschlossen wurden; es waren das über 700 Einwohner, beinahe ein Drittel der Steuerzahler. Eine Beschränkung des passiven Wahlrechts lag darin, daß — abgesehen von den Gemeindebürgern, die keine Steuern bezahlten oder Armenunterstützung erhielten — fast alle Beamten, auch die Lehrer an den städtischen Schulen, von der Wahl zum Stadtverordneten und Stadtrat ausgeschlossen waren. Dagegen war die Bestimmung, daß die Hälfte der Stadtverordneten Grundbesitzer sein mußten, fallen gelassen. Die Wahlperiode dauerte vier Jahre; alle zwei Jahre schied die Hälfte der Versammlung aus.

In den so gegebenen Formen erhielt die Stadt Bremerhaven nun endlich die volle Selbstverwaltung. Die polizeilichen Funktionen wurden zwischen Stadt und Staat aufgeteilt. Für die Polizeiverwaltung der Stadt war noch bestimmt worden, daß sie nur einem besoldeten Mitgliede des Stadtrats zustand. Der Staat hatte sich, abgesehen von der selbstverständlichen Oberaufsicht, nur ein Bestätigungsrecht für die Wahl des Stadtdirektors, für die Aufnahme von neuen Anleihen und für Veränderungen bei den Kommunalabgaben vorbehalten. Dagegen fiel die Genehmigungspflicht für den städtischen Haushaltsplan fort. In vielen Einzelheiten gewährte das Gesetz überdies eine gewisse Freiheit zur Abänderung der Verfassungsbestimmungen. Beispielsweise durfte der Zensussatz, die Klasseneinteilung und die Zahl der Stadtverordneten innerhalb festgesetzter Grenzen verändert werden. Im ganzen darf man wohl sagen, daß die Verfassung sich gut bewährt hat. Das beweist schon die Tatsache, daß sie über 30 Jahre in Geltung gewesen ist, ohne daß irgendwelche wesentlichen Reformen oder Ergänzungen nötig wurden. Kurz vor dem Kriege begannen Verhandlungen über eine Neuregelung, die jedoch zu keinem Ergebnis mehr führten. Erst nach der Staatsumwälzung von 1918 wurde auch die Bremerhavener Stadtverfassung den veränderten Verhältnissen angepaßt.

Während die Vorbereitung und die Beratung der neuen Verfassung sowohl in Bremerhaven wie in Bremen ohne allzu große Mei-

nungsverschiedenheiten vor sich gegangen zu sein scheint, entfesselte nun der Übergang von der alten zur neuen Verwaltung in Bremerhaven einen Parteikampf, wie ihn die Stadt noch niemals, auch in dem bewegten Jahre 1862 nicht, und auch wohl nachher nicht mehr erlebt hat. Es ist für den heutigen Betrachter nicht mehr deutlich zu erkennen, worin eigentlich der Grund zu der leidenschaftlichen Erregung auf beiden Seiten zu suchen ist. Sicher ist nur, daß gegen die Geschäftsführung Leopold von Vangerows, obwohl er noch Anfang 1879 zum sechsten Male zum Vorsitzenden des Gemeinderats gewählt worden war, in einem Teil der Bürgerschaft allmählich eine starke Mißstimmung entstanden war. Es mag auch sein, daß allgemeine politische Gründe mitgespielt haben. Obwohl von Vangerow und seine Freunde 1862 als Männer der Opposition und des Fortschritts in die Stadtverwaltung gewählt worden waren, galten sie doch jetzt als die Vertreter des konservativen Prinzips. Ihnen gegenüber stand der Bürgerverein unter Führung von Dr. August Barth, dem späteren Stadtverordnetenvorsteher. Er war der Sohn des Apothekers und Stadtrats Carl Barth und Bruder des bekannten freisinnigen Politikers Theodor Barth, der damals Syndikus in Bremen war. Beide Parteien bekämpften sich mit einer ungeheuren Erbitterung, die sich auf alle Verhältnisse, auch auf den persönlichen Verkehr übertrug und noch lange in den Gemütern nachzitterte. Die Interessen der Barthschen Partei vertrat die freisinnige „Nordsee-Zeitung", während von Vangerow die damals in seinem Verlage erscheinende „Provinzial-Zeitung" zur Verfügung hatte.

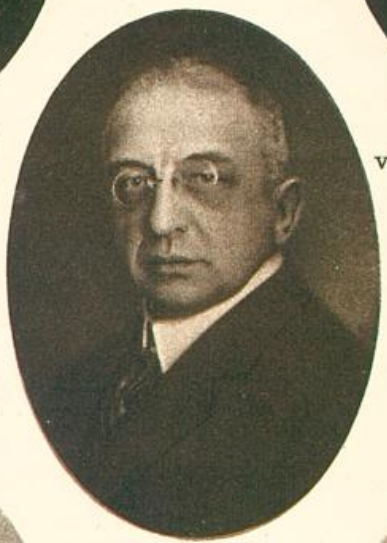
Bei den Stadtverordnetenwahlen im Oktober 1879 gewannen die Kandidaten des Bürgervereins die meisten Sitze; von Vangerow war nicht wiedergewählt, und als er sich bei einer kurz darauf notwendig werdenden Nachwahl für die zweite Klasse aufstellen ließ, unterlag er auch da. So setzte sich nun die neue Stadtverwaltung überwiegend aus Männern der bisherigen Oppositionspartei zusammen, und das hatte zur Folge, daß jetzt der Kampf um den Wert der alten und der neuen Verwaltung mit einer Leidenschaft ausgefochten wurde, die beinahe ein wenig an den Streit um die alte und die neue Staatsform im Deutschen Reiche nach 1918 erinnert. Der Zwiespalt hat die Einigkeit in der Stadt noch jahrelang gestört, und es scheint wirklich nicht, als ob die Sitten dieser guten alten Zeit viel besser



Stadtdirektor Gebhard
(1880—1890)



L. v. Vangerow
Vorsitzender d. Gemeinderates
(1867—1879)



Oberbürgermeister Becké
(seit 1913)



Stadtdirektor Hagemann
(1890—1908)



Stadtdirektor Koch
(1909—1913)

Die Leiter der Stadtverwaltung 1867—1927

gewesen sind als die der Gegenwart. Als in der ersten Sitzung der neuen Stadtverordnetenversammlung an die Anwesenden die Aufforderung erging, der alten Stadtverwaltung den Dank für ihre Tätigkeit durch Erheben von den Plätzen zu bezeugen, erfüllte nur ein Teil der Mitglieder diese Anstandspflicht. Bei dem Jubiläum am 12. September 1880 lehnten es die Anhänger der alten Verwaltung ab, an dem offiziellen Festessen der Stadt teilzunehmen, und veranstalteten eine eigene Feier. Leopold von Vangerow aber erkrankte, wohl nicht ohne den Einfluß all der Aufregungen, die er erlebt hatte, so schwer, daß er am 22. Juni 1881 im Alter von 51 Jahren starb. Die „Nordsee-Zeitung" hielt es nicht für nötig, den Tod dieses Mannes, der, wie man nun auch parteipolitisch über ihn denken mochte, doch sicher zu den bedeutendsten Persönlichkeiten in der Geschichte Bremerhavens zählt, auch nur mit einem Worte zu erwähnen. Seine Gegner aber glaubten sich noch beim Senate beschweren zu müssen über die Worte, die Pastor Cronemeyer an seinem Grabe gesprochen hatte, obwohl sie durchaus in friedlichem Geiste gehalten waren.

Wenn trotz dieser Streitigkeiten die Entwicklung Bremerhavens gedeihlich vorwärts ging und auch von der neuen Verwaltung, wie sich bald zeigte, tüchtige Arbeit geleistet wurde, so wirkte das doch, neben der Zeit, die allmählich die Gegensätze vergessen ließ, darauf hin, daß auch die Anhänger des Alten sich mit dem Neuen abfanden und schließlich sogar befreunden konnten. Zum nicht geringen Teil war es gewiß auch das Verdienst des Mannes, der im Januar 1880 zum besoldeten Stadtrat und dann, sofort nach seiner Ankunft in Bremerhaven, zum ersten Stadtdirektor gewählt wurde: es war Hermann Gebhard, bis dahin Stadtrat in Braunschweig. Obwohl er von der Stadtverordnetenversammlung einstimmig gewählt war, hatte er doch noch lange mit dem Widerstand derer zu kämpfen, die das Weiterbestehen der früheren Verwaltung gewünscht hatten. Aber allmählich gelang es ihm doch, auch bei seinen ursprünglichen Gegnern Vertrauen zu gewinnen. Als er nach zehnjähriger Tätigkeit von Bremerhaven schied, um die Leitung der neu gegründeten Landesversicherungsanstalt der Hansestädte in Lübeck zu übernehmen, war der alte Zwiespalt völlig verschwunden, und das Bedauern über seinen Weggang war in allen Teilen der Bürgerschaft

gleich groß. Die Zeit seiner Wirksamkeit war freilich auch nicht dazu angetan gewesen, unfruchtbaren Streit um Kleinigkeiten noch jahrelang fortzuführen. Schon das Jahrzehnt von 1880—1890 hatte so viele Veränderungen, so große neue Aufgaben und Pläne gebracht, daß man, vor allem auf wirtschaftlichem Gebiet, bereits die Vorzeichen eines neuen stürmischen Aufschwungs, einer völligen Umwälzung aller Verhältnisse erkennen mußte.

ZWÖLFTES KAPITEL

VON 1880 BIS ZUR GEGENWART

Die Entwicklung der Stadt bis 1905

Die Geschichte einer jeden Seestadt wird immer mehr oder weniger die Geschichte ihrer Häfen und ihrer Schiffahrt sein. Für Bremerhaven gilt das in ganz besonderem Maße. In der Zeit seiner Anfänge war der Ort überhaupt nicht mehr als das notwendige Anhängsel des neuangelegten bremischen Seehafens. Allmählich entwickelte sich dann zwar eine Gemeinde von selbständiger Bedeutung. Aber sobald diese Gemeinde zu einigem Umfang heranwuchs, stieß sie überall auf enge und unüberschreitbare Grenzen. Die Gesamtentwicklung jedoch machte natürlich an diesen Grenzen nicht halt. Die Abtretung des kleinen „ohne alle Hilfe einer Lorgnette von jedem gesunden Auge" ganz zu überschauenden Landstrichs an Bremen hatte allmählich für das ganze Unterwesergebiet Wirkungen hervorgebracht, wie sie selbst die lebhafte Phantasie des Bürgermeisters Smidt nicht hatte voraussehen können. Tausende von Menschen, so hatte Smidt prophezeit, würden durch die neue Hafenanlage ihr Brot finden. Heute zählen die Unterweserstädte im ganzen 100 000 Einwohner, die doch, mittelbar oder unmittelbar, alle vom Schiffsverkehr in den neuentstandenen Häfen leben. Aber von dieser Unterwesergroßstadt bildet nun Bremerhaven mit seinen 23 000 Einwohnern der Bevölkerungszahl nach kaum ein Viertel, dem Umfange nach einen noch viel geringeren Bruchteil. Das ganze ungeheure Wachstum hat sich — und das hat Smidt richtig vorausgesagt! — nur zum kleinsten Teile auf bremischem Gebiet abgespielt, obwohl es heute fast zehnmal so groß ist wie vor 100 Jahren, und wenn man die Einwohnerzahlen betrachtet, so trifft es fast buchstäblich zu, was Smidt im Juni 1825 dem Kabinettsrat Rose gesagt

hat: daß „von der zehnfältigen Frucht der siebenfache Teil in die hannoverschen und nur der Überrest in die bremischen Scheuern gesammelt werden würde".

Denn der bremische Besitz ist ja, da er erst in neuerer Zeit erworben, als eine kleine Enklave in einen anderen Staat eingesprengt ist, diese ganzen hundert Jahre hindurch stets nur gerade so groß gewesen, wie es für den Augenblick nötig war. Und als es 1905 endlich gelang, einmal ein größeres Stück Land zu bekommen — etwa das Sechsfache von dem, was Smidt erworben hatte, fast zwei Drittel des ganzen heutigen Bremerhaven-Gebietes —, da wurde es nur unter Bedingungen zugestanden, die die Entwicklung eines wirklich großen bremischen Hafenplatzes mit ausreichendem Siedlungsgebiet und Industriegelände unmöglich machten. So ist es gekommen, daß Bremerhaven heute immer noch — oder vielmehr wieder — im wesentlichen das Gebiet um den „Bremer Hafen" herum, die City und das Hafenviertel der überwiegend preußischen Unterwesergroßstadt ist. Die Anlage des bremischen Seehafens hat die Entstehung einer Großstadt zur Folge gehabt. Aber Bremerhaven selbst kann — wenigstens dem Umfang und der Einwohnerzahl nach — niemals Großstadt werden. Es bleibt eingezwängt in ein zu enges Gebiet und wird immer auf die Ergänzung durch die Nachbargemeinden angewiesen sein, von denen es durch die Landesgrenzen getrennt ist; umgekehrt sind freilich auch Geestemünde und Lehe ohne Bremerhaven nicht denkbar.

Auch heute noch bestehen also die Zustände mit ihren Folgeerscheinungen fort, die man schon zur Zeit des Advokaten Wagner vor 130 Jahren als „bizarr" empfand, von denen dann Bismarck vor 60 Jahren hoffte, sie würden nach der Schaffung des Norddeutschen Bundes bald überwunden sein. Vielleicht wird die Zukunft einen Weg zu ihrer Beseitigung zeigen, die Gegenwart muß ihre Nachteile und Absonderlichkeiten noch mit in den Kauf nehmen. Bremerhaven wird vor der Hand der selbständige, aber kleine und von jeder Ausdehnungsmöglichkeit abgeschnittene Mittelpunkt einer großen Hafenstadt bleiben, deren einzelne Glieder sich ringsum zu einem einheitlichen Ganzen zusammenzuschließen beginnen. Die neue Stadt Wesermünde, die bereits vier in früherer Zeit selbständige Gemeinden — Lehe, Geestemünde, Geestendorf und Wulsdorf — umfaßt,

ist im Begriff, sich auch die übrigen wirtschaftlich zum Gebiet der Unterweserstädte gehörenden Dörfer, wie Schiffdorf, Spaden, Langen und Weddewarden, anzugliedern, so daß der ganze Komplex nur noch zwei verschiedenen Kommunen angehören und Bremerhaven zu Lande auf allen Seiten von ein und demselben Gemeinwesen umschlossen sein würde: einem seltsamen Gebilde, ohne Mittelpunkt und von unmöglicher Gestalt, das aber allen Raum besitzen wird, der für die künftige Entwicklung der Unterwesergroßstadt noch nötig ist.

Aus dieser Lage ergibt es sich, daß die Geschichte Bremerhavens auch heute noch mehr als anderswo die Geschichte seiner Häfen und seiner Schiffahrt ist. Wohl ist auch von rein kommunalen Aufgaben zu berichten, Aufgaben, die ihrer Art und ihrem Umfang nach durchaus großstädtisch sein müssen und die gewiß nicht oft in Städten der gleichen Größe zu finden sein werden. Aber an Zahl können sie nur verhältnismäßig gering sein, da die Besonderheit Bremerhavens eine Reihe von Dingen ausschließt, die sonst zu den Obliegenheiten werdender Großstädte der Gegenwart gehören, wie etwa umfassende Stadterweiterungspläne, Anlage von Parks und Heranziehung von Industrie. Andererseits gehört das, was die eigentliche Bedeutung Bremerhavens ausmacht, das Hafengebiet, unter die Kompetenz des Staates, und nur mit der seit den 90er Jahren begonnenen Förderung der Hochseefischerei greift die Stadtverwaltung in diesen ihrer unmittelbaren Einwirkung sonst verschlossenen Bezirk hinüber. So wird der Bericht über die kommunale Entwicklung Bremerhavens seit 1880 nicht allzu umfangreich sein können, obwohl diese Periode fast die ganze zweite Hälfte der hundertjährigen Geschichte des Ortes umfaßt.

Als die neue Gemeindeverfassung in Kraft trat, war Bremerhaven eine Stadt von fast 13 000 Einwohnern. Das Straßennetz war bis zur Eisenbahn — im Zuge der heutigen Schiffer- und Bogenstraße — bereits in der jetzigen Gestalt fertiggestellt. Doch standen nördlich der Lloydstraße erst wenige Häuser. Jenseits der Sonnenstraße hörte die Bebauung ganz auf. Die beiden kleinen Häuser Bürgermeister-Smidt-Straße 136 und 138 waren die letzten. Auch in dem älteren Gebiet sah man noch manche unbebauten Plätze, vor allem an der Deichstraße sowie in der Umgebung des Bremischen Amtes. Innerhalb der Stadt gab es noch große Vergnügungsgärten, wie das Odeon

an der Fähr- und Poststraße und Ludwigslust an der Gas- und Grünen Straße auf dem Gebäude des heutigen Tivoli. Die Lloydstraße war an ihrer Nordseite von der Grünen Straße bis zum Hafen noch ganz frei. Die Lloydagentur befand sich damals im Hause Schifferstraße 3, dem jetzigen Lloydhotel. Das neue große Gebäude an der Lloydstraße wurde erst 1888—1890 erbaut. Neben den heute bekannten Gaststätten bestanden andere, die heute verschwunden oder ganz umgewandelt sind, wie Löhrs Hotel an der Ecke der Bürgermeister-Smidt- und der Hafenstraße, das Colosseum an der Stelle des jetzigen Café Central, der Wintergarten (heute Karlshof) und die Flora im nördlichen Teil der Bürgermeister-Smidt-Straße. Das alte Auswandererhaus wurde als Kaserne benutzt. Denn seit 1871 war Bremerhaven Garnison. Es lag hier das Schleswig-Holsteinische Festungsartillerie-Bataillon Nr. 9, das aber 1886, als nach Fertigstellung der neuen Kaserne in Lehe die III. Matrosen-Artillerie-Abteilung gebildet wurde, nach dem Rhein verlegt wurde. Noch immer war Bremerhaven ebenso wie der ganze bremische Staat Zollausland. Nach Lehe zu war die Zollgrenze am Bahnübergang in der Hafenstraße, während man im Süden unbehindert über die Geestebrücke nach dem ebenfalls einen Freihafenbezirk bildenden Geestemünde kommen konnte und erst am Bahndamm in der Ludwigstraße mit dem Übertritt auf Geestendorfer Gebiet das Zollinland erreichte. Trotz dieser Trennungen entstand damals bereits das erste größere gemeinsame Unternehmen der Unterweserorte: im Jahre 1879 bildete sich ein Konsortium zur Anlage einer Straßenbahn von Geestemünde nach Lehe; am 13. Mai 1881 wurde der Betrieb auf der Strecke vom alten Bahnhof in Geestemünde bis zur Mühlenstraße in Bremerhaven eröffnet, und Ende Juni folgte die feierliche Einweihung der ganzen Linie. Nach kurzer Zeit wurde auch Speckenbüttel an die Bahn angeschlossen, die damit eine Länge von mehr als 6 km erreichte. Man war sehr stolz auf diesen Fortschritt, dessen sich viele Orte von größerer Einwohnerzahl noch nicht rühmen konnten.

Im Gegensatz dazu waren die kommunalen Einrichtungen Bremerhavens, als die neue Stadtverwaltung ihre Arbeit begann, in manchen Beziehungen noch recht unvollkommen. Drei Mängel waren besonders auffallend: die städtischen Behörden hatten nirgends zureichende Räumlichkeiten für ihre Arbeit zur Verfügung, ferner be-

saß die Stadt noch immer kein Krankenhaus, und ebensowenig gab es eine allen Anforderungen genügende Wasserleitung. Diese drei Aufgaben wurden daher zuerst in Angriff genommen. Bereits am 14. August 1881 konnte der Grundstein zum Krankenhaus gelegt werden. An demselben Tage feierte der Kommerzienrat R. C. Rickmers, der Gründer der schon damals weltbekannten Firma, seine goldene Hochzeit, und aus diesem Anlaß hatte er — neben anderen großen Schenkungen, darunter 10 000 Mark für die Förderung begabter Schüler — ein Kapital von 50 000 Mark für den Bau des Krankenhauses gestiftet. Schon vorher hatte die Witwe Michael Roberts der Gemeinde 30 000 Mark zu demselben Zweck testamentarisch vermacht, und etwa 25 000 Mark waren vom Bremischen Amte gesammelt worden. Weitere 40 000 Mark sowie unentgeltliche Hergabe des Platzes hatten Senat und Bürgerschaft bewilligt, da sie anerkennen mußten, daß von allen bisherigen Schenkungen keine so dringend gewesen sei wie diese. So brauchte die Stadt von den auf 190 000 Mark veranschlagten Kosten nur noch 45 000 Mark beizusteuern. Die Anstalt wurde zunächst für 70 Kranke eingerichtet. Verwaltung und Pflege wurde den Diakonissen aus dem Westfälischen Diakonissenhause in Bielefeld übertragen. 1882 war der Bau vollendet. In neuerer Zeit (1905) ist er erheblich erweitert worden.

Nicht weniger dringend war die Anlage einer Wasserleitung. Auch in diesem Punkte war Bremerhaven bisher erheblich hinter den Anforderungen der Zeit zurückgeblieben. Die erste private Wasserleitung von Eits und Claussen, die 1838 entstanden war, hatte sich schon nach kurzer Zeit als unzureichend erwiesen. Trotzdem sträubten sich ihre Besitzer sehr dagegen, als Anfang der 50er Jahre Melchior Schwoon, Johann Köper und Carl Philipp Aschoff den Plan faßten, eine zweite Wasserleitung zu bauen. Der Senat hielt es aber mit Recht für nützlich, wenn die erste Firma eine Konkurrenz erhielte, und erteilte daher den Unternehmern die erbetene Konzession. Die neue Anlage brachte vor allem dadurch eine große Verbesserung, daß die Röhren durch alle Straßen der Stadt geführt wurden. Damit wurde zum erstenmal der Anschluß der einzelnen Häuser an die Leitung ermöglicht. Der Schwoonsche Wasserturm wurde neben dem Eitsschen Brunnen an der Hafenstraße in Lehe, wo er ja auch heute noch steht, errichtet. Der ursprüngliche Turm

war allerdings so niedrig, daß das Wasser in den Häusern nur bis zur ersten Etage stieg. Schon das war ein Mangel, der sich mit der Zeit immer unangenehmer bemerkbar machte. Außerdem erschwerte der geringe Druck bei Feuersgefahr die Löscharbeiten. Dazu kam ein außerordentlich hoher Preis — für den Kubikmeter mußte 1 Mark, von den Schiffen sogar 1,40—1,80 M. bezahlt werden gegen 10 bis 20 Pfg. in anderen Städten — sowie eine häufig recht mangelhafte Beschaffenheit des Wassers. Vor allem von der Eitsschen Wasserleitung heißt es in den Zeitungen sehr oft, daß sie „wieder einmal" eine „lehmige Flüssigkeit" geliefert habe, die wohl kaum als Wasser bezeichnet werden könne. So war es höchste Zeit, daß sich die Stadtverwaltung der Sache annahm. Man versuchte erst, sich mit den beiden bestehenden Unternehmungen über eine Erweiterung und Verbesserung ihrer Werke unter Beteiligung der Stadt zu einigen. Da aber die Verhandlungen zu keinem Ergebnis führten, wurde die Errichtung eines eigenen städtischen Wasserwerks beschlossen. Der Ingenieur Pfeffer in Halle an der Saale wurde mit der Ausarbeitung eines Planes beauftragt. Er fand ergiebige und brauchbare Quellen auf dem Geestrücken nördlich der Chaussee Langen—Debstedt. Dort wurde dann auch das Wasserwerk angelegt. Am 14. März 1884 wurden von den Stadtverordneten 460 000 M. bewilligt, und schon am 20. Juni 1885 konnte die Anlage in Betrieb genommen werden. Das Wasser wird von den einzelnen Brunnensträngen nach dem Sammelbrunnen der Pumpstation an der Sieverner Chaussee nördlich von Langen, von dort nach dem an der Langener Straße in Lehe gelegenen Wasserturm geführt. Da die Leitung durch ganz Lehe hindurchgeht, wurde auch dessen Versorgung von dem neuen Werk mit übernommen, bis Lehe 1902 in Gemeinschaft mit der Bremerhavener Firma Schwoon eine eigene Anlage errichtete. Die beiden Privatwasserleitungen von Eits und Claussen (später J. H. Eits Witwe) und Schwoon, Köper & Co., die sich inzwischen vereinigt haben, versorgen noch heute das Hafengebiet mit Wasser. Doch ist das Rohrnetz schon 1920 von der Stadt Bremerhaven erworben. Die Übernahme des ganzen Betriebes steht in nächster Zeit bevor.

Sehr umständlich gestaltete sich die Erledigung der dritten Aufgabe, die Beschaffung der notwendigen Räume für die städtischen Bureaus. In den drei Jahrzehnten der ersten Gemeindeverfassung

waren die Zustände trotz der stetigen Ausdehnung der Geschäfte bis zuletzt recht primitiv geblieben. Die Sitzungen des Gemeindeausschusses, die zuerst in dem Gasthause von Aschoff am Markt stattgefunden hatten, wurden 1868 in die Aula des neuerbauten Realschulgebäudes verlegt. Ein besonderes Geschäftszimmer hat die Stadtverwaltung anscheinend erst mit der Anstellung des Stadtsekretärs 1864 in einem Privathause in der Osterstraße erhalten. Nach der Eröffnung der großen Volksschule in der Langen Straße wurden dann in der nunmehrigen Mädchenschule am Kirchenplatz einige Zimmer für die Gemeinde verfügbar. Von 1873 an, als die Knabenschule nach der Grenzstraße und die Mädchenschule nach der Langen Straße übersiedelte, wurde das Haus am Kirchenplatze nur noch zum kleinsten Teil — von den drei Vorschulklassen der Realschule — zu Schulzwecken benutzt. Die übrigen Räume wurden der Stadtverwaltung und dem Museum überwiesen. Von jetzt ab wurde das Gebäude als Stadthaus bezeichnet. Mit der Einführung der neuen Verfassung 1879 wurden der Gemeinde jedoch so viele neue Aufgaben übertragen, daß sie — vor allem für das Standesamt und das Meldeamt sowie für den Stadtdirektor — noch weitere Zimmer in Anspruch nehmen mußte. Das Museum mußte daher in die Schule an der Grenzstraße verlegt werden, in das erste Stockwerk des Stadthauses teilten sich die Stadtbibliothek und die Realvorschule, und das ganze Erdgeschoß wurde für Bureauzwecke umgebaut. Zwei Jahre später war eine neue Veränderung nötig. Die Schule in der Langen Straße wurde erweitert, so daß sie nun auch für die Vorschulklassen Raum bot und im Stadthaus Platz frei wurde. Jetzt konnte dort ein Sitzungssaal für die Stadtverordneten und den Stadtrat geschaffen werden. 1888 wurde endlich das Stadthaus vollständig umgebaut und erhielt die Gestalt, die es heute noch hat. Das ursprüngliche Gebäude war, abgesehen davon, daß es viel zu klein war, auch recht unansehnlich gewesen, ein niedriger schmuckloser Verputzbau. Die Stadtverordneten hatten daher im Juli 1887 zuerst beschlossen, einen vollständigen Neubau, dessen Kosten auf 127 000 M. veranschlagt waren, errichten zu lassen. Als jedoch der Stadtrat ein Vierteljahr später einen Entwurf vorlegte, hatte man seine Meinung geändert. Der Neubau wurde abgelehnt. Man erwog den Gedanken, die freigewordene Kaserne, das alte Auswandererhaus, für die Stadt zu er-

werben. Der Plan kam jedoch nicht zur Ausführung. Im Juni 1888 entschied man sich dann für Umbau und Erweiterung des alten Gebäudes. Es wurde noch ein Stockwerk aufgesetzt und an der Ostseite ein Querflügel angebaut. Auch wurde das Äußere durch Verwendung von gelbem Backstein ansprechender gestaltet. Das Haus enthielt nun in den beiden unteren Stockwerken die städtischen Geschäftsräume und das Museum, im zweiten Obergeschoß die Stadtbibliothek und eine Wohnung für den Stadtdirektor. In diesem Zustand blieb es, bis in den Jahren 1902—1904 das große Sparkassengebäude an der Ecke der Bürgermeister-Smidt- und Mittelstraße errichtet wurde und Museum und Bibliothek dorthin übersiedelten. 1913 waren die Räume wieder zu eng geworden, und es mußte nun auch für den Stadtdirektor anderswo eine Wohnung beschafft werden. Nach dem Kriege endlich haben sich die Geschäfte so ausgedehnt, daß es nötig wurde, ein ganzes Haus, das ehemalige Rickmersche Wohnhaus an der Langen Straße hinter dem Kirchenplatz, hinzuzukaufen. Heute gehört der Neubau eines für alle Zweige der Verwaltung ausreichenden Stadthauses zu den dringlichsten kommunalen Aufgaben.

Die Umwandlung des ursprünglichen Schulhauses am Kirchenplatz zum Stadthaus hatte, wie schon erwähnt, auch für das Schulwesen einige Änderungen zur Folge. Man hatte zunächst, um die letzten noch im Stadthause befindlichen Klassen daraus entfernen zu können, die Volksschule an der Langen Straße erweitert und die Realvorschulklassen dorthin verlegt. Da es aber natürlich wünschenswert war, die ganze Anstalt wieder in einem Gebäude zu vereinigen, erwies sich bald auch hier ein Umbau nötig, der im Sommer 1886 durchgeführt wurde. Es kam hinzu, daß auch die Realschule selbst sich ständig vergrößerte. 1878 war sie durch Einrichtung einer Selekta mit zweijährigem Kursus zu einer neunstufigen sog. Realschule erster Ordnung erhoben worden. Diese Reform konnte ohne Mehrkosten durchgeführt werden, da infolge der Eröffnung eines Progymnasiums in Geestemünde zu Ostern 1878 sich die Schülerzahl auf der Unterstufe so verringerte, daß dort zwei Parallelklassen wegfallen konnten. Es zeigte sich aber bald, daß man damit noch nicht genug getan hatte, um die Konkurrenz der neugegründeten Geestemünder Anstalt bestehen zu können. Zum 1. April 1882 wurde daher beschlossen, die Realschule wieder in eine solche zweiter Ord-

nung umzuwandeln, daneben aber jetzt eine Gymnasialabteilung einzurichten. Es war das erst von Untertertia an nötig, da damals auch die Realschule mit Latein begann. Endlich wurde in den 90er Jahren zum drittenmal mit Rücksicht auf Geestemünde eine Änderung vorgenommen. Es war nämlich dort eine lateinlose Realschule eingerichtet worden, die von Bremerhaven aus viel besucht wurde. Der Stadtrat empfahl daher schon im Herbst 1892 eine entsprechende Reform für Bremerhaven, da diese Schulart in der Tat für eine Handelsstadt als die geeignetste erschien. Der Antrag wurde jedoch damals abgelehnt und erst, als er $5^1/_2$ Jahre später wieder aufgenommen wurde, genehmigt. Damit war die Zeit der Reformen abgeschlossen, und die Schule erhielt ihre endgültige Gestalt, die sie, abgesehen von kleineren Änderungen im Lehrplan, seitdem bewahrt hat. Im gleichen Jahre (1898) wurde auch das neue Gebäude zwischen der Bismarck- und Grünen Straße bewilligt, in dem sich die Schule heute noch befindet. Die Erweiterung, die 1886 durch Aufsetzen eines dritten Stockwerks vorgenommen war, hatte also kaum für ein Jahrzehnt ausgereicht. Der Staat stellte den Platz — diesmal freilich nicht umsonst, sondern für 20 Mark pro Quadratmeter — zur Verfügung, und im Herbst 1900 wurde das neue Schulhaus, dessen Kosten sich auf eine halbe Million beliefen, feierlich eingeweiht. Der alte Direktor Hildebrand war im Herbst 1895 nach 37jähriger Amtstätigkeit in den Ruhestand getreten. Sein Nachfolger war Dr. Paul Mohr, bis dahin Oberlehrer am Gymnasium, geworden.

Neben den beiden Volksschulen und der höheren Schule wurden in den 80er Jahren noch zwei andere Schularten von der Stadt eingerichtet bzw. übernommen. 1882 kam die seit 1869 bestehende Gewerbeschule, die schon bis dahin einen kleinen Zuschuß erhalten hatte, ganz in städtische Verwaltung, und zwei Jahre später wurde die heutige Schiffsingenieur- und Seemaschinisten-Schule, zunächst unter dem Namen „Städtisches Technikum", begründet. Schon 1887 wurde sie als städtisches Unternehmen wieder aufgegeben, doch erklärte sich der Leiter, Direktor Benedix, bereit, die Anstalt als Privatinstitut fortzuführen. Die Schule, für die ein Haus in der Ankerstraße gemietet war, nahm dann, besonders unter dem Nachfolger von Benedix, Direktor Brockshus (seit 1887), einen solchen Aufschwung, daß sie zum 1. April 1893 wieder an die Stadt überging.

Sie wurde mit der Gewerbeschule vereinigt, und Direktor Brockshus erhielt die Leitung beider Anstalten. Im Frühjahr 1894 wurde dann der Bau eines weiteren Schulgebäudes an der Grenzstraße beschlossen, in dem neben den bis dahin im Armenhaus untergebrachten Waisenkindern und einigen Klassen der Knabenvolksschule auch die „Gewerbe- und Maschinisten-Schule", wie sie nun hieß, Platz finden sollte. In diesen Räumen sind beide Anstalten bis heute geblieben. Allerdings sind sie inzwischen wieder getrennt worden, als seit 1910 die Gewerbeschule als Pflichtfortbildungsschule ausgebaut wurde und einen eigenen Leiter erhielt. Gleichzeitig wurde die Maschinistenschule zu einer Vollanstalt für Seemaschinisten ausgebaut. Sie erfreute sich auch weiterhin großer Beliebtheit und zählte zu den besuchtesten von allen Schulen dieser Art an der Nordseeküste. Nach dem Kriege wurden dann durch neue Reichsbestimmungen die Anforderungen derart erhöht, daß die Schule nicht selbständig weiter bestehen kann und daher vom 1. April 1927 als Zweigabteilung den Technischen Staatslehranstalten in Bremen angegliedert werden muß. Sie bleibt jedoch in Bremerhaven und erhält auch in Zukunft einen erheblichen Zuschuß von der Stadt.

Im Jahre 1905 wurden endlich auch die beiden höheren Mädchenschulen in Bremerhaven zu einer einzigen städtischen Anstalt vereinigt. Beide Schulvorsteherinnen, Frau Dr. Gill und Fräulein Wunnenberg, hatten ihrerseits die Übernahme beantragt. Der neuen Schule wurde das alte Gymnasium in der Grünen Straße überwiesen, das seit 1900 als Waisenhaus gedient hatte. Die Waisenkinder mußten daher in das alte Gebäude der Gillschen Schule an der Baumstraße übersiedeln, das von der Stadt mit erworben wurde. Die neue höhere Mädchenschule erhielt nach preußischem Vorbild einen zehnjährigen Lehrgang. Seit 1910 ist eine Oberrealschul-Studienanstalt hinzugekommen. Sie war die erste Studienanstalt, die in den Hansestädten geschaffen wurde. An Privatschulen gab es in der Stadt jetzt nur noch eine Mädchen-Mittelschule, die noch bis 1920 bestand.

Entsprechend den vermehrten Anforderungen, die das Schulwesen an die Stadt stellte, stiegen natürlich auch die finanziellen Aufwendungen, die dafür zu machen waren, beträchtlich. Doch wurde ein Teil der Kosten dabei vom Staat getragen, da der Senat dem in der Bürgerschaft mehrfach erhobenen Verlangen, Bremer-

haven müsse seine Schulen selbst unterhalten, niemals nachgegeben hat. Es wäre das, auch abgesehen davon, daß auch alle anderen bremischen Gemeinden einen Staatszuschuß für ihr Schulwesen erhalten, für Bremerhaven schon wegen der besonderen kommunalen Verhältnisse an der Unterweser nicht durchführbar gewesen, und es war gewiß auch im Interesse des bremischen Staates, wenn der Senat auf seiner Ansicht beharrte und die Bürgerschaft ihm schließlich beipflichtete. Der Zuschuß, der in den 70er und 80er Jahren 20—25 000 Mark betragen hatte, wurde 1894 auf 30 000 und 1898 auf 50 000 Mark erhöht. 1911 stieg er, mit rückwirkender Kraft von 1910 an, auf 120 000 und im nächsten Jahre sogar auf 170 000 Mark. Nach dem Kriege sind dann 200000 Mark erreicht worden. Doch hat das, was die Stadt allein aufzubringen hatte, dabei immer noch das Drei- bis Fünffache des Staatszuschusses betragen.

Weniger wechselvoll als das Schulwesen haben sich die kirchlichen Verhältnisse Bremerhavens seit 1880 entwickelt. Zu den drei vorhandenen Kirchen, der „großen", unierten, der „kleinen", lutherischen, und der katholischen ist in dieser Zeit nur noch eine hinzugekommen: die Kirche der Methodisten am Siegesplatz, die 1892 eingeweiht wurde. Sie ist nur ein kleines, kapellenartiges Gebäude. Die Gemeinde aber ist eine der ältesten in der Stadt; sie besteht bereits seit 1850. Die Kirche der unierten Gemeinde, deren Bau mit so vielen Schwierigkeiten verknüpft gewesen war, erhielt erst jetzt die letzte Vollendung durch die Erwerbung eines würdigen Geläutes. Man hatte sich bisher mit recht mangelhaften Glocken begnügen müssen. Als nun im Jahre 1881 endlich die Bauschulden ganz abgetragen waren, beantragte der Kirchenausschuß, daß der Senat ihm zur Anschaffung „eines der Kirche angemessenen Geläutes" eine Summe von 12000 Mark aus den sog. Sonntagsgeldern überweise. Der Senat stimmte zu, auch die Bürgerschaft nach einigem Bedenken, und so diente diese alte Abgabe, die ja 1847 zugunsten des Kirchenbaues eingeführt und später zur Tilgung der Schulden verwandt worden war, noch einmal für kurze Zeit ihrem ursprünglichen Zwecke. Von 1883 an flossen dann die Erträgnisse in die Staatskasse. Erst 1907 wurden die Sonntagsgelder, die seit ihrem Bestehen manchen Anstoß, besonders auch im frommen England und Amerika, erregt hatten, ganz abgeschafft. Die Kirche aber hatte zum guten Ende

noch ein sehr schönes Geläut daraus erhalten, drei Glocken, die Christus-, Luther- und Smidt-Glocke genannt und mit folgenden von Arthur Figer verfaßten Inschriften versehen wurden:

Christusglocke heiß' ich,
Zwei gute Häfen weiß ich,
Einen hienieden, ihr Schiffer, für euch,
Einen für uns alle im Himmelreich.

Luther bin ich genannt.
Ich ruf' über Meer und Land.
Eine gute Wehr in Sturm und Not,
Eine feste Burg ist unser Gott.

Ich heiße Smidt nach dem, der diese Stadt erbaut.
O Bürger, denkt, es spräch' sein Geist aus meinem Laut.

Zwei der Glocken mußten im Weltkriege abgeliefert werden und sind erst in jüngster Zeit durch neue ersetzt worden. Auch sonst erhielt die Kirche von Mitgliedern und Freunden der Gemeinde noch manchen wertvollen Schmuck, so anläßlich der Feier des 400. Geburtstages Luthers 1883 die Statuen von Christus, Luther und Zwingli über dem Hauptportal, ferner schöne Glasmalereien in den Fenstern. Auch eine Sandsteinstatue des Bürgermeisters Smidt von dem Bremer Bildhauer Diedrich Kropp, die anfangs an einem Hause der Bürgermeister-Smidt-Straße angebracht war, wurde der Kirche geschenkt und im nördlichen Seitenschiff aufgestellt.

Der erste Prediger der großen Kirche, Theodor Wolf, trat im Jahre 1880, nach 25jähriger Wirksamkeit in Bremerhaven, als 80jähriger in den Ruhestand. Sein Nachfolger wurde Pastor Eberhard Cronemeyer, der bereits 1877 zum zweiten Prediger gewählt war. Cronemeyer hat sich besondere Verdienste um die soziale Fürsorge in Bremerhaven erworben. Mit Hilfe des Frauenvereins der vereinigten evangelischen Gemeinde und des Vereins zur Förderung des Volkswohls, von denen der erste auf seine Veranlassung, der zweite mit seiner Unterstützung ins Leben gerufen war, gründete er eine Volksküche und eine Naturalverpflegungsstation, beide in der Ankerstraße. In einem Hause in der Schifferstraße wurde ein Arbeiterheim eingerichtet und in der Deichstraße, nahe beim Siegesplatz,

auf einem vom Staate geschenkten Grundstücke, eine Kinderbewahranstalt erbaut. Zwei von diesen Anstalten bestehen noch heute und haben inzwischen neue Gebäude erhalten: der Kinderhort auf seinem alten Platz an der Deichstraße (1912), die Volksküche in der Schifferstraße. Die Seemannsmission, die 1896 ihre Arbeit begonnen hatte, bezog 1900 ein eigenes großes Haus in der Schifferstraße. In den 90er Jahren wurde, mit staatlicher und städtischer Unterstützung, eine Badeanstalt, das Marienbad an der Grünen Straße, errichtet. Die bedeutendste Gründung Cronemeyers ist eine Arbeiterkolonie, die er im Moor bei Loxstedt anlegte. Das Werk erfuhr rege Unterstützung von vielen Seiten, auch von dem damaligen deutschen Kronprinzen, dem späteren Kaiser Friedrich. Nach ihm hat die Kolonie den Namen Friedrich-Wilhelms-Dorf erhalten.

Nur kurze Zeit hat Cronemeyer nach Wolfs Emeritierung allein in der Gemeinde gewirkt. Bereits 1882 mußte wieder ein Hilfsprediger gewählt werden, und seit 1883 hat die unierte Kirche zwei ordentliche Prediger. Denn seit der Einweihung der großen Kirche 1855 war die Einwohnerzahl Bremerhavens von 5 500 auf über 14 000 gestiegen, und in ähnlichem Maße — wenn auch infolge der inzwischen erfolgten Absonderung der Lutheraner etwas langsamer — war auch die Gemeinde der unierten Kirche gewachsen. Sie ist bis heute die größte in der Stadt geblieben und umfaßt jetzt etwa 13 000 Mitglieder gegenüber 6500 in der evangelisch-lutherischen und 2000 in der katholischen Gemeinde bei einer Gesamteinwohnerzahl von etwa 23 000.

Im ganzen hat sich freilich die Bevölkerung Bremerhavens seit 1874 zwei Jahrzehnte hindurch nur recht langsam vermehrt. Während in der Zeit von 1866—1874 die — damals doch noch viel kleinere — Stadt sich alle zwei Jahre um 1000 Einwohner (von 8000 auf 12 000) vergrößerte, also eine Zunahme von 4000 Einwohnern in 8 Jahren erreicht wurde, brauchte sie das zweite Mal zu dem gleichen Fortschritt fast 20 Jahre. Mehrmals in diesem Zeitraum ging die Bevölkerungszahl sogar nicht unerheblich zurück. Erst 1893 wurde die Zahl 16 000 endgültig überschritten. Es stimmt damit zusammen, daß in dieser ganzen Zeit weder die Häfen noch der Wohnbezirk der Stadt eine nennenswerte Erweiterung erfahren haben. Erst 1888 und dann Anfang der 90er Jahre wurden von der Depu-

tation für Häfen und Eisenbahnen wieder mehrere der staatlichen Bauplätze verkauft. Davon lagen einige an den noch unbebauten Straßenabschnitten der südlichen Stadt, an der Post-, Fähr- und Deichstraße, die übrigen in dem Gebiet zwischen Lloyd- und Bogenstraße. Mitte der 90er Jahre wurde dann die Kaiserstraße angelegt, und damit begann ein neuer Abschnitt der Stadterweiterung. Es geschah das im Zusammenhang mit den großen Hafenbauten, die 1892 endlich, nach langen Vorbereitungen, in Angriff genommen wurden, und nun zeigte es sich, daß das vorhergehende Jahrzehnt, wenn es auch äußerlich in Bremerhaven kaum Veränderungen hervorgebracht hatte, doch keine Zeit des Stillstandes gewesen war, zum mindesten nicht für die Gesamtheit des Weserhandels und der bremischen Schifffahrt. Freilich begann sich jetzt die Stellung Bremerhavens und des Unterwesergebietes in diesem ganzen Bezirk allmählich — und nicht durchaus zu seinem Vorteil — zu wandeln.

Schiffahrt und Schiffsbau in den 80er Jahren.

Schon am Ende der 70er Jahre tauchte eine Reihe von Plänen auf, die, zum Teil rasch, zum Teil erst nach jahrelangen Vorbereitungen und unter großen Schwierigkeiten durchgeführt, für das Wirtschaftsleben an der Unterweser und insbesondere für die Entwicklung der Schiffahrt außerordentlich bedeutungsvoll wurden. Wie das Symbol einer neuen Zeit, die sich auf allen Gebieten an Aufgaben von bisher unbekannter Größe und Kühnheit heranwagte, steht da am Anfang die großartige technische Leistung des Rotesand-Leuchtturms, des ersten Leuchtturms, der nicht auf Felsenriffen erbaut ist, sondern frei aus unabsehbarer Wasserfläche aufragend im Meere steht und so den Schiffen den Weg in die Wesermündung weist. Der Plan dazu wurde im Jahre 1878 von den drei Weseruferstaaten Bremen, Preußen und Oldenburg gefaßt, die sich zu gemeinsamer Ordnung und Unterhaltung der Schiffahrtszeichen verbunden hatten. Es war mehrfach über die mangelhafte Bezeichnung der Wesereinfahrt geklagt worden, und da sich herausstellte, daß die sturmsichere Verankerung eines Feuerschiffes an jener bei Ebbe noch etwa 8 m tiefen Stelle unmöglich war, beschloß man, es mit dem Bau eines Leuchtturmes zu versuchen. Die Ausführung, die auf gemeinsame Kosten unternommen werden sollte, wurde Bremen übertragen. Der Baurat

Hanckes in Bremerhaven begann Verhandlungen mit der Aktiengesellschaft Harkort in Duisburg, und man kam zu dem Ergebnis, daß der Turm auf einen großen, nach dem Luftdruckgründungsverfahren abzusenkenden und mit Beton auszufüllenden Caisson fundiert werden müsse. Den Zuschlag erhielt jedoch nicht die Gesellschaft Harkort, sondern ein anderes, erst neu gegründetes Unternehmen, das den Bau erheblich billiger liefern zu können versprach. Dieser erste Versuch mißglückte jedoch vollständig. In den Oktoberstürmen 1881 wurde der Caisson bis auf den Grund zerstört. Im nächsten Jahre wurde das Werk ganz von neuem, und diesmal von der Aktiengesellschaft Harkort, begonnen. Im Winter 1882—1883 wurde im Kaiserhafen zu Bremerhaven der neue Caisson aufmontiert. Er hatte eine ellipsenförmige Grundfläche von 14 m Länge und 11 m Breite und eine Höhe von $18^1/_2$ m, die dann während des Baues auf $32^1/_2$ m gebracht wurde. Im Inneren waren in mehreren Etagen Arbeitsräume und Maschinen angebracht; auf der obersten Plattform befanden sich noch zwei drehbare Dampfkräne von je 2000 kg Tragfähigkeit. Doch mußte alles so eingerichtet werden, daß der Caisson nicht mehr als $6^1/_2$ m Tiefgang hatte, da er sonst die Schleuse nicht hätte passieren können. Wochenlang mußte man dann im Frühjahr 1883 auf günstiges Wetter warten. Endlich am 26. Mai gelang es, das ungeheure Bauwerk, das mehr als 12 m über dem Wasser emporragte, aus dem Hafen herauszuschleppen, und nach mehrfacher Unterbrechung der Fahrt wurde der Caisson am 28. Mai an der bezeichneten Stelle auf den Grund gesenkt. Der Bau wurde diesmal infolge der besseren Vorbereitung und der größeren Erfahrung der Bauleiter während des Sommers so weit gefördert, daß er den Oktoberstürmen standhielt. Im Mai 1884 war die geforderte Tiefe — 22 m unter Niedrigwasser — erreicht, und es folgte die Errichtung des eigentlichen Turmes, der eine Höhe von 30 m über Niedrigwasser erhielt. Die Baukosten betrugen 868 000 Mark. Am 1. November 1885 brannte zum ersten Male das Licht des neuen Leuchtturms. Zwei Jahre später wurden noch drei kleinere Leuchttürme auf Eversand, Meyers Legde und Solthörn fertiggestellt.

So wurde auf das beste für die Fahrstraße gesorgt, deren Verkehr sich eben in diesen Jahren ganz bedeutend zu vermehren begann. Den Anstoß dazu gab der Norddeutsche Lloyd. Dort war im Jahre

1877 Johann G. Lohmann neben H. H. Meier zur Leitung berufen worden. Lohmann war, wie es auch der nun schon alternde H. H. Meier in seinen besten Jahren gewesen war, ein großzügiger und weitblickender Kaufmann, ein Mann von außerordentlicher Energie, der es verstand, den neuen Ideen, die er vertrat, in seinem Wirkungskreise Geltung zu verschaffen. Auf seine Veranlassung wurde im Juli 1880 der Beschluß gefaßt, der für die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd und damit für die Schiffahrt Bremens und Bremerhavens von historischer Bedeutung geworden ist: es wurde der erste transatlantische Schnelldampfer in Auftrag gegeben. In den 23 Jahren, die damals seit der Gründung des Lloyd verstrichen waren, war der Typ der Amerikadampfer im wesentlichen derselbe geblieben. Das bis dahin größte Schiff, die „Oder", war mit seinen 3158 Bruttoregistertonnen kaum größer als die „Bremen", die 1858 als erster Lloyddampfer in Fahrt gesetzt worden war. Auch die Einrichtung und ebenso die Schnelligkeit der Schiffe waren in diesem ganzen Zeitraum kaum verändert worden. Die Dampfer fuhren nicht mehr als höchstens 14 Knoten und brauchten zu der Reise über den Antlantik allein von England bis New York neun volle Tage.

Da erschien 1876 zum ersten Male ein Schiff auf dem Ozean, das sowohl an Größe wie an Schnelligkeit das bis dahin übliche Maß weit übertraf: es war die „Arizona" der Guion-Linie, die eine Geschwindigkeit von 16 Knoten erreichte. Andere Reedereien folgten alsbald diesem Beispiel, und auch der Lloyd durfte, wenn er sich im Wettkampf behaupten wollte, nicht zurückstehen. So wurde 1880—1881 auf der Werft von John Elder & Co. in Glasgow der erste Lloydschnelldampfer „Elbe" erbaut. Seine Größenverhältnisse — 4500 Bruttoregistertonnen, eine Länge von 128 m und eine Maschinenstärke von 5600 PS — ebenso wie die Schnelligkeit von 16 Knoten erscheinen recht bescheiden, wenn man sie mit den heutigen Dimensionen vergleicht: der „Columbus" ist 236 m lang, hat 32 000 Tonnen und 30 000 PS. Damals aber bedeuteten die Maße der „Elbe" gegenüber denen der vorhandenen Lloydschiffe eine gewaltige Vergrößerung. Auch in der Inneneinrichtung brachte der neue Schnelldampfer eine Reihe von wesentlichen Verbesserungen. Man brauchte also um den geschäftlichen Erfolg nicht besorgt zu sein. Die „Elbe" gehörte bald zu den beliebtesten Dampfern und hat ihren guten Ruf

beim Reisepublikum uneingeschränkt bewahrt bis zu ihrem furchtbaren Ende: am 30. Januar 1895 wurde sie im Kanal von einem englischen Kohlendampfer gerammt, dessen Steuermann und Ausguckmann zur Zeit des Zusammenstoßes in der Kombüse saßen und Kaffee tranken, und ging mit 336 Personen unter.

Es war nicht die Absicht Lohmanns gewesen, sich mit einem einzigen Schnelldampfer zu begnügen. Sein Plan ging vielmehr von vornherein dahin, durch den Bau einer ganzen Schnelldampferflotte dem Norddeutschen Lloyd eine führende Stellung in dem gesamten Passagierverkehr auf dem Atlantischen Ozean zu erringen. Einstmals — es war kaum 14 Jahre her — hatte sich auch H. H. Meier gegen das „Bremen, wes bedächtig" gewandt. Jetzt gehörte er selber zu den Bedächtigen, während in dem Vorgehen seines jüngeren Mitarbeiters bereits das stürmische Tempo des modernen Wirtschaftslebens zum Ausdruck kommt, das eben damals von England und Amerika her auch in Deutschland einzudringen begann. Lohmann sagte sich, daß bei dem immer enger werdenden Geschäftsverkehr zwischen Europa und Amerika eine Verkürzung der Reisedauer auch nur um wenige Tage schon bald stark ins Gewicht fallen werde und daß diejenige Reederei einen gewaltigen Vorsprung gewinnen würde, der es zuerst gelang, einen häufigen, regelmäßigen und bequemen Schnellverkehr über den Ozean einzurichten. Das war aber nur mit einer größeren Anzahl von Schnelldampfern zu erreichen. Der glänzende Erfolg der „Elbe" — die bereits im ersten Jahre einen Rekord von 8 Tagen und 9 Stunden für die Fahrt von New York nach Southampton aufstellte — gab dem Lloyd um so mehr Berechtigung, auf dem begonnenen Wege weiterzugehen. In den nächsten drei Jahren folgten vier weitere Schnelldampfer („Werra", „Fulda", „Eider" und „Ems") — die „Werra" drückte die Fahrtdauer bereits auf 7 Tage 20 Stunden herab —, 1886 kamen die „Aller", „Trave" und „Saale" hinzu, 1888 die „Lahn" und 1890 die „Spree" und die „Havel". Die „Lahn" war der letzte von einer englischen Werft gelieferte Schnelldampfer des Lloyd; „Spree" und „Havel" wurden vom Stettiner „Vulkan" erbaut. Beide Schiffe erhielten einen Raumgehalt von 7000 Tonnen — 2000 mehr als bei der „Lahn" — und eine Maschinenstärke von 12 500 PS, also weit mehr als dem Doppelten der „Elbe"; ihre Geschwindigkeit betrug 19—20 Seemeilen. Inner-

halb von 9 Jahren waren 11 Schnelldampfer in Dienst gestellt worden. Keine andere Gesellschaft erreichte auch nur die Hälfte dieser Zahl: die Général Transatlantique in Le Havre besaß 4, die Cunard-Linie nur 3. Bereits 1883 konnte ein wöchentlicher Schnelldampferverkehr eingerichtet werden. Von 1886 an fuhren zwei, seit 1890 während der Hauptreisezeit sogar 3 Schnelldampfer in der Woche von Bremerhaven nach New York. Lohmann hatte sein Ziel erreicht: der Norddeutsche Lloyd war auf dem Gebiete der Passagierfahrt die erste Reederei der Welt geworden.

In dem gleichen Jahrzehnt errang der Lloyd in scharfem Konkurrenzkampf mit Hamburg noch einen weiteren großen Erfolg. Im März 1885 hatte der Reichstag auf Antrag des Bundesrates die Einrichtung staatlich subventionierter Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien beschlossen. Es entstand nun die Frage, welcher deutschen Reederei die Ausführung des Planes übertragen werden sollte. Zwei Angebote waren eingegangen: aus Hamburg von den drei zu diesem Zweck vereinigten Firmen Deutsche Dampfschiffs-Reederei, A. Woermann & Co. und R. M. Sloman & Co., Gesellschaften, die bereits Verbindungen nach den in Betracht kommenden Ländern unterhielten, und aus Bremen vom Norddeutschen Lloyd. Nach eingehender Prüfung entschied sich die Reichsregierung für Bremen. Zwar hatte der Lloyd damals noch keine Linien nach Ostasien und Australien, aber er war von den beiden Bewerbern zweifellos der leistungsfähigere. Dennoch waren auch für ihn die Anforderungen, die durch die neue Aufgabe an ihn gestellt wurden, beträchtlich. Es handelte sich um die Ausdehnung des Liniennetzes auf zwei neue Erdteile, die bis dahin ganz außerhalb seines Wirkungsfeldes gelegen hatten. Nach beiden Ländern sollte zunächst alle vier Wochen ein Dampfer abgefertigt werden. Über die Linienführung sowie über die Größe, Ausrüstung und Schnelligkeit der Schiffe enthielt der Kontrakt genaue und scharfe Bestimmungen. Auch mußte der Lloyd sich verpflichten, die auf diesen Linien neu einzustellenden Dampfer nur auf deutschen Werften bauen zu lassen. Die Folge davon war, daß schon 1886 die Aufträge des Lloyd an deutsche Werften denen für ausländische Werften dem Werte nach fast gleich kamen und sie vom folgenden Jahre an — mit kurzen Unterbrechungen — stets übertrafen, während noch 1884 drei Viertel aller

Bestellungen nach dem Ausland gegangen waren. Später ist nur noch einmal, in den Jahren 1899 und 1900, infolge von Auftragsüberlastung bei den deutschen Werften ein kleiner Teil der Neubauten in England bestellt worden. Alle anderen Lloyddampfer seit 1894 sind in Deutschland gebaut worden.

Es bedarf keines Beweises, daß die Gewinne dieses für den Norddeutschen Lloyd so bedeutungsvollen Jahrzehnts nicht nur der Gesellschaft selbst, sondern mit Bremen und dem ganzen Unterwesergebiet vor allem auch Bremerhaven zugute kamen. Für die Förderung, die durch die rasche Entwicklung des Lloyd der deutschen Schiffsbauindustrie zuteil wurde, galt das freilich nicht mehr. Denn sie fand, wenigstens soweit sie sich mit dem Bau von großen Schiffen beschäftigte, in Bremerhaven schon längst nicht mehr genügenden Raum. R. C. Rickmers hatte den größten Teil seines Betriebes schon 1856 nach Geesthelle, auf damals hannoversches, jetzt preußisches Gebiet, verlegen müssen. Auch Tecklenborg war nach Geestemünde übergesiedelt. Von den beiden noch verbleibenden kleineren Werften, hat die von F. W. Wencke noch bis nach 1900 bestanden; sie baute zuletzt hauptsächlich Fischdampfer. Schließlich ging sie, wie schon früher das Langesche Unternehmen (1895) und ebenfalls das von Ulrichs, in den Besitz der Werft von G. Seebeck in Geestemünde über, die jetzt ihre Reparaturwerkstätten dort hat und auch die alten Trockendocks von Lange und Wencke noch benutzt. Neue Werften aber sind in Bremerhaven nicht mehr entstanden.

Konnte sich also der Schiffsbau an der Unterweser jetzt nur noch auf preußischem — oder oldenburgischem — Gebiete entwickeln, so blieb dafür der Schiffsverkehr auch weiterhin überwiegend in Bremerhaven konzentriert. Und es war jetzt reichlich dafür gesorgt, daß seine Häfen nicht leer blieben. Jeder neue Schnelldampfer des Lloyd wurde natürlich in Bremerhaven mit besonderer Freude begrüßt, und auch als am 30. Juni 1886 in Gegenwart vieler hoher Gäste aus Bremen und Berlin die Abfahrt des ersten Reichspostdampfers nach Ostasien — es war die „Oder“ — gefeiert wurde, wußte man gerade in Bremerhaven die Bedeutung dieses Fortschrittes wohl zu schätzen. Es war noch nicht lange her, daß man recht wenig hoffnungsvoll in die Zukunft gesehen hatte. Noch 1883 hatte man über die geringe Zunahme des Verkehrs, im Vergleich zu

anderen Häfen, geklagt und erklärt, daß „in voraussehbarer Zeit" Erweiterungen der Bremerhavener Häfen wohl kaum notwendig werden würden. Aber schon im nächsten Jahre begannen die Beschwerden des Lloyd, daß die Anlagen für die neuen großen Schnelldampfer nicht mehr ausreichten. Zwar hatte schon 1880 gegenüber der Schleuse im Kaiserhafen die Ufermauer eine 30 m tiefe Einbuchtung erhalten, da es sich herausgestellt hatte, daß das Bassin mit seinen 115 m nicht breit genug war, um den immer größer werdenden Schiffen eine bequeme Einfahrt zu ermöglichen. Aber nun wurde allmählich auch die Schleuse zu klein — vor allem genügte ihre Tiefe nicht mehr —, und im Bassin selbst begann es an Liegeplätzen zu fehlen. Der Norddeutsche Lloyd beantragte daher schon Mitte der 80er Jahre die Anlage eines Piers am offenen Strom. Aber dieser Plan schien wenig Beifall zu finden. Der Senat stellte vielmehr schon damals eine Erweiterung des — kaum zehn Jahre zuvor vollendeten — Kaiserhafens in Aussicht.

Man durfte aus dieser Erklärung den Schluß ziehen, daß Bremen die Zukunft seiner Tochterstadt nicht gerade ungünstig beurteilte. Um so weniger brauchten die Bremerhavener zu verzweifeln, als nun im Jahre 1886 die Ausführung des großen Werkes beschlossen wurde, das zu verhindern man in den Unterweserstädten jahrelang gekämpft hatte: ein Werk, daß allerdings vor allem bestimmt war, die Mutterstadt zu fördern, und das für die Tochterstadt zwar nicht einen dauernden Schaden — das hat die weitere Entwicklung klar gezeigt —, aber doch das Ende bestimmter, weitgehender Hoffnungen bedeutete. Es war die Korrektion der Unterweser.

Unterweserkorrektion und Zollanschluß

Der Zustand des Fahrwassers auf der Unterweser war ja bereits seit Jahrhunderten ein Gegenstand der Sorge für die alte Hansestadt gewesen. Schon im 16. Jahrhundert konnten die großen Schiffe nicht mehr bis zur Stadt herauffahren. 1619 hatte man deshalb den Hafen von Vegesack anlegen müssen. Aber zwei Menschenalter später war auch er nicht mehr für alle Fahrzeuge zugänglich; am Anfang des 19. Jahrhunderts konnten wirkliche Seeschiffe an keiner Stelle mehr bremisches Gebiet erreichen. Dann war freilich die Gefahr,

daß Bremen ganz zur Landstadt werden könnte, durch die Tat des Bürgermeisters Smidt abgewandt worden, und man darf wohl ohne Übertreibung sagen, daß Bremen vielleicht niemals mehr dazu imstande gewesen wäre, ein so gewaltiges Werk wie die Unterweserkorrektion zu planen und durchzuführen, wenn nicht die Gründung Bremerhavens in der Zeit der beginnenden Weltwirtschaft dem bremischen Handel Leben und Entwicklungsmöglichkeiten gerettet hätte. Aber so groß dieser Gewinn war: gerade durch den Erfolg wurden nun auch die Ansprüche wieder gesteigert. Eben hatte man noch froh sein müssen, überhaupt wieder einen bremischen Seehafen zur Verfügung zu haben, da fing man schon an, die Zweiteiligkeit des Betriebes, die durch die weite räumliche Trennung des Hafens von dem eigentlichen Sitze des kaufmännischen Geschäftes herbeigeführt wurde, als unerträglich zu empfinden. Schon bei der Gründung Bremerhavens hatte man es Smidt entgegengehalten, daß es bei weitem richtiger sei, Bremen durch einen großen, für alle Schiffe fahrbaren Kanal wieder in unmittelbare Verbindung mit der See zu bringen. Seit den 40er Jahren hat dann vor allem Arnold Duckwitz unermüdlich auf die Notwendigkeit der Verbesserung des Fahrwassers der Unterweser hingewiesen. In den Verträgen, die er 1845 mit Hannover über den Bau der ersten Eisenbahn und die Regelung verschiedener Verkehrsverhältnisse abschloß, war auch von einer Vertiefung der Unterweser die Rede, die es Schiffen bis zu 100 Last (150 Registertonnen) ermöglichen sollte, wenigstens bis nach Vegesack zu kommen. Gemeinsame Beratungen der drei Uferstaaten über die Ausführung des Planes hatten gerade begonnen, da brach die Revolution von 1848 aus und begrub mit so vielem anderen auch dieses Unternehmen. Erst in den 60er Jahren wurde der Versuch wieder aufgenommen, aber nur so weit gefördert, daß die Weser bis Vegesack für Schiffe von 80 Lasten fahrbar gemacht wurde. Mitte der 70er Jahre war so viel erreicht worden, daß Schiffe mit einem Tiefgang von nicht mehr als 2,75 m bis nach Bremen hinauffahren konnten. Dabei ist freilich zu bedenken, daß bereits die ersten Lloyddampfer 1858 einen Tiefgang von 7 m gehabt hatten.

Duckwitz verfolgte mit seinen Bestrebungen zunächst nur das Ziel, die europäische Fahrt mehr als bisher nach Bremen heranzuziehen. Hatte es auch bisher als ein Ruhmestitel gegolten, daß in dem

kleineren Bremen die überseeische Schiffahrt drei Viertel des Gesamtverkehrs umfaßte im Gegensatz zu Hamburg, wo er nur ein Viertel ausmachte, so war doch nicht einzusehen, warum nicht auch Bremen, ohne den Überseehandel zurücktreten zu lassen, dem Europahandel noch mehr Aufmerksamkeit widmen sollte. Nach der Annexion Hannovers durch Preußen und der Einigung Norddeutschlands schienen sich für Bremen die Aussichten auf Erreichung des Zieles etwas zu bessern. Schon im Jahre 1870 ließen die drei Uferstaaten den Zustand des Fahrwassers gemeinsam untersuchen; da jedoch eine Einigung über die zu ergreifenden Maßnahmen nicht zu erreichen war, wurde 1874 auf Beschluß des Bundesrats eine Kommission eingesetzt, der aus Preußen der Geheime Oberbaurat Gerke, aus Oldendurg der Oberdeichgräfe Nienburg und aus Bremen der Bauinspektor Heineken angehörten. Sie erhielt den Auftrag, „behufs Abstellung der etwa vorgefundenen Mängel" einen Korrektionsplan für die Unterweser auf der Strecke von Vegesack bis Bremerhaven auszuarbeiten. Ein brauchbares Ergebnis wurde jedoch erst erzielt, als 1878 an Stelle von Heineken der bremische Oberbaurat Ludwig Franzius in die Kommission eintrat. Er legte 1881 ein Projekt vor, wonach der Fluß bis Bremen hin so vertieft werden sollte, daß Schiffe von 5 m Tiefgang die Stadt erreichen konnten. Als jedoch dieser Plan dem Fürsten Bismarck unterbreitet wurde, erklärte er, der von Franzius erstrebte Erfolg sei so wesentlich verschieden von dem, was der Bundestag im Auge gehabt habe, daß er ein Eingehen auf diesen Vorschlag ablehnen müsse. Sollte also der großartige Plan ausgeführt, die selbst von den kühnsten Phantasten nie geträumte Möglichkeit, daß Bremen wieder Seestadt werden könne, verwirklicht werden, so blieb nichts andres übrig, als daß die Stadt die Kosten dafür, die auf 30 Millionen veranschlagt waren, selbst übernahm.

Es war eine schwere Entscheidung für den kleinen Staat. Die Ausgabe, die er sich da zumuten sollte, betrug das Doppelte von dem, was der Bau sämtlicher Häfen in Bremerhaven einschließlich des Grunderwerbes bis dahin gekostet hatte. Und eben diese Häfen mußten, wenn das neue Projekt wirklich ausgeführt wurde, völlig, oder doch zum größten Teil, entwertet werden — so schien es wenigstens, und so fürchtete man nicht nur in Bremerhaven, sondern

im ganzen Gebiete der Wesermündung. Denn hier mußte natürlicherweise der Plan auf den erbittertsten Widerstand stoßen. So viele Gegensätze auch in dieser Zeit bereits zwischen den — damals noch — vier Gemeinden Bremerhaven, Lehe, Geestemünde und Geestendorf bestanden: im Kampfe gegen die Unterweserkorrektion waren sie einig. Aber es ließ sich nicht verkennen, daß ihre Stellung in diesem Kampfe der Öffentlichkeit gegenüber nicht eben günstig war. Daß der Plan zunächst in den weitesten Kreisen als unausführbar erklärt, ja geradezu als Phantasie verlacht wurde, kam natürlich den Unterweserorten zugute, und sie verfehlten nicht, dieses Argument in ihrer Polemik ausgiebig zu benutzen. Aber schon wenn sie darüber klagten, daß das Unternehmen nur im Sonderinteresse der Stadt Bremen liege, konnten sie damit keinen großen Eindruck machen. Denn schließlich traten doch auch sie, selbst wenn sie glaubten, für ihr Leben zu kämpfen, nur für ihre Sonderinteressen ein. Das nahm ihnen gewiß niemand übel. Aber man durfte es auch Bremen nicht vorwerfen. Andererseits konnte Bremen immer darauf hinweisen, daß doch auch wichtige nationale Interessen in Frage standen, wenn es sich darum handelte, die zweite deutsche Seehandelsstadt im Wettbewerb der europäischen Welthäfen konkurrenzfähig zu erhalten.

Was aber diesen Punkt betraf, so durfte man an der Unterweser die allerheimlichsten Gedanken, die man lange Zeit gehegt hatte, doch nicht allzu laut aussprechen. 1862 hatte es noch ganz bescheiden geheißen, daß Bremerhaven zwar „nicht ein Konkurrent von Bremen", aber doch „ein gleichberechtigter Teil von ihm" werden wolle. Seit den 70er Jahren jedoch, seit der Vollendung des Kaiserhafens fingen die Hoffnungen an weiterzugehen. Die „Emanzipation Bremerhavens" war ein Thema, das an beiden Enden der Unterweser — freilich in recht verschiedenen Tonarten — vielfach erörtert wurde. Konnte man doch schon 1869 in einer auswärtigen Zeitung lesen, daß „die alte Stadt Bremen mehr und mehr zur Landstadt herabsinken" müsse, Bremerhaven dagegen „einer großartigen Entwicklung" entgegengehe und nicht allzuviel prophetischer Geist dazu gehöre, wenn man behaupte, „daß am Ende dieses Jahrhunderts dort eine Weltstadt etabliert sein wird". Kann man es Bremerhaven verdenken, daß es selbst nicht geringer von sich denken wollte?

Daß die Tochter bald das Erbe der Mutterstadt antreten, daß Bremerhaven über kurz oder lang der „Zentralpunkt des Weserhandels" sein werde, das war eine Meinung, die wenigstens in der Presse der Unterweserorte — die amtlichen Stellen waren natürlich zurückhaltender — oft genug zum Ausdruck kam. Man kann freilich nicht leugnen, daß diese Erwartungen bei dem damaligen Zustande der Unterweser nicht so ganz ohne Berechtigung zu sein schienen. So begann man denn auch jetzt, die große Tat des Bürgermeisters Smidt in dem Sinne auszudeuten, daß man sagte: er habe erkannt, daß das alte Bremen „als Seestadt abgewirtschaftet" habe — so drückte sich die „Provinzial-Zeitung" aus —, und habe daher ein neues Bremen an der Wesermündung gegründet; jetzt gelte es endlich für die Mutterstadt, den zweiten Schritt zu tun und nach den Häfen nun auch den ganzen Sitz ihres Handels nach Bremerhaven zu verlegen.

Es ist nicht ganz zu bestreiten, daß solche Mißstimmungen zwischen Bremen und Bremerhaven bisweilen auch von der anderen Seite ein wenig gefördert wurden. Auch hier galt das natürlich nicht für die amtlichen Vertreter des bremischen Staates. Aber sowohl in der Presse wie auch in der Bürgerschaft fielen doch immer noch gelegentlich recht unfreundliche Worte über Bremerhaven, das dem bremischen Staate so außerordentlich viel koste, ohne ihm — nach der Meinung der Kritiker — dafür entsprechende Dienste zu leisten. Eine 1872 erschienene Schrift „Bremen in Not" hielt es sogar für angebracht, den alten, schon 1832 von Heinrich Smidt zurückgewiesenen — und wirklich auf mehr als einem Fuße hinkenden — Vergleich wieder hervorzuholen, daß Bremen sich mit der Gründung Bremerhavens „einen Krebs auf den Nacken gesetzt" habe, „der in nicht zu langer Zeit fressend und unter Umständen vielleicht verzehrend einwirken wird".

Wenn man von dieser Ansicht mit Recht sagen kann, daß sie nicht gerade von kaufmännischem und politischem Weitblick zeugte, so gilt freilich von den Bremerhavener Erwartungen genau dasselbe. Denn es ist natürlich gar kein Zweifel darüber möglich, daß der Bürgermeister Smidt, wenn er auch zu seiner Zeit den unausführbaren Plan eines „Seekanals" von Bremen nach der Wesermündung nicht in Betracht gezogen hat, doch im Jahre 1880 den Bremern

keineswegs geraten haben würde, die Unterweserkorrektion zu unterlassen und dafür mit ihrem gesamten Handel nach Bremerhaven zu ziehen, selbst wenn das für den Augenblick weniger kostspielig gewesen wäre. Er hätte es nicht einmal im Interesse Bremerhavens wünschen können. Der Mann, der es 1827 als ein echter Staatsmann verstanden hatte, mit großen Opfern noch größere Zukunftsmöglichkeiten zu erkaufen, hätte auch 1880 gewußt, das es auch im Interesse der Unterweserorte in erster Linie nötig war, das seit Jahrhunderten als Mittelpunkt des Weserhandels bekannte Bremen mit seinen alten gefestigten Traditionen und Handelsverbindungen zu stärken. Er hätte auch sofort gesehen, daß, wenn schon Bremen in bezug auf das Hinterland in einer ungünstigen Lage war, dies für eine auf sich selbst angewiesene Hafenstadt an der Wesermündung — am Rande der Lüneburger Heide, 200 km von den nächsten Großstädten des Binnenlandes entfernt — in noch viel stärkerem Maße galt. Und er hätte auch hier nur wiederholt, was 1825—1827 in den Verhandlungen mit Hannover das A und O seiner Beweisführung war: daß, wenn die Unterweserstaaten und -städte gegeneinander anstatt miteinander arbeiten wollten, davon niemals einer der Mitbewerber, sondern stets nur Hamburg und die holländisch-belgischen Häfen den Vorteil haben würden; daß es in einem solchen Falle mit der von jeher nur unter den äußersten Anstrengungen aufrechterhaltenen Blüte des Weserhandels gleichermaßen für alle vorbei sein würde.

Wenn es irgend eines Beweises dafür bedurfte, daß von seiten der Unterweserhäfen nichts wirklich Stichhaltiges gegen die Korrektion vorgebracht werden konnte, so können die dort aufgesetzten „Gegenschriften“ dafür gelten. Sie beschränken sich darauf, die Ausführbarkeit des Projektes sowie seine Rentabilität zu bezweifeln und in den bremischen Darlegungen, vor allem in dem allerdings nicht sehr geschickt abgefaßten Gutachten der Handelskammer, Fehler und Widersprüche zu entdecken. Aber mit solchen kleinen Mitteln gewinnt man keinen Kampf. Der einzige positive Gegenvorschlag, der gemacht wurde, bestand darin, daß etwa von Dedesdorf aus ein Weser-Seitenkanal bis nach Bremerhaven gebaut werden solle, um den Oberweserkähnen das Hinunterfahren bis zur Wesermündung zu ermöglichen; auf diese Weise würde das bisherige zweimalige Umladen — in Bremerhaven und in Bremen — vermieden und Bremer-

haven zum alleinigen Umschlagsplatz vom See- zum Binnenschifffahrtsverkehr werden können. Es ergab sich daraus zum mindesten so viel, daß auch Bremerhaven erst einer kostspieligen künstlichen Nachhilfe bedürfen würde, um das erhoffte Erbe Bremens antreten zu können.

Die Gerechtigkeit gebietet nun freilich, zu bedenken, daß es heute, wo der über alle Erwartungen glänzende Erfolg der Unterweserkorrektion offen zutage liegt, sehr viel leichter ist, den Gegnern des Planes ihr Unrecht nachzuweisen. Es lag doch in dem Projekt, für das es bisher in der ganzen Welt kaum Vorbilder gab, ein gewaltiges Risiko, zumal bei Beginn der Diskussion, als das von der Bürgerschaft geforderte Gutachten der Preußischen Akademie für Bauwesen, das außerordentlich günstig ausfiel, noch nicht abgegeben war. Wenn also an dem Erfolge ernstlich gezweifelt wurde, so konnte man das damals wirklich niemandem verdenken. Um so höher ist der Mut der alten Hansestadt zu bewundern, die auch diesmal nicht zögerte, gewaltige Lasten auf sich zu nehmen, um ihre von neuem bedrohte Stellung als Seehandelsstadt zu retten. Denn das eine zum mindesten konnte allen Zweiflern gegenüber auch schon damals gesagt werden: wenn in den Unterweserorten und im übrigen Deutschland — denn auch andere Zeitungen beteiligten sich daran — darüber gespottet wurde, daß das 70 km von der Wesermündung entfernt liegende Bremen „der Natur zum Trotz" durchaus wieder Seehafen werden wolle, so steckte in diesen Worten mehr Wahrheit, als den Spöttern bewußt war. Schon seit Jahrhunderten hatte ja Bremen überhaupt nur auf diese Weise seine alte Höhe und seinen alten Ruhm behaupten können! Es blieb geradezu einer vielhundertjährigen Tradition getreu und gab dadurch, daß es auch jetzt noch mit dem von der Natur in verschwenderischer Weise bevorzugten Hamburg einigermaßen gleichen Schritt zu halten verstand, noch einmal einen klaren Beweis dafür, wieviel menschliche Kräfte „der Natur zum Trotz" zu leisten vermögen. Nicht im Gegensatz zu Smidt steht Franzius, als ein Mann, der es unternommen hätte, die Gründung des großen Bürgermeisters überflüssig zu machen. Sondern der Techniker hat das Werk des Politikers vollendet, und wenn es von diesem hieß, daß er das abgerissene Band mit der See wieder angeknüpft habe, so läßt sich das gar nicht abzu-

schätzende Verdienst des andern nicht besser zusammenfassen als mit den schlichten Worten, die ihm das dankbare Bremen auf sein Denkmal an der großen Weserbrücke geschrieben hat: „Ludwig Franzius bahnte der Flut den Weg zur Stadt Bremen."

Daß aber auch die Unterweserstädte keinen Anlaß haben, den Schöpfer der Unterweserkorrektion als ihren Verderber dem Gründer Bremerhavens gegenüberzustellen, lehrt ein Blick auf die Statistik, die die Zunahme ihres Schiffsverkehrs und das Wachsen der Einwohnerzahlen seit den 90er Jahren zeigt. Die Frage endlich, ob die Entwicklung nicht noch viel glänzender gewesen wäre, wenn ohne die Korrektion die Weser immer noch mehr verkommen und der Ruin Bremens immer näher gerückt wäre — diese Frage wird heute im Ernst wohl niemand mehr zu erörtern versuchen. Bei einem Herabsinken Bremens von seiner alten Stellung wäre Bremerhaven wohl kaum der größte Auswanderer- und Passagierhafen Deutschlands geblieben. Diese Stellung zum mindesten wurde ihm ja durch die Unterweserkorrektion nicht genommen, auch wenn der Frachtverkehr nun in Zukunft zu einem guten Teile an Bremerhaven vorbei nach Bremen ging. Denn einmal dienen dem Passagierverkehr gerade die größten Schiffe, die durch keine Vertiefung nach Bremen heraufzuziehen waren, und dann kam es dabei ja vor allem auf die Schnelligkeit an, so daß es hier nötig war, solange wie möglich den rascheren Eisenbahntransport zu benutzen. In diesem Punkte aber wurde Bremerhaven gerade durch seine Verbindung mit Bremen gefördert, zu dessen Traditionen es ja seit langem gehörte, besonders die Passagierfahrt — erst die Auswanderung und jetzt daneben den modernen Geschäfts- und Touristenverkehr — zu pflegen. In dem Bestreben, einzelne Zweige der Schiffahrt und des Handels besonders zu bevorzugen und es durch diese Spezialisierung auf einigen wenigen Gebieten zu höchsten Leistungen zu bringen, lag ja für Bremen die einzige Möglichkeit, sich neben Hamburg, dessen Vielseitigkeit es infolge seiner weniger günstigen Lage niemals erreichen konnte, als gleichberechtigt zu behaupten. So war auch der Norddeutsche Lloyd durchaus auf den alten Bahnen der bremischen Wirtschaftspolitik geblieben, wenn er mit der Einstellung der Schnelldampfer dem Passagierverkehr in ganz besonderem Maße — und nun sogar, wie es manchen Kritikern schien, mehr als wünschenswert war —

seine Aufmerksamkeit widmete. Bremerhaven aber erhielt auf diese Weise gleichzeitig mit dem Beginn der Unterweserkorrektion eine willkommene Gewähr dafür, daß es ihm auch nach Durchführung der Vertiefung niemals an Schiffsverkehr fehlen würde.

Der Kampf um die Verwirklichung des Franziusschen Projektes spielte sich vor allem in den Jahren 1883—1886 ab. Es war wohl in Bremen von Anfang an eine Mehrheit dafür vorhanden; das zeigte sich schon darin, daß man 1883 beschloß, einen Teil der Korrektion sogleich auszuführen. Es handelte sich um den Durchstich der sog. „Langen Bucht", einer starken Krümmung des Flusses dicht unterhalb der Stadt. Diese Arbeit konnte Bremen allein vornehmen, da sie nur bremisches Gebiet betraf. Sie hatte bereits den Erfolg, das Fahrwasser bei der Stadt von 2,75 m auf 3 m zu vertiefen. Aber gegen die Durchführung des ganzen Planes hatte doch, allein schon der ungeheuren Kosten wegen, noch mancher Bedenken. Vielleicht wären noch Jahre bis zu einem endgültigen Beschlusse vergangen, wenn nicht eine andere Angelegenheit, die damit zusammenhing, zu rascher Entscheidung gedrängt hätte. Es war die Frage des Zollanschlusses.

Sie wurde, ebenso wie die der Unterweserkorrektion, bereits seit Jahrzehnten erörtert. Auch hierfür hatte sich ja vor allem Duckwitz, schon in den 30er Jahren, eingesetzt, und vom Binnenlande aus war der Zollanschluß der Hansestädte so vielfach gefordert worden, daß diese selbst etwas überrascht waren, als ihnen bei Begründung des Norddeutschen Bundes ihre Freihafenstellung ohne Anfechtung belassen wurde. Lübeck hatte dann die Aufnahme in den Zollverband schon 1868 selbst beantragt. In Hamburg und Bremen aber hatte man noch lange wenig Neigung dazu. Nach 1870 verstärkte sich jedoch der Druck der öffentlichen Meinung, die die Aufgabe des Zollausschlusses verlangte, und als 1879 das Deutsche Reich selbst vom Freihandel zum Schutzzoll überging, wurde die Lage vollends unhaltbar. Bismarck begann zunächst mit Hamburg Verhandlungen, wohl in der Voraussicht, daß, wenn man hier zu einer Einigung kam, das kleinere Bremen von selbst folgen müsse. So kam es, daß Hamburg weit günstigere Bedingungen erhielt als Bremen, das erst später mit seinem Antrag hervortrat. Doch wurden beide Städte darin gleich behandelt, daß ihnen für ihr Hafengebiet der Zollausschluß auch

weiterhin zugestanden wurde. Während aber Hamburg das Recht erhielt, in seinem Freihafenbezirk Fabriken zu errichten, die also mit zollfreien Rohstoffen für den Export arbeiten konnten, wurde Bremen diese Vergünstigung sowohl für die Stadt selbst wie für Bremerhaven versagt. Freilich war dafür erreicht worden, daß Bremen auch bei der Stadt einen Freihafen sollte anlegen dürfen, ein Zugeständnis, das nicht so ganz selbstverständlich war, da Bremen selbst — es war ja noch vor der Vertiefung der Weser — damals doch nur in ganz bescheidenem Maße Seehafen war. Hierin lag nun aber der Grund, weshalb es nötig war, die Entscheidung über den Beginn der Korrektionsarbeiten zu beschleunigen; denn wenn man einen Seehafen in dem neuen Freibezirk Bremen anlegen wollte, so mußte er ja schließlich auch für Seeschiffe erreichbar sein.

Es wurden daher gleich nach Beendigung der Verhandlungen über den Zollanschluß die Vorbereitungen für die endgültige Durchführung der Korrektion getroffen. Um die Kosten aufbringen zu können, erhielt Bremen auf seinen Antrag vom Reiche die Erlaubnis, nach Vollendung der Arbeiten — d. h. wenn die Fahrtiefe auf 5 m gebracht sei — auf der Unterweser von den Gütern, die in Seeschiffen von mehr als 300 cbm Ladefähigkeit von oder nach Bremen transportiert wurden, eine Abgabe von durchschnittlich 1 Mark für die Tonne zu erheben. Es war das nur die Hälfte von den Unkosten, die das bisherige Verfahren des Leichtertransportes zwischen Bremerhaven und Bremen erforderte. Die Handelskammer hatte berechnet, daß bei dieser Abgabe die Anlagekosten nebst den aufgelaufenen Zinsen in 65 Jahren amortisiert sein würden, wenn man einen abgabepflichtigen Seeverkehr von 500 000 Tonnen im ersten Jahre nach Vollendung der Korrektion und eine jährliche Zunahme von 40 000 Tonnen zugrunde legte — eine Annahme, die, wie sich sehr bald herausstellte, bei weitem zu bescheiden gewesen war. Nachdem dann noch die Zustimmungen der beiden anderen Uferstaaten erteilt und die Frage der Entschädigungen für etwa eintretende Nachteile geregelt war, konnte im Jahre 1887 mit dem Hauptwerke begonnen werden.

Die Aufgabe bestand im wesentlichen darin, durch Legung von Leitdämmen ein einheitliches Flußbett mit möglichst glatten Ufern herzustellen, das von der Flutgrenze bis zur Mündung entsprechend

der immer größer werdenden Wassermenge an Breite und Tiefe zunehmen, also eine trichterförmige Gestalt erhalten mußte. Denn der bisherige Zustand des Weserlaufes war eben dadurch gekennzeichnet, daß der Fluß völlig unregelmäßig bald durch Stromspaltungen unnötig verbreitert, bald allzusehr verengt, bald durch zu starke Krümmungen unübersichtlich oder durch Sandbänke unpassierbar geworden war. Alle diese dem auflaufenden Wasser entgegenstehenden Hindernisse mußten beseitigt werden, so daß sich das Wasser überall im Strome bei Ebbe und Flut mit möglichst gleichmäßiger Durchschnittsgeschwindigkeit bewegen konnte. Es sollte dadurch nicht nur bewirkt werden, daß der Fluß nach beendigter Korrektion infolge der verstärkten Spülung die Tiefe von 5 m von selbst beibehielt, sondern auch schon während der Arbeit fast die Hälfte der fortzuschaffenden Erdmassen — es waren im ganzen 55 Millionen Kubikmeter — durch die selbsttätige Wirkung der Strömung entfernt wurde. Das übrige mußte ausgebaggert werden, wozu allein für 6 Millionen Mark Baggergeräte nötig waren. Das Ziel wurde innerhalb von 8 Jahren erreicht. Anfang 1895 war auf der ganzen Strecke von Bremerhaven bis Bremen eine Tiefe von 5 m vorhanden, so daß am 1. April dieses Jahres mit der Erhebung der vom Reiche genehmigten Schiffahrtsabgabe begonnen werden konnte. Aber bereits seit 1892 hatten fast 100 Schiffe mit über 5 m Tiefgang bis zum Freihafen in Bremen hinauffahren können. Schon am 21. September 1892 war der Lloyddampfer „Hannover" als erster transatlantischer Dampfer in Bremen angekommen, und im Oktober des folgenden Jahres war mit dem Lloyddampfer „Pfalz" die erste direkte Verbindung von Bremen-Stadt nach Südamerika eröffnet worden. In den nächsten Jahren hat sich dann der Verkehr in einer Weise gehoben, die weit über die Erwartungen hinausging. Sein Schöpfer aber hat für das vollendete Werk mit Recht einen Weltruhm geerntet.

In ähnlicher Weise wie die Unterweser wurde seit 1891 auch die Außenweser — von Bremerhaven bis zum Rotesandleuchtturm — korrigiert, da ihre Fahrwasserverhältnisse ebenfalls den wachsenden Ansprüchen der Großschiffahrt nicht mehr genügten. Auch dieses Unternehmen wurde unter Leitung von Franzius, jedoch auf gemeinsame Kosten der drei Uferstaaten ausgeführt. Aber hier in der

Nähe des offenen Meeres, wo die Verhältnisse weit weniger gut zu übersehen waren, gelang die Arbeit nicht gleich beim ersten Versuch. Erst nach verschiedenen Mißerfolgen und nachdem mehrmals größere Summen — bis 1913 im ganzen fast 20 Millionen Mark — bewilligt waren, wurde das Ziel, eine Fahrstraße von mindestens 8 m Tiefe unter Niedrigwasser herzustellen, erreicht.

Etwa ein Jahr nach dem Beginn der Unterweserkorrektion, zum 15. Oktober 1888, war der Zollanschluß in Bremen und Bremerhaven — ebenso wie auch in Geestemünde, in Hamburg und in den übrigen bisher noch nicht vom Zollverbande umschlossenen Bezirken — vollzogen worden. In Bremen waren die Meinungen über den Erfolg dieses Schrittes bis zuletzt noch recht geteilt — abgesehen davon, daß man froh war, nun wenigstens aus der Ungewißheit, die schon seit Jahren das Geschäftsleben lähmte, herausgekommen zu sein. Ungeteilt dagegen war die Freude in Bremerhaven. Denn hier, wo der eigene Handel nicht eine so überragende Stelle einnahm, sondern Gewerbe und Kleinhandel in der Stadt eine verhältnismäßig viel größere Bedeutung hatten, war es schon lange als ein schwerer Nachteil empfunden worden, daß der Absatz nach den umliegenden Orten durch die Zollgrenze behindert wurde. Für Bremerhaven war daher die Beseitigung dieser lästigen Schranken eine freudig begrüßte Befreiung, und in dieser Hoffnung auf eine dauernde Besserung ertrug man auch gern die kleinen Schwierigkeiten, die mit dem Übergang zusammenhingen. Denn alle größeren Vorräte mußten nachversteuert werden, nicht nur in den Geschäften, sondern auch in den Privathaushaltungen. Die Herren hatten manche Sorge um ihren Wein und ihre Zigarren, die Hausfrauen um ihren Zucker und ihr Eingemachtes, und die Zeitungen waren wochenlang voll von Anfragen und guten Ratschlägen, wie man es machen müsse, um als gesetzestreuer Staatsbürger alle diese Klippen gefahrlos zu passieren. Freilich wurden allerlei Kolonialwaren, die man bisher billig bekommen hatte, nun auch in Bremerhaven durch den Zoll verteuert, und der kleine Schmuggel, der besonders nach Lehe zu mit Kaffee und Zucker betrieben wurde, war überflüssig geworden.

Der Freihafenbezirk schloß damals noch den ganzen Neuen und den Alten Hafen mit ein. Der Stadtrat hatte den Vorschlag gemacht,

daß die Zollgrenze in die Mitte zwischen der Straße Am Hafen und der Bürgermeister-Smidt-Straße gelegt werde, um auf diese Weise die Packhäuser am Alten Hafen in das Zollausland miteinzubeziehen und so vor Entwertung zu schützen. Aber die Ausführung dieses Planes wäre doch zu kostspielig gewesen; er wurde daher vom Senat gar nicht ernstlich in Erwägung gezogen. Das Zollgitter wurde vielmehr in der Mitte der Straße Am Hafen errichtet. Auch eine neue, mit Eisenbahnschienen versehene Drehbrücke über die Geeste zur Verbindung der beiden Freihäfen von Bremerhaven und Geestemünde hatte der Stadtrat schon 1881 für wünschenswert erklärt. Später scheint jedoch nicht mehr die Rede davon gewesen zu sein. Die neuen Anlagen kosteten ohnehin schon eine recht erhebliche Summe. Denn statt der alten Packhäuser in den Städten Bremen und Bremerhaven, die jetzt — wenigstens für die Lagerung zollfreier Waren — unbrauchbar geworden waren, mußten in den Freibezirken neue Schuppen errichtet werden. Dazu kamen die Zollgebäude — damals wurde auch das Bremerhavener Zollamt an der Keilstraße erbaut —, der Freihafen in Bremen, die Eisenbahnanlagen und endlich ein neuer zollinländischer Güterbahnhof für Bremerhaven. Zu diesen Kosten leistete das Reich einen Zuschuß von 12 Millionen Mark. Die Gesamtausgaben betrugen aber das Dreifache, nämlich über 35 Millionen Mark. Sie kamen zu den 30 Millionen, die kurz vorher für die Weservertiefung bewilligt waren, hinzu. Man wird nicht sagen können, daß es dem bremischen Staate — er zählte damals 170 000 Einwohner — an Wagemut gefehlt habe.

Kaiserhafenerweiterung und Fischerei.

Es dauerte keine zwei Jahre, da mußte abermals ein großes Werk in Angriff genommen werden, das bis zu seiner Vollendung noch einmal 24 Millionen erforderte. Es war die erste Erweiterung des Kaiserhafens in Bremerhaven. Wenn es noch Leute gab, die den Ruin Bremerhavens infolge der Unterweserkorrektion befürchteten, so mußten sie nun wohl eines Besseren belehrt werden. Denn so viel man auch den Bremern mit Recht oder Unrecht vorwerfen mochte: daß sie Millionenbauten bewilligen würden für eine „sterbende Stadt", das konnte ihnen ja wohl auch ihr ärgster Feind nicht zutrauen. Freilich ging in den nächsten Jahren der Schiffsverkehr in

Bremerhaven erheblich zurück. Aber das geschah nicht etwa, weil die Häfen überflüssig wurden und leer standen, sondern weil sie den Ansprüchen, die besonders der Norddeutsche Lloyd stellte, nicht mehr genügten! 1883 hatte man in Bremerhaven selbst behauptet, daß man leider „in voraussehbarer Zeit" keine Vergrößerung nötig haben werde. Es war eine Ironie des Schicksals, daß nun gerade deshalb, weil die längst erforderlichen Erweiterungsbauten noch nicht vorgenommen waren, Bremerhaven und damit auch der bremische Staat großen Schaden erleiden mußten.

Denn der Norddeutsche Lloyd erklärte 1890, daß er auf die Fertigstellung der neuen Anlagen, die innerhalb von fünf Jahren erfolgen sollte, nicht warten könne. Die Zustände waren in letzter Zeit unerträglich geworden. Immer häufiger kam es vor, daß Schiffe keinen Platz fanden und tagelang vor dem Hafen warten mußten. Längst konnten die Schnelldampfer nicht mehr ihre ganze Ladung im Hafen einnehmen, da sie sonst die Schleuse nicht passieren konnten. Sie mußten also vor der Abfahrt jedesmal mehrere Tage auf der Reede liegen. Blieb die Flut einmal niedriger als gewöhnlich, so konnte es vorkommen, daß die Schiffe einen Teil der Ladung und der Kohlen wieder löschen mußten, um den Hafen verlassen zu können. Man mußte dann in Southampton die teureren englischen Kohlen einnehmen. Abgesehen davon, daß von der wünschenswerten Pünktlichkeit der Abfertigung unter solchen Verhältnissen keine Rede mehr sein konnte, hatte der Lloyd auch infolge der längeren Verpflegung der Passagiere erhöhte Kosten davon. Auch die sonstigen Hafenanlagen genügten nicht mehr. Die Eisenbahngleise reichten nicht aus; die Kaje war nicht gepflastert, so daß sie oft kaum passierbar war. Alle diese Klagen waren seit 1884 wiederholt beim Senat vorgebracht worden. Da man jedoch damals mit anderen großen Aufgaben beschäftigt war, hatte sich nicht sofort Abhilfe schaffen lassen. Nun war es Ende der 80er Jahre so weit gekommen, daß Bremerhaven als Abfertigungsort für die Schnelldampfer nicht mehr zu brauchen war. Zum erstenmal machte jetzt der Lloyd seine schon früher mehrfach ausgesprochene Drohung wahr, daß er einen Teil seines Betriebes nach Nordenham verlegte. An dieser Stelle war das Fahrwasser unmittelbar am Ufer außerordentlich günstig. Schon seit 1857 hatte sich daher ein lebhafter Verkehr dort entwickelt. Be-

sonders Viehtransporte nach England waren häufig von dort ausgegangen. Auch Petroleumschiffe waren zeitweilig viel nach Nordenham gekommen, besonders, seitdem der Ort 1875 Eisenbahnverbindung erhalten hatte. Nun hatte sich die oldenburgische Regierung bereit erklärt, die dort befindlichen Piers für den Norddeutschen Lloyd, der sie zunächst für fünf Jahre pachtete, in großzügiger Weise auszubauen. Bereits am 11. Oktober 1890 konnte der neue Schnelldampfer „Spree" von Nordenham aus abgefertigt werden.

Als die Nachricht von der Verlegung des Schnelldampferverkehrs nach dem oldenburgischen Ufer Mitte April 1890 bekannt wurde, erregte sie vor allem in Bremerhaven großes Aufsehen. Man wußte, daß man sich auf magere Jahre — es sollten deren sieben werden — gefaßt machen mußte. Aber man durfte auch hoffen, daß der Verlust nur vorübergehend sein würde. Wenige Wochen vorher hatte die Bürgerschaft in Bremen dem großen Projekt der Kaiserhafenerweiterung ihre Zustimmung gegeben. Die Kosten waren vorläufig auf $15^1/_2$ Millionen Mark veranschlagt. Geplant war eine Vergrößerung des Kaiserhafens nach Norden zu und der Bau einer neuen, für die größten Schiffe zugänglichen Schleuse, die aber im Gegensatz zu den Einfahrten des Neuen und des ersten Kaiserhafens nicht senkrecht zum Strom, sondern in schräger Richtung angelegt werden sollte. Von dem Vorschlage eines offenen Hafens, der mehrmals erwogen wurde, war man schließlich wieder abgekommen. Zwar würde ein solcher jederzeit zugänglicher Hafen mancherlei Vorteile gewährt haben. Ihnen standen jedoch auch erhebliche Nachteile gegenüber. Freilich war es nicht mehr in erster Linie der starke Schlickfall, der wohl bei den ersten Anlagen den Ausschlag zugunsten der Dockhäfen gegeben hatte. Ihm hätte man mit den heutigen Hilfsmitteln genügend entgegenwirken können. Wesentlich war jetzt vor allem, daß der Lösch- und Ladebetrieb sehr erschwert werden würde, wenn beim Fehlen einer Schleuse der Wasserstand im Hafen nicht auf gleicher Höhe gehalten werden konnte. Auch hätte ein offener Hafen sehr hochliegende Kajen erhalten müssen, und diese hätten nur unter großen Schwierigkeiten und auf Kosten der Sicherheit und Einfachheit des Betriebes mit den niedriger gelegenen Kajen der anderen Häfen verbunden werden können. Auf die Wünsche des Norddeutschen Lloyd mußte man be-

sonders Rücksicht nehmen, da ihm ja die neuen Anlagen hauptsächlich zugute kommen sollten. Diesen Umstand konnte man nun aber wieder benutzen, um den Lloyd zur Deckung der Unterhaltungskosten mit heranzuziehen. Es wurde daher vereinbart, daß für alle Schiffe von mindestens 8000 cbm Nettoraumgehalt ein erheblich erhöhtes Hafengeld zu zahlen sei, und zwar 30 Pfg. für den Kubikmeter, während es bisher nur 6 Pfg. betragen hatte und dann noch für regelmäßig kommende Schiffe auf die Hälfte ermäßigt worden war. Auch erklärte sich der Lloyd bereit, eine bestimmte Einnahmesumme von 357 000 M. zu garantieren. Wenn jedoch die Summe der vom Lloyd gezahlten Hafengelder höher war als die Zinsen der gesamten Anlagekosten, so sollte der überschießende Betrag dem Lloyd zurückerstattet werden. Dafür sollten ihm zwei Anlegeplätze, zunächst auf die Dauer von 15 Jahren, zur alleinigen Benutzung überlassen werden.

Es konnte nun aber mit den Arbeiten nicht so rasch, wie es wünschenswert gewesen wäre, begonnen werden. Denn da schon der bestehende Hafen bis dicht an die Grenze des bremischen Gebietes reichte, so mußte man, um die Erweiterung durchführen zu können, erst neues Gelände von Preußen erwerben, und die Verhandlungen darüber kamen nicht so schnell, wie man gehofft hatte, zum Abschluß. Die Anfrage des Senates nach Berlin erging zwar schon bald nach der ersten Bürgerschaftsverhandlung im April 1890. Aber obwohl man bald erfuhr, daß Preußen keinerlei Schwierigkeiten machen würde, dauerte es doch anderthalb Jahre, bis eine offizielle Antwort kam. Der Weg durch die verschiedenen Ministerien ging, wie es schien, in Preußen nicht schneller als ehemals im Königreich Hannover. Im Oktober 1891 — ein volles Baujahr, auf das man gerechnet hatte, war also schon verloren — hörte Senator Barkhausen endlich aus Berlin, daß der Kaiser sich lebhaft für die Sache interessiere. Er hatte gerade im April 1890 Bremen und dem Norddeutschen Lloyd seinen ersten Besuch abgestattet und war dabei auch in Bremerhaven und Geestemünde gewesen. Jetzt hatte er den Wunsch ausgesprochen, daß man Bremen so viel wie möglich entgegenkommen solle, zumal da er auch noch Vorteile für die Kriegsflotte von der neuen Anlage erhoffte. In der Tat wurde ein Vertreter des Reichsmarineamtes zu den jetzt beginnenden kommissarischen Verhandlungen

hinzugezogen, und es kam eine Bestimmung in den Vertrag hinein, nach der Bremen sich verpflichten mußte, das im Anschluß an den neuen Hafen geplante Trockendock so anzulegen, daß es auch von den größten Kriegsschiffen benutzt werden konnte. Diese sollten außerdem besondere Vergünstigungen dabei erhalten. Aus diesem Grunde mußte dann auch die Schleuseneinfahrt eine Tiefe von 7 m — statt 6,5 m — unter Niedrigwasser erhalten. Die Mehrkosten, die dadurch entstanden, sollten vom Reiche übernommen werden. Dieser Punkt war der einzige, über den längere Verhandlungen stattfanden. In allem übrigen einigte man sich sehr rasch, da man sich eng an den Vertrag von 1869 anschließen konnte. Bereits am 12. März 1892 wurde der neue Vertrag in Berlin vom Freiherrn Marschall von Bieberstein — dem späteren deutschen Botschafter in Konstantinopel — und dem hanseatischen Gesandten Krüger unterzeichnet und bald darauf ohne Widerspruch von der bremischen Bürgerschaft und vom preußischen Landtag angenommen. Sowohl der Senat wie die Bürgerschaft hatten Anlaß, der preußischen Regierung für das Entgegenkommen, das sie im nationalen Interesse „behufs Förderung der deutschen Schiffahrtsinteressen" in dieser Sache gezeigt hatte, ihren besonderen Dank auszusprechen.

Das neuerworbene Gebiet umfaßte 114,6753 ha. Es war mehr, als man ursprünglich in Aussicht genommen hatte. Einmal war an der Weser die Grenze etwas über das feste Ufer hinausgeschoben worden, und dann war im Osten nördlich der jetzigen Rickmersstraße noch ein Stück hinzugekommen, so daß das Gelände der heutigen Gasanstalt noch mit eingeschlossen wurde. Dorthin kamen die Gleise zu liegen, die nach dem neuen Hafen führten, und es war zur Vermeidung von Zollschwierigkeiten wünschenswert, daß der Rangierbetrieb noch im Hafengebiet innerhalb des Zollgitters stattfand. Für das Zollinland war schon anläßlich des Zollanschlusses ein neuer Rangierbahnhof in Lehe westlich der Moltke- und Körnerstraße geplant worden. Die Grenze wurde nunmehr durch eine Linie bezeichnet, die sich vom heutigen Kühlhaus „Frigus" aus nach der äußersten Nordecke des Grundstückes der Gasanstalt hinüberzog, von da nach Süden umbog bis zur Rickmersstraße, dieser bis zur Ecke der Hansastraße folgte und von hier aus geradlinig bis zu dem Knick der Kaiserstraße südlich der Einmündung der Hardenbergstraße verlief; von

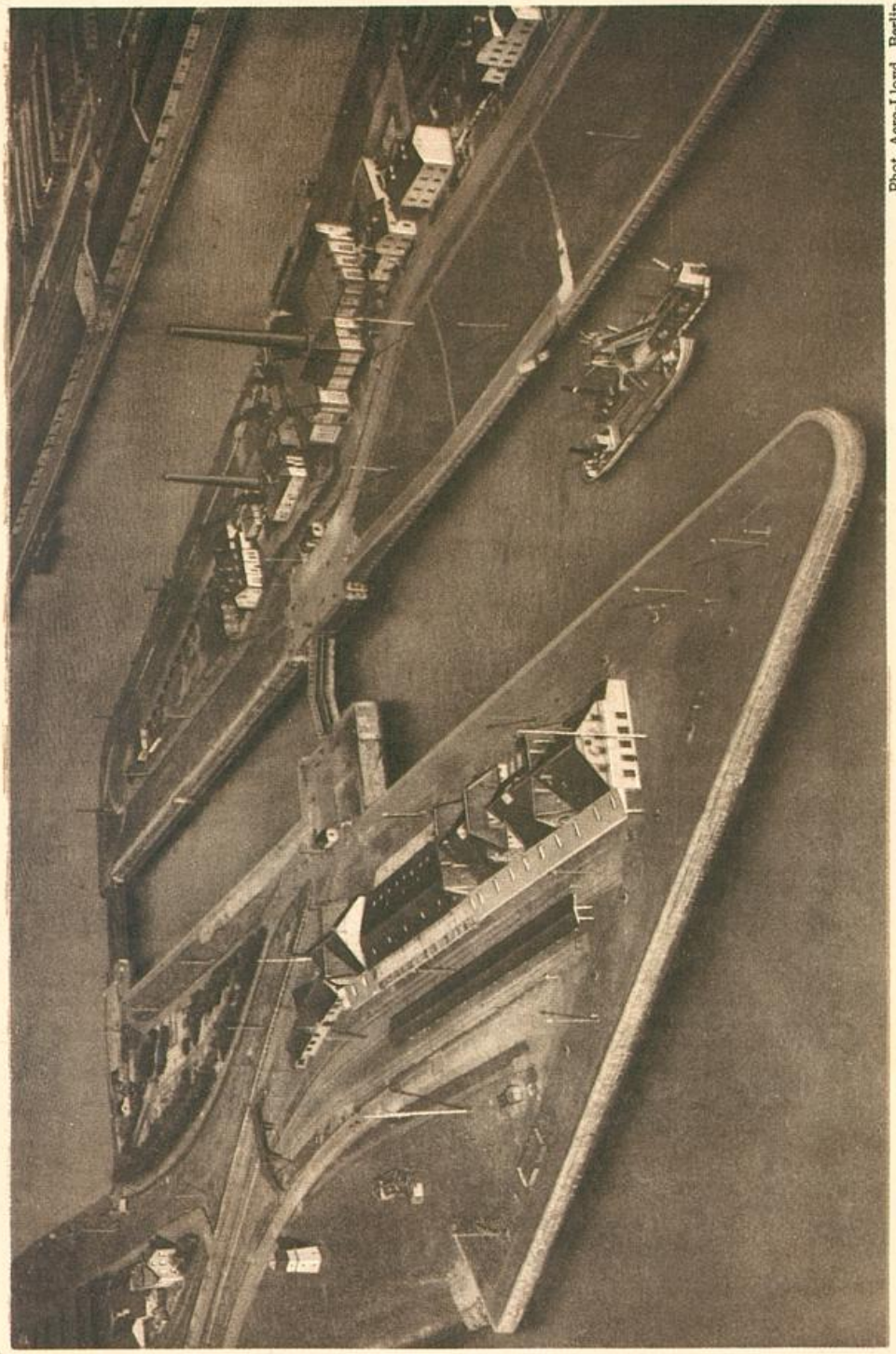
diesem Punkte an blieb die alte Grenze im Zuge der Bremer und Wilhelmstraße bestehen. Der Schlafdeich, der dort lag, sollte abgetragen werden, da man in Lehe endlich so viel Zutrauen zu der Festigkeit der Bremerhavener Deiche gewonnen hatte, daß man einen besonderen Schutz nicht mehr für nötig hielt. Das Gelände befand sich schon fast ganz im Besitz des bremischen Staates. Einiges war bereits 1875 erworben worden; der größte Teil wurde dann 1889—1890 angekauft, und der Rest kam jetzt hinzu. Die Preise waren nur für wenige Parzellen höher, für manche sogar niedriger als die 1872—1874 gezahlten. Im Durchschnitt wurden 2—2,50 Mark für den Quadratmeter gefordert. Das entsprach dem Preise von 2000 Talern für den Morgen, der auch schon 1852 bezahlt worden war. Die Gesamtkosten für den Landerwerb betrugen — ohne das 1875 für 500 000 Mark angekaufte Gelände — fast 2,2 Millionen Mark.

Der Kostenanschlag, der nun Anfang Juni 1892 der Bürgerschaft vorgelegt wurde, forderte für den Hafenbau noch 14 Millionen. An Nachbewilligungen kamen 1893 und 1896 weitere 2,3 Millionen hinzu. Das Projekt selbst war bereits mehrfach umgearbeitet worden und wurde in Einzelheiten auch noch während des Baues verändert. Vor allem galt das für die Abmessungen der Schleuse, die als Kammerschleuse gebaut werden sollte. Wenn nicht auch die neuen Anlagen schon nach kurzer Zeit wieder zu klein werden sollten, mußte man dafür sorgen, daß der Hafen auch für die größten Schiffe, mit denen überhaupt zu rechnen war, zugänglich blieb. Die Länge der Kammer, für die von einigen Seiten 80 m als ausreichend angesehen wurden, war daher schon in den Vorentwürfen zu 145 m bemessen worden. Der damals modernste Lloydschnelldampfer „Lahn“ hatte eine Länge von 131,6 m. Aber gerade in diesen Jahren wuchsen die Schiffsgrößen außerordentlich rasch. Schon 1892 lagen in England Entwürfe zu Schiffen von 192 m Länge und mehr als 21 m Breite vor. So entschied man sich schließlich bei der Kammer der neuen Schleuse für eine Länge von 200 m und für eine Einfahrtsbreite von 28 m. Die Kammer selbst sollte 45 m breit werden, so daß zwei große Schiffe nebeneinander darin liegen konnten. Damit hoffte man, auch den Ansprüchen der Zukunft „auf lange Jahrzehnte hinaus“, ja sogar „für alle Zeit“ genügend Rechnung getragen zu haben, zumal sich zwischen dem Verschluß des Außen- und des Binnenhauptes eine nutz-

bare Länge von 223,2 m ergab und die Schleuse überdies zur Hochwasserzeit bei geöffneten Toren für Schiffe jeder Länge zu benutzen war. Doch glaubte man, daß noch größere Schiffe die Weser überhaupt nicht würden befahren können. Die Tiefe wurde im Einvernehmen mit der Marineverwaltung auf 7 m unter Bremerhavener Null festgesetzt, so daß die Schleuse bei gewöhnlichem Hochwasser (+ 3,63 m) für Schiffe mit 10 m Tiefgang benutzbar war. Das neue Bassin sollte sich an den bestehenden Kaiserhafen nach Norden zu mit leichter Krümmung anschließen und dann mit dem vor der neuen Einfahrt anzulegenden vereinen, so daß dort eine größte Breite von 285 m entstand und Schiffe von 250 m Länge bequem drehen konnten.

Der eigentliche Bau begann im Herbst 1892. Die preußische Regierung hatte die Erlaubnis dazu schon vor der Ratifikation des Abtretungsvertrages gegeben. Die Leitung der Arbeiten hatte der Bauinspektor Rudloff, da Baurat Hanckes, der die ersten Pläne entworfen hatte, am 16. November 1891 im Alter von 72 Jahren gestorben war. Es wurde zunächst mit der ausgegrabenen Erde der neue Weserdeich — nördlich von der jetzigen Lloydhalle — sowie ein Fangedamm quer durch das Gebiet des späteren Vorhafens errichtet. Im Schutz dieser Werke wurden dann die Arbeiten fortgeführt, der Vorhafen, die Schleuse und das Bassin ausgebaut. Wie noch jedesmal, so bereitete auch diesmal der schlechte Baugrund die größten Schwierigkeiten. Auch behinderten mehrmals längere Frostperioden und hohe Sturmfluten — am 22. und 23. Dezember 1894 wurden 6,20 m erreicht! — die Arbeit. Für manche der technischen Aufgaben fehlte es bisher völlig an Vorbildern; die Ingenieure waren also für diese Neuerungen ganz auf ihre eigene Verantwortung angewiesen. Die Schleusenanlage war die größte der Welt. Während das Außenhaupt wie die früheren Schleusen zwei Paar gewaltige Tore erhielt, wird das Binnenhaupt durch einen Schiebeponton verschlossen, wie er damals in Deutschland überhaupt noch nicht und in ähnlichen Abmessungen noch nirgends ausgeführt war.

Im Sommer 1896 wurden Schleuse und Bassin mit Wasser gefüllt. Seit Anfang Dezember konnten Bauschiffe die Schleuse passieren, und im Herbst 1897 war, nach fünfjähriger, angestrengtester Arbeit, das gewaltige Werk vollendet. An der Landzunge zwischen dem



Phot. Aero-Lloyd, Berlin

Große Kaiserschleuse und Lloydhalle

neuen Vorhafen und der Weser hatte man den früher geforderten Pier am offenen Strome erbaut, der von den größten Schiffen zum Anlegen benutzt werden konnte. Auch von seiner späteren Verlängerung, die jetzt, 1925/1926, ausgeführt ist, war damals schon die Rede. An dieser Stelle hatte der Norddeutsche Lloyd ein neues großes Empfangs- und Bahnhofsgebäude, die jetzige Lloydhalle, errichtet. Daran schließt sich eine geräumige, vom Staat erbaute Zollrevisionshalle. Die hochgelegenen Kajen waren reichlich mit Eisenbahngleisen versehen. Dagegen waren nur je ein Kran auf der West- und auf der Ostseite des neuen Bassins aufgestellt, da man erwartete, daß der Umschlagsverkehr hier im wesentlichen von Schiff zu Schiff erfolgen würde. Über die alte Kaiserhafenschleuse war eine für Fußgänger, Wagen und Eisenbahn benutzbare Rollbrücke gelegt worden, die den Verkehr mit dem übrigen Hafengebiet und der Stadt vermittelte. Auch an der Westseite des neuen Bassins hatte eine ähnliche Brücke angebracht werden müssen, da sich hier der Eingang zum Dockvorbassin befand, das mit dem Trockendock westlich davon, nach dem Weserdeich zu, angelegt wurde. Mit diesem Bau war erst im Herbst 1895 begonnen worden. Er war daher bei der Eröffnung des Hafens noch nicht vollendet, sondern wurde erst 1899 fertig. Es hatten dafür noch einmal 6 Millionen bewilligt werden müssen, von denen freilich zunächst das Reich 2,4 Millionen trug. Dem Norddeutschen Lloyd lag jedoch sehr viel daran, die Vorrechte, die sich die Marine ausbedungen hatte und die ihn in der Benutzung sehr beschränkten, zu beseitigen, und da inzwischen große Dockbauten für Kiel und Wilhelmshaven bewilligt waren, so ging die Marineverwaltung darauf ein. Infolgedessen erhielt das Reich von seinem Beitrage 1,7 Millionen zurück. Doch übernahm der Lloyd, der das Trockendock jetzt auf 40 Jahre pachtete, die Verpflichtung, diese Summe innerhalb der Pachtzeit in jährlichen Raten dem bremischen Staate zu vergüten. Zunächst also hatte Bremen — abgesehen von den 700 000 Mark, die das Reich für das Trockendock, und 100 000 Mark, die es für die Vergrößerung der Schleuse gezahlt hatte — die ganzen über 24 Millionen Mark betragenden Kosten für die beiden großen Anlagen allein zu tragen.

Nachdem am 23. August 1897 als erstes größeres Schiff der Lloyddampfer „Bremen“ probeweise durchgeschleust worden war, wurde

der Hafen vom 1. September ab für den Verkehr freigegeben. Am 20. September fand noch nachträglich eine kleine Eröffnungsfeier in Gegenwart vieler Gäste aus Bremen und den Unterweserorten statt. Auch der 88jährige H. H. Meier nahm daran teil, und die Bremerhavener brachten ihrem alten Freunde, der als „junger Mann im Kontor" noch den Bau des ersten Hafens erlebt und seither an so vielen für die Stadt wichtigen Beschlüssen persönlichen Anteil genommen hatte, besondere Ovationen dar. Der Norddeutsche Lloyd hatte gleich nach der Vollendung der neuen Anlagen, am 7. September, seinen Schnelldampferbetrieb wieder nach Bremerhaven verlegt. Gerade in diesen Tagen kam der neue Riesendampfer „Kaiser Wilhelm der Große", das größte Schiff der Welt, vom Stettiner „Vulkan", wo er erbaut war, nach Bremerhaven, und am 19. September unternahm er zum ersten Male die Fahrt nach New York, auf der er bald das berühmte „Blaue Band des Ozeans" gewinnen sollte. Schon dieser Dampfer übertraf mit seiner Länge von 197 m das „größte Schiff", das man bei der Projektierung der neuen Schleuse den Berechnungen zugrunde gelegt hatte, um 2 m! Trotzdem wurde auch jetzt in den Reden bei der Eröffnung wieder betont, daß man diesmal ein Werk geschaffen habe, das für eine lange Zeit allen Ansprüchen genügen werde. Aber es vergingen keine drei Jahre, da mußten bereits die Vorbereitungen zu neuen riesenhaften Erweiterungsplänen getroffen werden.

Daß man sich derartig über die Zukunftsaussichten des Schiffsverkehrs an der Unterweser täuschen konnte, war verzeihlich. Denn auch nach den Erfahrungen des letzten Jahrzehnts durfte doch niemand mit Sicherheit zu behaupten wagen, daß auch künftig die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens und vor allem der Seeschiffahrt in dem gleichen stürmischen Tempo, ja womöglich noch großartiger als bisher sich vollziehen werde. Mußte man doch, wie Senator Barkhausen bei der Einweihungsfeier in Bremerhaven sagte, schon jetzt befürchten, daß ein Zweifel an der Zulänglichkeit auch dieser neuen großen Bauten als „blinder, prahlerischer Optimismus" würde ausgelegt werden. So überließ man sich vorläufig ohne Sorgen für die Zukunft dem freudigen Stolz auf das gelungene Werk, der auch in der Bürgerschaft — sie hatte alle Kosten dafür einstimmig bewilligt! — wiederholt zum Ausdruck kam. Noch größer vielleicht

war die Freude in Bremerhaven, wo man nun endlich wieder Leben — und regeres als je zuvor — in den Häfen sehen konnte. Nur einen Nachteil hatte die neue Anlage für die Stadt: der Hauptschiffsverkehr hatte sich abermals ein Stück nach Norden verschoben und spielte sich jetzt an einer Stelle ab, die noch vom Rande der Stadt fast 2 km entfernt war, während gleichzeitig die südlicher gelegenen Bassins, vor allem der Alte Hafen, von größeren Schiffen kaum noch benutzt wurden und ganz überflüssig zu werden drohten. Es schien, als müsse man auch für Bremerhaven damit rechnen, daß sich eine völlige räumliche Trennung zwischen Stadt und Hafenbetrieb herausbildete.

Dieser Gefahr aber wurde von zwei Seiten her vorgebeugt. Einmal erhielt die Stadt die Möglichkeit, sich nach Norden hin auszudehnen. Denn die Straße, die in Verlängerung der Bürgermeister-Smidt-Straße als Zufahrt zum neuen Kaiserhafen gebaut wurde, führte durch ein Gebiet, das für Hafenzwecke nicht brauchbar war. Dieses Gelände, das bisher größtenteils im Zollausschluß lag, sollte daher an das Zollinland angeschlossen und in Bauplätze aufgeteilt werden. Der Bericht der Hafenbauinspektion (vom Mai 1900) verfehlte nicht, darauf hinzuweisen, daß dem Staate daraus Einnahmen bis zu 1 Million Mark erwachsen würden. So entstand hier ein neuer Stadtteil von Bremerhaven mit der Kaiserstraße — wie sie nun genannt wurde — als Hauptverkehrsader. Merkwürdigerweise wurde das erste Haus an dieser Straße im äußersten Norden erbaut, an der Ecke, wo sie mit der von Lehe nach dem Hafen führenden Rickmersstraße zusammentrifft. Erst zwei Jahre später (1902) wurden die ersten Bauplätze am Südende zwischen Cäcilien- und Schleusenstraße verkauft. Da das neue Baugelände außerordentlich beschränkt war — die Grenze verlief damals ja noch hart östlich der Kaiserstraße —, so mußte man in Erwartung der kommenden Vermehrung der Bevölkerung darauf sehen, es möglichst auszunutzen. Aus diesem Grunde mußten für die Kaiserstraße vier- bis fünfstöckige Häuser zugelassen und dabei noch die Höfe so klein wie nur irgend möglich bemessen werden. Damit entstand denn freilich eine Straße, die den Forderungen des modernen Städtebaues sehr wenig gerecht wurde — auch das eine Folge der unglücklichen politischen Grenzziehung an der Unterweser. Man ahnte damals noch nicht, daß nach wenigen Jahren das Bremerhavener Gebiet abermals erheblich erweitert werden und

dabei auch die Stadt einen wertvollen Zuwachs an Baugelände erhalten würde.

Schon lange vor dieser Ausdehnung des Ortes in der Richtung auf die neuen Häfen zu hatten die Bestrebungen begonnen, die älteren, unmittelbar bei der Stadt gelegenen Bassins wieder etwas mehr zu beleben. Der Alte Hafen lag schon seit der Erbauung des ersten Kaiserhafens oft recht leer da, und die Frage, was für ihn, der so bequem zur Stadt lag, geschehen könne, wurde immer wieder erörtert. Man hoffte lange, es werde möglich sein, ihn durch Vergrößerung der alten oder durch Anlage einer neuen Schleuse wieder für die transatlantische Schiffahrt benutzbar zu machen. In den städtischen Gegenschriften gegen die Unterweserkorrektion ist davon die Rede, und auch in Bremen wurde diese Möglichkeit bei jeder neuen Hafenerweiterung wieder erwogen, jedoch jedesmal mit dem gleichen Ergebnis, daß die technischen Schwierigkeiten unüberwindbar seien. Da tauchte Ende der 80er Jahre ein Plan ganz anderer Art auf. Er ging von der Stadtverwaltung aus. Sie erwog den Vorschlag — der anscheinend zuerst dem Senate unterbreitet wurde —, das Bassin zu einem offenen Hafen umzugestalten, es der Hochseefischerei zur Verfügung zu stellen und dort eine Auktionshalle sowie Gebäude für das Verpacken und das Konservieren von Fischen errichten zu lassen. Schon in der zweiten Hälfte der 60er Jahre hatten zwei bremische Gesellschaften Versuche gemacht, von der Unterweser aus Fischerei im großen zu betreiben; beide hatten keinen rechten Erfolg gehabt; 1870 hatte sich die eine, 1871 die andere Gesellschaft wieder aufgelöst. Dann hatte sich allmählich ohne bestimmte Formen ein recht lebhafter Fischhandel an der Geeste, und zwar hauptsächlich an ihrer Südseite, entwickelt. Geestemünde war es auch, das 1885 eine neue Periode der Hochseefischerei eröffnete dadurch, daß die Firma F. Busse zum erstenmal einen Dampfer in den Dienst der Fischerei stellte, ein Beispiel, das sehr bald vielfache Nachahmung fand. Im nächsten Jahre wurden zur Regelung des Marktes Fischauktionen nach englischem Muster in Geestemünde eingeführt. Bald kamen so viele Fahrzeuge an, daß die Räume nicht mehr ausreichten, um den ganzen Verkehr zu bewältigen. Das gab der Bremerhavener Stadtverwaltung den Anlaß, nun auch ihrerseits etwas für die Förderung der Fischerei zu tun, um diesen wichtigen Erwerbs-

zweig ganz der Unterweser zu erhalten und zu verhindern, daß er, wenn auch nur teilweise, nach anderen Orten abwanderte. Leider waren jedoch die Verhandlungen mit dem Senate ergebnislos. Wäre es gelungen, die Unterstützung des Staates für das neue Unternehmen zu gewinnen, so wäre es vielleicht möglich gewesen, den größten Teil der Fischerei nach Bremerhaven zu ziehen, da doch hier bereits ein ausgebautes und sonst kaum benutztes Hafenbecken für diesen Zweck zur Verfügung stand und außerdem vorauszusehen war, daß in absehbarer Zeit auch der Neue Hafen für die Großschiffahrt nicht mehr in Betracht kommen und also für die Fischerei frei werden würde. Bremerhaven hätte dann nicht nur einen vollen Ersatz für das gehabt, was ihm durch die Unterweserkorrektion verloren gegangen war, sondern es hätte auch für Zeiten, in denen die ihm vorbehaltene Großschiffahrt ganz darniederliegen würde — und solche Zeiten sind ja leider nicht ausgeblieben — in dem vermehrten Betrieb der Fischerei einige Entschädigung finden können. So konnte es dahin kommen, daß in den Jahren 1892—1896 der preußische Staat mit großen Kosten in Geestemünde einen neuen Fischereihafen baute, während die Umgestaltung des vorhandenen Bassins in Bremerhaven nur mit den beschränkten Mitteln der Stadtgemeinde unternommen werden konnte.

Am 28. August 1891 brachte der Stadtrat eine Vorlage bei der Stadtverordnetenversammlung ein, wonach an der Westseite des Alten Hafens drei Schuppen der Firma J. H. Bachmann für 42 500 Mark angekauft und für weitere 10 000 Mark zu einer Fischauktionshalle nebst Räumen für Fischgroßhandlungen umgebaut werden sollten. Am 10. September wurde der Antrag einstimmig angenommen. In der Versammlung sprach man den Wunsch aus, daß das neue Unternehmen „ein segenbringendes sein möge für die Stadt Bremerhaven". Am 15. Februar 1892 fand die erste Auktion statt. Bereits nach kaum einem Jahre erwiesen sich die Räume als zu klein. Vor allem war es ein großer Übelstand, daß vor der Auktionshalle nur zwei Dampfer anlegen konnten, während oft drei oder vier gleichzeitig löschen wollten. Es wurde daher ein weiterer Schuppen für 26 000 Mark hinzugekauft. 1896 wurden die Räume abermals vergrößert, um neuen Fischgroßhandlungen, die sich dort niederlassen wollten, genügend Platz zu bieten. Bis dahin hatte die Stadt bereits 250 000 Mark für die

neuen Anlagen aufgewandt. In demselben Jahre trat insofern eine Erleichterung ein, als der Alte Hafen — ebenso wie der südliche Teil des Neuen Hafens — dem Zollinland angeschlossen wurde; das Zollausschlußgebiet erhielt damals die Grenzen, die es südlich der Rickmersstraße noch heute hat. Ein besonderer Vorzug der Bremerhavener Fischereigebäude bestand darin, daß sie an beiden Seiten Gleisanschlüsse besaßen, wodurch gleichzeitig das Bunkern der Dampfer und der schnelle Abtransport der Fische erheblich erleichtert wurde. Der Umsatz hob sich denn auch in den ersten fünf Jahren auf das Dreifache (1892: 3 172 000 Pfund im Werte von 310 000 Mark, 1896: 10 900 000 Pfund im Werte von 1,1 Millionen Mark). Nach der Eröffnung des Geestemünder Fischereihafens trat natürlich in Bremerhaven ein Rückgang ein. Erst 1909 wurden die Zahlen von 1896 wieder erreicht. Inzwischen aber waren der Entwicklung der Bremerhavener Fischerei durch denselben Vertrag, der dem Stadtgebiet endlich die nötige Vergrößerung brachte, schwere Fesseln auferlegt worden.

Der bremisch-preußische Staatsvertrag von 1905

Dieser vierte und letzte Erweiterungsvertrag, der nach jahrelangen Verhandlungen in zwei Etappen 1904 und 1905 zustande kam, bedeutet einen der wichtigsten Einschnitte in der ganzen Geschichte Bremerhavens seit 1827. Daß er so rasch notwendig war, ist zunächst ein Zeichen für die außerordentliche Entwicklung der Schiffahrt kurz vor der Jahrhundertwende. Um sie zu veranschaulichen, genügt eine Zahlenreihe. Der Norddeutsche Lloyd begann den transatlantischen Verkehr 1858 mit 4 Dampfern von je 3000 Bruttoregistertonnen. Noch 1880 umfaßte der größte Dampfer nicht mehr als 3158 Bruttoregistertonnen. 1891, als zuletzt mit Preußen über die Vergrößerung Bremerhavens verhandelt worden war, hatte der Lloyd bereits 7 Dampfer zwischen 5000 und 10 000 Tonnen besessen. 1900 waren es in dieser Größenklasse 34, dazu 13 Schiffe über 10000 Tonnen, zusammen 47. Im Jubiläumsjahr 1907 hatte sich diese Zahl auf 61 erhöht, dazu kamen noch 19 Dampfer in der Größe von 2500 bis 5000 Tonnen und 12, die im Bau waren. Einschließlich dieser zählte die Lloydflotte damals 92 Seedampfer mit im ganzen 650 000 Bruttoregistertonnen. Man stand mittendrin in der Epoche des Imperialis-

mus, die im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts begonnen hatte. Immer stärker wurde Deutschland in die Weltwirtschaft verflochten. Es hatte aufgehört, ein Staat mit rein kontinentalen, europäischen Interessen zu sein. Der Gründer des Reiches selbst hat das deutlich empfunden, als er in den 90er Jahren den Hamburger Hafen besuchte. Denn wenn irgendwo, so mußte es hier — ebenso wie in Bremen — überwältigend in Erscheinung treten, wie sich das deutsche Wirtschaftsleben gewandelt hatte; konzentrierte sich doch fast der gesamte überseeische Handel Deutschlands in den beiden großen Nordseewelthäfen. Freilich kam jetzt für Bremen eine Zeit, wo es weniger als je imstande war, mit Hamburg Schritt zu halten. Aber beklagen konnte man sich auch an der Weser nicht. Zu dem Gewinn, den die Vertiefung der Unterweser für Bremen gebracht hatte, war 1895 die Vollendung des Kaiser-Wilhelm-Kanals gekommen, der dem Verkehr nach der Ostsee neue Bahnen eröffnete. Weitere Vorteile erhoffte man von dem schon seit Jahren erörterten und heiß umstrittenen Projekt des Mittelland-Kanals, der freilich erst 1905, und auch da nur zum Teil — vom Rhein bis Hannover —, bewilligt wurde.

Einen nicht geringen Anteil an der glänzenden Entwicklung des Norddeutschen Lloyd hatten auch die beiden Männer, die 1892 nach dem plötzlichen Tode Lohmanns die Leitung der Gesellschaft übernommen hatten: der Präsident Geo Plate und der Generaldirektor Dr. Heinrich Wiegand. Der Lloyd war es denn auch, der schon kurz nach der Vollendung der neuen Hafenbauten in Bremerhaven dringend eine weitere Vergrößerung der Anlagen verlangte. Man hatte von dem 1892 erworbenen Gebiet noch das Stück, auf dem heute die Quarantänebaracken und die Gasanstalt stehen, frei und hatte ursprünglich beabsichtigt, hier im Anschluß an den großen Wendeplatz vor der Kammerschleuse zwei schmalere Hafenbecken parallel der Rickmersstraße zu bauen. Nun mußte man sich jedoch sagen, daß man damit in eine Sackgasse hineingeriet, da man sich auf diese Weise immer mehr dem Baugelände von Lehe näherte; eine abermalige Erweiterung wäre in dieser Richtung dann nicht mehr möglich gewesen. Es kam hinzu, daß der Lloyd auf die Gefahr hinwies, die darin lag, daß für den ganzen riesigen Schiffsverkehr nur eine einzige Schleuse zur Verfügung stand. Wenn sie einmal aus irgend-

einem Grunde auch nur vorübergehend unbenutzbar wurde, konnte der größte Teil aller Schiffe, nämlich alle diejenigen, die nicht die alte Kaiserschleuse passieren konnten, nicht in den Hafen hineinkommen. Es war also notwendig, in absehbarer Zeit an den Bau einer zweiten großen Schleuse zu denken. Sie konnte natürlich nur etwas weiter stromabwärts liegen, und dazu brauchte man von neuem wieder preußisches Gebiet. Wenn aber eine weitere Schleuse nördlich der eben vollendeten angelegt werden sollte, so war es eine selbstverständliche Folge, daß man dann den Kaiserhafen auf keinen Fall in der Richtung nach Osten, sondern nur nach Norden hin erweitern konnte. Endlich mußte Bremen, wenn der Bau der neuen Schleuse nicht von vornherein ein Torso bleiben sollte, schon jetzt die Sicherheit haben, daß es die dort anzulegenden Hafenbassins auch in fernerer Zukunft den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausdehnen konnte. Das Terrain bot die Möglichkeit dazu, da sich von der damaligen Grenze Bremerhavens aus ein völlig unbewohntes Wiesengelände mehrere Kilometer weit bis nach Weddewarden und Imsum erstreckte.

Aus allen diesen Erwägungen, die zwischen dem Norddeutschen Lloyd, der Deputation für Häfen und Eisenbahnen und dem Hafenbauamt in Bremerhaven angestellt wurden, und aus den Erfahrungen der letzten zehn Jahre heraus ergab sich nun die Erkenntnis, daß nach dem bisher üblichen Verfahren niemals etwas Ganzes und Ausreichendes für die bremische Schiffahrt an der Unterweser geleistet werden könne. Bisher hatte man von Fall zu Fall die Häfen und das Gebiet von Bremerhaven stückweise erweitert und niemals viel mehr gefordert, als man für den dringendsten Bedarf gerade brauchte. Nur einmal seit den Zeiten Smidts hatte man in bezug auf Bremerhaven weiter gedacht, damals, als bei der Neuordnung Norddeutschlands im Jahre 1866 H. H. Meier ganz Geestemünde mit dem Wehlacker und der Geesthelle für Bremen hatte erwerben wollen. Nun aber war es geschehen, daß ein Werk, von dem man bei Beginn der Ausführung geglaubt hatte, es werde für Jahrzehnte genügen, sich fast schon bei seiner Vollendung als zu klein erwies. Wollte man nicht in kurzer Zeit wieder dasselbe erleben, so mußte man versuchen, endlich einmal eine etwas großzügigere Neuregelung der politischen Grenzen an der Unterweser zu erreichen, die dem bremischen Staate

in seiner Sorge um die Erhaltung und Förderung der deutschen Großschiffahrt auch für eine längere Zukunft einige Bewegungsfreiheit gewährte.

Eine günstige Gelegenheit, solche Gedanken und Wünsche an der höchsten entscheidenden Stelle vorzubringen, ergab sich im Sommer des Jahres 1900. Damals fand in Bremerhaven die Einschiffung der Truppen statt, die nach der Ermordung des deutschen Gesandten in Peking zur Bekämpfung des Boxeraufstandes nach China geschickt wurden. Es waren im ganzen fast 20 000 Mann, und da Deutschland keine besonderen Truppentransportdampfer besaß, mußten die beiden großen deutschen Reedereien, die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, die Schiffe zur Verfügung stellen. Eine ungeheure Arbeit mußte damals in wenigen Wochen geleistet werden. Am 3. Juli erging der Befehl zur Aufstellung des Expeditionskorps, und bis zum 4. August waren bereits über 11 000 Mann auf 10 Dampfern von Bremerhaven aus abtransportiert. Vier Wochen später folgten noch einmal 7000 Mann auf 8 weiteren Dampfern. 10 von den im ganzen 18 Schiffen stellte der Norddeutsche Lloyd. Eins von ihnen, die „Straßburg" war noch auf der Bremer Vulkanwerft in Vegesack im Bau. Er sollte erst Ende August fertig sein. Durch Einfügung von Nachtschichten wurde die Arbeit so beschleunigt, daß das Schiff bereits Ende Juli geliefert werden konnte. Am 26. Juli traf Kaiser Wilhelm auf seiner Yacht „Hohenzollern" von der Nordlandsreise in Bremerhaven ein und blieb bis zum 3. August hier. Während dieser Zeit wurden 6 von den Truppentransportdampfern von der Lloydhalle aus abgefertigt. Bei der Abfahrt der ersten drei Dampfer am 27. Juli hielt der Kaiser die bekannte, Aufsehen erregende Rede an die Soldaten, in der er sie, während er nach dem Bericht von Augenzeugen mit der Faust auf die Brüstung der Balustrade schlug, aufforderte, den Gefangenen keinen Pardon zu geben und den deutschen Namen in China ebenso gefürchtet zu machen, wie es vor tausend Jahren der König Etzel und die Hunnen mit dem ihrigen getan hätten.

Während dieser für Bremerhaven so ereignisreichen Tage geschah es, daß der Generaldirektor Wiegand und der Oberbaudirektor Franzius Audienz beim Kaiser erhielten, um mit ihm über die nötige Vergrößerung der Häfen und die weitere Erwerbung preußischen Gebietes zu sprechen. Der Kaiser hatte ja für die Förderung der

Schiffahrt — nicht bloß der Kriegsmarine — stets ein besonders lebhaftes Interesse gezeigt. Aus diesem Grunde hatte er schon 1892 gewünscht, daß man Bremen möglichst entgegenkomme. Inzwischen hatte er dem Norddeutschen Lloyd wiederholt Besuche abgestattet, und noch häufiger war er — 1899 bereits zum neunten Mal — in Bremen selbst gewesen, in das er, wie der Reichskanzler Bülow später dem Bürgermeister Pauli erzählte, „ganz verliebt" war. So war es kein Wunder, daß auch die jetzigen Vorschläge, wie Dr. Wiegand berichtete, „wohlwollende Aufnahme" fanden. Daraufhin tat nun auch der Senat im Herbst 1900 die ersten Schritte in Berlin zur Einleitung offizieller Verhandlungen.

Von preußischer Seite wurde nun sogleich betont, daß nur die Abtretung von unbewohntem Gelände in Frage komme. Damit war also der anfangs erörterte Plan, ganz Lehe, etwa im Austausch gegen Vegesack, dem bremischen Staate anzugliedern — ein Plan, der ja später noch öfter erwogen worden ist und den offenbar der Kaiser nicht von vornherein abgelehnt hatte —, hinfällig geworden. Für die nötige Erweiterung der Häfen versprach jedoch Preußen auch diesmal wieder „größtmöglichstes Entgegenkommen". Es muß anerkannt werden, daß die preußische Regierung dieses Versprechen in jeder Weise gehalten hat. Alle amtlichen Stellen, von den Ministern herab bis zu den Landräten, haben sich die größte Mühe gegeben, Bremen zur Erfüllung seiner berechtigten Wünsche zu verhelfen. Sie taten es gewiß nicht aus selbstloser Liebe zum bremischen Staate, sondern weil sie ebenso wie die hannoversche Regierung zur Zeit der Gründung Bremerhavens einsahen, daß — mit den Worten Smidts zu reden — das Handelsinteresse Preußens und Bremens an der Unterweser „im wesentlichen das nämliche" ist und daß die preußischen Gemeinden die größten Vorteile davon haben mußten, wenn Bremen, das doch nun einmal der Zentralpunkt des Weserhandels ist, in jeder Weise gefördert wurde. Es mögen freilich auch die Wünsche, die der Kaiser etwa geäußert haben mag, zu dieser Stellungnahme mitgewirkt haben. Aber man darf der damaligen preußischen Regierung gewiß zutrauen, daß sie auch ohne solche Hinweise die Interessen ihres Staates zu beurteilen verstand.

Wenn der Vertrag trotz dieses guten Willens auf Seiten Preußens erst nach langen Kämpfen und unter allerlei erschwerenden Be-

dingungen für Bremen zustande kam, so gingen diese Schwierigkeiten von den nichtamtlichen Stellen aus, von den beteiligten Gemeinden an der Unterweser, vom Provinziallandtag in Hannover und vom preußischen Abgeordnetenhause in Berlin. Es ist das für die Geschichte des deutschen Partikularismus eine nachdenkliche und vielleicht nicht ganz uninteressante Tatsache. Gegen den Bau von neuen bremischen Häfen und die Abtretung des dazu unmittelbar nötigen Geländes hatte niemand etwas einzuwenden. Denn die Vorteile, die man seit der Gründung Bremerhavens davon gehabt hatte, lagen so klar zutage, daß sie von niemand bestritten werden konnten, und man war gern bereit, an solchen Gewinnen auch in Zukunft teilzunehmen. Daß man aber, um sich auf der einen Seite Vorteile zu sichern, auf der anderen Seite auch kleine Opfer und Gefahren mit in den Kauf nehmen müsse, das schien außerhalb der Regierung niemand einsehen zu können.

Es waren im wesentlichen zwei Punkte, gegen die sich der Widerspruch richtete, eben die beiden, in denen sich der neue bremische Antrag von den früheren unterschied. Einmal mußte Bremen, um ein wirklich großzügiges, auch für eine weite Zukunft ausreichendes Projekt vorbereiten zu können, diesmal weit mehr an Hafengelände erhalten, als es bisher je bekommen hatte. Es beanspruchte daher über 600 ha, mehr als das Doppelte von dem, was ganz Bremerhaven bis dahin umfaßte. Zweitens aber erklärte Bremen, daß es solche riesigen Anlagen nicht werde schaffen können, wenn nicht auch zur Erweiterung des Stadtgebietes Bremerhaven ein größeres Areal zur Verfügung gestellt werde. Man wies dabei auch auf den Vertrag von 1827 hin, wie denn überhaupt historische Reminiszenzen bei diesen Verhandlungen mehrfach eine Rolle gespielt haben. Der Bürgermeister Pauli erinnerte in einem Briefe an den Reichskanzler auch daran, daß ja Lehe und Bederkesa schon einmal jahrhundertelang bremisch gewesen seien und Bremen das ganze Gebiet wohl noch heute besitzen würde, wenn es ihm nicht von den Schweden mitten im Frieden durch flagranten Rechtsbruch geraubt worden wäre. Der Vertrag von 1827 aber sollte diesmal insofern als Vorbild dienen, als auch damals nicht nur das für den Hafen nötige Gelände, sondern darüber hinaus ein großes Gebiet für die Anlage der Stadt Bremerhaven abgetreten war. Dieses Gebiet war nun aber fast ganz

bebaut. Die nach Vollendung der neuen Häfen zu erwartende Vermehrung der Bevölkerung hätte also nur den preußischen Nachbarstädten Bremerhavens zugute kommen können. Man konnte es aber wohl dem bremischen Staate nicht verdenken, wenn er von der Zunahme des Wohlstands, die als Folge der von ihm mit ungeheuren Kosten geschaffenen Hafenbauten eintreten mußte, auch für den eigenen Steuersäckel einen bescheidenen Anteil zu haben wünschte.

Auf die erste bremische Anfrage, die am 27. November 1900 ergangen war, hatte der Senat trotz des vorher in Aussicht gestellten Entgegenkommens im Sommer 1901 eine im wesentlichen ablehnende Antwort erhalten, die eine Beschränkung auf das für den Augenblick nötige Hafengelände forderte. Es stellte sich jedoch heraus, daß der Reichskanzler von diesem Schreiben nichts wußte und durchaus nicht damit einverstanden war, als ihm Generaldirektor Wiegand bei einem Besuch auf Norderney im Juli 1901 davon erzählte. Auf Bülows Veranlassung blieb der Senat bei seinem alten Antrag und brachte ihn im Dezember 1901 von neuem in Berlin vor. Schon im März 1902 erklärte sich Preußen zu kommissarischen Verhandlungen bereit, die dann am 7. April in Berlin begannen.

Bei diesen Verhandlungen entstanden die ersten Schwierigkeiten, und zwar von seiten der beteiligten Nachbargemeinden Bremerhavens. Den größten Anstoß erregte die Abtretung des Bebauungsgebietes für Bremerhaven, gegen die Lehe zunächst auf das entschiedenste protestierte. Das Land, um das es sich hierbei handelte, lag zwischen der Kaiserstraße und dem damaligen Zollinlandbahnhof, den es noch mit einschloß. Dazu kam noch ein etwa 13 ha großes Terrain, das von dem Grundstück der heutigen Gasanstalt, der Rickmers- und Batteriestraße und dem zwischen diesen gelegenen Verbindungsweg etwas westlich der Aue begrenzt war. Im ganzen waren es etwa 60 ha. Es wurden nun direkte Verhandlungen zwischen Lehe und Bremen eingeleitet, bei denen Lehe zunächst so scharfe Bedingungen für die Abtretung stellte, daß Bremen erklärte, auf den ganzen Vertrag verzichten zu müssen. Darauf lenkte Lehe ein. Auf ein Scheitern des ganzen Planes, der, wie man genau wußte, letzten Endes dem Orte auch große Vorteile bringen mußte, wollte man es doch nicht ankommen lassen. Nur in einem Punkte blieb man fest: man verlangte eine Abfindung für die erhöhten Schul- und Armenlasten, die

für Lehe voraussichtlich entstehen mußten. Denn es war allerdings so, daß ein sehr großer Teil der in Bremerhaven beschäftigten Arbeiterschaft in Lehe wohnte. Dieser nicht ganz unberechtigten Forderung zu entsprechen, war Bremen geneigt und erklärte sich daher im August 1902 bereit, zur Verwendung für die Zwecke der öffentlichen Volksschulen in Lehe eine einmalige Summe von 1 Million Mark zu zahlen.

Kaum hatte man sich hier geeinigt, da wurden von anderer Seite neue Beschwerden erhoben. Sie gingen von Geestemünde aus. Geestemünde stand finanziell viel günstiger als Lehe. Es hatte aber, da es, ebenso wie Harburg gegenüber Hamburg, als ausgesprochenes Konkurrenzunternehmen gegen Bremerhaven von der einstigen hannoverschen Regierung begründet worden war, stets unter dieser künstlichen Stellung zu leiden gehabt. Die Bedeutung Bremerhavens hatte es als Seehafen doch niemals erreichen können, schon deshalb, weil ihm nicht die gleiche Fürsorge in dieser Beziehung zuteil geworden war. Sein Handelsverkehr war eine Zeitlang ziemlich lebhaft gewesen, dann aber, vor allem wohl infolge der Unterweserkorrektion, erheblich zurückgegangen, zumal die Hafenanlagen auch allmählich vollkommen veraltet waren und neue nicht geschaffen wurden. Dafür hatte es jedoch in der Fischerei und in der Industrie — in Geestemünde liegen die drei großen Werften von Rickmers, Tecklenborg und Seebeck — Ersatz gefunden. Nun fürchtete man dort, daß Bremen auf dem neu abzutretenden großen Gebiet sowohl die Fischerei wie die Ansiedlung von Industrie begünstigen und damit eine übermächtige Konkurrenz für Geestemünde begründen werde.

Als daher die bremischen Kommissare, Bürgermeister Barkhausen und Senator Marcus, im Dezember 1903 — die Verhandlungen hatten fast den ganzen Sommer hindurch geruht — wieder nach Berlin kamen, wurde ihnen die Anerkennung einer Reihe von weiteren schweren Bedingungen zugemutet. Nicht nur in dem neuen Hafengelände sollten keinerlei der Hochseefischerei dienende Einrichtungen getroffen werden, sondern es sollten auch die schon bestehenden Anlagen für immer auf das schmale Stück zwischen dem Alten Hafen und dem Weserdeich beschränkt werden; auch sollte Bremen sich verpflichten, die Bremerhavener Fischerei in keiner

Weise durch staatliche Mittel zu unterstützen. Das neu erworbene Hafengebiet sollte nur zu Hafen- und Schiffahrtszwecken benutzt werden; industrielle Betriebe irgendwelcher Art sollten nicht zugelassen werden. Auch in Lehe war man inzwischen wieder wankend geworden. Man erklärte die im August 1902 vereinbarte Summe von 1 Million Mark für nicht ausreichend, und so mußte noch eine weitere Bestimmung aufgenommen werden, wonach die Stadt Bremerhaven für den Fall, daß die Schul- und Armenlasten Lehes einen bestimmten Betrag überstiegen, die Hälfte dieser Mehrausgaben zu tragen haben solle. Dasselbe Zugeständnis wurde auch der Gemeinde Imsum gemacht, der ein Teil der abzutretenden Feldmark gehörte. Weiter kamen auf Wunsch von Lehe einige Vorschriften über die Bebauung des neuen Stadtgebietes in den Vertrag hinein; die Errichtung von Arbeiterwohnungen sollte durch keinerlei baupolizeiliche Bestimmungen erschwert werden dürfen. Endlich verlangte die Regierung, daß Bremen für das neuerworbene Gelände ein gleich großes Areal an der Wümme an Preußen übertrage.

Die bremischen Vertreter sträubten sich aufs äußerste gegen die neuen Bedingungen, vor allem gegen die Fischerei- und gegen die Industrieklausel. Diese zu beseitigen, gelang ihnen zwar zunächst insofern, als die Errichtung von Werften von der preußischen Regierung zugestanden wurde, aber der Erfolg ging später teilweise wieder verloren. Die einzige Erleichterung, die erreicht werden konnte, war die Zusage Preußens, nach 30 Jahren über eine etwaige Änderung der Fischereiklausel verhandeln zu wollen. Im übrigen wurde jeder bremische Widerspruch zum Schweigen gebracht durch den Hinweis, daß es so schon sehr schwer sein werde, den Vertrag im preußischen Landtage durchzubringen — eine Befürchtung, die, wie sich bald herausstellen sollte, nur allzu berechtigt war.

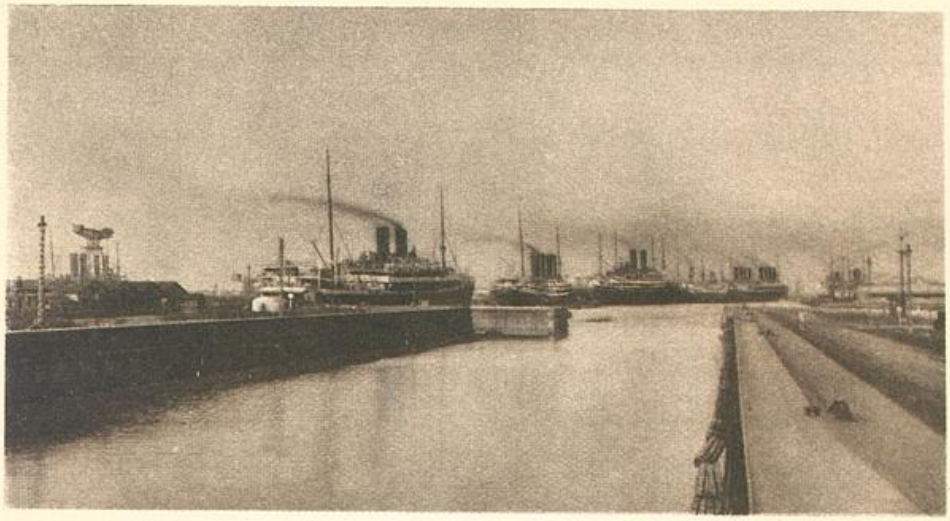
So einigte man sich im Februar 1904 auf einen Vertragsentwurf, der nun zunächst den Volksvertretungen in beiden Staaten vorgelegt werden sollte. Die abzutretende Fläche umfaßte 610 ha, von denen allerdings 113 ha Wasser und Watt waren. Bremen hatte anfangs — wie schon einmal 1866 — die Hoheit über die ganze Weser bis zur Oldenburger Grenze verlangt, um selbst die Polizeiaufsicht auf der Reede von Bremerhaven ausüben zu können, für die Preußen bisher nur ganz ungenügende Mittel zur Verfügung hatte. Diese Forderung

wurde zwar abgelehnt, doch wurde dafür ein etwa 60—150 m breiter Streifen vor dem Ufer an Bremen übertragen, so daß die Abfertigung von Schiffen am Pier vor der Lloydhalle noch auf bremischem Gebiet vor sich gehen konnte. Gegen diesen Wasser- und Wattstreifen hatte niemand etwas einzuwenden; er ist dann auch so in den endgültigen Vertrag hineingekommen. Auch der Umfang des Hafengeländes wurde nicht mehr verändert. Es erstreckt sich im Norden bis zur Weddewardener Chaussee, die es in einer Breite von 1200 m berührt. Von hieraus verläuft die Grenze im Westen senkrecht zur Chaussee auf den Deich zu, den sie in der Nähe des Eingangs zum jetzigen Flugplatz erreicht, von wo sie in gerader Linie senkrecht zur Weser geht. Im Osten zieht sie sich in zweimal gebrochener Linie nach der Nordecke der heutigen Gasanstalt hin, wo sie auf die alte Grenze von 1892 trifft. Es war im ganzen ein Areal von etwa 450 ha, einschließlich des alten Forts Brinkamahof, das ebenfalls in bremischen Besitz überging.

Schon seinem ersten Antrage im November 1900 hatte der Senat ein „generelles Projekt" der geplanten Hafenerweiterungen beigegeben. Danach sollte der Kaiserhafen nach Norden zu um zwei je 2 km lange und 125—150 m breite Hafenbecken erweitert werden, während der neuanzulegende Nordhafen drei ebenso breite Becken von etwa 1200—1500 m Länge erhalten sollte. Die Notwendigkeit so riesenhafter Anlagen, in denen man nach der Behauptung der Gegner den ganzen Londoner Hafenverkehr bequem unterbringen könne, wurde schon während der Verhandlungen und auch später noch mehrfach bestritten. Als aber die preußische Regierung eine Verkürzung der Hafenbecken verlangte, erklärte Bremen, daß es sich dann lieber verpflichten wolle, die ganzen geplanten Bauten innerhalb einer bestimmten Zeit auszuführen, nach deren Ablauf Preußen das nicht ausgenutzte Gebiet zurückverlangen könne. Darauf ging man ein, und die Frist wurde auf 50 Jahre festgesetzt. Im einzelnen wurde nur bestimmt, daß in den ersten sechs Jahren die vorderen Teile der Kaiserhäfen I und II sowie ein neues großes Trockendock und die Verbindung nach dem Nordhafen zu, in einer zweiten ebenso langen Bauperiode die neue große Schleuse mit Vorhafen und Wendebecken hergestellt werden sollten. Auch dieser Paragraph wurde nicht mehr verändert.

Im Zusammenhang mit der Hafenerweiterung sollten auch die Eisenbahnverhältnisse in den Unterweserorten neu geregelt werden. Die bisherige Hafenbahn, die vom alten Geestemünder Bahnhof durch die Stadt, dann über die Geeste und über die allmählich sehr verkehrsreich gewordene Hafenstraße in Lehe führte, sollte aufgehoben werden; damit konnte auch der Zollinlandbahnhof verschwinden, der bisher das nördliche Bremerhaven von dem südlichen Lehe trennte. Die Bahn sollte nunmehr schon von Wulsdorf ab eine ganz neue Linienführung bekommen, in Geestemünde ein neuer Bahnhof — der jetzt bestehende, 1914 eröffnete — erbaut werden und die Zufahrt zu den Bremerhavener Häfen nur noch über Lehe und Speckenbüttel erfolgen. Dort sollte ein neuer großer Rangierbahnhof, dessen Kosten Bremen zu tragen hatte, angelegt werden. Endlich enthielt der Vertragsentwurf auch noch Bestimmungen über den Anschluß der Kanalisation des östlich von dem neuem Hafengelände liegenden Leher Gebietes an die neu herzustellende Bremerhavener Entwässerungsanlage und — ebenso wie die früheren Verträge — genaue Vorschriften über die Deiche, die Grenzwege und die Veränderung der Zollgrenze. Auch ein Schiedsgericht über Streitigkeiten bei der Auslegung des Vertrages war vorgesehen.

Mitte Februar wurde der Entwurf gleichzeitig der Bremischen Bürgerschaft und dem hannoverschen Provinziallandtag mitgeteilt. Die Aufregung, die er verursachte, war außerordentlich, nicht nur an der Unterweser und in Hannover. In den Parlamenten, in der Presse — und zwar in Blättern der verschiedensten Parteien und der verschiedensten Gegenden Deutschlands — ging, wie es Bürgermeister Barkhausen später mit Recht in der Bürgerschaft bezeichnet hat, „ein wahrer Höllenlärm“ auf Bremen los, „daß es sich erfrechte, für Deutschland neue große Häfen an der Unterweser bauen zu wollen“. Vielleicht trug die Ungewißheit, in der die Öffentlichkeit seit Jahren betreffs der bremischen Pläne gewesen war, etwas dazu bei. Wohl war schon einige Zeit vorher etwas davon durchgesickert — die „Frankfurter Zeitung“ hatte sogar schon Anfang Juni 1902 eine Nachricht darüber aus Bremerhaven gebracht —, und seit 1903 wurde es nicht mehr bestritten, daß Verhandlungen über eine bremische Gebietserweiterung an der Wesermündung stattfanden. Über die Einzelheiten jedoch war nichts bekanntgegeben worden. Die



Kaiserhafen 1910 mit Lloydschnelldampfern



Dampferabfertigung an der Lloydhalle

plötzliche Veröffentlichung wirkte „wie ein Blitz aus heiterem Himmel". In Lehe sprach man tagelang von nichts anderem mehr. Die konservative Presse in Preußen beschwerte sich mit ungewöhnlicher Heftigkeit über die unerhörten „hanseatischen Ausdehnungswünsche", über die unverständliche Nachgiebigkeit Preußens gegenüber dem „freihändlerischen Bremen" und erhob bewegliche Klagen über die Schädigung der Landwirtschaft durch die Unterweservertiefung, die Bremen über das vertraglich bestimmte Maß hinaus fortgeführt habe, über die von Bremerhaven verursachte Vermehrung der Kreis- und Provinzlasten sowie über die ebenfalls von dort ausgehende Bevölkerung der preußischen Umgegend mit „Arbeiterproletariat". Manche von diesen Einwänden erinnerten, wenn man sie neben das hielt, um das es sich doch eigentlich handelte, bedenklich an die „verrosteten hannoverschen Schrullen", über die sich schon Arnold Duckwitz hatte ärgern müssen, wie es sich denn überhaupt — auch darauf wies der Bürgermeister Barkhausen hin — bei dieser Gelegenheit zeigte, daß einige der alten hannoverschen Traditionen ein bemerkenswert zähes Leben zu haben schienen: im Provinziallandtag waren die Führer des Kampfes gegen die „hanseatischen Ausdehnungswünsche" die Bürgermeister von Geestemünde und Harburg.

Trotzdem waren die Beschlüsse, die schließlich in Hannover gefaßt wurden, verhältnismäßig noch recht gemäßigt. Der einzige bedeutende Abstrich, der gemacht wurde, war eine Verkleinerung des Bremerhavener Bebauungsgeländes um 13 ha. Das Stück zwischen Rickmers- und Batteriestraße — mit dessen Abtretung sich die Gemeinde Lehe im August 1902 einverstanden erklärt hatte — sollte bei Preußen verbleiben. Im übrigen wünschte man nur eine genauere Umschreibung einiger Bestimmungen, vor allem der Fischerei- und der Industrieklausel, von denen die zweite damals übrigens noch die mildere Fassung hatte, daß Werften in dem ganzen Hafengebiet erlaubt sein sollten, sowie eine günstigere Regelung der kommunalen Steuerverhältnisse in Bremerhaven. Es wurde nämlich vielfach darüber geklagt, daß Bremerhaven gerade die wohlhabenden Schichten am geringsten, die weniger steuerkräftigen aber verhältnismäßig am stärksten belaste, um auf solche Weise jene an sich zu fesseln, diese aber den preußischen Gemeinden zuzuschieben. Vor allem zeigte sich das bei der Mietsteuer, die zur Zeit ihrer Einführung 1853 gewiß berechtigt gewesen

war, jetzt aber insofern äußerst unsozial wirkte, als sie gerade kinderreiche Familien von Arbeitern und kleinen Beamten, die doch eine größere Wohnung brauchten, besonders hart traf. Auch über die Höhe des Schulgeldes in den Bremerhavener Volksschulen wurde Beschwerde geführt. Um in diesen Punkten allen begründeten Klagen abzuhelfen, beschloß der Stadtrat in Bremerhaven auf Veranlassung des Senats, die Mietsteuer von Wohnungen im Werte bis zu 300 Mark nicht mehr zu erheben und das Schulgeld in den Volksschulen künftig nicht höher, als es in Lehe und Geestemünde sei, festzusetzen.

So wurde sämtlichen Wünschen des Provinziallandtages Rechnung getragen, und in dieser Form wurde der Vertrag, nachdem ihn die Bremische Bürgerschaft am 13. April genehmigt hatte, am 21. Mai 1904 in Berlin unterzeichnet. Im Juni wurde er dem Preußischen Landtag vorgelegt, konnte jedoch in der Sommersession nicht mehr erledigt werden und kam erst im November und Dezember zur Verhandlung. Und jetzt ging, um wieder mit Bürgermeister Barkhausen zu reden, „der Hexensabbat an der Unterweser", nachdem es den Sommer hindurch ruhiger gewesen war, von neuem los. Die amtlichen Stellen in Lehe hatten im Laufe des Jahres mehrmals ihre Meinung gewechselt, so daß selbst die Regierung und das Abgeordnetenhaus nicht mehr wußten, was denn nun eigentlich der Wunsch der Gemeinde war. Es bekämpften sich dort augenscheinlich zwei Parteien, und es war, zumal für den Außenstehenden, schwer zu erkennen, was für Interessentengruppen etwa hinter ihnen standen. Der Höhepunkt wurde erreicht, als im Anfang November zwei Bürgerversammlungen in Lehe und Geestemünde übereinstimmend den Beschluß faßten, im Falle der Annahme des Vertrages die Abtretung von ganz Lehe und Geestemünde an Bremen zu beantragen. Sogar der „Kladderadatsch" konnte nicht umhin, diesen historischen Augenblick in einem schwungvollen Gedicht — „Ich bin ein Leher, kennt ihr meine Grenzen?" — zu verherrlichen.

Bald darauf entschied sich das Schicksal des Vertrages in Berlin. Die Regierungsvertreter, vor allem die Minister des Inneren, Freiherr von Hammerstein, und der öffentlichen Arbeiten, v. Budde, gaben sich in der Kommission des Abgeordnetenhauses die erdenklichste Mühe, die Opposition zu überzeugen. Sie setzten ausführlich auseinander, daß Lehe und Geestemünde nur durch Bremen etwas

geworden seien; zu keiner Zeit habe es dort vor der Gründung Bremerhavens irgendwelchen nennenswerten Schiffahrtsverkehr oder Handel gegeben; es werde der Ruin Lehes sein, wenn etwa der Norddeutsche Lloyd sich wieder zurückziehen müsse; dann werde für Lehe der Tag kommen, wo es erklären müsse: Wehe, wir haben gesiegt! Man wies die Beschwerden über die angeblichen Folgen der Unterweserkorrektion zurück: Bremen würde doch sonst kaum so große neue Häfen an der Wesermündung bauen. Auch das Reichsmarineamt trat für die Vorlage ein, da im Interesse der Kriegsflotte das Wachstum des Lloyd und die Vergrößerung der deutschen Häfen durchaus zu begrüßen sei. Der Minister Budde betonte mehrmals, der Vertrag bedeute überhaupt kein Opfer, sondern ein Geschenk für Lehe. Er verteidigte Bremen gegen den Vorwurf, daß seine Pläne „uferlos" seien, und appellierte schließlich an das Nationalgefühl der Abgeordneten: die ganze Verhandlung, so erklärte er, komme ihm vor wie ein Bild aus deutscher Vergangenheit! Es war alles vergeblich. Am 5. Dezember lehnte die Kommission den Vertrag in der vorliegenden Form ab.

In Bremerhaven, wo man bisher mit seinem Urteil zurückgehalten hatte, wurde diese Entscheidung beinahe wie eine Erlösung begrüßt. Man sprach es jetzt offen aus, wie schwer man vor allem die Beschränkung der blühenden Bremerhavener Fischerei empfinden würde, zumal diese Bestimmung sehr schlecht mit der sonst im Deutschen Reiche bestehenden Gewerbefreiheit in Einklang zu bringen war. Von Preußen aber mußte man jetzt erwarten, daß es auf seinem Gebiet und auf eigene Kosten die nötigen Häfen für die deutsche Großschiffahrt bauen werde.

Aber trotz des Beschlusses der Kommission waren die Verhandlungen noch nicht abgebrochen. Zwar erklangen auch bei der zweiten Lesung Anfang März 1905 im Plenum des Abgeordnetenhauses wieder recht unfreundliche Stimmen. Aber man vermied es doch, eine förmliche Ablehnung auszusprechen, zumal da die Kommission selbst den Abschluß eines neuen Vertrages mit etwas veränderten Bestimmungen gewünscht hatte. So wurde die Vorlage nur an die Kommission zurückverwiesen. Gleichzeitig wurden neue Verhandlungen mit Bremen begonnen. Es waren schließlich nur noch zwei Punkte übriggeblieben, in denen ein Nachgeben verlangt wurde.

Einmal sollte das Bebauungsgelände noch weiter — die Kommission hatte beantragt: auf die Hälfte — verkleinert werden. Zweitens aber sollte die Industrieklausel dahin verschärft werden, daß auf dem neuen Gebiete, soweit es in das Zollausland zu liegen kam, auch Werften ausgeschlossen sein sollten. Man wollte es in Bremen nicht verantworten, an diesen zwei Punkten die ganze, doch so dringend notwendige Hafenerweiterung scheitern zu lassen. Andererseits trat auch in Preußen ein Umschwung ein. Im Mai faßte die Kommission den eigentlich schon lange recht naheliegenden Beschluß, sich das fragliche Gebiet einmal an Ort und Stelle anzusehen. Diese Besichtigung hatte überraschende Folgen: selbst die hartnäckigsten Gegner überzeugten sich, daß von einer Schädigung Lehes durch die Abtretung des Bebauungsgebietes wirklich nicht die Rede sein konnte. Vielleicht um sich nichts zu vergeben, bestand man jedoch auf einem Abstrich von 10 ha. Es war im wesentlichen das Gebiet des Zollinlandsbahnhofs, der damit also bei Lehe verblieb. So kam am 26. Mai 1905 ein Zusatzvertrag zu dem ein Jahr vorher abgeschlossenen Hauptvertrag zustande, und mit dieser Ergänzung wurde die noch vor kurzem so scharf bekämpfte Vorlage am 31. Mai vom Abgeordnetenhause und bald darauf vom Herrenhause einstimmig angenommen. Am 21. Juni gab auch die Bremische Bürgerschaft, einschließlich der Sozialdemokraten, deren Sprecher — es war Friedrich Ebert — die große Bedeutung der Vorlage für Bremen voll anerkannte, ihre Zustimmung.

Bremen hatte das Recht zum Weiterleben — denn mehr gewann es ja nicht durch den Vertrag — mit sehr schweren Opfern, zumal für seine Tochterstadt Bremerhaven, erkaufen müssen. Während gleichzeitig die Weser immer weiter vertieft wurde, so daß die Frachtschifffahrt in noch größerem Umfange als bisher nach Bremen hinaufging, wurde zwei wichtigen andern Zweigen des Bremerhavener Wirtschaftslebens jede weitere Entwicklung durch den Vertrag fast unmöglich gemacht. Dabei kann man nicht einmal sagen, daß die Beschränkungen, die dem bremischen Gebiete auferlegt wurden, den preußischen Nachbarstädten wirkliche Vorteile gebracht haben. Sie haben vielmehr genau zu dem Ergebnis geführt, das Bürgermeister Smidt schon 1825 vorausgesagt hatte für den Fall, daß die beiden Staaten an der rechten Seite der Unterweser nicht mit-, sondern

gegeneinander arbeiten würden: die Industrie, die in Geestemünde und Lehe kein geeignetes Gelände an der Weser mehr fand, am Bremerhavener Ufer aber sich nicht niederlassen durfte, mußte nach der linken, oldenburgischen Seite hinübergehen, und so ist in neuester Zeit um Nordenham und Einswarden ein sich immer mehr ausdehnendes Industrieviertel entstanden. Nicht anders war es mit dem Erfolg der zweiten Klausel. Das ganze Unterwesergebiet mußte den Schaden davon haben, wenn auch nur in einem seiner Teile die Fischerei nicht mehr so gefördert werden konnte wie bisher. Es trat vielmehr gerade das ein, was die Bremerhavener Stadtverwaltung hatte verhindern wollen, als sie 1891/92 die Anlagen am Alten Hafen schuf: es verstärkte sich die Konkurrenz der Elbe, wo besonders in Cuxhaven die Hochseefischerei einen großen Aufschwung nahm. Übrigens mußte die Niederhaltung der Bremerhavener Fischerei schon deshalb als unerträglich empfunden werden, weil es sich doch um ein Gewerbe handelt, dessen allseitige Förderung im Interesse der ganzen deutschen Volkswirtschaft liegt, da es der Beschaffung eines guten und billigen Nahrungsmittels dient; und wenn dieses auch in Deutschland bisher noch lange nicht die Rolle spielt wie in andern Ländern, besonders in England, schon seit Jahrhunderten, so darf doch mit einer Steigerung des Verbrauches gerechnet werden, die es mehreren großen Fischmärkten ermöglicht, nebeneinander zu bestehen, ohne sich gegenseitig zu schädigen.

Die Debatte über den Staatsvertrag von 1905, über seine Folgen und über die Fragen, die er aufgeworfen hat, war mit dem Abschluß der Verhandlungen nicht zu Ende. Sie dauert bis in die Gegenwart fort und wird auch die Zukunft noch beschäftigen. In der Hauptsache sind es dieselben Fragen, die schon bei der Gründung Bremerhavens auftauchten, nur erheblich komplizierter geworden. „Es ist dies", so schrieb die hannoversche Regierung 1825 nach London, als sie um die Genehmigung der Landabtretung an der Wesermündung bat, „gewissermaßen eine Folge des zerstückelten Zustandes Deutschlands, der aber einmal nicht zu ändern ist und daher auch Erscheinungen herbeiführen muß, wie sie in andern Ländern, die größerer Einheit genießen, in diesem Maße nicht vorkommen können." Der „zerstückelte Zustand Deutschlands" ist geändert; aber beseitigt ist er noch nicht, und so gibt es auch heute noch Fragen, wie das „Unter-

weserproblem" und das Groß-Hamburg-Problem, deutsche Fragen, wie man mit Recht betont, die einmal — wir wissen noch nicht wie — ihre Lösung finden müssen, so wie der Zollverein und die Gründung des Deutschen Reiches gekommen sind, als die wirtschaftlichen und politischen Notwendigkeiten es erforderten.

Bremerhaven vor dem Kriege

In Bremerhaven mußte man sich mit der Lage, die durch den neuen Vertrag geschaffen war, abfinden. Im ganzen hatte man ja, trotz aller Beschränkungen, keinen Anlaß, schwarz in die Zukunft zu sehen. Die großartigen Hafenerweiterungsprojekte, deren Ausführung innerhalb 50 Jahren Bremen zugesichert hatte, waren doch ein recht tröstliches Zeichen dafür, wie man in den Kreisen derer, die es wissen mußten, über die Aussichten des Haupterwerbszweiges von Bremerhaven — auch bei weiterer Vertiefung der Unterweser — urteilte. Daß zum mindesten mit dem Beginn der zunächst geplanten Bauten nicht mehr länger gewartet werden durfte, davon konnte sich jeder durch einen Blick in den fast immer überfüllten Kaiserhafen überzeugen. Der Norddeutsche Lloyd hatte nach dem außerordentlichen Erfolge, den er mit seinem ersten Riesenschnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große" gehabt hatte, 1901 ein zweites Schiff derselben Klasse, den „Kronprinz Wilhelm", eingestellt. Als 1903 der „Kaiser Wilhelm II." mit einem Raumgehalt von 200000 Tonnen brutto, einer Maschinenstärke von 45000 PS und einer Geschwindigkeit von 23,57 Seemeilen hinzukam, besaß der Lloyd damit ein „Schnelldampfertrio, das den Ozean beherrschte". 1907 endlich, in dem Jahre, in dem der Norddeutsche Lloyd mit glänzenden Festlichkeiten in Bremen und Bremerhaven das Jubliäum seines 50jährigen Bestehens feierte, folgte der vierte und letzte Dampfer dieser Reihe, die „Kronprinzessin Cecilie", ein Schwesterschiff des „Kaiser Wilhelm II.", das bei seiner ersten Ankunft in Amerika dort als „the Queen of the sea" bezeichnet wurde. Diese kostbaren Schiffe brauchten nicht nur einen großen Raum im Hafen, es mußte ihnen auch, wenn sie ihren Dienst mit der nötigen Pünktlichkeit versehen sollten, ein jederzeit bereiter Liegeplatz zur sofortigen Abfertigung zur Verfügung stehen. Gleichzeitig hatte der Lloyd auch auf andern Linien den Betrieb ausgedehnt und das Dampfermaterial vermehrt. Für die Ostasienfahrt

der Reichspostdampfer war schon 1900 eine vierzehntägige statt der vierwöchentlichen Expedition eingeführt. Die Zahl der beförderten Passagiere erreichte im Jahre 1907 mit 661 258 Personen einen Rekord, der bis 1913 nicht überboten wurde.

So war es dringend notwendig, daß 1906 endlich mit der Hafenerweiterung begonnen wurde. Bis 1908 wurde zunächst der 500 m lange vordere Teil des Kaiserhafens II mit den dazugehörigen Schuppen und sonstigen Einrichtungen fertiggestellt, und im nächsten Jahre folgte der Kaiserhafen III mit einer Länge von 600 m. In ihm spielt sich jetzt hauptsächlich der Lloydverkehr ab. 1908—13 wurde dann das neue riesige Trockendock, das Kaiserdock II, neben dem Kaiserdock I, sowie ein Teil des Verbindungsbeckens nach dem geplanten Nordhafen zu erbaut. Das neue Dock, das ebenso wie das alte an den Lloyd verpachtet wurde, kann Schiffe bis zu 274 m Länge aufnehmen und hat eine Einfahrtsbreite von im Mittel 35 m; die Drempeltiefe beträgt 7,2 m unter Bremerhavener Null. Auch für die neuen Hafenanlagen hatte der Lloyd dem bremischen Staate vertraglich eine Einnahme an Hafengeldern garantiert, die einer Verzinsung der aufgewandten Baukosten zu $3^1/_2\%$ mindestens gleichkommen mußte. So weit der vom Lloyd gezahlte Betrag die Zinsensumme überstieg, sollte er jedoch nicht, wie nach dem Abkommen von 1890, zurückgezahlt werden. Vielmehr sollten dann auch noch die Unterhaltungskosten, soweit sie höher waren als 450000 Mark, in die zu verzinsende Summe mit eingerechnet werden.

Nach dem Rekordjahr 1907 trat infolge einer Handelskrisis, die von Amerika ausging, für die Schiffahrt ein erheblicher Rückgang der Konjunktur ein, der eine längere Zeit anhielt. In die Nordamerikafahrt wurde in dieser Zeit nur ein ganz großes Schiff neueingestellt, der „George Washington“ im Juni 1909, ein Schiff von über 25000 Bruttoregistertonnen, das nun aber nicht mehr ein ausgesprochener, nur auf Passagierverkehr zugeschnittener Schnelldampfer war — denn diese hatten sich doch nicht als hinreichend rentabel erwiesen —, sondern eine Kombination von Fracht- und Passagierverkehr brachte. Der „George Washington“ blieb bis zum Kriege das größte Schiff des Norddeutschen Lloyd. Übertroffen wurde es in Deutschland nur von den beiden — mehr als doppelt so großen — Hapagdampfern „Imperator“ und „Vaterland“.

Die Verschlechterung der Wirtschaftslage machte sich natürlich auch für die Stadt Bremerhaven bemerkbar. Die Einwohnerzahl ist in den Jahren 1905 bis 1910 trotz der Gebietserweiterung kaum gestiegen; zeitweise ging sie sogar zurück. Man durfte aber doch mit Sicherheit darauf rechnen, daß der Rückschlag nur vorübergehend war. Die Bebauung schritt daher in dem neu entstehenden nördlichen Stadtteil von Bremerhaven, besonders an der Kaiserstraße, rasch vorwärts, wenn auch vielleicht etwas weniger schnell als in den vorhergehenden Jahren, wo in außerordentlich kurzer Zeit eine Menge der hohen Mietskasernen auf Spekulation gebaut waren. Man sprach damals allgemein vom „Marconi-Viertel“: es war „ohne Draht“ entstanden! Um wenigstens noch einen kleinen Raum zur Herstellung größerer und besserer Wohnungen zu gewinnen, hatte man noch kurz vor Abschluß des Vertrages mit Preußen die Bremer Straße — an der damaligen Grenze — der Bebauung mit Villen, die dann bald erfolgte, vorbehalten. Die Lage des neuen „Villenviertels“, das mit seiner Rückseite an die Hinterhäuser der Kaiserstraße stieß, war freilich alles andere als günstig. Aber bei den bestehenden Grenzverhältnissen war eine andere Möglichkeit nicht vorhanden. Erst durch den Vertrag von 1905 erhielt die Stadt endlich weiteres und besseres Baugelände. Allzuviel ist es freilich nicht, im ganzen nur 31,94 ha. Um dieses Wenige, das Stadt und Staat übrigens zum großen Teil in ihren Besitz gebracht haben, möglichst gut auszunutzen — und zwar nicht nur im Sinne der Bauspekulation —, wurde unter Mitwrkung eines bedeutenden Städtebautechnikers, des Professors Göcke in Berlin, ein Bebauungsplan ausgearbeitet, der ein großes Stück des neuen Gebietes von Verkehrsstraßen freiläßt und seine Ausgestaltung zu einem ruhigen Wohnviertel, zum Teil mit Ein- und Zweifamilienhäusern, ermöglicht. Zum erstenmal ist in diesem neuen Plan auch das nüchterne System der regelmäßigen, schachbrettartigen Straßenanlage verlassen worden — ein kleines, aber hoffentlich günstiges Zeichen für die weitere städtebauliche Entwicklung Bremerhavens.

Auch in anderer Hinsicht machte die neue Stadterweiterung Verbesserungen möglich. Man konnte nun endlich daran denken, die Gasanstalt, für die an dem alten Platze der Raum längst zu klein geworden war und die überdies infolge der Ausdehnung der Stadt jetzt mitten

im Wohnbezirk lag, nach Norden zu verlegen in das Gelände nördlich der Rickmersstraße, das sie jetzt einnimmt. Es geschah das in den Jahren 1911/12 mit einem Kostenaufwand von fast 2 Millionen Mark. Auf dem alten Gelände erhielt die mit Grünflächen bisher nicht gerade reichlich bedachte Stadt einen schön angelegten, großen Schmuckplatz, den Cäcilienplatz, für den noch die Fundamente des alten Gasometers zu einem Teichbecken mit Springbrunnen verwandt werden konnten. Das Verwaltungsgebäude wurde zu einer Wohnung für den Stadtdirektor umgebaut, während in dem alten Ofenhaus zunächst einige Schulklassen und später die erheblich angewachsene naturwissenschaftliche und völkerkundliche Sammlung des Museums untergebracht wurde. Der östlich der verlängerten Bismarckstraße gelegene Teil des Grundstücks wurde nach Aufhebung der dort vorüberführenden Verbindungsbahn zur Bebauung — jedoch ebenfalls nur mit Ein- und Zweifamilienhäusern — freigegeben. So ist hier wenigstens auf einem kleinen Gebiete die Möglichkeit gegeben, auch in Bremerhaven etwas freier zu wohnen, als es der allzu sehr eingeengte Bezirk der übrigen Stadt erlaubt. Aber es wird immer verschwindend wenig bleiben gegenüber den weiten und frei im Grünen gelegenen Villenvierteln, die sich in Geestemünde und Lehe entwickeln können, und so besteht hier ein Nachteil für Bremerhaven, der gerade das Gegenteil von dem ist, worüber sich die Nachbargemeinden glaubten beschweren zu müssen: wer es wirtschaftlich irgend ermöglichen kann — und das werden natürlich gerade die besten Steuerzahler sein —, wird immer versuchen, aus der engen „City" Bremerhaven herauszukommen und sich am Rand der Unterwesergroßstadt, also auf preußischem Gebiete, seine Wohnung zu wählen.

Andrerseits hat Bremerhaven freilich auch die Vorteile der Citylage. Seine Häfen werden immer das belebende Moment für den ganzen Wirtschaftskreis des Unterwesergebietes und das hauptsächlichste Ziel für den Fremden, der aus dem Binnenlande kommt, bilden; seine Hauptstraße, „die Bürger", wie man den etwas umständlichen Namen grammatisch nicht ganz einwandfrei, aber sehr mundgerecht abzukürzen pflegt, wird immer der Mittelpunkt des Verkehrs und des Geschäftslebens bleiben. Aus dem halb ländlichen Zustande, wie ihn das Bild von 1853 zeigt — das einzige, das aus der Zeit vor der Erfindung der Ansichtskarte noch vorhanden zu sein scheint —, hat sie

sich allmählich zur großstädtischen Geschäftsstraße gewandelt. In den letzten Jahren haben auch die Bäume, die ihrem Charakter bis dahin noch etwas von provinzialer Gemütlichkeit gaben, den „Forderungen der Neuzeit" zum Opfer fallen müssen.

Im Jahre 1908 erhielten die Unterweserstädte nach langen Verhandlungen endlich auch eine elektrische Straßenbahn. Schon zehn Jahre vorher war eine Linie mit Akkumulatorenbetrieb durch die Kaiserstraße nach der Lloydhalle eröffnet worden, die dann durch die Rickmersstraße auch Anschluß nach Lehe erhielt. Inzwischen war auch (1904) die bald 50 Jahre alte Geestebrücke durch einen Neubau ersetzt worden, der dem gesteigerten Verkehr genügte. 1914 endlich wurden die Straßenbahnverbindungen nach den neuen Personenbahnhöfen in Geestemünde und Lehe eröffnet. Um die Anlage dieser Bahnhöfe hatte es einen langwierigen Meinungskampf gegeben. Bremerhaven hatte gehofft, diesmal für die Enttäuschungen, die es beim Bau der Geestebahn im Anfang der 60er Jahre erlitten hatte, entschädigt zu werden und einen Bahnhof in größerer Nähe der Stadt zu erhalten. Aber alle dahingehenden Wünsche waren für unausführbar erklärt worden. Übrigens stand es um die Eisenbahnverhältnisse der Unterweserorte überhaupt nicht zum besten. Jahrzehntelang hatten sie nur die eine Linie nach Bremen gehabt. Die Bahn nach Harburg, die doch schon seit der Gründung Geestemündes 1846 geplant war, kam — über Bremervörde und Stade — erst 1898/99 zustande, die Strecke nach Cuxhaven, von der auch schon 1870 die Rede gewesen war, 1896. Seit 1905 wurde mehrfach der Gedanke erörtert, eine elektrische Schnellbahn von Bremen nach Bremerhaven zu bauen. Noch 1912 schien man sicher mit der Ausführung des Planes zu rechnen. Da aber die Rentabilität eines solchen Unternehmens neben der Eisenbahn in dem doch nicht allzu dicht bevölkerten Gebiet recht zweifelhaft war, kam man wieder davon ab.

Nicht allzuviel ist in Bremerhaven von großen monumentalen Gebäuden aus der Zeit vor dem Kriege zu berichten. Selbst die Hauptstraße hat — wenn man nicht die modernen Warenhäuser, die natürlich nicht fehlen, dahin rechnen will — außer der Kirche kaum etwas davon aufzuweisen. Doch fällt der schöne Bau des Sparkassengebäudes auf, das 1902—1904 nach einem Entwurf des Architekten Emmingmann in niederdeutscher Renaissance aus dunklem Klinker mit Ver-

wendung von Sandstein errichtet wurde. Es enthält, außer einigen Wohnungen in den oberen Geschossen, jetzt nur noch die — 1890 gegründete — städtische Sparkasse und die Stadtbibliothek, nachdem das Museum, das fast zwanzig Jahre lang das erste Stockwerk eingenommen hatte, nach dem Cäcilienplatz übergesiedelt ist. Die Post erhielt 1903 ein neues Gebäude an der Schifferstraße. Ein zweites großes Krankenhaus — das katholische St.-Josephs-Hospital, das bis dahin ein kleines Haus in der Jacobsstraße gehabt hatte — wurde 1904 vollendet. Daneben erhebt sich der Riesenbau der Pestalozzischule, in der eine Volksschule für Knaben und eine für Mädchen vereinigt sind. Es war fast 40 Jahre her, daß in Bremerhaven zuletzt eine Volksschule gebaut worden war, das Schulhaus an der Grenzstraße, das jetzt Goetheschule benannt wurde, während die ältere Mädchenvolksschule an der Langen Straße den Namen Schillerschule erhielt. In der Zwischenzeit waren die neu errichteten Klassen, die in den Hauptgebäuden keinen Platz mehr gefunden hatten, in der Maschinistenschule oder in gemieteten Privaträumen untergebracht worden. Am 10. Oktober 1910 fand nach etwa zweijähriger Bauzeit die Einweihung der neuen Schule statt, die auch für die schon seit den 90er Jahren bestehende Hilfsschule, die Fröbelschule, Raum bot. Das in jeder Hinsicht vorbildliche Gebäude ist nach den Plänen des Stadtbaurats Hagedorn mit einem Kostenaufwand von 850000 Mark errichtet worden. Demselben Architekten verdankt Bremerhaven die schöne Strandhalle am Deich südlich der Einfahrt zum Neuen Hafen, die im Jahre 1913 eröffnet wurde. Das Gebäude enthält auch das städtische Aquarium, eins der ganz wenigen Seefischaquarien Deutschlands.

Mit dem Wachstum der Stadt nahmen auch die Aufgaben der Stadtverwaltung erheblich an Umfang und Bedeutung zu. Die Endsumme des städtischen Haushaltsplanes, die sich in den zwanzig Jahren von 1881—1901 nur eben verdoppelt hatte (von 431000 auf 873000 Mark), stieg von da bis zum Kriege auf das Vierfache. 1913/14 betrug sie 3577000 Mark. Die Vermehrung der Geschäfte hatte schon 1903 die Anstellung eines Stadtsyndikus notwendig gemacht. An der Spitze der Stadtverwaltung stand seit dem Weggange Gebhards 1890 der Stadtdirektor Hagemann, der vorher in seiner Vaterstadt Osnabrück Rechtsanwalt, später Bürgermeister in Quakenbrück gewesen

war. Als er im Dezember 1908, erst 53 jährig starb, wurde Erich Koch, der spätere Reichsminister und jetzige Führer der Deutschen Demokratischen Partei, zum Stadtdirektor berufen. Koch, ein geborener Bremerhavener — er war der Sohn des ehemaligen Leiters der höheren Privattöchterschule an der Baumstraße —, war vorher Bürgermeister in Delmenhorst gewesen. Er wurde im September 1913 zum Oberbürgermeister in Kassel gewählt. Sein Nachfolger wurde der derzeitige bremische Amtmann Waldemar Becké, der bereits von 1908 bis 1912 als Ratsassessor und Syndikus in der Stadtverwaltung tätig gewesen war und noch heute im Amte ist.

Es hat für keinen der Stadtdirektoren an größeren kommunalen Aufgaben, die durchzuführen waren, gefehlt. Noch unter Hagemann wurde 1904—1905, verhältnismäßig spät, der Bau des städtischen Elektrizitätswerkes an der Schifferstraße ausgeführt, der zu Anfang der 90er Jahre schon einmal erwogen worden war. Im letzten Jahre seiner Amtsführung wurde zum Schutze der Brunnen, die der Stadt Bremerhaven das Wasser liefern, das kleine Gehölz Friedrichsruh bei Langen angekauft und zu einem Park ausgestaltet. Er ist seitdem noch erheblich erweitert worden. Unter Stadtdirektor Koch wurde 1910—1911 in Gemeinschaft mit Lehe der vorbildlich angelegte Schlacht- und Viehhof — auf Leher Gebiet, östlich der Eisenbahnlinie — erbaut, ein Unternehmen, dem nach dem Kriege auch Geestemünde, unter Aufhebung des eigenen Schlachthofes, beitrat. Ein Werk, das — der besonderen Verhältnisse wegen — von Bremerhaven allein durchgeführt werden mußte, war dagegen die Neuorganisierung der Feuerwehr. Sie war ursprünglich vom Staate für Hafen und Ort begründet worden. Nach der Verselbständigung der Gemeinde 1851 hatte die Stadt sich eigene Brandlöschanstalten geschaffen. 1873 wurden beide vereinigt und gemeinsam unterhalten. Allmählich gewann nun die Stadt, besonders seit der Einführung der neuen Verfassung 1879, einen überwiegenden Einfluß auf die Verwaltung. Die Folge davon war, daß, nach einem Bericht des bremischen Branddirektors von 1902, für die Stadt so ausgezeichnet gesorgt war wie kaum für eine andere Stadt gleicher Größe in Deutschland, während der Schutz des Hafens völlig unzulänglich war. Es wurde daher eine Neuregelung in der Weise vorgenommen, daß von jetzt ab Stadt und Staat an der Verwaltung gleichmäßig beteiligt sein

sollten. Da jedoch die Häfen erheblich schneller wuchsen als das Stadtgebiet, wurde 1912 der städtische Kostenanteil auf ein Drittel herabgesetzt, während die Zusammensetzung der verwaltenden Kommission dieselbe blieb. Ein neues Feuerwehrdepot — das alte, 1893 erbaute hatte an der Schifferstraße auf dem Grundstück des heutigen Postamts gestanden — war schon im Jahre 1900 errichtet worden.

Einer besonderen Fürsorge seitens der Stadt hatten sich stets die Fischereianlagen am Alten Hafen zu erfreuen. Seit 1900 wurden Auktionshalle und Schuppen mehrfach umgebaut und vergrößert, so daß schon vor dem Kriege fast das ganze Gebiet zwischen Bassin und Deich von diesen Baulichkeiten eingenommen wurde. 1914 waren dort 4 Reedereien mit zusammen 33 Dampfern und Loggern ansässig. Die Zahl der Fischhandels- und Industriefirmen betrug 23. In demselben Jahr ging das Auktionswesen und das Löschen der Fischdampfer, das bis dahin von den Reedereien besorgt wurde, ganz an die Stadt über. Zur Leitung des Fischmarktes wurde ein städtischer Fischereidirektor berufen. Da eine staatliche Unterstützung durch den Vertrag von 1905 unmöglich gemacht ist, mußten sämtliche Mittel allein durch die Stadt aufgebracht werden. Sie hat diese Aufgabe in großzügiger Weise erfüllt und bis 1914 bereits eine Summe von 5 Millionen Mark für ihren Fischereihafen aufgewandt.

Bei dem raschen Wachsen der Anforderungen, die an die Stadtverwaltung gestellt wurden, mußte auch das Finanz- und Steuerwesen allmählich den neuen Verhältnissen angepaßt werden. Lange genug war es freilich in den alten Bahnen geblieben. Abgesehen von der Einführung der Personalsteuer (1868), durch die alle diejenigen Einwohner erfaßt wurden, die weder Grund- noch Mietsteuer bezahlten, waren in dem System der kommunalen Abgaben Bremerhavens seit der Einführung der Stadtverfassung fünfzig Jahre lang Änderungen kaum eingetreten. Es war nur die — ebenfalls 1868 beschlossene — Armensteuer 1889 als besondere Steuer abgeschafft worden, und seit 1886, nach Errichtung des städtischen Wasserwerks, wurde für die Benutzung der in den Straßen angebrachten Wasserpfosten von jedem Wohnungsinhaber die sogenannte Wasserpfostensteuer erhoben, die jedoch nur 4 Mark im Jahre betrug und nur für die Kosten des Wasserwerks verwandt wurde. Eine größere neue Steuer erschien erst im Jahre 1902. Damals wurde ein städtischer Zuschlag zur staat-

lichen Einkommensteuer eingeführt, dessen Höhe jährlich neu festgesetzt wurde. Er hat nur selten 35% erreicht; in den meisten Jahren konnte man sich mit 30% begnügen. Von 1906 an wurde auf Grund des Gebietserweiterungsvertrages von 1905 die Mietsteuer für Wohnungen bis zum Werte von 300 Mark aufgehoben.

Eine eigenartige Schwierigkeit des Steuerwesens im bremischen Staate ergab sich daraus, daß in der Stadt Bremen kein Unterschied zwischen der Finanzverwaltung der Stadt und der des Staates besteht. Es beschwerten sich daher die Hafenstädte und das Landgebiet bisweilen darüber, daß sie, trotz ihrer viel geringeren Steuerkraft, zu den Ausgaben, die die Stadt Bremens mache, beitragen müßten. Natürlich wurde dem entgegengehalten, daß dafür auch die Einnahmen der Stadt mit für den Staat, also auch für die Hafenstädte und das Landgebiet verwendet würden. Dennoch schien es, um endgültig allen Grund zu derartigen Klagen zu beseitigen, durchaus wünschenswert, eine Trennung der städtischen und staatlichen Finanzen auch in der Stadt Bremen vorzunehmen. Der Plan war denn auch schon früher, 1869 und 1879, erwogen worden. Es ergab sich aber jedesmal schon gleich bei den ersten Beratungen, daß der Ausführung infolge der Unmöglichkeit, staatlichen und stadtbremischen Besitz säuberlich zu scheiden, unüberwindbare Schwierigkeiten entgegenstanden. Man mußte beim alten bleiben und versuchen, unter den bestehenden Verhältnissen einen einigermaßen gerechten Ausgleich zu schaffen. Seit 1905 wurde der Satz der staatlichen Einkommensteuer für die Stadt Bremen — die übrigens mehrere besondere Steuern erhebt — etwas höher als für das übrige Staatsgebiet bemessen, so daß die Differenz einem Zuschlag von etwa 7% gleichkam. Da dies aber noch nicht genügte — denn Bremerhaven erhob ja einen Zuschlag von 30%, Vegesack sogar einen solchen von 60—80% —, so wurde den Hafenstädten, die im Jahre 1909 eine Neuregelung beantragt hatten, 1914 der Ertrag der bisher vom Staat in Anspruch genommenen Firmen- und Gewerbesteuer überwiesen, der für Bremerhaven im Rechnungsjahr 1914/15 fast 45000 Mark, etwa ein Viertel der städtischen Einkommensteuer, ein Fünftel der Mietsteuer, ergab.

Daß der Geldbedarf in den Jahren vor dem Kriege besonders rasch stieg, ist nicht zu verwundern. Denn nicht nur vergrößerte sich der Umfang der einzelnen Geschäftszweige infolge des Wachstums der

Stadt, sondern es kamen auch ständig neue Aufgaben hinzu. Auch hier vollzog sich, wie überall, die Entwicklung, daß ein immer größerer Teil der Pflichten, deren Erfüllung früher der privaten Fürsorge oder anderen Gemeinschaften, wie der Kirche, überlassen war, nunmehr der Allgemeinheit, dem Staat oder der Gemeinde, zugewiesen wurde, — eine Erscheinung, die sich ja nach dem Kriege noch viel stärker als vorher bemerkbar gemacht hat. Schon in den 90er Jahren hatte die Stadt den engsten Bezirk kommunaler Wirksamkeit überschritten und mit der Förderung der Fischerei unmittelbar in das Wirtschaftsleben eingegriffen. Nunmehr war die Zeit gekommen, wo zum erstenmal an die Stadtverwaltung die Frage herantrat, ob sie willens und imstande war, sich auch des kulturellen Lebens in noch höherem Maße anzunehmen, als sie es bisher durch die Stadtbibliothek und das Museum sowie durch ihr vorzügliches Schulwesen getan hatte.

Bisher hatten alle derartigen Bestrebungen, abgesehen von den genannten, außerhalb ihres Aufgabenkreises gelegen. Was es an künstlerischem Bemühen in Bremerhaven und den Nachbarorten gab, hatte sich fast ganz ohne städtische Unterstützung entwickeln müssen. Die Musik wurde in den verschiedenen Vereinen gepflegt. Aufführungen großer Chorwerke veranstaltete besonders der „Musikverein", der in den 90er Jahren aus dem alten Bremerhavener Gesangverein entstanden war. Gegen Ende des gleichen Jahrzehnts wurde die Einrichtung der Sinfoniekonzerte durch Fritz Higgen begründet. Ein eigenes Orchester stand dafür freilich noch nicht zur Verfügung; man mußte sich mit der Kapelle der Matrosen-Artillerie in Lehe begnügen. Erst von Otto Albert, der 1906 die Leitung der Konzerte übernahm und sie bis heute innehat, ist ein wirkliches „Philharmonisches Orchester" geschaffen worden, das seine Leistungsfähigkeit nicht nur in den regelmäßigen Konzerten, sondern bald auch bei dem großen Nordwestdeutschen Musikfest vom Mai 1911 beweisen konnte.

Sehr viel weniger gut stand es um das Theater. Der alte, allmählich gar zu baufällig gewordene Raum im „Volksgarten" hatte 1903 geschlossen und abgebrochen werden müssen. Seitdem mußte man mit der recht unzulänglichen Bühne des großen Saales im „Volksgarten" vorliebnehmen. Da erhob sich nun die Frage, was geschehen

könne, damit Bremerhaven als der Mittelpunkt der doch nun schon recht ansehnlichen Hafenstadt an der Wesermündung endlich ein gutes und würdiges Theater erhalte. Denn darüber, daß das nötig sei, gab es keine Meinungsverschiedenheit. Es entstand ein Theaterverein, der die Vorbereitung eines Neubaues in die Hand nahm. Bereits 1904 beschlossen dann die Stadtverordneten, der Angelegenheit „stadtseitig näher zu treten", wenn von privater Seite 150000 Mark aufgebracht würden. Es begann nun eine eifrige Werbung, und schon am 16. Januar 1905 konnte die Theaterkommission berichten, daß etwa 130 000 Mark gezeichnet seien. Daraufhin wurden 5000 Mark zu Vorarbeiten bewilligt. Große Schwierigkeiten bereitete dann die Platzfrage. In der Mitte der Stadt war kaum eine passende Stelle vorhanden. Das Theater aber ganz nach dem Norden, in das neue Baugelände, das die Stadt in diesem Jahre erhielt, zu verlegen, konnte man sich auch nicht entschließen, und das Gebiet des heutigen Cäcilienplatzes war schon wegen der dort noch stehenden Gasanstalt nicht recht geeignet. So entschied man sich schließlich für den sog. „Kanonenplatz" am Alten Hafen neben dem Bremischen Amt, der damals von der Firma Tieck & Garrels für die Lagerung von Material benutzt wurde. Diese Wahl hatte jedoch die Folge, daß man dann auch die davorgelegenen drei Häuser am Markt ankaufen mußte, da der Kanonenplatz allein zu klein war und das Theater ja auch von der Hauptstraße aus einen Zugang haben sollte. Am 13. Februar 1906 bewilligten die Stadtverordneten mit vielen Bedenken die 228 000 Mark, die dafür gefordert wurden. Man hoffte dabei, daß man den Kanonenplatz vom Staate, dem er gehörte, umsonst erhalten würde. Diese Hoffnung erwies sich leider als Täuschung. Obwohl man im Senat dem Plane durchaus wohlwollend gegenüberstand, glaubte man doch im Staatsinteresse nicht mehr verantworten zu können, als daß man den Platz für die Hälfte des geschätzten Wertes, für 25 000 Mark, hergab. Da die Stadt sich nun durch den Ankauf der drei Häuser schon ziemlich festgelegt hatte, blieb nichts andres übrig, als auch noch diese Summe zu bezahlen. Aber die Mehrheit, die sich dafür schließlich in der Stadtverordnetenversammlung (am 3. Juli 1906) fand, betrug nur noch zwei Stimmen, 15 gegen 13.

Dann kam die Sache zwei Jahre lang überhaupt nicht mehr vorwärts. Erst 1908 wurde dem Stadtbauamt, dessen Leitung inzwischen



Markt mit Bürgermeister-Smidt-Denkmal



Stadttheater mit Gemäldehalle

Baurat Hagedorn übernommen hatte, der Auftrag erteilt, ein Projekt auszuarbeiten. Ende März 1909 wurde dieses vorgelegt. Danach sollte mit dem Theater ein großer Saalbau verbunden werden. Es wäre dazu freilich der Erwerb eines weiteren Hauses nötig gewesen, was noch einmal 80000 Mark erfordert hätte. Die Gesamtkosten waren auf 875000 Mark berechnet. Schon deswegen stieß der Plan auf große Bedenken. War doch bereits im Februar 1906 der Vorschlag, den „Volksgarten" zu einer städtischen Festhalle auszubauen, als zu kostspielig abgelehnt worden. Man beschloß nun, einen Wettbewerb zwischen einigen bedeutenden Theaterarchitekten auszuschreiben. Die Bausumme, mit der sie auskommen sollten, wurde auf 550000 Mark begrenzt. Dem Preisgericht gehörten außer vier Bremerhavener Herren, dem Stadtdirektor Koch, Stadtbaurat Hagedorn, Stadtverordnetenvorsteher Lehmkuhl und Stadtrat Jäger, einige auswärtige Fachleute an. Am 14. November 1909 wurden die eingegangenen Entwürfe vorgelegt. Die Preisrichter hatten als den geeignetsten den des Dresdener Architekten Professor Martin Dülfer bezeichnet, der das Theater ganz an die Rückseite des Platzes, an die Straße Am Hafen verlegte und am Markt den Bau zweier großer Geschäftshäuser vorsah, zwischen denen der Eingang liegen sollte. Die Theaterkommission konnte sich jedoch nicht davon überzeugen, daß ein guter finanzieller Ertrag dieser beiden Geschäftshäuser wirklich gesichert sei, und gab daher dem Projekt des Architekten Oskar Kaufmann aus Berlin den Vorzug. Kaufmann, der eben durch den Bau des Berliner Hebbeltheaters — jetzigen Theaters in der Königgrätzer Straße — bekannt geworden war, galt bereits als einer der besten deutschen Theaterarchitekten. Auch er erklärte freilich, wie alle andern, die brauchbare Entwürfe geliefert hatten, den Ankauf des vierten Hauses für notwendig. In weiteren Verhandlungen wurden dann noch einige Mängel seines Planes beseitigt, die sich allerdings nur daraus erklärten, daß er unter allen Umständen mit der Summe von 550000 Mark hatte auskommen wollen. Damit war die Sache nach sechsjährigem Bemühen — die Theaterkommission hatte im ganzen 101 Sitzungen abgehalten — endlich zur Entscheidung reif geworden. Am 6. Mai 1910 wurde das Kaufmannsche Projekt von den Stadtverordneten angenommen und die Bausumme von 625000 Mark mit großer Mehrheit bewilligt. Im ganzen haben die

Kosten schließlich mit Grunderwerb und Ausstattung etwas über eine Million Mark betragen.

So langwierig die Vorgeschichte gewesen war, so schnell ging nun die Ausführung, die dem Stadtbauamt übertragen wurde, von statten. Nach Verlauf von noch nicht 17 Monaten war der Bau vollendet und konnte am 30. September 1911 mit einer Aufführung von Shakespeares „Sommernachtstraum" eingeweiht werden. Das Theater ist ohne Zweifel eins der schönsten in Deutschland. Die Front des Hauptgebäudes, die in klaren, einfachen Linien gehalten und in bestem Muschelkalk ausgeführt ist, tritt vom Marktplatz etwas zurück und läßt einen kleinen Platz frei, der im Norden durch das 1911—1912 erbaute Theaternebengebäude, das im Erdgeschoß ein Restaurant und in den oberen Stockwerken die Kunsthalle enthält, abgeschlossen wird. Das Innere ist ganz mit edelstem Holz getäfelt, das den kleinen Räumen — der Zuschauerraum hat in einem großen Parkett und einem Rang nur 941 Sitzplätze — ein besonders festliches Gepräge gibt. Zum Direktor wurde der langjährige Oberregisseur am Bremer Stadttheater, Gustav Burchard, berufen, der das Amt noch heute innehat. Es war ursprünglich eine Art von Mittelweg zwischen städtischer Regie und Pachtvertrag eingeschlagen worden, wonach die Stadt an der Leitung und an dem finanziellen Ergebnis des Theaters beteiligt war. In den wirtschaftlich schweren Zeiten, die nach dem Kriege kamen, hat dann auch hier, wie überall, die Stadt das Theater ganz übernehmen müssen. Zu den Unterhaltungskosten hatten anfangs auch die Stadt Lehe und der Norddeutsche Lloyd je 3000 Mark jährlich beigesteuert.

Mit der Kunsthalle, die in dem Theaternebengebäude eingerichtet wurde, war endlich auch für die Pflege der bildenden Kunst in Bremerhaven ein würdiger Raum geschaffen worden. Es war zu diesem Zwecke schon in den 80er Jahren ein Kunstverein gegründet worden, der aber eine regere Tätigkeit erst 20 Jahre später, unter der Leitung des Stadtbaurats Hagedorn, entfaltete. Im Jahre 1909 wurde durch Schenkung von 34 Bildern aus dem Besitz von Frau Konsul Oelrichs aus Bremen der Grundstock zu einer kleinen Gemäldesammlung gelegt. Sie wurde zunächst im Sparkassengebäude untergebracht. 1912 siedelte sie in die Kunsthalle über, in der nun regelmäßig wertvolle Kunstausstellungen veranstaltet werden.

Mit der Pestalozzischule, dem Stadttheater und der Strandhalle war in den letzten Jahren vor dem Kriege eine Reihe von schönen und bedeutenden Bauten geschaffen und dafür gesorgt worden, daß das Auge des Kunstfreundes neben den „wahnsinnigen Ausgeburten" der Architektur, die einstmals das Mißfallen von Hermann Allmers erregten (die aber vielleicht anderswo noch viel reichlicher vorhanden sind), heute doch auch manches Erfreuliche in Bremerhaven findet, wenn es auch noch nicht allzuviel ist. An Werken der Plastik ist aber noch viel weniger Gutes aufzuweisen. Schon vor dem 1888 enthüllten Standbild des Bürgermeisters Smidt auf dem Markte hatte Bremerhaven, am 2. September 1876, ein schlichtes Kriegerdenkmal — es ist ein einfacher Obelisk aus rotbraunem Granit — auf dem Siegesplatz erhalten, und am 22. März 1887, dem 90. Geburtstage des alten Kaisers, war ein kleines Denkmal Wilhelms I. eingeweiht worden, das lange Jahre am westlichen Ende der Lloydstraße gestanden hat und dann nach dem Platz vor der Maschinistenschule verlegt wurde. Einen hübschen Schmuck bekam der Schulhof der Pestalozzischule mit dem Klabautermannbrunnen von J. H. Pagels. Derselbe Bildhauer schuf den schönen Brunnen, den die Bremerhavener Familie Krüder ihrer Vaterstadt geschenkt hat und der vor dem Theater aufgestellt wurde.

Die eigentlichen „Denkmäler" Bremerhavens und seine größte Sehenswürdigkeit werden immer die Hafenanlagen bleiben mit dem regen Schiffsverkehr, der im Jahre 1926 der Tonnenzahl nach schon wieder die Höhe von vor dem Kriege erreicht und sogar überschritten hat. Aber das Bild, das der Hafen bietet, ist trotzdem noch nicht wieder so bunt und belebt, wie es damals war, vor allem weil der Verkehr des Norddeutschen Lloyd noch längst nicht wieder den alten Umfang hat. Tage, an denen 30—40 Seedampfer gezählt wurden, wie es früher vorkam, sind nach dem Kriege noch nicht wieder dagewesen. Es fehlt insbesondere die Reihe der großen Schnelldampfer, die an ihren vier gewaltigen Schornsteinen sofort kenntlich waren und den Hafen beherrschten. Ihre Abfertigung an jedem Dienstag war ein Schauspiel, das auch den, der es kannte, immer wieder anzog. Oft gab es auch etwas Besonderes zu sehen, wenn Fürstlichkeiten und andere berühmte Gäste sich einschifften oder einen Dampfer besichtigten. Die wirtschaftliche Depression, die 1907 begonnen und mehrere Jahre angehalten hatte, war seit 1910 allmählich über-

wunden worden. 1912 trat sogar für die Schiffahrt eine ausgesprochene Hochkonjunktur ein. Der Lloyd gab bei der Schichau-Werft in Elbing einen neuen Riesendampfer in Bau, der den „George Washington" noch um 10 000 Tonnen übertreffen und den Namen „Columbus" erhalten sollte. Im Jahre 1913 erreichte die Zahl der beförderten Passagiere beim Norddeutschen Lloyd mit 662 385 Personen die größte Höhe, die sie jemals gehabt hat.

Auch der Stadt Bremerhaven ging es gut in diesen Jahren. Die Einwohnerzahl, die in der Zeit von 1905 bis 1910 fast die gleiche geblieben war, stieg in den letzten vier Jahren vor dem Kriege von 24 200 auf 26 400. Eine Übersicht über die Bedeutung und über die Leistungen des Unterweser-Wirtschaftsgebietes gewährte die große Ausstellung für Gewerbe, Industrie und Schiffahrt, die die drei Städte in den Monaten Juni bis August 1913 auf dem Gelände der alten Gasanstalt in Bremerhaven, dem heutigen Cäcilienplatz, veranstalteten. Die Stadtverwaltung erwog neue große Pläne, so vor allem die Schaffung einer modernen Kanalisationsanlage für die ganze Stadt, ein Projekt, dessen Kosten auf $2^1/_4$ Millionen Mark berechnet waren. An den Häfen, vor allem an den Erweiterungen im Norden, war eifrig weitergearbeitet worden. 1913 konnte das Kaiserdock II in Benutzung genommen werden, das damals das größte Trockendock der Welt war; im nächsten Jahre wurde die schon 1912 beschlossene, weit in den Strom hineinreichende Mole an der Geestemündung mit dem neuen Leuchtturm vollendet. Eine Verminderung des Schiffsverkehrs brauchte vorerst nicht befürchtet zu werden, obwohl 1913, nach Abschluß eines Staatsvertrages zwischen Bremen, Preußen und Oldenburg, endlich mit der weiteren Vertiefung der Weser auf 7 m begonnen werden konnte, die bereits seit 1903 vorgesehen war und in den Unterweserstädten schon lange mit Besorgnis erwartet wurde. Aber die erneute Bereitstellung von 27 Millionen Mark für Hafenbauten bewies auch diesmal, daß man in Bremen bis auf weiteres noch nicht an die zukünftige Verödung Bremerhavens glaubte. Die Summe der seit 1906 für die neuen Anlagen bewilligten Gelder erreichte damit fast 70 Millionen.

In dem jetzt beginnenden zweiten Bauabschnitt sollten die große Nordschleuse mit dem Vorhafen, das Wendebecken und ein Teil des Nordhafens fertiggestellt, der Verbindungshafen mit Ufermauern

und Schuppen versehen, sowie erheblich vergrößert werden; auch war nördlich der neuen Hafeneinfahrt der Bau einer Wesermauer, an der die größten Schiffe anlegen konnten, geplant. Die Schleuse, der man 1904 eine Länge von 250 m, 1908 eine solche von 330 m, eine Einfahrtbreite von 30 bzw. 35 m und eine Tiefe von 8 m unter Bremerhavener Null hatte geben wollen, sollte nunmehr noch riesigere Abmessungen erhalten. Denn schon waren in Deutschland — am Kaiser-Wilhelm-Kanal — sowie im Auslande, besonders in Holland und England, Schleusen von einer Länge bis zu 400 m und einer Tiefe von 14—16 m unter Mittel-Hochwasser gebaut oder geplant. Das damals größte Schiff der Welt, der deutsche Dampfer „Vaterland" von der Hamburg-Amerika-Linie, war 290 m lang, 30,5 m breit und hatte einen Tiefgang von 10,8 m. Es mußte damit gerechnet werden, daß diese Dimensionen noch eine weitere Steigerung erfuhren bis zu dem Umfang, den der für die größten Schiffe maßgebende Hafen von New York zuließ. Unter diesen Umständen und da auf dem in Bremerhaven zur Verfügung stehenden Gelände der Bau einer weiteren Schleuse nicht mehr möglich, eine etwaige Vergrößerung der einmal fertiggestellten Anlage aber unausführbar sein würde, schlug der Entwurf, den der Hafenbaurat Claussen in Bremerhaven dem Senate vorlegte, für die projektierte Schleuse eine Länge von 350 m, eine Breite für die Einfahrt von 45 m, für die Kammer von 60 m und eine Tiefe von 10 m unter Niedrigwasser vor. Der Verschluß sollte an beiden Seiten durch Schiebepontons erfolgen, da sich diese Konstruktion beim Binnenhaupt der großen Kaiserschleuse so vorzüglich bewährt hat, daß sie danach bei allen großen Neubauten von Schleusen an Stelle der teureren Stemmtore angewandt worden war.

Am 13. Mai 1914 wurden die geforderten 27 Millionen von der Bremischen Bürgerschaft ohne große Debatte bewilligt. Es war somit die Gewähr dafür gegeben, daß sich die Bremerhavener Häfen und damit Bremen und der Norddeutsche Lloyd, die deutsche Großschiffahrt auch in Zukunft gegen die Konkurrenz der andern Welthäfen und Weltvölker würde behaupten können. Da brach, wenige Wochen nach Beginn der Arbeiten, der Krieg aus, der die hundertjährige Epoche des ununterbrochenen wirtschaftlichen Aufstieges für Bremen-Bremerhaven, für Deutschland und Europa beendete.

Zerstörung und Wiederaufbau

Die ungeheure Wucht der Ereignisse machte es auch dem Geringsten fühlbar, daß ein neues Zeitalter anbrach. Aber wie gewaltig die — im stillen schon lange vorbereiteten — Veränderungen sind, die durch diese Katastrophe sichtbar und wirksam geworden sind, das konnte sich erst in Jahren allmählich herausstellen. So allesumfassend und tiefgreifend ist der Bruch, daß es auch diesmal wieder — genau wie vor 100 Jahren — so scheinen mochte, als ob überhaupt kaum mehr irgendein Band die neue Zeit mit der alten verknüpfte. Und das zum mindesten hat der große Einschnitt des Weltkrieges bewirkt, daß uns die Entwicklungen, die vor ihm im Gange waren, in ihren wesentlichen Zügen als abgeschlossen erscheinen. So ferne bereits sind uns diese kaum anderthalb Jahrzehnte zurückliegenden Zeiten gerückt, daß auch für sie schon die historische Betrachtung möglich, ja, selbstverständlich ist.

Anders steht es mit dem, was nach jenem Schicksalsjahre geschehen ist. Alles das gehört zur neuen Zeit, ist im Werden, ist Gegenwart. Der Historiker tritt zurück und überläßt auch die Betrachtung der Dinge dem Politiker, der sie praktisch zu meistern hat. Und was für die großen Kreise der Völker und Staaten gilt, ist im kleinen nicht anders. Mit dem Jahre 1914 ist auch derjenige Teil der Entwicklung unserer Hafenstadt, der für historische Behandlung in Frage kommt, zu Ende. Die Aufgabe des Stadtgeschichtsschreibers kann es nur noch sein, von dem äußeren Gang der weiteren Ereignisse einige Kunde zu geben, damit so wenigstens den Jahren nach der Zeitraum ganz umspannt werde, dessen Ablauf den Anlaß zu diesem Rückblick gegeben hat.

Der Ausbruch des Krieges traf Bremerhaven, ebenso wie 1848, 1864 und 1870, besonders schwer. Wenn anderswo sich die Betriebe bald auf die veränderten Verhältnisse umstellen konnten, so war das in den Nordseehäfen nicht möglich. Das ganze Wirtschaftsleben stockte mit einem Schlage. Bis zum Anfang des Jahres 1915 konnten unter der amerikanischen Flagge noch Schiffe hereinkommen. Als aber ihr Hauptartikel, die Baumwolle, von der englischen Regierung als Bannware erklärt wurde, hörte auch dieser geringe Verkehr auf. In den Häfen, die alsbald abgesperrt wurden, lagen neben den vielen in erzwungener Untätigkeit verharrenden Handelsdampfern kleinere

und größere Kriegsschiffe. Die Küste wurde überall streng bewacht. Aber ernstliche Gefahren haben ihr niemals gedroht. Sie war durch Helgoland und die deutsche Kriegsflotte geschützt. Auch Fliegerangriffe kamen nicht zur Ausführung, wenn es auch ein paar Mal Alarm gab. So war in der Stadt, obwohl sie Grenzort war, kein scharfes Militärregiment erforderlich. Der Festungskommandant, Vizeadmiral Schröder, handhabte die Bestimmungen so, daß die Härten des Kriegszustandes nach Möglichkeit gemildert wurden.

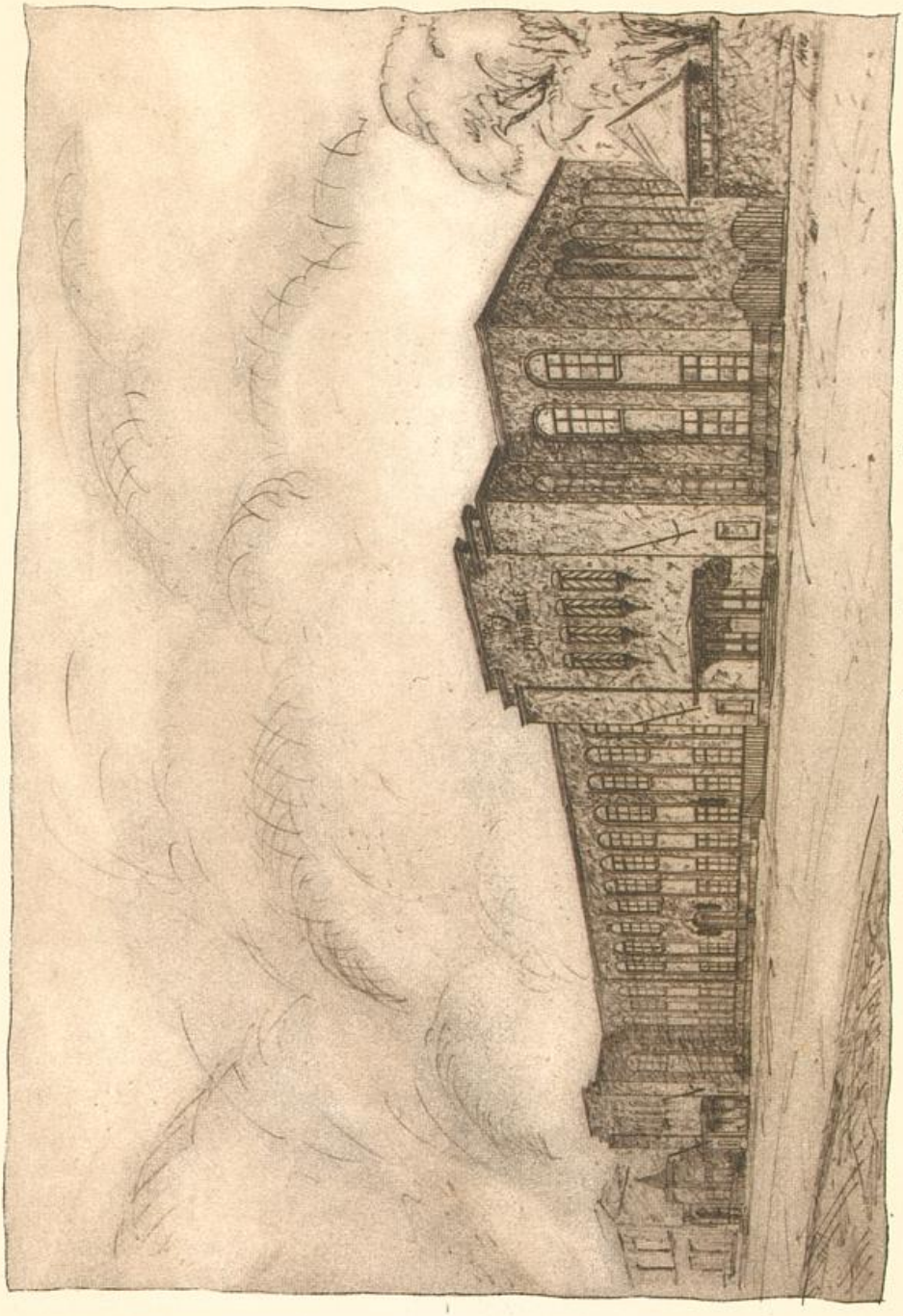
Viele Sorge gab es naturgemäß um das Schicksal der Schiffe, die bei Kriegsausbruch auf dem Meere waren, und damit um das Wohlergehen der Besatzungen, von denen doch der größte Teil aus den Unterweserorten stammte. Es waren nicht wenige, die fern der Heimat jahrelang festgehalten wurden. Von den fünf größten Schiffen gelang es der „Kronprinzessin Cecilie", die überdies eine Gold- und Silberladung im Werte von 11 Millionen Dollar an Bord hatte, und ebenso dem „Kaiser Wilhelm II", wohlbehalten die Vereinigten Staaten zu erreichen. Der „George Washington" und der Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm" befanden sich schon dort. Der „Kaiser Wilhelm der Große" lag in Bremenhaven. Er wurde ebenso wie verschiedene andere Schiffe, darunter der neue große Passagierdampfer „Berlin" und der Reichspostdampfer „Prinz Eitel Friedrich", als Hilfskreuzer ausgerüstet und im Kaperkrieg verwendet. Auch der Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm", der, von Amerika ausfahrend, seine Ausrüstung auf hoher See von dem kleinen Kreuzer „Karlsruhe" erhielt, machte acht Monate lang mit großem Erfolge im Atlantischen Ozean Jagd auf feindliche Schiffe. Dann mußte er sich infolge Kohlen- und Proviantmangels in Amerika internieren lassen. Den „Kaiser Wilhelm den Großen" dagegen hatte schon nach wenigen Wochen das Geschick ereilt. Nach einem Gefecht mit einem englischen Kriegsschiff, zu dessen Fortsetzung der deutsche Hilfskreuzer nicht imstande war, wurde das ehemals so berühmte Schiff am 26. August 1914 im Atlantischen Ozean von der eigenen Besatzung versenkt.

Im ganzen hat Bremerhaven den Krieg nicht anders erlebt als andere deutsche Städte. Es teilte mit dem großen Vaterlande die herzliche Siegesfreude ebenso wie die schweren Opfer und Entbehrungen. Einen besonderen Freudentag hatte es, als am 25. August

1916 das Handelstauchboot „Deutschland“ unter Kapitän König, von seiner ersten Fahrt nach Amerika heimkehrend, die Weser nach seinem Heimatshafen Bremen hinauffuhr, aus dessen schon so oft bewährter Tatkraft der Plan auch dieses kühnen Unternehmens entstanden war. Das zweite der ausgesandten Handelstauchboote, die „Bremen“, ging freilich schon bei der ersten Ausfahrt mit der gesamten Besatzung von 28 Mann verloren.

Und dann kam, nach dem Zusammenbruch, das dunkle Gegenstück zu dem Tage der Rückkehr von „U-Deutschland“: als am 26. März 1919 bei Morgengrauen der große, erst während des Krieges fertiggestellte Passagierdampfer „Zeppelin“ als erstes einer langen Reihe von Lloydschiffen den Kaiserhafen verließ — nicht um nach jahrelangem Stilliegen endlich wieder die deutsche Flagge über den Ozean zu tragen, sondern um in die Hände der Feinde Deutschlands überzugehen, die durch die Drohung, die Lebensmittelzufuhr auch nach abgeschlossenem Waffenstillstand noch weiter zu unterbinden, die Ablieferung aller der größeren Handelsschiffe erpreßt hatten, die den deutschen Reedereien nach den vielen Kriegsverlusten, nach der Fortnahme aller in feindlichen Häfen liegenden Fahrzeuge noch geblieben waren. Auch die noch im Bau befindlichen Schiffe, darunter der „Columbus“, mußten nach Fertigstellung abgeliefert werden, während sein Schwesterschiff, das ursprünglich „Hindenburg“ heißen sollte, später für Deutschland gerettet wurde und dann den Namen des abgelieferten erhielt. Die ganze deutsche Handelsflotte war von 5 Millionen Bruttoregistertonnen auf 500 000, diejenige Bremens von 1,3 Millionen auf 56 900, d. h. auf $4^1/_3$ % zusammengeschmolzen. Die Bremerhavener Häfen, in denen man noch bei Kriegsende eine stattliche Anzahl großer Dampfer, bereit zur sofortigen Wiederaufnahme des Handelsverkehrs, hatte liegen sehen können, waren leer.

Der politische Umsturz hatte sich an der Unterweser, im Gegensatz zu Bremen, ohne irgendwelche Kämpfe vollzogen. Jetzt, zu Beginn des Frühjahres 1919, war auch für Gesamtdeutschland die allerschlimmste Zeit des Experimentierens bereits vorüber. Es hatte sich auch die bemerkenswerte Tatsache gezeigt, daß politisch-geographische Anomalien in Deutschland nicht so leicht zu beseitigen sind wie Äußerlichkeiten der Staatsform. Auch das Unterwesergebiet, das ja in seiner politischen Zersplitterung eine solche Ano-



Stadthalle Bremerhaven 1927 Entwurf: Stadtbaurat Hagedorn, Rgbmstr. a. D. Kettner

malie darstellt, hatte das erfahren. In der Zeit der Umwälzung war die Forderung der Vereinigung der drei Städte an der Wesermündung eifrig erhoben und, ebenso wie die Frage der Bildung etwaiger neuer Staaten im Nordwesten Deutschlands, mehrfach diskutiert worden. Praktische Ergebnisse sind nicht daraus entstanden. Doch hat damals auch einer der führenden deutschen Nationalökonomen, Hermann Schumacher in Berlin, die Schaffung eines großen Unterweserstaates, der außer Oldenburg auch das rechte Ufer des Stromes von Bremen bis Lehe umfassen sollte, im Interesse der deutschen Schiffahrt für nötig erklärt. Das „Unterweserproblem" ist dann, ebenso wie die Groß-Hamburg-Frage, auch weiterhin lebhafter als je erörtert worden, und mancherlei neue Streitfragen tauchten auf. 1924 ist eine teilweise Vereinigung zustande gekommen, indem durch den Zusammenschluß von Lehe und Geestemünde — nicht ohne mannigfachen Widerspruch in den beiden beteiligten Orten — die Stadt Wesermünde geschaffen wurde.

Wesentliche Veränderungen und eine Reihe neuer großer Aufgaben brachte der völlige Umsturz der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, wie überall in Deutschland, auch für die Bremerhavener Stadtverwaltung mit sich. Noch ehe an eine Reform der Stadtverfassung gedacht werden konnte, mußte das Gemeindewahlrecht den Forderungen des neuen Staates angepaßt werden. Mit der Weimarer Verfassung und der neuen Reichsfinanzgesetzgebung kam ein grundlegender Wandel des kommunalen Steuerwesens. Die wirtschaftliche Not, die Fürsorge für Kriegsbeschädigte, Kriegshinterbliebene, Klein- und Sozialrentner verursachte eine außerordentliche Erweiterung des Geschäftsbereiches der Wohlfahrtspflege, wie das reorganisierte Armenwesen nun hieß. Der Zuschuß dafür, der vor dem Kriege etwa 70000 Mark betrug, ist jetzt auf 475000 Mark gestiegen. 1920 hat die Stadt gemeinsam mit dem bremischen Staat das Kurhaus in Mölln in Lauenburg angekauft und zu einem modernen Lungensanatorium ausgestaltet. Dazu kamen noch zahlreiche und kostspielige Arbeiten auf anderen Gebieten, vor allem im Schul-, im Bau- und im Wohnungswesen, die zum Teil ebenfalls Folgen der allgemeinen Reformtätigkeit, zum Teil aber während des Krieges zurückgestellt waren und jetzt nachgeholt werden mußten. Allein das Schulwesen erfordert heute an städtischen

Mitteln fast 1 Million Mark. Ein gleicher Betrag mußte für Erweiterungen und Umbauten in den städtischen Werken aufgewandt werden.

Im Dezember 1922 wurde die neue, jetzt geltende Stadtverfassung eingeführt. Die Grundsätze dafür waren schon im Mai durch ein Staatsgesetz festgelegt worden, die „Städteordnung der bremischen Hafenstädte" Bremerhaven und Vegesack, die auf Grund von Vorschlägen der beiderseitigen Stadträte und Stadtverordnetenversammlungen ausgearbeitet war. Das Gesetz ließ den Städten zunächst die Wahl zwischen den beiden in Deutschland gebräuchlichen Formen der Magistratsverfassung, bei der den Stadtverordneten eine kollegiale Behörde, der Magistrat, gegenübersteht, und der Bürgermeisterverfassung, nach welcher der Bürgermeister alleinige Ortsobrigkeit ist und die Beigeordneten seinen Anweisungen unterstehen. Die Städteordnung bevorzugte durch ihre Bestimmungen die zweite Form, die auch zunächst, bis zur Fertigstellung der endgültigen Stadtverfassung, in Kraft gesetzt wurde. Man entschied sich dann aber in Bremerhaven, nach anfänglicher Neigung zu der vom Gesetz empfohlenen Form, doch für die Magistratsverfassung, da sie den bisherigen Verhältnissen entsprach und überdies ein späterer Übergang zur Bürgermeisterverfassung jederzeit möglich blieb, während ein Wechsel im umgekehrten Sinne nur bis zum 31. Dezember 1922 gestattet sein sollte.

Die neue Verfassung brachte vor allem die durch die politischen Verhältnisse gebotenen Änderungen: die Ausdehnung des Wahlrechts, das aber nur den mindestens sechs Monate in der Stadt wohnenden Einwohnern — sowie den von Bremerhaven ausfahrenden Seeleuten — gewährt wurde, und die Erweiterung der Befugnisse der Stadtverordnetenversammlung. Differenzbeschlüsse zwischen Magistrat und Stadtverordneten werden jetzt in der Weise ausgeglichen, daß eine gemeinsame Sitzung, in der auch die Magistratsmitglieder nur eine Stimme haben, mit einfacher Mehrheit entscheidet. Die Staatsaufsicht wurde dagegen bedeutend — mehr als in den preußischen Gemeinden — eingeschränkt. Eine besondere Neuerung, die auch die preußische Städteordnung nicht kennt, war die Einführung des Gemeinde-Entscheids und des Gemeinde-Begehrens. Sie erschien deswegen nötig, weil in Bremen die Bürgerschaft zugleich Stadtparlament ist und damit die dort gesetzlich

festgelegte Volksabstimmung auch für Gemeindesachen möglich ist; die Hafenstädte sollten demgegenüber nicht schlechter gestellt werden. Endlich ist zu erwähnen, daß den beiden ersten Beamten der Stadt, dem Stadtdirektor, und dem Stadtsyndikus, nunmehr die Amtsbezeichnungen Oberbürgermeister und Bürgermeister beigelegt wurden. Es geschah das mit Rücksicht darauf, daß sie in den preußischen Nachbarorten ebenfalls eingeführt waren — Lehe war seit dem 1. April 1920 Stadt, Geestemünde schon seit 1912 — und daß die einzige Stadt, die sonst noch in Deutschland diesen Titel beibehalten hatte, Hannover, ihn jetzt auch zugunsten der allgemein üblichen Bezeichnung abgeschafft hatte.

Die Geschäftsführung im ersten Jahre der neuen Stadtverwaltung hatte mit den Schwierigkeiten, die die Inflation brachte, zu kämpfen. Trotzdem wurden auch jetzt große Aufgaben in Angriff genommen oder vorbereitet. Im Stadterweiterungsgebiet wurde 1922 an der Deutschen Straße mit dem Bau einer Reihe von städtischen Wohnhäusern begonnen und dieses Unternehmen unter gleichzeitiger Herstellung von Straßen in den nächsten Jahren fortgeführt, so daß auf dem Gelände, das noch bei Kriegsende fast unbebaut dalag, heute ein neuer Stadtteil im Entstehen begriffen ist, der sich von den älteren Bezirken der Stadt vorteilhaft unterscheidet. 228 städtische Wohnungen sind bereits geschaffen worden, weitere 148 sollen 1927/28 hinzukommen. Wie früher wurde auch jetzt die Hochseefischerei, die ja in der letzten Zeit an Umfang wie an Bedeutung noch erheblich zugenommen hat, von der Stadt besonders gefördert. Schon während des Krieges war an der Westseite des Alten Hafens weiteres Gelände erworben worden, das nun zu Neubauten von Schuppen und andern Anlagen verwandt wurde. Um den — durch die Fischereiklausel — beschränkten Platz besser ausnutzen zu können, hat man endlich mit einem Kostenaufwand von $1^1/_4$ Million Mark ein riesiges, mehrere Stockwerke hohes und mit den modernsten Einrichtungen versehenes Fischindustriegebäude mit Kühlfischanlage errichtet, das noch im Jahre 1927 vollendet sein wird. Mit seiner gewaltigen Masse ragt es aus der Menge der kleineren Baulichkeiten beherrschend hervor als ein Zeichen dafür, daß die Bremerhavener Hochseefischerei, an der die Stadt jetzt auch selbst mit einem Kapital von mehr als $^3/_4$ Millionen geschäftlich beteiligt ist, sich trotz

aller ihr auferlegten Fesseln zu behaupten versteht. Auch an staatlichen Gebäuden sind nach dem Kriege noch einige neue hinzugekommen, so vor allem das Lotsenhaus vor der Mole an der Geestemündung, eine große Kaserne der Schutzpolizei am Nordende der Kaiserstraße und das Polizeiamt an der Hanckesstraße. Die bremischen Staatsbehörden, die bei der Eröffnung des Alten Hafens 1830 alle in dem — damals noch so kleinen — Amtshaus am Hafen Platz fanden, beanspruchen somit heute fünf große Gebäude: außer dem ursprünglichen, bedeutend vergrößerten und mit dem danebenliegenden alten Posthaus verbundenen „Bremischen Amt" das Amtsgericht an der Karlsburg, das 1898 erbaute Hafenhaus an der Keilstraße, das Polizeiamt und das — vor kurzem ebenfalls erheblich erweiterte — Hafenbauamt an der Einfahrt zum Neuen Hafen. Endlich fehlt es auch in dieser Zeit nicht an Mut und an Mitteln zur Förderung der kulturellen Interessen Bremerhavens. Ein Beweis dafür sind die Aufwendungen, die die Stadt für ihr schönes Theater macht: sie haben 1925/26 bereits fast 300000 Mark erreicht. 1925—27 ist auch der schon 1906 angeregte und damals verworfene großzügige Plan des Baus einer städtischen Festhalle im „Volksgarten" ausgeführt worden. Die Stadt hat die alte historische Stätte, vielleicht die älteste bewohnte Stelle Bremerhavens, angekauft, um darauf eine Stadthalle errichten zu lassen, für die $1^1/_2$ Millionen Mark bewilligt wurden. Der Bau ist, unter Benutzung eines Generalentwurfs von Stadtbaurat Hagedorn, in den Jahren 1925—1927 nach den Entwürfen und unter der persönlichen Leitung des Regierungsbaumeisters a. D. Heinrich Kettner ausgeführt worden und soll bis zum 1. Mai 1927, dem Tage der Hundertjahrfeier, vollendet sein.

Auch in den Häfen hat nicht nur längst wieder ein lebhafter Schiffsverkehr sich entwickelt, sondern auch die Weiterarbeit an den 1914 geplanten Bauten begonnen. Freilich noch lange hatte die stille Zeit, auch nach Beendigung des Krieges, angehalten. Nicht einmal der regelmäßige Verkehr mit Nordamerika konnte eröffnet werden, da der Friedensschluß mit den Vereinigten Staaten sich verzögerte. Erst am 18. August 1920 traf der erste Passagierdampfer an der Lloydhalle in Bremerhaven ein. Es war der ehemalige Lloyddampfer „Rhein", jetzt in „Susquehana" umgetauft, unter amerikanischer Flagge fahrend und von der United States Mail Steamship

Company (später United States Lines) ausgesandt, mit der sich der Lloyd zum gemeinsamen Betriebe der Schiffahrtslinien verbunden hatte. Lange Zeit blieb er der einzige. Im Sommer 1921 kamen die ebenfalls den Deutschen abgenommenen großen Dampfer „Amerika" (früher der Hamburg-Amerika-Linie gehörig) und „George Washington", ehemals der Stolz des Norddeutschen Lloyd, hinzu. Aber nun begannen sich auch allmählich schon wieder die deutschen Farben, die gelben Schornsteine der Lloyddampfer häufiger zu zeigen. Am 12. November 1921 trat der „Seydlitz" — der im Kriege als Hilfskreuzer mit dem Geschwader des Grafen Spee an der Falklandsschlacht teilgenommen hatte — die erste Fahrt nach Südamerika an, und dasselbe Schiff war es, das genau drei Monate später, nach fast achtjähriger Unterbrechung die Lloydlinie Bremerhaven-New York von neuem eröffnete.

Und nun ging es mit bewundernswerter Schnelligkeit wieder aufwärts. Durch Neubauten und Rückkauf von Dampfern vergrößerte sich die Flotte des Norddeutschen Lloyd so rasch, daß schon Ende 1922 wieder ein vierzehntägiger Dienst nach New York sowie monatliche Fahrten nach Brasilien und dem La Plata, sogar regelmäßige Linien nach Ostasien und Australien durchgeführt werden konnten. 1923 konnten bereits die neu erbauten großen Passagierdampfer „München" und „Stuttgart", im April 1924 der Riesendampfer „Columbus", der mit seinen 32 000 Bruttoregistertonnen weit größer als alle Vorkriegsschiffe des Lloyd war und bis heute das größte Schiff der deutschen Handelsflotte ist, in die Nordamerikafahrt eingestellt werden. Heute hat der Norddeutsche Lloyd, der sich inzwischen noch zwei andere Bremer Reedereien, die Roland-Linie und die Hamburg-Bremer Afrika-Linie, sowie die Dampfschiffreederei Horn in Lübeck angegliedert hat, mit einer Tonnage von 803 145 Br.-Reg.-To., einschließlich der im Bau befindlichen Schiffe, die Vorkriegszahl von 982 922 Br.-Reg.-To. schon zu mehr als vier Fünftel wieder erreicht; und die Tatsache, daß unter den Neubauten zwei den „Columbus" noch erheblich übertreffende Riesendampfer von je 46 000 Br.-Reg.-To. sind — sie sollen die Namen „Europa" und „Bremen" tragen —, gibt die Gewähr dafür, daß der Norddeutsche Lloyd in absehbarer Zeit seine alte Stellung unter den großen Reedereien der Welt wiedergewonnen haben wird.

Diese Entwicklung, die sich im wesentlichen innerhalb von fünf Jahren vollzogen hat, gehört gewiß zu den großartigsten Leistungen in der Geschichte des deutschen Wiederaufbaus, ein Zeichen — nicht nur bremischer, sondern deutscher Schaffenskraft und ein Beweis der wirtschaftlichen Wiedererstarkung Deutschlands, wie er eindringlicher nicht oft gefunden werden wird.

Der hanseatische Trotz, der sich darin kundtut, ist aber zugleich die beste Bürgschaft dafür, daß auch für unsere durch den Krieg so schwer getroffene Hafenstadt die Krise, unter der sie jetzt noch leidet, überwunden werden wird. Denn bisher hat sie von dem raschen Wiederaufleben der Handelsschiffahrt nicht die gleichen Vorteile wie ihre Mutterstadt gehabt. Die Vertiefung der Weser auf 7 m, die vor dem Kriege begonnen wurde, ist inzwischen durchgeführt worden, und sie soll, gleichzeitig mit einer Verbreiterung des Fahrwassers, noch weiter fortgesetzt werden, so daß das Regelfrachtschiff des Weltverkehrs, also Schiffe von 8 m Tiefgang, bis nach Bremen hinauffahren können. Dafür zu sorgen, hat sich das Reich, das jetzt die Wasserstraßen übernommen hat, verpflichtet. Da nun aber in der neugeschaffenen Handelsflotte des verarmten Deutschlands die ganz großen und kostbaren Passagierschiffe zunächst noch nicht die gleiche Rolle spielen können wie früher, sondern eben jenes „Regelfrachtschiff" einen noch viel größeren Teil ausmacht, so ergibt sich daraus, daß ein sehr viel höherer Prozentsatz der auf der Weser ankommenden Schiffe bis nach Bremen gelangen kann als vor 1914. Es ist wohl verständlich, daß mancher Bremerhavener, der das Leben und Treiben vor dem Kriege gekannt hat, kaum noch an eine Zukunft der Stadt glauben konnte, wenn mehrere Jahre nach dem Wiederbeginn der Schiffahrt die Häfen zeitweise immer noch völlig leer dalagen, während in Bremen alles überfüllt war. Aber auch diesmal durfte man sich dasselbe sagen, was schon bei den früheren Weservertiefungen galt: es konnte doch nicht ganz hoffnungslos um die Stadt stehen, so lange es der bremische Staat noch für nötig erachtete, kostspielige Bauten in den Bremerhavener Häfen vorzunehmen. Gerade in den letzten drei Jahren aber sind, nachdem vorher nur das zur Unterhaltung Unerläßliche geschehen war, mehr als zwanzig Millionen Mark neu für die Häfen aufgewandt worden. Der Kaiserhafen II wird um 300 m verlängert. Der alte oftmals erwogene

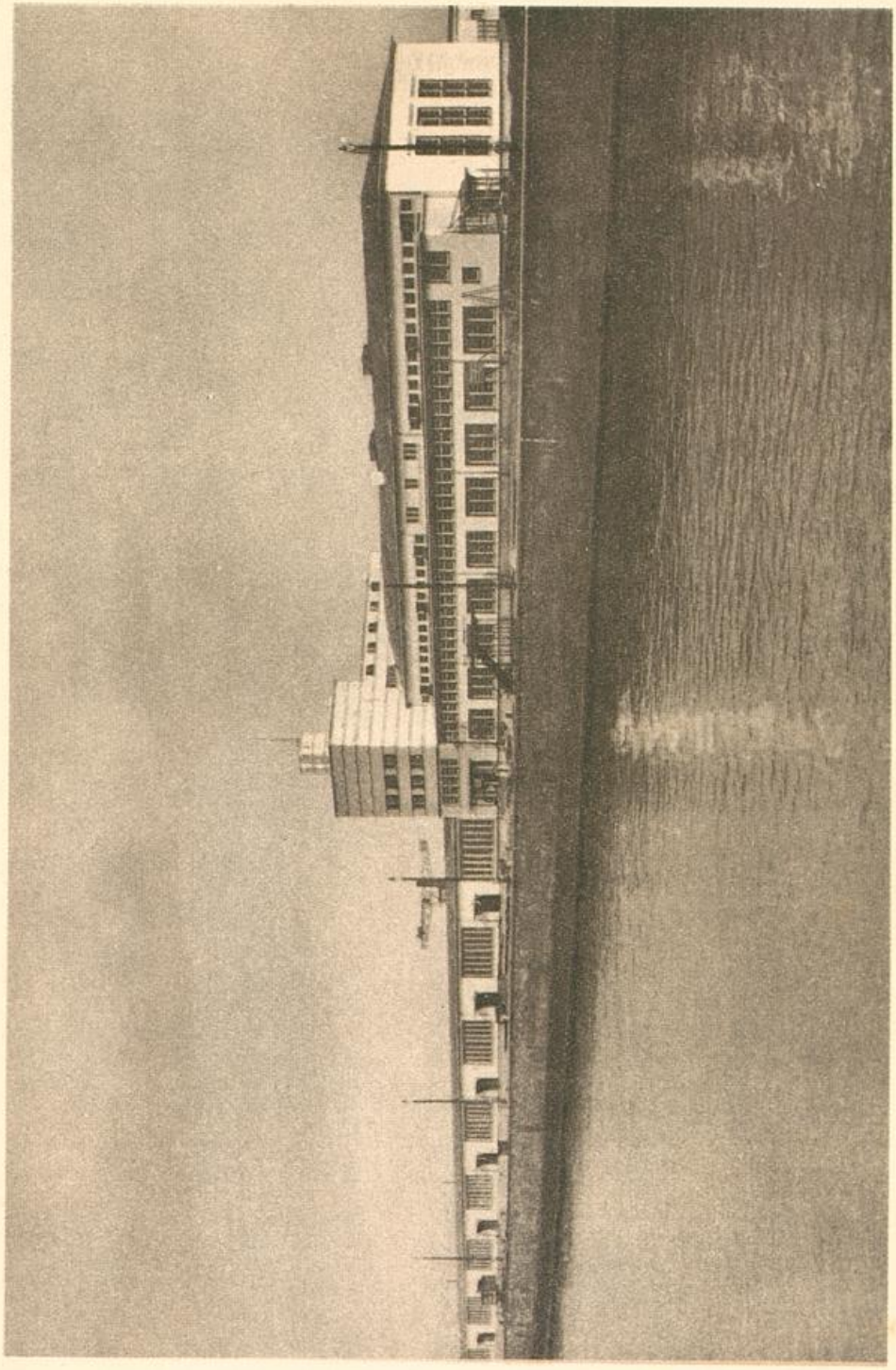
Plan des Verbindungskanals zwischen Neuem und Alten Hafen wird verwirklicht, wodurch dieser eine neue Zufahrt erhält, die ihn von der jetzt fast hundert Jahre alten und allmählich ziemlich unzulänglich gewordenen ersten Bremerhavener Schleuse unabhängig macht. In dem noch nicht ausgebauten Gebiet nördlich des Zollgitters ist ein Flugplatz angelegt worden, der den ankommenden Passagieren den raschen Anschluß an das modernste und schnellste Verkehrsmittel ermöglichen soll. Auch von dem 1914 aufgestellten Programm ist bereits einiges ausgeführt. Am Verbindungshafen sind zwei neue große Schuppen erbaut; ein dritter kommt am Kaiserhafen II hinzu. Die Lagerfläche an den seit 1906 geschaffenen Häfen vermehrt sich damit auf über 80 000 qm; für das Löschen und Laden werden 40 elektrische Kräne zur Verfügung stehen. Endlich ist nördlich der Lloydhalle die — ursprünglich etwas weiter stromabwärts vorgesehene — Wesermauer, die 1 km lange Columbuskaje, fertiggestellt worden, an der der bremische Staat einen mit vielen Gleisen versehenen Personenbahnhof mit einem schönen, geräumigen Empfangsgebäude errichtet hat — eine Anlage, die allein 10 Millionen Mark gekostet hat. An dieser Stelle sind nunmehr Land-, Wasser- und Luftverkehr so vorbildlich wie kaum in einem anderen Hafen vereinigt.

Aber damit noch nicht genug. Wenn auch von einer weiteren Steigerung der Schiffsgrößen über die Dimensionen des früheren Hapagdampfers „Vaterland“ hinaus, mit der 1914 gerechnet werden mußte, vielleicht zunächst, wenigstens für Deutschland, nicht mehr die Rede sein wird, so ist doch schon der „Columbus“ so lang, daß er in die Kammer der jetzigen Kaiserschleuse mit ihren 223 m nutzbarer Länge nicht mehr hineinpaßt. Für die neuen 46 000-Tonnen-Dampfer des Norddeutschen Lloyd wird das in noch viel höherem Maße gelten. Der Bau der Nordschleuse ist also kaum noch aufzuschieben, wenn Deutschlands zweiter großer Seehafen auch in Zukunft allen übrigen Welthäfen gegenüber konkurrenzfähig erhalten werden soll.

Die Kammer der neuen Schleuse wird siebenmal so lang, ihre Einfahrt viermal so breit, die von ihr umschlossene Wasserfläche fünfzehnmal so groß sein wie bei der alten Schleuse, die vor hundert Jahren der Baurat van Ronzelen erbaut hat und die damals mit Recht

als eine technische Großtat bewundert wurde. Statt des einen Bassins — es war 750 m lang und nur 57 m breit — erstreckt sich eine ganze Reihe von bedeutend größeren Hafenbecken mehr als 4 km weit nach Norden hin. Ihr Umfang erreicht schon jetzt mehr als das Fünfzehnfache des ursprünglichen „Alten Hafens". Die seit 1904 projektierten Erweiterungen reichen aus, um das heute Vorhandene noch einmal auf das Doppelte zu vergrößern. Dort, wo es noch 1832 nur wenige abgesteckte Straßenzüge gab, auf deren Fahrbahnen das Gras wuchs, erhebt sich heute die Stadt Bremerhaven. Die beiden Dörfer, die damals im Norden und Süden weitab von dem Hafen lagen, Wulsdorf und Weddewarden — ihre Entfernung beträgt rund 12 km — werden heute von der einen preußischen Stadt Wesermünde umschlossen, die als die Frucht der Gründung des Bürgermeisters Smidt hat entstehen können. Von drüben grüßen die Werften, Fabriken und Hafenanlagen des oldenburgischen Ufers herüber. Eine Menge von Leuchttürmen und Seezeichen weist schon von weit draußen her den Schiffen ihren Weg nach Bremerhaven und bis Bremen hinauf, auf einer Fahrstraße, die vor hundert Jahren den uns jetzt puppenhaft erscheinenden Fahrzeugen Schwierigkeiten machte und die heute große Ozeanriesen trägt.

Freilich die romantische Unberührtheit der Landschaft ist zerstört, und was hier neu geschaffen ist, das ist nicht aus dem gereiften Kunstwillen geboren, mit dem man in den Blütezeiten der abendländischen Kunst die Menschenwerke der umgebenden Natur anzuschmiegen verstand. Aber wer heute vom Rande der riesigen Columbuskaje den Strom und seine Ufer überblickt, am Abend die tausend Lichter aufflammen sieht, die Schiffe verfolgt, die auch in der Nacht sicher ihren Weg finden, von weitem den Lärm der Werften herüberklingen hört und, an Deutschlands Pforte zum Welthandel, der Strommündung zu in der Ferne das Meer ahnt, dem mag dies alles, was hier, in einem von der Natur wahrlich nicht bevorzugten Lande, von Menschenhand geschaffen ist, sich doch zu einem mächtigen Eindruck zusammenfügen — ein Sinnbild deutscher Arbeit der Gegenwart, deren schwere Aufgabe es ist, fast der Natur und dem Schicksal zum Trotz einem großen Volke von neuem den Weg zur Höhe zu bahnen.



Columbus-Pier mit neuem Lloydbahnhof 1927

ANHANG

ANMERKUNGEN

Abkürzungen

B.C. = Bürgerconventsverhandlungen, seit 1848: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft.

B.J. = Bremisches Jahrbuch, herausgegeben von der Historischen Gesellschaft des Künstlervereins Bremen. Bremen 1864ff.

B.St.A. = Bremisches Staatsarchiv.

Bhv. = Bremerhaven.

M.v.M. = Jahrbücher der Männer vom Morgenstern (Heimatbund an der Elb- und Wesermündung), Bremerhaven, Bremervörde 1898ff.

V.B. = Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft.

LITERATUR

W. v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen. 3 Bde. Halle und Bremen 1892—1904.
Kürzere Zusammenfassungen der bremischen Geschichte geben:
W. v. Bippen, Die Epochen der bremischen Geschichte. B.J. XIV (1888).
Tidemann, Abriß der bremischen Geschichte. Halle 1914.
Entholt, Bremen, sein Werden und Wachsen bis auf unsre Tage. 3. und 4. Aufl. Bremen 1925.

Strunck, Quellenbuch zur Geschichte des Erzstifts Bremen. 2. Aufl. (Hansa-Heimat-Bücher. Bremerhaven 1923).

Sello, Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit. (Pfingstblätter d. Hansischen Geschichts-Vereins 1906.)

Ehmck, Festungen und Häfen an der unteren Weser. B.J. I (1864).

Heinrich Smidt, Zur Geschichte des Fleckens Lehe. B.J. VIII (1876).

Chronik des Fleckens Lehe bis zum Jahre 1840. M.v.M. I (1898).

Hermann Schröder, Aus unserer Franzosenzeit. Hannover 1913.

W. v. Bippen, Johann Smidt, ein hanseatischer Staatsmann. Stuttgart 1921.

Johann Smidt. Ein Gedenkbuch zur Säkularfeier seines Geburtstages, herausgegeben v. d. Historischen Gesellschaft des Künstlervereins Bremen. Bremen 1873. (Zitiert als „Smidt-Gedenkbuch".)

Darin:

Otto Gildemeister, Johann Smidt.
W. v. Bippen, Die Gründung Bremerhavens.

Arnold Duckwitz, Denkwürdigkeiten aus meinem Leben. Bremen 1877.

Hardegen-Smidt, H. H. Meier, der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Berlin und Leipzig 1920.

Rauers, Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Bremen 1913.

Rauers, Geschichte des Bremer Binnenhandels im 19. Jahrhundert. Bremen 1913. (Auch in: Deutsche Geogr. Blätter Bd. 30, 31, 33. Bremen 1907—1910.)

Buchenau, Die Freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet. 1. Aufl. Bremen 1862 u. 1865. 2. Aufl. 1882. 3. Aufl. 1900.

Bremische Biographie des 19. Jahrhunderts. Herausgeg. v. d. Historischen Gesellschaft des Künstlervereins Bremen. Bremen 1912.

H. A. Müller, Gedenkbuch der freien Hansestadt Bremen sowie der Hafenstädte Bremerhaven und Vegesack 1851—1875. Bremen 1876.

Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876—1905. Chronologisches Verzeichnis aller denkwürdigen Ereignisse. Bremen 1906.

Bremerhaven und seine Nachbarorte. Unter Benutzung amtlichen Materials bearbeitet. Bremerhaven 1888.

Rudloff-Claussen-Günther, Die Bremerhavener Hafen- und Dockanlagen. Hannover 1903. (Sonderabdruck aus der Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen.)

Bremerhaven-Wesermünde. Herausgeg. von den Stadtverwaltungen. Dari-Verlag, Berlin-Halensee. 2. Aufl. 1925.

Gleichzeitig oder in naher Zukunft werden noch einige Werke erscheinen, die Ergänzungen zu dem vorliegenden enthalten. Zunächst „Die ältere Geschichte Bremerhavens von seiner Gründung bis zur Durchführung der neuen Stadtverfassung 1879" von Pastor emer. Th. Sachau (im Verlag von L. v. Vangerow in Bremerhaven). Das Buch wird viele Einzelheiten aus dem Leben von Alt-Bremerhaven bringen. — Ferner die Stadtgeschichten der beiden — jetzt unter dem Namen Wesermünde vereinigten — preußischen Nachbargemeinden Bremerhavens: eine Geschichte Lehes von Hermann Schröder und eine Geschichte Geestemündes von Georg Behrens. Den drei genannten Verfassern bin ich für mancherlei Mitteilungen und Berichtigungen zu Dank verpflichtet.

Für Einzelheiten ist die Literatur bei den Anmerkungen zu den einzelnen Stellen angeführt worden.

Weiter sind die folgenden Quellen benutzt worden. An Akten: die Bremerhaven betreffenden Akten des bremischen Staatsarchivs, dazu die Akten über die Kriegsflotte von 1848; Akten der Stadt Bremerhaven (von 1851 an), des Bremischen Amtes in Bremerhaven, des Smidt-Archivs in Bremen, der Handelskammer in Bremen (zu Kap. III und IV). An amtlichen Veröffentlichungen: Bürgerconventsverhandlungen, seit 1848: Verhandlungen von Senat und Bürgerschaft; Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft (seit 1849); Sammlung der Verordnungen und Proclame des Senats, seit 1849: Gesetzblatt der freien Hansestadt Bremen; Staatskalender, seit 1870: Staatshandbuch der freien Hansestadt Bremen; Jahrbuch der amtlichen Statistik des bremischen Staates (von 1847 an), seit 1876: Jahrbuch für bremische Statistik. In den letzten drei Kapiteln auch private Mitteilungen, Auskünfte von Behörden u. dgl.

Dazu die jeweiligen Tageszeitungen. Zu nennen sind vor allem: die Bremer Zeitung (bis 1848), die Weser-Zeitung (seit 1844), die Provinzial-Zeitung, seit 1926 Wesermünder Neueste Nachrichten (gegr. 1853, benutzt im wesentlichen erst seit 1873) und die Nordwestdeutsche Zeitung in Bremerhaven (seit 1895).

Erstes Kapitel

S. 11. Eigenhändige Aufzeichnung: B.St.A. Vgl. S. 145.

S. 13. Vorgeschichte: Fr. Plettke, Vor- und Frühgeschichte des Reg.-Bez. Stade. 5 Hefte. (Hansa-Heimat-Bücher. Bhv. 1923/24.)

S. 15. Karls des Großen Kämpfe: Cappelle, Geschichte des Reg.-Bez. Stade. II. Die Karolingerzeit. (Hansa-Heimat-Bücher. Bhv. 1926.)

S. 16. Der Name Bremen: B.J. I, 272.

S. 20. Weser-Jade-Delta: Schucht, Das Mündungsgebiet der Weser zur Zeit der Antoniflut 1511. (Mitt. d. K. K. Geogr. Gesellschaft. Wien 1905.)

S. 21. v. d. Osten: M.v.M. XIX, 6.

S. 22. Pipinsburg usw.: Cappelle a. a. O. S. 34.

S. 26. Wy hebben usw.: v. Bippen I, 240.

S. 26. Bremervörde: A. v. Hofmann, Das deutsche Land und die deutsche Geschichte. (Berlin und Leipzig 1923) S. 273, 277, 281.

S. 26. Handel und Schiffahrt: Johanna Müller, Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter. I. Teil (bis 1358). B.J. XXX (1926). Der zweite Teil soll in Bd. XXXI folgen.

S. 28. Älteste Chronik: Rynesberch-Schene bei Lappenberg, Geschichtsquellen des Erzstifts und der Stadt Bremen (Bremen 1841).

S. 34. Einer der Hauptantriebe: Hardegen-Smidt: H. H. Meier S. 183.

S. 34. Verhältnis Bremens zu den Friesen: Erythropel, Beiträge zur Geschichte der Weserpolitik Bremens im 13. und 14. Jahrhundert. (Beilage z. Osterprogramm d. höh. Bürgerschule in Geestemünde 1892.)

S. 37. Die Erklärung dafür: D. Schäfer, Die Hanse und ihre Handelspolitik (Jena 1885; auch in: Aufsätze, Vorträge und Reden. Jena 1913. Bd. I, 168ff.).

S. 39. Umfang des bremischen Besitzes an der Unterweser: nach der historischen Karte bei Buchenau und v. Bippen III.

S. 43. Eroberung der Stinteburg: Chronik von Renner, zit. bei H. Smidt, B.J. VIII, 7.

S. 46. Heldenzeit: v. Bippen, B.J. XIV, 10.

Zweites Kapitel

S. 47. Hammelwarden: Sello, Oldenburgs Seeschiffahrt S. 62.

S. 48. Umfang des hansischen Handels: Vogel, Kurze Geschichte der Hanse. Pfingstbl. d. Hans. Gesch.-Vereins 1915, S. 54, 58.

S. 50. Die Kämpfe um das Land Wursten: v. d. Osten, Geschichte des Landes Wursten. Bhv. 1900/02.

S. 51. Sie könnten sich selber schützen: Rüthning, Oldenburgische Geschichte (Bremen 1911) I, 231.

S. 55. Elsflether Zoll: v. Bippen II, 213, Rüthning I, 383, Sello S. 11. Vgl. weiter v. Bippen II, Kap. 9; III, Kap. 1; Sello S. 19, 60, 22.

S. 58. Geestemündung: Sello S. 60.

S. 58. Schanze bei Geestendorf: Ehmck B.J. I, 50.

S. 59. Plan von 1639: v. Bippen II, 380. B.St.A.

S. 60. Zölle: v. Bippen II, 230.

S. 62. Wachtschiff 1720: Sello S. 24. Zum folgenden: Sello S. 58, 25, 14, 62. Das oldenburgische Zeugnis: Rüthning I, 499.

S. 64. Lehe an England: Ehmck B.J. I, 53 Anm. Der dänische Krieg: ebenda.

S. 65. Die Geschichte der Karlsburg: nach Akten des B.St.A. (größtenteils Abschriften aus dem ehemaligen Stader Archiv). Dazu Ehmck B.J. I. Pläne der Karlsburg auf der Stadtbibliothek Bhv. und im Morgenstern-Museum Geestemünde.

S. 70. Auffindung eines Schiffsrumpfes: H. Smidt B.J. VIII, 3.

S. 79. Glückstadt: Erdmannsdörffer, Deutsche Geschichte vom Westfälischen Frieden bis zum Regierungsantritt Friedrichs des Großen (Berlin 1892), I, 326ff.

S. 80. Melles Bericht: Bremisches Magazin Bd. VII (Bremen und Leipzig 1765), S. 15ff.

S. 83. Ein schön verziertes Tor: Kopie der Zeichnung auf der Stadtbibliothek Bhv.

Drittes Kapitel

S. 89. Der letzte Akt: H. Smidt, Über die Anlage Bremerhavens. Bremisches Magazin. Her. v. Donandt (1830—1834), S. 384.

S. 91 Chronik des Fleckens Lehe bis zum Jahre 1840: M.v.M. I. Sie ist im folgenden für die Ereignisse an der Unterweser bis 1813 die Hauptquelle.

S. 92. Tonnen und Baken: Dünzelmann, Aus Bremens Zopfzeit (Bremen 1899), Kap. IV.

S. 92. Häfen an der Weser: Sello S. 54—62. Ankergeld an der Geeste: B.St.A.

S. 94. Justus Möser: Patriotische Phantasien (Also sollen die deutschen Städte sich ... wiederum zur Handlung vereinigen?).

S. 94. Sankt Thomas: v. Bippen III, 265.

S. 95. Bremischer Handel: v. Bippen III, Kap. 9. Ferner: Vogel, Die Hansestädte und die Kontinentalsperre (Pfingstblätter d. Hans. Gesch.-Vereins 1913), S. 6—7. D. Schäfer, Weltgeschichte der Neuzeit (11. Aufl. 1922) II, 330f.

S. 99. Das Unterwesergebiet 1795—1810: außer der Leher Chronik Schröder, Aus unserer Franzosenzeit.

S. 103. Jêrome auf der Karlsburg: Niedersachsen, 17. Jahrgang (1911/12), S. 231.

S. 104. Die bremischen Pläne: v. Bippen III, 284, 300, 306; dazu (Otto Gildemeister) in: Die Gegenwart Bd. VIII (1853), S. 217 f.

S. 105. Hannoversche Pläne: B.St.A. Ehmck B. J. I, 63 ff. Hardenberg: E. v. Meier, Hannoversche Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte (Leipzig 1899) Bd. II, 618.

S. 108. Napoleons Pläne: Schröder a. a. O. S. 50f. Rauers, Gesch. d. Bremer Binnenhandels S. 130—135. Vogel a. a. O. 39—42.

S. 113. Graf Münster: Smidt-Gedenkbuch S. 217.

S. 114. Der Aufsatz von Heinrich Smidt: Brem. Magazin, her. v. Donandt (1830 bis 1834), S. 399, 350.

Viertes Kapitel

Über Smidt vgl. außer der Biographie von Bippens die kürzeren, aber viel lebendigeren Darstellungen von Otto Gildemeister (im Smidt-Gedenkbuch) und Bürgermeister Spitta (in Abhandl. und Vorträge der Bremer Wiss. Gesellschaft 1926 und Mitt. d. Universitätsbundes Göttingen VII, 2 [1926], auch separat). Ferner das Erinnerungsbuch seiner Enkelin B. Schulze-Smidt, Der alte Smidt und sein altes Bremen. Bremen 1913.

S. 120. Oberon: Smidt an Heineken, 25. 6. 1825. B.St.A.

S. 121. Vegesack: Smidt-Gedenkbuch S. 311.

S. 123. Die Denkschrift: im Smidt-Gedenkbuch (S. 283, 293).

S. 125. Bismarcks Brief: 18. Mai 1851.

S. 126. H. von Treitschke: Deutsche Gesch. II, 611.

S. 127. Über den bremischen Handel nach 1813: (Otto Gildemeister) in: Die Gegenwart Bd. VIII (1853), S. 220. Rauers, Bremer Handelsgeschichte S. 12ff. Vogel, Die Hansestädte und die Kontinentalsperre S. 59. v. Bippen III, 4. Buch, Kap. 2.

S. 130. Hamburg: Smidt an Senator Horn, 24. 6. 1825. B.St.A.

S. 132. Oldenburgische Beschreibung: B.St.A.

S. 133. Der Plan von 1816: Smidt-Gedenkbuch S. 198f. Die hannoverschen Pläne: 2 Zeichnungen dazu auf der Stadtbibl. Bhv.; die Äußerungen der Kaufmannschaft: Archiv d. Handelskammer in Bremen; Hafenordnung: ebenda, veröffentl. Provinzial-Ztg. Geestemünde, 6. Nov. 1922.

S. 135. Die Denkschrift Rodewalds: B.St.A.

S. 140. Hannoversche Kanalpläne: Rauers, Gesch. d. Bremer Binnenhandels S. 129f.

Fünftes Kapitel

S. 142. Die Darstellung Gildemeisters: Die Gegenwart Bd. VIII (1853), S. 212.

S. 143. Die Urteile über Smidt: v. Bippen, Johann Smidt S. 236; Smidt-Gedenkbuch S. 213; ebendort (S. 25) über das Amt der Syndici.

S. 144. Das Folgende — bis zum Schluß des Kapitels — nach Akten des Bremischen Staatsarchivs und des Staatsarchivs Hannover. Der Schriftwechsel Hannover-London ist jetzt veröffentlicht in den Wesermünder Neuesten Nachrichten, 17. bis 22. Sept. 1926. Vgl. W. v. Bippen, Die Gründung Bremerhavens, im Smidt-Gedenkbuch.

S. 154. Kabinettsrat Rehberg: Treitschke, Deutsche Gesch. III, 540.

S. 162. Hauptverdienst Smidts: Hardegen-Smidt, H. H. Meier S. 177.

S. 190. Das Shakespeare-Zitat: Heinrich IV., erster Teil II, 4.

S. 200. Der Vertrag ist abgedruckt in B.C. 1827 und in Böhmert, Bremer Handelsarchiv I. Band (Bremen 1864), S. 30ff.

Sechstes Kapitel

Für das sechste Kapitel kommen an Akten hauptsächlich in Betracht: die Protokolle der Bremerhaven-Deputation und die Berichte des Amtmanns in Bhv. (bei denen auch einige Briefe Smidts an den Amtmann liegen); außerdem die „Bürgerconvents-Verhandlungen".

S. 209. Verdingung der Arbeiten: B.C. 2. 9. 1831.

S. 212. Unpopularität: Brem. Magazin (1830—1834) S. 351. 360f. Ein Manuskript im B.St.A., ein anderes, zusammen mit der Gegenschrift „Zwei Briefe über die Anlage Bremerhavens", unter diesem Titel auf der Stadtbibliothek Bremen.

S. 215. Keine politische Zeitung: Treitschke, Deutsche Gesch. III, 552. Hamburg: Brief Roses, 15. 4. 1827 (Smidt-Archiv, Bremen). Die Zeitungsstimmen: Dorfzeitung (Hildburghausen) 1827, Nr. 113 und 129. Zeitung der Freien Stadt Frankfurt 1827, Nr. 262 und 273.

S. 216. Nach Jahrzehnten: V.B. 1872 (20. März), S. 111.

S. 220. Brief Smidts: 15. Sept. 1827, veröffentlicht in der Weser-Ztg., 14. März 1926.

S. 227. Senator Heineken schreibt: an Dr. Nicolaus Meyer s. zu S. 246.

S. 229. Die Abrechnung: B.C. 2. Sept. 1831, ebendort das Gutachten Burmesters.

S. 230. Urteil über die Schleuse: Polit. Wochenblatt f. d. Freie Stadt Bremen, 2. Sept. 1832. Modelle der Schleuse im Focke-Museum und im Naturhist. Museum in Bremen.

S. 235. Heinrich Smidts Beschreibung: Brem. Magazin (1830—1834) S. 362; auch Polit. Wochenblatt, 2. Sept. 1832.

S. 246. Goethe und Bremerhaven: Klein, B.J. XIV, 172; Th. A. Schröter, Goethe, Faust, Bremerhaven. Niederdeutsches Heimatblatt (Beilage zur Nordwestdeutschen Zeitung, Bhv.) 1923, Nr. 2, 17. März. Vgl. jetzt: Goethes Bremer Freund Dr. Nicolaus Meyer. Briefwechsel mit Goethe und dem Weimarer Kreis. Im Auftrage des Goethe- und Schiller-Archivs her. v. Hans Kasten (Bremen 1927), S. 389—399. Dort ist auch der Brief Heinekens an Dr. Meyer abgedruckt.

S. 250. Das Urteil der Morning Post: Thiess, Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart (Aus Nat. u. Geistesw., Leipzig 1907) S. 4.

Siebentes Kapitel

Neben den beim vorigen Kapitel genannten Quellen kommen für das siebente — und die folgenden — Kapitel die Akten aus den einzelnen Gebieten in Betracht (Schulwesen, Gemeindesachen, Wasserversorgung usw.), ferner in steigendem Maße die Zeitungen, vor allem die Bremer Zeitung und seit 1844 die Weser-Zeitung. Die handelsgeschichtlichen Notizen nach Rauers, Bremer Handelsgeschichte. Nachrichten über Bhv. enthalten aus dieser Zeit folgende Zeitschriftenaufsätze und Bücher: Politisches Wochenblatt für d. Freie Stadt Bremen, 2. September 1832; Bremische Blätter, her. v. Oelrichs und Watermeyer 1836 (Heft 3), darin auch die Statistik über die Schiffahrt in Bhv.; Der Patriot, her. von Voget (1839) — der Aufsatz ist im Text S. 281 bis 284 wiedergegeben —; Ph. Heineken, Die Freie Stadt Bremen (1836) S. 38—40. Außerdem die Leher Chronik (M.v.M. I).

S. 253. Gildemeister: Die Gegenwart Bd. VIII (1853), S. 228.

S. 254. Die Deutschen waren Gefangene: Rauers, Gesch. d. Bremer Binnenhandels S. 216f. Duckwitz: Über das Verhältnis der freien Stadt Bremen zum Zollverein (Bremen 1837, anonym) S. 5.

S. 256. Gildemeister: a. a. O.

S. 257. Duckwitz: Denkw. S. 2.

S. 258. Ein neuerer Kenner: Thiess, Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik S. 32.

S. 258. Bremische Denkschrift: abgedruckt in: Die Aufgabe der Hansestädte gegenüber dem Zollverein. Hamburg 1847 (S. 344).

S. 259. Von der Firma H. H. Meier: W. Vogel, Die deutsche Handelsmarine im 19. Jahrhundert. Meereskunde VIII, Heft 1 (Berlin 1914), S. 13.

S. 259. Anteil der bremischen Flagge: Hardegen-Smidt, H. H. Meier S. 38.

S. 259. Duckwitz: Denkw. S. 34, vgl. Rauers, Brem. Handelsgesch. S. 32.

S. 259. Deutsche Flagge: Rauers, Gesch. d. Bremer Binnenhandels S. 220, A. 1.

S. 260. Treitschke: Deutsche Gesch. III, 578.

S. 260. Nationalwerk: B.C. 1831, S. 341.

S. 261. Gildemeister: a. a. O. S. 227.

S. 272. Seine Festigkeit: Buchenau, Die freie Hansestadt Bremen S. 264. Das Urteil des hannoverschen Generals: Duckwitz an Smidt 15. Okt. 1845 B.St.A.

S. 278. Auswanderer: Kohl, Skizzen aus Natur- und Völkerleben (Dresden 1851) S. 305—306. Thulesius' Bericht vom 14. Juni 1836 B.St.A.

S. 279. Die „Shenandoah“: Bremer Ztg., 14., 16. April, 25. Mai 1834. Leher Chronik (M.v.M. I).

S. 286. Zum Schulwesen: Th. Sachau in der Jubiläumsnummer der Nordwestdeutschen Ztg., 1. Jan. 1920.

Achtes Kapitel

S. 298. Nahen einer neuen Zeit: Treitschke, Deutsche Gesch. IV, 581.

S. 299. Zum Smidt-Jubiläum: B. Schulze-Smidt, Der alte Smidt S. 422ff. Die Smidt-Feier (Bremen 1846).

S. 301. Die Charakteristik Smidts nach Eduard Beurmann, Skizzen aus den Hansestädten (Hanau 1836) S. 132—137.

S. 302. Zur kirchlichen Entwicklung: Sachau in der Jub.-Nummer der Nordwestdeutschen Ztg., 1. Jan. 1920; Bremer Kirchenblatt 1865, Nr. 8.

S. 310. Die Eisenbahn: Duckwitz, Denkw. S. 19—29. Rauers, Gesch. d. Bremer Binnenhandels S. 32—50.

S. 316. Telegraphie: Focke, Brem. Nachrichten, 1. Jan. 1907. E. Rothe, Kapitän I.W. Wendt, Abh., her. v. Naturwiss. Verein Bremen, Bd. VIII (1884).

S. 318. Post: Duckwitz, Denkw. S. 61—74, 111f. Rauers, Gesch. d. Bremer Binnenhandels S. 155—173.

S. 322. Eilige Nachrichten aus Bhv.: Focke, Brem. Nachr., 1. Jan. 1907.

S. 322. Ozeandampfschiffahrt: Duckwitz, a. a. O.; Hardegen-Smidt, H. H. Meier S. 55—61, 114f. Graue, Die Gründung der ersten deutsch-amerikanischen Postdampfschiffslinie (Archiv f. Post und Telegraphie 1903).

S. 324. Auch in Hamburg: Baasch, Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. Hamburgische Festschrift z. Erinnerung an d. Entdeckung Amerikas 1892, I, S. 202—206.

S. 328. Geschwindigkeit: E. Fitger, Die wirtsch. u. techn. Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrh. bis zur Gegenwart (Schriften des Vereins f. Sozialpolitik Bd. 103, 1902) S. 41.

S. 329. 16 Steamers: Weser-Ztg., 20. Juni 1847.

S. 330. Aufschwung des bremischen Handels: v. Bippen III, 494f.

S. 331. Bau des Neuen Hafens: nach Akten des Staatsarchivs. Dazu Hardegen-Smidt, H. H. Meier S. 61ff.

Neuntes Kapitel

Zur Geschichte der ersten deutschen Kriegsflotte: Duckwitz, Über die Gründung der deutschen Kriegsmarine (Bremen 1849); Denkwürdigkeiten S. 119—127, 345ff. Batsch, Deutsch' See-Gras. Ein Stück Reichsgeschichte (Berlin 1892. Die ausführlichste und lebendigste Darstellung). Max Bär, Die deutsche Flotte 1848—1852 (Leipzig 1898). Arenhold, Die deutsche Reichsflotte 1848—1852 (Berlin 1906; illustriert).

Neben den Akten des Bremischen Staatsarchivs kommen von 1851 an auch Bremerhavener Stadtakten in Betracht.

S. 347. „Bremer Familiensache“: Bär S. 86.

S. 354. Brommy lobte: Weser-Ztg., 11. Juni 1849. Die Ereignisse in Bhv.: ebendort, 8. Juni 1849.

S. 356. Besuch H. v. Gagerns: Hardegen-Smidt, H. H. Meier S. 79.

S. 357. Plan von Steineshoff: auf der Stadtbibl. Bhv.

S. 358. Bauspekulation: Bremer Kirchenblatt 1865, Nr. 8.

S. 359. Wie Duckwitz klagte: Bär S. 136.

S. 362. Die Franzosen erkundigten sich: Weser-Ztg., 2. März 1853.

S. 367. Duckwitz: Denkw. S. 116.

S. 370. Einrichtung der Schleuse: Rudloff-Claussen-Günther, Die Bremerhavener Hafen- und Dockanlagen Sp. 20—22.

S. 374. „Damoklesschwert": Was Bremerhaven not tut (Bhv. 1862) S. 10.

S. 377. Beschwerte man sich: ebenda S. 14f.

S. 379. Verbrennung der Schiffe: Bär S. 148.

S. 380. Schon 1850 gefordert: Bär S. 125. Bayern: Bär S. 137.

S. 380f. Bismarck über Smidt: Brief an Leop. v. Gerlach, 22. Jan. 1851. Der Brief an seine Schwester: 12. Dez. 1853; an seine Frau: 3. Juli 1851.

S. 382f. Bismarcks Bemühungen um die Flotte: Bär S. 189, 199, 304ff. Eindruck in Hannover: Bär S. 196. Duckwitz' Bemühungen: Brief an Neubourg bei Bär S. 255.

S. 383. Bremerhaven als Tagungsort: Bär S. 201. Zu den Verhandlungen in Hannover vgl. auch Duckwitz, Denkw. S. 121ff.

S. 384. Otto Gildemeister: Weser-Ztg., 31. März 1852.

S. 385. Partout de mauvais sujets: Bär S. 194f.

S. 386f. Übergabe an Preußen: Batsch S. 444. Brommys Versuch: Arenholt S. 32. Aufforderungen an Bismarck: Bär S. 211. Duckwitz' letzter Versuch: Denkw. S. 126.

S. 387. Über die Versteigerung: am ausführlichsten Bär und Arenholt. Über Hannibal Fischer: Smidts Brief an Schele v. 4. Mai 1853 bei Bär S. 322ff.; Ernst II. von Koburg, Aus meinem Leben, II. Band (Berlin 1888), S. 43ff.

S. 388. Mit sicherem Takte gewählt: Smidt an Sen. Kirchenpaur in Hamburg, 1. Mai 1853, B.St.A.

S. 390. Als chinesisches Kriegsschiff: Duckwitz, Denkw. S. 346.

S. 393. Bismarck: Brief an von Schele 27. April 1853 bei Bär S. 320ff.

Zehntes Kapitel

S. 401. Kirchliche Verhältnisse: vgl. z. S. 302.

S. 412. Kanalisation: Die Kanalisation der Stadt Bremerhaven. Bhv. 1882.

S. 417. Stiefkind Bremens: Was Bremerhaven not tut (Brhv. 1862) S. 4.

S. 422. Schulwesen: vgl. zu S. 286. Hildebrand, Die Realschule in Bremerhaven. Bhv. 1883.

S. 427. Armenwesen: Bürgermeister Dr. Kocher, Ein Vorschlag für die künftige Gestaltung des Wohlfahrtswesens in Bremerhaven. Bhv. 1925. Jahrb. f. brem. Statistik 1868, Heft 2, S. XXVII.

S. 438. „Noch einige Universitäten mehr": Denkw. S. 34.

S. 439. Norddeutscher Lloyd: Hardegen, Die Gründung des Norddeutschen Lloyd (Bremen 1913). Hardegen-Smidt, H. H. Meier S. 114ff. Aus der Lloydliteratur besonders die Jubiläumsschriften von 1882 und 1907: M. Lindemann, Der Norddeutsche Lloyd 1857—1882. P. Neubaur, Der Norddeutsche Lloyd. 50 Jahre der Entwicklung. 2 Textbände und 1 Illustrationsband (Leipzig 1907). Auch: M. Lindemann, Der Norddeutsche Lloyd. Geschichte und Handbuch. Bremen 1892. d. Nordd. Lloyd Jahrbuch 1908—25.

S. 444f. Duckwitz: Denkw. S. 140—141.

S. 447. Hoheweg-Leuchtturm: van Ronzelen, Beschreibung des Baues des Bremer Leuchtturms. Bhv. 1857.

S. 449. Einmischung Englands: Die Darstellung von Duckwitz, Denkw. S. 118, ist ungenau.

Elftes Kapitel

S. 460. Carsten Greve: Georg Kimme, Bremerhaven im Jahre 1854. Nordwestdeutsche Ztg., 9. und 23. Mai 1909.

S. 461. Panduren und Kroaten: Provinzial-Ztg., 5., 10. Jan., 4. Febr. 1865.

S. 463. Die Sendung H. H. Meiers: Hardegen-Smidt, H. H. Meier S. 189—193.

S. 469. Das Wort von den Hühnern: Treitschke, Deutsche Geschichte III, 578.

S. 474. Prozeß mit Lehe-Spaden: B.C. 1874, S. 70, 1876, S. 98.

S. 474. Blexen oder Meyers Legde: Weser-Ztg., 15. Juni 1869.

S. 476. Weser-Zeitung: 11. Nov. 1869.

S. 483. Schulwesen: vgl. zu S. 422.

S. 484. Stadtbibliothek: L. Werner, 50 Jahre Stadtbibliothek. Nordwestdeutsche Ztg., 22., 29. Sept., 6. Okt. 1923. Buchenau, Die freie Hansestadt Bremen, 3. Aufl., S. 270.

S. 485. Theater: (Joh. Meinken) Stadttheater und Volksgarten in Bhv. (Mehrfach gedruckt, zuletzt:) Wesermünder Neueste Nachrichten, 20. März, 3. April 1926. Ausführlicheres über die Geschichte des Theaters wird ein Aufsatz von A. Lähn in der Jub.-Nummer der Nordwestdeutschen Zeitung zum 1. Mai 1927 bringen.

Zwölftes Kapitel

S. 512. Rotersand-Leuchtturm: Offergeld, Der Leuchtturmbau in der Nordsee. Vortrag, geh. am 21. April 1886 im Arch.- und Ing.-Verein in Hamburg.

S. 516. An deutsche Werften: Jahrb. d. Nordd. Lloyd 1916—1917, S. 77.

S. 517. Geringe Zunahme des Verkehrs: in der ersten Denkschrift gegen die Unterweserkorrektion (s. zu S. 521) S. 34.

S. 518. Unterweserkorrektion: Duckwitz, Denkw. S. 30f, 181ff. Rauers, Gesch. d. Bremer Binnenhandels S. 125ff. (wo die ganze Literatur angegeben ist). Franzius-Bücking, Die Korrektion der Unterweser, Leipzig 1905. Bücking, Die Korrektion der Unter- und Außenweser. (In: Drei Vorträge, geh. auf der 28. Vers. d. Freien Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten) Cassel 1910. Conrad Herrmann, Die Verkehrslage Bremens. Her. v. d. Weser-Gilde. Bremen o. J. (1922).

S. 521. Bremerhaven und die Unterweserkorrektion: 2 Denkschriften: „Besteht ein allg. Interesse z. Ausführung d. Proj. d. Korr. d. Unterweser?“ und „Gegen d. Proj. d. Vertiefung der Unterweser“. Bhv. 1883. Bremen in Not. Eine Denkschrift. Bremen 1872 (S. 5, 8). Provinzial-Ztg., 12. Juli 1874, 4. bis 7. Jan. 1883.

S. 529. Zollanschluß: Der Anschluß der Stadt Bremerhaven an das deutsche Zollgebiet. 2 Denkschriften. Bhv. 1881. Rauers, Gesch. d. Bremer Binnenhandels S. 271 bis 274.

S. 530. Kaiserhafenerweiterung: Ausführliche Beschreibung und Baugeschichte mit vielen Bildern und Tafeln in dem Werk von Rudloff-Claussen-Günther.

S. 540. Fischerei: Provinzial-Ztg. 22. Sept. 1888. Dr. W. Reisner, Bremerhavens Hochseefischerei 1892—1924. In: Bremerhaven-Wesermünde S. 27ff. Über die älteren

Versuche erscheint demnächst ein Aufsatz von Dr. H. Lübben in der Jub.-Nummer der Nordwestdeutschen Ztg. zum 1. Mai 1927.

S. 542. Erweiterungsvertrag von 1904/05: nach Akten und Zeitungsberichten, besonders aus der Nordwestdeutschen Ztg. Eine sehr ausführliche Darstellung der ganzen Frage gibt der Bericht der 32. Kommission des Preuß. Abgeordnetenhauses vom 9. Febr. 1905 (vollständig abgedruckt in der Nordwestdeutschen Ztg. 23. bis 28. Febr. 1905).

S. 577. Hermann Schumacher: Die Nordseehäfen. Vorträge der Gehe-Stiftung X, 1 (1919).

TABELLEN

I. Bevölkerung

Jahr	Bremerhaven	Lehe	Geestendorf-Geestemünde
1827	19[1])	ca. 1600	ca. 1200
1832	ca. 200[2])		
1836	1082[2])		
1840	2100	1900	
1845	3000		ca. 1800
1850	4000		
1852	4600	3250	
1855	5500	3750	
1860	6300		
1863	7100		6150
1865	7800		
1867	8600		7500
1870	10200		ca. 8200
1875	12300[3])	8000	
1880	14200	9100	12600
1885	14900	11000	14200
1890	16400	14500	15500
1895	18400	19200	17400
1900	20300	24300	20100
1905	24000	31800	23600
1910	24200	37500	25100
1914	26400	42000	29900
1920	22300	39300	25800
1924	22300	41000	32300[4])
1927	23900	70800[5])	

[1]) Vor Beginn des Hafenbaus.

[2]) Angaben des Amtmanns Thulesius. Vgl. S. 264.

[3]) Von 1875 an sind auch für Bremerhaven die Ergebnisse der Volkszählungen eingesetzt, von denen die Zahlen der bremischen Statistik etwas abweichen, da sie nur die Wohnbevölkerung angeben.

[4]) Nach Eingemeindung von Wulsdorf (1920).

[5]) Nach der Vereinigung von Lehe und Geestemünde zu Wesermünde (1924).

II. Umfang des Bremerhaven-Gebietes

Jahr	Neuerwerbungen: Calenberger Morgen à 120 □ Ruten à 256 □ Fuß (= 26,21 a)	Neuerwerbungen: ha	Gesamtumfang ha	Bemerkungen
1827	341 M. 76 □ R. 42 □ F.	89,5	88,7	3 M. wurden an Hannover zum Bau des Fort Wilhelm zurückgegeben. Vgl. S. 192. 272.
1830	17 M. 78 □ R. 79 □ F.	4,6	93,3	Vgl. S. 221 f.
1854			103,8	Vermessungsergebnis. (= 395 M. 119 □ R.) Vgl. S. 436.
1861	79½ M.	21	123	1856 waren weitere 8 M. zur Anlage eines Exerzierplatzes an Hannover zurückgegeben worden. Vgl. S. 450 f.
1869	130 M.	34	160	Zu den 34 ha kamen noch die 3 ha (11 M.) des Forts und des Exerzierplatzes, die Bremen jetzt zurückerhielt. Vgl. S. 470/2.
1880			177,77	Vermessungsergebnis.
1892		114,6753	292,45	Vgl. S. 533 f.
1905		587,17	879,62	Einschließlich eines Streifens Wasser und Watt, über den Bremen 1905 die Hoheit erhielt. Vgl. S. 550 ff.

Die Abweichungen der Vermessungsergebnisse erklären sich hauptsächlich aus der Veränderung der Uferlinien, die bis 1905 an Weser und Geeste die Grenze bildeten. An der Weser ist 1905 eine besondere Grenzlinie festgesetzt worden. Vgl. S. 550 f.

III. Entwicklung der bremischen Reederei

Jahr	Seeschiffe: Zahl	Seeschiffe: Tragfähigkeit Reg.-To.	Jahr	Seeschiffe: Zahl	Seeschiffe: Tragfähigkeit Reg.-To.
1778	120	20000	1867	306	167427
1799	180	30000	1872	252	174266
1806	170	28000	1877	274	216032
1814	110	18000	1882	344	299397
1826	90	14000	1887	344	324918
1831	116	20000	1892	405	406172
1834	135	24000	1897	472	450132
1840	200	40000	1902	613	646914
1846	225	60000	1907	730	840828
1853	242[1])	88000[1])	1913	714	937619
1857	279[2])	123633[2])	1919		56900[3])
1862	277	133662	1927		746410[4])

[1]) Die Zahlen bis 1853 sind nur annähernd zu ermitteln. Genaueres darüber: Rauers, Gesch. d. Bremer Binnenhandels, Tab. 3.

[2]) Von 1857—1913 Zahlen der amtlichen bremischen Statistik.

[3]) Jahrb. d. Nordd. Lloyd 1918/19, S. 11.

[4]) Nur Norddeutscher Lloyd, einschließlich der im Bau befindlichen Schiffe (Br.-Reg.-To.).

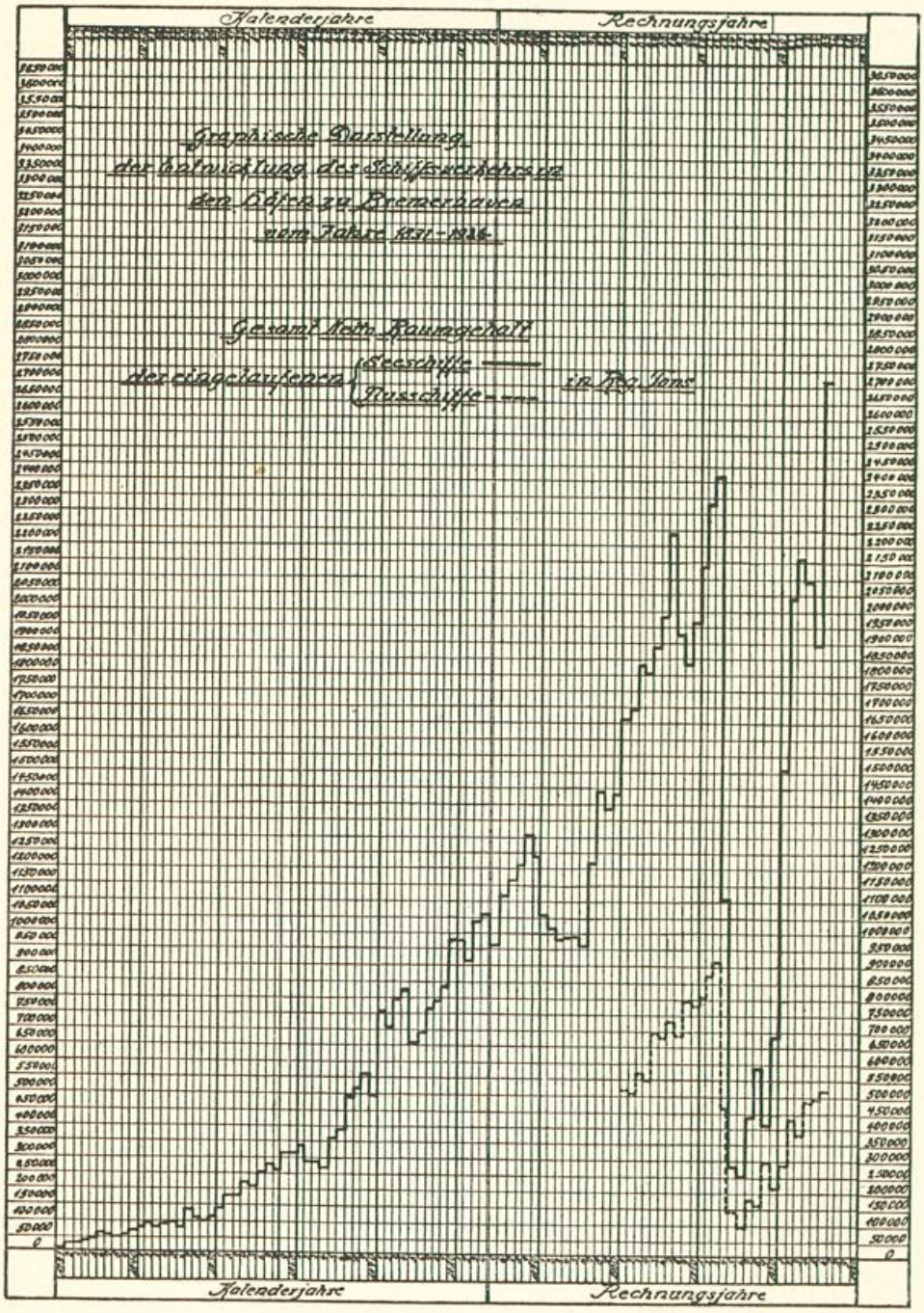
IV. Übersicht über die Häfen in Bremerhaven

		Vorhafen m	Schleuse m	Schleuse Kammer m	Hafenbecken	Bauzeit
Alter Hafen	Länge Breite Tiefe Wasserfläche	270 30—38 7,53	11 5,93	50 (42) 26	750 m 86—115 m 7,13 m 7,2 ha	1827—30 Erweiterung: 1860—62
Neuer Hafen	Länge Breite Tiefe Wasserfläche	150 47—50 9,23	22 7,68	(Dock-schleuse)	830 m 85—114 m 8,83 m 8,27 ha	1847—52 Erweiterungen 1858, 1862—63 1870—71
Kaiserhafen I	Länge Breite Tiefe Wasserfläche	150 47—50 9,53	17 7,93	(Dock-schleuse)	600 m 115—145 m 9,13 m 6,7 ha	1872—76
Kaiserhafen-Erweiterung (1892—1897)	Länge Breite Tiefe Wasserfläche	300 60—70 11,13	28 10,63	223 (200) 45	800 m 115—285 m 9,63—11,13 14 ha	1892—97
Kaiserhafen II	Länge Breite Tiefe Wasserfläche				720 m 125 m 11,63 m 8,2 ha	1906—08 Erweiterung: 1926—27
Kaiserhafen III	Länge Breite Tiefe Wasserfläche				600 m 150 m 11,63 m 9 ha	1907—09
Dock-Vorhafen u. Verbindungshafen	Länge Breite Tiefe Wasserfläche				1000 m 110 m 10,63—11,63 m 18,7 ha	1896—99 1908—15

Verbindungsschleuse zw. Neuem und Kaiserhafen: Breite 16 m, Tiefe 7,63 m. (Erbaut 1872/76.)
Verbindungsschleuse zw. Neuem und Altem Hafen: Breite 12,5 m, Tiefe 7,63 m. (Erbaut 1926/27.)

Trockendocks:

Lloyd-Dock: Länge 114,29 u. 138,67 m, Breite 17,2 m, Drempeltiefe 6,37 m.
Kaiser-Dock I: „ 226 m „ 28 „ „ 10,83 „
Kaiser-Dock II: „ 267,9 m „ 35 „ „ 11,63 „
Die Tiefen-Angaben sind gemessen unter gewöhnlich Hochwasser (+ 3,63 Bhv. Pegel).



V. Graphische Darstellung der Entwicklung des Schiffsverkehrs in den Häfen zu Bremerhaven 1831—1926.

ZEITTAFEL

782	Erste Erwähnung Bremens bei einem Aufstand der Sachsen gegen Karl den Großen.
789	Willehad, erster Bischof von Bremen, stirbt in Blexen.
860	Erste Erwähnung von Misselwarden und Westerbeverstedt.
1043—1072	Adalbert Erzbischof von Bremen, der Erzieher Kaiser Heinrichs IV. Bremen als „nordisches Rom".
1091	Erste Erwähnung von Imsum und Weddewarden.
1139	Erste Erwähnung von Geestendorf, Wulsdorf, Schiffdorf und Langen.
1220	Erster Vertrag Bremens mit den Rüstringern. Zerstörung der Witteborg.
1233	Erster Vertrag über die Freiheit der Weser.
1262	Zerstörung der Feste Warfleth.
1310	Erste Erwähnung von Lehe.
1381	Die Hälfte der Herrschaft Bederkesa mit Lehe wird bremisch.
1384	Bremische Schutzherrschaft über das Stadland.
1401	Besiegung der Vitalienbrüder in der Nordsee. Gefangennahme Störtebeckers.
1407	Bremen baut die Friedeburg bei Atens.
1408	Land Wührden kommt als Pfand an Bremen. Zerstörung der Stinteburg bei Geestendorf durch die Wurster und Leher.
1412	Die zweite Hälfte der Herrschaft Bederkesa wird bremisch.
1419—1424	Bremische Schutzherrschaft über Butjadingen.
1424	Bremen verliert die Herrschaft über das linke Ufer der Unterweser.
1511	Land Wührden fällt wieder an Oldenburg.
1514	Das linke Weserufer wird oldenburgisch.
1517—1525	Eroberung des freien Landes Wursten durch Erzbischof Christoph von Bremen.
Seit 1522	Ausbreitung der lutherischen Lehre in Bremen und an der Unterweser.
1612—1653	Der Kampf um den Elsflether Zoll.
1618	Beginn des 30jährigen Krieges.
1619	Eröffnung des Hafens in Vegesack.
1628	Kaiserliche Truppen legen an der Geestemündung eine Schanze an.
1639	Erzbischof Friedrich von Bremen legt eine Schanze an der Geestemündung an und plant die Gründung einer Stadt.
1646	Bremen wird freie Reichsstadt.
1648	Westfälischer Friede: Das Herzogtum Bremen wird schwedisch.
1652—1653	Bremen wird wegen seines Widerstandes gegen den Elsflether Zoll in die Reichsacht erklärt und unterwirft sich.
1654	Bremen tritt Bederkesa und Lehe an Schweden ab.
1657	Schwedisch-dänischer Krieg. Kämpfe um die Schanzen bei Geestendorf und Lehe.
1672	Beginn des Baues der Karlsburg.
1675	Beschießung und Belagerung der Karlsburg durch Dänen, Holländer und Deutsche.
1676, 12.	Januar: Kapitulation der Karlsburg.
1683	Demolierung der Karlsburg durch die Schweden.
1698	Wiederaufnahme des Planes der Karlsburg durch Karl XII.
1715	Das Herzogtum Bremen kommt an Hannover.

1720—1723 Streit mit Oldenburg um das bremische Wachtschiff bei Blexen. Letzter Akt bremischer Hoheitsausübung an der Wesermündung.

Seit 1741 Hannover erhebt Ankergeld an der Geeste.
1756—1763 Der Siebenjährige Krieg.
1773, 5. November: Johann Smidt geboren.
1776—1783 Unabhängigkeitskrieg der Vereinigten Staaten von Amerika.
Einschiffung deutscher Söldner für England in Lehe.
Beginn der bremischen Schiffahrt nach Amerika und Ostasien.
1787 Gründung des Hafens in Brake.
1795—1799 Die „goldene Periode" des Handels.
1795 Bremische Pläne, durch Vermittlung Frankreichs an der Unterweser Gebiet zu erwerben.
1798 Hannoverscher Plan eines Hafens „bei der Karlsstadt".
1800, 13. Dezember: Johann Smidt wird Senator.
1801 Wiederaufnahme der bremischen Pläne auf Landerwerb an der Unterweser.
1803 Beginn der französischen Besetzung an der Unterweser.
1806 Bremen von den Franzosen besetzt. Beginn der Kontinentalsperre.
1810 Das Küstengebiet wird von Frankreich annektiert. Französische Hafen- und Kanalpläne an der Weser- und Elbemündung.
1813 Die Befreiung.
12. März: Aufstand bei Lehe und Blexen.
25. März: Gefecht an der Franzosenbrücke.
20. November: Abzug der Franzosen aus Bremen und dem Unterwesergebiet.
1816 Plan einer bremischen Hafenanlage an der Unterweser.
1818 Anlage des hannoverschen Geestehafens.
1820 Aufhebung des Elsflether Zolls.
1821, 26. April: Smidt zum Bürgermeister erwählt.

1824 Oldenburg sucht Brake zum Haupthandelsplatz an der Weser zu machen.
1825, 1. Juni: Smidt trägt einigen Freunden den Plan zur Gründung Bremerhavens vor.
20. bis 28. Juni: Smidts erste Verhandlungen in Hannover.
1826, 11. Juli: Präliminarkonvention von Derneburg zwischen Smidt und Graf Münster.
1827, 11. Januar: Abschluß des Hauptvertrages.
1. Mai: Übergabe des Geländes.
1. Juli: Erster Spatenstich zur Anlage Bremerhavens.
1827—1830 Amtmann Dr. Castendyk.
1828, 12. Juli: Grundsteinlegung der Schleuse.
1830, 12. September: Das amerikanische Schiff „Draper" läuft als erstes in den Alten Hafen ein.
Ausgabe der ersten Bauplätze.

1831—1850 Amtmann Dr. Thulesius.
1834 Beginn der regelmäßigen Dampferverbindung zwischen Bremen und Bremerhaven.
1837 Vorläufige Gemeindeordnung.

1838 Erste Wasserleitung (von Eits und Claussen).
1843 Erste öffentliche Schule.
1846 Erste Grundsteinlegung der Kirche.
Gründung von Geestemünde.
1847, 1. Januar: Eröffnung des elektrischen Telegraphen zwischen Bremen und Bremerhaven.
Mai: Einstellung des Kirchenbaus.
19. Juni: Ankunft des ersten Ozeandampfers „Washington".
1847—1852 Bau des Neuen Hafens.
1849 Bau des Auswandererhauses (Karlsburg).
1849—1852 Die erste deutsche Kriegsflotte unter Admiral Brommy in Bremerhaven.
1850—1871 Amtmann Dr. Gröning.
1851, 18. Oktober: Einführung der Stadtverfassung.
1852—1853 Versteigerung der deutschen Kriegsflotte durch Hannibal Fischer.

1854 Bau des Leuchtturms am Neuen Hafen.
1855, 22. April: Einweihung der großen Kirche.
1857, 8. Januar: Eröffnung der Geestebrücke.
20. Februar: Gründung des Norddeutschen Lloyd.
7. Mai: Smidts Tod.
13. Mai: Duckwitz zum Bürgermeister gewählt.
1857—1863 Bau des Handelshafens in Geestemünde.
1858 Erste Erweiterung des Neuen Hafens.
Gründung der Realschule.
1860—1862 Verbreiterung des Alten Hafens.
1861 Vertrag mit Hannover: Erweiterung des Bremerhavengebietes um 21 ha.
1862, 23. Januar: Eröffnung der Geestebahn (Bremen-Geestemünde).
Beginn der Stadterweiterung über die Keilstraße hinaus.
1862—1863 Zweite Erweiterung des Neuen Hafens.
1864—1865 Bau der Gasanstalt.
1866 Hannover wird preußisch. H. H. Meiers Plan, Geestemünde für Bremen zu erwerben.
1866—1867 Bau der Schulgebäude an der Grünen und Langen Straße.
1867—1879 L. v. Vangerow Vorsitzender des Gemeinderats.
1869 Vertrag mit Preußen: Erweiterung des Bremerhavengebietes um 34 ha.
1870 Vollendung des Turmes der großen Kirche.
Eröffnung der Lloydhalle am Neuen Hafen.
1870—1871 Dritte Erweiterung des Neuen Hafens. Bau des Lloyddocks.
1871—1878 Amtmann Schultz.
1872 Bau der Goethe-Schule.
1872—1876 Bau des Kaiserhafens I.
1875, 11. Dezember: Thomas-Explosion.

1879, 1. Oktober: Einführung der neuen Stadtverfassung.
1880—1890 Stadtdirektor Gebhard.
1881 Beginn des Schnelldampferverkehrs Bremerhaven-New York (Lloyddampfer „Elbe").
1881—1882 Bau des Krankenhauses.

1881—1885 Bau des Rotesand-Leuchtturms.
1884 Gründung des städtischen Technikums (Maschinistenschule).
1884—1885 Bau des städtischen Wasserwerks in Langen.
1886, 30. Juni: Abfahrt des ersten Reichspostdampfers nach Ostasien.
1887—1894 Korrektion der Unterweser.
1888, 12. September: Enthüllung des Bürgermeister-Smidt-Denkmals.
15. Oktober: Zollanschluß Bremens und Bremerhavens.
1888—1890 Umbau des Stadthauses.
1890—1897 Abfertigung der Lloydschnelldampfer von Nordenham aus.
1890—1908 Stadtdirektor Hagemann.
1891—1892 Bau der ersten Fischauktionshalle am Alten Hafen.
1892 Vertrag mit Preußen: Erweiterung des Bremerhavengebietes um 115 ha.
1892—1897 Erweiterung des Kaiserhafens, Bau der großen Kaiserschleuse, der neuen Lloydhalle und des Kaiserdocks I (bis 1899).
1894 Bau des Maschinistenschulgebäudes.
1898—1900 Neubau des Gymnasiums.
1902—1904 Bau des Sparkassengebäudes.
1905 Vertrag mit Preußen: Erweiterung des Bremerhavengebietes um 587 ha. Errichtung des städtischen Lyzeums.
1906—1908 Bau des Kaiserhafens II.
1907—1909 Bau des Kaiserhafens III.
1908 Eröffnung des elektrischen Betriebes der Straßenbahn.
1908—1913 Stadtdirektor Koch.
1908—1910 Bau der Pestalozzi-Schule.
1908—1915 Bau des Kaiserdocks II und des Verbindungshafens.
1911 30. September: Eröffnung des neuen Stadttheaters.
1912—1913 Bau der Strandhalle.
Seit 1913 Stadtdirektor (seit 1922 Oberbürgermeister) Becké.
1914 Ausbruch des Weltkrieges.
1919 Auslieferung der deutschen Handelsflotte.
1921 12. November: Wiedereröffnung der Südamerikafahrt des Norddeutschen Lloyd.
1922 12. Februar: Wiedereröffnung der Nordamerikafahrt des Norddeutschen Lloyd.
1922 Einführung der neuen Stadtverfassung.
1924 22. April: Erste Fahrt des Lloyddampfers „Columbus“ von Bremerhaven nach New York.
1924 Zusammenschluß von Lehe und Geestemünde (einschließlich Wulsdorf) unter dem Namen Wesermünde.
1924—1927 Bau der Columbuskaje mit neuem Personenbahnhof.
1925—1927 Bau der Stadthalle.
1926 Eröffnung des Bremerhavener Flugplatzes.
1926—1927 Erweiterung des Kaiserhafens II. Bau des Verbindungskanals zwischen Altem und Neuem Hafen.
Bau des städtischen Fischindustriegebäudes.

NAMENREGISTER

Abbehausen 273.
Abegg, Simon 305. 403.
Achim 16.
Adalbert, Erzbischof v. Bremen 19. 24—26.
Adalbert, Prinz 387.
Adam von Bremen 24f.
Adami, Joh. Helfrich 206.
Addicks, Dierk 240. 277.
Addix, Nikolaus 404.
Ägypten 104.
Ahne 21.
Ahrens, Egge 80.
Akkon 27.
Albers, Senator 362. 365. 373. 394. 410.
Albert, Otto 567.
Aller 15. 53.
Allers, L. 485.
Allmers, Hermann 115. 265. 277. 361. 371. 456f. 571.
Altena 47.
Altenbruch 108f.
Altendorf (Kirchspiel Osten) 286.
Altenwalde 17. 76.
Altes Land 26.
Altona 13. 316.
Amerika 3. 4. 7f. 48. 127. 256 bis 258. 278. 310. 319. 321 bis 337. 344. 362. 371. 380. 386. 393. 422. 426. 439f. 461. 475. 509. 575. 558f. 574. 576.
Amsterdam 67. 96. 127. 185. 188. 218. 443.
Anskar 18f. 23f.
Anton I. v. Oldenburg 54.
Anton Günther, Herzog v. Oldenburg 56f. 61. 65. 92.
Antwerpen 48. 61. 127. 322 bis 324.
Archangel 92.
„Arminius", preuß. Kriegsschiff 462.
Arndt 120.
v. Arnswaldt, hann. Minister 160.
Aschoff 292. 411. 503. 505.
Atens 41. 93.
Auerstädt 99f.
Augsburg 30. 215. 371. 457.
Aumund 33. 35.
Aurich 36.
Austerlitz 100.
Australien 516. 581.
Baasch, Ernst 324.
Bachmann, J. H. 541.
Baden 381.
Bagelmann, Friedrich 305. 404.
Ballauf, C. H. 421.
Balthasar v. Esens 53.
Baltimore 471. 476.
Baltrum 478.
„Barbarossa", Dampffregatte 350. 353. 358. 370. 385f.
Barkhausen, Bürgermeister 533. 538. 549. 552—554.
Barth, Aug., Dr. 496.
Barth, Carl, Apotheker 496.
Barth, Theodor 496.
Bartling, Adeline 287.
Bassermann 338.
Basté 485.
Bayern 353. 380—382.
Becher, Dr. med. 286.
Becké, Oberbürgermeister 564.
Bederkesa 35. 38—40. 42f. 47. 53. 61—63. 65. 68. 76. 79. 83. 90. 102. 148. 311. 316. 547.
Belgien 13. 523.
Benedix, Direktor 507.
Berlin 1. 99. 131. 140. 159. 311. 316. 382. 463. 465f. 472f. 517. 533f. 547—549. 569. 577.
„Berlin", Lloyddampfer 575.
Bernadotte 111f.
Berne 32.
Bertholdi, Doris 287. 426.
Besser, Joh. 66. 73—79. 82.
Beverstedt 22. 316. 444f.
Bezelin, Erzbischof von Bremen 25.
Bicker, Kaufmann 292.
Biedenweg, Amtassessor in Lehe 205.
Biehl, Anton 109.
Bielefeld 503.
Birkenfeld 388.
Bismarck 122. 125. 257. 355. 380—382. 387. 390f. 393. 460f. 465—467. 471f. 474f. 500. 520. 526. 543.
„Bismarck", Hapag-Dampfer 256.
Blanck, Joh. Chr., Lehrer 286. 288. 422.
Blanken, holl. Generalinsp. d. Wasserbauten 230.
Blankenese 13. 132. 155.
Blexen 2. 16. 35f. 40. 55f. 58. 92. 101. 109—111. 273. 326. 348. 474.
Blumenthal 29. 35. 38. 47. 53. 61f. 90. 97.
Böhmen 56. 131.
Böse, Joh. 95.
Boisselier, Amtsassessor in Bhv. 416. 430.
Bollmann, J. E. 126.
de Bolsey, Admiral 77.
Bolte, Ältermann 144—147. 172f. 178. 311.

v. Borch 47.
Bordeaux 323.
v. Borries, hann. Minister 437. 450.
Bothmer, Graf, hann. Bundestagsgesandter 382.
Brabant 48.
Brake 11f. 20. 37. 47. 55 bis 57. 92f. 107. 126f. 134. 136. 138—140. 165. 190. 196f. 213. 222. 231. 240. 261. 263f. 287. 316. 328. 347. 350f. 357f. 392.
Brandenburg 72f. 76f. 79. 131
Brasilien 206. 247. 259. 389. 581.
Braubach, Daniel 106f.
Braun, hann. Kab.-Rat 335.
Braunschweig 27. 49. 63. 121. 146. 148. 321. 497.
Braunschweig-Lüneburg 49 bis 51. 76—80. 86.
„Bremen", Dampfkorvette 349. 353. 356. 358. 390.
„Bremen", erster Lloyddampfer 256. 442. 475. 514.
„Bremen", Handelstauchboot 576.
v. Bremer, hann. Minister 151 bis 155. 158—165. 168 bis 170. 173. 176. 180. 182f. 186. 196f. 204. 208.
Bremerhaven 1—12. 23. 38. 49. 51. 54—57. 67. 69. 81. 87f. 107. 114—120. 127. 132. 134. 138. 141. 169. 172. 179. 182f. 185. 187. 202f. 205. Weiter vgl. Sachreg.
Bremervörde 24. 26. 30. 35. 275. 342. 562.
Bremer „Vulkan" 545.
Breslau 131.
Breuls, Reg.-Sekretär 204.
Brinkamahof 39. 135. 468. 551.
Brockshus, Direktor 507f.
Brommy, Admiral 348—350. 352—357. 360. 370. 378. 384. 386. 389. 391—393. 461.
Bronzell 385.
Brügge 37. 139.
Brüggemann, Schlachter 292.
Buchenau, Franz, Prof. Dr. 484.
v. Budde, preuß. Minister 554.
Bülow, Fürst, Reichskanzler 547f.
Büsing, Senator 340.
Büttner, Apotheker 286. 393f.
Burchard, Gustav, Theaterdirektor 570.
Burg (Lesum) 445.
Burmester, oldenb. Wasserbaudirektor 229.
Buschmann, Dr. med. 414.
Busse, F., Reederei 540.
Butjadingen 15. 21. 40f. 44 bis 46. 47. 50f.
Buxtehude 64.
Cadix 92.
Cadenberge 168.
Caesar, Archivar 224.
Callenius, Oberdeichgräfe 186. 221. 274. 313.
Cambridge, Herzog v. 171. 181. 189. 199.
Canning, engl. Minister 162.
Cassel 249. 435. 564.
Castendyk, J. H., Amtmann in Bhv. 208f. 216—218. 220f. 238. 242. 264. 285.
Celle 95. 106. 474.
Chauken 14f.
China 390. 545.
Christian v. Oldenburg 39. 42.
Christian IV. v. Dänemark 59.
„Christian VIII.", dänisches Kriegsschiff 392. 395.
Christian, B. R. 375. 415.
Christoph, Erzbischof v. Bremen 49—53. 110.
Cincinnati 214.
Claussen, Franz E. 292. 339. 375.
Claussen, Joh. Georg 271. 292. 305. 339. 343. 361f. 372. 404. 415. 419. 503f.
Claussen, Hafenbaudirektor 573.
Clive, Lord 94.
Coburg 392.
„Columbus", Lloyddampfer 256. 514. 572. 576. 581. 583.
Cordes, Albrecht 239.
Cornelius, C. J. 205. 218. 232. 239. 269f. 288. 392—396. 402. 485.
Cromwell 64.
Cronemeyer, Pastor 497. 510f.
Crüsemann, Eduard 440.
Cunard-Linie 322. 350. 516.
Cuxhaven 101f. 107. 110. 147. 156. 317. 354. 557. 562.
v. Dalberg, schwed. Gouverneur 84.
Dänemark, Dänen 15. 18. 25. 30. 40. 50. 57—60. 63 bis 65. 73. 76. 78f. 86. 91. 93f. 101f. 130. 324. 343f. 346 bis 348. 351. 354—356. 358. 380. 385. 392. 406. 461. 477.
Dassel, Leutnant 186. 205.
Davoust, franz. General 111. 124.
Debstedt 50. 504.
Dedesdorf 37. 101. 139. 316. 523.
Deetjen, Hafenmeister 204. 208. 231. 240—243. 277. 286. 288.
Deichsacker 189.
Delius, preuß. Konsul 112.
Delius, F. u. E., Reeder 279.
Delmenhorst 16. 207. 564.
Derneburg 178. 182. 186. 192f. 200.
Deutscher Bund 114. 153. 170. 175. 343f. 357. 392—396.
Deutscher Orden 27. 46.
„Deutschland", Segelfregatte 349. 358. 390.
„Deutschland", Handelstauchboot 576.
„Deutschland", Lloyddampfer 487.
Dide Lubben 41—44.
Dietmarschen 15. 24. 50.
Dincklage, Wasserbauinspekt. 365. 466.
Dingen 109. 286.
Dionysiuskirche in Lehe 23. 303.
Dollart 20.
Donandt, Ferd. 211.
Dorfhagen 322.
Dorum 103. 450.
Drakenburg 53.
Dreier, Pastor 309. 407.
Dreye 139.
Dreyer, Senator 122.
Droege, Kaufmann 342.
Duckwitz, Arnold 52. 254.

257—260. 311f. 315. 319f. 322f. 331. 338. 341f. 345 bis 348. 350. 352—354. 356. 359f. 364—367. 378—383. 385—387. 391f. 410. 433 bis 435. 437. 442—445. 449. 467f. 471—473. 479. 519. 526. 553.
Dudo Lübben 44.
Dülfer, M., Architekt 569.
Duhnen 17.
Duntze, Bürgermeister 11. 143.
Ebert, Friedrich 556.
Eckermann 246f.
Eckernförde 356. 392.
„Eckernförde", Segelfregatte s. „Gefion".
Ede Wummeken 40f.
Edzard v. Ostfriesland 47.
Eelbo, Betty 287.
Eelbo, Elise 286f.
Eichholz, Martin 239.
Eider 70.
Eidewarden 316.
Einswarden 315. 557.
Eits, Jakob 453.
Eits, Joh. Hinr. 271. 288. 292. 339. 343. 473. 503f.
Elbe 12f. 17. 22. 24—26. 37. 59. 70. 80. 96. 100. 103. 108f. 127. 140. 146. 174. 311. 317. 444. 449. 557.
„Elbe", Lloyddampfer 256. 514f.
Elberfeld 172.
Elbing 572.
Elbmarschen 24.
Elder, John & Co. 514.
Elmlohe 2. 316.
Elsfleth 20. 28. 47. 55. 57. 92. 102. 134. 213.
Elisabeth von England 54.
Emden 79. 96.
Emmingmann, Architekt 562.
Ems 14. 41. 109. 187. 347.
Emsgau 35.
England 3. 30. 37. 48. 54. 58. 68. 86. 90. 94—104. 106. 108—111. 123. 127f. 146. 171. 180. 203. 250. 278. 321. 324. 328. 330—332. 346f. 349. 351. 355. 380. 386. 392f. 439—442. 449. 462. 478. 509. 514. 516f. 535. 457. 573f.
Erdmann, oldenb. Reg.-R. 383.
Ernst August, König von Hannover 274f. 336. 355. 370. 392.
Ernst II., Herzog v. Coburg 391f.
„Erzherzog Johann", Dampffregatte 351. 353. 356f. 358. 370. 385. 390—392. vgl. „Germania".
Esens 53.
Esensham 40. 44.
Ewald, dän. General 102.
Falstaff 190.
Fedderwarden 138.
Fehrbellin 63. 72. 76.
Fencken 189.
Fettkamp 189. 265.
Fichte, J. G. 120. 224.
Fischer, Hannibal 387—391. 393f.
Fitger, Arthur 510.
Flandern 37. 48.
Flögeln 39.
Franken 15—18. 278.
Frankfurt a. M. 114. 120f. 131. 133. 148. 171. 182. 185. 215. 241. 341f. 345. 347 bis 349. 352. 371. 374. 386 bis 389.
„Frankfurt", Dampfkorvette 356. 358. 390.
„Frankfurter Zeitung" 552.
Frankreich, Franzosen 3. 22. 48. 68. 72f. 75f. 80. 83. 85. 87. 90f. 95—105. 107—113. 120. 123. 126f. 128. 156. 215. 341. 362. 380. 448. 458. 460. 473. 477f.
Franzius, Ludwig 520. 524 bis 526. 528. 545.
Freiburg 391.
Friedeburg 41—45.
Friedrich Barbarossa 27.
Friedrich der Große 249. 258.
Friedrich, Erzbisch. v. Bremen, später Friedrich III., König v. Dänemark 59. 64f.
Friedrich III., Deutscher Kaiser 511.
Friedrich Wilhelm, d. Große Kurfürst 63. 80.
Friedrich Wilhelm I. 2.
Friedrich Wilhelm IV. 350. 352.
Friedrich Wilhelm, Herzog v. Braunschweig-Oels 102.
Friedrichs, Lehrer 484.
Friedrichstadt 70.
Friesen, Friesland 15. 17. 20. 22. 25. 28—31. 33—36. 40 bis 46. 50f.
Fritze, Ältermann, Senator 144—147. 162. 172f. 178. 184—186. 188. 194. 206. 214. 239. 240f. 267. 275. 291. 309. 340. 391.
Fritze, W. A., & Co. 391. 440.
Fulton 127. 328.
Gabain, Ältermann 150.
v. Gagern, Heinrich 356. 387.
Gallien 14.
Ganges 94.
Garrels, Hinrich 239. 288. 292. 300. 343. 404. 406.
Gastein 352.
Gebhard, Stadtdirektor 497f. 563.
Geeste, Geestehafen 4. 11f. 15. 32. 39. 43. 58f. 61. 64f. 69. 77. 87. 93. 99. 106. 108. 110. 120. 132—134. 137. 144. 155. 157—163. 168. 174. 178f. 184. 186—189. 195. 199—201. 203—205. 207. 209. 216. 218. 229. 231. 240. 263. 269. 272—275. 300. 313—316. 318. 325. 331. 357f. 365—368. 370. 391. 394. 412f. 420. 434. 436. 443—446. 450—452. 464. 467f. 486. 540. 552. 572.
Geestemünde 4. 23. 39. 59. 70. 250. 269. 313—316. 357. 365f. 368. 392. 432. 434f. 437. 442—445. 448. 450 bis 452. 457f. 461—463. 465 bis 468. 474. 479. 500. 502. 506. 521. 529f. 533. 540f. 544. 549. 552—557. 561f. 564. 577. 579.
Geestendorf 4. 23. 36. 58. 60. 64. 81. 101. 110. 133. 147f. 152. 155. 158. 164. 196. 204. 215. 221. 246. 273. 286. 313.

315. 320f. 457f. 500. 502. 521.
Geesthelle 269. 357. 420. 446. 451. 466—468. 517. 544.
„Gefion", Segelfregatte 356. 370. 386.
Gentz, Friedrich 151.
Georg, Erzbischof v. Bremen 52.
Georg I., Kurf. v. Hannover 86.
Georg IV. v. England 161. 165. 183f. 192f. 203.
Georg V., König v. Hannover 381. 435.
„George Washington", Lloyddampfer 559. 572. 575. 581.
Gerhard II., Erzbischof v. Bremen 28. 32.
Gerhard, Rektor in Lehe 36.
Gerke, Geh. Oberbaurat 520.
Germanen 13f. 17.
„Germania", ehemal. deutsches Kriegsschiff 392. 440.
Gerolt Lübben 44.
Gerwal 15.
Gevekoht, J. C. 323. 325. 337. 341f.
Gibraltar 27.
Gildemeister, Carl Friedrich, Senator 140. 144. 147. 159. 162. 174. 178. 197. 206. 438.
Gildemeister, Otto 105. 122 bis 124. 140. 142. 211. 253. 256. 261. 263. 384. 397. 438f. 444. 446. 449. 463. 467f. 470f. 486f.
Gill, Frau Dr. s. Greuer.
Glasgow 514.
Gloystein, Anton 206.
Glückstadt 13. 58. 70. 79. 324. 329.
Godeffroy, Reeder 345.
Göcke, Prof. 560.
de Goede, Hinrich 81.
Goedecke Michels 41.
Goethe 4. 5. 6. 108. 120f. 246 bis 250.
Göttingen 150f. 161. 274. 435.
Golzwarden 40. 45.
Gotenburg 74.
Graffenthal 76.
Graupenmühle 271.
Greuer, Auguste, Schulleiterin 427. 508.
Greve, Carsten 460f.
Griebeling, Schulleiterin 287.
Griechenland 349. 352. 356.
Grimm, Brüder 120.
Gröning, Georg 105.
Gröning, Heinrich 143. 227.
Gröning, Wilh., Amtmann in Bhv. 359f. 370f. 376. 391. 393. 403. 405. 407. 416 bis 418. 430. 462. 489.
Grönland 92.
Großenhain 39.
Großensiel 136. 241. 243. 263.
„Großherzog v. Oldenburg", Dampfkorv. 356. 358. 390.
v. Grote, hann. Kriegskanzleidirektor 197.
Grüning, Wilh. 486.
Haase, Baurat in Hannover 404.
Habenhausen 63f.
Habsburg 58. 64.
Hadeln 17. 22. 24. 26. 36f. 39. 42. 68.
Hagedorn, Stadtbaurat 563. 569f. 580.
Hagemann, Stadtdirektor 563f.
Hagen 23. 77. 322. 445.
Haltermann, Amtsassessor in Lehe 186. 189f.
Haltermann, Reg.-Rat i. Stade 189f. 196.
Hamburg 13. 18f. 22. 24 bis 27. 30. 34. 37. 41. 43f. 48. 63. 75. 94. 96. 107—109. 111. 113. 126—128. 130f. 139. 142. 146. 148f. 172. 176. 215. 235. 259. 276. 278. 288. 305f. 308. 312. 316. 318. 320—322. 324. 328—330. 345. 347. 349. 355. 379. 381. 443f. 449. 464. 516. 520. 523—527. 529. 543. 559. 577.
Hamburg-Amerika-Linie 329. 440. 545. 559. 573. 581.
„Hamburg", Dampfkorvette 349. 353. 358. 390.
Hammelwarden 47.
v. Hammerstein, preuß. Minister 554.
Hanckes, Baurat 454. 477. 479f. 536.
Hannover 11f. 25. 63. 86. 89f. 93. 95—108. 113. 120. 125. 129f. 132—140. 146—205. 213. 215. 221f. 234. 237 bis 240. 260. 263f. 271—275. 285. 302. 310—317. 319 bis 323. 332—337. 344f. 349. 357. 362. 379. 381—383. 392—394. 420. 433—438. 442—451. 462—464. 467. 500. 519f. 523. 533. 543. 546f. 548. 552f. 579.
Hansa 36f. 45f.
„Hansa", Dampffregatte 351. 356. 358. 370. 390—392. 395. 440.
Harburg 444. 549. 553. 562.
Hardenberg, Graf 105f. 125.
Harlinger 33. 35.
Harduiksveld 209.
Hartley, engl. Ingenieur 332.
Hartmann, Stadtsekretär 415. 489.
Harwich 487.
Harzburg 464.
Hashagen 268. 402.
Havre 322. 329. 362. 439. 516.
Hechthausen 316.
Heckscher, Reichsminister 342.
Hederich, J. F. 343.
Heete 21. 44.
Hegel 108.
Heidenstadt und -schanze 17. 22.
Heine, Heinrich 381.
Heineken, Bausinspektor 520.
Heineken, Dr. C. A. L. 343.
Heineken, F. W., Senator 11. 143. 150. 161. 173. 176. 178. 181. 185—189. 194. 196. 198. 204. 206. 227. 244. 247. 274f. 285. 289. 291. 296f. 334f. 337. 340.
Heineken, Ph., Dr. med. 266.
Heinrich I., Deutscher König 22.
Heinrich IV., Kaiser 19.
Heinrich der Löwe 24.
Helgoland 41. 101. 132. 269. 344. 355. 461. 575.
Hellenberg, H. 375. 415. 418.

Hemmingstedt 50.
Heppens 474.
Herbart 120.
Herbst, Kastellan 462.
Hessen 95. 129. 132. 278. 353.
Heyermann, F. 375.
Higgen, Fritz 567.
Hildburghausen 215. 387.
Hildebold, Erzbischof v. Bremen 32.
Hildebrand, L., Direktor der Realschule 423. 507.
Hildesheim 182.
Hillert, Kapitän 240—243.
Hinterlangetheen 189.
Hobbie, amerik. Major 319. 321.
Höltje, Frl., Schulleiterin 287.
Hofer, Andreas 101.
Hohenstaufen 30.
Holland 13. 20. 31. 48. 53 bis 55. 58f. 63. 73. 75f. 79. 83. 95. 99. 101f. 119. 131. 184f. 206f. 209. 217. 320. 331f. 344. 380. 523. 573.
Holssel 39.
Holstein 58f. 103. 259.
Holthaus, Friedr. 486.
Hoppe, schwed. Kapitän 83.
Hoppenstedt, hann. Kab.-Rat 160.
Horn, schwed. Gouverneur 66. 78.
Horn, Senator 121. 144. 150. 172. 185.
Horn, Gemeinde 304.
Hotow, Frl., Schulleiterin 287.
Hoya 32. 126.
Hudson 127.
„Hudson", Lloyddampfer 475.
Hull 139.
v. Humboldt, A. 325.
v. Humboldt, W. 125.
Hunte 47.
Huntemann, Maler 292.
Husseke Hayen 40.
Ihlder, Hilderich 415. 418f.
Iken, Justus Friedr. W. 206.
Iken, Senator 340. 371.
Ilienworth 23.
Imhoff, Frl., Schulleiterin 426.
„Imperator", Hapagdampfer 559.
Imsum 2. 23. 544. 550.
Im Winzel 189.
Indien 48. 96. 104. 126.
Indogermanen 13.
Island 25.
Italien 95. 121. 458.
Ittig, Schulvorsteher 423.
Jade 20f. 37. 41. 44. 65. 347f. 382. 435.
„Jade", preuß. Kriegsschiff 462.
Jäger, Stadtrat 569.
Jantzen, Wirt 205. 209. 218. 240.
Jedutenberg 22.
Jena 99f. 119—121.
Jérome, König v. Westfalen 101—103.
Jever 35. 40.
Jochmus, Baron, Minister 352.
Johann, Erzherzog, Reichsverweser 341. 352. 355. 357.
Johann Rhode, Erzbischof v. Bremen 49.
Johann Slamstorp, Erzbischof v. Bremen 42f.
Johannsson 76.
Johann von Oldenburg 55.
Jordan, preuß. Geh.-Rat 471.
Jordan, Wilhelm 352. 387.
Jürgens, Wirt 239.
Kadelburg, Gustav 486.
„Kaiser Wilhelm d. Große", Lloyddampfer 538. 558. 575.
„Kaiser Wilhelm II.", Lloyddampfer 558. 575.
Kaiser-Wilhelm-Kanal 543. 573.
Kanton 95.
v. Kapff, Ältermann 134.
Karl d. Große 15—18. 20. 29. 87.
Karl V., Kaiser 52.
Karl X. Gustav, König v. Schweden 62.
Karl XI, König v. Schweden 65—67. 73—75. 82—84.
Karl XII., König v. Schweden 84—86.
Karlsburg, Karlstadt 1. 12. 64 bis 88. 91. 101—104. 106f. 110f. 186f. 196. 205. 218. 225. 235. 308.
Karlsruhe 2.
„Karlsruhe", kl. Kreuzer 575.
Kassel, Carl Philipp 95.
Kaufmann, Oskar, Architekt 569.
Kehdingen 26.
Kenckel, D. H. 239.
Kentish Knock 487.
Kerst, Generalsekretär 352.
Kettner, Reg.-Baumeist. a. D. 580.
Kiel 406. 537.
Kielmannsegge, Graf, hann. Gesandter in London 450.
„Kladderadatsch" 554.
Kleihe, schwed. Präs. in Stade 67.
Knyphausen 96.
Knochenhauer, Ph. H. 81.
Koch, Anton, Fr., Schulleiter 427. 564.
Koch, Erich, Stadtdirektor 427. 564. 569.
Köhlen 39.
Köln 13. 18f. 63. 131.
„König Ernst August", Dampfkorvette 356. 358. 370. 385. 390. 392.
Königgrätz 463.
König, Kapitän 576.
Königsmark, schwed. Gouverneur 66.
Köper, J. 503f.
Kottmeier, Dr. 343f.
Kroaten 461.
„KronprinzWilhelm", Lloyddampfer 558. 575.
„Kronprinzessin Cecilie", Lloyddampfer 558. 575.
Kropp, Diedrich, Bildhauer 510.
Krüder-Brunnen 571.
Krüger, hans. Gesandter 534.
Kührstedt 23.
Kuhlmann, H. 485.
Kuhlenkampff, Gustav 325.
Kulenkamp, Amtmann in Vegesack 373.
Kulenkampff, Senator 247.
„Lahn", Lloyddampfer 515. 535.
Lamstedt 316.
Lange, Joh., Werft 127. 264. 269f. 273f. 300. 314. 317. 328. 402. 477. 517.

Langen 17. 36. 501. 504. 564.
Langetheen 189.
Langlütjensand 468.
Langwedel 30. 38.
Lauenburg 103. 577.
Lehe 4. 12. 22f. 36. 43. 47. 50f. 53. 55. 59. 61—66. 69. 77. 79. 81. 83. 90f. 93. 95. 99 bis 103. 106—111. 134. 148. 158. 162. 164. 186. 189 bis 191. 195f. 201. 209. 220 bis 222. 246. 270f. 273. 286. 302. 309. 315. 320. 341. 344. 368. 389. 402. 406. 457f. 462. 464. 467. 471—474. 481. 500, 502—504. 521. 529. 543. 546—557. 561f. 564. 574. 577. 579.
Lehmkuhl, Stadtverordnetenvorsteher 569.
Leipzig 111. 131. 460.
Lemwerder 33.
v. Lenthe, hann. Minister 166.
Lesum 16. 33. 47. 106. 132. 159. 173. 179. 263.
Leuderich, Bischof v. Bremen 19.
Leyden 120.
Liene 20f.
Lienen 47.
Likedeeler s. Vitalienbrüder.
Lilienthal 157. 203.
van Limbeck, holl. Unternehmer 209.
van Limbeck, Schleusenmeister 292. 453.
Lindner 128.
Lion, Dr., Karl Justus 423.
Lippe 125. 388.
Lissabon 27. 48. 91. 323.
List, Friedrich 125. 147. 254.
Liverpool 127. 241. 322. 332. 343. 351. 370. 445.
Lockfleth 20f.
Löning, Senator 144. 178. 206. 240.
Löschner, Architekt 426. 429. 481. 483.
Lohmann, Joh. G. 514—516. 543.
London 54. 96. 127. 132. 160. 162f. 166—168. 170f. 177. 180f. 188. 204. 317. 390. 551. 557.
„Loreley", preuß. Kriegsschiff 462.
Loschen, Simon, Architekt 404f. 446.
Loxstedt 23.
Ludwig d. Fromme 18f.
Ludwig XIV. 73.
Ludwigsburg 2.
Ludwigslust 2.
Lübbe Onneken 40f.
Lübeck 27. 37. 41. 45. 48. 103. 123. 131. 497. 526. 581.
„Lübeck", Dampfkorvette 349. 353. 358. 390.
Lueder, W., Kaufmann 287. 292. 306.
Lürmann, Theodor 206.
Lunéville 105.
Lune 186.
Luneberg 38.
„Lusitania", engl. Dampfer 256.
Luther 52. 510.
Lutter am Barenberg 58.
Luytges, Kapitän 186.
Made 21.
Magdeburg 131.
Mallet, Pastor 307. 406.
v. Maltitz 282.
Mandelsloh 38.
Mann, A. Dudley, amerik. Konsul 323. 331.
Mannheim 131.
v. Manteuffel, preuß. Ministerpräsident 382.
Marcus, Senator 549.
Marschall v. Bieberstein 534.
Marseille 27. 62. 89.
v. Martens, hann. Kab.-Rat 125.
Mathy, Carl 353. 356.
Mattfeldt, Henning 75.
Matthiesen, Einnehmer in Lehe 84.
Meckelstedt 39.
Mecklenburg 58. 259. 469.
Meerkirchen 20.
Mehrtens, Carsten 205. 209. 239f. 288.
Meier, Diedrich, Bürgermeister 372. 437.
Meier, H. H. 259f. 324. 332. 342. 356. 372. 440. 442. 444. 463—466. 480. 514f. 538. 544.
Meier, Senator 372.
Melle, Joh. 66. 74—76. 78 bis 80. 82f.
Mellumplate 20. 44.
Merckel, Pastor 307. 406.
Metternich 125. 151.
Metz 478.
Mexiko 259. 324.
Meyer, Bürgermeister in Bremen 107.
Meyer, Joh. Gottfried 206.
Meyer, Dr. Nikolaus 246f. 249.
Meyers Leyde 474. 513.
Meyn, Claus 485.
Mewius, schwed. Oberstl. 81.
Minden 246. 345.
Misselwarden 23.
Mittellandkanal 543.
Mittheiler an der Unterweser 459.
Mölln 577.
Möser, Justus 94.
Mohr, Direktor d. Gymn. 507.
Moltke 474.
Monsilienburg 22.
Morgenstern, Schloß 50.
„Mosel", Lloyddampfer 488.
Mosengel, Baurat 186—188. 196. 199. 221. 274. 313f.
Moskau 91.
Müller, Heinrich, Architekt 361.
Müller, Kapitän 107.
München 391.
Münchhausen, Baron, hann. Minister 379.
Münden 60. 129.
Münster 76—80.
Münster, Graf, hann. Minister 113. 157. 162—164. 168. 171. 181. 188f. 192. 196. 198. 201. 240.
Napoleon I. 3. 56. 64. 87. 91. 96—105. 108—111. 113. 120. 124.
Napoleon III. 460.
Nationalverein 459f.
Nenndorf, Bad 473.
Nesse 275.
Neubourg, hann. Legationsrat 382.

Neuenkirchen 47. 61 f. 90. 97. 316. 407.
Neuenlande 147. 159. 179. 186. 202.
Neuenwalde 39.
Neuhaus a. d. Oste 85. 140.
Neumann, holl. Unternehmer 209.
Neuwerk 44.
New Orleans 476.
New York 321. 323. 325. 351. 392. 441 f. 514—516. 538. 573. 581.
Niederlande s. Holland.
Niemeyer, Oberdeichgräfe 134.
Nienburg, Oberdeichgräfe 520.
Nienburg (Weser) 163. 171.
Nonnen, Brgm. 11. 143. 147. 212.
Norddeutscher Bund 463. 466. 469. 526.
Norddeutscher Lloyd 256 f. 260. 298. 350. 397. 439 bis 444. 461. 471. 474—477. 513—518. 525. 531—533. 537 f. 542—546. 555. 558 f. 570—574. 581. 583.
Norden 35.
Nordenham 21. 93. 315. 442 f. 531 f. 557.
Norderney 548.
Nordpol 25, s. Sachreg.
Nordsee-Zeitung 459.
Nordwestdeutsche Ztg. 459.
Normannen 19. 22.
Norwegen 26 f. 29 f. 37.
Nostiz und Jänkendorf, Baron, sächs. Bundestagsges. 385. 393.
Notvogel, Joh. Thomas 80.
Nürnberg 30.
Nymwegen 79.
Ocean Steam Navigation Company 255 f. 324—333. 338. 439 f.
Ochtum 51. 140.
Odessa 331.
Öhr, Claus 75. 80. 82. 84.
Oelrichs, Frau Konsul 570.
Österreich 97. 100. 101 f. 151. 175. 259. 321 f. 350. 353. 357 f. 380 f. 386. 392. 448. 461 f.
Ohio 214.
Oldenburg 11 f. 16. 32. 38 bis 42. 45. 47. 49—51. 54—57. 61—65. 79. 86. 89. 92 f. 97 f. 107. 129 f. 132 f. 136—141. 147—149. 152 f. 155—158. 161. 164—166. 170. 174. 176. 178. 192 f. 196 f. 213. 245. 249. 260. 273. 300. 319 bis 321. 348. 351. 356 f. 359. 380. 382. 387. 435. 437. 440. 468 f. 512. 517. 520. 532. 550. 556. 572. 577. 584.
Ompteda, hann. Minister 160 f. 165.
Oslebshausen 316.
Osnabrück 16. 59. 316. 563.
Ostasien 516 f. 558 f. 581.
Oste 26. 140.
v. d. Osten 21.
Osterholz 26.
Ostermeyer, Amtmann in Lehe 365.
Osterstade 35. 53.
Ostfriesland 16. 33 f. 47. 51. 53. 104. 359.
Ostpreußen 25. 321.
Ostringer 35.
Ottersberg 157.
Otto d. Große 22.
Pagels, J. H. 571.
Pajeken, C. A. 343.
Pallada, W., holl. Unternehmer 209.
Palmerston, Lady 449.
Palmerston, Lord 250.
Panamakanal 194. 246 f.
Panduren 461.
Pankoke 217.
Pape, Polizeidragoner 273.
Papenburg 96.
Paris 104 f. 114. 124. 126. 340. 464.
Paul Friedrich August, Großherzog v. Oldenburg 380. 388.
Pauli, Brgm. 546. 547.
Paulskloster 23.
Pavenstedt, Senator 144. 172 f. 179.
Payne 280.
Peking 545.
Petermann, Aug. 474.
Pfeffer, Ingenieur 504.
Philippi, Rechtsanwalt 286. 292. 339. 414.
v. Philippsborn, preuß. Min.-Rat 466.
Pipinsburg 22.
Plate, Geo, Präs. d. Nordd. Lloyd 543.
Plinius 14. 21.
Plump, Frau, Schulleiterin 426 f.
Pohl, Polizeikommissar 492.
Polen 62. 86.
Pommern 58. 80.
Poppe, Carl, Architekt 306.
Portugal 78.
Postels, Frl., Schulleiterin 426.
Pralle, Schulleiter 287. 300. 403. 423.
Preußen 89. 97—101. 106. 109. 140. 156. 172. 175. 321 324 f. 344. 349 f. 356. 379. 381—384. 386 f. 435. 438. 441. 459. 461—475. 478. 492. 500. 512. 517. 520. 533 bis 536. 541 f. 544. 546 bis 551. 553—557. 572. 578.
„Prinz Eitel Friedrich", Lloyddampfer 575.
Probst, Bankhaus 271.
Propst, Joh. Daniel, Hafenmeister 277.
Provinzial-Zeitung 522.
Quakenbrück 563.
„Radetzky", österreichisches Kriegsschiff 461.
Rahe, Wilh., Lehrer, Schulvorsteher 422 f.
Rathjen, Joh. 473.
Ratjen, D., Lotse 238.
Rauers, Friedrich 259.
Rechtenfleth 23.
Rehberg, hann. Kab.-Rat 154.
Reinhard, Karl Fr., franz. Gesandter 104.
Reinhold, Prof. in Jena 120.
Rekum 29.
Rendsburg 385.
Reval 37.
Rhein 12—15. 22. 27. 97. 131. 146. 174. 185. 316. 543.
„Rhein", Lloyddampfer 580.
Rheinbayern 278.

Ribbentropp, Richter in Lehe 100. 108.
Rickeweg, Johann 109.
Rickmers, R. C. 269. 292. 402. 503. 506. 517. 549.
v. Riegen, Heinrich 487.
Riemenschneider, Steuererheber 415.
Ringstedt 39.
Rist, J. E., schwed. Amtmann in Bremervörde 84.
Ritterhude 38.
Ritzebüttel 41. 68.
Roberts, Michael, Wwe. 503.
Rodenburg, F. 239.
Rodenkirchen 40.
Rodewald, Friedrich, Ältermann 135—137. 144. 172. 178. 204. 206. 239. 241 bis 243.
Römer 14f. 20.
Rönnebeck 349.
Roessingh u. Mummy 390.
Rohde, Wilhelmine 121.
van Ronzelen, Baurat 185 bis 189. 195. 206f. 210f. 216 bis 219. 222f. 228. 232. 234f. 237. 239f. 242. 277. 306 bis 308. 314. 331f. 336. 344. 347. 363—365. 405. 413. 446f. 477. 583.
Roon, Kriegsminister 472. 474.
Rose, hann. Kab.-Rat 154 bis 163. 165—169. 171. 173. 177—182. 189. 194—199. 202. 204. 206f. 215f. 221. 238. 273. 286. 499.
Roter Sand 44.
Rotterdam 322. 443.
Rudloff, Baurat 536.
Rudolf v. Habsburg 33.
Rücker, hans. Gesandter in London 449f.
Rückert 120.
Rüstringen 15. 17. 21. 28. 30. 33—36.
Ruperti, Pastor 407.
Rußland 87. 97f. 100. 108f. 111. 318. 341.
Sachsen (Staat) 131. 249. 321. 353.
Sachsen (Stamm) 15—18. 22.
Sachsen-Lauenburg 39. 50.
Sägelken, Schulleiter 287.
Samland 25.
Sandstedt 136.
St. Cyr, franz. General 110.
St. Magnus 392.
St. Thomas 94.
Sarazenen 27.
v. Schele, hann. Ministerpräsident 381. 393f.
Schenkendorf 120.
Schichau-Werft 572.
Schiffdorf 23. 36. 501.
Schiller 120f. 249. 460.
Schlegel, Fr. 120.
Schlesien 96. 131.
Schleswig 25, 58f.
Schleswig-Holstein 64. 86. 343f. 355f. 461.
Schmidt, J. L. 316f. 338.
Schnibbe, Fährpächter 270.
Schönebeck 38.
Schönian, Reg.-Rat in Lehe 466.
Schomer, hann. Oberst 449.
Schröder, Friedr. 126. 222.
Schröder, Herm. 101.
Schröder, Vizeadmiral 575.
Schultz, Amtm. in Bhv. 430. 489. 492.
v. Schulte, hann. Wasserbaudirektor 186—189.
Schumacher, Herm., Nationalökonom 577.
Schumacher, H. A. 410.
Schumacher, Senator 410. 419. 484.
Schwaben 278.
„Schwarzenberg", österrreich. Kriegsschiff 461.
Schweden 2. 18. 25. 38. 56. 59 bis 87. 90f. 104. 111f. 119. 156. 159. 547.
Schweitzer, Baukondukt. 454.
Schweiz 33. 53. 95. 121.
Schweyburg 92.
Schwiefert, Musikdirektor 485.
Schwoon, Melchior 293. 339. 343. 347. 372f. 375. 404. 406. 418f. 433. 503f.
Sebaldsbrück 464.
Sedan 478.
Seebeck, G., Werft 517. 549.
Sellstedt 23.
„Seydlitz", Lloyddampf. 581.
Shakespeare 570.
Shenandoah, amerik. Schiff 279.
Sibet Papinga 45.
Siebs, Eide 309.
Siegismund, deutscher König 44—46.
Sievern 17. 504.
Sizilien 27.
Skagen, Kap 65.
Slawen 17. 25.
Sloman, Reeder 345. 516.
Smidt, Heinrich 114—116. 161. 197. 211f. 235. 264. 267—269. 280. 287. 312. 522.
Smidt, Hermann 161.
Smidt, Joh., Prediger 119f. 122.
Smidt, Bürgermeister 11f. 52. 54. 57. 60. 87. 91. 98f. 106. 113—126. 128—133. 135. 140. 143—209. 214—218. 220f. 224—227. 235. 237 bis 239. 241f. 245f. 248f. 253. 259f. 262f. 265. 273f. 285f. 289—292. 294. 299 bis 302. 304. 305. 307. 309. 311—313. 315. 319f. 325. 327f. 334—336. 341f. 347. 367. 379f. 387—389. 393 bis 395. 397. 406. 410. 433. 437—439. 458. 477. 486f. 499f. 510. 519. 522—524. 544. 546. 555. 571. 584.
Southampton 326. 329. 488. 515. 531.
Spaden 474. 501.
Spanien 54. 58.
Speckenbüttel 502. 552.
Spee, Graf 581.
Stade 13. 24. 26. 66f. 70. 72f. 75—78. 82—85. 107. 130. 135. 189. 344. 562.
Stadland 40. 41. 45. 47. 50f.
Stahlhof 54.
Stamm, Bauinsp. 232. 234.
Stedinger 31—33.
Stein, Freiherr v. 112. 125.
Stein, Werner, Bildhauer 487.
Steineshoff, Kapitän 357.
Stettin 2.
Stettiner „Vulkan" 515. 538.
Stinteburg 43. 58.
Stockholm 40. 66. 73. 75.

Störtebecker 34. 41.
Stotel 2. 23. 35. 38f. 47. 76f.
v. Strahlenheim, hann. Kabinettsrat 171.
Strohauser Plate 92. 245.
Stubben 445.
v. Suden, oldenb. Regierungsrat 158.
Südamerika 94. 113. 131. 146. 153. 246. 301. 528. 581.
Suezkanal 247.
„Susquehana", amerik. Dampfer 580.
Swets, F., holl. Unternehmer 209f. 216f.
Swinemünde 2.
Tacitus 14. 285.
Talleyrand (v. Bremen) 380.
Tannenberg 46.
Tecklenborg, Franz 269. 479.
Tecklenborg, J. C. 418.
Tecklenborg, Werft 269. 315. 393. 402. 418. 517. 549.
Tegethoff, Admiral 461.
Terschelling 351.
Tetens 107.
Tettenborn, russ. General 109. 111f.
Teufelsmoor 26.
Thedinghausen 38.
Theeland 468.
Thomas, W. K. 488.
Thorade, A. W. 573.
Thüringen 132.
Thulesius, J. D., Amtmann in Bhv. 264f. 269. 276. 278 bis 280. 285f. 291. 293. 296f. 302. 305. 308. 338. 340f. 356. 359. 403. 413. 430.
Thulesius, Amtsassessor in Bhv. 430.
Thurn und Taxis 319.
Tidemann, Arnold, Bürgermeister 130.
Tidemann, Ältermann 150.
Tieck, J. C. 339. 375. 404. 415.
Tilsit 101.
Tilly 58.
Timme, Major 81.
Timmersloh 180.
Tirol 101. 322.
Tönning 96. 478.
v. Treitschke, Heinrich 126. 260.
Triest 441.
Trutbert 23.
Türken 52.
Ülzen 316.
Ulrichs, P. H. 292. 305. 343. 372. 404. 473.
Ulrichs Werft 346. 402. 517.
Ungarn 22.
„United States", amerik. Dampfer 345. 351. 356.
Upstallsbom 36.
Utrecht 209.
v. Vangerow, Leopold 414f. 417—419. 483f. 489. 496f.
Varel 96. 104.
Vasmer, Bäcker 292.
„Vaterland", Hapagdampfer 559. 573. 583.
Vaupel, J. 485.
Vegesack 33. 55. 58. 61. 92. 121. 132. 136. 155f. 159. 167. 169f. 172. 177. 208. 213. 215. 264. 269. 289. 294. 297. 301. 304. 316f. 346. 356. 358. 371. 373f. 390. 444f. 518f. 545f. 578.
Venedig 61.
Verden 18. 30. 59. 84. 86. 140. 163.
Verdi 485.
Vereinigte Staaten v. Amerika 91. 94. 96. 113. 259. 310. 319. 320. 321—337. 344. 351. 362. 371. 380. 386. 393. 422. 426. 439f. 461. 469. 580.
Verenmoor 180.
Vieland 35f. 42. 77.
Viktoria, Königin v. England 274.
Vitalienbrüder 34. 40f. 44. 54.
Vogel v. Falkenstein, General 478.
Volksblatt an der Weser 459.
Wagner, Advokat 106—108. 132. 312. 315. 500.
Wagner, Richard 485.
Waldeck 125.
Wallenstein 58.
Wanfried 249.
Wangerland 40.
Wangerooge 56. 138.
Warfleth 32.
Washington 323f.
„Washington", amerik. Dampfer 256. 310. 326—329. 333. 345. 397. 442.
Weber, C. 375.
Weddewarden 2. 23. 35. 50. 101. 501. 544. 551. 584.
Wedemeyer, hann. Geh. Kriegsrat 334—337. 365.
Wehlacker 315. 357. 435. 466 bis 468. 544.
Weichsel 37.
Weimar 4.
Wellen 22.
Wencke, Friedr. 269f. 292. 402. 517.
Wendt, J.W., Kapit. 147. 317f.
Werra 249f.
Wesel 103.
Weser s. Sachreg.
Weseracker 189.
Wesermünde 500f. 577. 584.
Weser-Zeitung 299. 307. 318. 326. 343. 350. 355. 384f. 397. 416. 447. 469. 476. 486.
Westerbeverstedt 23.
Westerweser 21.
Westfalen 27. 34. 132.
Westfalen, Königreich 101 bis 103.
Westindien 126f. 476.
Weymann, H. 375. 419. 459f.
Widukind 15.
Wiegand, Heinrich, Generaldirektor d. Nordd. Lloyd 543. 545f. 548.
Wien 114. 125f. 137.
Wigmodi 15—17. 23.
Wieland 120. 161.
Wikinger 19. 22.
Wildeshausen 38.
Wilhelm I., König v. Preußen 458. 571. 574f.
Wilhelm II. 533. 545f.
Wilhelmi, Ältermann 150.
Wilhelm Tell 33. 121.
Wilhelmshaven 4. 7. 21. 28. 250. 347f. 436. 474. 537, s. auch Jade.
Willehad 15. 18. 23. 29.
Willerich 18.
Witte, Carl 206.
Witteborg 29f. 32.
Wittmund 53.
Wodehouse, Lord 449f.

Wöhlken, A. 292. 343.
Woermann-Linie 516.
Wörpe 157. 199—203.
Wolf, Theodor, Pastor 406f. 416f. 510.
Wollingst 275.
Woltemas, Musikdirektor 485.
Wrangel, General 344.
Wremen 101. 186. 326. 348.
Wührden 35f. 39. 42. 47. 51. 156
Wümme 550.
Württemberg 128. 381. 385.
Wulsdorf 22f. 36. 50. 482. 489. 500. 552. 584.
Wunnenberg, Frl., Schulleiterin 508.
Wursten 21. 23. 35f. 39. 43. 50f. 61. 68. 80f. 109f.
Wurster Watt 62.
Wyneken, Richter in Lehe 84.
York, Herzog von 199.
„Zeppelin", Lloyddampfer 576.
Zürich 121.

SACHREGISTER

Abwässerung s. Kanalisation.
Alter Hafen: 275f.
  Bau 216—231.
  Erweiterung 447.
  Spülung 230f. 277.
  Vgl. Fischerei.
Amtsgericht 433. 492.
Antoniflut s. Sturmfluten.
Armenwesen 288. 427—429. 577.
  Vgl. Wohlfahrtspflege.
Ausstellung an der Unterweser 572.
Auswandererhaus 279. 360 bis 362. 407. 425. 482. 502. 505.
Auswanderung 127. 259. 277 bis 284. 360. 476. 525.
Bahnhof 368f. 434f. 445f. 464. 552. 562.
Bauplätze, Ausgabe 235—239. 295. 358. 454. 511f. 539.
Befestigungen: 462—470.
  Fort Wilhelm 272. 275. 334. 345. 366. 392. 434. 450f. 462. 468. 472. 477.
  Dockbatterie 348f. 367. 402. 448. 470. 477.
  Turmfort 448—451. 461.
Bevölkerungszunahme 268. 358. 456—458. 511. 572.
Blockade 98. 343f. 359. 461. 478.
Brandlöschanstalten s. Feuerwehr.
Bremerhaven:
  Name 169. 182.
  Schreibung 284.
  Verhältnis zu Bremen 172. 213. 284. 294. 417—419. 430—432. 521—526.
Bremisches Amt (Amtshaus) 209. 228. 239f. 267. 453. 580.
Columbuskaje 537. 583f.
Dampfschiffahrt:
  Unterweser 126. 263f. 326.
  Transatlantische 322—330. 434. 443. Vgl. Nordd. Lloyd.
Deiche:
  in den Marschen 20—22.
  in Bremerhaven 219f. 333f. 447. 473. 477. 481. 535. Vgl. Geestedeich.
Denkmäler 571. Vgl. Smidtdenkmal.
Dockbatterie s. Befestigungen.
Dominium Visurgis 11—13. 26. 36. 38. 41. 45. 56. 79. 88. 115f. 145. Vgl. Weser.
Eisenbahn 146. 171f. 174. 195. 202. 213. 254. 298. 310 bis 313. 362. 368f. 420. 434. 444—447. 464f. 552. 562.
Elektrizitätswerk 564.
Elsflether Zoll s. Zoll.
Fähre s. Geestefähre.
Feuerwehr 290. 339. 564f.
Fischerei 155. 501. 540—542. 549. 565. 567. 579.
  Fischereiklausel 549f. 553. 555—557.
Flaggen:
  schwarz-rot-goldene Handelsflagge 343f.
  Kriegsflagge von 1848 350. 355. 358.
  schwarz-weiß-rote Handelsflagge 469.
Flugplatz 583.
Flurnamen 189.
Flotte s. Kriegsflotte.
Freigebiet 451. 473.
Friedhof 452. 464. 471. 481.
Friedrichsruh 564.
Fundamentierung von Bauten 270.
Gasanstalt 414. 419. 452. 560f.
Gebietserweiterungen in Bhv. s. Tabelle II S. 597.
Geeste, Frage der Hoheit 179. 273f. 314f. 464f. 467.
  Ufermauern 368.
Geestebrücke 205. 218. 365 bis 367. 432. 434. 530. 562.
Geestedeich 134f. 190. 201. 204f. 209. 218—220. 232. 234. 240. 268. 402. 413.
Geestefähre 205. 234. 239f. 315. 367f. 435.
Gemeindeverfassung s. Stadtverfassung.
Grundstückspreise 189—192. 433. 472f. 535.
Grundzins 236f. 293. 295. 490f.
Häfen s. Alter, Neuer, Kaiser-, Holzhafen.
Hafenmeister s. Deetjen, Propst (Namenreg.).
Hafenpläne an der Weser und Jade:
  bremische 104f. 133.
  dänische 59f.
  französische 108f.
  hannoversche 105—108. 133—135. 313—316. 434f. 442—445.
  oldenburgische 56f. 92f. 138f. Vgl. Nordenham.
  preußische 382. 435. Vgl. Wilhelmshaven.
  schwedische 63—88.
Handel, bremischer 24. 26f. 29. 37. 91—96. 113. 126 bis 129. 131f. 146. 153. 176. 245f. 253f. 257—260. 322 bis 324. 330. 397. 422. 439. 471. 479. 542f.

Hannover, Konflikte mit Bremen 271—274. 333—337. 364—369. 433—450.
Hansa 36f. 40f. 45—49. 54. 58.
Haushaltspläne, städtische 409 bis 412. 414. 563.
Hochseefischerei s. Fischerei.
Holzhafen, alter 219. 276. 402. 452.
Industrieklausel 549f. 553. 556f.
Jahrmarkt 339. 409.
St. Josefshospital 482. 563.
Kaiserdock I 534. 537.
Kaiserdock II 559. 572.
Kaiserhafen I 468. 478—481. 518.
Kaiserhafen, Erweiterung 530 bis 538.
Kaiserhafen II u. III 559. 582f.
Kanalisation 339. 403. 412 bis 414. 454. 572.
Kanalpläne 106. 109. 132. 140. 213. 519. 543.
Karlsburg-Brauerei 279.
Kinderhort 511.
Kirchliche Verhältnisse:
Unierte Kirche 299. 302 bis 309. 403—406. 481. 509—511.
Luther. Kirche 406—408.
Katholische Kirche 408.
Methodisten-Kirche 509.
Verhältnis zu Lehe 190. 286. 302f. 309. 406. 464. 471. 481.
Kochhäuser 276.
Krankenhaus 482. 502f.
Kriegsflotte:
ehemalige Reichsflotte 345 bis 358. 378—396. 458.
kaiserliche Marine 533f. 537. 555. 575.
Kunsthalle 570.
Lastenausgleich 548f.
Leuchttürme:
auf dem Hohen Weg 185. 446f.
auf dem Roten Sand 512f. 528.
auf Eversand, Meyers Leyde und Solthörn 513.
Lloydhalle, alte 456.
Lloydhalle, neue 537.
Lloyddock 471. 476f.
Lotsenhaus 580.
Lotsenwesen 136. 276f.
Marienbad 511.
Markt s. Straßen.
Marzellusflut s. Sturmfluten.
Militärhoheit, hann. 170. 180. 271f. 448. 463f.
Mühle 268. 402.
Mole an der Geestemündung 231. 572.
Museum 505f. 563. 567.
Musikleben 485. 567.
Nachtwächterwesen 290. 339. 410.
Neuer Hafen 541f.
Bau 331—337. 362—371.
Erweiterungen 447. 452. 477.
Naturalverpflegungsstation 510.
Nordpolexpeditionen 25. 474.
Petroleumhandel 471. 478. 532.
Pfarrhäuser:
uniertes 425.
lutherisches 407.
Plätze s. Straßen und Plätze.
Polizei 373f. 376. 495.
Polizeidragoner 208. 217. 262. 273. 291. 343.
Post 202. 318—322. 432. 563.
Puttkuhle 232. 234. 358. 402. 412—414. 432.
Quarantäne 137. 147f. 186. 202. 272. 543.
Rekognitionsgebühr 293.
Reederei, Entwicklung der bremischen 256f. 597.
Reichsfreiheit Bremens 25f. 56. 61—63. 89f. 112—114.
Rezeptionsgebühren 290. 339. 377. 412. 414. 470.
Schiffsbau s. Werften.
Schiffsgrößen 48. 95. 255 bis 257. 259. 514. 519. 542.
Schiffsverkehr in Bremerhaven 263. 479. 598.
Schirmdeich s. Geestedeich.
Schlachthof 564.
Schleusen:
des Alten Hafens 229—231.
des Neuen Hafens 331f. 370f.
Kleine Kaiserschleuse 480f. 531.
Große Kaiserschleuse 535 bis 538.
Nordschleuse 543f. 572. 583.
Schlickwatt s. Watt.
Schraubendampfer 327. 331. 387.
Schulwesen 286f. 402f. 422 bis 427. 456. 483. 505—508. 563. 577f.
Schulzuschuß, staatlicher 423. 425. 508f.
Seemannsheim 511.
Seezeichen 43. 44. 92.
„Shenandoah", Untergang 279f.
Smidtdenkmal 410. 487.
Smidtfeiern 299f. 486.
Sonntagsgelder 288. 302f. 307f. 404. 509.
Soziale Fürsorge 510f. Vgl. Wohlfahrtspflege.
Sparkassengebäude 562f.
Stadtbibliothek 506. 563. 567.
Stadtdirektoren 493f. 563f.
Stadterweiterungen 295. 432. 453f. 560.
Stadthalle 580.
Stadthaus 402. 410. 504—506.
Stadtsekretär 415. 489. 505.
Stadtverfassungen:
Vorläufige Gemeindeordnung von 1837 289—297. 338—341.
Stadtverfassung von 1851 371—378. 419. 430.
Stadtverfassung von 1879 490. 492—495.
Stadtverfassung von 1922 578f.
Steuern 296f. 339. 409. 411f. 413. 423. 470. 553f. 565f. 577.
Strandhalle 563.
Straßen und Plätze in Bhv.:
Am Hafen 234. 239. 266f. 293. 393. 401. 530.
Ankerstr. 234. 453. 507. 510.
Baumstr. 427. 453.
Bismarckstr. 507. 561.
Bogenstr. 189. 420. 481. 512.

Bremer Str. 473. 535. 560.
Bürgermeister-Smidt-Str. 228. 232. 234. 239. 265. 295. 401. 425. 500. 510. 530. 561f.
Cäcilienplatz 561. 563. 572.
Deichstr. 134. 232. 432. 454. 501. 512.
Deutsche Str. 579.
Fährstr. 234. 237. 266. 402. 407. 411. 413. 485.
Gasstr. 454.
Geeststr. 204. 239.
Grabenstr. 232. 237. 266.
Grenzstr. 222. 454. 508.
Grüne Str. 304. 309. 401. 408. 421. 424—427. 453.
Hafenstr. 239. 266f.
Hanckesstr. 453.
Hannastr. 134. 219. 402. 451.
Hansastr. 534.
Hardenbergstr. 534.
Hospitalstr. 473.
Jacobstr. 189. 453ff.
Kaiserstr. 432. 456. 512. 539.
Karlsburg 237. 265. 360f. 402. 413. 453.
Keilstr. 134. 266. 276. 295. 358. 401. 413f. 432f. 435. 456.
Kirchenplatz 266. 296. 300. 303—308. 402. 422. 425. 431f.
Kirchenstr. 232. 237. 271. 293. 295. 303. 413f.
Kronprinzenstr. 451.
Kurze Str. 234. 265.
Lange Str. 234f. 239. 265.
Leher Chaussee 402. 453.
Leher Str. s. Bürgermeister-Smidt-Str.
Lloydstr. 189. 219. 425. 454f. 501. 512. 571.
Marktplatz 234. 237. 239. 270. 296. 300. 339. 411. 431.
Marktstr. 234. 237. 239. 266. 304.
Mittelstr. 204. 234. 266f. 402. 413.
Mühlenstr. 187. 189. 268. 401. 413. 425.
Osterstr. 235. 266. 269. 286f.
Poststr. 234. 237. 321. 361. 402. 413. 432. 501. 512.
Querstr. 219. 222. 402.
Rampenstr. 268. 453. 482.
Rickmersstr. 534. 539. 542f. 548. 553.
Rutenbergstr. 451.
Schifferstr. 234. 420. 481. 501. 510f.
Schleusenstr. 539.
Schmale Str. 429. 453.
Siegesplatz 134. 205. 222.
Sielstr. 425. 454.
Sonnenstr. 454. 456. 501.
Thulesiusstr. 413. 432.
Torfplatz 452.
Uferstr. 268. 402. 412. 420.
Weststr. 453.
Wilhelmstr. 473. 535.
Straßen, Eigentum daran 431f.
Straßenbahn 502. 562.
Straßenbeleuchtung 339. 403. Vgl. Gasanstalt.
Straßennamen 4f. 265.
Straßenplan 4. 232—235. 265. 453f. 560.
Sturmfluten 20. 91. 137f. 154. 536.
Telegraphie 316—318. 463.
Theater 485f. 567—571.
Thomasexplosion 487—489.
Torfplatz s. Straßen.
Turnverein 423.
Turmfort s. Befestigungen.
Unterweserkorrektion s. Weser.
Unterweserproblem 465f. 499 bis 501. 557f. 576f.
Verbindungskanal zw. Altem u. Neuem Hafen 333f. 366. 464. 468. 583.
Volksgarten 485. 567. 569. 580.
Volksküche 510.
Wahlrecht 291f. 377. 425. 494f. 577f.
Waisenhaus 508.
Walfischfang in der Südsee 331.
Wasserversorgung 75. 218. 270f. 503f. 564.
Watt, Hoheit darüber 273f. 314f. 550f.
Weinkauf 236. 295. 490f.
Werften 269f. 273f. 517. 549.
Weser:
Hoheit 51. 53. 55. 62. 89. 137. 320. 464f. 467f. 550f. Vgl. Dominium Visurgis.
Burgen 28—33. 38. 41 bis 45. 47. 51. 53. 59.
Versandung 54—56. 92f. 132—137.
Korrektion der Unterweser 245. 260. 312. 518—529.
Weitere Vertiefung 556. 558. 572. 582.
Wochenmarkt 409.
Wohlfahrtswesen 577. Vgl. Armenwesen.
Zeitungen 459f. 496f.
Zoll:
Elsflether Zoll 55—57. 60f. 65. 68. 92. 97. 104. 106 bis 108. 112. 129—131. 133. 137. 449.
Landzölle 28. 30. 129.
Stader Zoll 130. 449f.
Sundzoll 449.
Weserzölle 60. 129. 441. 449.
Zollanschluß Bremens und Bremerhavens 526f. 529f.
Zolleinigung Deutschlands 175. 249. 254. 260. 382. 385f. 437f.
Zollgrenze 452. 539. 542.
Zollinlandbahnhof 534. 548. 556.

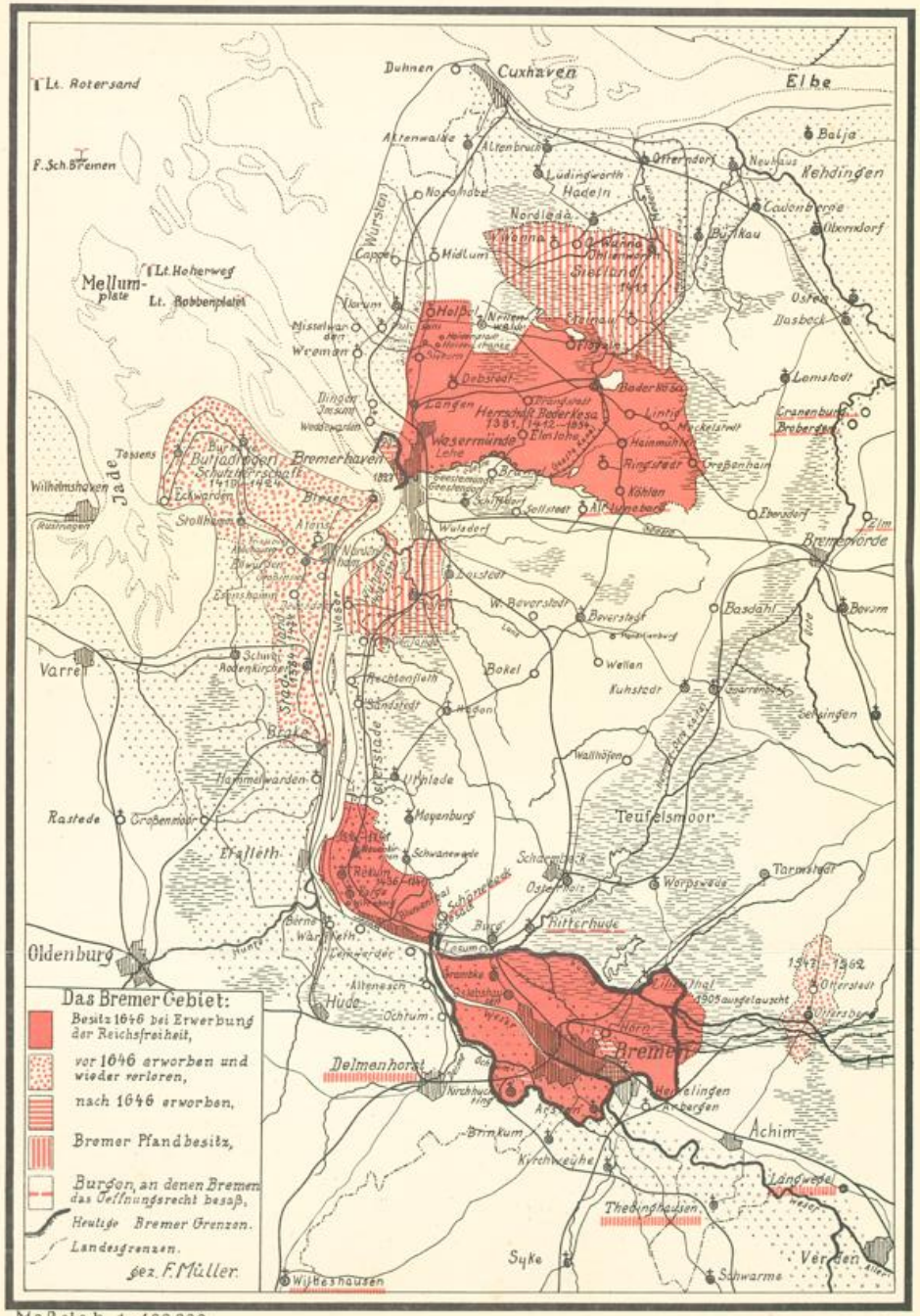
VERZEICHNIS DER BILDER UND KARTEN

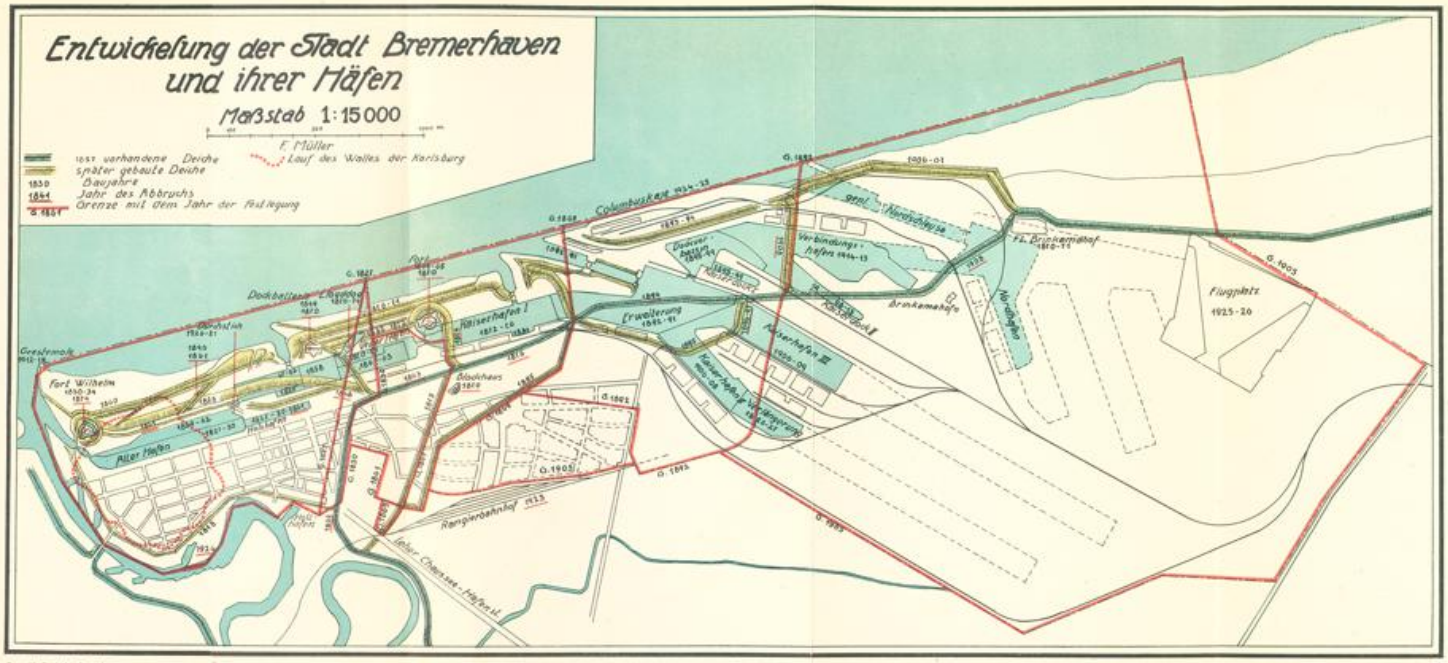
I. Abbildungen

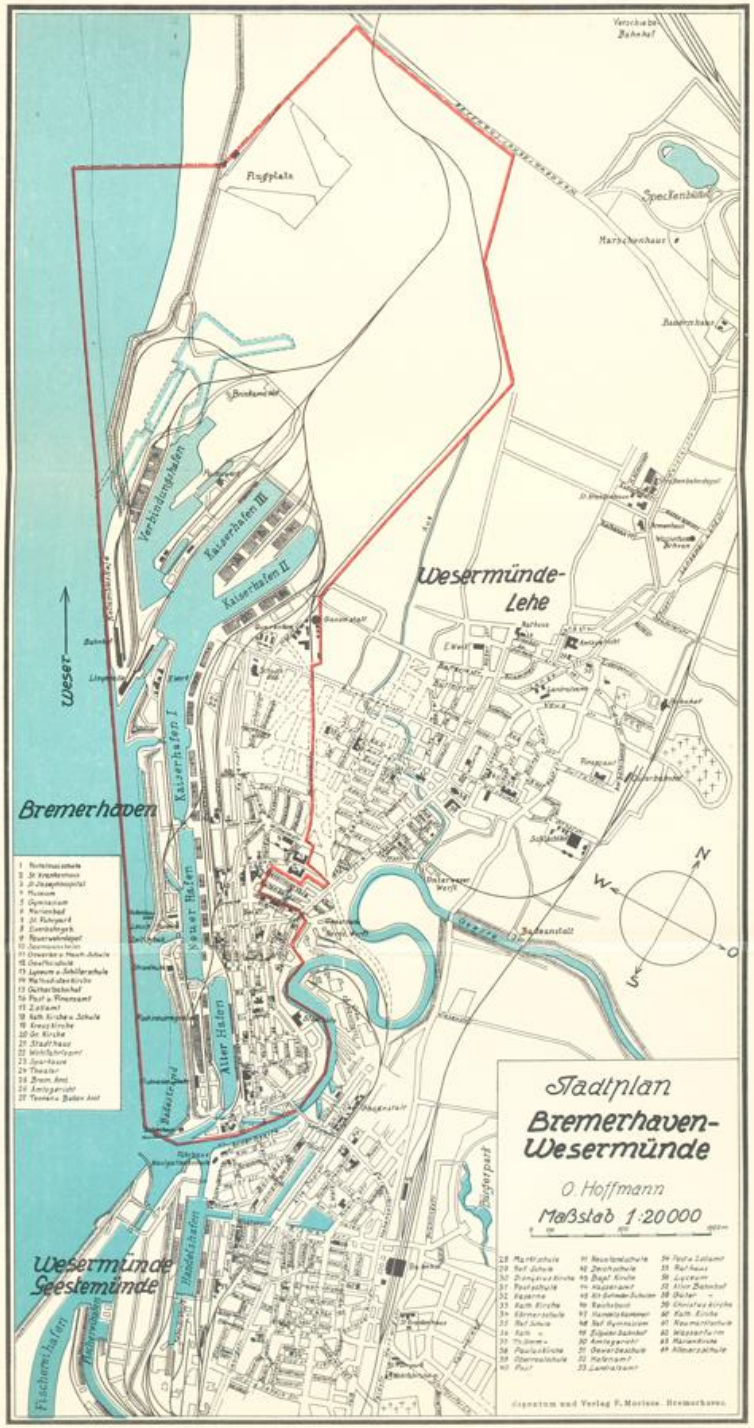
1. Bürgermeister Smidt . . . . . Titelbild
2. Bremerhaven mit Altem Hafen und der Geeste (Fliegeraufnahme) 16
3. Faksimile einer Handschrift des Bürgermeisters Smidt 145
4. Johannes Jacob van Ronzelen 184
5. Alter und Neuer Hafen (Fliegeraufnahme) 240
6. Passagiereinrichtung auf einem alten Auswanderersegelschiff 256
7a. Lloyddampfer „Columbus“ 264
7b. Speisesaal I. Klasse auf dem Lloyddampfer „Columbus“ 264
8. Bremerhaven 1837 280
9. Bremerhaven von Geestemünde aus gesehen (1853) 312
10. Neuer Hafen und Kaiserhafen (Fliegeraufnahme) 336
11a. Auswandererhaus 360
11b. Blick auf die Werften (1853) 360
12a. Der Markt in Bremerhaven 1853 392
12b. Blick vom Deiche auf die Stadt Bremerhaven 1853 392
12c. Leher Straße in Bremerhaven 1853 392
12d. Straße Am Hafen in Bremerhaven 1853 392
13. Bremerhaven vom Neuen Hafen aus gesehen (1866) 416
14. Strandhalle mit Leuchtturm am Neuen Hafen 448
15a. Alte Lloydhalle am Neuen Hafen 464
15b. Neue Lloydhalle am Kaiserhafen 464
16. Die Leiter der Stadtverwaltung 1867—1927 (5 Porträts) 496
17. Große Kaiserschleuse und Lloydhalle (Fliegeraufnahme) 536
18a. Kaiserhafen 1910 mit Lloyd-Schnelldampfern 552
18b. Dampferabfertigung an der Lloydhalle 552
19a. Markt mit Bürgermeister-Smidt-Denkmal 568
19b. Stadttheater mit Gemäldehalle 568
20. Stadthalle 576
21. Columbuskaje mit neuem Lloydbahnhof 584
22. Graphische Darstellung des Schiffsverkehrs in Bremerhaven 599

II. Karten

1. Die Karlsburg 71
2. Das Bremerhavener Gebiet vor der Gründung der Stadt (1826) 191
3. Bremerhaven im Jahre 1831 233
4. Plan von Bremerhaven und Geestemünde-Geestendorf (1863) 432
5. Bremerhaven 1888 480
6. Historische Karte des Bremischen Staates . . . . . } Als
7. Entwicklung der Stadt Bremerhaven und ihrer Häfen . . . . . } Beilage
8. Stadtplan Bremerhaven-Wesermünde . . . . . }


Das Bremer Gebiet:
Besitz 1646 bei Erwerbung der Reichsfreiheit,
vor 1646 erworben und wieder verloren,
nach 1646 erworben,
Bremer Pfandbesitz,
Burgen, an denen Bremen das Oeffnungsrecht besaß,
Heutige Bremer Grenzen.
Landesgrenzen.
gez. F. Müller.
Maßstab 1:400000
0 5 10 15 km.
Cuxhaven
Elbe
Duhnen
Lt. Rotersand
F. Sch. B. Feinen
Mellum-plate
Lt. Hoherweg
Lt. Robbenplatt
Jade
Wilhelmshaven
Varrel
Oldenburg
Rastede
Hude
Delmenhorst
Bremerhaven
Wesermünde
Bremen
Achim
Verden
Syke
Langwedel
Thedinghausen
Teufelsmoor
Worpswede
Tarmstedt
Osterholz
Lilienthal
Bremervörde
Lemstedt
Cranenburg
Brebergen
Basdahl
Bokel
Ganderkesee
Harpstedt
Wildeshausen
Schwarme
Bassbeck
Ostedt
Ebersdorf
Elm
Berum
Lehrden
Ahlerstedt
Kuhstedt
Wellen
Barstedt
Ottersberg
Offenbergen
Hellwege
Brinkum
Kirchweyhe
Stuhr
Ochtum
Grambke
Burg
Vegesack
Blumenthal
Aumund
Farge
Rekum
Lesumbrok
Schwanewede
Ihlpohl
Mooruburg
Hammelwarden
Ovelgönne
Strückhausen
Berne
Warfleth
Altenesch
Loy
Uphusen
Wallhöfen
Kirchtimke
Sagehorn
Hellingen
Ahlerberg
Ottersberg
1947–1962
1905 ausgetauscht
Bederkesa
Linthe
Heimmühle
Ringstedt
Kühlen
Alfstedt
Sellstedt
Schiffdorf
Geestemünde
Lehe
Bramel
Wulsdorf
Langen
Debstedt
Misselwarden
Weeman
Dingen
Imsum
Tossens
Burhave
Butjadingen
Eckwarden
Stollhamm
Ellenserdamm
Burhaver Siel
Schutzdeich 1470–1484
Neuenhuntorf
Ellenserdamm
Ellenserdeich
Strückhausen
Ochtumsiel
Weserdeich
Hammelwarder Siel
Ochtumsiel
Neuenkirchen
Rechtenfleth
Sandstedt
Hagen
Uthlede
Moyenburg
Schwanewede
Rekum
Lesumbrok
Burg
Grambke
Vegesack
Blumenthal
Aumund
Farge
Hastedt
Schwachhausen
Horn
Huchting
Seehausen
Arsten
Habenhausen
Neuenkirchen
Ochtumsiel
Delmenhorst
Nordhuchting
Achim
Brinkum
Kirchweyhe
Stuhr
Thedinghausen
Langwedel
Syke
Verden
Schwarme
Wildeshausen
Harpstedt
Ganderkesee
Bassbeck
Ostedt
Ebersdorf
Elm
Bremervörde
Lemstedt
Cranenburg
Brebergen
Basdahl
Bokel
Kuhstedt
Wellen
Barstedt
Ottersberg
Offenbergen
Hellwege
Ahlerberg
Sagehorn
Kirchtimke
Hellingen
Worpswede
Tarmstedt
Osterholz
Lilienthal
Teufelsmoor
Hammelwarden
Ovelgönne
Strückhausen
Berne
Warfleth
Altenesch
Loy
Uphusen
Wallhöfen
Rastede
Großenmoor
Ofenerdiek
Ihlpohl
Mooru


Entwickelung der Stadt Bremerhaven
und ihrer Häfen
Maßstab 1:15000
F. Müller
1851 vorhandene Deiche
später gebaute Deiche
1850 Baujahre
1864 Jahr des Abbruchs
Grenze mit dem Jahr der Festlegung
Lauf des Walles der Karlsburg
Columbuskaje 1924-32
Dockbellenhaus 1844-47
Dock I 1847-50
Dock II 1851-54
Dock III 1860-61
Kaiserhafen I 1877-80
Kaiserhafen II 1896-98
Kaiserhafen III 1926-29
Erweiterung 1895-97
Verbindungshafen 1904-13
Nordschleuse 1925-27
Fl. Brinkamahof 1910-11
Flugplatz 1925-26
Fort Wilhelm 1850-54
Alter Hafen
Geestemole 1853-56
Stadthaus 1849
Stadtweg 1849
Bahnhof 1849
Bremer Chemische Fabrik
Bremerhaven
Bremerhaven
Bremerhaven


Stadtplan
Bremerhaven-
Wesermünde
O. Hoffmann
Maßstab 1:20000
Bremerhaven
Wesermünde-
Lehe
Wesermünde
Seestemünde
Weser
Kaiserhafen I
Kaiserhafen II
Kaiserhafen III
Verbindungshafen
Neuer Hafen
Alter Hafen
Fischereihafen
Flugplatz
Verschiebe-Bahnhof
Speicherbecken
Marschenhausen
Badeortbahn
Stadtpark
Bürgerpark
Badeanstalt
Signatum und Verlag F. Morisse, Bremerhaven

22. 1. 76

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

22. 1. 76

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen