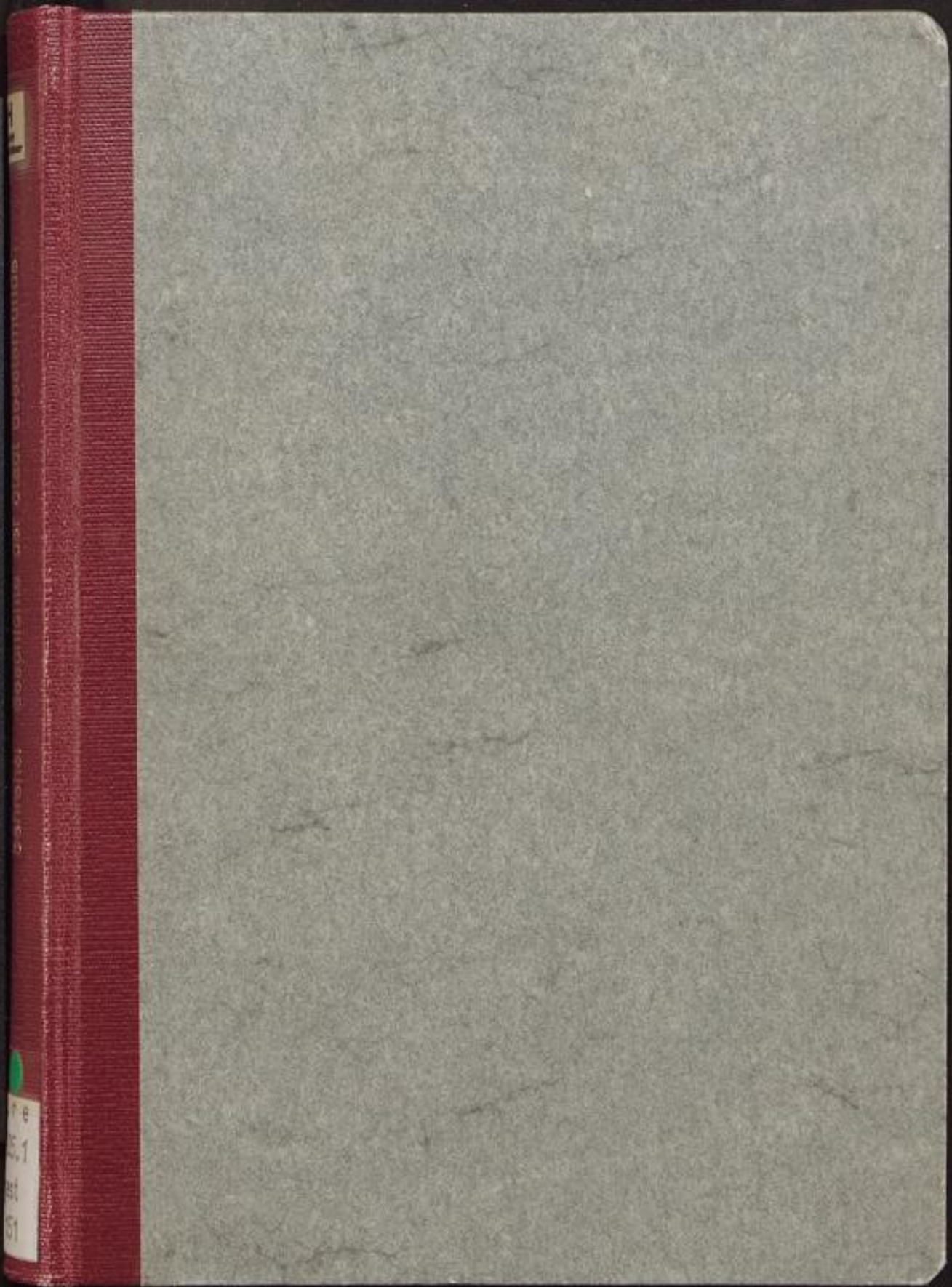
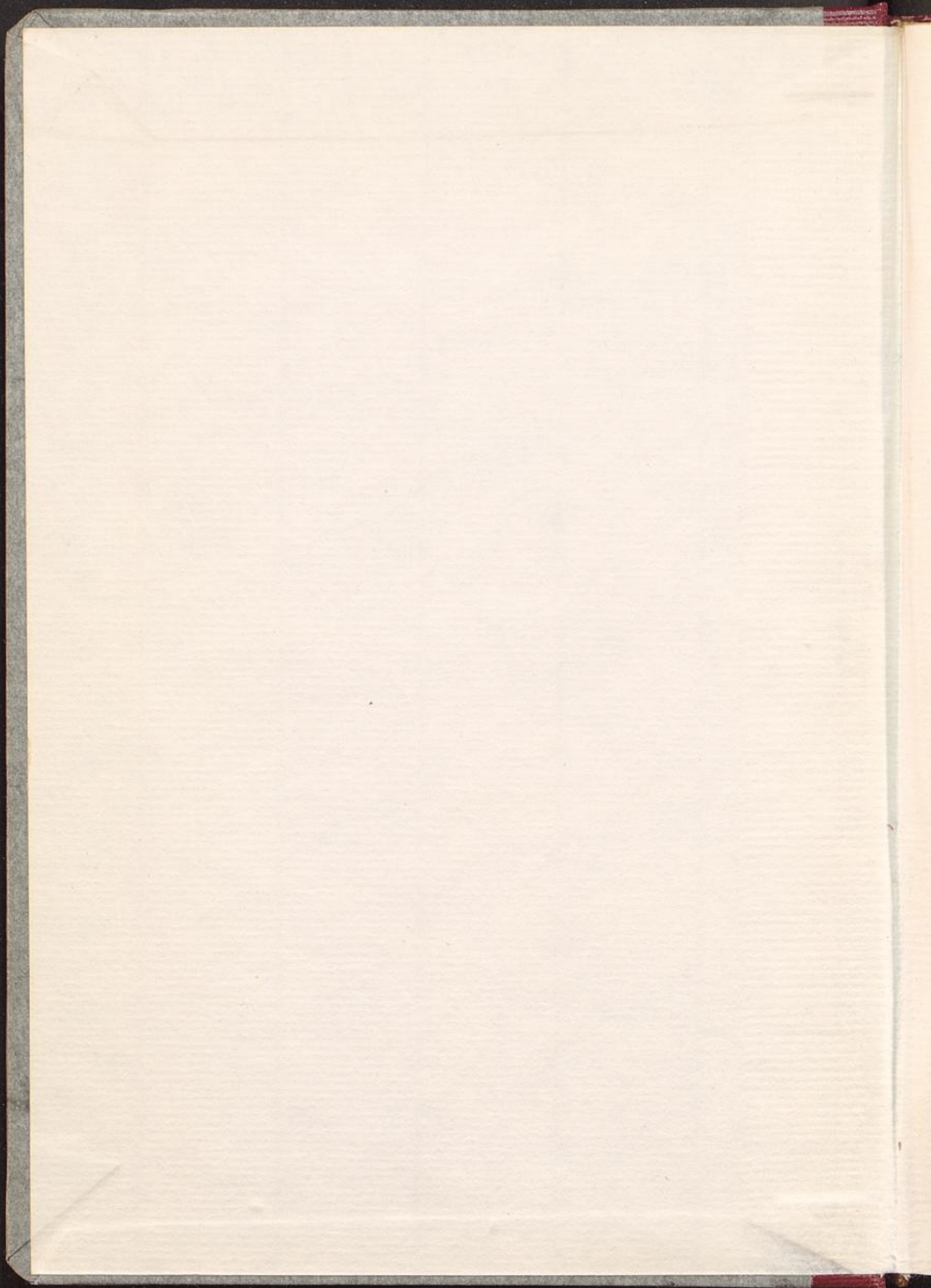


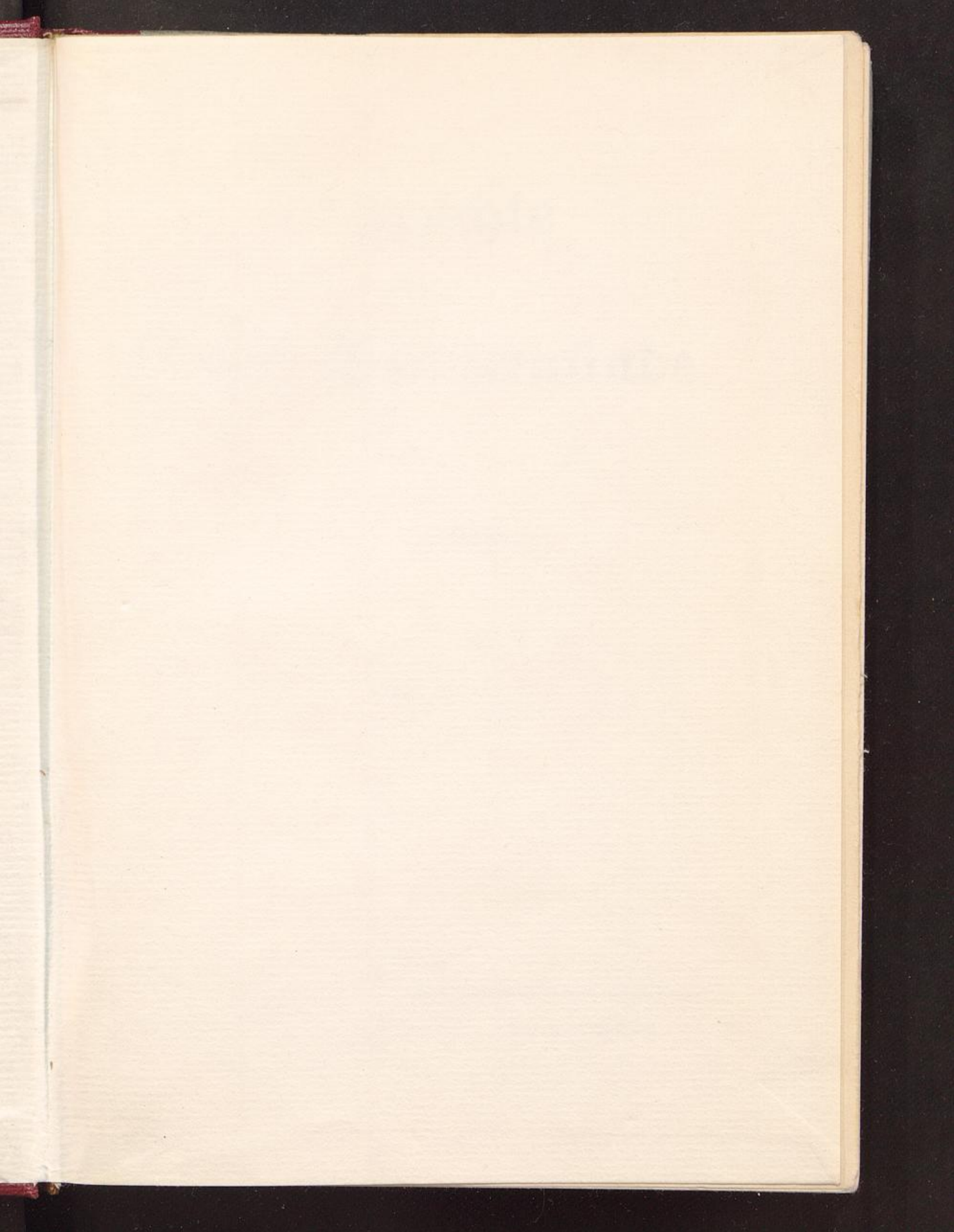
datacolor

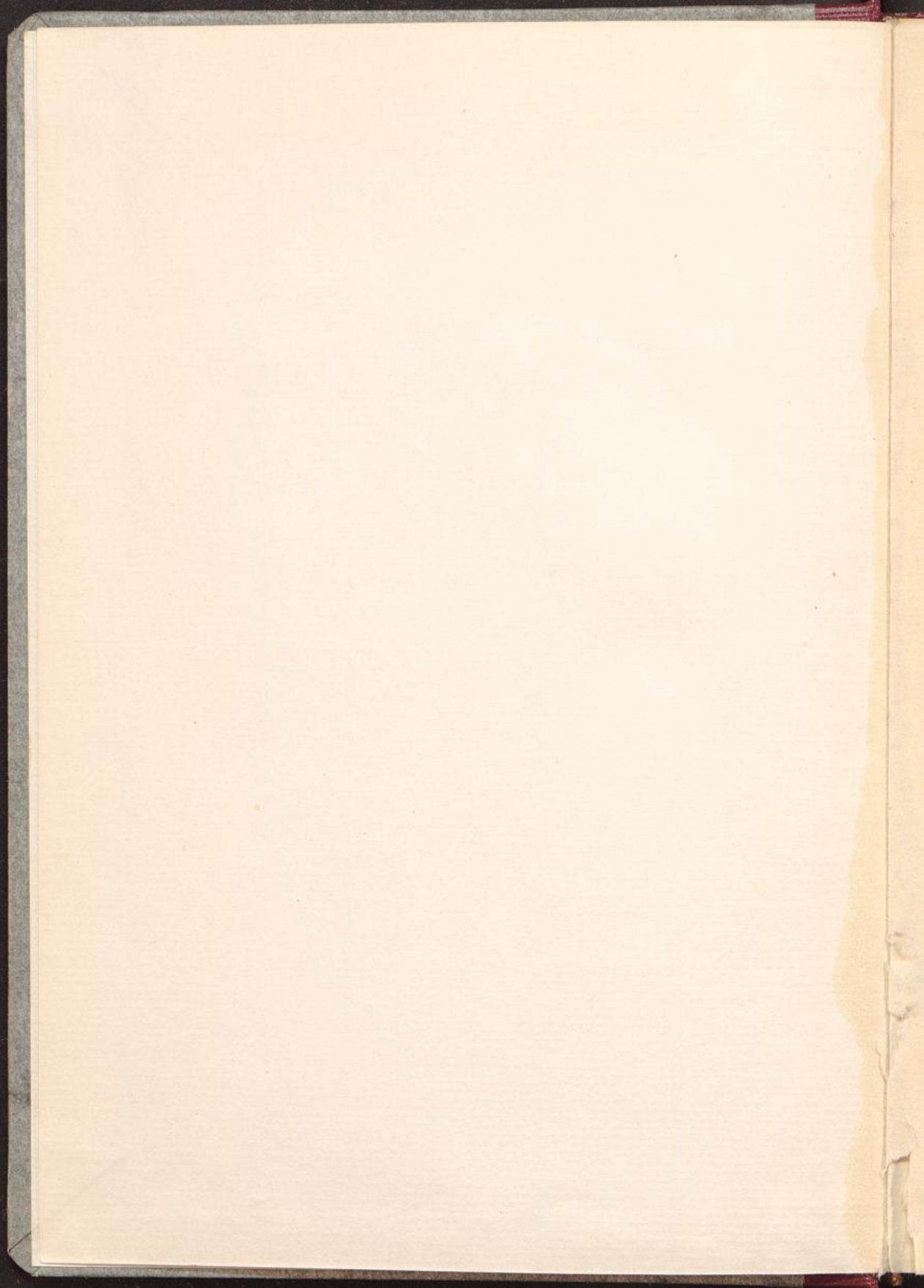


1  
1951

re  
15.1  
st  
151







Geschichte  
der  
Stadt Seestemünde

von  
Georg Behrens

1928

---

Wesermünder Neueste Nachrichten

Verzeichnis

Stadt-Verzeichnis

von

H

bre

905.1

ger

151

brem.-c. 4395

28-2174



AY 5151

## Vorwort.

---

Dieses Buch ist im Auftrage des Magistrats der Stadt Seestemünde geschrieben worden.

Seestemünde ist eine Gründung des neunzehnten Jahrhunderts, seine Vorgeschichte geht bis ins achtzehnte Jahrhundert zurück. Die sehr alte Geschichte von Seestendorf habe ich nicht behandelt, da das Dasein Seestendorfs für die Gründung Seestemündes ohne Bedeutung gewesen ist. Wirtschaftlichen Gründen verdankt Seestemünde sein Dasein, der Entwicklung der wirtschaftlichen Kräfte ist daher ein verhältnismäßig breiter Raum gewidmet.

Ueber die quellenmäßigen und literarischen Grundlagen meiner Arbeit gibt das Quellen- und Literaturverzeichnis Auskunft.

Später, als ich es selbst gewünscht, tritt dieses Buch, das in erster Linie neben der Berufsarbeit geschrieben werden mußte, an die Oeffentlichkeit. Dem Entgegenkommen der Stadtverwaltung, der dafür auch an dieser Stelle zu danken mir ein Bedürfnis ist, verdanke ich einen vierteljährigen Urlaub.

Allen Herren, die mir im Staatsarchiv zu Hannover, bei der Regierung zu Stade, im Landratsamt und im Rathaus zu Seestemünde ihre freundliche Hilfe gewährt haben, und allen denen, die mich mit Rat und Auskunft unterstützt haben, spreche ich hiermit nochmals meinen herzlichen Dank aus.

Lübeck, im August 1928.

Der Verfasser.

Einleitung

Die erste Aufgabe der Wissenschaft ist die Beschaffung der Daten. Diese werden durch Beobachtung und Experiment gewonnen. Die Beobachtung ist die passive Feststellung der Erscheinungen, während das Experiment die aktive Hervorbringung von Erscheinungen unter bestimmten Bedingungen ist. Die Beobachtung liefert die Grundlage für die Formulierung von Hypothesen, die durch Experimente überprüft werden können. Die Ergebnisse der Experimente werden wiederum zur Beobachtung zurückgeführt, um die Richtigkeit der Hypothesen zu bestätigen oder zu widerlegen. Dieser Prozess ist ein Kreislauf, der sich fortwährend wiederholt, bis eine Theorie entwickelt ist, die alle Beobachtungen und Experimente befriedigend erklärt.

Dr. Müller

# Inhalt.

---

1. Kapitel.		Seite
Einleitung . . . . .		
Die Oeestemündung. — Ueberblick über die Geschichte der Oeestemündung bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. — Wirtschaftspolitische Lage Deutschlands und Hannovers am Ende des 18. Jahrhunderts . . . . .		3
		3
2. Kapitel.		
Der Nothafen in der Oeestemündung bis zur Gründung Oeestemündes . . . . .		8
1. Der Schiffsliegeplatz und Nothafen am rechten Oeesteufer . . . . .		8
2. Die Abtretung des rechten Oeesteufers an Bremen . . . . .		18
3. Der Nothafen am linken Oeesteufer . . . . .		21
3. Kapitel.		
Der Hafentort Oeestemünde bis zum Bau des Handelshafens . . . . .		27
1. Die Gründung des Hafentortes . . . . .		27
2. Oeestemünde zur Zeit seiner Gründung . . . . .		35
3. Brücken- und Hafentbaupläne von 1848 . . . . .		38
4. Die Gemeindeordnung . . . . .		48
5. Die Anfänge der wirtschaftlichen Entwicklung . . . . .		50
4. Kapitel.		
Der Bau der Hafent- und Bahnanlagen . . . . .		54
1. Handelshafent- und Kanalpläne . . . . .		54
2. Die Eisenbahn . . . . .		55
3. Der Bau und die Eröffnung des Hafens . . . . .		57
4. Holzhafent und Petroleumhafent . . . . .		60
5. Kapitel.		
Blüte und Niedergang von Schiffahrt und Handel . . . . .		61
1. Der Schiffsverkehr . . . . .		61
2. Der Handel . . . . .		63
3. Die Reederei . . . . .		66

## 6. Kapitel.

	Seite
Die Ursachen des Niederganges und der Kampf dagegen . . . . .	70
1. Die mangelhafte Verbindung mit dem Hinterland . . . . .	70
2. Die Korrektion der Unterdieser . . . . .	71
3. Die Vernachlässigung der Hafenanlagen . . . . .	72
4. Die Bahnverbindung . . . . .	73
5. Die Gestaltung der Eisenbahntarife . . . . .	75
6. Die Kanalfrage . . . . .	76

## 7. Kapitel.

Industrie und Hochseefischerei als die wirtschaftliche Grundlage Geestemündes . . . . .	80
1. Die Industrie, vor allem der Schiffbau . . . . .	80
2. Die Hochseefischerei und der Bau des Fischereihafens . . . . .	85

## 8. Kapitel.

Die Handelskammer. Die Banken. Ueberblick über die wirtschaftliche Entwicklung seit etwa 1865 . . . . .	101
1. Der Handelsverein und die Handelskammer . . . . .	101
2. Die Sparkasse und die Banken . . . . .	105
3. Ueberblick über die wirtschaftliche Entwicklung . . . . .	106

## 9. Kapitel.

Geestemündes Entwicklung von den sechziger Jahren bis zum Weltkriege . . . . .	108
1. Der Zollanschluß . . . . .	108
2. Die Vereinigung von Geestemünde und Geestendorf, der Landkreis Geestemünde, die Einführung der hannoverschen Städteordnung . . . . .	110
3. Die staatlichen Behörden in Geestemünde . . . . .	117
4. Die steigende Einwohnerzahl . . . . .	118
5. Die bauliche Entwicklung der Stadt und die Verlegung des Bahnhofes . . . . .	119
6. Die wichtigsten kommunalpolitischen Aufgaben . . . . .	130
7. Der Haushalt . . . . .	133
8. Soziale Nöte und Aufgaben . . . . .	134
9. Geistiges Leben . . . . .	140

## 10. Kapitel.

Schluß. — Krieg und Nachkriegszeit . . . . .	149
--	-----

Quellen- und Literaturverzeichnis . . . . .	157
Anmerkungen . . . . .	159

## 1. Kapitel.

---

Wo heute in den Untereserstädten 100 000 Menschen wohnen, da lagen vor 100 Jahren der unbedeutende Flecken Lehe und nahe dem Ufer von Oeeste und Weser die kleinen Dörfer Oeestendorf und Wulsdorf, da weideten die Rinder, Schafe und Gänse, da rauschte das Schilf und klang der Schrei der Möwe über dem wogenden Wasser, dem bei hohen Fluten auf beiden Ufern der Oeeste der Weg tief ins Land hinein offen stand. Während das breite Wattvorland die Landung an der Nordseeküste und in dem eigentlichen Mündungsgebiet der Weser, das bei der Oeestemündung beginnt, sehr erschwert oder geradezu unmöglich macht, durchbricht die Oeeste diesen Wattgürtel und bot in ihrem vielfach gekrümmten Lauf bis Lehe hinauf den Schiffen einen bequemen und ziemlich sicheren Liegeplatz.<sup>1)</sup>

Für den Handel hat diese Tatsache in alten Zeiten geringe Bedeutung gehabt, konnten doch die Schiffe ohne Schwierigkeit bis Bremen hinauf gelangen. So war der Kaufmann zwar nicht sicher vor Ueberfällen der Anwohner, aber doch mit seinen kostbaren Waren nicht so gefährdet wie auf dem Landwege. Wohl aber folgte aus der geschilderten Lage der Oeestemündung ihre hohe militärische Bedeutung. Der von See andringende Feind mußte verhindert werden, hier zu landen, und außerdem war hier die erste Stelle, von wo aus man feindlichen Schiffen den Weg weseraufwärts versperren konnte, besonders seitdem es einigermaßen weitreichende Kanonen gab.

Welche Rolle die Oeestemündung in den Zeiten der Wikingerzüge gespielt hat, ist uns nicht überliefert. Wir können aber als gewiß annehmen, daß schon die Wikinge ihre Kiele auf das Oeesteufer gezogen

haben. Im 12. Jahrhundert werden Oeestendorf und Wulsdorf zum erstenmal urkundlich erwähnt. Zu Anfang des 15. Jahrhunderts tritt uns die militärische Bedeutung des Ortes klar entgegen, die Stadt Bremen verfocht beharrlich und mit Erfolg den Standpunkt, daß der Weserstrom „frei bis in die salze See“ sei, der Erzbischof hatte sich ihr gegenüber verpflichtet, keine festen Plätze an der Weser unterhalb Bremens anzulegen. Als aber die Bremer selbst bei Alens auf dem westlichen Weserufer die Bredeborg errichteten, fühlte sich der Erzbischof bedroht und begann 1408 gegenüber in dem Winkel zwischen Weser und rechtem Oeesteufer eine Feste anzulegen. Damals bog die Oeeste unmittelbar vor ihrer Mündung nochmals nach Süden um<sup>2)</sup>, so daß der Ort der erzbischöflichen Burg jetzt südlich des Flusses liegt, in der Gegend des Rathauses von Oeestemünde. Der Bau dieser sogenannten Stinteburg wurde freilich nicht vollendet; die Wurster Bauern durchschwammen die Oeeste und zerstörten den Bau, bremische Schiffe verhinderten die Fortsetzung des Werkes.

Auch die Wellen des Dreißigjährigen Krieges schlugen bis in diese Gegenden; an der Stelle der alten Stinteburg, deren Reste vielleicht noch sichtbar waren, setzten sich 1628 die Kaiserlichen fest. Doch der Siegeszug Gustav Adolfs nötigte sie, ihre Schanze ohne Kampf zu räumen. 1639 veranlaßte Erzbischof Friedrich, der Sohn des dänischen Königs Christians IV., sein Heimatland, Truppen an die Oeestemündung zu entsenden, die hier Befestigungen anlegten. Natürlicherweise waren die Bremer sehr besorgt um die Freiheit der Wasserstraße, zumal die Rede ging, es sei die Gründung einer Stadt beabsichtigt. Mit Hilfe des Kaisers wurde Bremen der Gefahr Herr. Der Erzbischof versprach, die Schanzen wieder einzureißen, und erfüllte auch dieses Versprechen.

Vor dem 1648 schwedisch gewordenen Oeestendorf ließ Graf Königsmark 1653 eine Schanze anlegen. Sie teilte das Schicksal aller bisherigen Befestigungen; schon 1657 zwangen dänische Schiffe die Schanze zur Uebergabe. Das weit stärker ausgebaute Kastell, das die Schweden nördlich der alten Oeestemündung angelegt hatten, vermochte sich länger zu halten, fiel aber schließlich ebenfalls. —

Verdankten die bisher erwähnten Anlagen in erster Linie strategischen Erwägungen ihr Dasein, so traten bei der Gründung einer neuen schwedischen Feste, der Karlsburg, auch handelspolitische Absichten hinzu. Die Karlsburg wurde auf dem rechten Oeesteufer gegründet, nachdem vorher die neue Oeestemündung durch Abschneiden der letzten Flußkrümmung hergestellt war. Karl XI. beabsichtigte hier auch eine Stadt anzulegen. 1672 begann der Bau, es wurden Bastionen, Wall und Graben mit drei Toren, dem Wurster, Leher und Oeestendorfer Tor, angelegt, dazu 36 Kanone mit 72 Kanonen, ein Pulverturm und Baracken, die mehr als zweitausend Mann aufnehmen konnten. Auch diese Gründung aber war kaum ins Leben getreten, als ihr auch schon die letzte Stunde schlug. Am 19. September 1675 hatte sie eine Beschießung durch die vereinigte holländisch-brandenburgische Flotte auszuhalten, am 12. Januar 1676 mußte sie kapitulieren. Nachdem sie 1683 von den Schweden desarmiert und endgültig aufgegeben war, haben Wind und Wellen die weitere Vernichtung besorgt, doch war noch nach hundertfünfzig Jahren, als Bremerhaven an dieser Stelle gegründet wurde, der Umriß der alten Werke deutlich zu erkennen.<sup>\*)</sup> Auch haben Bezeichnungen, wie Karlstadt, Stadtbaum und Stadtweg die Erinnerung an diese vorausschauende Gründung des Schwedenkönigs noch lange bewahrt. Heute erinnert nur noch der Straßename Karlsburg daran.

In den folgenden Jahrzehnten versinkt die Oeestemündung wieder im Dunkel.

Erst seit den achtziger Jahren des achtzehnten Jahrhunderts begann sie wieder eine Rolle zu spielen. Mehr noch als bei der Gründung der Karlsburg traten jetzt gegenüber strategischen Gesichtspunkten wirtschaftspolitische Erwägungen in den Vordergrund. Lediglich wirtschaftspolitische Erwägungen haben dann schließlich zu den Stadtgründungen an der Unterweser geführt.

Woran lag es, daß gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts die Aufmerksamkeit weitsichtiger Männer sich wiederum der Oeestemündung zuwendete?

Im achtzehnten Jahrhundert konnten der deutsche Seehandel und die deutsche Seeschifffahrt gegenüber anderen seefahrenden Ländern, wie England, Holland und Frankreich, nur eine geringe Rolle spielen. Noch verhinderte die Navigationsakte Cromwells jeglichen nichtbritischen Handel zwischen England und seinen Kolonien und den Verkehr mit diesen Kolonien, noch verbot sie die Einfuhr einer großen Anzahl wichtiger Warengattungen in England auf anderen als britischen Schiffen. Ueberall herrschten noch die Differenzialzölle, deren Druck nur derjenige Staat mildern konnte, der in der Lage war, dieselbe Waffe zu gebrauchen. Das aber konnte Deutschland nicht. Die trostlose Zersplitterung und Kleinstaaterei machte es den deutschen Staaten unmöglich, eine kraftvolle, rücksichtslose Handelspolitik zu treiben.<sup>4)</sup>

So kam es, daß lange Zeit auch in den Hansestädten die eigene Schifffahrt im Verhältnis zum überseeischen Handel gering war, der Handel war zum großen Teil kein Eigen-, sondern lediglich ein Umschlagshandel mit Waren, die von ausländischen Schiffen eingeführt wurden.<sup>5)</sup> So waren Blüte und Verfall von Schifffahrt und Handel abhängig von den gerade herrschenden weltpolitischen Verhältnissen.

Am Ende des achtzehnten Jahrhunderts nun erlebten die deutsche Seeschifffahrt und der deutsche Seehandel eine Zeit hoher Blüte. England war durch den amerikanischen Unabhängigkeitskrieg gehindert, Holland wurde in die kriegerischen Verwicklungen hineingezogen und endete damit die Zeit seiner großen Blüte. Das freie Amerika öffnete sich dem Handel mit dem europäischen Festlande, und die Erben des holländischen Handels wurden die nordischen Länder und die deutschen Seestaaten. 1798 wurde Frankreich von England aufs Haupt geschlagen, so daß auch hier dem deutschen Handel sich neue Wege eröffneten.<sup>6)</sup> An der deutschen Nordseeküste trugen naturgemäß Hamburg und Bremen den Hauptgewinn davon. 1783 begann die Schifffahrt zwischen Bremen und Amerika. Zwar wurde auch in dem oldenburgischen Hafen Brake der Verkehr wesentlich reger, doch war damals Brake lediglich der Seehafen für Bremen, der Vorläufer Bremerhavens.

Hannover aber ging leer aus. An der Elbe und vor allem an der tief ins hannoversche Land hineinführenden Weser besaß es keinen irgendwie nennenswerten Hafen. Noch hatte Hannover nicht seinen Blick aufs Meer hinausgerichtet, es lebte ausschließlich von Landwirtschaft, Bergbau und der Leinen-Hausindustrie.

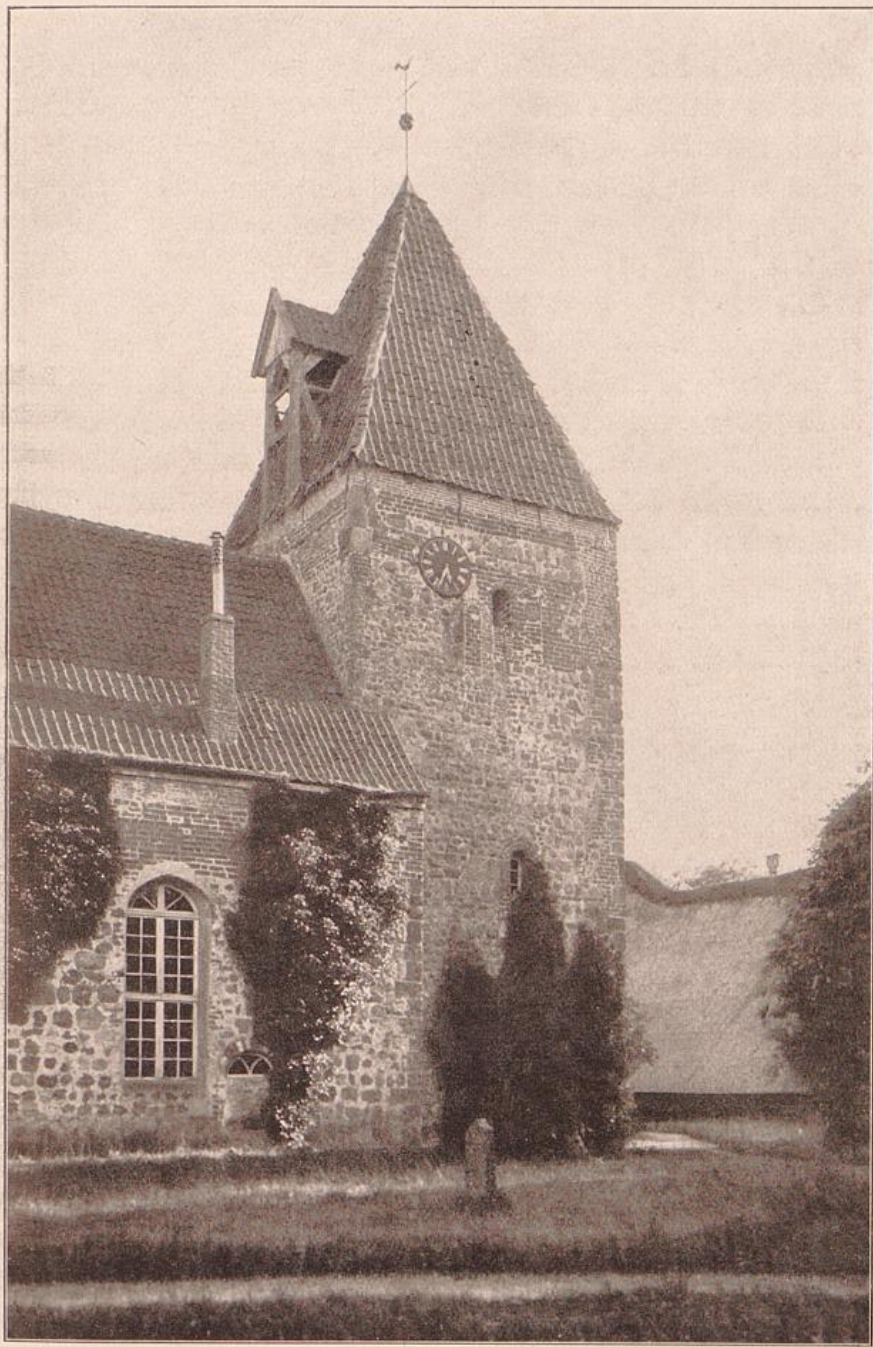
Die wirtschaftliche Entwicklung Hannovers stockte völlig seit etwa der Mitte des 18. Jahrhunderts. Der Handel beschränkte sich auf einigen Expeditionshandel der größeren Städte. Das Bank- und Börsenwesen fehlte vollständig. Kein anderer deutscher Staat war in dem Maße wie Hannover auf die englische Einfuhr angewiesen, keiner daher auch wirtschaftspolitisch so abhängig von England wie Hannover. Eine Abhängigkeit, die durch die Personalunion nur verstärkt werden konnte. Die Regierung tat nichts, um aus dieser traurigen Lage herauszukommen, obwohl die geographischen Vorbedingungen dazu durchaus gegeben waren.<sup>7)</sup> Zwar saßen am Unterlauf von Elbe und Weser Hamburg und Bremen. Trotzdem war für Hannover die Lage an der Wesermündung durchaus nicht ungünstig.

---

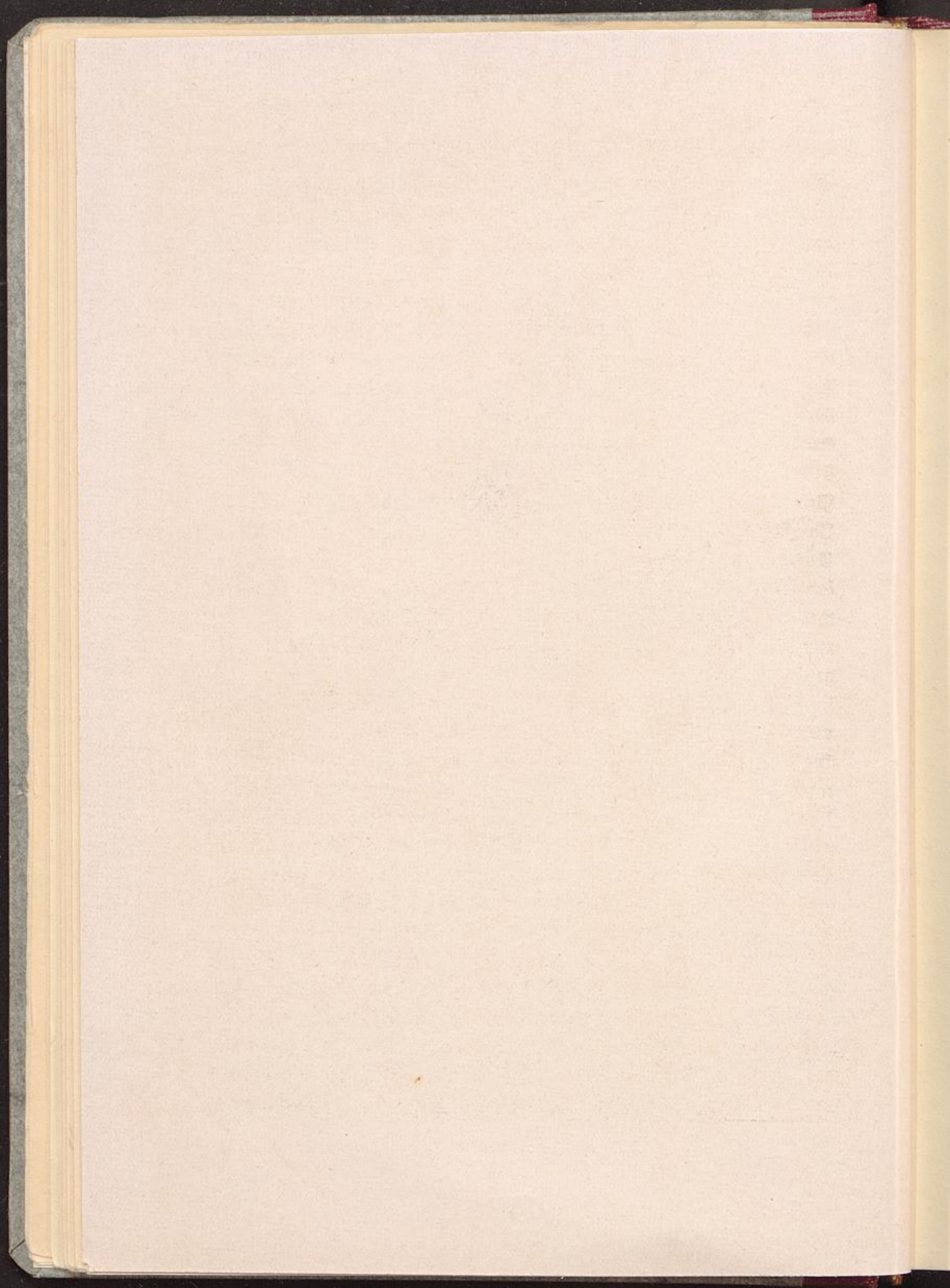
## 2. Kapitel.

---

Schon längst war die Weser derart versandet, daß die Seeschiffe nicht mehr bis Bremen, ja nicht einmal mehr bis Vegesack hinaufgelangen konnten. Selbst Brake konnte den Ansprüchen nur noch unvollkommen genügen. Hannover aber besaß einen Platz, der für damalige Zeit als geradezu ideal für die Anlage eines Hafens angesprochen werden konnte, die Mündung der Oese in die Weser. Bis hierher konnten die Seeschiffe stromaufwärts gelangen, hier war deshalb der gegebene Platz für den Seehafen an der Wesermündung. Auch die örtlichen Vorbedingungen waren sehr günstig. Schon seit alten Zeiten wurde die Oesemündung als Nothafen bei widrigen Winden, bei Sturm und Eisgang benutzt, auch ohne daß Menschenkunst dazu nötig war.<sup>8)</sup> Denn es geschah und geschieht sehr selten, daß das Weserfahrwasser vor der Oesemündung und diese selbst zufrieren, da bei östlichen Winden das Eis nach dem oldenburgischen Ufer hinübergetrieben wird, westliche Winde aber meistens Sautwetter bringen. Die Einwohner von Oestendorf und Lehe konnten daraus auch einen kleinen Gewinn ziehen; denn seit 1741 mußten die hier überwinterten Schiffer an den Eigentümer des Landes, auf dem sie ihren Anker geworfen hatten, ein Ankergeld von einem Reichstaler zahlen.<sup>9)</sup> Auch deckten hier die Seeleute ihren Bedarf an Lebensmitteln. Auf den Gedankens aber, die Gunst der Natur selbst auszunutzen, selbst Schiffe zu bauen und nach fremden Ländern zu fahren, kam niemand. In Oestendorf gab es im Jahre 1774 nur einen Schiffer, John Ratje, der nach Rixbüttel und Hamburg fuhr.<sup>10)</sup> Am Ende des achtzehnten Jahrhunderts bestand hier auch eine Lotsengesellschaft. Der Oberlotse



Alte Kirche in Wulsdorf.



Wächter mit feinen Lotsen war angestellt vom Kommerzkollegium, „im Uebrigen aber können sie machen, was sie wollen“. 1796 wurden sie privilegiert und 1802 die Direktion des Lotsenwesens dem Richter Ribbentrop zu Lehe übertragen.<sup>11)</sup>

Bei den Oberbehörden in Stade und Hannover erkannte man allmählich die günstigen Bedingungen der Geestemündung. Man erkundigte sich bei der Ortsbehörde nach dem Stande der Schifffahrt und suchte zunächst den Schiffbau zu fördern, und zwar durchaus im Geiste des Merkantilismus. Am 18. Dezember 1778 erschien ein Erlaß der Stader Regierung, durch den für ein Schiff von 20 bis 100 Lasten 3 Rtlr. für jede Last, für ein Schiff von mehr als 100 Lasten 4 Rtlr. Prämie „ausgelobet“ wurden, wenn das Schiff von einem Inländer im Inlande erbaut und die Verpflichtung eingegangen wurde, es nicht an Auswärtige zu verkaufen und Lebensmittel und Ausrüstung im Inlande zu beschaffen. Die Regierung hatte also zugleich Schaffung und Hebung eines eigenen Handels im Auge. Dieser Erlaß wurde bis 1788 mehrfach wiederholt und erweitert. Erfolg aber hat diese Maßregel kaum gehabt.<sup>12)</sup>

Das Verdienst, als erster die Gründung eines Handels- und Hafensorts bei Lehe gefördert zu haben, gebührt dem späteren preussischen Staatskanzler Fürst Hardenberg, der damals hannoverscher Kammerrat war. In seiner Denkschrift vom 13. Januar 1780 wünscht er „die Beförderung des Handels durch eine genaue Kenntnis der Importation und Exportation und darauf zu bauende richtige Grundsätze, Aufmunterungen, besonders im Bremischen, wo es so leicht wäre, bei Lehe einen Handelsort anzulegen“.<sup>13)</sup> Fünfzig Jahre noch sollten vergehen, bis — Bremen auf der alten Karlsburg seine Flagge hißte.

1796 tauchte der Gedanke wieder auf, um nun bis zur Besetzung Hannovers durch die Franzosen lebendig zu bleiben. Ein wesentliches Verdienst daran gebührt dem damaligen Richter zu Lehe, Ribbentrop; aber auch die höheren Behörden nahmen sich z. B. der Sache mit Eifer an, so die Bremen-Verdensche Regierung in Stade unter v. Hafe und die Deutsche Kanzlei in London unter Graf Münster.<sup>14)</sup> Die geo-

graphischen und technischen Vorbedingungen waren durchaus günstig. Hake suchte dies zu beweisen mit Hilfe eines ausführlichen Gutachtens aus der Feder des früheren Schiffskapitäns und jetzigen Oberstleutnants C. G. D. Müller, das dieser im Jahre 1800 erstattet hatte. Müller hatte festgestellt, daß alle Winde, die ein Einlaufen in die Weser möglich machten, auch für die Einfahrt in die Oeeste günstig waren, und daß Windrichtungen, die für das Aussegeln aus der Weser geeignet waren, auch das Auslaufen aus der Oeeste begünstigten. In diesem Falle aber, d. h. bei östlichen und nordöstlichen Winden, war das Einsegeln schwierig; doch ließ sich auch diese Schwierigkeit überwinden. Das Weserfahrwasser vor der Oeestemündung bildete eine gute Reede, so daß die Schiffe hier auch auf guten Wind zum Einsegeln warten konnten. In der Oeestemündung befand sich ein höchstens 1 Fuß hoher Schlickrücken, der keine Schwierigkeiten machte. Bei gewöhnlicher Ebbe war 9—10 Fuß Wassertiefe in der Mündung, weiter aufwärts 1—2 Fuß mehr. Daher konnten 12—14 Fuß tief gehende Schiffe schon in der ersten, spätestens in der zweiten Stunde der Flut einlaufen und vertäut werden, bis das Wasser wieder so weit gesunken war, daß sie auf dem Schlick aufsaßen. Dann aber waren sie gerade hier vor den gefährlichen Nordweststürmen geschützt, da bei Ueberflutung des Außendeichgeländes — zu dem ja noch das ganze Mündungsgebiet der Oeeste gehörte — die immer noch beträchtlichen Wälle der Karlsburg Schutz gewährten.<sup>15)</sup> Außerdem war die Oeestemündung fast das ganze Jahr hindurch eisfrei und bot genügend Raum; es konnten alle Schiffe, die in den Monaten vom Dezember bis zum März in die Oeeste einliefen, ohne Schwierigkeit hier überwintern. Probiant, Bier und Branntwein konnten in genügender Menge herangeschafft werden. Müller sah schon weit über den engen Rahmen eines Nothafens hinaus: Bremer Kaufleute werden hier Niederlagen von seewärts zu versendenden Waren anlegen. Sie werden die einkommenden Schiffe hier löschen und die Waren zu Lande weiterbefördern, „beides in der Rücksicht, um Theils den sehr beträchtlichen Elsflether Zoll, und auch sogar an der Seefracht zu ersparen, indem die

letztere geringer ist, wenn die Schiffe ihre Ladung so nahe bei dem Ausflusse der Weser einnehmen könnten“. Gerade in diesem außerordentlich wichtigen Punkte der Seefrachten änderten sich die Verhältnisse später sehr zu Ungunsten Hannovers gegenüber Bremen. Schon Ribbentrop hatte verlangt, die Oestemündung solle zum Bestimmungsort der englischen Paketboote gemacht werden. Auch Müller trat dafür ein. Bürger konnte er für einen günstigen Erfolg seiner weitausschauenden Pläne natürlich nicht, doch glaubte er, wenn nur wirklich etwas Ernstliches mit ausreichenden Mitteln geschehe, bestimmt an den Flor des neuen Hafensortes, „ohne alle schimärischen Träume von indischen Compagnien pp.“

Außenpolitische Schwierigkeiten konnte der Hafenbau nach Hafes Ansicht kaum bereiten. Von oldenburgischer Seite war man zwar sehr „neidisch“, da der Herzog seit einiger Zeit erhebliche Mittel an den Ausbau von Brake wendete, ja sogar einem Gerücht zufolge in Blexen gegenüber der Oestemündung einen Hafen anlegen wollte.

Die Bremer wünschten geradezu einen Hafen bei Lehe, da Brake nicht mehr genügte. —

Viel wichtiger noch war es, daß der mächtige Handelsstaat, gegen dessen Willen schon wegen der Personalunion eine Gründung unmöglich war, England, durchaus keine Bedenken hatte. Englische Kaufleute erkundigten sich mehrfach nach dem Stande der Dinge, ja der Kontributionseinnehmer Schmid in Lehe wurde zum englischen Vizekonsul ernannt.

Sogar die Geldmittel waren vorhanden. Hafe konnte einen Fonds von 20 000 Talern zur Verfügung stellen, der genügte, um die von Müller nach Ribbentrops Ansicht zu hoch veranschlagten Kosten zu decken. Er wünschte, Ribbentrop solle unter der Hand den Grund und Boden der Karlstadt ankaufen; denn wenn die Regierung damit bis zur Genehmigung der Anlage warte, würden die Preise übermäßig gesteigert werden. Münster zeigte sich dem Plane durchaus nicht abgeneigt, aber die Ausführung lag doch noch in weitem Felde. Denn auf Ribbentrops Antrag, in der Oeeste Düfbalben setzen zu dürfen, machte die zuständige Behörde, das Kammerkollegium, die Bewilligung der 1500

Reichstaler davon abhängig, daß „eine Untersuchung den Nutzen bewiese, und das Cammercollegium demnächst das Hafengeld heben könne“. Hier eben lag die Hauptschwierigkeit. Die hannoversche Verwaltungsordnung war zu umständlich, der Ressortpartikularismus stand zu sehr in Blüte, die Leitung des Ganzen lag nicht in einer Hand. Hale brach darüber in den Stoßseufzer aus: „Geht es nach der bisherigen Ordnung, so würde sie (die Leitung) von dem Cammerdepartement und der hiesigen Regierung abhängen, da man über die Frage an et quomodo ganze Jahre correspondirte. Ueberhaupt aber können Sw. Excellenz sich nicht vorstellen, wie äußerst schwer es hält, auch nur das geringste neue einzurichten, da man scheint sich rechte Mühe zu geben, Schwierigkeiten auf Schwierigkeiten aufzuthürmen.“ Dieses scharfe Urteil eines hohen Mitgliedes der hannoverschen Bürokratie sollte leider auch für die kommenden Jahrzehnte seine Gültigkeit behalten zum Schaden der geplanten Hafengründung.<sup>16)</sup>

So stellt sich dieser ganze Plan gleichsam dar als ein hannoversches Bremerhaben in nuce, nicht nur in Hinsicht auf die Art des Handels, sondern auch auf die Wahl des Ortes; denn nur das rechte Oeestufer kam in Frage, da hier noch die Reste der Karlsburg einen gewissen Schutz und auch wohl einen besseren Baugrund gewährten als das linke Ufer.

Von einer weiteren Verfolgung des Planes hören wir nichts.

Es kam das Schicksalsjahr 1803, die Besetzung des Königreichs durch Napoleon. Dieser wollte dadurch England treffen. Die Einföhrung von Waren aus England wurde sofort verboten, England antwortete mit einer effektiven Blockade der Strommündungen. Im Oktober 1805 trat an Stelle der französischen die preussische Besetzung. Erst Mitte November erschienen an der Wesermündung die königlich Deutsche Legion und englische Truppen. Nachdem aber Preußen im Vertrage von Schönbrunn im Dezember auf die Seite Napoleons getreten und ihm der dauernde Besitz Hannovers zugesichert war, wurden die hannoversch-englischen Truppen im Januar und Februar 1806 in Lehe wieder eingeschifft und verließen Hannover. Auch die Preußen suchten

die Küste gänzlich abzusperren, die Hauptlandungsplätze, Cuxhaven und Lehe, wurden stark besetzt. Lange sollte die preussische Besetzung nicht dauern. Es kam zum Kriege zwischen Preußen und Frankreich, und wieder erschienen napoleonische Truppen in Hannover. Die Festlandssperre wurde verkündet. Der Schmuggel blühte insofgedessen an der ganzen Nordseeküste. Wohl landeten 1809 kleine englische Trupps bei Cuxhaven und an der Wesermündung, und die von den Franzosen in der ehemaligen Karlstadt errichtete Batterie wurde erstürmt, aber von irgendwelcher Wirkung waren diese Vorstöße nicht.<sup>17)</sup> Noch vier schwere Jahre der Not mußten ertragen werden. Wie in so mancher Stadt Nordwestdeutschlands flammte auch an der Unterweser der Aufstand gegen die Fremdherrschaft zu früh auf. Mitte März wurden die Franzosen aus Lehe und Oestendorf und aus der Batterie in der Karlsburg vertrieben. Aber noch waren die Verbündeten in diesen Gegenden zu schwach, der König schickte keine Hilfe über das Meer herüber. Die Franzosen rückten mit Uebermacht über Wulsdorf heran, der tapfere Widerstand der Männer von Lehe war vergeblich, nach schweren Blutopfern mußten sie Lehe den Franzosen wieder überlassen. Erst Ende November schlug den unglücklichen Orten die Freiheitsstunde. Der russische Oberst Rüdiger nahm am 20. und 21. November erst Lehe und dann die Batterie in der Karlsburg. Zum Richter in Lehe wurde Ernst Friedrich Haltermann ernannt.<sup>18)</sup>

Während der Zeit der französischen Besetzung hat die Verwaltung der Ponts et chaussées unter starker Theilnahme Napoleons selbst umfassende Kanalpläne für das gesamte Küstengebiet von der Seine bis zur Ostsee ausgearbeitet.<sup>19)</sup> Diese Pläne bezweckten eine Kanalverbindung von Paris über die Mündungsgebiete von Rhein, Ems, Weser und Elbe bis zur Ostsee. Ihnen lag der Gedanke zugrunde, Paris zu einem Zentralstapelpfah zu erheben, natürlich mit der Spitze gegen England. Aber einmal ist dieser Plan nicht ausgeführt, und zweitens wäre ihm sicher kein Erfolg beschieden gewesen; denn die geographischen Bedingungen Hamburgs und Bremens waren viel zu günstig, als daß Paris mit Hilfe dieser sehr langwierigen Kanalverbindung einen maß-

gebenden wirtschaftlichen Einfluß bis in diese Gegenden hätte ausüben können. Napoleon selbst aber hatte vor allem eine vor der englischen Flotte sichere Verbindung mit der Heimat im Auge und wollte nur einen — technisch kaum möglichen — Küstenkanal zwischen Oestemündung und Elbmündung haben, letztere sollte einen Kriegshafen erhalten. Diese ganze Einrichtung konnte natürlich nur solange Bedeutung haben, als der Krieg zwischen England und Frankreich die Küstenfahrt unmöglich machte. Uebrigens beruhten die französischen Kanalpläne z. B. auf Vorarbeiten der hannoverschen Behörden, die schon seit einiger Zeit die Erschließung der Moore mit Hilfe von Kanalbauten in Angriff genommen hatten.

Kaum war die Freiheit wiedererrungen, da tauchten bereits im Frühjahr 1814 auch die alten Hafenspläne wieder auf.<sup>20)</sup> Zwar trat der Ingenieurmajor Setwelow für einen Hafen bei Rixebüttel ein, da die Oestemündung vom oldenburgischen Ufer beschossen werden könne<sup>21)</sup>, doch Richter Haltermann widerlegte dieses Bedenken. Er wußte aus eigener Erfahrung, daß auch mit schweren Geschützen das jenseitige Weserufer kaum zu erreichen war. Die Oestemündung war nach seiner Ansicht einem Hafen in Rixebüttel, das noch nicht einmal hannoversch war, weit vorzuziehen, besonders, da die Schiffe jetzt sogar in den Hafen von Brake nur noch bei sehr hoher Flut gelangen konnten. Außerdem konnte man ja ein Hafenbecken an der Leher Brücke bauen, die auch für die großen Schiffe leicht zu erreichen war, besonders wenn die Krümmungen der Oeeste durch zwei leicht herzustellende Durchstiche beseitigt wurden. An der Rentabilität des Hafens konnte kein Zweifel sein; denn der Landtransport von Lehe bis Bremen war nicht so kostspielig wie der Elsflether Zoll.

Wieder aber blieb es zunächst bei Plänen. Im Jahre 1816 veranlaßte der „Wunsch der Bremer Kaufmannschaft, daß der Rahnschiffahrt auf der Unter-Weser eine bessere Einrichtung gegeben werde, den Zoll-Commissair Niemeher in Verden“ dazu, neuerlich den Gedanken zu vertreten, „das Umladen der Güter aus den See-Schiffen in die Rahnschiffe von dem Oldenburgischen Weser-Ufer weg“ an die

hannoversche Oestemündung zu bringen. Nichts kann deutlicher zeigen, wie günstig der Zeitpunkt für Hannover war, als die Tatsache, daß gerade Bremer Kaufleute einen neuen Anstoß zum Hafenbau geben mußten.

Die Ausarbeitung des Zollkommissars Niemeher veranlaßte die Regierung in Hannover, die Regierung in Stade mit einer genauen Untersuchung über die Frage zu beauftragen, „ob die Lage und die gegenwärtige Beschaffenheit der Oeeste an deren Ausflüsse die Anlegung eines Hafens, worin Seeschiffe mit Sicherheit einlaufen, sich aufhalten und umladen können, gestatten, welche Einrichtungen erforderlich sind, um diesen Hafen zu einem solchen Umladungs-Platz zu bilden, worüber die Pläne zu entwerfen sind; welche Kosten diese Einrichtungen verursachen werden, endlich aber, ob die für die hiesigen Lande daraus zu erwartenden Vortheile dem nothwendigsten Kosten-Aufwande angemessen sind und denselben überwiegen“. <sup>22)</sup> Diese ganze Untersuchung wurde am 15. August 1816 dem Oberdeichgrafen Niemeher in Stade übertragen. Zwei volle Jahre aber sollte es noch dauern, bis die Ausführung beginnen konnte. Denn jetzt begann der Kampf um zwei Hafenprojekte. <sup>23)</sup>

Niemeher wollte die Oeestemündung ausbauen, und zwar sollten die eigentlichen Hafenanlagen auf dem rechten Oeestufer liegen, außerdem wollte er durch einen Durchstich an der Oeesthelle die Verbindung mit Lehe erleichtern. Es scheint sich hier im wesentlichen um das alte Müllersche Hafenprojekt von 1800 zu handeln. <sup>24)</sup> Die Leher aber befürchteten, daß auf diese Weise Oeestendorf den Hauptvorteil haben werde, und kamen nun mit einem eigenen Vorschlag heraus. Für ihn trat auch der Richter Haltermann ein. Danach sollte bei Lehe ein Hafenbecken ausgehoben und dieses mit der Weser durch einen Kanal verbunden werden, der die Oeestekrümmung am Vorhörn nördlich der heutigen Rickmerschen Werft verläßt und die Weser am Nordende des heutigen Neuen Hafens erreicht. Die Oeestemündung aber sollte zugeschüttet werden. Ein schweres Bedenken sprach gegen diesen Plan: er war wesentlich teurer als der Mündungshafen. Lehe war zwar bereit,

das nötige Land zum vierten Theil des Wertes abzutreten und auch Steine zum Bau zu liefern. Doch blieben nach Niemeyers Ansicht 20 000, nach Haltermanns Angaben 10 000 Reichstaler Mehrkosten gegenüber dem sicheren Nothafen, wie Niemeyer ihn vorschlug. Dieser sollte 54 000 Reichstaler kosten. Selbst dieser Plan erforderte also 4000 Reichstaler mehr, als nach Mitteilung des Regierungsrats Georg Haltermann in Stade überhaupt zur Verfügung standen. Dieser finanzielle Gesichtspunkt scheint auch in erster Linie Niemeyer veranlaßt zu haben, seinen Plan in so bescheidenen Maßen zu halten. Daß unter solchen Verhältnissen der Vorschlag des Generals von der Decken, an der Oeestemündung eine Hasenstadt zu erbauen, keine Aussicht auf Verwirklichung hatte, ist klar.

Die Regierung entschied sich denn auch für den Nothafen. Ausführlich berichtete das Ministerium am 9. Juli 1818 an den König, inwiefern der jetzige Zeitpunkt sehr günstig zur Anlegung eines Nothafens an der Oeeste sei, vor allem da der Hafen von Brake wegen der zunehmenden Versandung der Weser je länger je weniger den Verhältnissen genügen könne. Am 31. Juli erfolgte die königliche Genehmigung des vorgelegten Planes.<sup>26)</sup> Der Expedient der Hasenbauangelegenheit in Hannover war der Kabinettssekretär Rose. Ihm ist also auch wohl das Verdienst zuzuschreiben, die bei den hannoverschen Behörden sicherlich vorhandenen Widerstände überwunden zu haben.<sup>26)</sup> Mit der Leitung des Baues wurde Niemeyer unter der Oberaufsicht der Stadeschen Regierung betraut, während der Richter Haltermann alle richterlichen, Polizei- und Verwaltungsgeschäfte erledigen und die Hasenkasse führen sollte.<sup>27)</sup>

Im Jahre 1819 wurde der Hafenbau in Angriff genommen.<sup>28)</sup> Es war in der That nicht mehr als ein Nothafen, was hier an der Oeestemündung entstand. Man beschränkte sich darauf, die Karlsburg einzudeichen, am Nordufer der Oeeste eine Reihe von Dükdalben zu setzen und am Südufer, unmittelbar unterhalb der heutigen Oeestebücke, einen Abßplatz anzulegen, der durch einen Weg mit Oeestendorf verbunden wurde. Dieser Weg aber lag tiefer als die Weiden und war so aus-

gefahren, daß die Fuhrleute es vorzogen, über die Seestendorfer Weiden zu fahren. Der Schiffbauer Wendt erbot sich, ein Dock anzulegen, wünschte aber eine Beteiligung der Regierung mit 15 000 Reichsthalern, die natürlich nicht gewährt werden konnte. 1821 wurde die erste, nur für den Bau ganz kleiner Schiffe bestimmte Werft an der See- ste von dem Schiffszimmermeister Cornelius gegenüber dem heutigen Secklenborgschen Turmkran begründet. Ueber die Handhabung der Quarantäne einigte sich Hannover mit Oldenburg, das als Anlieger des linken Weserufers die Seuchenpolizei mit Hilfe von Wachtschiffen bereits ausübte. 1821 wurde die Steuerfreiheit in dem neuen Hafen durch einen Erlaß des Kabinettsministeriums ausgesprochen, aber erst zwei Jahre später wurde die entsprechende Bekanntmachung am Hafenhause angeschlagen, nachdem die Grenzsteuerrezeptur von Seestendorf an die Freihafengrenze verlegt worden war. Der Freihafenbezirk umfaßte das eigentliche Hafengebiet, d. h. einen schmalen Streifen Landes am rechten Seeufer und die See- ste selbst. Das Land links der See- ste zwischen dem Großen Siel, dem Rathjenloch und dem Seestendorfer Deich sollte vielleicht später einbezogen werden, zunächst aber nur zum Ausladen von Waren dienen, die zu Lande weiterverfrachtet werden sollten. Es war dies der schon genannte Böschplatz neben der Rezeptur. Aus diesen Bestimmungen geht schon hervor, daß man bei der Anlage des Hafens in erster Linie daran gedacht hat, einen sicheren Liegeplatz bei schlechtem Wetter und einen Umladehafen zu schaffen und durch die Anlage des Böschplatzes nur nebenbei auch die Möglichkeit hat geben wollen, die Schiffe an Land zu löschen. So erklärt es sich auch, daß am rechten Ufer kein Bollwerk geschaffen wurde, an dem Schiffe hätten anlegen können. So luden und löschten denn auch 1823 und 1824 nur je 8 bezw. 6 Schiffe im Seestehafen selbst, während 30 bezw. 40 Schiffe den Hafen aufsuchten, um Schutz zu suchen. Die Einfuhr bestand vor allem aus Holz, Heringen und Tabak, die Ausfuhr aus Leinen.<sup>29)</sup> Trotzdem glaubte Haltermann dem Hafen eine große Zukunft voraussagen zu dürfen. Die Kapitäne werden hoffentlich ihre Reeder dazu bewegen, im Seestehafen löschen zu dürfen, vor allem wenn die Affekuranzkom-

pagnien, denen die neue Anlage noch zu wenig bekannt war, erkannt haben werden, daß die Versicherung bis Lehe billiger war, als bis nach den weiter aufwärts gelegenen Häfen. Die Reeder allerdings wünschten: „Ausgrabung des Watts zwischen den Ducdalben und dem Ufer und ein Bollwerk an dem Ufer . . . , wodurch denn auch der Wunsch eines bequemerem Landungs-Plazes als das jezige darbietet, erfüllt werden würde“. Vor allem aber mußte der Lößchplatz gepflastert werden, der jetzt bei nassem Wetter gar nicht benutzt werden konnte.<sup>30)</sup>

Doch keiner dieser Wünsche wurde erfüllt. Die ganze Anlage blieb so dürftig, wie sie war, und so konnte sich auch nicht die bescheidenste Blüte von Handel und Verkehr entwickeln. Gerade in diesen Jahren aber öffnete sich dem Handel ein neues, gewaltiges, bisher nur Spanien und Portugal zugängliches Gebiet, Südamerika. Außerdem war durch den Schiffsfahrtsvertrag zwischen Preußen und England vom 2. April 1824 der erste Stein aus der bis dahin unbezwungenen Mauer der Navigationsakte gebrochen.<sup>31)</sup> Der bremische Handel aber war infolge der trostlosen Hafenverhältnisse der Hansestadt in schwierigster Lage. Wurden die Anlagen in der Oestemündung zu einem wirklichen Hafen ausgebaut, so mußten die Bremer ihn benutzen.

Da trat im Sommer 1825 der Bürgermeister Smidt von Bremen an das hannoversche Ministerium mit dem Ersuchen heran, Hannover möge etwa 500 Morgen Land zwischen dem Nordufer der Oestemündung und der Weser, also das Gebiet des Oestehafens, an Bremen mit allen Hoheitsrechten abtreten. Bremen wolle dort einen Hafen anlegen, die Ausführung dieses Planes werde beiden beteiligten Staaten reichen Vorteil bringen. „Vereinzelt werden Hannover und Bremen, was die Natur ihnen darbot, immer nur höchst unvollkommen erreichen können. Verbunden werden sie jede fremdartige Störung ihrer naturgemäßen Entwicklung leicht besiegen und die Aufgabe ihres industriellen Lebens genügend zu lösen im Stande sehn.“ Der Minister v. Bremer berichtete darauf über diese Angelegenheit an Münster nach London, und zwar in durchaus zustimmendem Sinne. Auf Smidts Angaben fußend, schilderte er, wie Hannover in der Erkenntnis, daß Brake den

Ansprüchen schließlich nicht mehr genügen werde, zu der Anlegung des Seestehafens geschritten sei, wie aber diese Anlage durchaus nicht mehr genüge. Er zog nun aber nicht die naheliegende Folgerung, daß deshalb der Hafen weiter ausgebaut, insbesondere mit Bollwerken versehen werden müsse. Das erschien ihm zu gewagt, die Schiffe hatten sich nun einmal an Brake gewöhnt, und „Bremerlehe und Seestendorf . . . sind arm, ihre Einwohner ohne Handels Kenntnisse, Kraft und Unternehmungsgeist, mithin wenig geschickt, den Anstrengungen der Regierung zu Hülfe zu kommen, um die Schifffahrt und den Handel nach dem neuen Hafen zu ziehen“. Ein Aufblühen des südamerikanischen Handels sei zu erwarten. Die Erhaltung des bremischen Handelsflors sei „für das hiesige Land nicht allein an sich selbst von der größten Wichtigkeit, weil die hiesigen Producte, namentlich die Weinwand, auf diesem Wege ihren Absatz finden, sondern es würde auch namentlich dem hiesigen Interesse durchaus entgegen seyn, wenn der Handel von Bremen jemals nach Brake gezogen werden könnte“, da Bremen im Gegensatz zu Brake ganz von hannoverschem Gebiet umgeben sei. „Wenn wir alle diese Verhältnisse und die großen Vortheile erwägen, welche die ganze hiesige Weserküste von dem Aufblühen des Handels und der Schifffahrt sich versprechen darf; wenn wir dabey berücksichtigen, daß dieser Schifffahrts- und Handelsbetrieb nicht blos auf die Establishments, die Bremen anlegen will, beschränkt bleiben werden, sondern daß die nächsten Umgebungen, die unter hiesiger Hoheit bleiben, sonderlich das südliche Ufer der Seeeste, welches nicht wird abgetreten zu werden brauchen, directen Anteil an diesem Betriebe nehmen werden, so müssen Wir der Meynung seyn, daß der mehrgedachte Plan“ in seinen Grundzügen anzunehmen ist, selbst auf Kosten der Hoheitsabtretung. „Es ist dieses gewissermaßen eine Folge des zerstückelten Zustandes von Deutschland, der aber einmal nicht zu ändern ist, und daher auch Erscheynungen herbeyführen muß, wie sie in anderen Ländern, die größerer Einheit genießen, in dieser Maasse nicht vorkommen können“. <sup>82)</sup>

Also: zunächst legt Hannover, um das zu erwartende Erbe Brakes anzutreten, selbst einen Hafen an, dann wird ihm vor den Geistern, die

es rief, bange, und dank seines geringen Unternehmungsgeistes und unter dem Einfluß des bedeutenden bremischen Staatsmannes — Bismarck nennt ihn mit Recht den „schlaunen Fuchs von Bremen“<sup>33)</sup> — will es auf die Fortführung des bislang unzulänglichen Werkes verzichten und sich mit den Brosamen begnügen, die von der bremischen Kauffherren Tische fallen. Brafe, dessen Niedergang man einst als sicher vorausgesetzt hat, soll jetzt plötzlich in der Lage sein, den bremischen Handel an sich zu ziehen. Konnte der Minister Bremer nicht die Worte Smidts, daß Hannover und Bremen in handelspolitischen Angelegenheiten einig vorgehen müßten, durchaus anerkennen, ohne Smidts Folgerungen daraus zu ziehen? Es war doch an sich durchaus denkbar, daß Hannover einen wirklichen Hafen baute, die Benützung desselben aber den Bremern — im eigensten Interesse — in jeder Weise erleichterte. Diese Auffassung hat Münster auch zunächst vertreten, ohne aber schließlich diese Ansicht durchzusetzen. So kam es nach längeren Verhandlungen zu dem Vertrage vom 11. Januar 1827. Am 1. Mai flatterte zum ersten Male der bremische Schlüssel auf dem bislang hannoverschen Hafenhause empor.

Vom heutigen Standpunkte aus können wir gewiß diese Lösung nur begrüßen, denn ein hannoversches Bremerhaven hätte infolge der Langsamkeit und Bedenklichkeit der hannoverschen Regierung sicherlich nicht den Aufschwung genommen, wie das bremische; aber vom Standpunkt des Hannoveraners von 1825 und angesichts der durchaus nicht stichhaltigen Begründung, die das Ministerium für seine Schwenkung angab, ist diese Handlungsweise lediglich als eine Folge übergroßer Bedenklichkeit und geringen Wagemutes zu werten.

Es war nur ein kleines Stück Land, das Bremen erworben hatte, 366 Morgen, begrenzt von der Weser, der Oeeste und einer Linie, die, das heutige Gelände der Norddeutschen Werft bei Hannover lassend, über den Siegesplatz und in der Richtung der heutigen Hannastraße die Bürgermeister-Smidt-Straße kreuzend, schließlich nördlich der Querstraße sich über den Neuen Hafen zur Weser wendet. Das ganze Gebiet war vorher von dem Regierungsrat Georg Haltermann zu Stade

im Auftrage des Ministeriums von den Leher Eigentümern für 38.460 Rtlr. 77 Sgr. 1 Pf. angekauft worden, soweit es nicht schon früher für Hafenzwecke in den Staatsbesitz übergegangen war.<sup>34)</sup>

Hannover aber war keineswegs gewillt, nun gänzlich auf jede unmittelbare Ausnutzung der Seestemündung zu verzichten, vielmehr hoffte es, in Anlehnung an die bremische Gründung werde sich eine hannoversche Ansiedlung auf dem linken Seesteufer ermöglichen lassen. Das geht daraus hervor, daß gleichzeitig mit den Landkäufen auf dem rechten Seesteufer auch Verhandlungen mit den Seestendorfern als den Besitzern des linken Seesteufers geführt wurden. Die Regierung beabsichtigte, hier die Nurte, den Reittkampdeich und den Wählacker anzukaufen.

Nurte hieß das Außendeichsland zwischen Weser, Seeste, alter Seeste, Ratjenloch und Deich. Ein schmaler Streifen dieses Gebietes vom Böschplatz an geesteabwärts gehörte bereits dem Staat.<sup>35)</sup> Am Ratjenloch, d. h. unmittelbar unterhalb des Böschplatzes, begann der Reittkampdeich, der beim Reittkampsiel etwa in den Wählackerdeich überging. Der Wählacker wird umschlossen von der letzten Krümmung der Seeste, heute liegt dort die Secklenborgsche Werft. Am 2. August 1827 wurde der Kaufvertrag zwischen dem Regierungsrat Haltermann und den Seestendorfer Eidgeschworenen abgeschlossen. Nurte, Reittkampdeich mit Außendeich und Wählacker ohne den dazu gehörigen Deich gingen für 15.219 Rtlr. 12 Sgr. 6 Pf. in den Staatsbesitz über.<sup>36)</sup>

Die Hafengebäude bewährten sich schlecht. Das Pfahlwerk des Böschplatzes hielt den Seitendruck nicht aus, eine schwere Sturmflut im Jahre 1831 beschleunigte noch den Verfall. Doch wurde die Erneuerung des Werkes und die Zuschüttung des Ratjenloches genehmigt und von dem Wasserbaudirektor Callenius zu Verden ausgeführt, der sich dabei der Hilfe des Wasserbauleben Dincklage, des späteren Baurats, bediente.<sup>37)</sup> Auch wurde die Nurte eingedeicht, und man dachte daran, hier Plätze zum Hausbau auszugeben.<sup>38)</sup> Der Bau eines wirklichen Hafens kam noch nicht in Frage, doch sollten die Plätze am Deich nur an Handel und Schifffahrt Treibende ausgegeben werden, vor allem im

Hinblick auf eine demnächst mögliche Eisenbahnverbindung zwischen Hannover und Bremen—Bremerhaven und den engen Raum, auf den Bremerhaven beschränkt war. Der Regierungsrat Haltermann fragte im Oktober 1832 den Amtmann Selting zu Lehe — 1831 ist Lehe Amt geworden —, ob er der Ansicht sei, daß sich „eine vortheilhafte Gelegenheit zu nützlichen Anbauungen . . . auf dem linken Seesteufer uns darbietet“, der Geh. Rabinettsrat Rose, mit dem er in Hannover ausführlich darüber verhandelt habe, werde sicherlich „dem Gegenstande die größte Aufmerksamkeit widmen“. Selting war der Ansicht, daß die Ansiedlung bei dem in dieser Gegend wenig regen Spekulationsgeist vom Aufblühen Bremerhavens abhängig sei. Er trat damit durchaus der Auffassung Haltermanns und wohl auch Roses bei. Nach Bekanntgabe der Anbaubedingungen — fast drei Jahre waren seit diesen Verhandlungen vergangen — meldeten sich nur drei Anbaulustige, darunter nur einer, ohne besondere Bedingungen zu stellen, und das war der Oberlotse und Hafенmeister Shtemann.<sup>99)</sup>

Es gab verschiedene Gründe für diesen Mißerfolg. Die Konkurrenz Bremerhavens war sehr stark. Dort war der Anbau zunächst sehr erleichtert worden. Die Folge war, daß „eine Menge neuerungsfüchtiger Menschen“ sich dort niederließ, die sich aber zum großen Theil nicht halten konnte, so daß jetzt noch zahlreiche Häuser und über 100 Bauplätze in Bremerhaven billig und abgabefrei zu haben waren. Am Seestehafen dagegen hatten nach den Anbaubedingungen die Anbauer im Verhältnis der Größe ihres Grundstücks den Deich in schaufreiem Zustande zu erhalten, wobei ihnen allerdings fünf Freijahre zugestanden waren; auch hatten sie sich künftigen Verordnungen wegen Anlage und Unterhaltung eines Straßenpflasters zu unterwerfen. Den Bau von Hafenanlagen übernahm allerdings der Staat, nur waren natürlich Nutzungsgebühren zu zahlen. Auch die unablässliche Geldrente, die einen Theil des Kaufpreises für Bauplätze bildete, war von der technischen Behörde so hoch angesetzt, daß die Anbauer 2400 bis 3000 Taler anwenden und außerdem über ein beträchtliches Vermögen verfügen mußten, wenn sie hier ihr Geschäft gegen die Konkurrenz Bremerhavens

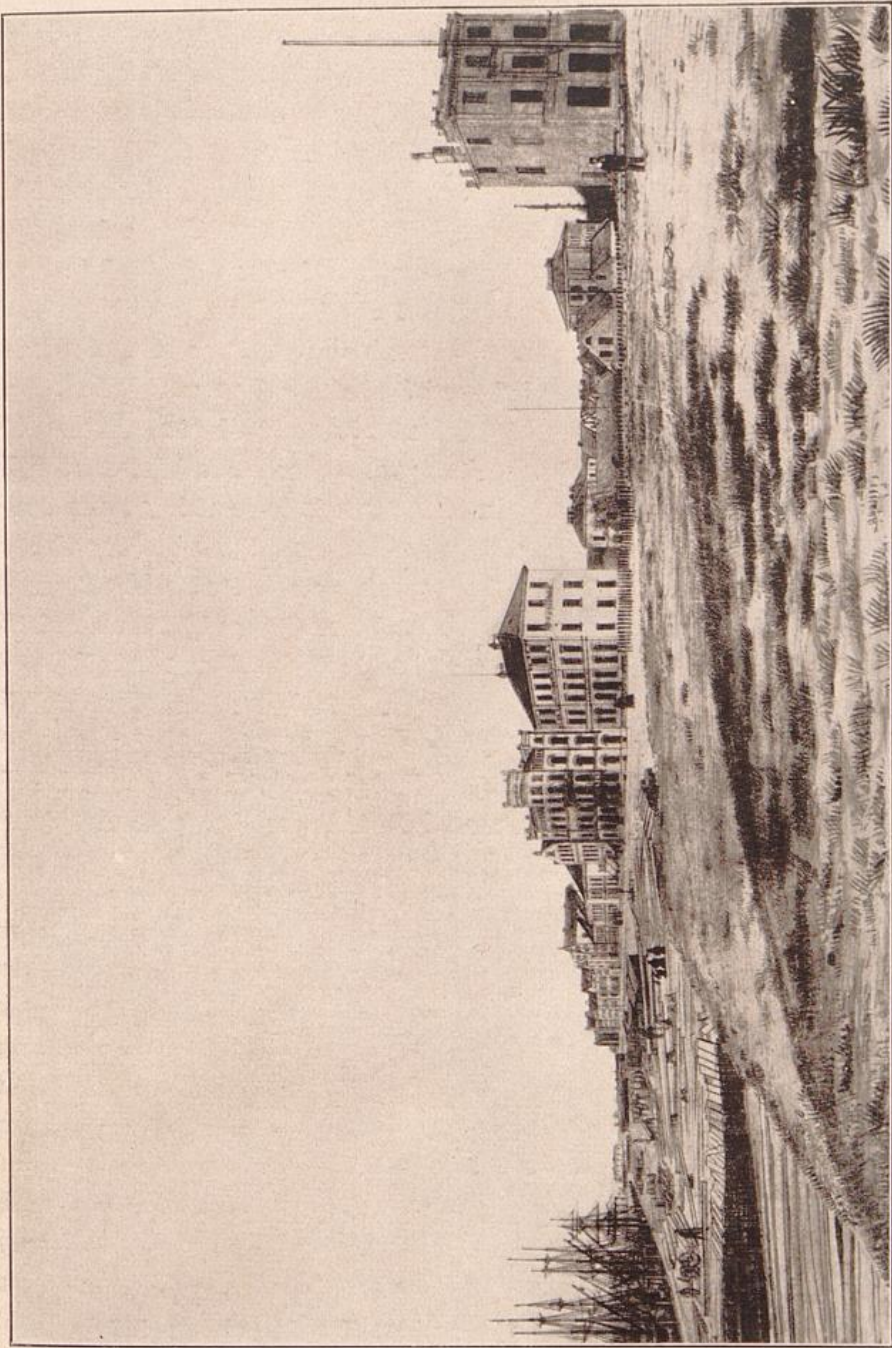
führen wollten. Sehr erschwert wurde der Anbau auch dadurch, daß das Ministerium sich nicht entschließen konnte, die Kurte gegen Festsetzung eines von jedem Anbauer zu zahlenden jährlichen Fixums für frei von indirekten Abgaben zu erklären. Ehe das nicht geschah, meldeten sich nur sehr wenige, „weil das Publikum geradezu ausspricht, daß man nur die Onera festgestellt, an die Bevorzugung und den Vortheil der Bewohner noch nicht gedacht habe.“<sup>40)</sup> So kam es, daß der Plan Georg Haltermanns, am linken Seestufer eine Vorstadt Bremerhavens erstehen zu lassen, mißglücken mußte. Die in Lehe und in den umliegenden Dörfern wohnenden, aber in Bremerhaven beschäftigten Arbeiter dachten gar nicht daran, sich am Seestehafen anzusiedeln, sondern blieben lieber in ihren alten, weiter entfernten Wohnsitzen.

Für größere Kaufleute und Reeder aber hatte der Seestehafen auch wenig Verlockendes. Die mußten natürlich die fehlende Steuerfreiheit als besonders lästig empfinden. Außerdem waren die Wegeverbindungen sehr schlecht. Zur Seestendorf—Leher Landstraße führte nur ein in schlimmem Zustande befindlicher Fahrweg, nach Bremerhaven konnte man nur mit einer im bremischen Besitz befindlichen Fähre gelangen, die bei Sturm und besonders bei Eisgang zum mindesten für Fuhrwerke nur schwer oder auch gar nicht zu benutzen war. In diesem Falle war man auf die ziemlich weit entfernte Leher Brücke angewiesen. Diese aber war haufällig, und ihr Neubau war keineswegs gesichert. Der Gedanke, statt ihrer auf dem Wählacker eine Brücke zu bauen, und mittels eines Durchstichs die Wählackerschleife der Seeeste abzuschneiden, war zunächst abgelehnt und sogar der Gedanke erwogen worden, auch bei Lehe künftig mit einer Fähre auszukommen. Dazu kam die gegenüber den Bremerhavener Anlagen unverkennbare Rückständigkeit der Hafengebauten selbst. Kapitalkräftige und unternehmungslustige Leute aber gab es an der Unterweser nicht. Sie konnten nur aus den größeren hannoverschen Städten oder aus Bremen kommen.

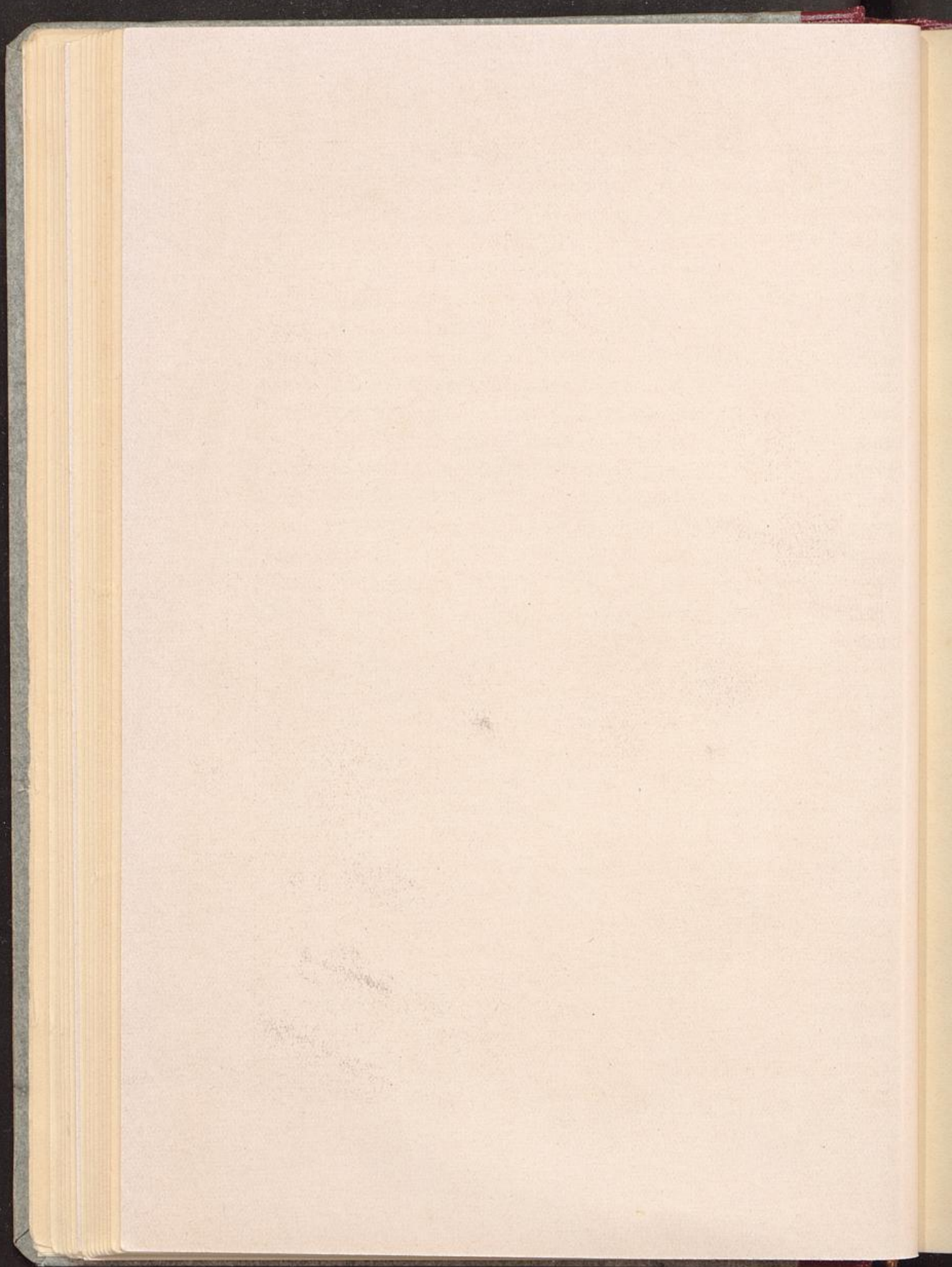
Am nun endlich dem Ziel, hier einen Handelsort erstehen zu lassen, näherzukommen, schlug der neue Amtmann Friedrichs, ein anscheinend recht tatkräftiger, aber nicht immer ganz bequemer Herr, einen neuen

Weg vor.<sup>41)</sup> Er ging von der Ansicht aus, daß trotz der günstigen Lage der Murte dort Seeschiffe erst anlegen und löschen würden, wenn aus dem neuen Hafentort ein Handelsort geworden sei. Wie sollte man nun den Handel dorthin ziehen? Zwar gab es in den hannoverschen Landen keine eigentlichen Handelsstädte, doch bestanden „in den großen Städten Hannover, Hildesheim, Celle und Osnabrück Häuser, welche einen nicht unbedeutenden Handel mit Landesproducten, namentlich mit Wolle und Leinwand, treiben und solche nach England und Amerika absetzen. Unser Handel kann indeß, weil wir keine See-Schiffahrt haben, nicht direct betrieben werden, und geht daher, selbst bei directer Handelsverbindung inländischer Häuser mit jenen Gegenden, durch die Hände von Hamburger und Bremer Spediteuren und Rhebern.“ Ebenso stand es mit der Einfuhr, obwohl auch hier direkte Handelsverbindungen mit Frankreich und England vorhanden waren. Da jedoch die einzelnen Häuser nicht groß genug waren, um ganze Schiffe befrachten zu können, so mußte eine Seehandlungskompagnie nach dem bewährten preussischen Beispiel begründet werden. Auf diese Weise sollte der unmittelbare Handelsverkehr mit dem Ausland ermöglicht werden. Diese Kompagnie sollte aber außer dem Eigenhandel auch Expeditionshandel und die Beförderung von Auswanderern betreiben. „Was insbesondere den letzteren Artikel betrifft, so ist dieses sehr einträgliches Expeditionsgeschäft<sup>42)</sup> dermalen im ausschließlichen Besitze von Bremen, indem Hamburg fast gar keine directe Handelsverbindung mit den Vereinigten Staaten hat, und selbst wenig eigene Schiffe besitzt“. In diesem Jahre fuhren über 15 000 Auswanderer von Bremerhaven ab. Wenn nun die Seehandlungskompagnie Schiffe mit genügend hohem Zwischendeck, wie es die Vereinigten Staaten für Auswanderer verlangten, baute und ein niedriges Ueberfahrts-geld forderte, so konnte sie einen großen Theil der Auswanderer für sich gewinnen. Natürlich kam es nun darauf an, das Interesse des hannoverschen Handelsstandes für eine solche Kompagnie zu erwecken. Das konnte erreicht werden, wie Friedrich glaubte, „1) durch den Beitritt des Gouverneurs als Haupt-Actionairs mittels Einschusses einer Summe von 500 000 Thaler Gold, 2) durch die

Zage  
aus  
man  
ober=  
den  
user,  
tent=  
und  
hiff=  
bei  
den,  
Rhe=  
han=  
Da  
hiffe  
dem  
ollte  
den.  
ons=  
ins=  
Spe=  
, in=  
Ver=  
esem  
Denn  
hen=  
aute  
ofjen  
rauf  
olche  
richs  
airs  
die



Westmünde 1860.



Ertheilung der Steuerfreiheit gegen Entrichtung eines Fixi von Seiten der Bewohner des neuen Hafen=Orts, 3) durch Bewilligung eines Rabatts von 25 % an der Eingangs=Steuer von solchen Waaren, welche von der Compagnie aus dem Auslande und auf eigenen Schiffen eingeführt worden sind, 4) durch Handels=Tractate mit England und den Vereinigten Staaten von Nord=Amerika, wobey wir hinsichtlich des ersteren gehorsamst bemerken, daß solche insbesondere auf die Einfuhr von Korn und von Wolle, welcher letztere Artikel jetzt nur auf Englischen Schiffen eingeführt werden darf, gerichtet werden müßte“. Der Stadt Bremen würde ein direkter Handel mit England keine Konkurrenz bereiten, „da diese Handelsstadt mit England in fast gar keiner Verbindung steht, was seinen Grund hauptsächlich darin hat, daß in Bremen keine Juden geduldet werden, durch diese aber hauptsächlich der Handel mit Manufacturwaren getrieben wird“. Der Handel der Stadt Braunschweig, der bisher über Hamburg gehe, könne durch Schausseebauten und die direkte Handelsverbindung mit England an den Oeestehafen gezogen werden. Am besten für die Verbindung mit Braunschweig, Hannover, Hildesheim, Celle aber würde es sein, wenn eine Eisenbahn angelegt und statt nach Bremen nach der Oeestemündung geführt würde.

Friedrichs fand aber mit diesem Plan auch in mündlichen Verhandlungen bei der Landdrostei kein Gehör, am wenigsten bei dem Expedienten gerade der Hafenausache, Haltermann. Deshalb wendete sich nun Friedrichs, „uneingeschüchtert durch die entgegenstehenden Ansichten der Königlichen Landdrostey“ unmittelbar an den Minister des Innern, Freiherrn Schulte.<sup>43)</sup> Zunächst tat er geradezu verächtlich die Auffassung Haltermanns ab: „Ew. haben . . . den großartigen Plan der Anlegung eines Hafen=Orts an einem so vortheilhaft belegenen Blase gewiß nicht in der Absicht gefaßt und zum Theil schon zur Ausführung bringen lassen, damit derselbe nur zur Aufnahme des Ueberrests von Competenten zu Bremerhaven diene; sondern ohne Zweifel einen höhern Zweck dabei vor Augen gehabt.“ Darauf entwickelte er nochmals seine Pläne, bemühte sich aber dabei, seinem Gegner Haltermann den Wind aus den Segeln zu nehmen, indem er nachdrücklich darauf

hinzies, daß es „ein nichtiges Unternehmen seyn“ würde, mit Bremen zu rivalisiren. Doch könne von der Oestemündung aus Handel mit England getrieben werden, da Bremen zu diesem Hannover so sehr befreundeten Lande in keinerlei Handelsbeziehungen stehe. Sollte deshalb die Seehandlungsidee abgelehnt werden — am 4. Dezember hatte er noch die Seehandlung als *conditio sine qua non* für die Bildung eines Handelsortes bezeichnet —, „so würde doch die Heranziehung einiger wohlhabender Juden unter Gewährung einiger Vorteile, wahrscheinlich dazu beitragen, daß sich Handel und Schifffahrt nach dem neuen Orte hinziehen; denn den Kaufleuten würden sehr bald Schiffer und Schiffsbauer folgen“. In Bremerhaven sich aufhaltende Bremer sähen schon neidisch herüber. Ja, die größeren Kaufleute Bremens hätten sich verpflichtet, sich nicht in dem neuen Hasenort niederzulassen, das sicherste Zeichen für die Wichtigkeit, die man ihm beilege. Doch auch beim Ministerium fand Friedrichs kein Gehör.

### 3. Kapitel.

---

Erst im Jahre 1832 gestattete das Ministerium wenigstens, daß Anbaulustigen die demnächstige Befreiung des Hafensbezirks von indirekten Abgaben gegen Zahlung einer festen Summe zugesichert wurde. Zugleich erteilte die Regierung dem Amte die Genehmigung, nochmals öffentlich zum Anbau aufzufordern. Friedrichs machte keinen Gebrauch davon, da er den Mißerfolg voraussah.<sup>44)</sup> Außerdem war inzwischen ein neues Projekt aufgetaucht. Man wollte die Leher Brücke in die Nähe Bremerhavens verlegen und mit Hilfe einer Schleusenanlage die Oeeste bis Lehe hinauf zu einem natürlichen Hafen machen, ja, man hoffte, anstatt der haufälligen Brücke auch mit einer Fähre auskommen zu können. Doch bald sollte sich die Lage ändern. Der neue Hafenplan verschwand wieder, und Friedrichs glaubte, daß jetzt dank der schlechten Behandlung, die Bremerhaven durch Bremen widerfuhr, die Aussichten für den Oeestehafen sich besserten. Bremen baute zwar fortgesetzt den Hafen von Bremerhaven aus, suchte aber auf jede Art und Weise zu verhindern, daß sich dort ein eigener Handel und größerer Verkehr entwickelte. Bremerhaven sollte lediglich eine Schiffsstation sein und bleiben. Das erregte tiefe Erbitterung nicht nur bei den Bremerhavenern, die schon vielfach erklärten, sie wollten lieber hannoversche Untertanen sein, sondern auch bei angesehenen Bremer Kaufleuten.<sup>45)</sup> Schon hatte die Firma Hoffschläger & Co. um die Genehmigung zur Anlage einer Brennerei gebeten. Bei einer derartigen Angelegenheit aber war eine schnelle Entschließung notwendig. Deshalb wünschte Friedrichs auch die selbständige Verwaltung der Anbauangelegenheit durch das Amt. Die Landdrofstei sollte nur die Aufsicht haben. Die Mitwirkung der General-

Wasserbaudirektion wünschte er auf rein technische Angelegenheiten beschränkt zu sehen.<sup>46)</sup> Ueberhaupt aber ist Friedrichs zu der Ansicht gelangt, daß in Hannover eine Kommission unter dem Vorsitz des Ministers des Innern eingesetzt werden müsse, bestehend aus Vertretern der beteiligten Behörden, nämlich der Domänenkammer, der Landdrostei, der General-Direktion des Wasserbaues und der General-Direktion der indirekten Abgaben. Diesem Rat ist aber die Regierung nicht gefolgt.<sup>47)</sup> Schon waren mehrere Anfragen gekommen, unter anderem von dem sehr angesehenen und vermögenden Schiffbauer Joh. Lange in Grohn bei Vegesack, der am linken Oeestufer eine Werft anzulegen beabsichtigte. Der Landdrost von Bülow erklärte sich im Oktober 1841 damit einverstanden, daß Anbaupläze in der Nurte ausgegeben würden. Der neue Landdrost nahm sich jetzt überhaupt mit lebhaftem Interesse der Angelegenheit an. Im Mai 1843 erging an den Wasserbaudirektor Callenius der Auftrag, unter Benützung der Baupläne, die 1837 von der General-Wasserbaudirektion und von Baurat Hagemann aufgestellt waren, baldigst einen neuen Bauplan zu entwerfen, der das noch nicht angekaufte Scheeland mit umfassen sollte.<sup>48)</sup> Schließlich wurden alle bisher ausgearbeiteten Baupläne dem Baurat Oppermann in Hannover zur Begutachtung vorgelegt, der dann selbst einen eigenen Entwurf ausarbeitete. Dieser erhielt im Sommer 1844 die Genehmigung des Ministeriums des Innern und auf Grund dieses Planes ist dann schließlich die Nurte bebaut worden.<sup>49)</sup>

Den stärksten Widerstand fand der Plan, an der Oeestemündung einen Hafentort zu gründen, bei der Domänenkammer, die für diese Angelegenheit zuständig war, da es sich um die Verfügung über herrschaftliches Grundeigentum handelte und nach § 5 der königlichen Verordnung vom 8. März 1839 für die grundherrliche Bewilligung von Anbaupläzen und die von den Anbauern zu leistenden Gefälle allein die Domänenkammer zuständig sein sollte. Die Domänenkammer fragte lediglich nach dem Vorteil, den das königliche Domanium von dem Anbau haben könne, und suchte deshalb die Anbaubedingungen so zu gestalten, daß das Domanium möglichst große unmittelbare Vorteile da-

von habe, ohne zu bedenken, daß sie durch eine solche kleinliche Ressortpolitik den Erfolg des Ganzen und damit den wahren Vorteil des Staates in Frage stellte. Den zu gleicher Zeit mit dem Seestehafenprojekt bearbeiteten Plan einer Hafenanlage auf dem Brunshäuser Sande bei Stade hatte sie durch ihren Einspruch bereits zum Scheitern gebracht und wollte sich nun nicht durch Genehmigung des Nurteanbaus in Widerspruch mit sich selbst setzen. So ist es auch kein Wunder, daß gerade sie auf Friedrichs Vorschlag, einen Ausschuß der beteiligten Oberbehörden einzusetzen, nicht einging. Auch das Finanzministerium, dem die Domänenkammer unterstand, hat bis zuletzt Schwierigkeiten gemacht.<sup>50)</sup> Dem Einfluß des Ministeriums des Innern haben wir es jedenfalls zuzuschreiben, daß endlich, am 10. Juni 1845, der König genehmigte, „daß nach dem entworfenen Plane gleichzeitig mit der Ausführung eines Schiffsliegeplatzes an der Seestemündung zu der Ansetzung von Anbauern auf der s. g. Nurthe unter der geeigneten Mitwirkung der Domänialverwaltung geschritten werde.“<sup>51)</sup>

Den 10. Juni 1845 können wir also als den Geburtstag Seestemündes bezeichnen.

Welche Vorteile konnte nun der Ansiedler für sich erwarten? Was bot ihm der Staat Hannover?

Die Hafeneinrichtungen waren auch jetzt nicht erheblich besser als früher. Die Nurte war eingedeicht<sup>52)</sup>, und das Vorland vor dem neuen Nurtedeich sollte der Schifffahrt und dem Gewerbe dienen und deshalb dem Verkehr geöffnet sein. Doch behielt sich die Regierung vor, hier einen Werftplatz anzuweisen. Das Ufer sollte durch ein Bollwerk geschützt werden, an das die Schiffe mit steigender Flut gelangen könnten, um bei Ebbe noch zwei Fuß tiefes Wasser zu haben. Ferner waren zwei Krananlagen an diesem Bollwerk vorgesehen. Mit der Ausführung dieser Hafengebauten wurden die Wasserbauinspektoren Dinlage und Schroeter unter der Oberleitung des Wasserbaudirektors Callenius beauftragt.<sup>53)</sup> Natürlich konnten diese bescheidenen Hafenanlagen einen Vergleich mit dem von der Tide unabhängigen Bremerhavener Schleusenhafen in keiner Weise aushalten.

Auch der Anbau selbst war in Bremerhaven verlockender als im neuen Hafentort. Zahlreiche Plätze waren hier wieder frei geworden. Außerdem war, wer sich in Bremerhaven niederließ, Mitglied eines Gemeinwesens, das wenigstens über die bescheidensten Einrichtungen schon verfügte, während auf dem linken Seesteufer noch nichts vorhanden war, als die Steuerrezeptur beim alten Böschplatz und daneben eine Schenke. Das benachbarte Seestendorf war ein unbedeutendes Bauern-  
dorf, dessen Kirche und Schule die Anbauer benutzen konnten, das aber für Handel und Schifffahrt keinerlei Interessen hatte.

Auch die Verkehrslage des neuen Ortes war natürlich seit dem Entstehen und Aufblühen Bremerhavens nicht mehr so günstig wie einst. Zwar fiel ja Bremen überhaupt als Seehafen aus, die Konkurrenz von Brake bildete bei der fortschreitenden Versandung des Weserfahrwassers auch keine wirkliche Gefahr mehr. Das natürliche Hinterland bildete Hannover, vor allem seine mittleren und südlichen Teile, sowie große Gebiete Westfalens, Mittel- und Süddeutschlands, für die Hannover Durchgangsland ist.

Wollte nun Hannover in dem unvermeidlichen Konkurrenzkampf gegen Bremerhaven etwas ausrichten, so mußte es sogleich zu der einzig möglichen Waffe greifen. Es mußte durchaus moderne, großzügige Hafen- und Verkehrseinrichtungen schaffen. Nur dann war es möglich, die Schifffahrt von Bremerhaven fort an das linke Seesteufer zu ziehen.

Im Verkehrswesen waren gerade die vierziger Jahre die Zeit eines gewaltigen Umschwungs. Das Eisenbahnnetz knüpfte über ganz Deutschland hin immer neue Verbindungen und schuf neue Verkehrsmöglichkeiten. Doch war es nicht möglich, bei Anlage einer Unterweserbahn dem Seestehafen einen entscheidenden Vorteil vor Bremerhaven oder gar Bremen zu geben. Denn es ging doch wohl — auch abgesehen vom rein geldlichen Gesichtspunkt — nicht gut an, eine Bahn in gerader Linie vom Seestehafen nach Verden zu bauen, Bremen also ganz aus dem Eisenbahnnetz auszuschalten.<sup>64)</sup>

Es sollte aber noch fast zwei Jahrzehnte dauern, bis die Unterweserorte Bahnanschluß bekamen. Noch war der Personen- und Fracht-

verkehr auf die Landstraßen angewiesen. Im Jahre 1850 wird ein Omnibusdienst einmal täglich von Bremerhaven nach Bremen eingerichtet. Die Fahrt dauerte nur sieben Stunden, vom Geestendorfer Posthause aus sechs Stunden, da die Pferde zweimal gewechselt wurden. Dieses Geestendorfer Posthaus lag dort, wo der Weg zur Fähre von der Geestendorf—Leher Landstraße abbog.<sup>55)</sup> Bis 1850 wird der Verkehr also jedenfalls länger gedauert haben. Neben dem Landwege war natürlich die Weser von großer Bedeutung, die ja mit den flach gehenden Leichtern wenigstens meistens befahren werden konnte.<sup>56)</sup> Waren die Verkehrsverhältnisse der beiden Unterweserhäfen also im wesentlichen gleich, so hatte Bremerhaven seit 1847 den Vorteil, mit Bremen eine elektromagnetische Telegraphenverbindung zu besitzen.<sup>57)</sup>

In handelspolitischer Hinsicht hatte sich die Lage gegen früher wenig geändert. Nur daß auch auf diesem Gebiete die Konkurrenz Bremens jetzt seit dem Bestehen Bremerhavens stärker hervortreten mußte. Das starke Anwachsen seines Handels in dieser Zeit verdankte Bremen zu einem sehr wesentlichen Teile dem Umstande, daß es gelungen war, den mächtigen Strom der Auswanderer nach Bremen und Bremerhaven zu ziehen. Diese Auswanderer mußten die noch allzu geringe Ausfuhr ersetzen. Sofort mit der Gründung Geestemündes setzt denn auch das Bemühen der hannoverschen Behörden ein, einen Teil dieses Auswandererstromes in das Bett der hannoverschen Schifffahrt zu leiten. Der Amtmann Friedrichs hatte schon darauf aufmerksam gemacht, er bezeichnete die Auswanderer geradezu als Ausfuhrartikel.<sup>58)</sup>

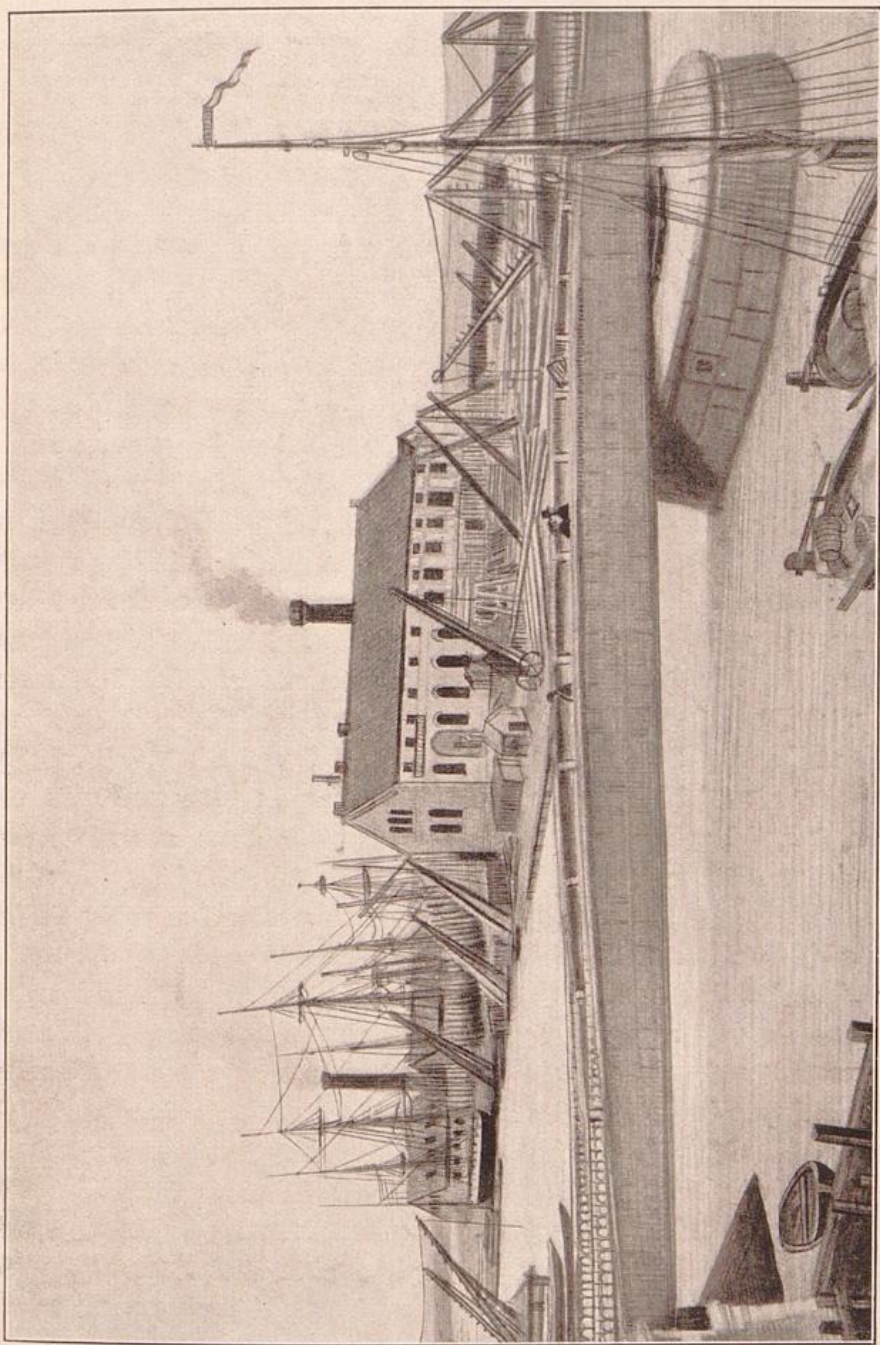
Von wesentlicher Bedeutung für den Geestehafen mußte es sein, wenn er von Anfang an die Stellung eines Freihafens erhielt<sup>59)</sup>, d. h. wenn die Einwohner des gesamten Ortsgebietes gegen Zahlung von festen Ablösungssummen von indirekten Steuern befreit wurden. So war es beim alten Nothafen auf dem rechten Ufer gewesen, und eine solche Regelung war auch jetzt unbedingt notwendig, schon im Hinblick auf Bremerhaven. Und doch hatten Amt und Landdrostei bis zum Frühjahr 1847 nicht mehr erreicht als die Erklärung des Ministeriums des Innern vom 10. Mai 1844: „Eine Fassung dahin: daß es, wiewohl

den Anbauern ein Recht zu erlangen, nicht eingeräumt werde, in der Absicht der Regierung liege, nachdem durch das Entstehen mehrerer Anbaue ein hinlänglich umfassender Hafentort gebildet sei, die Einrichtung zu treffen, daß in demselben indirecte Steuern nicht entrichtet und statt derselben ein verhältnismäßiges Steuer-Fixum erhoben werde, wird geeignet sein, die Regierung von Ansprüchen auf sofortige Befreiung der einzelnen Anbauer von der Entrichtung der indirecten Steuern zu sichern und zugleich den Anbauern die nötige Aussicht auf demnächstigen leichteren Betrieb ihrer Gewerbe zu gewähren.<sup>60)</sup> Mit dieser ebenso langen wie inhaltlosen Erklärung war natürlich nichts zu machen. Nach einer Besprechung zwischen dem Landdrosten v. Bülow, dem Amtsassessor Wuthmann und Dinlage in Bremerhaven am 29. September 1846 setzte die Landdrostei dem Ministerium nochmals auseinander, daß die Erklärung der Steuerfreiheit „eine Lebensfrage für die ganze Anlage sei“; wenn sie nicht bald erfolge, werde Zurückhaltung und Mißtrauen des Publikums die Folge davon sein.<sup>61)</sup> Trotzdem dauerte es noch bis zum 19. Juni 1847, bis endlich das „Gesetz, die Erhebung des Hafens und Hafentorts zum Freihafen betreffend“<sup>62)</sup> herauskam, dessen § 1 bestimmte: „Der Hafen, der künftige Hafentort Geestemünde und der demselben beizulegende Bezirk werden vom 1sten Julius d. J. an in Beziehung auf die indirecten Steuern als Ausland behandelt.“ Als Steuerfixum wurde eine Kopfsteuer von 8 Sgr. jährlich für die nächsten fünf Jahre festgesetzt, eine Summe, die geringer war, als die Durchschnittshöhe der im Steuerverein gezahlten indirecten Steuern.

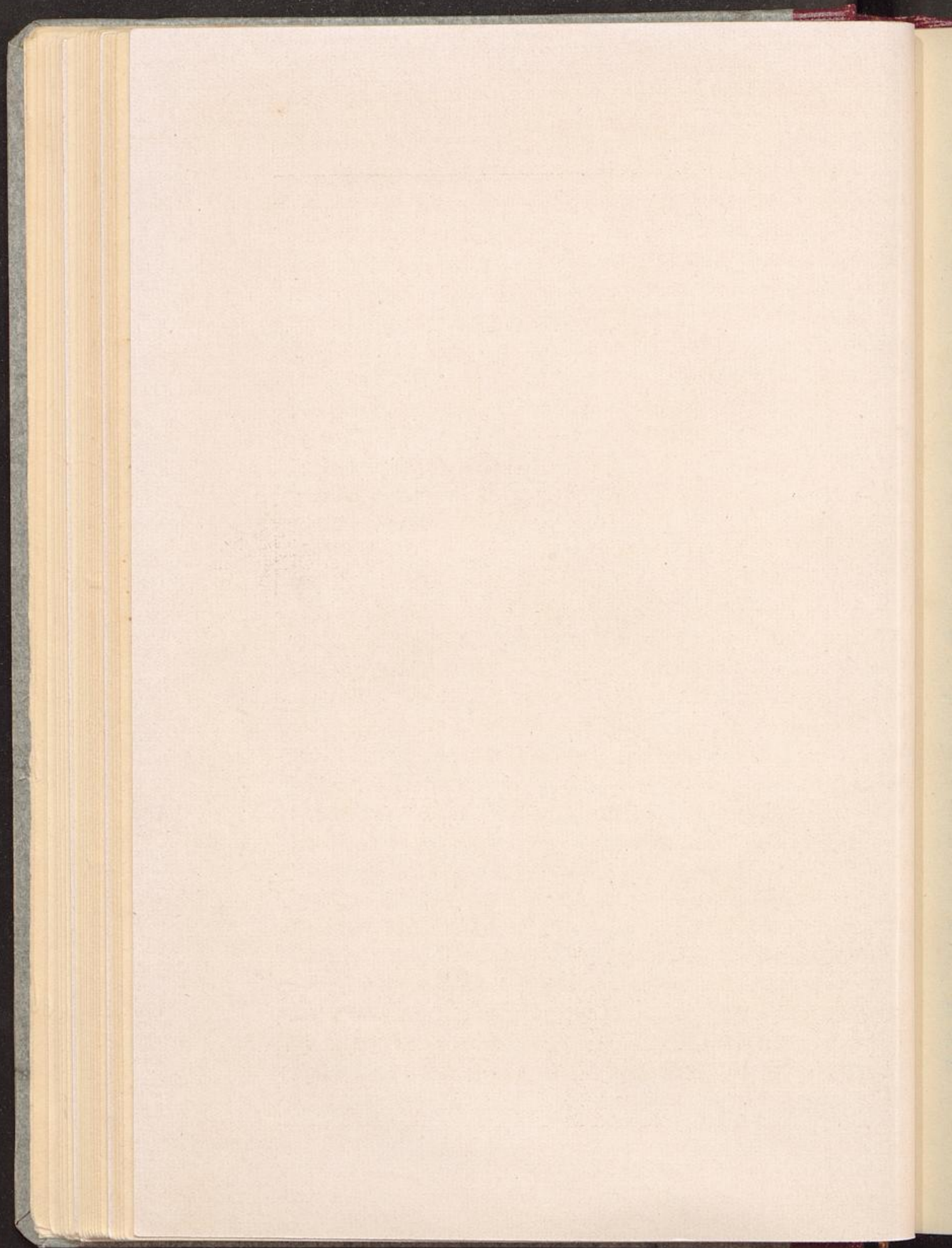
Die Grenze des Freihafengebiets<sup>63)</sup> begann an der Geeste zwischen der Fähre und dem alten Böschplatz, folgte dann der Grenze der Murte bis zum Bauerwalldeich und wurde jenseits des Deiches im Ziegeleiland von der alten Geeste gebildet. Als Grenze diente ein in dem der Regierung gehörigen Theelände aufgeworfener Graben.

Waren so die verkehrs- und handelspolitischen Bedingungen des Geestehafens wenig verlockend, so waren die Aussichten, industrielle Unternehmungen, besonders Werften, hierherzuziehen, wesentlich besser,

der  
erer  
rich-  
und  
erde,  
Be-  
cten  
auf  
Mit  
s zu  
low,  
29.  
aus-  
für  
hal-  
dem  
die  
her-  
mort  
lsten  
land  
ähr-  
nger  
ekten  
  
schen  
turte  
elei-  
der  
  
des  
cielle  
esser,



Das König Georgsdock und die neue Brücke. 1860.



danf den günstigen örtlichen Bedingungen und danf der Beschränktheit des in Bremerhaven zur Verfügung stehenden Raumes.

Trotz den im ganzen wenig günstigen Bedingungen, die eine Ansiedlung am Seestehafen bot, war es nicht ganz wenig, was die Regierung von den Anbauern verlangte.

Zunächst sollte nur die Nurte zum Anbau freigegeben werden. Sie wurde dem Oppermannschen Bauplan entsprechend aufgeteilt, jeder Bauplatz maß 28 QuadratruTEN, 32 Quadratfuß Kalenberger Maße. Die Baupläze wurden in Erbleihe ausgegeben. Wer einen solchen zu erwerben wünschte, mußte zunächst über seine Herkunft, seinen Lebenslauf, sein Vermögen und seine beruflichen Absichten die für erforderlich gehaltenen Nachweisungen und Erläuterungen machen. Danach entschied dann die Landdrostei über seine Zulassung. Der Erwerber hatte 200 bis 250 Reichstaler und eine jährliche, unablöbliche und feste Rente von 10—12 Reichstalern an die Domänenkammer zu zahlen. Doch konnte diese Rente durch Zahlung des 25fachen Betrages abgelöst werden. Innerhalb eines Jahres nach Abschluß des Erbleihekontraktes mußte der Erwerber mit dem Bau eines Hauses begonnen haben, widrigenfalls es der Domänenkammer freistand, den Platz gegen Rückzahlung des Erbbestandskapitals von 200 bezw. 250 Reichstalern wieder an sich zu nehmen. Die erworbenen Grundstücke durften nur im ganzen und ohne irgendwelche den Ertrag oder Wert derselben mindernden Lasten weiterveräußert werden. Auch im Erbfalle mußte jedes Grundstück ungeteilt in das Eigentum eines Erben übergehen. Für die Erhaltung des Nurtedeichs und Nurtesiels mußte jeder Anbauer jährlich  $\frac{1}{2}$  % des Kaufpreises seines Grundstücks zahlen. Ferner war er verpflichtet, binnen zwei Jahren den auf sein Grundstück entfallenden Teil des Fuß- und Fahrweges zu pflastern.<sup>64)</sup>

Es waren also nicht unerhebliche Lasten mit einer Ansiedlung an der See verknüpft. Aus den Bestimmungen geht hervor, daß die Regierung den Anbau durchaus nicht dem Belieben des Einzelnen überlassen wollte. Sie sicherte sich die Möglichkeit, ungeeignet erschei-

nende Bewerber abzuweisen und vor allem nur solche Bewerber zuzulassen, von denen anzunehmen war, daß sie zum Aufblühen des Ortes beitragen und jedenfalls nicht binnen kurzer Zeit dem jungen Gemeinwesen als Ortsarme zur Last fallen würden. Ueble Erfahrungen, die Bremerhaben in der Hinsicht gemacht hatte, ließ man sich zur Lehre dienen. Das Amt hatte sogar vorgeschlagen, Mietsleute — natürlich abgesehen von Beamten, Geistlichen und Lehrern — überhaupt nur unter Vorbehalt zeitweise zuzulassen, um sie im Falle der Verarmung jederzeit wieder abschieben zu können. Man wollte nur wirtschaftlich leistungsfähige Anbauer haben, der neue Ort sollte nicht eine Arbeiterstadt Bremerhabens werden. Durch die mit dem Erwerb verbundene Bauverpflichtung wollte die Regierung Bodenspekulationen nach Möglichkeit erschweren.

Die Bauplätze waren recht begehrt. Schon am 2. Oktober 1846 kann das Amt mitteilen, daß sich bereits 42 Anbauer um 51 Plätze beworben hätten. 12 Bewerbungen seien bereits bewilligt, 99 Bauplätze, von denen zwei für das Hasenmeisterhaus vorbehalten seien, ständen überhaupt nur zur Verfügung.<sup>65)</sup> Doch zunächst mußten die Nivelierungs- und Vermessungsarbeiten, die bei dem feuchten Boden vielfache Schwierigkeiten bereiteten, fertiggestellt sein<sup>66)</sup>, bis das Amt im Jahre 1847 beginnen konnte, die Erblichekontrakte abzuschließen. Der weitaus größte Teil der Anbauer bestand allerdings aus Mauermeistern, Handwerkern und kleinen Kaufleuten, die hofften, beim Bau des neuen Ortes ihr Glück machen zu können. Doch zeigten sich auch schon im ersten Jahre Ansätze zu Handel und Industrie.<sup>67)</sup>

Schon seit längerer Zeit waren nach der Aussage eines Fachmannes<sup>68)</sup> in Bremen unter zehn neuen Seeschiffen acht oder neun für Auswanderer<sup>69)</sup> bestimmt. Die Leitung und Expedition der Auswanderungen durfte in Bremen nur von einigen zuverlässigen, besonders konzessionierten Personen betrieben werden, Bremerhavener Einwohnern war sie ausdrücklich verboten. Bremen wollte auf diese Weise wohl die Konkurrenz ungeeigneter und zum Teil gewissenloser

Leute beseitigen, die sich infolge des für Bremerhaven bestehenden Verbotes in Geestendorf und Lehe entwickelt hatte. Die Firma Ulrichs & Clausen in Bremerhaven hoffte nun durch eine Zweigniederlassung am Geestehafen das für Bremerhaven bestehende Verbot umgehen zu können. Schon im November 1845 bewarb sie sich deshalb für ihren Bürochef C. von Stockhausen um zwei Bauplätze, damit dieser von der Geeste aus das Auswanderungsgeschäft betreiben könne. Zugleich aber wollte Stockhausen die ausschließliche Befugnis für das Auswanderungsgeschäft vom Geestehafen aus haben. Stockhausen bekam auch die Anbauplätze und eine Konzession für die Beförderung von Auswanderern von der Geeste nach Nordamerika. Im Dezember 1847 erschien eine „Bekanntmachung der Königlichen Landdrostei zu Stade, die Beförderung von Auswanderern von der Geeste aus betreffend“, die dazu dienen sollte, den Auswanderern einen menschenwürdigen Transport und Schutz vor Uebervorteilung zu gewähren. Doch hat sich aus diesen von den Behörden freudig begrüßten Anfängen kein irgend bedeutender Auswandererverkehr entwickelt.

Wie über die Ansiedlung Stockhausens, war die Behörde auch sehr erfreut über die Begründung einer Fabrik für Herstellung von Schiffszwieback und Bearbeitung von Reis durch die Firma Ulrichs & Hartlaub. Schon im Oktober 1848 war der Bau fertig, und in einigen Monaten soll „der Betrieb, der nach den Räumlichkeiten und den aufgestellten Maschinerien alle ähnlichen Geschäfte in ganz Deutschland überbieten muß und wird“, beginnen.

Schiffswerften aber besaß Geestemünde um diese Zeit noch nicht. Das lag daran, daß Werftplätze erst dann ausgegeben werden konnten, wenn die in diesen Jahren sehr lebhaft erörterten Hafens-, Eisenbahn- und Brückenbaupläne feste Gestalt gewonnen hatten.

Welches Bild bot nun der neue Ort in diesen ersten Jahren seines Bestehens, wie sah es damals aus in Geestemünde? So dürfen wir jetzt sagen, denn am 26. Juni 1847 war folgende Bekanntmachung des Ministeriums des Innern ausgegeben worden:

„Mit Allerhöchster Genehmigung ist dem an der Mündung der See ste anzulegenden Hasenorte der Name: „Seestemünde“ beigelegt worden . . . .

Hannover, den 25. Junius 1847.

Königlich-Hannoversches  
Ministerium des Innern.

J. E. v. d. Wisch.“<sup>70)</sup>

Vor dem Datum dieser Bekanntmachung wurde die Bezeichnung Seestemünde fast niemals gebraucht, vielmehr wurde die neue Gründung meistens Seestehafen genannt.

Im Juli 1848 gab es in Seestemünde 15 Haushaltungen, d. h. auch 15 Häuser, mit 59 Personen, vorwiegend Schenkwirten, Krämern und Handwerkern, Ende 1850 sind es 36 Haushaltungen mit 304 Einwohnern. Die Zahl der Häuser steigt bis 1854 auf 158, die Einwohnerzahl bis 1856 auf 941 und bis 1857 auf 1493.<sup>71)</sup> Die optimistischen Erwartungen des Amtsassessors Sammann erfüllten sich leider durchaus nicht. In einem Privatbrief an den Landdrosten v. Bülow schrieb er am 17. Dezember 1847: „Mit Seestemünde geht es vorzüglich . . . . Angemeiner Verkehr und Regsamkeit werden im kommenden Jahre herrschen, 50 Gebäude werden fertig werden.“<sup>72)</sup> Allerdings hatte auch er einige Wochen früher feststellen müssen, daß „bemittelte Anbauer . . . leider nicht häufig seien“.<sup>73)</sup> Sammann ist zwar mit der Entwicklung Seestemündes außerordentlich zufrieden, weniger kann man das von den Einwohnern sagen.<sup>74)</sup> Im Herbst wurde Seestemünde und seine Umgebung zu einem unverkehrbaren Sumpf. Die Einwohner, die doch gerade auf den Verkehr mit der Umwelt angewiesen waren, waren dann völlig abgeschnitten, da die Wege im Ort und der Verbindungsweg zur Landstraße nicht gepflastert waren. Vor allem aber hatten die Ansiedler gehofft, durch und an Handel und Schifffahrt zu verdienen, und in dieser Hoffnung sahen sie sich getäuscht, da die gänzlich unbrauchbaren Hasenanlagen so gut wie gar nicht benutzt wurden. Verschlimmert wurde die Lage noch dadurch, daß die Schifffahrt 1848 zeitweise durch die dänische Blockade stillgelegt wurde und außerdem die

allgemeine Anruhe und Unsicherheit der Jahre 1848 und 1849 die Handelskreise zu vorsichtiger Zurückhaltung nötigte. Die Bitte der Anbauer, ihnen die Zahlung der Rente für das Jahr 1848 zu erlassen, wurde auf Grund der Kontraktbestimmungen abgelehnt, nur für die Pflasterung, zu der ja die Anbauer verpflichtet waren, wollte die Regierung zunächst sorgen. Die Anbauer sollten die auf den Einzelnen entfallenden Beiträge nach einer bestimmten Frist zurückzahlen. Das Wichtigste aber war doch eine gründliche Verbesserung der Hafenanlagen. Darauf drang auch das Amt mit aller Energie. Wie ist nun angesichts dieser an sich doch recht trüben Lage Oestemündes der Optimismus Sammanns zu erklären? Natürlich mußte er dem Ministerium gegenüber möglichst hoffnungsfreudig sprechen, denn sonst hätte dieses vielleicht die ganze Angelegenheit aufgegeben, war es doch ohnehin mehr getrieben als treibend am Werke. Aber der Optimismus Sammanns war ohne Zweifel echt. Sammann sah täglich die Bewerber um Anbaupläze kommen, er wußte, wieviele nur noch auf einen wirklich brauchbaren Hafen und auf den Bahnanschluß warteten. So hatte z. B. der angesehene Kaufmann und Reeder C. A. H. Tobias in Brake, der dort fünf Schiffe besaß und schon 1847 zwei Plätze erworben hatte, nur deshalb auch 1851 noch nicht mit dem Bau angefangen, weil er auf den Bahnanschluß wartete und seine Pläne danach einrichten wollte. Er war überzeugt, daß der vom Publikum für die nächste Zeit erwartete Bahnanschluß für Oestemünde von der größten Wichtigkeit sein würde und Brake „direct und indirect ohne Zweifel zum größten Nachtheile gereichen müßte, und hegt gehorsamst Unterzeichneter deshalb für Brake Befürchtungen, die er nicht unterdrücken kann.“<sup>75)</sup> An diesem einzelnen Fall sehen wir klar, was Sammann sicherlich an zahlreichen Fällen erkennen konnte, daß Oestemünde ein baldiges Aufblühen beschieden sein müsse, wenn nur die nötigen Vorrichtungen getroffen wurden.

Sammann sah aber nicht nur, wie wirtschaftlich leistungsfähige Kreise nur auf die Verbesserung der Oestemünder Anlagen warteten, sondern er sah auch, wie frisches Leben in diese ganzen Angelegenheiten kam, er stand auch in persönlichem Briefwechsel über die Oestemünder Hafens-

bausache mit dem Landdrosten v. Bülow, der sich ihrer immer mit lebhaftester Anteilnahme widmete. Sammann war auch sichtlich ergriffen von dem Gedanken der deutschen Einheit, auch und gerade der wirtschaftlichen. Der Tag, da sich Hannover dem Zollverein anschließt, wird sicher kommen. Der Zollanschluß aber mußte für den jungen Hafen von größter Bedeutung sein, da durch ihn der Verkehr mit den nicht-hannoverschen Teilen des Hinterlandes erheblich erleichtert oder gar erst möglich gemacht würde.<sup>76)</sup>

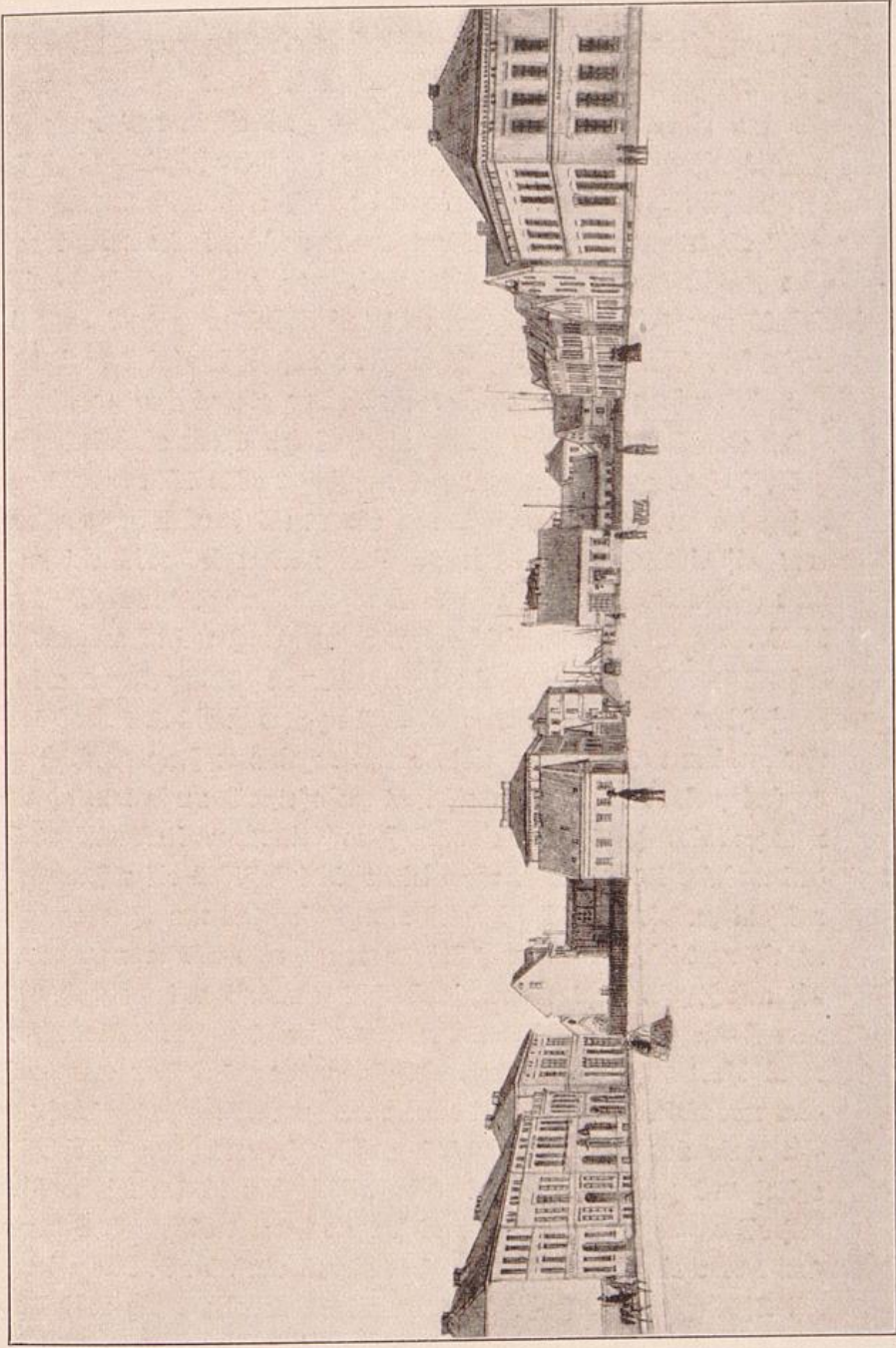
Die künftige Entwicklung Seestemüdes aber war von einer schweren Gefahr bedroht. Die Regierung hatte beschlossen, die seit langem erneuerungsbedürftige Brücke eingehen zu lassen und statt ihrer eine Landstraße von Seestendorf unmittelbar an Seestemünde vorbei über den Wählacker nach Bremerhaven und die dazu erforderliche Brücke über die Seeste zu bauen.<sup>77)</sup> Amt und Landdrostei hielten diesen Beschluß für völlig verfehlt. Denn nur auf dem Wählacker konnte nach ihrer Ansicht der Bahnhof gebaut werden, da er hier auch von Bremerhaven aus leicht zu erreichen war und außerdem in unmittelbarer Nachbarschaft des künftigen Hafenbeckens lag. Vom Frühjahr 1848 bis in den Anfang der 50er Jahre zog sich der Streit hin. Sammann und Bülow sprachen sich scharf gegen die Wählackerbrücke aus; so schrieb Sammann am 5. April 1848 an die Landdrostei: „Die unausbleibliche Folge liegt auf der Hand. Das letzte Wasser und der letzte Raum, den Hannover hat, einen ordentlichen Hafen anzulegen, wird ver- und weggegeben . . . Unserer geringen Ansicht nach ist es eine unabweisbare Pflicht der Kgl. Regierung, unter den jetzigen veränderten Umständen die Ratsamkeit und Zweckmäßigkeit der beabsichtigten Anlagen nochmals zu prüfen“, und zwar durch Männer, die das Vertrauen des Volkes besitzen, „was rücksichtlich der bei den bisherigen Projekten adhibirten Techniker . . . nicht der Fall ist“. Die Landdrostei stellte sich auf denselben Standpunkt und schlug eine Kommission vor, bestehend aus je einem Mitglied der Landdrostei und des Amtes, einem Techniker und Sachverständigen des Handels und der Schifffahrt. Daß nicht nur der Landdrost, sondern auch die Mitglieder der Landdrostei scharf gegen den

Brückenbau waren, zeigt ein persönlicher, in den leidenschaftlichsten Ausdrücken gehaltener Brief eines dieser Mitglieder an Sammann. Hier heißt es z. B.: „Also das Oestbecken, als Hafen-Terrain auf alle die Zeit des Bestehens der jetzt vollführt werdenden Chaussée-Anlage verhunzt, das herrlichste Hafen-Terrain der deutschen Nordsee-Küste verdorben, ohne daß solchem Verfahren irgendeine nennenswerte Nützlichkeit abzusehen stände, zum Anheil für Lehe nicht etwa bloß, auch nicht etwa bloß zum Anheil des Bremenschen oder bloß zum Anheil des hiesigen Königreichs, sondern zum Anheil Deutschlands verdorben, so zu sagen auf immer verdorben, recht eigentlich verhunzt!“ Die Landdrostei habe vergeblich dagegen getan, was sie tun konnte. „Die Dinge können nicht anders gehen, wie sie gehen, solange es so ist, daß sie auch nebenbei durch die Hände von Leuten höherer Stellung gehen müssen, die über bei weitem mehr abzurteilen haben, wie sie verstanden!“ Bremens Hafenbecken in Bremerhaven sei unzulänglich, man habe Bremen in der Hand. Aber weder diese Tatsache noch der Blick „auf die wunderglücklichen Belegenheits-Verhältnisse unseres Oestbeckens hat . . . die Herren zu Hannover erkennen lassen“, welche herrlichen Hafen man hier anlegen könne. „Die guten Herren meinen, wir hätten ja nun einen Oesthafen, weil sie nicht daran denken, daß es mit dem Werthe der allerliebsten Hafenanlage bei Oestemünde genau genommen für die Schifffahrt nicht viel mehr wie Nichts ist, indem das irgend große, ja nur das mittelgroße Seeschiff, ist es beladen, in jeder Tiefe dort zu erfahren hat, was es heißt, auf den Schlick zu liegen kommen.“ Auch der Gedanke, daß Oestemünde der Kriegshafen für die entstehende deutsche Marine werden könne, scheine den guten Herren in Hannover natürlich ganz unmöglich, „und würden sich wohl kaum des Nachens erwehren können, wenn man ihnen sagte, treibt's nur verständig, so könnt ihr's noch erleben, daß Bremerhaven von einer allgewaltigen Hafenstadt umschlossen wird, in deren Umfang das jetzige Lehe nebst Oestendorf und dem auf dem Theefelde erbaueten Oestemünde liegen . . . Schade verehrter Freund! daß nicht einer von uns Zwey-beiden zur National-Repräsentation nach Frankfurt gewählt ist:

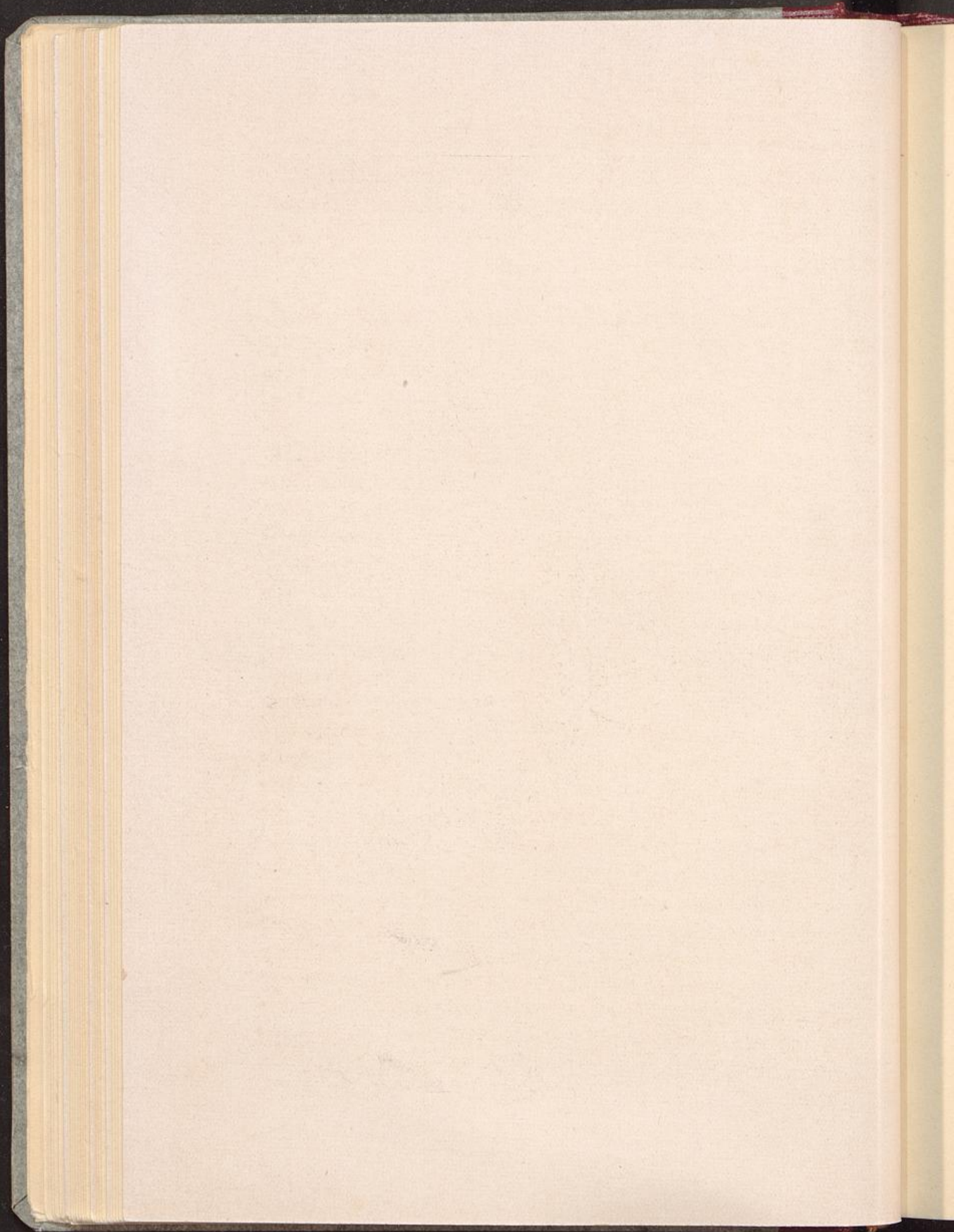
dann sollte es schon gehen, dann ließe sich's wie der Blitz so geschwinde veranstalten, daß von dort aus dahin Hand aufgelegt würde, daß Keiner für's Erste es sich erlauben dürfte, dem trefflichsten Nordsee-hafen-Terrain Deutschlands, als solchem, Verhuzung zu thun."

Trotz mancher Ueberschwenglichkeit<sup>79)</sup>, nichts zeigt uns deutlicher die leidenschaftliche Theilnahme, die man in dieser erregten Zeit Fragen entgegenbrachte, die mit dem Aufblühen der deutschen Wirtschaft, der deutschen Einheit und Macht zusammenhingen.

Leidenschaftliche Erregung auch in Lehe. Die öffentliche Meinung sprach sich „mit großem Anmuthe gegen die jetzigen Projecte“ aus und bot alles auf, um der Regierung bei der Ausführung Schwierigkeiten in den Weg zu legen.<sup>80)</sup> Am 13. April verlangten die Fleckens-gevollmächtigten von Lehe, N. W. Crusius, H. Meyer, G. H. Bösch und J. Handes, vom Ministerium des Innern Einsicht in die den Brückenbau betreffenden Akten und nochmalige Untersuchung der Frage durch unparteiische Techniker und Sachverständige. Dieser Wunsch wurde begründet mit dem allgemeinen Mißtrauen gegen das heimliche Verfahren bei solchen kostspieligen Landesangelegenheiten und mit dem Mißtrauen gegen die beteiligten Techniker und Berichterstatter, das sich aber anscheinend nicht gegen Sammann richtete. Dieses Mißtrauen wurde noch gesteigert „bei den jüngsten so sehr veränderten europäischen Ereignissen, es hat die Aufgeregtheit der Gemüther vermehrt und selbst eine Demonstration hervorgerufen“. Es drangen nämlich Einwohner von Lehe in das Sitzungszimmer der Bevollmächtigten und verlangten die Einstellung des Baues, sonst würden sie sich selbst helfen. Die Eindringlinge wurden zwar wieder beruhigt, aber wirkliche Sicherheit herrschte noch nicht wieder. Ebenso wie die Bevollmächtigten äußerte sich bald darauf auch Sammann, der besonders auf die vielen Arbeitslosen hinwies, die infolge der Stockung von Handel und Schifffahrt vorhanden waren. Minister Stübe wollte daraufhin im Ernstfalle Lehe militärisch besetzen. Ein selbstverständlicher Entschluß; denn keinesfalls durfte die Regierung offensichtlich aus Furcht vor Unruhen ihren Entschluß umstoßen. Sie erfüllte auch die Forderung der Bevollmäch-



Der Marktplatz in Seestemünde 1860.



tigten nicht, wohl aber folgte sie dem Vorschlage der Landdrostei, eine Kommission einzusetzen, bestehend aus einem Mitglied der Landdrostei, dem Wasserbauinspektor Dinklage, einem Beamten des Amtes Lehe und einigen erfahrenen Seeleuten. Sie sollten die Fragen näher prüfen, „ob

- 1) eine zweckentsprechende Erweiterung der Hafenanlagen bei Geestemünde nach Beschaffenheit des Geeste-Flusses und der an demselben liegenden Grundstücke oberhalb der projectierten neuen Geestebrücke überhaupt ausführbar erscheine;

und

- 2) durch die beabsichtigte Anlegung eines Chausséedammes über den Wählacker sowie durch den damit in Verbindung stehenden Bau der neuen Brücke über die Geeste und die Zurückverlegung des Wählackerdeichs pp. eine künftig etwa nothwendig erscheinende Erweiterung der Hafenanlagen bei Geestemünde so sehr erschwert werden würde, daß die Aussetzung der gedachten Bauten für rathsam zu erachten sei?“

Innerhalb 14 Tagen sollte der Bericht erstattet sein, der Brückenbau aber inzwischen fortgesetzt werden.

Diese Kommission beschränkte sich nun nicht darauf, die Hafenanfrage nur für das Gebiet oberhalb der neuen Brücke zu untersuchen, sondern sie hat, wie das in der Natur der Sache lag, die gesamte Hafenanfrage, die schon seit langer Zeit die Gemüter stark beschäftigte, aufgerollt und hat sich bemüht, auf Grund genauer sachlicher Untersuchungen und Ueberlegungen eine möglichst klare und genaue Antwort darauf zu geben.

Bülow selbst war zu seinem großen Bedauern verhindert, in die Kommission einzutreten, bestimmte den Regierungsrat von Borries zum Vorsitzenden und hoffte „von dieser commissarischen Prüfung einen günstigen Erfolg für unser Schooskind, zumal der R. Rath von Borries sich von jeher ebenfalls sehr lebhaft dafür interessiert hat“. Die übrigen Mitglieder waren: Sammann, Dinklage, der Oberlotse und Hafenmeister Shtemann, der Kapitän Stürhe aus Lesum, der Agent und

Kapitän Köper aus Vegesack und als Handelsfachverständiger der Kaufmann Hartlaub aus Oestemünde. In Lehe erregte die Berufung dieser Kommission natürlich lebhaftes Interesse. Die Leher waren aber mit ihrer Zusammensetzung nicht einverstanden, sie behaupteten, die Kommission sei für Oestemünde voreingenommen. Es stand eben für die Leher, anders als für Sammann und seine Stader Freunde, durchaus der Vorteil Lehes im Vordergrund, ihnen kam es nur darauf an, daß nicht Oestemünde und Bremerhaven einen Vorsprung vor Lehe gewannen. Deshalb sollte auf keinen Fall die Oestebücke weiter flufabwärts gelegt werden; denn dann würde der Verkehr vom Lande Wursten weseraufwärts über Bremerhaven=Oestemünde und nicht mehr über Lehe gehen. Außerdem wünschten sie, daß ihnen sofort die Kommissionsbeschlüsse genau mitgeteilt würden, sonst „hätten wir sofort wieder los und zapfen Kommission und Beschlüsse an; denn dann haben wir lange Zeit und können nöthigenfalls die Presse benutzen“. Die Kommission aber ließ sich durch solche engen örtlichen Gesichtspunkte nicht leiten, sondern faßte die ganze Angelegenheit durchaus großzügig an.

Am 28. und 29. Mai hat die Kommission in Lehe ihre Sitzungen abgehalten. Die erste Frage des Ministerialreskripts vom 12. Mai wurde einstimmig verneint, da das Hinein- und Hinauslegen der Schiffe bei Gegenwind wegen der weiten Entfernung von der Mündung sehr schwierig sein würde. Besondere Schwierigkeiten würde außerdem die Brücke bieten, zumal für diese nur 28 Fuß lichter Weite vorgesehen waren. Auch wenn oberhalb der Brücke nur Schiffbau betrieben werden sollte, waren 38 bis 40 Fuß erforderlich. Bei der Behandlung der zweiten Frage wurden zunächst einige Vorfragen erledigt. Es wurde festgestellt, daß der Anlegeplatz am Bollwerk zu Oestemünde nicht tief genug war, nicht gegen Eis schützte, überhaupt nicht sicher war, so daß größere Schiffe ihn nur im Notfall benutzten. Ein wirklicher Hafen konnte er nie werden, auch nicht durch Ausbaggern und Segen von Dückdalben. Als einzig mögliche Lösung erschien der Bau eines Hafenbeckens. Dafür aber gab es drei Möglichkeiten: Entweder wurde

die Oeeste unterhalb der Bremerhavener Hafenmündung und oberhalb des Wählackers durch Schleusen abgeschlossen und dadurch die Oeestemündung selbst zu einem Hafenbecken umgestaltet. Das Oeestewasser mußte dann durch einen ebenfalls mit einer Schleuse ausgestatteten Kanal unterhalb Bremerhavens in die Weser geleitet werden. Dieser Plan war sehr kostspielig und deshalb wohl „nur mit den gesamten Kräften Deutschlands ausführbar“. <sup>81)</sup> In diesem Falle war die Wählackerbrücke unmöglich.

Sollte die Ausführung dieses Planes nicht in Frage kommen, so schlug die Kommission vor, den Hafen im Reitkamps- und Theelande mit der Einfahrt unmittelbar oberhalb des Bauplatzes Nr. 1, das heißt unterhalb der heutigen Oeestebrücke, anzulegen. Der Nachteil dieses Planes lag darin, daß die Einfahrt schon damals unbequem und heute wahrscheinlich unmöglich geworden wäre. Das mag auch der Grund gewesen sein, weshalb Dinlage sich ausdrücklich auf den erstgenannten Plan festlegte. Die Wählackerbrücke und -Chaussee würde vielleicht bei Ausführung des Hafens im Theeland den Raum beengt haben, aber doch unter Umständen möglich gewesen sein.

Schließlich konnte man auch im Ziegeleilande, d. h. an der Oeestemündung, einen Hafen anlegen. Doch erforderte das sehr kostspielige Arbeiten, und außerdem war hier ein geeigneter Platz für den Bahnhof mit den nötigen Bahnanlagen schwer zu finden. Sollte jedoch dieser Plan ausgeführt werden, so war der Brückenbau unbedenklich.

Andere Rücksichten aber sprachen entschieden gegen diesen Brückenbau. Zwar konnten, wenn der Wählacker nicht beim Straßen- und Brückenbau ausgepüttet wurde, und wenn die Brücke statt 28 mindestens 36 Fuß Durchlaßweite erhielt, hier noch Schiffswerften angelegt werden. Aber der wertvolle Raum wurde sehr beschränkt, und deshalb schlug die Kommission folgendes vor:

Entschließe man sich für die Einschleusung der Oeeste, so möge man zunächst die Leher Brücke noch einige Zeit hinhalten und das Weitere abwarten. Baue man den Hafen im Theelande oder im Ziegeleilande, so sei es am besten, die Leher Brücke beizubehalten und außerdem

an Stelle der Bremerhavener Prahmfähre eine Brücke zu bauen. Denn eine möglichst nahe Verbindung mit Bremerhaven sei außerordentlich wichtig für den neuen Hafen. Zwar würde der Theelandhafen zwischen Seestemünde und der Brücke liegen, doch sei ja wenigstens ein Fußgängerverkehr über die Schleuse möglich. Auch hier sehen wir also wieder einen erheblichen Nachteil des Theelandhafens. Die ganze Anlage wäre, begrenzt von Seeste, Chaussée und Seestemünde, von Anfang an in der Ausdehnungsmöglichkeit sehr beschränkt gewesen.

Ganz abgesehen aber von den Hafenplänen konnte der begonnene Straßenbau über den Wählacker seine Zwecke, nämlich die Ersetzung der jetzigen Seestendorf—Leher Landstraße und die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung zwischen Seestemünde und Bremerhaven nur zum Teil erfüllen. Zwar würde die neue Straße eine gute Verbindung mit Lehe schaffen, besonders da dieser Ort jetzt begann, sich in der Richtung auf Bremerhaven auszudehnen. Aber eine gute Verbindung mit Bremerhaven wurde dadurch nicht hergestellt, da der Umweg von Seestemünde aus viel zu groß war. Gerade aber die unmittelbare Verbindung zwischen Seestemünde und Bremerhaven war z. B. nach Ansicht des Kaufmanns Hartlaub für Seestemünde eine Lebensfrage und sogar im Augenblick wichtiger als größere Hafenanlagen.

Der beste Platz für eine Brückenanlage aber war die Stelle der Bremerhavener Prahmfähre. Selbstverständlich mußte eine Brücke an dieser Stelle eine Durchlaßweite von 38 bis 40 Fuß haben.

Der Ausschuß war deshalb der Ansicht, daß der Brückenbau auf dem Wählacker sofort einzustellen und auf den Bau einer Brücke bei der Fähre hinzuarbeiten sei. Die alte Leher Brücke könne dann später eingehen, wenn nicht eine inländische Verbindung zwischen Seestendorf und Lehe bestehen bleiben solle.

Das Gutachten der Kommission hatte Erfolg. Der Brückenbau war zwar schon eingestellt worden, bevor die Kommission zusammgetreten war. Die Tatsache aber, daß er auch nicht wieder aufgenommen wurde, ist sicherlich eine Folge des Gutachtens gewesen. Es mußte nun also eine andere Lösung der Brückenfrage ausgearbeitet werden. So fand

denn auf Weisung des Ministeriums des Innern am 20. April 1849 in Lehe eine Sitzung statt, an der der neue Amtmann Ostermeyer, Sammann und Dinlage teilnahmen. Sehr energisch wurde hier nochmals die Notwendigkeit einer engen Verbindung zwischen Seestemünde und Bremerhaven betont. Seestemünde wird sonst eine Proletarierkolonie werden. Ein eigener Expeditions-handel war bei den damaligen Hafenverhältnissen nicht möglich, sondern mußte unter Benützung der Bremerhavener Anlagen betrieben werden. Die an der Stelle der Prahmfähre zu erbauende Brücke mußte eine zweiflügelige Drehbrücke mit 56 Fuß lichter Weite sein; denn das kürzlich für die deutsche Reichsgewalt gekaufte Dampfschiff „Acadia“, eines der größten Schiffe überhaupt, war einschließlich des Räderkastens 52 Fuß breit. Unterhalb dieser Stelle blieb noch genügend Liegeraum, oberhalb war die Anlage von Dampfschiffswerften zu erwarten. Dieser Bericht fand aber nicht die Zustimmung der General-Wasserbaudirektion, die die Fähre für genügend hielt, ja sogar noch einmal auf die Wählackerbrücke zurückkam. Sie stieß aber mit ihrer Verschleppungspolitik auf den scharfen Widerspruch des Amtes, das dank des ihm immer vor Augen stehenden bremischen Vorbildes entschieden einen weiteren Blick als die Oberbehörde zeigte. Es stellte zunächst einmal grundsätzlich fest: „In manchen Fällen ist es gewiß richtig, die weitere Gestaltung der Zeit- und sonstigen Verhältnisse abzuwarten, nicht so aber auch in Handelsangelegenheiten. Hier muß jeder günstige Augenblick erfaßt werden, mit aller Energie, weil er sehr häufig unwiederbringlich ist.“ Bremerhaven war in 20 Jahren eine blühende Stadt geworden, der Raum genügte nicht mehr. Solcher aber war vorzugsweise am linken Seesteufer vorhanden — wenn eine Brücke gebaut wurde. „Wir wissen kaum Worte zu finden, um die Dringlichkeit des Brückenbaues genugsam hervorzuheben.“ Aber wenn das Amt es auch erreichte, daß die General-Wasserbaudirektion vom Ministerium des Innern angewiesen wurde, die vorbereitenden Untersuchungen für den Brückenbau zu beginnen, so gelang es der technischen Behörde doch, die Sache noch jahrelang hinzuziehen. Erst als das Amt in einem Bericht an die Landdrostei darauf hinwies, es sei doch durch Staatsvertrag

mit Bremen vom 21. Januar 1851 längst endgültig über die Sache entschieden, und die Stände hätten die Geldmittel bewilligt, erfolgte endlich am 15. Juli 1853 die Weisung des Ministeriums an die General-Wasserbaudirektion, den Brückenbau jetzt wirklich zu beginnen. Im Jahre 1854 ist dann endlich der sehnliche Wunsch der Oeestemünder erfüllt worden, die Brücke wurde gebaut. Bremen übernahm ein Drittel der Kosten.<sup>82)</sup> Aus dem Bau des Hafens aber wurde nichts. In den Jahren von 1847 bis 1851 hatte Bremen den Neuen Hafen in Bremerhaven gebaut. Hannover hatte seine Zustimmung dazu gegeben und sich von vornherein Bremen gegenüber verpflichtet, in dieser Angelegenheit lediglich seine militärischen Belange wahren zu wollen. So hatten sich die Bremerhavener Anlagen jetzt wieder den Verkehrsbedürfnissen angepasst, und der Bau eines Hafenbeckens in Oeestemünde wäre jetzt in der That, vom kaufmännischen Standpunkte gesehen, gewagt gewesen. Der lebhafteste Wunsch aber, an der Oeestemündung einen Hafen zu bauen, hatte im Jahre 1848 einen neuen starken Antrieb bekommen.

Außerdem hoffte man 1848, Oeestemünde oder doch Bremerhaven und Oeestemünde zum Kriegshafen für die neu erstehende deutsche Kriegsflotte machen zu können.<sup>83)</sup> Im Sommer 1848 begann an allen in Betracht kommenden Orten eine lebhafteste Agitation, überall bildeten sich Marinekomitees, die die Werbearbeit betrieben, so natürlich auch an der Unterweser, wo u. a. der Erbauer der Bremerhavener Häfen, van Konzelen, Sammann und Dinklage dem Marinekomitee angehörten. Konzelen trat in einer amtlichen, für die Frankfurter Centralregierung bestimmten Denkschrift für Bremerhaven ein. Der Neue Hafen könne ja jederzeit zu einem Kriegshafen erweitert werden. Die Anlage eines Hafens an der Wesermündung bei Bremen wäre zwar sehr gut, würde aber zu teuer sein. Daraufhin wurde Dinklage von der hannoverschen Regierung beauftragt, zu untersuchen, ob nicht auch die Oeestemündung in Frage komme. Wie denn überhaupt sehr eingehende und vielfältige Untersuchungen in dieser ganzen Angelegenheit ange stellt wurden. Eine vom zuständigen Reichshandelsminister, dem bremischen Senator Duckwitz, eingesetzte Kommission, der unter anderem

ein preussischer, ein österreichischer und ein hannoverscher Offizier angehörten, stellte nach umfänglichen Untersuchungen für den Hauptkriegshafen in engere Wahl den Krautland bei Stade, wo Hannover übrigens ebenfalls, aber vergeblich die Gründung eines Hafenortes versucht hatte, Bremerhaven und Oeestemünde. Als vorläufiger Standort dienten dann zunächst Bremerhaven und die Reede vor der Oeestemündung. Am 28. November 1849 fuhr die Segelfregatte „Deutschland“ unter vollen Segeln in die Oeeste ein, „am 29. Morgens kam nun zuerst die „Hansa“ . . . mit aller Kraft an, berührte in der Oeestemündung leicht den Grund, da dieser aber schlickig ist, so hob der Koloss sich vorne förmlich empor und ging mit vollem Steam über die Antiefe der Mündung hinweg, ferner ohne Hinderniß, das Wasser brausend vor sich her-treibend, bis neben Cornelius Schiffswerft, woselbst es sich zu Anker legte“. Es folgten dann die Dampffregatte „Barbarossa“ und die Dampfbrötete „Königlicher Ernst August“. Welcher Stolz und welche freudige Erregung mag damals in den Herzen der Bevölkerung gelebt haben, war nicht hier die Erfüllung der Hoffnungen, war nicht hier das einige Deutschland, wo die alten Farben der ersehnten deutschen Einheit, schwarz=rot=gold, am Heck der deutschen Kriegsschiffe im Winde flatterten? Auch in den folgenden Jahren bis zum Winter 1852 auf 1853 überwinterte ein Teil der Flotte in der Oeeste. Die übrigen Schiffe, vor allem die kleineren, lagen in Brake. Im Frühjahr 1849 war der Fregattenkapitän und spätere Admiral Brommy, der nicht nur die Führung der Flotte, sondern auch die Leitung der Marineverwaltung in Händen hatte, in Bremerhaven eingetroffen.

Auch Oeestemünde hatte einen, wenn auch bescheidenen Vorteil davon. Die in Bremerhaven eingerichtete Marineverwaltung hatte in Oeestemünde ein Arsenal<sup>84)</sup> und am Oeestedeich zwischen Bülow- und Oeeststraße ein Backhaus.

Es liegt uns auch ein Kriegshafenplan des Kapitän Steineshoff vor.<sup>85)</sup> Danach sollte die Oeeste dicht oberhalb der Einfahrt in den Alten Hafen eingeschleust und auf dem Wählacker ein quadratisches Hafenbecken ausgehoben werden. Die Schleifen um

Seeftelle und Wählacker sollten verschwinden. Dicht oberhalb der Einmündung der Seeftete in den Hafen sollte ein Kanal die Seeftete mit dem in nördlicher Richtung erweiterten Neuen Hafen verbinden. Doch auch hieraus konnte nichts werden, da das so hoffnungsfreudig begonnene Werk der deutschen Flotte daran scheiterte, daß keine Macht dahinter stand, daß es angewiesen war auf den guten Willen der Einzelstaaten. Mit dem Ende der Frankfurter Zentralregierung war auch das Schicksal der Flotte besiegelt. Sie kam unter den Hammer.

Trotzdem nun alle diese Pläne gescheitert waren, ließ man die Hoffnung nicht sinken. Denn der Gedanke, einen wirklichen Hafen zu bauen und eine Eisenbahnverbindung herzustellen, verschwand nicht wieder, wenn auch noch einige Zeit bis zu seiner Verwirklichung vergehen sollte.

Inzwischen hatte sich das Ortsgebiet wesentlich ausgedehnt. Im August 1849 wurde die Halge, ein Stück Landes zwischen der Seeftete und der Seeftendorf—Leher Landstraße, sowie der Wählackerdeich mit seinem Vorland angekauft, zusammen  $16\frac{1}{4}$  Morgen umfassend.<sup>80)</sup> Im Frühjahr 1850 ging auch das Theeland, das Gebiet östlich der heutigen Borriesstraße, in den Besitz des Staates über. Doch sollte mit der Aufteilung und dem Verkauf des Landes noch gewartet werden, bis die Steuerfreiheit auch für dieses Gebiet ausgesprochen, das Nivellement beendet und der Oppermannsche Bauplan im Hinblick auf diese Orts-erweiterung überprüft sein würde. Das Amt riet dringend, nicht wie bisher zu einem niedrig angelegten, festen und zur Hälfte in unablässlicher Erbrente zu zahlenden Preise zu verkaufen. Denn mit den Auerplätzen waren Riesengewinne gemacht worden. So waren dem Gutbesitzer v. Schnehen in Lehe 400 Reichstaler Gold für zwei Plätze geboten. In Bremerhaven waren die Preise von 40 Reichstalern gleich nach der Gründung des Ortes auf 2000 bis 2300 Reichstaler sogar für schlechtere Plätze gestiegen. Auch hoffte das Amt, Konkurskandidaten durch Verkauf an den Meistbietenden ausschließen zu können. Die Regierung in Hannover schloß sich später dieser Ansicht an, hielt allerdings an der Anteilbarkeit der Grundstücke und, um diese zu sichern,

an einer unablässlichen Rente von jährlich zwei Reichstalern fest.<sup>87)</sup> Auf Grund dieser Bedingungen wurde dann der öffentlich meistbietende Verkauf der Grundstücke zum 27. und 28. März 1862 ausgeschrieben.<sup>88)</sup>

Mit dem starken Anwachsen des Hafensortes hing es zusammen, daß unter dem 12. Dezember 1850 Seestemünde als selbständige Gemeinde eingerichtet wurde.<sup>89)</sup> Genau vier Jahre früher waren vorläufige Bestimmungen erlassen worden. Danach sollten alle Anbauer und Bewohner des geographischen Gemeindebezirks eine selbständige Gemeinde mit allen Obliegenheiten anderer Gemeinden bilden. Ueber die Verfassung und Verwaltung, sowie über die Grundsätze der Lastenverteilung wurden nähere Bestimmungen noch vorbehalten. So blieb diese Verfügung ein leerer Rahmen. In Hinsicht des Kirchen- und Schulbesuchs waren die Anbauer auf Seestendorf angewiesen. Das Amt hatte damals einen „Entwurf einer vorläufigen Ordnung für den Seeste-Hafen“ (18. Februar 1846) eingereicht, doch lehnten Landdrostei und Ministerium ihn als verfrüht und z. T. den gesetzlichen Bestimmungen widersprechend ab. Im Jahre 1850 hatten nun die Behörden ihre Stellung völlig vertauscht. Dieselben Gründe, die 1846 die Landdrostei gegenüber dem Amt geltend gemacht hatte, brachte jetzt das Amt vor. Vor allem glaubte das Amt, die Entwicklung des Ortes zu wenig überschauen zu können, schon am Ende des Jahres würden die am Beginn erlassenen Bestimmungen überholt sein. Es wollte deshalb von der Gemeinde nur zwei Sprecher wählen lassen, die mit dem Amtsvertreter die Gemeindeangelegenheiten beraten sollten. Dieser Auffassung von Amt und Gemeinde schloß sich auch die Landdrostei an. Nicht so das Ministerium, das ein 13 Paragraphen umfassendes „Regulativ für die Gemeindeverhältnisse des Hafensortes Seestemünde“, Hannover, den 12. Dezember 1850, erließ. Dadurch wurde Seestemünde eine Landgemeinde mit allen Rechten und Pflichten einer solchen. Ihre Organe waren: 1) der Vorsteher und ein Beigeordneter, beide von der Gemeindeversammlung unter Vorbehalt der obrigkeitlichen Bestätigung gewählt, 2) der Gemeindeauschuß, bestehend aus neun Mitgliedern, zu zwei Dritteln von den Besitzern der Anbaupläze, zu einem Drittel

von den übrigen Stimmberechtigten auf drei Jahre gewählt. Vorstand- und Ausschußmitglieder mußten Anbauer sein und in Seestemünde wohnen; 3) die Gemeindeversammlung, in der jeder in Seestemünde wohnende Besitzer eines bebauten Grundstücks ein doppeltes Stimmrecht, jeder andere Grundbesitzer, sowie jeder Eigentümer mit eigenem Haushalt einfaches Stimmrecht hatte. Die Rechte dieser Körperschaften waren natürlich schon dadurch eng begrenzt, daß für fast sämtliche Beschlüsse eine obrigkeitliche Genehmigung erforderlich war. Vor allem unterstanden alle Hafens-, Deich- und Außendeichsachen unmittelbar dem Amt.

Obwohl in den ersten Jahren nach der Gründung des neuen Hafensorts zu seiner weiteren Ausgestaltung nicht allzubiel geschehen war — 1851/52 hatte das Seesteufer eine feste Rajung erhalten —<sup>90)</sup>, blühte er doch schnell empor. Die Einwohnerzahl stieg von 304 im Jahre 1851 auf rund 1500 im Jahre 1858, d. h. um das Vierfache. Seestendorf stieg in derselben Zeit von 1655 auf 3296 Einwohner, d. h. um rund 100 %.<sup>91)</sup>

Auch der Schiffsverkehr hatte sich gut entwickelt. Waren 1850 104 Seeschiffe mit 9000 RT. eingelaufen, so waren es 1855 bereits 170 Seeschiffe mit 23 000 RT.<sup>92)</sup>

Eine eigene Reederei allerdings fehlte in Seestemünde noch fast völlig. Noch im Jahre 1854 war im Amt Lehe nur ein einziges Seeschiff von 75 Lasten beheimatet.<sup>93)</sup>

Bedeutend schneller entwickelte sich der Schiffbau. Noch 1848 gab es keine einzige Werft auf dem linken Seesteufer.<sup>94)</sup> Auf dem rechten, bremischen Ufer aber stand kein Werftplatz mehr zur Verfügung. Was lag da näher, als die außerordentlich günstig gelegenen Werftplätze auf dem hannoverschen Ufer hinzuzunehmen. Aber auch die Blicke der Schiffbauer im Amte Blumenthal und in Vegesack richteten sich hierher. Das Amt Blumenthal war die alte Stätte des Schiffbaues an der Unterweser. Hier waren Material und Arbeiter billiger als in dem teuern Bremerhaven. Daher kam es, daß hier in erster Linie die Schiffe gebaut wurden, während Bremerhaven im wesentlichen auf Ausbesser-

rungsarbeiten beschränkt blieb.<sup>95)</sup> Das wurde jetzt anders. Vor allem wohl deshalb, weil die Schiffe größer wurden und das seichte Weserfahrwasser dicht unterhalb Bremens nicht mehr ausreichte. War es doch in diesen Jahren bei ungünstigen Windverhältnissen zuweilen wochenlang unmöglich, auch nur mit einem beladenen Leichter nach Bremen hinaufzukommen.<sup>96)</sup>

In den 40er Jahren sind Verhandlungen geführt worden mit den Schiffsbaumeistern Lange aus Vegesack, F. W. Wendt, F. H. Ulrich in Fähr und Secklenborg und R. C. Rickmers in Bremerhaven.<sup>97)</sup> In Rehe hoffte man besonders Lange gewinnen zu können, der wegen seines großen Reichtums und seiner Unternehmungslust einen bedeutenden Ruf hatte. Lange wollte zwei Anbaupläze und freies Nutzungsrecht des davor liegenden Außendeichs haben und erklärte sich bereit, dafür ein Bollwerk herzustellen.<sup>98)</sup> Darauf aber glaubte das Amt sich nicht einlassen zu dürfen, da man das Seesteufer für den erhofften stärkeren Schiffsverkehr freihalten wollte. Schließlich erhielten nur Secklenborg<sup>99)</sup> und Rickmers<sup>100)</sup> auf dem linken Seesteufer, und zwar oberhalb des alten Böschplazes Werftpläze, nachdem hier 1851 der Wählerdeich zurückverlegt worden war.<sup>101)</sup> Beide legten hier Helgen an, Secklenborg 1857 auch das heute noch betriebene König-Georgsdock. Außerdem erbauten hier die vom oldenburgischen Ufer herübergekommenen Schiffsbaumeister Schau & Oltmanns ein Trockendock.

Doch wurden diese Werftpläze den Schiffbauern nicht verkauft, sondern nur auf 25 bzw. 99 Jahre verpachtet. Das sollte für Schau & Oltmanns schlimme Folgen haben. Diese Firma hatte bei der Verpachtung Rickmers überboten, mußte aber schon bei Eröffnung des Betriebes bei demselben Rickmers 30 000 Rtlr. leihen. Der Gläubiger ließ nun den Schuldner die Abhängigkeit fühlen, vielleicht von vornherein in der Absicht, das Dock an sich zu bringen; es kam zum offenen Streit, Rickmers kündigte die 30 000 Rtlr., und Schau & Oltmanns baten um ein staatliches Darlehen. Das konnte zwar nicht gewährt werden, aber das Amt war äußerst besorgt wegen der Folgen, die ein Bankrott haben könnte. Hatte doch schon vor kurzer Zeit ein angesehenener

Geestemünder Einwohner, der Mauermeister Rugbock, Besitzer mehrerer Häuser, falliert. Für seine Häuser waren auffallend geringe Summen geboten worden, schon das ein Zeichen mangelnden Vertrauens zu dem jungen Orte. Ferner war wider alles Erwarten die Eisenbahnverbindung mit Bremen noch nicht genehmigt worden. Wie würde es nun erst wirken, wenn die einzige nichtbremische Werft zusammenbrach und in bremische Hände überging! Doch die Gefahr ließ sich wenigstens bis zu einem gewissen Grade bannen. Es scheint gelungen zu sein, Rickmers durch anderweit aufgenommene Gelder zu befriedigen. Aber schon 1855 konnte die Firma wiederum ihre neuen Gläubiger, auch sie sämtlich Bremer, nicht befriedigen. Darauf wurden die Schuldscheine in Aktienscheine umgewandelt, jeder Gläubiger schob noch 10 % seiner Forderung ein, die Zinsen wurden zu Dividenden, und unter der Geschäftsführung der bisherigen Besitzer wurde die Werft als „Geestemünder Dockkompagnie“ weitergeführt. Schau und Oltmanns aber sollten durch allmähliche Auszahlung der Aktionäre wieder Besitzer werden können. Doch dazu kam es niemals. Die Schwierigkeiten, die Schau & Oltmanns bei der Kapitalbeschaffung gehabt haben, sind angesichts der damals günstigen Lage des Schiffsmarktes nur dadurch zu erklären, daß sie keine genügenden Sicherheiten geben konnten, da das Werftgrundstück Eigentum des Staates war.

Für Secklenborg und Rickmers war die Ausdehnung auf hannoversches Gebiet auch insofern sehr vorteilhaft, als sie jetzt auf bremischem Gebiet für bremische und auf hannoverschem Gebiet für hannoversche Flagge bauen konnten.<sup>102)</sup> Da die Seeschiffe damals, verglichen auch nur mit den heutigen Segelschiffen, recht klein waren, ist es nicht verwunderlich, daß Rickmers noch 1857 in Geestemünde nur 62 Arbeiter, Schau & Oltmanns 48 beschäftigten.

Mannigfacher Art waren die Ursachen für das schnelle Wachstum des jungen Ortes, die steigende Kurve des Schiffsverkehrs, das Aufblühen des Schiffbaues. Die Bevölkerung Deutschlands vermehrte sich außerordentlich schnell. Die Folgen davon waren einerseits die Auswanderung, andererseits die Entwicklung von Industrie und Handel in

wechselseitiger Bedingtheit. Von größter Bedeutung war es auch, daß Hannover im Jahre 1854 endlich den Widerstand gegen den deutschen Zollverein aufgab. Mit dem Beitritt Hannovers fielen die Zollschranken, die bisher den Verkehr mit dem mittel- und süddeutschen Hinterland erschwert hatten. Aber auch im überseeischen Verkehr fielen die Schranken. In den Jahren 1849 und 1852 hob England gegenüber allen Staaten, die ihm gegenüber keine Unterscheidungszölle oder andere einschränkende Maßnahmen anwendeten, die Navigationsakte auf. Sie hatte ihren Zweck erfüllt, England war unbestritten die erste Handelsmacht der Welt. Jetzt war der Schiffsverkehr mit England und seinen Kolonien ohne jede Beschränkung möglich, da Hannover — wie übrigens auch Bremen — der von England gestellten Bedingung entsprach.<sup>103)</sup>

So waren die allgemeinen Vorbedingungen für das Aufblühen eines neuen Hafens gegeben.

Allerdings mußten die noch recht kümmerlichen Hafenanlagen und das Fehlen der Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande hemmend wirken. Doch stand dem die feste Hoffnung entgegen, daß endlich doch einmal die Regierung einen wirklichen Hafen bauen und ihn durch eine Eisenbahnlinie an das schnell sich entwickelnde Bahnnetz Deutschlands anschließen werde. Auch wirkte die Nähe des schnell emporblühenden Bremerhafens, das bereits ein zweites Hafenbecken baute, belebend auf das hannoversche Ufer.

## 4. Kapitel.

---

Da wurde im Jahre 1855 Borries<sup>104</sup>), der einst vor sieben Jahren für Oeestemünde tätig gewesen war, Minister des Innern, nachdem er diesen Posten im Winter 1851 auf 1852 bereits einmal vorübergehend bekleidet hatte. Es sollte sich zeigen, daß auch der Minister von Borries, wie einst der Regierungsrat der Landdrostei zu Stade, sich noch lebhaft für Oeestemünde interessierte.

Der neue Herr im Ministerium des Innern war entschlossen, die Hoffnungen, die sich an den Namen Oeestemünde knüpften, zu erfüllen. Er war noch nicht ein Jahr Minister, als er bereits — es war am 18. Juni 1856 — der Ständeversammlung ein Hafens- und Bahnbauprojekt vorlegte.

Im Jahre 1848 hatte die Kommission unter dem Vorsitz des Regierungsrats von Borries drei Hafensprojekte behandelt<sup>105</sup>), deren eines allerdings, der Hafen im Ziegeleilande, völlig zurücktreten mußte. Auch die höchste technische Behörde, die General-Wasserbaudirektion, hatte damals gemeint, für einen Hafensbau komme das Ziegeleiland wohl kaum in Frage. Allerdings hatte die Kommission vorsichtig hinzugesetzt, es lasse sich doch „mit Gewißheit nicht voraussehen, ob nicht einmal in späterer Folgezeit die Anlegung eines Hafens vor dem Nurte- und Ziegeleilandsdeiche dennoch als nützlich möchte anerkannt und weiterverfolgt werden“. Und in der That ist es gerade für den Nachlebenden recht einleuchtend, welche Vorteile das Ziegeleiland bot. Ein Hafen im Theelande hätte nur eine recht geringe Erweiterungsmöglichkeit besessen, jede Ausdehnung der Anlagen hätte die Verbindung mit Bremerhaven noch mehr erschwert, vor allem jetzt, da der ganze Wähl-

aßeraußendeich mit Werften besetzt war. Außerdem wuchs fortgesetzt die Größe der Schiffe, das Dampfschiff begann seinen Siegeszug. Wie lange würde es dauern, — und die tief in der See liegende, notwendigerweise gekrümmte Einfahrt in den Theelandshafen wurde für große Schiffe unmöglich oder doch so schwierig, daß diese nach Möglichkeit den Hafen vermeiden würden. Wie vorteilhaft war demgegenüber das Ziegeleiland. Unmittelbar an der Weser gelegen, war es auch mit den größten Schiffen, die es damals gab, ja mit größeren sogar, leicht und bequem zu erreichen. Auch hatte es nach Süden zu eine Ausdehnungsmöglichkeit, die nach menschlicher Voraussicht auf lange Zeit hinaus völlig genügen mußte. Demgegenüber durften die großen technischen Schwierigkeiten nicht in Betracht kommen. Hatte doch der Bau des neuen Hafens in Bremerhaven, dem man das Schlimmste prophezeit hatte, gezeigt, daß man solcher Schwierigkeiten Herr werden konnte.

Zur Ausarbeitung des Hafenplanes und später zur Leitung des Hafenbaues wurde der Wasserbaudirektor Buchholz berufen. Dieser hatte sich schon 1848 als Wasserbauinspektor in Emden als außerordentlich tüchtig erwiesen; er hatte hier die „Arbeiten wegen Verlegung und Eindeichung des Emdener Fahrwassers“ geleitet.<sup>106)</sup>

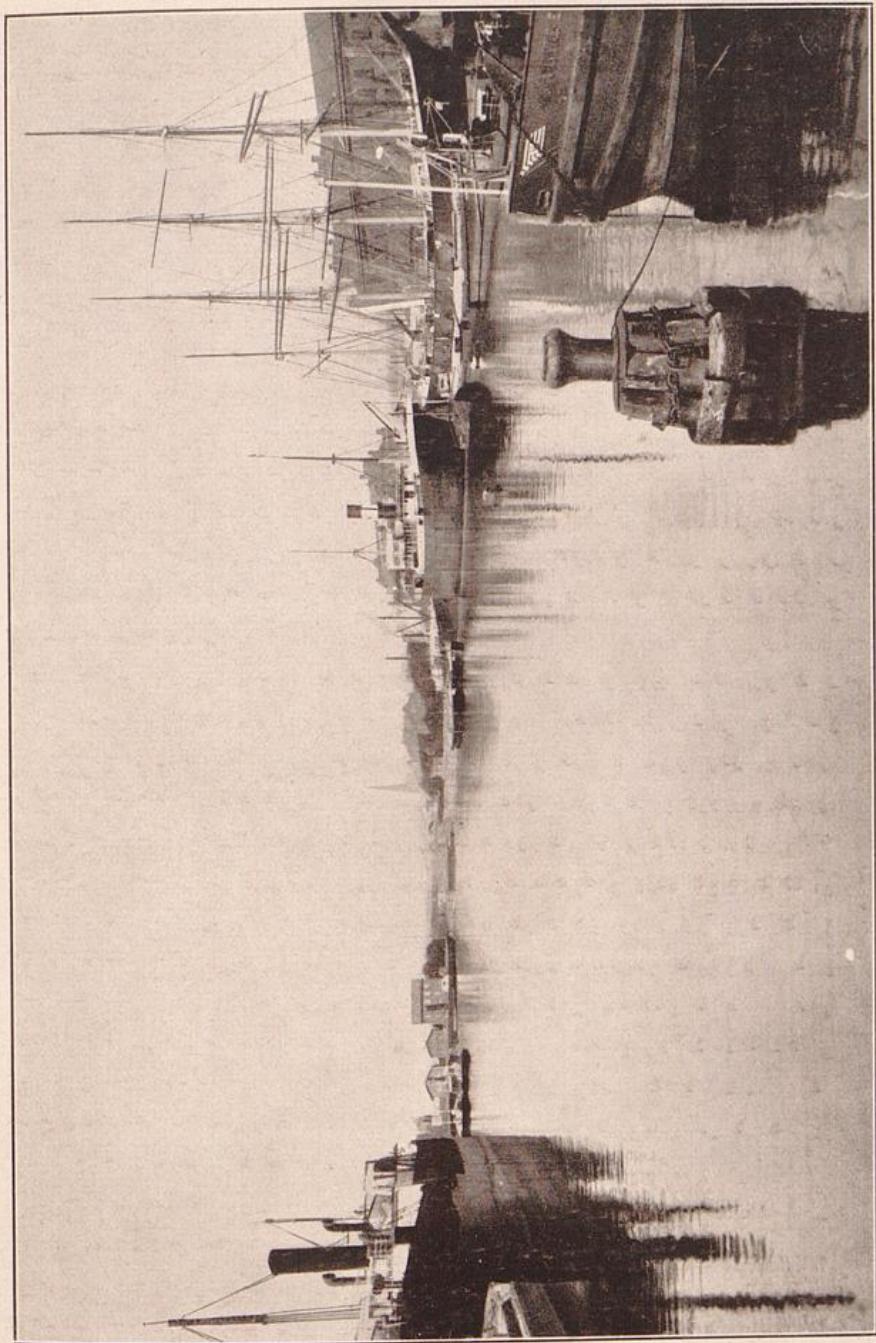
In dem Plan war nicht nur der Handelshafen mit den beiden Kanälen vorgesehen, wie er heute besteht, sondern es war außerdem geplant, südlich des Hafenbeckens ein zweites, ebenso langes, aber allmählich schmaler werdendes Becken auszuheben. Beide Hafenbecken sollten miteinander in Verbindung stehen. Ferner sollte es nicht bei den beiden Kanälen bleiben, sondern diese waren nur als Teil eines Kanalsystems gedacht, das an der Wählackerschleife mit der See in Verbindung stehen sollte. (Siehe Plan.)

Im Zusammenhang mit dem Hafenbau war der Bau einer Bahn von Bremen nach Oestemünde geplant, da ein Aufblühen des neuen Hafens nur möglich war, wenn er gute Verbindungen mit dem Hinterland hatte. Zwar war der Schifffahrtsweg der Weser vorhanden. Doch

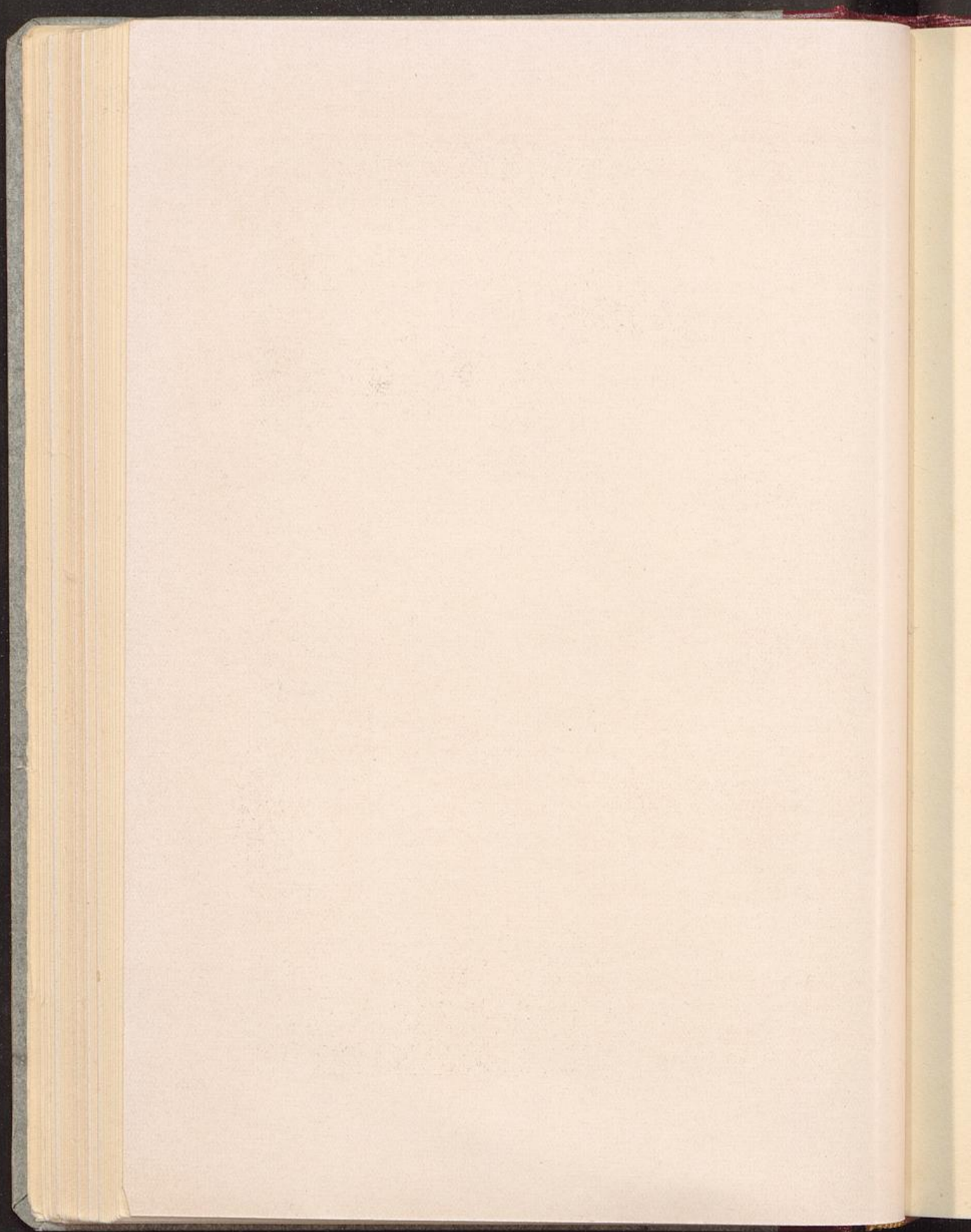
dieser verlor je länger je mehr an Bedeutung, da der Strom von Jahr zu Jahr mehr versandete und stellenweise kaum noch befahrbar war.

Die Verhandlungen mit Bremen über die Linienführung der Bahn, die Beteiligung der beiden Staaten an der Verwaltung und an der Festsetzung der Tarife begannen 1856. Die Ansichten der beiden Parteien wichen stark voneinander ab. Doch war Hannover bei diesen Verhandlungen insofern im Vorteil, als die Bahnlinie durch hannoversches Gebiet gebaut werden mußte und Bremen für seine schon vorhandenen Häfen in Bremerhaven noch dringender auf eine Bahnverbindung angewiesen war, als Hannover für seinen Seestemünder Hafen, der erst gebaut werden sollte.

Bremen wollte die Bahn durch die Marschen, Hannover wollte sie über Lesum, Scharmbeck, Beverstedt nach Seestemünde führen. Beide Linien waren Umwege. Hannover schwebte dabei der Gedanke vor, möglichst bald bei Beverstedt eine Bahn nach Harburg—Hamburg abzweigen zu lassen. Es hoffte nämlich, auf diese Weise im Winter, wenn die Elbhäfen des Eises wegen nicht benutzt werden konnten, einen großen Teil der nach Hamburg bestimmten Schiffe nach Seestemünde ziehen zu können. Bremens Vermittlungsvorschlag, die Bahn an der Landstraße entlang, d. h. den nächsten Weg, zu führen, wurde von Hannover nicht angenommen. Schließlich einigte man sich dahin, die Bahn zwischen der Linie über Beverstedt und der Landstraße zu bauen. Den Bahnhof wollte Bremen nahe an die Seestebücke legen, da er dort von den drei Orten aus verhältnismäßig gut zu erreichen sei. Dem konnte Hannover unmöglich zustimmen. Der Bahnkörper hätte hier wahrscheinlich von vornherein ein Verkehrshindernis zwischen Seestemünde und Bremerhaven und zwischen Seestemünde und dem Werstgelände auf dem Wählacker bedeutet, jedenfalls war vorauszusehen, daß bei weiterer Ausdehnung des Bahnverkehrs sich in verkehrstechnischer Hinsicht für Seestemünde die größten Schwierigkeiten ergeben hätten. Hannover wünschte den Bahnhof in unmittelbarer Verbindung mit dem Hafen zu erbauen, um auf diese Weise den Personen- und Frachtverkehr so bequem und so billig wie möglich zu gestalten. Auch



Der Handelshafen in Bremenmünde.



in diesem Punkte gelang es Hannover, seinen Willen durchzusetzen. Immerhin erreichte Bremen so viel, daß die Tarife und Fahrpläne nur im beiderseitigen Einverständnis festgesetzt werden konnten.

Am 28. Februar 1859 konnte der Vertrag endlich abgeschlossen werden. Danach sollten die Kosten zu gleichen Teilen von Hannover und Bremen getragen werden, mit Ausnahme der beiderseitigen Hafenanlagen. Bremen sollte außerdem einen Teil der Verbindungsbahn nach Bremerhaven selbst bezahlen. Verwaltung und Betrieb der Bahn wurden auf gemeinsame Kosten von Hannover übernommen. Die Kosten wurden einschließlich der Zweigstrecke von Burgdamm nach Vegesack auf 4 938 400 Rtlr. veranschlagt. Davon war also die Hälfte, 2 469 200 Rtlr., von Hannover zu tragen.

Im Jahre 1857 begann der Bau des Hafens. Doch wurde nicht sofort der ganze Plan ausgeführt, sondern es wurden zunächst nur ein Hafenbecken, der Haupt- und der Querkanal fertiggestellt. Die Einfahrt in den Hafen wurde durch den von der Oestemündung abzweigenden, leicht gekrümmten Vorhafen gebildet, der bei einer Länge von etwa 170 Meter an der breitesten Stelle etwa 38 Meter breit angelegt wurde. Zwischen Vorhafen und Hafenbecken wurde eine 90 Meter lange, 23,40 Meter breite, 11,70 Meter tiefe Schleusenkammer angelegt, die durch zwei Schleusentore abgeschlossen wurde. Das Becken selbst erhielt eine Länge von 550 Meter, eine Breite von 100 Meter und eine Tiefe von etwa 7 Meter. Auf den beiden Langseiten wurden Raimauern angelegt, auf denen neun hydraulische Kräne dem bequemen Laden und Löschen der Schiffe dienen sollten.

Die Bauschwierigkeiten waren nicht unerheblich. Mußte doch zunächst das ganze Gebiet durch einen im unbegrüntem Schlickwatt errichteten Deich gesichert werden, da es nur bis zu kaum einem Meter über gewöhnlicher Fluthöhe lag. Außerdem stießen die Arbeiter vor allem beim Schleusenbau vielfach auf loses Erdreich und starke Quellen. Auch die beiden mit dem Hafen in Verbindung stehenden Kanäle erhielten feste Ufermauern.

Im Jahre 1860 riet die Generaldirektion der Eisenbahnen und Telegraphen dem Minister, den weiteren Ausbau möglichst einzuschränken; denn die Zeit des Weltvertrauens sei vorüber, und die politische Lage sei kritisch. Borries aber befahl, die Ausführung des Bauplans möglichst zu beschleunigen.<sup>107)</sup> Unmittelbar hinter dem Hafen wurde der Bahnhof angelegt, der mit dem Hafen durch Gleise verbunden wurde.

Mit regstem Interesse begleitete die Regierung in Hannover das Fortschreiten des Hafenbaues. Schon am 24. August 1857 erschien Graf Borries in Oeestemünde, um das Werk zu besichtigen.

Ein großer Tag für Oeestemünde war es dann, als am 12. Mai 1859 der König selbst mit großem Gefolge in Oeestemünde empfangen wurde. Das Hotel Hannover, das bis 1921, bis zu dem Jahre, in dem es seine Tore schloß, so manchen glänzenden und berühmten Gast beherbergt hat, wurde das Quartier Georgs V. Der Hafenbau war schon so weit fortgeschritten, daß Sinn und Zweck der gewaltigen Arbeiten erkennbar waren. Nun war zu Ehren des Besuches alles mit Grün und Flaggen geziert, auch die Schiffe in der Oeeste und in Bremerhaven hatten reichen Flaggenschmuck angelegt. Ehrenporten, Sirlanden und Fahnen auch im Orte selbst.

Nach 2 Uhr mittags erschien der Dampfer „Roland“ mit König, Kronprinz und Gefolge an der Oeestemündung. Der Landdrost Heise, Buchholz und der Regierungsrat Schönian begrüßten den König an der Landungsbrücke. Der König dankte mit freundlichen Worten. Auf dem Wege zum Hotel wurden die hohen Gäste überall mit Jubel begrüßt, vor dem Hotel bildeten die Schützenkompagnien von Oeestemünde und Oeestendorf die Ehrengarde. Dann besuchte der König unter der sachkundigen Führung der leitenden Beamten das Baugelände. Am Abend war der ganze Ort erleuchtet.<sup>108)</sup>

Am 21. Juni 1862 fand eine Besichtigung der fast vollendeten Anlagen statt, an der Graf Borries und andere hohe Beamte, Mitglieder der beiden Kammern und Vertreter der hansestädtischen Senate und der Oldenburgischen Regierung teilnahmen.

Zunächst wurden der Ort und die Kanalanlagen besichtigt, dann stieg die Gesellschaft auf den Boden der Schleusenammer hinab, wo der Baurat Buchholz ein Hoch auf den König ausbrachte und junge Mädchen des Ortes den Gästen in einem Zelte Bier kredenzten. Dann führte der Weg nach Besichtigung des Hasenbeckens über den Oestefai und die Brücke nach Bremerhaven zu dem auf der Reede liegenden Klottdampfer „Hansa“. Hier wechselten der Präsident des Norddeutschen Lloyd, H. H. Meier, und Graf Borries Worte der Begrüßung, und nach gastlicher Bewirtung — die Tische bogen sich, wird uns berichtet — brachte ein Tender die Gesellschaft zur Oestemündung zurück. Hier war das Erdgeschloß des einen der beiden bereits errichteten Hasenspeicher als Festsaal ausgeschmückt, in dem nun ein ungeheuer üppiges Mahl gehalten wurde; mit einem Feuerwerk schloß das Fest.<sup>109)</sup>

Im Sommer 1863 war endlich das große Werk beendet. Ohne daß größere Feierlichkeiten dabei stattfanden, wurde am 21. Juli dieses Jahres der Hafen eingeweiht. Der Regierungsrat Schönian hielt an der Schleuse eine Rede und erklärte dann im Namen des Königs den Hafen für eröffnet. Als erstes Schiff fuhr die Schonerbarke „Mandria“ der Osnabrücker Reederei in den Hafen ein. Sie war für alle Zeiten von jeglichen Hafengebühren befreit.<sup>110)</sup>

Wenn heute auch der Oestemünder Handelshafen sich mit den Anlagen Bremerhavens in keiner Weise mehr messen kann, so bedeutete er doch damals nicht nur Bremerhaven, sondern sogar Hamburg gegenüber einen gewaltigen Fortschritt. Die Größe des Hafens und die Weite der Schleusentore erlaubten den größten Schiffen eine bequeme Einfahrt — schon bald sah sich eine amerikanische Reederei genötigt, ihre großen Schiffe in den Oestemünder Hafen zu schicken, da die Einfahrt des Neuen Hafens in Bremerhaven nicht mehr genügte —<sup>111)</sup>, die Schiffe konnten unmittelbar in die Eisenbahn löschen und aus der Eisenbahn laden, während in allen anderen deutschen Häfen ein kostspieliges und zeitraubendes Umladen in Wagen nötig war. Vorteilhaft für Oestemünde war es ferner, daß die Hafens- und Bahnanlagen unmittelbar an der Zollgrenze lagen, und daß das Hauptzollamt für die

Unterweserhäfen in Oeestemünde und nicht in Bremerhaven lag. So war in Oeestemünde nur ein einmaliges Umladen notwendig, bei dem zugleich die Verzollung vorgenommen wurde, während in Bremerhaven die Waren entweder erst in Leichter umgeladen und dann in Bremen nochmals gelöscht werden oder aber beim Landtransport an der Zollgrenze nochmals umgeladen werden mußten.

Die Herstellung eines Holzhafens und eines Petroleumhafens konnte vor 1866 wenigstens noch vorbereitet werden. Bisher hatte als Holzhafen eine Erweiterung der Oeeste oberhalb der Werftanlagen gedient. Diese genügte nicht mehr, und so wurde schließlich das Gelände am Ende des Hauptkanals als Platz für einen neuen Holzhafen ausersehen. Der Bau dieses Hafens war verhältnismäßig einfach, da er — nur für Flöße bestimmt — eine sehr geringe Tiefe zu haben brauchte und an der Einmündung des Hauptkanals die Verbindungsbahn nach Bremerhaven mit der ihr parallelen Straße auf einer festen Brücke über den Kanal geführt werden durfte.<sup>112)</sup>

Ein besonderer Petroleumhafen war wegen der Feuergefährlichkeit erforderlich; für ihn wurde das Gelände südlich des Hafenbeckens bestimmt, wo ursprünglich ein zweites großes Hafenbecken geplant war. Beide Pläne sind nicht mehr von der hannoverschen Regierung ausgeführt worden. Doch hat Preußen das Werk durchgeführt, im Jahre 1875 war der Petroleumhafen fertig und in Betrieb genommen, zwei Jahre später auch der Holzhafen.

## 5. Kapitel.

---

Hochfliegende Erwartungen knüpften sich an den neuen Hafen. Er sollte sich neben Hamburg und Bremen zu einem großen Verkehrsmittelpunkt entwickeln, dessen Verbindungen sich mit Hilfe der neu entstandenen Eisenbahnlinien bis tief nach Mittel- und Süddeutschland, ja bis nach Oesterreich erstrecken sollten.

Schon der Entschluß der hannoverschen Regierung, einen Hafen zu bauen, und der Beginn der Hafearbeiten wirkten sehr günstig auf die Entwicklung Seestemüdes.

Das Anwachsen des Schiffsverkehrs stand natürlich im engsten Zusammenhang mit dem Hafenbau selbst. Waren 1850 104 Seeschiffe mit 9000 R $\mathcal{R}$ .<sup>113)</sup> in die Seeeste eingelaufen, so waren es 1856, als der Hafenbau beschlossen wurde, 243 Schiffe mit 24824 R $\mathcal{R}$ .<sup>114)</sup>, 1862, also ein Jahr vor der Eröffnung des Hafens, 242 Schiffe mit 35000 R $\mathcal{R}$ . Im letzten Jahre des Königreichs Hannover, 1866, wurden mit 117000 R $\mathcal{R}$ . zum ersten Male die Hunderttausend überschritten, die Zahl der eingelaufenen Seeschiffe betrug 462, war also lange nicht so schnell gestiegen wie der Sonnengehalt. Diese Erscheinung läßt sich von den ersten Tagen der Seestemüder Schifffahrt an verfolgen. Die Schiffe wurden größer, da die Reeder sicher sein konnten, die volle Ladung auch für große Schiffe in kürzester Zeit zu bekommen. Da die Wasserverbindung mit dem Hinterlande sehr schlecht war, spielte die Einfuhr und Ausfuhr zu Lande eine sehr erhebliche Rolle. Für die Ein- und Ausfuhr zu Schiff, auf der Eisenbahn und auf der Landstraße

ergeben sich für die Jahre von 1864 bis 1866 folgende Zahlen in Zentnern:<sup>116)</sup>

Jahr	Schiffseinfuhr und -Ausfuhr	Eisenbahneinfuhr und -Ausfuhr	Landeinfuhr und -Ausfuhr	Anzahl der Auswanderer
1864	1 417 720	573 041	51 881	—
	459 922	1 034 572	20 196	—
1865	1 273 126	1 066 110	50 418	—
	326 632	1 070 000	14 555	600
1866	1 303 173	959 611	49 659	—
	664 178	1 265 000	13 830	8 647

Die Schiffseinfuhr überwog also die Schiffsausfuhr bei weitem, doch wurde der geringe Export wenigstens zum Teil durch die Auswanderer ersetzt. Bei der Eisenbahn jedoch stand die Ausfuhr an erster Stelle, weil die versandete Weser nur einen kleinen Teil der überseeischen Einfuhr aufnehmen konnte. So ist es zu verstehen, daß für die Unterweserstädte günstige Eisenbahntarife und der Bau von Kanälen jederzeit zu den Lebensfragen gehört haben, während die Korrektur der Unterweser selbst für Bremerhaven und Oeestemünde sehr gefährlich war, weil dadurch Bremen wieder zur Seestadt werden mußte.

Fast die Hälfte der im Jahre 1864 zu Schiff eingeführten Waren kam zu ungefähr gleichen Teilen aus England und Ostindien. In erheblichem Abstände folgten dann die Vereinigten Staaten, Oldenburg, Schweden und Norwegen, Rußland, Westindien, Bremen, Hamburg und Frankreich. Von der Ausfuhr zu Schiff dagegen ging über die Hälfte nach Bremen und — zum weitaus kleineren Teile — nach hannoverschen Weserhäfen, der Rest nach England, China, Oldenburg, Hamburg, Nordamerika, Schweden und Norwegen und Hawaii. Die Schiffseinfuhr gehörte also überwiegend zum europäischen und transatlantischen Seeverkehr, die Schiffsausfuhr zur Binnenschiffahrt.

So frankte der Seeverkehr in Oeestemünde wie überhaupt an der deutschen Nordseeküste an dem Mangel an Ausfuhrgut.<sup>116)</sup> Die deut-

sche Wirtschaft war eben noch nicht in der Lage, die dauernd wachsende Einfuhr mit einer entsprechenden Ausfuhr zu bezahlen. Die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten wurde zudem durch außerordentlich hohe Einfuhrzölle mehr und mehr unmöglich gemacht.<sup>117)</sup> Bremen half sich dadurch, daß es die Auswanderer als Rückfracht benutzte. Es ist verständlich, daß auch Hannover Wert darauf legte, aus der Auswanderung Nutzen zu ziehen.<sup>118)</sup>

Unter den eingeführten Waren stand 1864 an erster Stelle ostindischer Reis mit 21 % der Gesamtschiffseinfuhr. Es folgten Holz, das vor allem aus Skandinavien, weniger aus Nordamerika und Kanada eingeführt wurde, mit 16,5 %, englische Kohle mit 12,5 % und amerikanisches Petroleum mit 8,2 %.

Die Schiffsausfuhr beschränkte sich — abgesehen vor allem von den Auswanderern — auf den Weitertransport der zur See eingeführten Waren. Daher steht auch hier der Reis mit 25,2 % der Gesamtschiffsausfuhr an der Spitze. Der größte Teil der Reisausfuhr ging nach Bremen und Hamburg. Auch der Wein bildete einen wichtigen Ausfuhrposten, in der Richtung nach Bremen.<sup>119)</sup>

Die Reiseinfuhr hat für Geestemünde jahrzehntelang eine sehr wichtige Rolle gespielt, doch war und blieb der Hafen in erster Linie Expeditionsplatz. Der Reishandel selbst ging größtenteils auf Rechnung bremischer Kaufleute. Bis zum Jahre 1891 stieg die Einfuhr an und erreichte in diesem Jahre 165 000 Tonnen.<sup>120)</sup>

Schon aus der Zeit vor der Erbauung des Hafenbeckens stammt die Ausfuhr des Fettviehs der Wesermarschen. Vor allem in den sechziger Jahren blühte die Viehausfuhr. Die englische General Steam Navigation Company verschifft vom Geestebollwerk aus große Mengen vor allem ungarischen Viehs nach England. Wenig angenehm allerdings war es für Geestemünde, daß die Exportviehschuppen sich nicht nur an der Geeste befanden, wo sie heute noch zu anderen Zwecken benutzt werden, sondern auch an der Bahnhofstraße. Je mehr Deutschland sich vom Agrar- zum Industrieland wandelte und in je größerem Umfang England seinen Fleischbedarf in anderen Erdteilen deckte, desto mehr

ging natürlich die Viehausfuhr aus Deutschland und über Deutschland zurück.<sup>121)</sup>

Schon frühzeitig hat Geestemünde den Getreidehandel eingebüßt. Wurden noch 1885 70 500 t in Geestemünde, dagegen nur rund 17 300 t in dem oldenburgischen Hafen Nordenham eingeführt, so trat mit dem Jahre 1889 ein völliger Umschwung ein, und 1892 stand einer Einfuhr von rund 11 400 t in Geestemünde eine Einfuhr von rund 60 000 t in Nordenham gegenüber. Dieser Rückgang lag daran, daß in Geestemünde die Getreideschiffe nur im Zollausland löschen konnten und insolgedessen die Getreidesäcke mitverzollen mußten, das heißt der Zoll kostete für jede Tonne 0,50 *M* mehr, bei 70 000 t also 35 000 *M* jährlich. Dazu kam, daß in Nordenham die Bahnverwaltung sehr entgegenkommend, die Löhne billiger, die Pieranlagen besser waren. Das Hauptabsatzgebiet für das eingeführte Getreide, die dichtbevölkerten Gebiete des Rheinlands und Westfalens, waren zudem von Nordenham aus leichter zu erreichen.<sup>122)</sup>

Unter den in Geestemünde in den sechziger Jahren eingeführten Waren fehlte noch völlig die für Bremen so außerordentlich wichtige Baumwolle. Auch in den folgenden Jahren kam sie kaum in Frage. Seitdem jedoch die großen Güterschuppen für den Durchgangsverkehr an der Westseite des Hafens gebaut waren, hob sich die Einfuhr in erfreulicher Weise. 1891 stieg sie auf über 40 000 t. Auch diese Einfuhr diente nicht dem Geestemünder Einzelhandel, sondern die Bremer Baumwollimporteure benutzten den Hafen als Umschlagplatz.<sup>123)</sup>

Infolge des schnell emporblühenden Schiffbaues entwickelte sich ein sehr bedeutender Holzhandel.<sup>124)</sup> Bei dieser Ware handelte es sich weniger um Einfuhr auf fremde Rechnung, als für Geestemünder Holzhandlungen und Sägewerke. Anfang der achtziger Jahre ging etwa der zehnte Teil der gesamten Wesereinfuhr nach Geestemünde, doch wurde von den 1882 für eigene Rechnung eingeführten 15 300 Festmetern kaum ein Drittel in Geestemünde selbst verarbeitet, 1892 führte Geestemünde zur See für eigene Rechnung 62 800 Festmeter ein, von denen mehr als die Hälfte im Ort verarbeitet wurde. Die Gesamteinfuhr

für eigene Rechnung in diesem Jahre stieg auf 69 000 Festmeter, d. h. auf mehr als den vierten Teil der gesamten Wesereinfuhr. Seitdem aber hatte der Holzhandel schwer zu kämpfen. Bremen eröffnete seinen neuen Holzhafen, dank der über alles Erwarten gelungenen Weserkorrektur konnten die Seeschiffe wieder Bremen erreichen, die Lagerplätze in Oestemünde genügten längst nicht mehr, der Holzhafen war so verschlammmt, daß er zuweilen austrocknete und die Balken von Pferden herausgezogen werden mußten. Holland und Bremen überflügelten den Oestemünder Holzmarkt. Die Krise wurde noch verschlimmert durch den Zollkrieg mit Rußland im Jahre 1893. Die Reichsregierung erhöhte die Zölle auf russische Waren derart, daß Einkäufe für Herbstverschiffungen aus Rußland unmöglich wurden.<sup>125)</sup>

So kam es, daß die Einfuhr von amerikanischem Bitchpineholz in Bremen und Bremerhaven von 1885 bis 1894 um 480 % zunahm, während sie in den preussischen und oldenburgischen Weserhäfen um 61 % sank.<sup>126)</sup> Es ist dem Oestemünder Holzhandel auch nicht gelungen, sich seine alte Stellung wieder zu erobern, wenn auch besonders in den letzten Jahren vor dem Kriege die Einfuhr zunahm. Vor allem kam die Einfuhr von Bitchpine fast ganz in bremische Hände.<sup>127)</sup>

Bei keiner der in Oestemünde eingeführten Waren steigt die Kurve so steil an, wie beim Petroleum, bei keiner aber auch fällt sie so jäh ab.

Seit Anfang der sechziger Jahre liefen die mit Petroleumfässern beladenen Segelschiffe in die Oeeste ein, seit 1864 war die Einfahrt in den Hafen gestattet, allerdings unter sehr erschwerenden Bedingungen, da man wegen der Feuergesährlichkeit dieses Brennstoffes sehr besorgt war. Es waren genügend Lagerräume am Hafen vorhanden, die Platzkosten waren gering, die Bahnverwaltung kam dem Handel entgegen. So war es möglich, daß schon 1872 Oestemünde und Bremerhaven, das 1865 den Neuen Hafen für Petroleum geöffnet hatte, die größten Einfuhrhäfen Europas wurden. In Oestemünde war auch der Sitz der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, die im Dienste der mächtigen amerikanischen Standard Oil Company stand, unter der Leitung des Konsuls W. A. Riedemann. Zwanzig Jahre lang stieg die

Einfuhr unter erheblichen Schwankungen an, und zwar bedeutend schneller als in den Konkurrenzhäfen. So stieg die Einfuhr in Geestemünde=Bremerhaven von 1870 bis 1874 um 64,5 %, in Antwerpen um 37 %, in Hamburg um 21,1 %. Die in diesen Zahlen erkennbare Ueberlegenheit Geestemünde=Bremerhavens war tatsächlich noch größer, da an der See nur reines Petroleum, in den anderen Häfen dagegen auch rohes Petroleum und Naphtha eingeführt werden durfte. 1864 und 1865 waren etwa 5000 t jährlich zur See in Geestemünde eingeführt, 1891 wurde der Höhepunkt mit 102 780 t erreicht. Die achtziger Jahre brachten schon vorübergehend einen Rückgang, nachdem es gelungen war, seetüchtige Sanktdampfer zu bauen, denen die Segelschiffe mit ihren Holzfässern nicht gewachsen waren. In Hamburg nun bot die Elbe eine sehr günstige Gelegenheit, das Petroleum in Sanktschiffen weit landeinwärts zu versenden. Gegen diese Günstigkeit der Lage konnten die Unterweserhäfen, die für den Petroleumhandel lediglich auf die teuern Bahnanschlüsse angewiesen waren, umso weniger aufkommen, als seit etwa 1880 Hamburg ebenfalls besondere Hafenanlagen für den Petroleumverkehr geschaffen hatte, und außerdem die steuerliche Belastung in Hamburg geringer war. 1891 siedelte Riedemann, der Direktor der Petroleumgesellschaft, nach Hamburg über. Die Waagschale senkte sich auf Hamburgs Seite. Fast zwanzig Jahre lang noch hat sich Geestemünde als Petroleumhafen halten können, 1906 wurden noch fast 7000 t eingeführt, 1907 endete die Petroleumeinfuhr mit 29 t im Jahr. Heute erinnert an die große Zeit des Petroleumhandels nur noch das sogenannte Riedemannsche Palais, das mit seinem Prunk so eigenartig absticht gegen die schlichten Bürgerhäuser seiner Umgebung.<sup>186)</sup>

Der Entschluß der Regierung, einen Hafen zu bauen, ließ auch die Geestemünder Reederei schnell aufblühen. War noch 1853 ein einziges kleines Seeschiff im Amte Vehe beheimatet, so waren es 1859 bereits 10 Schiffe mit 2300 R $\mathcal{E}$ ., und bis zur Eröffnung des neuen Hafens stieg die Zahl auf 23 Seeschiffe mit 6100 R $\mathcal{E}$ . Im Jahre 1866 bestanden

in Oeestemünde 15 Reedereien mit zusammen 47 Schiffen. Die größte Reederei war die von Theodor Rüger, die allein 13 Schiffe besaß. Auch eine Aktiengesellschaft war unter den Reedereien, die 1857 gegründete „Hannoversche Rhederei-Gesellschaft“. Sie hatte zwar ihren Sitz nicht in Oeestemünde, sondern in Lehe, darf aber doch in dem Gesamtbilde nicht fehlen. Diese Gesellschaft hatte drei Direktoren, G. H. Bösch und H. Spanhoofd in Lehe und D. Lenthe in Oeestendorf, die aber nach heutigem Sprachgebrauch als Aufsichtsrat zu bezeichnen wären, der Geschäftsführer war G. Ulrici in Bremen. Tatsächlich stellte diese Gesellschaft ein Mittelding zwischen der altherkömmlichen Form der Partenreederei und der modernen Form der Aktienreederei dar. Die Gesellschaft war mit einem Kapital von 50 000 Rtlr. Gold, die aber nicht voll gezeichnet waren, gegründet worden, besaß ein Schiff, die Bark „Union“, und wurde nach zehn Jahren, als die Frachten für Segelschiffe immer geringer wurden, aufgelöst. Die Dividende betrug jährlich im Durchschnitt 5,85 %. Dieses Unternehmen ist deshalb wesentlich, weil es zeigt, daß man doch wenigstens versuchte, an der Unterweser wirklich eigene größere Unternehmungen zu gründen; denn der anspruchsvolle Name „Hannoversche Rhederei-Gesellschaft“ läßt darauf schließen, daß die Gründer wohl ursprünglich nicht die Absicht hatten, es bei einem Schiff bewenden zu lassen.

Verglichen mit den übrigen hannoverschen Reedereiplätzen, stand Oeestemünde 1862 mit 19 Seeschiffen an letzter Stelle gegenüber Papenburg mit 183, Emden mit 82, Leer mit 51 und Harburg mit 22 Seeschiffen. Die Durchschnittsgröße der Oeestemünder Schiffe aber betrug 253,5 RT. gegenüber 85,5 RT. der Emsflotte. Drei Jahre später hat Oeestemünde 46 Schiffe und steht damit an vierter Stelle gegenüber Papenburg mit 173, Emden mit 80, Leer mit 52 und Harburg mit 21 Schiffen. An Sonnenszahl aber hat es mit 19 055 RT. fast Papenburgs 22 296 RT. eingeholt und läßt Leer mit 8993 RT. weit hinter sich. Von den 25 großen Schiffen Hannovers gehörten nämlich 21 nach Oeestemünde, während 1862 von 12 großen Schiffen nur 5 Oeestemünder Reedern gehörten.<sup>129)</sup> 1867 gehörten von den 15

größten, d. h. über 450 R $\mathcal{E}$ . großen Schiffen, 14 nach Oeestemünde, von den 31 225 bis 450 R $\mathcal{E}$ . großen 8, die Durchschnittsgröße der Oeestemünder Schiffe aber betrug 360,3 R $\mathcal{E}$ . gegenüber 108,5 R $\mathcal{E}$ . der hannoverschen Schiffe.<sup>130)</sup>

Im Jahre 1865 wurde sogar von Amerika aus die Gründung einer transatlantischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Verkehr zwischen New-York und Oeestemünde in Konkurrenz mit der Hapag und dem Lloyd geplant. In der That waren damals diese beiden Reedereien nicht mehr in der Lage, den schnell anwachsenden Verkehr zu bewältigen, ihre Frachträume waren auf Monate hinaus vergeben, ihre Dividende stieg von 2 auf 10 %. Das Promemoria der Gründer dieser neuen Gesellschaft wies darauf hin, daß der von Hapag und Lloyd betriebene Frachtverkehr mehr oder weniger Expeditionshandel sei, d. h. lediglich den direkten Warenbezug von und nach dem inneren Deutschland besorge, der Schiffsverkehr deshalb auch nicht unbedingt an Hamburg und Bremen gebunden sei. Wenn man diese Voraussetzung annahm, lag es allerdings nahe, zum Ausgangspunkt den Hafensort zu wählen, der die besten Bedingungen bot. In Oeestemünde nun konnten die größten Schiffe bequem einlaufen, die Hafengebühren waren in keinem Hafen so billig wie hier, Lössen, Loden und Verzollen war hier am einfachsten und daher am billigsten. Gerade für die Linienschiffahrt sehr wesentlich war der Umstand, daß auch bei scharfer Kälte der Oeestemünder Hafen angelaufen werden konnte. Schiffe, die für Hamburg bestimmt waren, konnten in diesem Falle nur bis Guxhaven kommen, während in Bremerhaven zwar das Eis so wenig hinderte wie in Oeestemünde, die Verzollung aber umständlicher war.

Das Kapital der neuen Aktiengesellschaft war auf 4 Millionen Taler festgesetzt worden, von denen ein Viertel in Deutschland aufgebracht werden sollte. Der Betrieb sollte mit vier eisernen, für Post, Reisende und Fracht eingerichteten Schraubendampfern aufgenommen werden, die auf Grund einer Kommanditfirma in Oeestemünde unter hannoverscher Flagge fahren sollten. Als Sitz der Gesellschaft war New-York bestimmt worden. Die treibende Kraft bei diesem Unter-

nehmen scheint der amerikanische Reeder Vanderbilt gewesen zu sein. Der Oeestemünder Handelsverein trat in einem Schreiben an den König sehr warm für dieses Unternehmen ein, betonte sehr scharf den Gegensatz gegen Bremen, überfah dabei aber völlig, daß es sich in diesem Falle wirklich nicht um „national begründete solide Unternehmungen“ handelte, sondern um einen Versuch des amerikanischen Kapitals, einen Teil des deutsch-amerikanischen Verkehrs in die Hand zu bekommen. Denn die hannoversche Flagge sollte — das wurde offen ausgesprochen — nur deshalb geführt werden, weil damit wesentliche geldliche Vorteile in Deutschland verbunden waren. Die Verwaltung der Königlichen Hand- und Schatzkasse, auf deren Beteiligung die neue Gesellschaft hoffte, verhielt sich aber sehr zurückhaltend. Die Rentabilität erschien ihr durchaus nicht gesichert, und ihr Mißtrauen gründete sich auf andere, mißglückte Versuche, in Oeestemünde Dampfschiffslinien zu begründen.<sup>131)</sup>

Tatsächlich haben die Fahrten des North American Lloyd im September 1865 begonnen, doch wurde zunächst Bremerhaven angelaufen, anscheinend weil geschäftliche Beziehungen zu Bremer Firmen bestanden, und weil die Bremerhavener Auswandererfirmen erklärt hatten, sie würden nur von Bremerhaven, aber nicht von Oeestemünde aus expedieren. Als aber im Frühjahr 1866 die für diese Zeit riesigen Schiffe „Atlantic“, „Baltic“ und „Western Metropolis“ in Fahrt gesetzt wurden, zeigte es sich, daß diese Schiffe — es waren Raddampfer — wegen ihrer gewaltigen Breite nur den Oeestemünder Hafen benutzen konnten, da sie in die Bremerhavener Schleuse nicht hineinfahren konnten. Die „Atlantic“ war ein außerordentlich elegant ausgestattetes Schiff mit vier Stockwerken für die über tausend Fahrgäste, die es aufnehmen konnte. Zwei Jahre später aber war es mit der Herrlichkeit vorbei, die Schiffe mußten in Amerika wegen der darauf haftenden Schulden versteigert werden.<sup>132)</sup>

Es ist der Oeestemünder Reederei nicht gelungen, sich einen Platz in der modernen Liniendampfschiffahrt, die mehr und mehr die Segelschiffahrt verdrängte, zu erringen.

## 6. Kapitel.

---

Der Niedergang des Oeestemünder Eigenhandels und der Reederei läßt sich auf wenige Ursachen zurückführen. Die Blüte dieser beiden großen Wirtschaftszweige war eine Folge des Hafensbaues. Während die Geschichte der hannoverschen Oeestemündung bis zum Amtsantritt des Ministers von Borries eine Kette von Halbheiten war, war jetzt zum ersten Male ein wirklich bedeutendes Werk geschaffen. Ein Hafen, der mit seinen gesamten technischen Einrichtungen völlig modern und in mancher Hinsicht auch Hamburg überlegen war. Das aber waren Vorzüge, die eingeholt und überholt werden konnten und überholt wurden. In demselben Augenblick aber mußten sich die Nachteile zeigen, die mit Oeestemünde verbunden waren. Es fehlten dem Hafenort die Tradition und das Kapital, über das Hamburg und Bremen verfügten. Bremerhaven kann in dieser Hinsicht nicht zum Vergleich herangezogen werden, da es ein Ableger Bremens sein sollte und auch geblieben ist. Der Hauptmangel aber, den Oeestemünde allerdings mit Bremerhaven und zunächst auch mit Bremen teilte, war die mangelhafte Verbindung mit dem Hinterlande. Während auf der Elbe die größten Seeschiffe bis Hamburg hinaufkommen konnten und der Elbstrom eine sehr günstige, bis nach Böhmen hineinreichende und mit Berlin und der Oder zusammenhängende Schiffsahrtsverbindung mit dem Hinterlande darstellte, war auf der Weser das Fahrwasser für Seeschiffe schon an der Oeestemündung zu Ende, sogar der Reichterkehr auf der Unterweser war außerordentlich erschwert, die Obertweser aber erschloß ein im Vergleich zum Elbegebiet nur recht kleines Hinterland.

Auch war der Stromlauf in einem Zustande, der den Schiffsverkehr zum mindesten sehr erschwerte, vor allem aber nur für sehr flachgehende Schiffe überhaupt möglich machte. Zwischen Minden und Hameln waren Stellen mit 80 cm, bei ungünstigen Verhältnissen sogar nur 65 cm Tiefgang.<sup>133)</sup>

So spielte für die Weferhäfen die teure Bahnverbindung mit dem Hinterlande eine viel größere Rolle als für die großen Konkurrenten an Elb- und Rheinmündung.

Da begann im Jahre 1886 die Korrektio궛 der Untertwefer, das große Werk des bremischen Baurats Franzius. Der Plan beruhte „im wesentlichen darauf, daß unter Zuhülfenahme von Flut- und Ebbebewegung des Meeres durch Anwendung künstlicher Mittel eine künstliche Fahrbahn von solcher Tiefe geschaffen wird, daß Seeschiffe bis zu 5 Meter Tiefgang, also die Schiffe der sogenannten europäischen Fahrt, bis zur Stadt Bremen hinauffahren können.“<sup>134)</sup> Die Gefahr, die darin für den Oestemünder Hafen lag, war insofern noch nicht so sehr groß, als die Haupteinfuhrartikel Oestemüundes, Reis, Baumwolle, Petroleum und ein Teil des Holzes der transozeanischen Fahrt angehörten. Das änderte sich aber bald, da die Fünfmetergrenze bald erheblich überschritten wurde und 1906 sogar ein neuer Vertrag zwischen Bremen und Preußen über die weitere Vertiefung der Untertwefer abgeschlossen wurde.<sup>135)</sup> Mehr und mehr ging jetzt auch der transozeanische Verkehr, vor allem die Einfuhr von Baumwolle, Holz und Tabak, an den Untertweferhäfen vorbei.<sup>136)</sup> Denn die Seefracht nach Bremen war im allgemeinen ebenso hoch wie nach den Untertweferhäfen.<sup>137)</sup> Infolgedessen kamen für die Untertweferhäfen entweder die Bahnfracht bis Bremen oder die Kosten der Umladung in Leichter- schiffe und die Frachtkosten für den Leichtertransport hinzu. Durch dieses Umladen aber wurde auch für diejenigen Waren, die auf der Oberwefer weiterbefördert wurden, ein erneutes Umladen in Bremen nicht erspart, da Unter- und Oberwefer Schiffe verschiedener Bauart erfordern.

So ist es verständlich, daß die Seestemünder Handelskreise immer wieder auf Ermäßigungen des Bahntarifs, auf möglichst direkte Bahnverbindung mit Berlin, die über Buchholz, Lüneburg, Wittenberge um 35,5 km näher war als über Bremen—Langwedel—Melzen<sup>136)</sup>, auf Kanalananschluß an die Elbe einerseits, an den Dortmund—Ems-Kanal und damit an das rheinisch-westfälische Industriegebiet andererseits drangen. War schon an sich der an die Weser gebundene Handel schlechter daran als der Handel des Elbe- und Rheingebietes, so war jetzt nach der glücklichen Vollendung der Weserkorrektion für die Unterweser der schlimme Augenblick gekommen, da Bremen wieder Seestadt geworden war. Der Ausgleich, den Bremerhaven in dem starken Anwachsen des Passagierverkehrs der großen Schnelldampfer fand, fehlte in Seestemünde.

Der günstigste Platz für einen an einer Flussmündung gelegenen Hafen ist immer an derjenigen Stelle des Flusses, bis zu der die Seeschiffe gelangen können. Während an der Elbe seit alten Zeiten an dieser günstigsten Stelle Hamburg liegt, das seinen Außenhafen Cuxhaven nur für die großen Ozeanriesen braucht, ist an der Weser diese günstigste Stelle über Vegesack und Brake bis zur Seestemündung hinabgewandert. So mußte hier ein Hafen entstehen — daß tatsächlich zwei Häfen entstanden, war nur eine Folge der deutschen Vielstaaterie. In dem Augenblick, da die Weserkorrektion gelang, mußte Bremen wieder seinen alten Platz einnehmen. Zwar hat es eine so günstige Lage wie Hamburg trotz aller Anstrengungen nicht erringen können, Bremerhaven bedeutet auch heute noch mehr für Bremen als Cuxhaven für Hamburg; Seestemünde aber mußte versuchen, auf künstlichem Wege sein von der Natur durch die Weser gegebenes Hinterland zu erweitern. Seine Wünsche wurden von der preussischen Regierung recht oft nicht erfüllt.

Vor allem wurden die Hafenanlagen nicht so erhalten und ausgebaut, daß sie den Wettbewerb mit den anderen deutschen und holländischen Häfen durchsetzen konnten. Wohl wurde die Wasserleitung des Hafens vergrößert, Schuppen gebaut, die Krananlagen geändert.

Das zweite Hafenbecken aber wurde nicht gebaut, die Einfahrt in den Hafen, die für die größer werdenden Schiffe zu stark gekrümmt war, wurde nicht begradigt, die viel zu eng gewordenen Schleusentore wurden nicht erweitert und modernisiert. So veraltete infolge der ungeheuer schnellen technischen Entwicklung der letzten Jahrzehnte in kurzer Zeit der einst vorbildliche Oestemünder Hafen völlig, sein Schiffsverkehr ließ zwar nicht absolut nach, er nahm sogar bis etwa 1900 noch im geringen Grade zu<sup>139)</sup>, aber verglichen mit der gewaltigen Entwicklung des gesamtdeutschen Schiffsverkehrs bis zum Weltkriege erwies er sich doch eben in diesem Fehlen einer schnellen Entwicklung tatsächlich als stark rückgängig.

Für die bessere Verbindung mit dem Hinterlande kamen der Ausbau der Eisenbahn und Kanäle und möglichst günstige Bedingungen für deren Benutzung in Frage.

Zunächst bestand die einzige Bahnverbindung Oestemünder in der Oestebahn, die den Anschluß nach Hannover, Berlin und dem übrigen Hinterland vermittelte. Hier richteten sich die Wünsche hauptsächlich auf häufigere und schnellere Verbindung, vor allem sollte Oestemünde statt Bremen Endpunkt der von Wunstorf ausgehenden Linie werden, d. h. die durchgehenden Schnellzüge sollten bis Oestemünde statt bis Bremen geführt werden. Auf diese Weise hoffte man auch die Auswandererexpedition von Bremen an die Unterweser ziehen zu können.<sup>140)</sup> Ferner war der dringende Wunsch vorhanden, mit Berlin eine möglichst gerade Verbindung zu bekommen.<sup>141)</sup>

Gute Bahnverbindungen waren von der hannoverschen Regierung zugesagt worden. Man hatte sie als eine der Vorbedingungen für die günstige Entwicklung des neuen Hafens angesehen. Oestemünde sollte ja der Nordseehafen für das Zollvereinsgebiet werden. Preußen aber sah den Anschluß des nordwestdeutschen Steuervereins an den Zollverein vor allem deshalb als sehr bedeutungsvoll an, weil „durch den gedachten Anschluß der Zollverein . . . mit der Nordsee in unmittelbare Verbindung gebracht und dadurch in den Stand gesetzt wird, an dem allgemeinen Welthandel sich unmittelbar zu beteiligen, und sich die

Vorthelle anzueignen, welche der directe Verkehr mit den überseeischen Ländern für die Beziehung der dortigen Erzeugnisse und den Absatz der diesseitigen Fabrikate gewährt.“ Zwar war es klar, daß dieser Verkehr zunächst nur durch die Vermittlung Hamburgs und Bremens möglich sein werde. „Allein mit der Zeit wird sich in den Seeplätzen des Vereins . . . ein directer überseeischer Verkehr entwickeln“, wenn nicht Preußens Wunsch, daß die Hansestädte ebenfalls in ein näheres Verhältnis zum Zollverein träten, in Erfüllung ging.<sup>142)</sup>

Für sehr wichtig hielt man in Seestemünde auch eine Bahnverbindung mit Harburg über Stubben und Stade. Der Seestemünder Handel hoffte dadurch Anschluß an den oberelbischen Verkehr zu bekommen, und besonders im Winter, wenn das Eis den Seeverkehr bis Hamburg und Harburg unmöglich machte, diese Lage besser ausnutzen zu können. Aber die Petitionen des Gemeindeausschusses an die hannoversche Ständeversammlung 1864 und an das Preussische Abgeordnetenhaus 1868 hatten keinen Erfolg. Erst viel später wurde die Bahn von Seestemünde über Bremerbörde nach Stade gebaut.<sup>143)</sup> Auch der Wunsch, über Bremerbörde, Buchholz, Lüneburg, Wittenberge eine geradlinige Verbindung mit Berlin zu erreichen, erfüllte sich nicht. Diese Strecken wurden zwar gebaut, die letzte Strecke von Seestemünde nach Buchholz erst im Jahre 1901, aber es sind Nebenbahnen geblieben. Es war ja auch unmöglich, durch diese dünnbevölkerten Gebiete eine Hauptstrecke anzulegen. Fünf Jahre früher war die Strecke von Seestemünde nach Cuxhaven eröffnet worden.

Wichtiger als diese Verbindung mit dem Osten erschien jetzt eine möglichst gerade Verbindung mit dem Südosten in der Richtung Hannover, Braunschweig, Magdeburg. Daher zeigten sich schon am Ende des neunzehnten Jahrhunderts Bestrebungen, die Nebenbahn Hannover—Bisselhövede über Rotenburg—Zeven—Snarrenburg nach der Unterweser auszubauen. Diese Bahn sollte einmal der landwirtschaftlichen Melioration dienen; dann aber genügte doch der Betrieb als Nebenbahn. Außerdem sollte sie den Handel und die Industrie dieser Gegenden heben und sie an die Ausfuhrhäfen anschließen. Dieser Weg

wäre 12 bis 15 km näher gewesen als die schon bestehende Verbindung über Bremen, ein recht geringer Unterschied in Anbetracht dessen, daß die Strecke Geestmünde—Bremen—Hannover 186 km lang ist. Die geringe Verkürzung konnte also den Bau einer neuen Bahn, die mehr als örtliche Bedeutung haben sollte, nicht rechtfertigen. Magdeburg und Halle allerdings wären um rund 60 km näher gerückt worden, vorausgesetzt, daß die geplante Allerbahn von Gifhorn über Sella und Walsrode nach Bisselhövede gebaut wurde. Diese Strecken bestehen heute sämtlich, nur daß die Verbindung von Geestmünde nach Zeven nicht in gerader Linie über Snarrenburg führt, sondern die Geestmünde—Buchholzer Strecke bis Bremerbörde benutzt. Irgendwelche Bedeutung für den Fernverkehr aber haben auch diese Linien natürlich nicht.<sup>144)</sup>

Ebenso wichtig nun, wie ein möglichst günstig angelegtes und möglichst weitverzweigtes Bahnnetz war die Gestaltung der Tarife. Sie bekam entscheidende Bedeutung besonders in den achtziger Jahren, als die Untereserkorrektur und der ihr folgende Hafenbau in Bremen selbst hier einen mächtigen Konkurrenten erstehen ließen. Die Vorteile, die Bremen im Verkehr mit dem Hinterlande dadurch hatte, daß es weiter stromaufwärts gelegen war, konnte Geestmünde nur dann einholen, wenn es tarifarisch begünstigt wurde. Für den Frachtverkehr auf der Geestebahn galten bis 1896 erheblich niedrigere Frachtsätze als auf den übrigen Strecken. Es war das wegen des schlechten Weserfahrwassers im Interesse Bremens und seines Hinterlandes besonders gegenüber den holländischen und belgischen Häfen unbedingt notwendig. Diese Tarifermäßigung ging also von demselben Grundsatz aus, wie die Einführung der Seehafenausnahmetarife, die bis zur Unterzeichnung des Versailler Diktates galten. Sie hatten den Zweck, durch besondere Begünstigung der deutschen Häfen diese den holländischen und belgischen Häfen gegenüber konkurrenzfähig zu erhalten, die dem westdeutschen Wirtschaftszentrum nahegelegen und mit ihm durch die sehr leistungsfähige Rheintwasserstraße verbunden waren. Wie diese Seehafenausnahmetarife diente also auch die Tarifermäßigung auf der

Seestebahn dem nationalen Interesse. Jetzt hoffte die Seestemünder Handelskammer auf ähnliche Begünstigungen, um die ihr durch die Unterweserkorrektur Bremen gegenüber erwachsenen Nachteile ausgleichen zu können. Sie wollte die Frachten so weit herabgesetzt wissen, daß die Bedingungen für Seestemünde und für Bremen die gleichen würden. Diese Frachtermäßigung war für Holz und Getreide erforderlich, und zwar für Holz um fast zwei Drittel, für Getreide um die Hälfte der bisher gezahlten Fracht. Im Jahr 1897 lehnte der Bezirkseisenbahnrat zweimal hintereinander diese Forderungen ab, da er ein öffentliches Verkehrsbedürfnis nicht anerkennen konnte. Schließlich erklärte die Eisenbahndirektion selbst, daß sie grundsätzlich keinem Orte Frachtbegünstigungen gegenüber einem konkurrierenden Orte gewähren könne.<sup>145)</sup> Die Seehafenausnahmetarife gewährten solche Begünstigungen zwar auch, aber nur gegenüber ausländischen Häfen.

So ist es dem Seestemünder Handel und der Seestemünder Schifffahrt nicht gelungen, sich mit Hilfe besserer Landverbindungen eine starke, selbständige Stellung gegenüber Bremen zu erringen oder den gewaltigen Vorsprung, den Bremen durch das geniale Werk des Baurats Franzius errungen hatte, auf dem künstlichen Wege der Tarifbegünstigung wieder einzuholen.

Ein anderes Mittel, die Gunst der Lage zu erhalten oder wieder zu gewinnen, war der Bau von Kanälen.

Die hannoverschen Kanalarbeiten des achtzehnten Jahrhunderts hatten der Melioration, der Gewinnung von anbaufähigem Siedlungsland, gedient. Ganz andere Ziele hatten die großartigen Kanalpläne der napoleonischen Zeit verfolgt.<sup>146)</sup> Ihr Zweck war die Verbindung der Strommündungsgebiete von der Seine bis zur Trave und die Erhebung von Paris zum beherrschenden Punkt dieses Systems. Die modernen Kanalpläne und Kanalbauten in Nordwestdeutschland<sup>147)</sup> bezwecken ebenfalls eine Verbindung der Stromgebiete untereinander, aber natürlicherweise nur der deutschen. Sie sollen selbstverständlich zunächst nur die Frachten verbilligen, außerdem aber die holländischen und belgischen Rheinhäfen soweit möglich aus dem überseeischen Ver-

kehr Deutschlands ausschalten. Es handelt sich hierbei vornehmlich um das rheinisch-westfälische Industriegebiet. Seine natürliche, bequemste und billigste Verbindung mit dem Meere bildet der Rhein, es gehört zum Hinterland von Rotterdam und Antwerpen. Im nationalen Interesse war es nun dringend notwendig, die fehlende natürliche Wasserverbindung mit den deutschen Seehäfen auf künstlichem Wege herzustellen. Je bedeutender die Industrie im Ruhrgebiet anwuchs, je stärker Ausfuhr und Einfuhr im Ruhrgebiet answollen, desto wichtiger wurde dieses Problem für den deutschen Volkswohlstand. Im Jahre 1913 wurden im gesamtdeutschen Binnenschiffsgüterverkehr rund hundert Millionen Tonnen verfrachtet, davon 63 % im Verkehr mit den Seehäfen. Von diesen 63 % aber kam ein volles Drittel auf den Verkehr mit den holländischen und belgischen Seehäfen, als den „Rentenempfängern von deutschem Gewerbesleiß“. <sup>148)</sup>

Zu dieser ersten Aufgabe, die das Kanalsystem zu lösen hatte, kam aber eine zweite nicht minder bedeutende hinzu.

Auch innerhalb Deutschlands war und ist es von entscheidender Bedeutung für die Blüte und Konkurrenzfähigkeit des Ruhrgebietes, daß die Frachten billig sind, d. h. daß gute Wasserwege vorhanden sind. Die natürlichen Wasserstraßen aber fehlen in ostwestlicher Richtung. Sie mußten künstlich geschaffen werden, da die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Ruhrgebiet und Mittel- und Ostdeutschland sehr rege sind. In den Jahren nach 1880 trat zum ersten Male wieder der Gedanke einer Kanalverbindung zwischen unterer Weser und Industriegebiet hervor, wurde aber verdrängt durch das große Projekt des Mittellandkanals, der die zweite der oben gezeichneten Aufgaben, die Verbindung der Ruhr mit dem Osten des Reiches, erfüllen und außerdem mit Hilfe der Mindener Schleusenverbindung zwischen dem Kanal und der Weser die Weserhäfen mit Ostdeutschland verbinden sollte. Für den Verkehr zwischen dem Industriegebiet und Bremen und den Unterweserhäfen dagegen ist er nicht so günstig, da der Umweg über Minden zu groß ist. Eigenartig ist es, daß der preussische Staat nicht trotz der hohen Kosten den in der Kanaldenkschrift von 1882 bereits dargelegten

Bismarckschen Plan schon früher ausgeführt hat, angesichts der Tatsache, daß sich von 1897 bis 1913 Rotterdam wie 100:241, Antwerpen wie 100:228, Hamburg dagegen nur wie 100:211, und zwar Rotterdam in jedem Jahre im allgemeinen schneller entwickelt haben. Rotterdam würde, wenn nicht der Krieg gekommen wäre, Hamburg etwa 1921 überflügelt haben.<sup>149)</sup>

Bei der Frage nun, auf welcher Linie der Untertweser—Ruhrgebiet-Kanal gebaut werden sollte, mußte der Gegensatz zwischen den Untertweserhäfen und Bremen wieder hervortreten. Die Häfen hatten nicht nur deshalb ein so starkes Interesse an diesem Kanal, weil sie einen starken Aufschwung ihres Handels und ihres Schiffsverkehrs davon erwarten durften, sondern auch, weil der Kanal für ihre Industrie, vor allem für den Schiffbau, einen großen Umschwung bringen mußte. Bisher waren der Schiffbau im hohen Grade auf die Einfuhr von englischem Eisen und Stahl und Schiffbau und Schifffahrt auf englische Kohle angewiesen. Die preußischen Untertweserhäfen bezogen 1905 mit der Bahn 219 040 t Kohle und Koks, zu Schiff aus England 49 176 t, Bremen und Bremerhaven mit der Bahn 747 233 t, zu Schiff aus England 404 283 t. Wurde der Kanal gebaut, d. h. wurde die Fracht für Kohle und Eisen aus dem Ruhrgebiet billiger, so mußte auch die englische Einfuhr zugunsten der deutschen sinken. Für die Seefahrt rechnete man außerdem auf die bisher mit der Bahn eingeführten rund 25 000 t Thomasschlacke, für die Bergfahrt auf Baumwolle, Baumwollsaatmehl und Oelfuchen und schließlich auf Phosphat, Torfstreu und Heringe.<sup>150)</sup>

Während Oldenburg, um seine Moore erschließen zu können, und Oestemünde sich mehr für eine Kanalverbindung zwischen der Hunte-mündung und dem Dortmund—Ems-Kanal bei Lathen, an dessen Stelle später Dörpen trat, einsetzten, wurde von bremischer Seite ein Kanalprojekt Bramsche—Mündung der Lesum vertreten. Von hier soll der Kanal nach der Elbe bis Stade fortgesetzt werden. In beiden Fällen bleibt für die Untertweserhäfen die Schwierigkeit bestehen, daß die für die Kanalschifffahrt geeigneten Fahrzeuge wegen zu geringer Bordhöhe und wegen ihrer sonstigen Bauart die unruhige Untertweser

nicht regelmäßig befahren können. Diesem Uebelstande zu begegnen, ließ der Stadtrat von Bremerhaven einen etwa 40 km langen Anschlußkanal ausarbeiten, der die niedrige Wasserscheide zwischen Oese und Oste durchquerend, etwa bei Bremerbörde den Stader Kanal erreicht. Dieser Kanal hätte für die Untereserhäfen hohe Bedeutung, weil er die seit langem gewünschte Wasser Verbindung mit Hamburg, Harburg und dem Stromgebiet der Elbe darstellen würde. Einerlei welche Linie nun schließlich gewählt werden wird, jedenfalls ist der Bau eines solchen Kanals für sämtliche Weserhäfen heute notwendiger denn je, da infolge des Versailler Diktates nicht nur die Seehafen-Ausnahmetarife gefallen sind, sondern das Deutsche Reich sogar gezwungen ist, einen Rhein—Maas-Kanal zu bauen, wenn Belgien es verlangt.<sup>151)</sup> Dieser aber wird als Verlängerung des schon bestehenden Maas—Schelde-Kanals die nächste und schnellste Verbindung zwischen Duisburg-Ruhrort und der See herstellen.

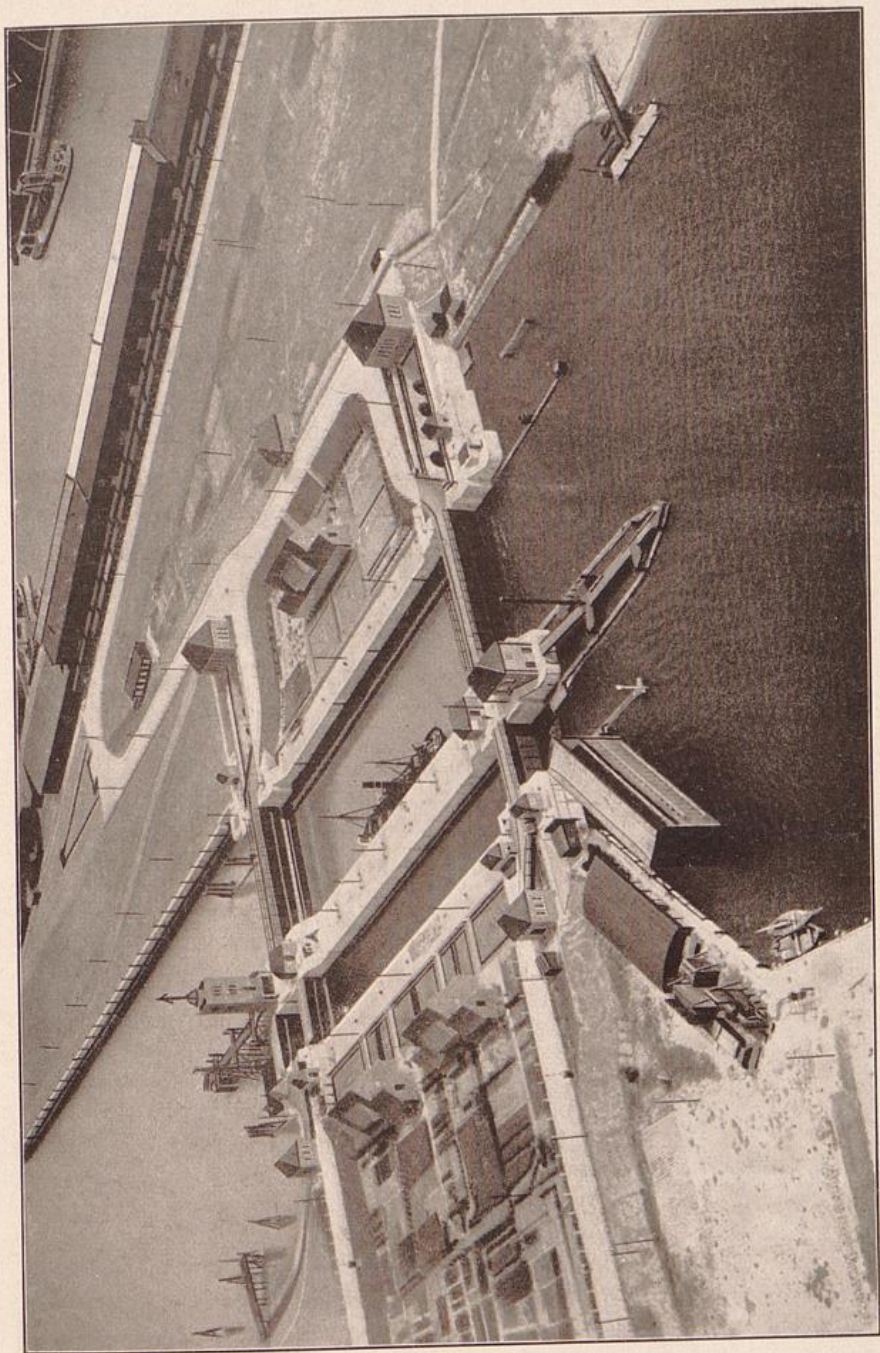
---

## 7. Kapitel.

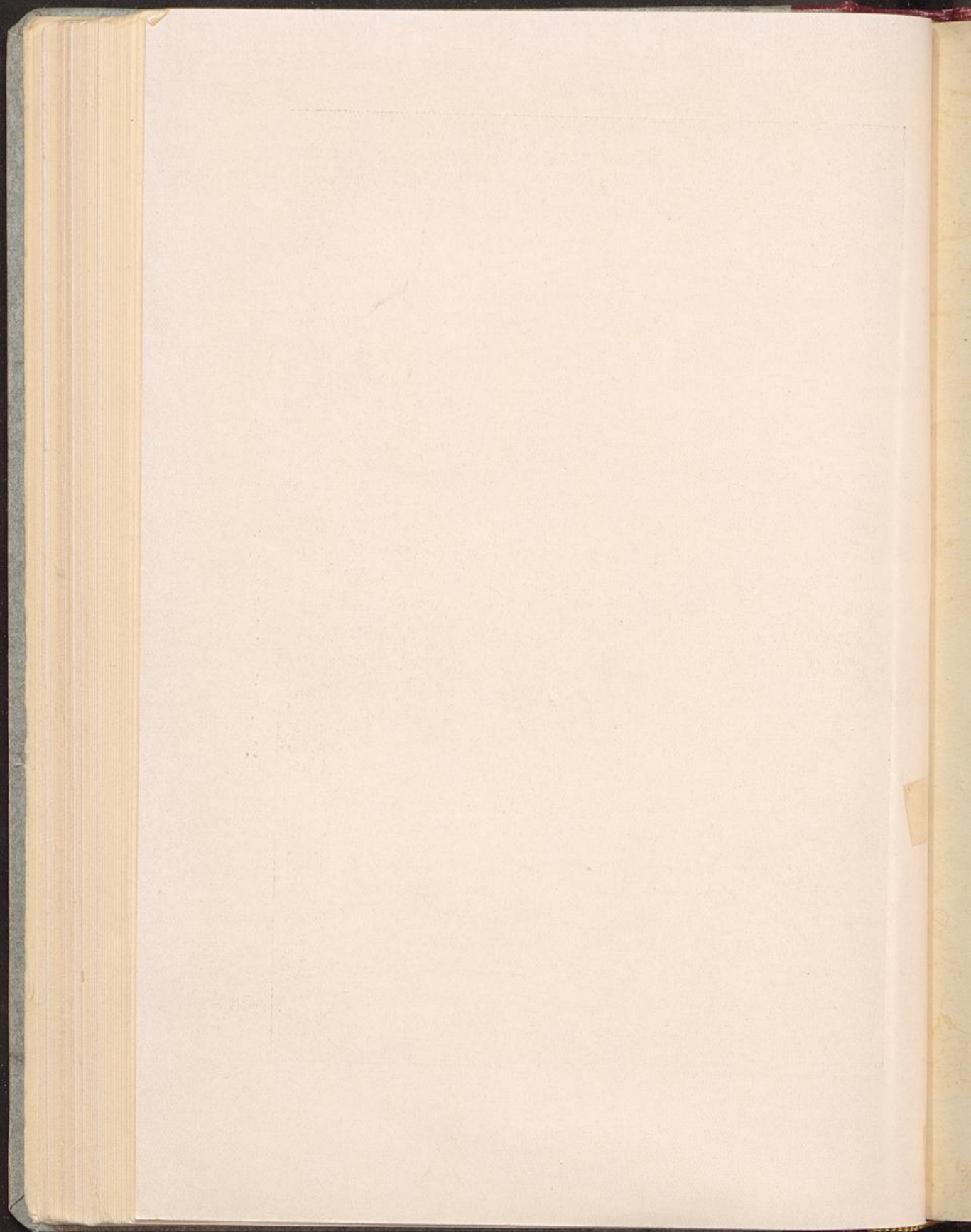
---

Die Schifffahrt, die Reederei und der Eigenhandel Seeftemündes haben sich nicht so entwickelt, wie die hannoversche Regierung und wie die Seeftemünder es erhofft hatten. Mehr und mehr beruhte die Bedeutung des Ortes auf zwei Wirtschaftszweigen, die zunächst wenig oder gar nicht hervorgetreten waren, auf der Industrie und der Hochseefischerei.

In der Industrie nahm der Schiffbau eine beherrschende Stellung ein. In demselben Jahre, in dem der Entschluß gefaßt wurde, einen Hafen zu bauen, 1856, begann der Schiffbau sich erheblich auszudehnen. Rickmers kaufte in diesem Jahre vom Staate das ehemals von Schnehensche und Sonntagsche Land auf der Seeftelle.<sup>152)</sup> Dort, wo heute noch die aus dem Rickmersschen Unternehmen hervorgegangene Norddeutsche Werft liegt, entstanden die neuen Werftanlagen. Hier sollten auch die Arbeiter mit ihren Familien — Rickmers rechnete auf etwa tausend Menschen — ihre Unterkunft finden. Die bisher zur Leher Feldmark gehörende Seeftelle wurde deshalb zu Seeftemünde und damit zum Freihafengebiet geschlagen. Allerdings gab es dabei mancherlei Schwierigkeiten. Für die Kinder wäre der Schulweg zu weit, außerdem wäre in den ohnehin engen und notdürftig hergerichteten Räumen der Seeftemünder Schule, die noch nicht einmal ein eigenes Gebäude besaß, gar kein Platz. Deshalb verlangte die Behörde von Rickmers die Herrichtung einer eigenen Schule, einer Lehrerwohnung und den Unterhalt des Schulbetriebes, soweit nicht das Schulgeld ausreichte. Zehn Jahre lang hat diese Schule bestanden. 1867 aber weigerte sich Rickmers, weiterhin für den Unterhalt der Schule zu sorgen, und seitdem



Neue Reichshafenbauwerke. (Unteres Luftbild.)



befuchten die Oeestheller Kinder die Schule in Lehe. Eigenartig war auch die Regelung der kirchlichen Zugehörigkeit. Denn obwohl ausdrücklich festgestellt wurde, daß die Oeesthelle auch kirchlich zu Oeestemünde gehöre, sah man sich doch genötigt, die Einwohner in Lehe einzupfarren, da die alte Oeestendorfer Kirche viel zu weit entfernt war.

Schwierigkeiten gab es infolge veralteter gesetzlicher Bestimmungen auch bei der Konzessionierung gewerblicher Betriebe auf der Oeesthelle. So ergab sich die sonderbare Tatsache, daß die Schankkonzession Rickmers persönlich erteilt werden mußte, der seinerseits den Betrieb der Wirtschaft einem Dritten übertragen durfte.<sup>153)</sup>

Die Werften hatten jedenfalls gut zu tun, wenn auch weniger mit Neubauten — das verhinderte die damals herrschende Handelskrise — als mit Ausbesserungsarbeiten. Denn als im Jahre 1857 die Arbeiter der drei Werften und die Gesellen der Zimmermeister Precht und Scheller die Arbeit niederlegten, um Lohnerhöhungen durchzudrücken, bewilligten die Schiffszimmerbaase diese Forderungen sofort, ohne die pflichtgemäße Anzeige beim Amt zu erstatten. Zwar hatten die Arbeiter die vierzehntägige Kündigungsfrist eingehalten, aber trotzdem hätte das Amt das Recht gehabt, die Arbeiter auszuweisen und den Vorfall in ihren Papieren zu vermerken, nur weil sie die Arbeitseinstellung verabredet hatten, anstatt einzeln vorzugehen. Die Besorgnis der Arbeitgeber war zwar unbegründet, aber schon die Möglichkeit, durch ein Eingreifen des Amtes Arbeiter zu verlieren, bewog sie, den Vorfall dem Amt nicht mitzuteilen.<sup>154)</sup>

Der Schiffbau wurde damals durchaus handwerksmäßig ohne jede wissenschaftliche Grundlage betrieben. Die erforderlichen Kenntnisse wurden vom Meister den Lehrlingen und Gesellen übermittelt. Hierin lag wohl vor allem die Ursache, daß die Schiffbauer dem in den sechziger Jahren sich vollziehenden Umschwung im Schiffbau zunächst ratlos gegenüberstanden, obwohl sie es sonst an kühnem Unternehmungsgeist wahrlich nicht fehlen ließen. Es handelte sich um den Uebergang vom Holzschiff zum Eisenschiff und vom Segler zum Dampfer. England hatte darin einen gewaltigen Vorsprung, und die großen deutschen Ree-

derereien sahen sich deshalb genötigt, ihre Schiffe in England bauen und sogar ausbessern zu lassen. So kam es, daß gerade in der Zeit, als der neue Hafen eröffnet wurde, der Geestemünder Schiffbau schwer darniederlag.<sup>155)</sup>

Sofort suchte der englische Schiffbau die Gunst der Lage auszunutzen und dauernden Vorteil daraus zu ziehen. 1864 und in den folgenden Jahren versuchten die Old Park Ironworks in Wednesbury in Staffordshire und John Solmons Benson in Edgeston, Birmingham, Plätze auf dem Wählacker zur Anlegung von Trockendocks und Werften für eigene Schiffe zu bekommen. Sie hatten keinen Erfolg.

Viel weiter gediehen die 1867 beginnenden Verhandlungen mit dem Ingenieur Giles in London und Moser in Southampton, denen sich der Gutsbesitzer Adickes in Heuhausen und F. Lenz in Geestemünde angeschlossen hatten. Adickes, damals Abgeordneter seiner Heimat im Preussischen Landtag<sup>156)</sup>, erhielt eine Audienz beim Kronprinzen, der sich sehr für das geplante Unternehmen interessierte. Der englische Gesandte, Lord Loftus, führte Giles beim Kronprinzenpaar ein. Daß die Engländer auf die Unterstützung des Kronprinzenpaares hofften, kann nicht Wunder nehmen, da die Kronprinzessin Friedrich Zeit ihres Lebens Engländerin blieb und starken Einfluß auf den Kronprinzen hatte. Von Geestemünde aus und vom Amte Lehe wurde immer wieder betont, welche Bedeutung dieses Unternehmen nicht nur für Geestemünde, sondern auch für den Norddeutschen Bund habe, der künftig hier seine Dampfkriegsschiffe bauen und ausbessern lassen können. Auch brauchten dann die deutschen Reedereien ihre Aufträge nicht mehr nach England zu geben. Dem naheliegenden Einwand, daß es doch eine englische Gesellschaft sei, suchte man durch die Versicherung zu begegnen, daß die englischen Arbeiter und das englische Baumaterial bald durch deutsche Arbeiter und deutsches Baumaterial ersetzt werden könnten. Auch hofften die Geestemünder, daß die Errichtung einer neuen transatlantischen Dampfschiffahrtsgesellschaft die Folge sein werde. Es handelte sich tatsächlich um einen außerordentlich großzügigen Plan, der alle damals in Deutschland vorhandenen Werftanlagen völlig in den

Schatten gestellt hätte. Der ganze Wählacker war als Werftgelände ausersehen, angrenzend an die vorhandenen Docks und die Bremerhavener Zweigbahn. Darauf waren sechs stromabwärts gerichtete Helinge und drei Docks von verschiedener Größe mit den dazu gehörigen Gebäuden und Schienensträngen vorgesehen. Außer Schiffbau wollte die Gesellschaft auch transatlantische Dampfschiffahrt und Bahnbauten betreiben.

Da erschien 1870 ein zweiter Bewerber auf dem Plan, der Bremer A. S. Mosle, einer der Hauptaktionäre des Lloyd, damals gerade damit beschäftigt, die Aktiengesellschaft „Weser“ ins Leben zu rufen.<sup>157)</sup> Desto energischer setzte sich das Amt für Moser und Giles ein. Es sah hier einen Weg, Seestemünde endlich eine selbständige Bedeutung Bremen gegenüber zu geben. Die Preussische Regierung sollte dafür sorgen, „daß dieser Hafen eine Selbständigkeit erlangt und nicht mehr darauf angewiesen bleibt, die Brosamen demüthig aufzulesen, welche vom Bremischen Tische fallen. Dazu gehört denn aber vor allen Dingen, daß man die wichtigsten Grundstücke nicht gerade wieder an Bremer verkauft, welche dieselben nur dazu ausbeuten würden, um Seestemündes Hoffnungen zu Grabe zu tragen.“<sup>158)</sup> Es erhebt sich hier die Frage, ob eine bremische „Ueberfremdung“ nicht doch einer englischen vorzuziehen sei. Das Amt machte sich hier ganz offensichtlich zum Sprachrohr der öffentlichen Meinung Seestemündes. Es betonte ausdrücklich, daß die Begünstigung des Mosleschen Antrages durch Preußen eine allgemeine Mißstimmung hervorgerufen habe. Schließlich ist weder aus dem Giles-Moserschen noch aus dem Mosleschen Plane etwas geworden.<sup>159)</sup>

1870

Hatte die hannoversche Regierung noch das Verdienst, das Eindringen des amerikanischen Kapitals in die deutsche Schiffahrt zu verhindern, so hatte der deutsche Schiffbau es der höheren Einsicht der preussischen Regierung — das zuständige Handelsministerium verwaltete übrigens Bismarck — zu verdanken, daß ihm die Möglichkeit bewahrt wurde, zu zeigen, daß er auch aus eigener Kraft den Ansprüchen der Schiffahrt gerecht werden könne.

Ein trauriges Bild gewährte der einheimische Schiffbau gegenüber diesen glänzenden Plänen. Vom Ende der sechziger bis in die Mitte der achtziger Jahre war seine Lage trostlos.<sup>160)</sup> Langsam begannen die Werften sich dem modernen Schiffbau zuzuwenden. Die Schiffszimmerleute mußten die Kesselschmiederei lernen. In dieser Zeit hatten die Werften in erster Linie mit Ausbesserungsarbeiten zu tun. So bestand die Jahresarbeit der drei Beestemünder Werften im Jahre 1873 in zwei Neubauten von 360 und 1538 RZ. Tragfähigkeit im Werte von 520 000 M und 75 Reparaturen. Im Durchschnitt waren täglich 270 Arbeiter beschäftigt.<sup>161)</sup> Ende der siebziger Jahre kam noch die schlechte allgemeine Geschäftslage hinzu.<sup>162)</sup> Das Schiffbaumaterial kam aus England. Erst 1880 war Secklenborg auch nur in der Lage, überhaupt eiserne Dampf- und Segelschiffe zu bauen. 1883 lief hier als erster Dampfer der „Eberstein“ vom Stapel.<sup>163)</sup>

Erst 1895 setzten plötzlich bessere Zeiten ein. Die erste Erleichterung brachten die Bestellungen von Fischdampfern. Die Werften vergrößerten sich zum Teil sehr erheblich. Der Kloß bestellte bei Secklenborg und G. Seebeck, der die Oltmannssche Werft gekauft hatte, je einen 4000 t Dampfer. Secklenborg baute in diesem Jahre den Fünfmaster „Potosi“, das damals größte Segelschiff der Welt (4025 Br.-RZ.), neun Schraubendampfer von zusammen 1230 RZ. mit Schiffsmaschinen und Kesseln und vier hydraulische Pumpenanlagen. Seebeck baute in diesem Jahre noch lediglich Schlepp- und Flußdampfer, Fischdampfer und kleinere Fahrzeuge, ging aber 1896 mit dem im Jahre zuvor bestellten Klotzdampfer ebenfalls zum Bau großer Seeschiffe über.<sup>164)</sup>

Sowohl Rickmers wie Secklenborg blieben neben dem Dampfschiffbau dem Segelschiff und seiner weiteren Ausgestaltung treu, weil sie erkannten, daß es für manche Waren dem Dampfschiff überlegen blieb. So kam es, daß diese beiden Werften die Stätte wurden, wo das Segelschiff seine höchste und auch endgültig letzte Ausgestaltung gefunden hat. Secklenborg überholte 1902 die „Potosi“ durch den Bau der noch um über 1000 t größeren Fünfmastbarke „Preußen“ für

F. Laeisz in Hamburg. Noch um einiges größer war die bei Rickmers gebaute „R. G. Rickmers“.

Die folgenden Jahre brachten ein reißend schnelles Anwachsen der Betriebe. Das englische Material trat mehr und mehr gegenüber dem deutschen zurück, der Schiffbau konnte auf jede Zollschranke gegenüber der Einfuhr ausländischen Materials verzichten.

So wurden Geestemünde und Bremerhaven einer der Mittelpunkte des deutschen Schiffbaues. 1910 begann Tecklenborg sogar mit dem Bau von Kriegsschiffen. Die bisher größte Leistung des Geestemünder Schiffbaus war der 1916 vom Stapel gelassene „Johann Heinrich Burchard“ der Hamburg = Amerika = Linie, ein Dreischraubenschnelldampfer von 20 000 Br. RT.<sup>165)</sup>

Mit und neben dem Schiffbau entwickelten sich die davon abhängigen Industrien, vor allem Eisengießereien und Maschinenfabriken.

Von noch höherer Bedeutung für die Entwicklung der Stadt aber sollte der jüngste Zweig der Geestemünder Wirtschaft werden, die Hochseefischerei. Fischfang und Fischhandel haben Geestemündes Namen im ganzen Deutschen Reich und weit über die Reichsgrenzen hinaus bekannt gemacht, in der deutschen Hochseefischerei hat Geestemünde von Anfang an eine führende Stellung eingenommen, und es hat diese Stellung bis heute behalten, nicht zum wenigsten dank der tatkräftigen Fürsorge des preussischen Staates.

Der Fischfang für den Ortsbedarf ist natürlich von den Unterweserorten aus schon seit alten Zeiten betrieben worden. Der Fischereibetrieb größeren Stils aber beginnt erst um die Mitte der sechziger Jahre, und zwar in Anlehnung an das englische Beispiel. 1866 bestanden an der Unterweser zwei Gesellschaften, die Erste Deutsche Nordsee-Fischerei-Gesellschaft und die Fischereigesellschaft Weser. Die erstere besaß Ende 1867 16 Fischkutter von durchschnittlich 49 bis 50 RT., d. h. sie verfügte über einen Rauminhalt von etwas über 1000 t, die Gesellschaft Weser besaß nur drei Kutter. Die Fische wurden sofort nach dem Fang ausgenommen und in Eis verpackt, nach der Landung am Geestebollwerk wurden sie nach Bremen gesandt und dort versteigert.

Die Bemannung erhielt kein festes Gehalt, sondern wurde am Erlös jeder Fangreise beteiligt. Diese Zahlungsart bewährte sich nicht; denn wenn die Fangergebnisse schlecht waren, suchten sich die Leute anderen Verdienst, und die Gesellschaft mußte wieder mit ungeübter Mannschaft anfangen. Deshalb wurde ein gemischtes System eingeführt, die Leute arbeiteten für festen Lohn und auf Part.

Der Erfolg blieb aus. Bereits 1869 hatte die Erste Deutsche Nordsee-Fischerei-Gesellschaft fast die Hälfte ihres 152 000 Rtlr. betragenden Aktienkapitals zugeseht, 1871 mußte sie liquidieren, ihre Aktionäre verloren 80 % ihres Aktienkapitals.

Die Geschäfte der Gesellschaft Weser waren zwar zunächst besser gegangen, sie suchte sich eine geübte Mannschaft heranzubilden, um sich erst dann zu vergrößern. Als Schiffsführer wurden zunächst Engländer eingestellt, dank deren Erfahrung sich der Durchschnittsertrag einer Reise um ein Drittel auf 300 Rtlr. steigerte. Sie beabsichtigte auch, ein Dampfboot anzuschaffen, um den Fischerbooten den Fang auf See abnehmen zu lassen und schneller verwerten zu können. Es ist dies gleichsam die Keimzelle der Dampfhochseefischerei, nur daß es sich hier lediglich um eine Beschleunigung des Transportes, nicht um die Beschaffung besserer Fangmöglichkeiten handelte. Es blieb aber bei der Absicht. Auch der gute Erfolg der 1871 eingerichteten Räucherei, die täglich Tausende von Schellfischen lieferte, konnte das Schicksal nicht aufhalten. 1872 fallierte auch die Gesellschaft Weser.

Dieser völlige Mißerfolg läßt sich auf zwei Ursachen zurückführen. Die Fische konnten nicht schnell genug sortiert, verkauft und versandt werden, es fehlten am eigenen Orte die dafür notwendigen Einrichtungen, Zeitverlust aber bedeutet beim Fisch Warenverlust. Noch wichtiger aber war der zweite Grund: die ersten Schiffe waren mit dem Fanggerät aus England bezogen worden, die englische Mannschaft aber war vor allem bei der Nordsee-Fischerei-Gesellschaft zu früh wieder gekündigt worden. So waren die Unternehmer auf häufig wechselnde, also ungeübte Mannschaft angewiesen, sie waren angewiesen auf Leute,

die in anderen Betrieben überhaupt nicht genommen wurden, kurz die Schiffsbemannungen bestanden zum Teil aus Gesindel.<sup>166)</sup>

So waren die Unterweserorte nach dem Bankrott dieser Gesellschaften ohne jede Fischereiflotte. Doch der Fischhandel entwickelte sich trotzdem weiter. Etwa 60 Finkenwärder Ewer fuhren auf Rechnung der Oestemünder Fischhändler. Die Fischer waren sicher, jeden Fang in Oestemünde loswerden zu können, und sie scheinen sich bei ihrem Geschäft recht gut gestanden zu haben; denn ein Ewer brachte im Jahre einen Verdienst von 1500 bis 3000 Talern. Auch Helgoländer und Norderneyer Fischer brachten ihre Fänge an das linke Oesteufer, 1873 schlossen zwei Firmen sogar Kontrakte mit sämtlichen Helgoländer Fischern ab, d. h. sie sicherten sich den Gesamtfang an Schellfisch und Kabeljau von 35 Schaluppen und etwa 40 kleineren Fahrzeugen.

Seit 1875 wurden die Fänge der Helgoländer Fischer von zwei Dampfschiffen abgeholt. Dadurch wurde nicht nur der Transport der Fische beschleunigt, sondern auch die Zahl der Fangreisen erhöht, da die zuweilen sehr zeitraubende Fahrt nach und von Oestemünde fortfiel. Auch englische Fischfutter liefen gelegentlich in die Oeeste ein, um hier ihre Fänge abzusetzen. Schließlich wurden sogar holländische Fischer von den Inseln Urk und Zontkamp kontraktlich verpflichtet, ihre Fänge nach Oestemünde zu bringen.

Von einer Subvention durch den Staat wollte das junge Gewerbe nichts wissen, und der Erfolg zeigte auch, daß es aus sich bestehen konnte. Im Jahre 1872 wurden mit der Bahn rund 8600 Zentner Fische versandt. 1873 waren es bereits 15500 Zentner, drei Jahre später 25200 Zentner.<sup>167)</sup>

Die Hilfe des Staates wurde nur den fortgesetzten Uebergriffen der englischen Fischereifahrzeuge gegenüber verlangt. Daraufhin wurde im Jahre 1881 das Kanonenboot „Delphin“ zum Schutz der deutschen Fischerei für die Monate Mai bis September an die Nordseeküste beordert.<sup>168)</sup>

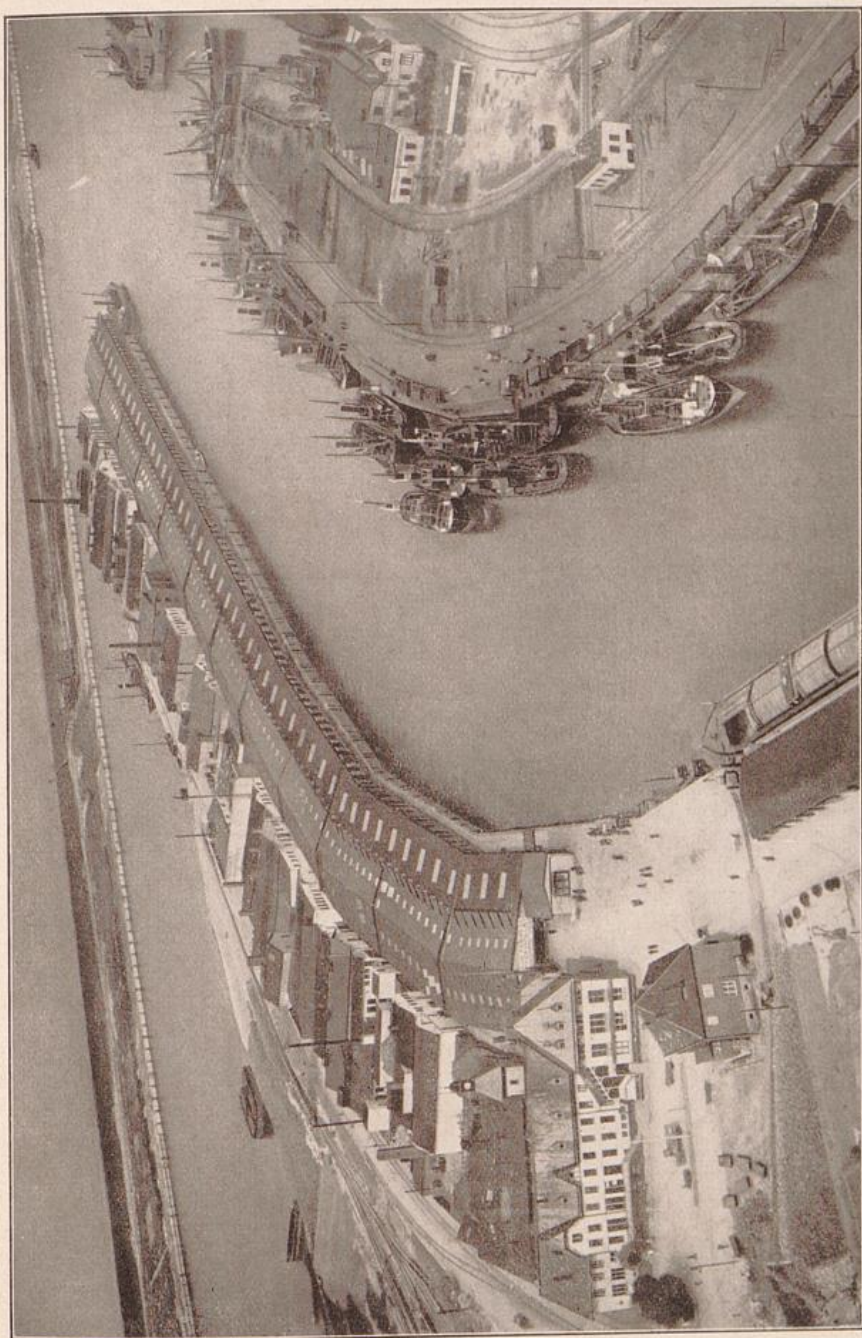
Bald entstand aber auch die eigene Oestemünder Fischreederei. Es war das selbstverständlich angesichts des schnell aufblühenden Fisch-

großhandels. Am Anfang der achtziger Jahre entschloß sich der Reeder F. Busse, nach englischem Beispiel das Dampfschiff in den Dienst der Hochseefischerei zu stellen. Im Jahre 1884 konnte er die „Sagitta“, den ersten deutschen Fischdampfer, zu seiner ersten Fangreise in die Nordsee senden. Mit voller Berechtigung hat die Seestemünder Handelskammer Busse das Zeugnis ausgestellt: „Herrn F. Busse hier selbst gebührt das Verdienst, die Hochseefischerei, für Deutschland wenigstens, in diese neuen Bahnen geleitet und dadurch den Grund zur jetzigen Bedeutung derselben für unseren Platz gelegt zu haben.“<sup>169)</sup>

Wiederum wirkte hierbei das englische Beispiel befruchtend. Daß England in der Entwicklung der modernen Hochseefischerei dem übrigen Europa vorangegangen ist, und daß noch heute in keinem Lande der Seefisch eine so bedeutende Rolle für Wirtschaft und Volksernährung spielt wie in England, ist darauf zurückzuführen, daß in keinem Lande die Bedingungen für dieses Gewerbe so günstig waren und noch heute sind wie eben in England. Die Küste ist reich an Häfen, die Fischgründe liegen den Küsten sehr nahe, so daß für die Fahrt nach und von den Fangstätten wenig Zeit gebraucht wird, das Land ist sehr dicht besiedelt, so daß schnelle Massentransporte nach den Verbraucherstätten sich jederzeit lohnen, küstenferne Orte gibt es angesichts der heutigen Verkehrsmittel in Großbritannien heute überhaupt nicht, der konservierte Fisch konnte schon damals infolge der guten Handelsbeziehungen des Landes bequem nach allen Seilen der Welt versandt werden. Aus dem allem ergibt sich, daß der Seefisch in England sehr billig geliefert werden kann.

So war es für die englische Hochseefischerei selbstverständlich, daß sie angesichts dieser günstigen Bedingungen darauf bedacht war, das Angebot möglichst zu steigern. Deshalb stellte sie zuerst das Dampfschiff in ihre Dienste.<sup>170)</sup>

Das Dampfschiff gewährte dem Segelboot gegenüber große Vorteile. Der Fischereibetrieb wurde außerordentlich beschleunigt, Wind und Wetter spielten eine viel geringere Rolle, bedeutend größere Mengen konnten auf einer Reise gefangen werden, Menschen und



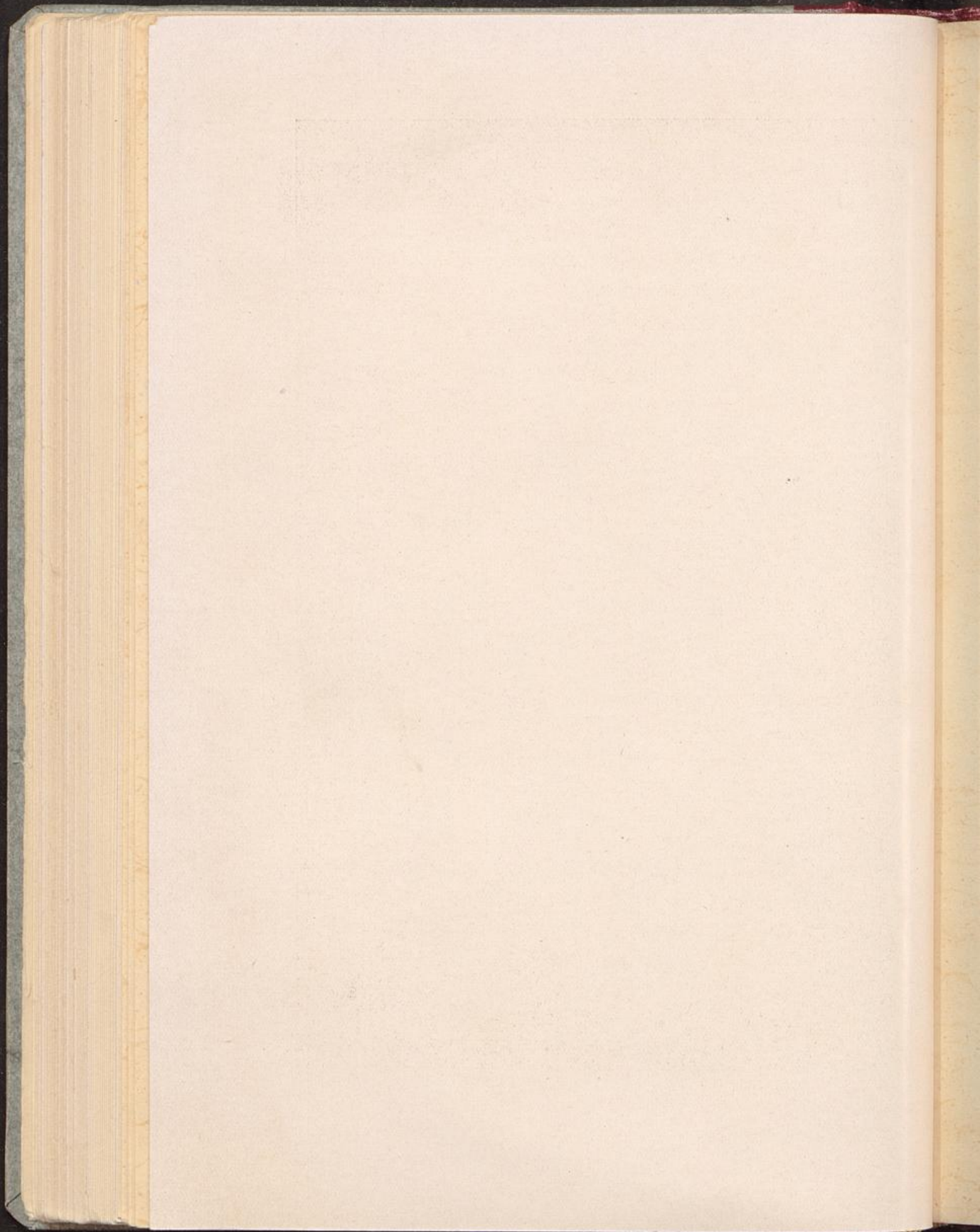
Sijbrecshafen mit Auktionshalle I. (Vanters Lusthof.)

der  
der  
den  
see  
mer  
das  
iefe  
ung

Daf  
gen  
der  
ung  
nde  
eute  
sch-  
und  
sehr  
her-  
der  
der  
sbe-  
andt  
sehr

daf  
das  
mpf-

Vor-  
Wind  
here  
und



Material waren gesicherter als bisher. Infolgedessen konnten unvergleichlich größere Mengen zu billigerem Preise geliefert werden. Die schlimmen Folgen sollten sich erst später zeigen: die bisher schier unerschöpflichen küstennahen Fischgründe wurden immer ärmer an dem kostbaren Gute, mehr und mehr wurden die Dampfer genötigt, weit entfernte Meeressteile aufzusuchen.

Die Lage der deutschen Hochseefischerei war und ist lange nicht so günstig wie die der englischen. Das Eisenbahnetz, ohne das die moderne Hochseefischerei überhaupt nicht denkbar ist, war Anfang der achtziger Jahre noch recht weitmaschig, sehr große Teile Deutschlands konnten noch von den Erzeugnissen der eigenen Landwirtschaft leben, der Prozentsatz ländlicher Bevölkerung war in Deutschland viel höher als in England, die ländliche Bevölkerung aber kam schon aus verkehrstechnischen Gründen nur in den küstennahen Gebieten als Verbraucher in Frage, zeigte außerdem weniger Neigung, Fische zu essen, als die städtische Bevölkerung, da sie ja genügend Lebensmittel im eigenen Betriebe erzeugte. Kurz, in Deutschland mußte das Angebot die Nachfrage gleichsam erzwingen.<sup>111)</sup>

Die ältesten Fischdampfer waren 31 bis 33 m lang und 6,5 m breit. Der weitaus größte Teil des Schiffsräumes diente dazu, das gefangene Meeresgut aufzunehmen. Die Besatzung war nur zehn Mann stark, sie bestand aus dem Kapitän, dem Steuermann, zwei Maschinenisten, dem Koch, drei Matrosen und einem Heizer.

Der wichtigste Teil des Fanggerätes war zunächst das schwerfällige Baumschleppnetz, das aber schon bald nach 1890 durch das Scheerbrettnetz abgelöst wurde. Dieses trichterförmige Netz wird vom Dampfer an zwei starken Kurrleinen über den Grund hinweggeschleppt, die Scheerbretter dienen dazu, es offen zu halten. Die in das Netz geratenen Fische werden in den äußersten Winkel desselben, den Steert, gedrückt. Nachdem das Netz aufgezogen und der Steert geöffnet ist, werden die Fische gleich an Deck aufgeschlicht, ausgenommen, gereinigt und dann sortiert in Eis in den Lagerräumen verpackt.

Währenddeſſen wird das Neß von neuem ausgeſetzt, ſo daß bei gutem Fangergebnis die Mannſchaft oft tagelang kaum zur Ruhe kommt.<sup>172)</sup>

Als Böſchlag für die Fiſchereifahrzeuge ſtand nur das 350 m lange Bollwerk am linken Ufer der Seeſte zur Verfügung.<sup>173)</sup> Hier mußte der Fiſchreeder ſeinen Fang abzusehen verſuchen, jede Regelung des Handels fehlte noch. Nun war aber das Angebot außerordentlich verſchieden, und Käufer und Verkäufer konnten — vor allem als der Fiſchereibetrieb immer umfangreicher wurde — ſich kein Bild mehr von dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage machen, die Kalkulation wurde immer unſicherer. Da zeigte wiederum das engliſche Vorbild den richtigen Weg. Wie in England, trat mehr und mehr an die Stelle der bisher geübten Verkaufsart die Verſteigerung. Am 13. Juni 1888 fand in der kleinen Auktionshalle, die Seeſtemünde zur Verfügung geſtellt hatte, die erſte Verſteigerung ſtatt. So wurde es ſchließlich erreicht, daß die geſamte jeweils zur Verfügung ſtehende Warenmenge feſtgeſtellt werden konnte. Käufer und Verkäufer konnten ſich ein Bild von Angebot und Nachfrage machen, und das Geſchäft bekam ſo eine ſichere Grundlage.

Doch hatte trotzdem der Fiſchhandel noch unter großen Schwierigkeiten zu leiden. Dem Binnenland war der Seeſiſch in dieſen Zeiten noch recht fremd. Die Einzelhändler und das Bahnperſonal im Binnenlande mußten erſt lernen, wie der Fiſch zu behandeln ſei; denn was nützte es, den Fiſch tadelloſ und einwandfrei der Bahn anzubertrauen, wenn die Fiſchkörbe beim Umladen längere Zeit in der Sonne ſtehen mußten. Eines der Haupterforderniſſe aber konnte ſchon in Seeſtemünde nicht erfüllt werden: größte Schnelligkeit in der Beförderung. Es fehlte der unmittelbare Bahnanſchluß. Andere Mängel entwickelten ſich ſchon ſehr bald. Nicht lange dauerte es, und die Seeſtefaje bot der wachſenden Zahl der Dampfer nicht mehr den genügenden Raum. Schon im Jahre 1890 brachten 2800 Dampfer und Segler ihre Fänge an die Seeſtefaje, nicht nur um zu löſchen, ſondern auch um Kohlen, Lebensmittel, Eis und ſonſtige Dinge zu laden.<sup>174)</sup>

So drängte sich schon bald der Gedanke auf, daß der Hochseefischerei durchgreifend und großzügig geholfen werden müsse, wenn nicht dieser jüngste Zweig des Seestemünder Erwerbslebens frühzeitig verkümmern sollte. So kam es zum Bau des Fischereihafens. Der preussische Staat hatte das große Werk Hannovers, den Handelshafen, so liegen lassen, wie er ihn übernommen hatte, der preussische Staat hat der Seestemünder Hochseefischerei damals und seitdem immer wieder geholfen, wie sie es nicht besser wünschen konnte.

Im Jahre 1891 bewilligte der Preussische Landtag die ersten Mittel zum Bau des neuen Hafens, im Juni des folgenden Jahres sollte die Arbeit beginnen.<sup>175)</sup>

Das Gelände, das für dieses große Werk allein in Frage kam, lag südlich von Seestemünde.<sup>176)</sup>

Der Ausdruck Gelände trifft allerdings nicht ganz zu; denn zum guten Teil mußte es erst dem Wasser abgerungen werden. Der Lüne-Weferarm, der die große, zu Oldenburg gehörende Lüneplate vom Festlande scheidet, mußte verlegt und ein mächtiger Leit- und Abschlußdamm in die Weser hinausgelegt werden. Das Gelände dahinter wurde mit Hilfe des bei der Unterweserkorrektur gewonnenen Baggergutes aufgehöhht.

Dann konnte im Juni 1892 mit dem Ausschachten des Hafens begonnen werden. Dieser erhielt die Form eines gekrümmten, schlauchförmigen Beckens von etwa 1200 m nutzbarer Rajenlänge und etwa 80 m Breite. Unmittelbar vor der 110 m breiten Hafenmündung verbreiterte sich das Becken erheblich, um den Dampfern die Möglichkeit zu geben, hier bequem zu wenden. Lange Verhandlungen waren über die Frage geführt worden, ob der Hafen eingeschleust werden solle. Auf ausdrücklichen Wunsch der Interessenten hatte sich die Regierung schließlich zu dem Bau eines Tidehafens entschieden. Die Fachleute hatten gefürchtet, daß der Schleusenverkehr den Betrieb allzu sehr erschweren und verlangsamten werde. Bald sollte sich allerdings zeigen, daß die Nachteile, die der Betrieb dafür in Kauf nehmen mußte, die Vorteile doch stark überwogen.<sup>177)</sup>

Das äußere Ende des Hafenschlauches mit der Nordspitze der Westkaje ließ man außerhalb der Zollgrenze. Hier konnte der von auswärtig eingeführte Fischdampferbedarf zollfrei lagern. Im Zollinland wurde auf der Westkaje die 450 m lange Auktionshalle vorwiegend aus Holz errichtet. Sie öffnet sich mit zahlreichen Schiebetüren zum Kai, so daß die Fische aus den Schiffen unmittelbar zur Auktion gebracht werden konnten. Die halbe Breite der Halle — sie war im ganzen 20 m breit — diente der Versteigerung, die andere Hälfte wurde in Geschäfts- und Packräume für die Fischhändler aufgeteilt. Das obere Stockwerk stand ebenfalls den beteiligten Firmen zur Verfügung. An der Rückseite der Halle wurde eine Straße angelegt. Jenseits der Straße erhoben sich Eis- und Packhäuser. An die Halle schloß sich das Fischereihafenrestaurant an, in dem auch die Post, ein Seemannsheim und kleine Läden untergebracht wurden. Davor mündeten in der Versandhalle die Betriebsgleise der Eisenbahn. Zwischen den Gleisen und dem Kai wurde der Kohlenplatz angelegt. So wurde also zunächst nur die Westkaje benutzt, hier allein war auch in den ersten Jahren das Ufer als Bollwerk ausgebaut worden.

Ende Oktober 1896 war das große Werk vollendet, es hatte 7 323 000 M gekostet.<sup>178)</sup> Am 1. November wurde der neue Hafen feierlich eröffnet. Die Feier begann mit einem Festgottesdienst, den der Seemannspastor Dehlers in der Christuskirche abhielt. Darauf begaben sich die Teilnehmer nach der alten Stätte der Hochseefischerei, dem Oestekai, und bestiegen die hier liegenden Schiffe, den Regierungsdampfer „Ajax“, den „Assuradeur“ der Bugsiergesellschaft Union und eine Anzahl Fischdampfer, unter denen auch die „Sagitta“ nicht fehlte. Die Sirenen heulten, der „Ajax“ mit dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen und dem Staatssekretär von Bötticher an Bord wendete den Bug weiserwärts, die übrigen Schiffe folgten ihm. Ein paar Minuten später lag das neue Hafenbecken vor den Augen der Teilnehmer. Der Bug des „Ajax“ durchschnitt die Sperrleine und öffnete so den Hafen für die ihm nachfolgenden Fischdampfer. Darauf wurden die neuen Anlagen besichtigt und ihr Betrieb von dem

Minister der Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft übergeben. Sodann versammelten sich die Gäste in der Empfangshalle der Güterabfertigung bei einem Frühstück, zu dem die Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft gebeten hatte. Am Nachmittag fand im Hotel Hannover ein von der Seestemünder Gemeindeverwaltung veranstaltetes Festessen statt.<sup>179)</sup> Seitdem ist kein Jahr vergangen, ohne daß die Anlagen des Fischereihafens verändert, erweitert, vermehrt wurden. Neue Packhallen und Auktionshallen entstanden, die erste Auktionshalle, die 1907 durch einen Brand nahezu vernichtet worden war, wurde erneuert und vergrößert. In dem gleichen und im folgenden Jahre wurde der Weserdeich weiter hinaus verlegt, da der Raum auf der schmalen Westkaje bereits zu eng geworden war. Es ist dies nicht das einzige Beispiel für die Tatsache, daß an der Unterweser Anlagen entstanden, die zu der Zeit, da sie geplant und ausgeführt wurden, noch als weit der Entwicklung vorauseilend und für lange Zeiten völlig genügend erschienen, die aber binnen ganz kurzer Zeit von der Entwicklung überholt wurden; ich erinnere nur an die Kaiserschleuse in Bremerhaven.<sup>180)</sup> Es ist nicht gestattet, daraus den Schluß zu ziehen, den verantwortlichen Männern habe es an dem erforderlichen Weitblick gefehlt, es erhellt daraus lediglich, wie ohne Beispiel diese rasend schnelle Entwicklung war.

Auch das Ostufer des Hafens wurde natürlich schon sehr bald benutzt, Bollwerke entstanden, das Kohlenlager wurde dorthin verlegt, und auch die Fischerei selbst fand dort ihre Stätte. 1911 und 1912 wurde hier ein 115 m langer und 65 m breiter Hafenausschnitt hergestellt und 1918 noch erheblich erweitert. Damals siedelte sich hier die Herings- und Hochseefischerei-Aktien-Gesellschaft und die Unterweserwerft an, deren Hauptbetrieb sich an der See in Lehe befindet. Diese Werft baute hier zwei Patentflips. Eine gleichartige Einrichtung betrieb die Seelborgsche Werft schon seit langer Zeit an der Stirnseite des Hafens.

Die Erweiterung des Hafengeländes im Süden, die durch die Verlegung des Weserdeichs erreicht war, schuf nicht nur Platz für neue

Packhallen, sondern diente vor allem zwei außerordentlich wichtigen Anlagen. Als das neue Gelände geschaffen war, erhob sich hier bereits im folgenden Jahre der mächtige Bau der Ersten Deutschen Stock- und Klippfischwerke. Sie haben eine allgemeine hohe Bedeutung für die Oeestemünder Fischerei. Bisher gab es nur norwegische Stock- und Klippfische. Nur hier war es möglich, die Fische im Freien auf natürlichem Wege zu trocknen. Mannigfache Versuche, sie künstlich zu trocknen, waren fehlgeschlagen. Man hatte sich eifrig darum bemüht, um es auf diese Weise möglich zu machen, bei plötzlich auftretendem Ueberangebot von Kabeljau und Schellfisch die überschießenden Massen loszuwerden und die Preise vor allzu tiefen Stürzen zu bewahren. Minderwertige Fische und den Abfall der Fischindustrie verstand man schon nutzbar zu machen, sie wurden zu Fischmehl, das als Dünger und Viehfutter verwendet wurde, verarbeitet. Erst auf Grund einer Erfindung von Wilhelm Zsiglaff wurde es möglich, die Fische künstlich zu trocknen. So entstanden die Ersten Deutschen Stock- und Klippfischwerke. Ihre Absatzgebiete sind die Mittelmeerländer und große Teile Süd- und Mittelamerikas. Dieses Werk hatte sich schon in wenigen Jahren so stark entwickelt, daß große Massen von gesalzenen Fischen aus dem Auslande hereinkamen, da die heimische Zufuhr nicht mehr genügte.

Noch wichtiger für den Fischhandel aber war das zweite große Werk auf dem neuen Gelände, der Neubau des Fischbahnhofs. Die Anlagen vom Jahre 1896 genügten dem riesig anwachsenden Betriebe nicht mehr. Obwohl hier bereits 30 Wagen gleichzeitig beladen werden konnten, kamen jetzt immer wieder Verkehrsstockungen vor. Im Jahre 1898 waren 649 Wagen beladen worden, 1913 waren es 5221.<sup>181)</sup> Die neue Versandhalle ist 100 m breit, vor ihr münden die Gleise an sechs Ladesteigen, dazu kommen noch mehrere andere Gebäude. Der Krieg hat die Vollendung des Bahnhofes stark verzögert, erst 1920 konnte der Betrieb beginnen, obwohl der Bau bereits 1913 begonnen hatte.

So war aus den bescheidenen Anfängen am Oeesteufer ein gewaltiger und verwickelter Organismus entstanden. Hatten zunächst nur die Fischreederei und der Fischhandel hier eine Stätte, so waren bald

verwandte Betriebe gefolgt. Räuchereien, Marinieranstalten, die Fischmehlfabrikation, die Herstellung von Medizinallebertran, Eisenbahn, Post, Banken, Werften hatten sich hier angesiedelt. Allerdings hatten schon längst nicht mehr alle Betriebe am Fischereihafen selbst zugelassen werden können, trotz der Erweiterung der Jahre 1907 und 1908 war das zur Verfügung stehende Gelände zu klein geworden.

Wie die Hafenanlagen, so hatte sich auch das Fanggebiet der Fischdampfer immer weiter ausgedehnt. Die Meeresteile südlich Islands wurden aufgesucht, auch das Weiße Meer wurde regelmäßig befahren. Die Reeder machten sogar den allerdings mißglückten Versuch, an der marokkanischen Küste und von Triest aus im Adriatischen Meere ihre Netze auswerfen zu lassen. Die Fahrten nach Island und in das Weiße Meer dauerten länger als die Nordseefahrten, daher mußten größere Schiffe gebaut und die Besatzung verstärkt werden.

Schon bevor der Hafen eröffnet wurde, mußte natürlich genau geregelt werden, wie er betrieben und verwaltet werden sollte. In langwierigen Verhandlungen haben die Beteiligten, also vor allem die Preussische Staatsregierung und die Fischreeder und -händler, einen Weg gefunden, der sich bis heute als der richtige bewährt hat und nicht wieder verlassen worden ist. Der Grundgedanke war der, daß der Staat den gesamten Betrieb den Interessenten überließ. Zunächst hatte der Ort Geestemünde die Auktionen in die Hand nehmen wollen, der „Aus-schluß der Hochsee-Fischerei-Interessenten“ aber reichte im Februar 1896 bei der Staatsregierung den Entwurf eines Vertrages ein, demzufolge eine zu dem Zweck zu gründende Interessentenvertretung diese Aufgabe sowie zahlreiche andere Angelegenheiten des Betriebes selbst in die Hand nehmen sollte, und die Regierung erklärte, daß „einer Leitung des Betriebes durch die Beteiligten vor einer anderweitigen Lösung bei weitem der Vorzug zu geben sei“.<sup>182)</sup>

Auf dieser Grundlage haben dann als Vertreter der Beteiligten zunächst der Fischgroßhändler Wilhelm Bade und dann der Fischreeder F. Albert Pust weiterhin mit der Regierung verhandelt. Am 4. und 6. Oktober wurde der Vertrag zwischen dem Staat und der vorläufig

gegründeten Genossenschaft abgeschlossen, vier Tage später trat die Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft<sup>183)</sup> ins Leben. Den Vorsitz im Aufsichtsrate führte der schon genannte F. Albert Bust, der erst vor kurzem als der Senior der deutschen Hochseefischerei verstorben ist. Ihr Arbeitsgebiet war nach § 2 der Satzung:

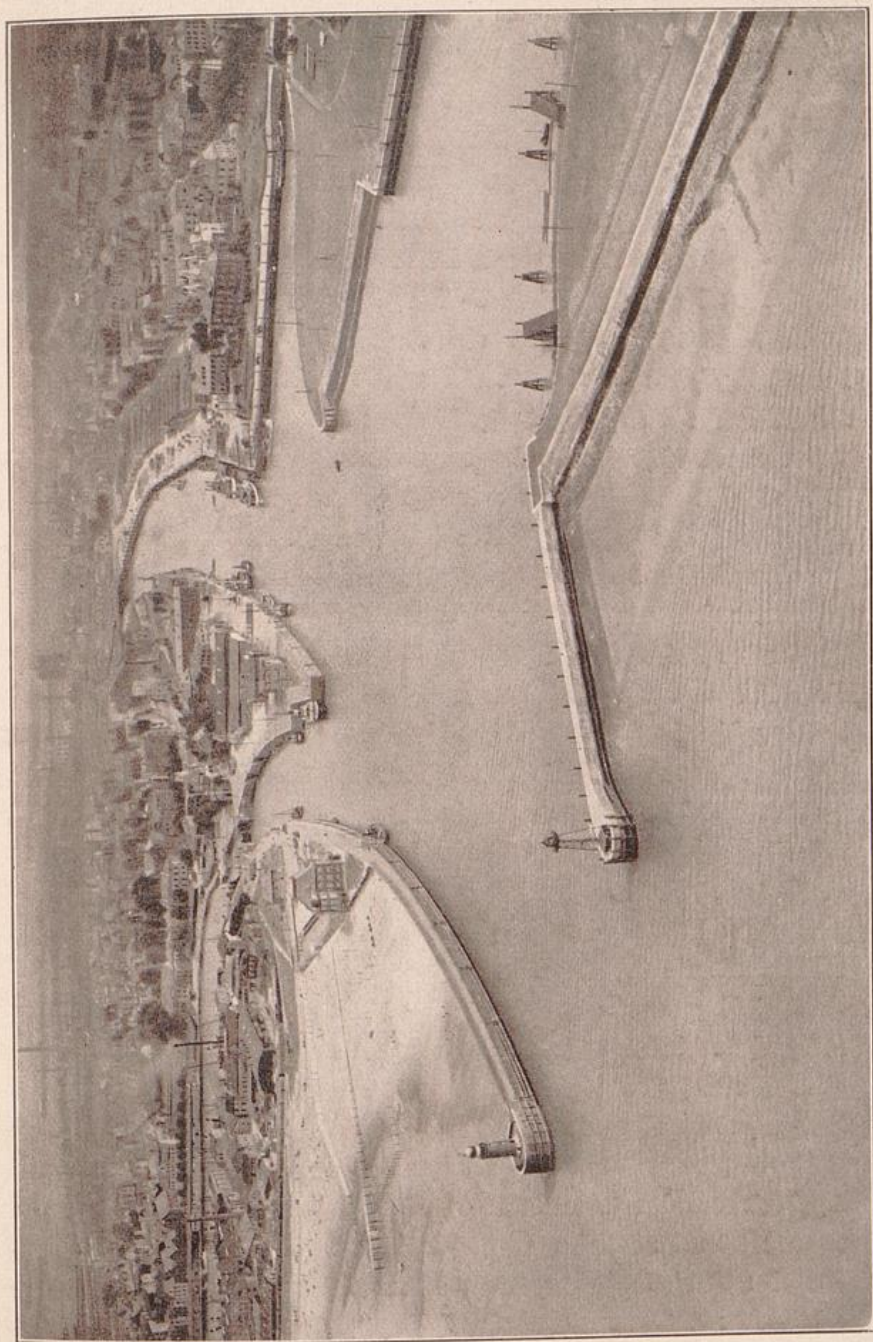
- „1.) Der auktionmäßige Verkauf der am Fischereihafen gelandeten Fische.
- 2.) Die Errichtung und Verwaltung des Restaurationsgebäudes und sonstiger für die Zwecke der Genossenschaft bestimmter Betriebsanlagen.
- 3.) Andere im gemeinsamen Interesse des Oestemünder Fischhandels genossenschaftlich zu verwaltende Aufgaben, zu deren Uebernahme es der Genehmigung der Staatsregierung bedarf.“<sup>184)</sup>

Der Kreis der Aufgaben hat sich dann tatsächlich über die Punkte 1 und 2 hinaus weit ausgedehnt.

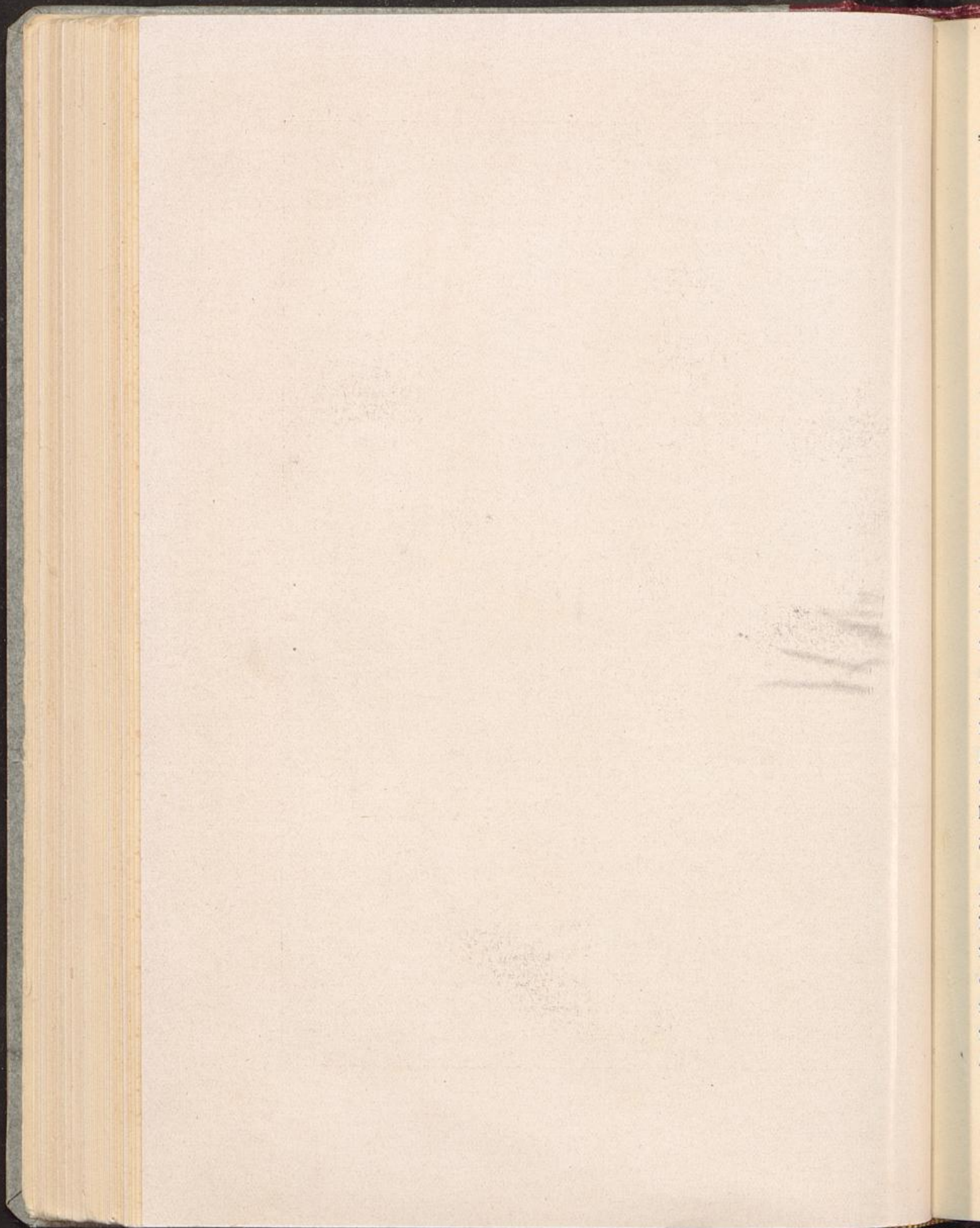
Das Recht, Mitglied zu werden, hatte jeder am Fischereihafen angesiedelte Fischhändler und Fischindustrielle und jeder Fischdampferreeder von Oestemünde und Bremerhaven. Jedes Mitglied hat ohne Rücksicht auf die Zahl seiner Geschäftsanteile eine Stimme. Fast sämtliche Firmen, die das Recht auf Mitgliedschaft hatten, sind auch Mitglieder geworden, obwohl die Betriebsgenossenschaft kein Erwerbunternehmen ist. Von dem Versteigerungsumsatz mußte sie  $\frac{3}{4}$  % und von ihrem Reingewinn, sobald er 5 % überstieg, die Hälfte, bei über 6 % sogar drei Viertel an den Staat zahlen.<sup>185)</sup>

Der Betrieb der Genossenschaft wuchs mit dem Betriebe des Hafens. Wie stark sich dieser bis zum Kriege entwickelt hat, mögen einige Zahlen deutlich machen:

Die Anzahl der Fischdampfer, die zunächst nur langsam gewachsen war, stieg seit etwa 1890 bedeutend schneller, in dem Jahrzehnt von 1885 bis 1895 von 1 auf 28<sup>186)</sup>, zehn Jahre später waren es 56, 1913 schon 93<sup>187)</sup> gegenüber 250 Fischdampfern in ganz Deutschland<sup>188)</sup>, d. h. über 37 % sämtlicher deutschen Fischdampfer waren in Oestemünde beheimatet. Doch lassen sich aus der Zahl der Fischdampfer keine



Westmündung. (Junkers Enfsstb.)



klaren Schlüsse auf die Größe des gesamten Betriebes ziehen, da einerseits die Oeestemünder Dampfer häufig andere, vor allem englische Häfen aufsuchten, andererseits zahlreiche nicht in Oeestemünde beheimatete Schiffe den Oeestemünder Hafen anliefen. So suchten 1905 nicht nur die 56 Oeestemünder Fischdampfer den Hafen auf, sondern außerdem 43 andere regelmäßig und 20 zeitweilig. So war es möglich, daß 1905 im ganzen 2746 Dampfer in Oeestemünde einliefen, d. h. im Tagesdurchschnitt 7,5 Dampfer.<sup>189)</sup> Auch diente die Oeestemünder Zufuhr durchaus nicht nur dem Oeestemünder Fischhandel, sondern fremde, vor allem Bremerhavener Firmen deckten hier einen großen Teil ihres Bedarfs.

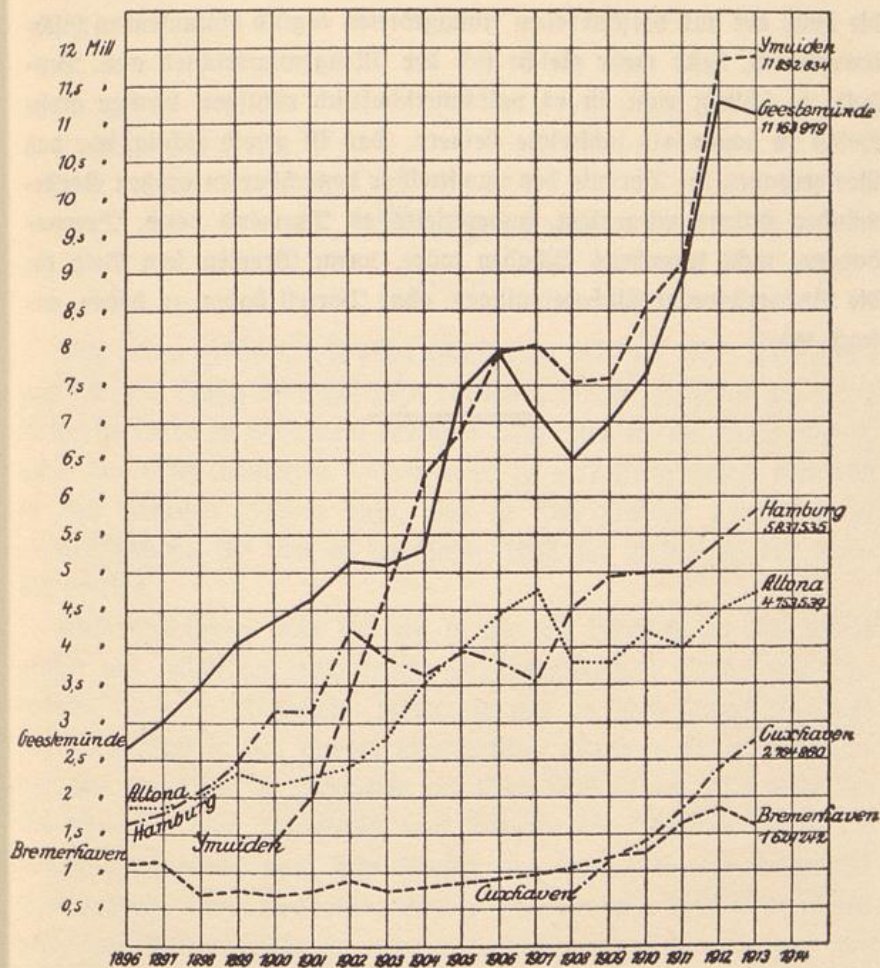
Den Umsatz in den siebziger und achtziger Jahren festzustellen, ist nicht möglich, da auch nach der Einführung der Versteigerung noch jahrelang der größere Teil der angebrachten Fische freihändig verkauft wurde. Einen gewissen Anhaltspunkt gibt für diese Zeit nur der Fischversand mit der Bahn, da wir annehmen dürfen, daß der größte Teil der Fische mit der Bahn versandt worden ist. Der Fischversand stieg von 430 t im Jahre 1872<sup>190)</sup> fast ohne Rückschläge auf 5000 t im Jahre 1890.<sup>191)</sup> Drei Jahre später wurden über 9500 t verkauft<sup>192)</sup>, und zwar bis auf einen kleinen Bruchteil in der Auktion. 1903 wurden 25 211 t, 1913 47 308 t versteigert<sup>193)</sup>, d. h. etwa ein Viertel sämtlicher von deutschen Fischereifahrzeugen in deutschen Häfen angebrachten Fische.<sup>194)</sup> Der gefährlichste Konkurrent war der holländische Fischereihafen Ymuiden, der nicht zum wenigsten dank seiner günstigen Lage zum westdeutschen Industriegebiet sich reißend schnell entwickelt hatte.

Wie die Menge der angebrachten Fische stieg natürlich auch die jährliche Umsatzziffer. 1888 wurden mit 103 782 *M* zum ersten Male die Hunderttausend erreicht, zwei Jahre darauf mit 1 097 700 *M* bereits die erste Million bei der Versteigerung überschritten. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß in dieser Zeit, in der die Versteigerung noch nicht zwangsweise eingeführt war, die Menge der freihändig verkauften Fische verhältnismäßig größer wird, je weiter wir in den Jahren zurückgehen. 1893 wurde bereits die zweite Million erreicht,

1898 die dritte, 1899 die vierte, 1902 die fünfte, 1905 die siebente. In den Jahren 1908 und 1909 sinkt die Ziffer wieder unter die siebente Million — es waren dies wohl die kritischsten Jahre der Oestemünder Hochseefischerei — <sup>195)</sup>, 1911 wurde die achte Million weit überschritten und 1912 die elfte Million erreicht. Der Jahresumsatz des letzten vollen Friedensjahres betrug 11 163 979 *M.*, verhielt sich also zu dem Gesamtumsatz sämtlicher Fischereihäfen der deutschen Nordseeküste von 26 517 771 *M.* wie 1:2,4. <sup>196)</sup>

Folgende graphische Darstellung (S. 99) macht die Entwicklung des Umsatzes in den wichtigsten deutschen Fischereihäfen und in Ymuiden anschaulich, sie zeigt, daß zwar in Oestemünde der Umsatz bedeutend höher war und schneller stieg als in den übrigen deutschen Fischereihäfen, daß aber die Kurve des holländischen Hafens Ymuiden noch viel steiler als die Oestemünder Kurve ist, und daß der Auktionsumsatz des 1900 eröffneten Ymuiden bereits 1904 zum ersten Male den Oestemünder übertraf. <sup>197)</sup>

Der preußische Staat ist, wie wir gesehen haben, jederzeit tatkräftig für die Entwicklung der Oestemünder Hochseefischerei eingetreten. Er hat sich auch nicht gescheut, durch die sogenannte Fischereiklausel im Abtretungsvertrage von 1905 Bremen zu verpflichten, keine Ausdehnung der Fischereianlagen Bremerhavens außerhalb der Westkaje des Alten Hafens zu dulden und keine staatlichen Mittel für den Bremerhavener Fischereihafen einzusetzen. Schroff stehen sich hier die Ansichten gegenüber. Bremen empfindet naturgemäß die Fischereiklausel als ein durch nichts gerechtfertigtes Druckmittel, vertritt auch die Auffassung, der weitere Ausbau seiner eigenen Hochseefischerei müsse letzten Endes auch Oestemünde zugute kommen, während von Preußen nicht ohne Berechtigung darauf hingewiesen werden kann, daß es durch die Abtretung von Landgebiet und durch die Vernachlässigung der Oestemünder Schiffsfahrtsanlagen Bremerhaven völlig freie Bahn für seine Schiffsfahrtsinteressen gegeben habe, dafür nun aber auch für die neu gewonnene Daseinsgrundlage Oestemünder unbedingt sorgen müsse. Es ist auch die Auffassung vertreten worden, es sei grundsätzlich richtig,



die deutsche Hochseefischerei an wenigen Punkten zusammenzufassen. Zur Begründung dieses Standpunktes wird etwa folgendes angeführt: Der Fisch ist leicht verderblich; deshalb muß dafür gesorgt werden, daß sämtliche Zweige der Fischindustrie am Hafen angesiedelt sind, damit dem Fischhandel alle Verwendungsmöglichkeiten jederzeit zu Gebote stehen; auch kann nur in großen Häfen die Eisenbahn jederzeit für die schnelle Beförderung der Ware ins Inland sorgen. Die Menge der angebrachten Ware schwankt von Tag zu Tag sehr erheblich. Je größer

die Zahl der aus verschiedenen Fanggebieten täglich einlaufenden Fischdampfer ist, desto mehr gleicht sich der Mengenunterschied aus. Deshalb, so schließt man, ist es volkswirtschaftlich richtiger, wenige große Häfen zu haben als zahlreiche kleinere. Das ist gewiß richtig, nur daß Bremerhaven die Vorteile des unmittelbar benachbarten großen Oestermünder Hafens mitgenießt, andererseits es Bremens bezw. Bremerhavens, nicht Preußens Schaden wäre, wenn Bremen sein Geld für die Bremerhavener Fischereianlagen, ohne Vorteil davon zu haben, anlegte.<sup>199)</sup>

---

## 8. Kapitel.

---

Wir haben gesehen, wie etwa gleichzeitig mit dem Bau des Hafens und der Eisenbahn wirtschaftliche Unternehmungen größeren Stils sich in Oestemünde zu entwickeln beginnen. Ihr Streben, die Bedingungen, unter denen sie arbeiteten, immer mehr zu verbessern, führte ebenfalls in den sechziger Jahren dazu, daß sie sich zunächst unter sich zu einigen suchten. So kam es im Jahre 1862 zur Gründung des Handelsvereins.

Diese Gründung reiht sich ein in die seit Jahrzehnten sich immer größer und mächtiger entwickelnde Organisation von Handel und Industrie. Auch im Königreich Hannover gab es schon längst derartige Handelsvereine in den älteren wirtschaftlich wichtigen Orten des Landes, wie vor allem in Hannover und Osnabrück. Schon 1848 hatte der Bürgermeister von Osnabrück und hannoversche Minister Stübe die Anregung gegeben, nach dem Muster von Hannover und Osnabrück auch anderen Orts Handelsvereine zu gründen und diese durch einen geregelten Schriftverkehr zu einer einheitlich geschlossenen Gruppe zusammenzufassen, die dann ihre Ansichten der Regierung vortragen könne.<sup>199)</sup>

Am 30. Oktober genehmigte das Amt die vom 1. Vorsitzenden des Oestemünder Handelsvereins, dem Fabrikanten Grütter, eingereichten Satzungen.<sup>200)</sup> Dieser Handelsverein war der Vorläufer der Oestemünder Handelskammer.

Bevor die Verordnung, durch die die Handelskammern ins Leben gerufen wurden, erschien, haben das Amt und der Handelsverein darüber verhandelt. Der Verein bezeichnete am 22. März 1865 die Bil-

dung einer Handelskammer „als wünschenswerth und nothwendig“. Die Ansichten wichen nur insofern voneinander ab, als der Handelsverein in den Kreis der Berechtigten und zur Tragung der Kosten Verpflichteten alle diejenigen einschließen wollte, die „laut Handelsgesetzblatt ihre Firma in das Handelsregister eintragen lassen müssen“, während das Amt die Zusammensetzung der Kaufmannschaft von Seestemünde und Umgegend weniger günstig beurtheilte. Es glaubte nicht, daß „eine genügende Zahl wirklich tüchtig gebildeter Kaufleute“ vorhanden sei, und daß bei einer Ausdehnung des Wahlrechts entsprechend dem Vorschlage des Handelsvereins angesichts der bedeutenden Mehrzahl kleiner Kaufleute die Handelskammer Mitglieder bekommen werde, die nicht in der Lage seien, „Handelsfragen von einiger Bedeutung zu beurtheilen“. <sup>201)</sup>

Die „Verordnung über die Errichtung von Handelskammern“ erschien am 7. April, die Ausführungsbestimmungen erst unter preussischer Hoheit am 23. Oktober 1866. Der § 2 der Verordnung lautete: „Die Handelskammern haben die Bestimmung, zur Förderung des Handels, der Industrie und der Schifffahrt beizutragen.“ <sup>202)</sup> Anfang 1867 fanden die ersten Wahlen zur Seestemünder Handelskammer, die die Ämter Lehe, Hagen, Dorum und Osterholz umfaßte, statt. Die gewählten neun Mitglieder traten zu ihrer ersten Sitzung am 18. Februar zusammen und wählten zum Vorsitzenden den Fabrikanten A. F. Kenz und zu dessen Stellvertreter den Kaufmann Jacob Thorner. <sup>203)</sup>

Seitdem sind jährlich die Berichte der Handelskammer erschienen, sie zeigen deutlich, welchen Weg die wirtschaftliche Entwicklung Seestemündes gegangen ist, welche Sorgen und Wünsche ihre führenden Männer bewegt haben. Leider aber klappt in der Reihe dieser Berichte eine empfindliche Lücke, da die Handelskammer im Jahre 1882 durch einen Erlaß des preussischen Handelsministers, des Fürsten Bischoff, aufgelöst wurde, um erst acht Jahre später wieder eröffnet zu werden.

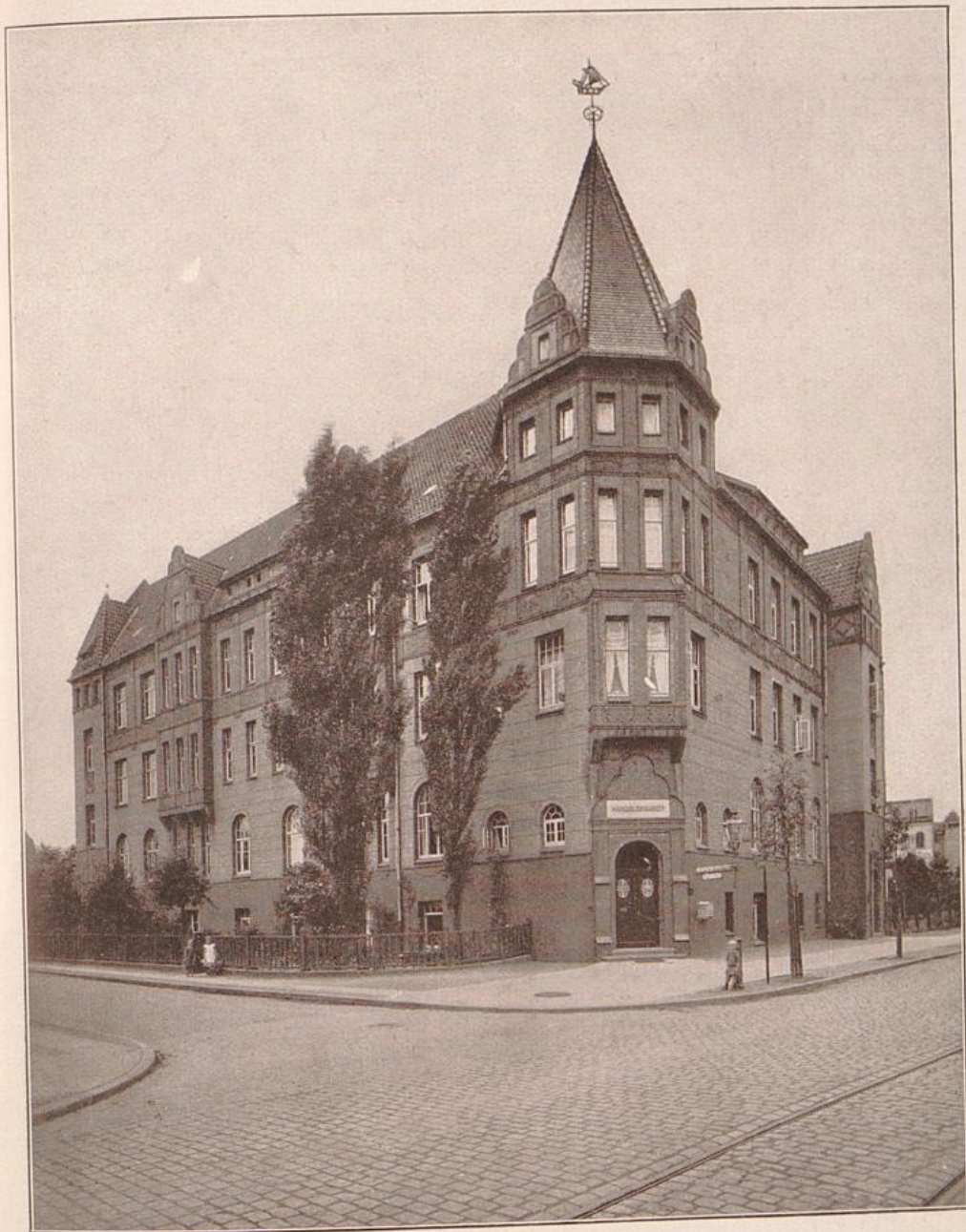
Wie war es zu diesem für die Oestemünder Wirtschaft sehr unangenehmen Vorfall gekommen?

Die Handelskammern hatten die Aufgabe, die Interessen der von ihnen umfaßten Wirtschaftsgebiete zu vertreten. So konnten ihre Jahresberichte dem Ministerium für seine Wirtschaftspolitik sehr wertvolles Material bieten, und das Ministerium konnte sich dem Landtag gegenüber auf dieses Material berufen. Sie konnten aber auch dank dem Recht der Kritik, das den Handelskammern zustand, ihre Spitze gegen die ministerielle Politik richten. Das aber war am Anfang der achtziger Jahre der Fall, als Bismarck 1879 zum Schutzzoll übergegangen war. Bismarcks Gesetzesvorlage, die von den Geldbedürfnissen des Reiches ausging und ohne Erhöhung der Gesamtsteuerlast dem Reiche, das auf indirekte Steuern und Zölle angewiesen war, neue Geldquellen erschließen wollte, führte in ganz Deutschland zu einem leidenschaftlichen Für und Wider über die Frage, ob Schutzzoll oder Freihandel herrschen solle. Die Wünsche von Industrie, Handel, Landwirtschaft und Verbrauchern stießen hart aufeinander. Im Februar 1879 traten Vertreter der Handelskammern in Berlin zusammen und erhoben Einspruch gegen den allgemeinen Eingangszoll, gegen Ausfuhrzölle und Durchgangsabgaben. Auch als das Gesetz angenommen worden war, gaben viele Handelskammern den Kampf nicht auf, sondern setzten ihn dadurch fort, daß sie in ihren Jahresberichten die Handlungen der Regierung tadelten. Bismarck bestimmte daraufhin durch einen Erlass vom 30. Dezember 1881, daß die Handelskammern künftig ihre Jahresberichte vor der Veröffentlichung dem Handelsminister zur Genehmigung vorlegen sollten. Den Handelskammern, die sich dieser Anordnung nicht fügen wollten, wurde die Auflösung angedroht. Einen Einspruch der Oestemünder Handelskammer wies das Ministerium zurück. Darauf fand am 20. März die entscheidende Sitzung der Handelskammer unter der Leitung des Reeders Johann Stadlander, des stellvertretenden Vorsitzenden, statt. Sämtliche anwesenden Mitglieder legten ihr Amt nieder und folgten damit dem Beispiel von Leng, der schon früher ausgeschieden war. Sie erklärten der Landdrostei, die Ver-

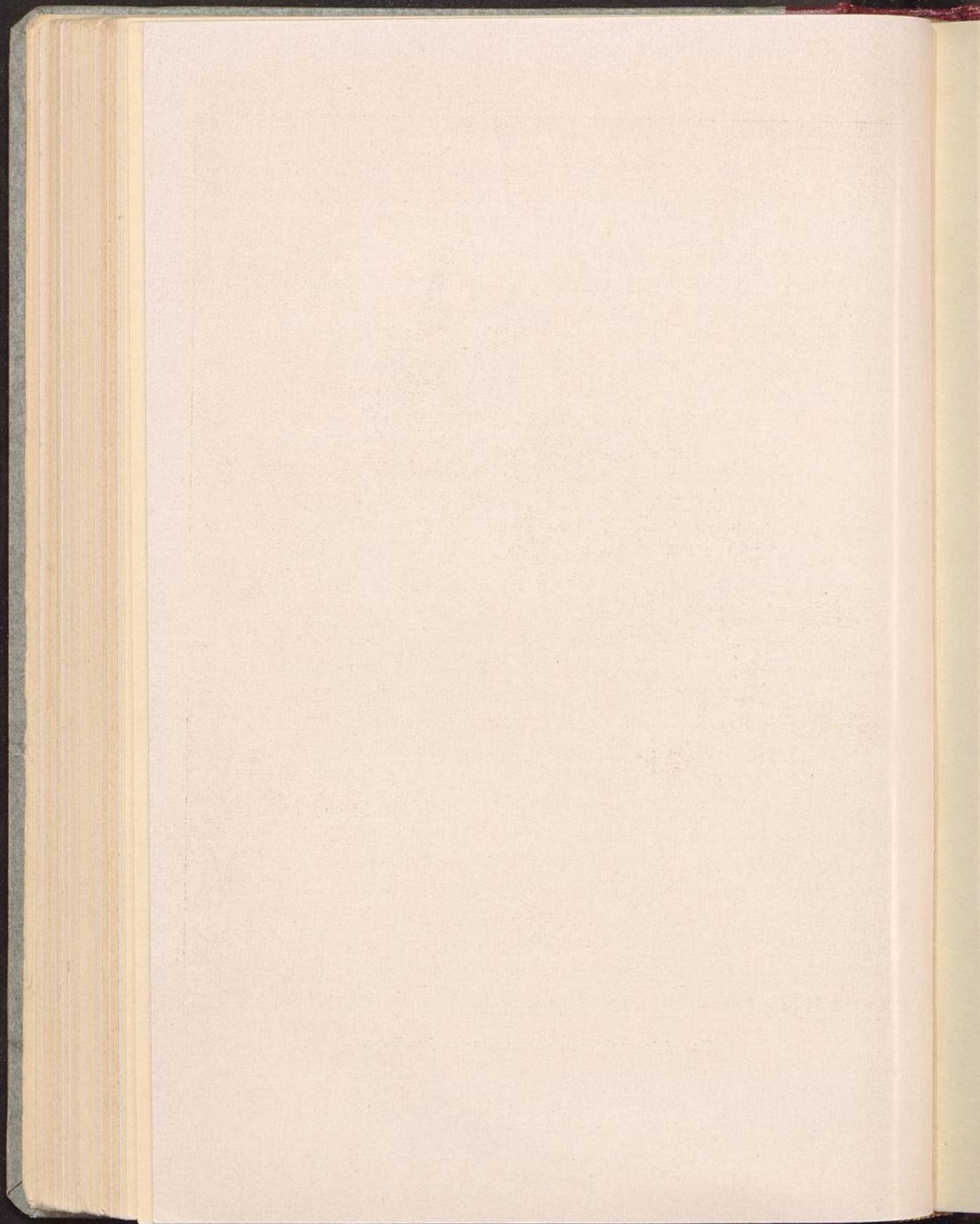
ordnung vom 30. Dezember 1881 widerspreche den im Gesetz vom 24. Februar 1870 festgelegten Rechten der Handelskammern. Auf die vertrauliche Anfrage der Landdrostei beim Amt, wie die beiden Mitglieder der Handelskammer, die an der Sitzung vom 20. März nicht teilgenommen hätten, zu dem Beschlusse ständen, und weshalb Leng schon vorher ausgeschieden sei, gab das Amt eine Antwort, aus der hervorgeht, daß sämtliche Mitglieder der Kammer einig gewesen seien, daß aber anscheinend weitere Kreise Seestemünder den Entschluß bedauerten, und daß bei einer Neuwahl wahrscheinlich das Bild sich ändern würde. Von einer Neuwahl aber war nicht die Rede. Die Auflösung der Kammer fand damit ihr Ende, daß am 7. Februar 1883 der kommissarische Kreishauptmann Dr. Brandt Stadtländer Entlastung erteilte und Einrichtung, Akten und Kasse in Verwahrung nahm.

Ein von Stadtländer unterzeichnetes Gesuch der Kaufmannschaft vom gleichen Tage wurde abgelehnt, und das Gesuch des Gemeindevorstandes vom 24. Januar 1885 an Bismarck wurde überhaupt nicht beantwortet.<sup>204)</sup>

Ein langes Privatschreiben des Bremerhavener Stadtdirektors Gebhardt an Brandt vom 12. Februar 1883 blieb ohne Folgen. Gebhardt wies in diesem Schreiben darauf hin, daß die wirtschaftlichen Interessen von Seestemünde und Bremerhaven die gleichen seien, und daß es deshalb wünschenswert sei, die Gelegenheit der Neuerrichtung der Handelskammer, von der die Zeitungen sprächen, zu benutzen, um eine Handelskammer für die Gesamtniederlassung zu begründen. Allerdings werde man dann davon Abstand nehmen müssen, „die gesetzlichen Befugnisse der Bremischen Handelskammer berühren zu wollen. Wenn ich die Schaffung eines Organs zur Vertretung der Handelsinteressen an der Untertweser empfehle, so nehme ich dabei überhaupt nicht an, daß sich dasselbe von vornherein in Opposition gegen die angesehenere Bremer Handelskammer zu setzen habe; ich nehme vielmehr an, daß man mit Letzterer so viel als irgend möglich Hand in Hand zu gehen habe, daß aber andererseits nur eine von der Bremer Handelskammer unabhängige und thunlichst kräftige Handelskammer Bremerhaven-



Industrie- und Handelskammer Wefermünde.



Geestemünde im Stande sei, der Bremer Handelskammer gegenüber die selbstständigen Interessen des Unterweserbezirks wahrzunehmen“. <sup>205</sup>) Dieser mit wirklich meisterhafter Vorsicht formulierte Satz zeigt einerseits deutlich das in Bremerhaven lebendige Bestreben, Bremen gegenüber eine selbstständige Rolle zu spielen, andererseits aber auch die Einsicht des Verfassers, daß letzten Endes doch Bremen die Herrin sei. Könnte nicht doch die Macht der bremischen Kammer eine Fessel für Geestemünde bilden und vor allem: würde Bremen sich diese Unterweserkammer gefallen lassen? — Der Wunsch Gebhardts ist auch heute, nach 45 Jahren, noch nicht durchgeführt.

Die Geestemünder Handelskammer mußte es schwer büßen, daß sie es gewagt hatte, den Löwen zu reizen. Erst 1890, in dem Jahre von Bismarcks Sturz, ist sie von neuem begründet worden. Seitdem entwickelte sich die Handelskammer als ein getreues Spiegelbild der wirtschaftlichen Entwicklung ihres Bezirkes, das heißt doch vor allem Geestemündes. Bald wurde die Anstellung eines akademisch gebildeten Syndikus notwendig, heute sind diesem neben dem Büropersonal noch zwei wissenschaftliche Mitarbeiter beigegeben. Auch die räumlichen Bedürfnisse der Kammer wuchsen so, daß sie im Mai 1908 den Bau eines eigenen Hauses beschloß. Der stattliche Bau am Hohenzollernring beherbergte allerdings außer einigen Dienstwohnungen auch noch die Reichsbank, das städtische Nahrungsmitteluntersuchungsamt und das Morgenstern-Museum. Vor einiger Zeit aber hat die Reichsbank ein eigenes Gebäude in derselben Straße bezogen. Die amtliche Bezeichnung der Kammer lautet heute Industrie- und Handelskammer. Konsul Johann Stadlander wurde 1911 zum Präsidenten gewählt. Er hat sein Amt bis 1920 geführt, 1922 wurde ihm das Ehrenpräsidium übertragen. Sein Nachfolger wurde der Konsul F. Albert Pust. <sup>206</sup>)

Merkwürdig spät erst wurde es dem Geestemünder Handel ermöglicht, seine Bankgeschäfte am Orte zu erledigen. Das älteste Geldinstitut war die 1858 gegründete Geestendorfer Sparkasse. Es ist eine bekannte theoretische Spielerei, zu berechnen, zu welcher Summe ein Pfennig, zur Zeit von Christi Geburt auf Zinseszins gelegt, anwächst.

Das war nun zwar in Seestendorf nicht möglich, aber was möglich war, hat ein sparsamer Seestendorfer Bürger wirklich ausgeführt. Am 1. Juli 1908 teilte Bürgermeister Klusmann in einer Sitzung der Gemeindefollegien mit, daß das Sparkassenbuch Nr. 1, ausgestellt am 1. September 1858, dem Eröffnungstage der Sparkasse, mit einer Einzahlung von 25 Talern, zur Rückzahlung eingereicht sei. Das Kapital war in den dreißig Jahren auf 355,55 *M* angewachsen.<sup>207)</sup>

Erst der starke Impuls aber, den der siegreiche Krieg von 1870/71 der deutschen Wirtschaft gab, führte zur Gründung der ersten Bank in Seestemünde. 1871 trat die Aktiengesellschaft „Seestemünder Bank“ ins Leben, zur lebhaften Befriedigung weiter Kreise. Das Kapital wurde sehr bald erhöht, und die Bank hat die berühmte Gründerzeit „trotz der heftigen Krisen, unter denen alle Plätze zu leiden hatten“, gut überstanden. Schon nach wenigen Jahren konnte in Bremerhaven eine Zweiganstalt, die Bremerhavener Bank, gegründet werden. Das Jahr 1879 brachte die Gründung des „Spar- und Kreditvereins an der Unterweser“.<sup>208)</sup> Bald folgten Niederlassungen anderer Banken nicht nur in den beiden Orten selbst, sondern auch am Fischereihafen.

Uebersichten wir die wirtschaftliche Entwicklung Seestemündes von den sechziger Jahren bis zum Weltkriege, so ergibt sich folgendes Bild:

Der Seehandel, um dessentwillen Seestemünde gegründet ist und als dessen Sinnbild das Seestemünder Wappen den Anker zeigt, bleibt gegenüber der Entwicklung des deutschen Seehandels schließlich völlig zurück. Das lag nicht nur daran, daß Preußen auf den weiteren Ausbau des Handelshafens und damit der technischen Voraussetzungen verzichtet hatte, sondern vor allem an dem Vorschreiten der Unterweserkorrektion. Schlimmster Partikularismus wäre es gewesen, wenn Preußen dieses großartige Werk, das wie einst die Gründung Bremerhavens um Bremens und damit um der gesamtdeutschen Wirtschaft willen notwendig war, hätte gefährden oder verhindern wollen. Viel zu eng waren die Belange Bremens und Preußens miteinander verflochten, als daß nicht Preußen selbst schweren Schaden davon hätte haben müssen. Selbst das bremische Bremerhaven mußte unter den

Folgen der Unterweserkorrektion leiden. Wenn es sich trotzdem immer weiter entwickelte und die Häfen immer weiter ausgebaut wurden, so hatte das seine Ursache darin, daß ihm der Verkehr der großen transatlantischen Schnelldampfer nicht genommen werden konnte. Auf diesem Gebiete mit Bremen-Bremerhaven zu konkurrieren aber konnte niemals die Absicht des preussischen Staates sein. Die Versuche, eigene transatlantische Schifffahrtslinien von Oestemünde aus einzurichten, waren nur unter amerikanischer Führung möglich gewesen, und sie waren mißglückt. Preußen bemühte sich um den Ausbau des Hafens von Emden, der durch den Dortmund—Ems-Kanal mit dem Ruhrgebiet verbunden wurde.

Sollten also das mit so großen Hoffnungen begründete Oestemünde und das mit ihm gewachsene Oestendorf nicht verkümmern, so mußte es eine andere wirtschaftliche Grundlage suchen. Diese fand es in der Industrie und in der Hochseefischerei.

Der Schiffbau war an das linke Oestufer als ein Ableger der bremischen Werftindustrie gekommen, war hier so emporgeblüht, daß vor dem Kriege die Unterweser eines der wichtigsten Schiffbaugebiete Deutschlands geworden war, der Segelschiffbau hat hier den Höhepunkt seiner Entwicklung erreicht, der Fischdampfertyp ist hier geschaffen und entwickelt worden, gewaltige Ozeanriesen haben auf den Hellingen der Seeckenborgschen Werft gelegen. Der Schiffbau förderte wiederum verwandte Industrien oder rief sie ins Leben, vor allem den Maschinenbau.

Aber nicht der Schiffbau, nicht die Industrie hat in dem neuen Stadtwappen von Wesermünde seinen Platz gefunden, sondern die Hochseefischerei. Wenn das Wappentier von Wesermünde der Fisch ist, so zeigt sich darin die Tatsache, daß Oestemünde in erster Linie vom Fisch lebt. Der Oestemünder aber ist auf seine Hochseefischerei nicht nur deshalb stolz, weil Oestemünde den größten Fischereihafen Deutschlands besitzt, sondern nicht zum wenigsten deshalb, weil die Fischerei ein eigenes Werk Oestemündes ist, das einzige eigentwüchsiges, das sich nicht nur hat behaupten, sondern dank dem Unternehmungsgeiste der Oestemünder Fischereikreise und dank der Hilfe des preussischen Staates zu erstaunlicher Höhe hat entwickeln können.

## 9. Kapitel.

---

Auf der Entwicklung der Geestemünder Wirtschaft, vor allem also der Industrie und der Hochseefischerei, beruht die Entwicklung des Ortes selbst und nicht weniger des benachbarten Geestendorfs, das in dieser Zeit mit Geestemünde zu einer Einheit zusammenwuchs.

Zwischen beiden Orten muß zunächst scharf unterschieden werden. In den Jahren 1849 und 1850 war das Gebiet des Hafenortes Geestemünde auf Kosten der Geestendorfer Feldmark vergrößert worden.<sup>209)</sup> Auch dieses Gebiet war Zollausland geworden. So waren die beiden Orte durch die Zolllinie voneinander getrennt. Zunächst war allerdings noch ein kleiner Teil von Geestendorf, im wesentlichen das Gebiet des neuen Holzhafens, Zollausland. Seit 1878 bildete die Bahnlinie die Grenze des Zollvereins.<sup>210)</sup>

Geestemünde sollte der Handels- und Industrieort sein, Geestendorf der Mittelpunkt und Markt der umliegenden Dörfer. Das Leben aber flutete zwischen beiden Orten lebhaft hinüber und herüber — nicht nur in Gestalt des ziemlich lebhaft betriebenen Kleinschmuggels. Der Schmuggel brachte Geld, das wurde offen zugegeben. Es gab auch einen gewissermaßen gesetzlich erlaubten Schmuggel. Es war nämlich gestattet, zollpflichtige Waren insoweit einzuführen, als die Mindestgrenze von 5 Pfennig Zollgebühr nicht erreicht wurde. Dieser Bestimmung verdankten einige Kolonialwarenhandlungen, die nahe an der Zollgrenze lagen, ein flottes Geschäft, indem sie Salz, Kaffee, Zucker, Petroleum und andere Waren in wohl abgemessenen kleinen Mengen an sparsame Geestendorfer verkauften. Für die Geestemünder hatte der Zollausschluß gewisse Vorteile. Sie konnten alle diese Dinge steuerfrei

kaufen und hatten den Vorteil davon, wenn sie sie selbst verbrauchten. Der Zuschlag zur Staatssteuer, den sie zahlen mußten, gab demgegenüber keinen vollen Ausgleich.<sup>211)</sup> Im allgemeinen Interesse Seestemündes aber änderte sich seit dem Jahre 1879, d. h. seit dem Uebergang Preußens zum Schutzzoll, die Lage doch sehr zu seinen Ungunsten. Für Seestemünde wurde die aus den neuen Zollbestimmungen sich ergebende Isolierung allmählich unerträglich. Soweit das Geschäftsleben der Befriedigung des örtlichen Bedarfs diente, spielte es sich vorwiegend in Seestendorf ab. Hier wurde die Georgstraße die Hauptgeschäftsstraße, in der der Verkehr sich immer lebhafter entwickelte, während die Borriesstraße in Seestemünde, mit ihrer geräumigen Fahrbahn und ihren breiten Fußwegen als wichtige Geschäfts- und Verkehrsstraße angelegt, ihre Bestimmung nicht recht erfüllen konnte. Abgesehen von dem Verkehr zwischen Bremerhaven und dem Bahnhof war sie öde und verlassen. So wurde die Frage des Zollanschlusses, die schon seit Jahren behandelt worden war, jetzt geradezu zu einer Schicksalsfrage für den Ort.

Die Handelskammer trat für den Zollanschluß ein, und auch in der Presse mehrten sich die Stimmen dafür. Zwei unerläßliche Bedingungen allerdings mußten erfüllt werden. Der Handelshafen und der Petroleumhafen mit einem Gebiet, das auch für einen in Zukunft sich ausdehnenden Betrieb genügend Raum bot, und der Bahnhof mußten Freigebiet bleiben, damit auch künftig der Schiffsverkehr sich schnell und ungestört abwickeln könne. Auch durfte der Zollanschluß nur gleichzeitig mit Bremen, Bremerhaven und Brake erfolgen, da sonst für Seestemünde schwere Nachteile zu erwarten waren; vor allem wurde befürchtet, daß dann die sogenannten Schiffshandlungen mit den auch fernerhin im Zollaussland liegenden Bremerhavener Firmen nicht mehr konkurrieren könnten.<sup>212)</sup>

Es ist hier nicht der Ort, näher auf die gesamte Frage des Zollanschlusses der Seestädte einzugehen. Wie 1827 der „Bremer Hafen“ seine Entstehung der Klugheit und geheimen Diplomatie des bremischen Staatsmannes Smidt verdankte, so gelang das schwierige Werk

des Zollanschlusses von Hamburg, Bremen und Brake — bei dem preussischen Seestemünde lagen die Dinge wesentlich einfacher — dank der Klugheit des deutschen Staatsmannes Bismarck, in beiden Fällen gegen weite Kreise der Wirtschaft, die nichts als Unheil davon befürchteten. Der Abgeordnete Mosle — wir kennen ihn bereits — hatte schon recht, wenn er am 27. Mai 1881 in einer Rede für den Zollanschluß sagte: „Die Kaufleute sind nicht immer gleich bei der Hand, ihren eigenen Vorteil richtig zu erkennen.“<sup>213)</sup>

Eines leisen Druckes der in Bismarck verkörperten Staatsgewalt bedurfte es ohnehin; und der einsichtige Mann, der in der „Nordseezeitung“ vom 31. August 1880 den Rat gab, freiwillig sich zum Anschluß zu entschließen, da dann mehr herauszuholen sei, mochte wohl recht haben, wenn er sagte: „Wozu wollen wir länger warten? Ueber kurz oder lang wird uns ja doch der Arm der Regierung erreichen — der Finanzminister hat es ja selbst gesagt —, und wir werden dann nolens volens zu den Uebrigen gelegt.“<sup>214)</sup>

Es ist so gekommen, wie es für Seestemünde günstig war. Ein Freihafenbezirk blieb bestehen, die alten Zollschranken fielen gleichzeitig in Bremen, Bremerhaven, Brake und Seestemünde, es war am 15. Oktober 1888. Die vielen üblen Folgen, die den ins Zollvereinsgebiet aufgenommenen Hafenorten vorausgesagt waren, traten nicht ein, schon in ihrem Jahresbericht für 1891 konnte die Handelskammer „eine günstige Wirkung . . . auf die Untereserorte“ feststellen.<sup>215)</sup>

Das bisherige Nebenzollamt am Eingang der Georgstraße schloß seine Pforten, das Hauptzollamt blieb im Bahnhof, bis hier der Raum zu eng wurde, und es im Juli 1908 den architektonisch recht erfreulichen Neubau an der Bahnhofstraße gegenüber der Kanalbrücke beziehen konnte.<sup>216)</sup>

Fast gleichzeitig und offensichtlich im Zusammenhang mit der Aenderung der Zollgrenze erreichten Seestemünde und Seestendorf die Erfüllung eines langgehegten Wunsches, die Zusammenlegung der beiden Orte zu einer Gemeinde. Die Wünsche vor allem der wirtschaftlich führenden Kreise gingen aber noch weiter. Ihr Ziel war die Vereini-

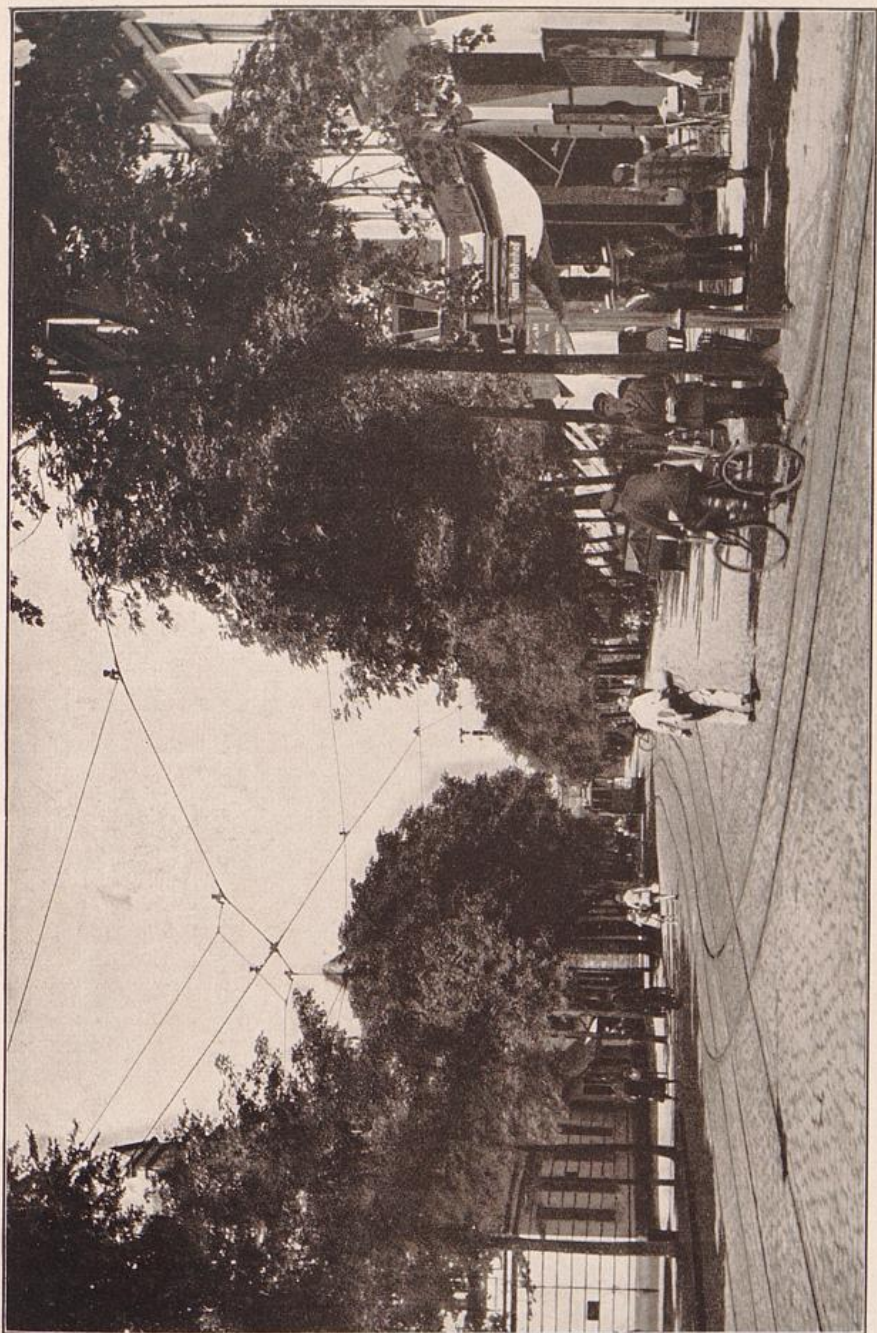
gung Seestemündes und Seestendorfs zu einer selbständigen Stadtgemeinde und die Verlegung des Amtssitzes nach Seestemünde. Diese drei Dinge, Vereinigung der Orte, städtische Verfassung, Sitz der Verwaltungsbehörde in dieser Stadt hängen auf das engste miteinander zusammen.<sup>217)</sup>

Das Gebiet von Seestemünde hätte nur noch dadurch erweitert werden können, daß bebaute Seile Seestendorfs einverleibt wurden. Die beiden Orte hatten sich nämlich gleichsam ineinander geschoben, indem Seestemünde, in dem Winkel zwischen Weser und Seeeste gelegen, sich in der Richtung nach Seestendorf und auf Kosten der Seestendorfer Feldmark, Seestendorf aber, belebt und gleichsam angezogen durch Hafen und Eisenbahn, sich in der Richtung auf Seestemünde ausgedehnt hatte. Beide Orte waren aufeinander angewiesen, Seestendorf hatte trotz seines Stammes Ackerbau treibender Bevölkerung sich zu durchaus städtischen Verhältnissen entwickelt, Seestemünde hatte von Anfang an ein städtisches Gepräge gezeigt und war für sich allein viel zu klein, um jemals die für eine Stadtgemeinde unbedingt erforderliche Größe erreichen zu können. Ganz abgesehen davon also, daß Seestemünde und Seestendorf tatsächlich räumlich bereits zusammengewachsen waren und sich mannigfach gegenseitig ergänzten, war auch die Verleihung der städtischen Verfassung abhängig von der kommunalen Vereinigung.

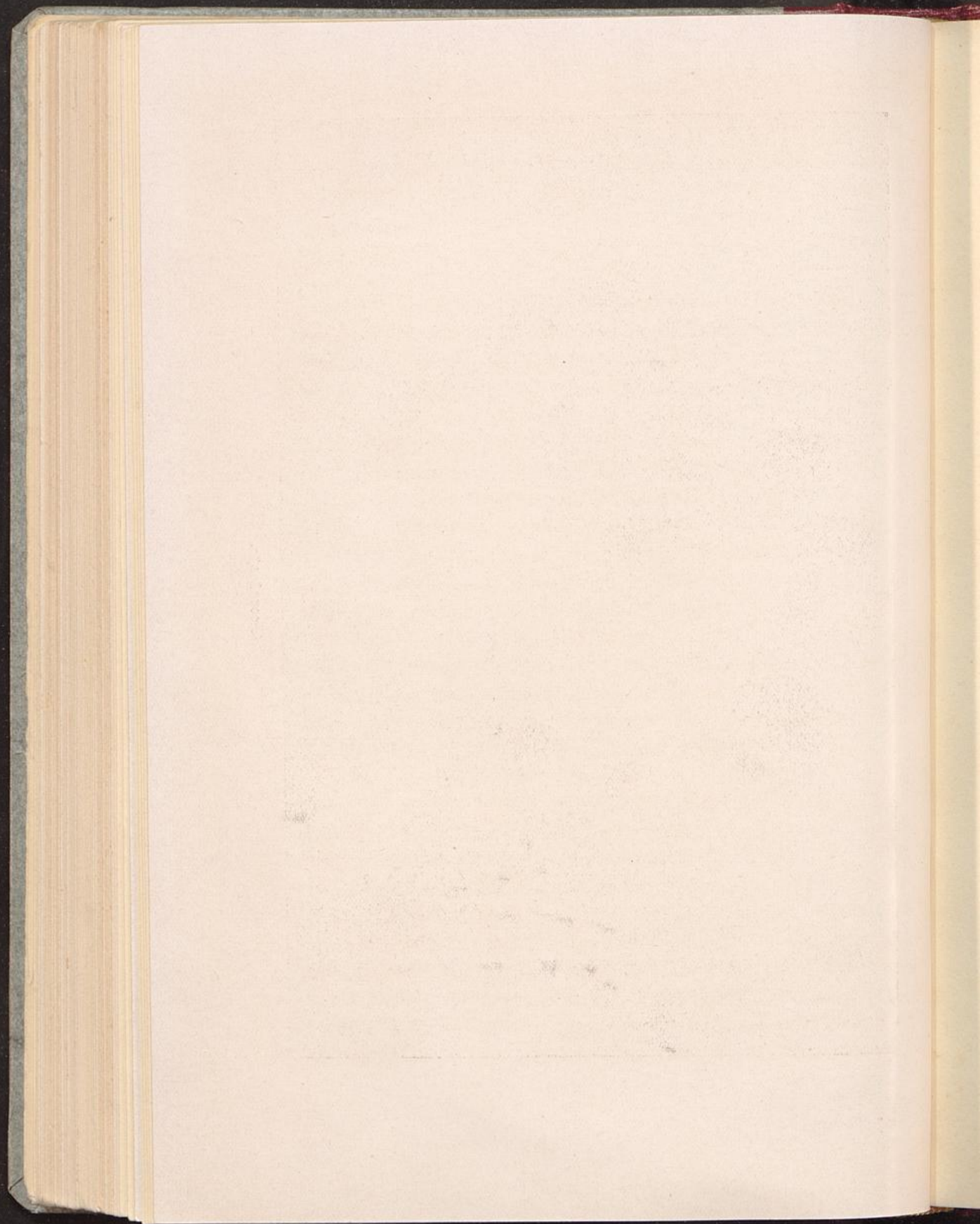
Die städtische Verfassung und die Verlegung des Amtssitzes wünschte man aus ein und demselben Grunde. Handel und Schifffahrt brachten es mit sich, daß zahlreiche Entscheidungen schnell getroffen werden mußten, daß es nicht anging, wegen jeder das Gebiet der Verwaltung berührenden Angelegenheit erst in dem weit entfernten Lehe anzufragen, ohne sicher zu sein, daß der Amtmann auch beim besten Willen in der Lage war, sich sofort mit dieser Angelegenheit zu befassen. Es ging auch nicht mehr an, daß der Vorsitzende des Hafenamtes, eben der Amtmann, erst seine Pferde anspannen ließ, um Seestemünde erreichen zu können, wenn es galt, dort irgend eine Verwaltungshandlung vorzunehmen. Die bremischen Einrichtungen waren es wieder, die bewußt zum Vorbild genommen wurden. Wie in Bremen und Bremerhaven

sollte die maßgebende Behörde jederzeit und sofort vorhanden sein können. Eine Aenderung erschien notwendig, weil es schließlich so kommen mußte, daß ein einfacher Gemeindevorsteher, der lediglich eine bescheidene Aufwandsentschädigung bezog, selbst bei den redlichsten Absichten nicht mehr in der Lage war, den weit über das Arbeitsgebiet einer einfachen Landgemeinde hinausgewachsenen Geschäftsumfang seiner Gemeindeverwaltung zu meistern. Er besaß nicht den Weitblick, um sich einzelnen Ausschußmitgliedern gegenüber, die vermöge ihrer sozialen Stellung und ihrer beruflichen Tätigkeit ihm weit überlegen waren, durchsetzen zu können, es fehlte „eine wirkliche obrigkeitliche Autorität . . . ., um nicht nur überwachen und auf der Stelle einschreiten, sondern auch verständigen Rath erteilen zu können“. <sup>218)</sup>

Es wurden zwar in Geestemünde eigene Amtsräume geschaffen, und ein Hilfsbeamter erhielt bereits 1864 dort seinen Sitz, zunächst im Hause Bülowstraße 63, im ehemaligen Marinehospital, dann am Marktplatz, aber diese Regelung konnte auf die Dauer nicht befriedigen. Schönian trat — wie schon Bacmeister 1853 — bereits damals nicht für die Verlegung des Amtssitzes ein, sondern für die Lösung, die später durchgeführt worden ist, die Trennung in zwei — nun nicht mehr Aemter —, sondern Kreise. Die Einführung der preussischen Verfassung im ehemaligen Königreich Hannover brachte die Zusammenfassung der Aemter Lehe und Dorum zum Kreis Lehe, an dessen Spitze der Amtmann von Lehe als Kreishauptmann trat. Erst gleichzeitig mit der Einführung der neuen preussischen Kreisordnung am 1. April 1885 wurde der Kreis geteilt in den Kreis Lehe, umfassend die alten Aemter Lehe rechts der Geeste und Dorum und den Kreis Geestemünde, umfassend Lehe links der Geeste und Hagen. Der bisherige Kreishauptmann Dr. Brandt wurde der erste Landrat von Geestemünde. Er hat dieses Amt bis zum Jahre 1891 bekleidet und ist alle Zeit tatkräftig für Geestemünde eingetreten, nicht nur als Landrat, sondern auch, als er später, zu höheren Würden aufgestiegen, als Abgeordneter im Preussischen Landtag saß. Sein Nachfolger im Landratsamt wurde Dr. Dyes, dem wiederum 1910 der jetzige Landrat Ge-



Georgstraße.



heimer Regierungsrat Rademacher folgte, dessen Amtstätigkeit für Seestemünde selbst allerdings 1913 mit dem Ausscheiden Seestemündes aus dem Landkreise ein Ende fand.

Gleichzeitig wogte nun der Kampf um die Zusammenlegung der Orte und die städtische Verfassung. Den stärksten Widerstand fanden diese Bestrebungen in Seestendorf. Die Macht der Tradition in diesem alten Dorfe, der an sich verständliche Wunsch, in der von alten Zeiten her ererbten Gemeinschaft für sich zu bleiben, erwiesen eine zähe Lebenskraft. Der alteingesessene Seestendorfer wollte nicht, daß der ihm liebgewordene Name seines Heimatortes von der Landkarte getilgt werde; denn es war selbstverständlich, daß die neue Gesamtgemeinde den weithin bekannten Namen des kleineren Ortes Seestemünde führen werde.

Als daher im Mai 1866 im Seestendorfer Gemeindeausschuß der Antrag gestellt wurde, den Namen Seestemünde auch auf Seestendorf auszudehnen, wurde er durch Uebergang zur Tagesordnung glatt abgelehnt. So war es klar, daß von der Gemeindevertretung nur Widerstand zu erwarten war. Deshalb sandten 92 Seestemünder und Seestendorfer Einwohner am 22. Oktober 1867, also kurz nach der preussischen Annexion, eine Petition nach Hannover, in der ausführlich dargelegt wurde, weshalb Seestemünde und Seestendorf zu einer Stadt vereinigt werden müßten.<sup>219)</sup> Die Unterzeichner waren zum größten Teil Kaufleute und Handwerker, darunter angesehene und führende Männer, wie die Schiffsbaumeister Schau und Oltmanns, der Großhändler und Reeder C. Heiligenstadt, der Eisengiehereibesitzer M. Uggelis, der Hotelbesitzer Siedenburg. An der Spitze der Petenten standen der Kaufmann Thörner, einer der ersten Anbauer von Seestemünde, und Schäfer aus Seestendorf. Die Antwort aus Hannover ließ auf sich warten, da von dort aus zunächst die Ansicht der Mittelbehörden eingeholt wurde. Im Zusammenhang damit stand eine gemeinsame Sitzung der Gemeindeausschüsse am 16. November, die Schönian, der auch unter preussischer Herrschaft sein Amt weiterführte, leitete. Hier wurden, was in der Petition nicht gesehen war, zwei Möglichkeiten klar

unterschieden. Für den Zusammenschluß zu einer Stadt stimmten von den Anwesenden nur zwei, dagegen trat eine erhebliche Mehrheit für die Zusammenlegung zu einer Gemeinde und die Errichtung eines Verwaltungsamtes in Oeestemünde ein. Es scheint hier der Einfluß Schönians bei den Oeestendorfer Vertretern am Werke gewesen zu sein; denn die Königliche Civil-Administration, anscheinend auf einer älteren Aeußerung des Oeestendorfer Gemeindeausschusses fußend, antwortete am 19. Dezember, die Vertretung Oeestendorfs habe sogar „gegen die an sich wünschenswerte Vereinigung beider Gemeinden“ Einsprache erhoben. Im übrigen wurde der Wunsch, eine Stadt zu werden, abgelehnt, aber die Civil-Administration erklärte sich „gern bereit, ferneren etwaigen Bestrebungen auf Vereinigung Oeestemündes und Oeestendorfs zu einer Landgemeinde jeden Vorschub zu leisten“.

Trotzdem hat es noch lange gedauert, bis die Vereinigung vollzogen wurde. Bei einem solchen Vorgang sind ja auch so manche schwierigen Fragen zuvor zu entscheiden. Die steuerliche Belastung der Orte war verschieden, verschieden auch die bisherigen kommunalen Einrichtungen und Betriebe, es mußte möglichst genau berechnet werden, was jeder der beiden Seile in die für ewige Zeiten geschlossene Ehe einbrächte, und wie teuer die neue, größere Verwaltung arbeiten, d. h. wie hoch sie den Bürger steuerlich belasten werde. Als schließlich in den achtziger Jahren die Frage spruchreif wurde, war es klar, daß von einer eigentlichen Landgemeinde nicht mehr die Rede sein könne. Der Referent in Hannover, der die Petition vom Oktober 1867 mit seinen recht skeptischen Randbemerkungen versah, hatte sich über die Schnelligkeit der Entwicklung doch getäuscht. In dem Verfassungsstatut vom 7. Februar 1889 — durch Gesetz vom 7. Mai 1888 war die Vereinigung beschlossen worden — war von Kreisfreiheit nicht die Rede, die hannoversche Städteordnung wurde noch nicht eingeführt, aber das neue Oeestemünde erhielt einen juristisch vorgebildeten Bürgermeister, einen Magistrat und ein Bürgervorsteherkollegium. Die Bürgervorsteher wurden in acht nach den Steuersätzen abgestuften Klassen ge-

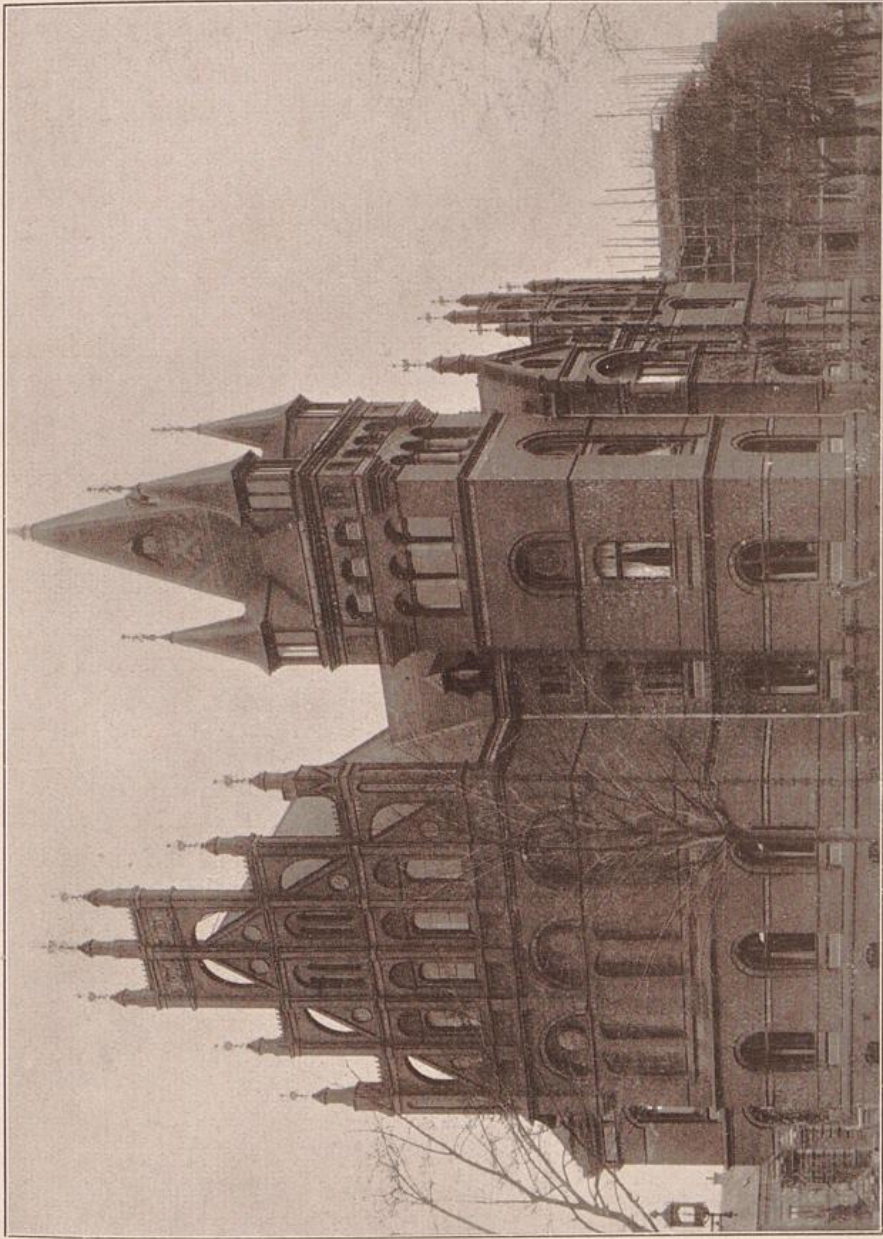
wählt. Bei der ersten Wahl traten zum letzten Male die nun vereinigten Orte auseinander, indem in jeder Klasse in jedem Ortsteil je ein Bürgervorsteher gewählt wurde. Später wurde das allzu verwickelte Achtklassenwahlssystem zum Dreiklassensystem, und an Stelle der 16 Bürgervorsteher wurden nur noch 15 gewählt.

Am 1. April 1889 trat das Gesetz in Kraft. Die Gemeindevorsteher der beiden Orte, Heinrich Rabien und August Lenthe, traten zurück. Rabien war 1876 Beigeordneter des Gemeindevorstandes, 1880 Gemeindevorsteher von Seestemünde geworden als Nachfolger Ludwigs, der damals wegen Krankheit zurücktreten mußte. Lenthe hatte sein Amt vierzehn Jahre lang als Nachfolger Dählmanns innegehabt. Jetzt traten beide in den Magistrat ein, dessen Leitung am 3. Juni der einstimmig gewählte Syndikus Blehmann aus Göttingen als Bürgermeister übernahm. In den Magistrat traten außer Rabien und Lenthe der um die Entwicklung des Seestemünder Fischhandels sehr verdiente Wilhelm Bade aus Seestemünde und Arnold Schmidt aus Seestendorf, so daß auch die vier Senatoren je zur Hälfte Seestemünde und Seestendorf angehörten.

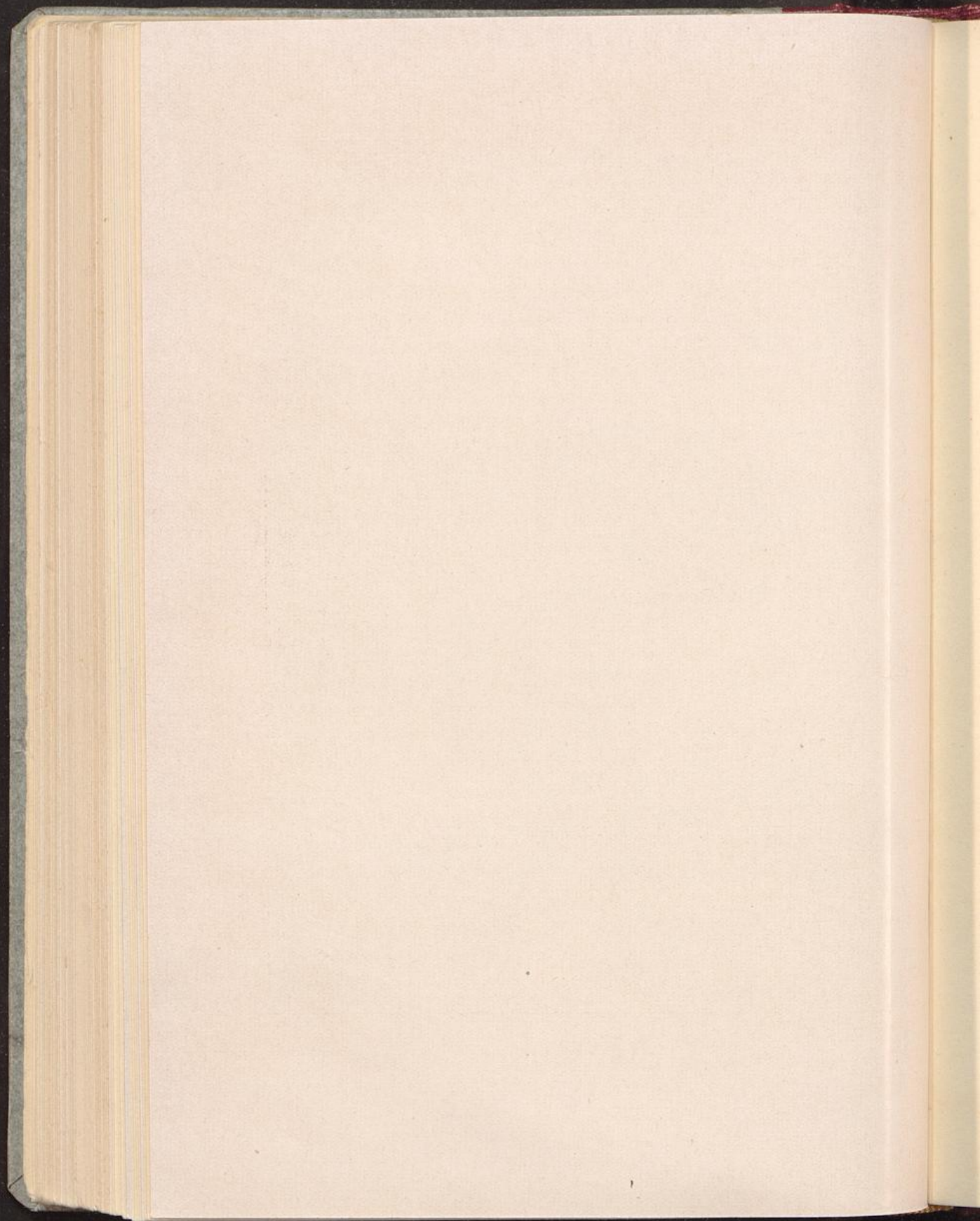
Als Rathaus diente zunächst das Haus Georgstraße 77, bisher die Arbeitsstätte der Seestendorfer Gemeindeverwaltung. Natürlich konnte es sich dabei nur um eine vorläufige Lösung handeln. Schon 1891 begann der Bau des neuen Rathauses an der Bahnhofsallee, 1892 war es im Rohbau vollendet. Im folgenden Jahre aber mußte der Bau unterbrochen werden, da einzelne Teile des Gebäudes zu sacken begannen. Ist ohnehin schon das Baugelände in den größtenteils auf Marschboden liegenden Unterweserorten ungünstig, so war man hier, wo einst der alte Seestearm geflossen war, auf besonders schwierigen Grund und Boden geraten. Doch konnten die Schwierigkeiten behoben werden. Im Spätsommer 1894 war der Bau fertig, und die städtische Verwaltung konnte einziehen. Der Bau des Rathauses wie der manch anderen öffentlichen Gebäudes fällt in eine Zeit, in der der Baukunst die Erkenntnis fehlte, daß jeder echte Stil aus seiner Zeit als eine gleichsam notwendige Erscheinung, als eine nur eben zu

seiner Zeit mögliche Aeußerung menschlichen Geistes und Willens, als ein Bekenntnis seines Wesens erwachsen, daß es daher fast unmöglich sei, in diesem oder jenem Stil dieser oder jener Epoche heute etwas künstlerisch wirklich Befriedigendes zu bauen. Die große Kirche in Bremerhaven ist ein künstlerisch wertvoller Bau, weil ein wirklicher Künstler ihn geschaffen hat, nicht weil dieser, wie jeder befangen in den Anschauungen seiner Zeit, sondern obwohl er „gotisch“ gebaut hat. Das Oestemünder Rathaus aber in seinem etwas wirren und zweckfremden Prunk, dem doch der Adel seiner Geschwister aus älteren Zeiten fehlt, paßt nicht zum Bilde einer jungen, aufstrebenden, allmählich zu wirtschaftlicher Blüte sich emporringenden Stadt. Doch soll dabei nicht verkannt werden, daß dieser Bau trotzdem ein stolzes Zeichen frischen Wagemutes und opferfreudiger Liebe zur Heimatstadt ist. Der große Sitzungssaal erhielt zwei Jahre später seinen besonderen Schmuck durch die farbigen Fenster, die von den Senatoren Bade und Schmidt und der Firma F. C. Secklenborg gestiftet wurden.

Der Kampf um die weitere Verselbständigung der Stadt hat nicht lange geruht. Kein Ort konnte nach dem Gesetz aus dem Verband seines Landkreises ausscheiden, bevor seine Einwohnerzahl nicht auf 25 000 gestiegen war. Unmittelbar nach der Vereinigung mit Oestendorf zählte Oestemünde 15 426 Einwohner, 1900 wurden die 20 000 eben überschritten, Anfang 1908 waren es 25 080. Im Jahre 1908 war also diese Vorbedingung erfüllt, aber weder Oestemündes Antrag noch der gleichzeitig eingereichte Antrag Lehes, das mehr als 35 000 Einwohner hatte, fanden beim Minister Gehör. Er lehnte in einem Schreiben vom 10. Oktober 1908 beide Anträge ab, da er „die gewünschte Verfassungsänderung weder als im Interesse der ferneren günstigen Entwicklung der Gemeinde notwendig noch als dringlich anerkennen“ konnte.<sup>220)</sup> Trotz dieser Ablehnung, die nicht einmal eine freundliche Vertröstung auf künftige Zeiten enthielt, ist schon vier Jahre später das Ziel erreicht worden. Im Herbst 1912 genehmigte der König den Uebergang zur städtischen Verfassung im Sinne der Städteordnung. Darauf fanden die Wahlen zu den städtischen Kollegien statt, am



Rathaus in Geseesmünde.



6. Januar 1913 führte der Regierungspräsident Grafhoff den neuen Magistrat ein, und am 1. April schied Oeestemünde aus dem Landkreise aus, um hinfort den Stadtkreis Oeestemünde zu bilden. Die Leitung der Stadt hatte Bürgermeister Klusmann in Händen, nachdem Blehmann 1899 zum Schahrat in Hannover ernannt worden war. Im Jahre 1917 trat an Klusmanns Stelle der bisherige Syndikus von Bremerhaven Dr. Delius, der am 1. November 1918 ernannt, bis zum Aufgehen Oeestemündes in Wesermünde an der Spitze der Stadtverwaltung gestanden hat, um sie dann als Oberbürgermeister von Wesermünde weiterzuführen.

Während dieser Zeit hatte sich auch die Zahl der staatlichen Behörden vermehrt. Handel und Schifffahrt hatten die Verlegung des Amtssitzes nach Oeestemünde oder die Schaffung eines eigenen Verwaltungsbezirks wünschenswert erscheinen lassen, das wirtschaftliche Aufblühen und die steigende Einwohnerzahl ließen gleichzeitig den Wunsch immer dringender werden, daß Oeestemünde auch ein eigenes Amtsgericht bekäme. Schon am 19. April 1865 trat das Amtsgericht in Oeestemünde in Tätigkeit, in demselben Hause Bülowstraße 63, in dem das Amtslokal des Amtes Lehe zunächst eingerichtet worden war. Schon nach fünf Jahren genügten hier die Räume nicht mehr, es wurde ein eigenes Amtsgericht mit Gefängnis an Borries-, Schönian- und Kanalstraße errichtet. Ein eigenes Handelsgericht hat Oeestemünde trotz aller Bemühungen nicht bekommen.<sup>221)</sup> An der Spitze der Polizeiverwaltung hatte zunächst der Amtmann von Lehe gestanden, 1857 hatte Oeestemünde wenigstens eine eigene Sektion bekommen, die den südlich der Oeeste gelegenen Teil des Amtes Lehe umfaßte. Im Herbst 1864 wurde die Polizeimannschaft vermehrt, vor allem weil im Winter 1864 auf 1865 mehrere österreichische Kriegsschiffe, die Fregatten „Kadetz“, „Schwarzenberg“, „Erzherzog Friedrich“, die Panzerfregatte „Kaiser Max“ und zwei kleinere Schiffe, in Bremerhaven, auf der Reede und im Hafen überwinterten. Ein Teil der Matrosen wurde im Marinehospital, also dem späteren Gerichtsgebäude, einquartiert. Es läßt sich denken, welch rege Geselligkeit die

zahlreichen Offiziere in Bremerhaven und Geestemünde erwecken halfen, welche Gefahren aber auch die Anwesenheit von mehreren hundert Seesoldaten für die öffentliche Ordnung und Sicherheit mit sich brachte. Es handelte sich um die bewaffnete Macht eines befreundeten Staates, man hoffte sogar, daß Geestemünde eine Station für die österreichische Flotte werden könne. So mußte schon aus politischen Gründen nach Möglichkeit dafür gesorgt werden, daß keine schwereren Zwischenfälle vorkamen. Dazu die zum Teil rohen Arbeitermassen und das zahlreiche Gesindel, das damals anscheinend auch in ruhigen Zeiten zur Vorsicht zwang.<sup>222)</sup>

Das Postamt, das seit 1863 im Bahnhofsgebäude untergebracht war, mußte dieses schon vor dem Zollamt verlassen, da die dortigen Räume völlig unzulänglich waren. Ende der neunziger Jahre bezog es das noch heute benutzte eigene Gebäude in der Bahnhofsallee.

Es würde zu weit führen, alle staatlichen oder städtischen Behörden und Ämter aufzuzählen, die Geestemünde im Laufe der Jahre erhalten hat; denn im allgemeinen handelt es sich dabei um die auch für andere Städte typische Entwicklung. Als etwas Besonderes mögen nur die militärischen Verwaltungsstellen der Fortifikation, des Minen- und Artilleriedepots genannt werden.

Wir hörten, daß die Einwohnerzahl von Geestemünde im Jahre 1908 die Zahl 25 000 überschritt. Die Einwohnerschaft der Unterweserorte ist sehr ungleichmäßig gewachsen.

Im allgemeinen hat Bremerhaven am langsamsten, Lehe am schnellsten zugenommen. Bekanntlich aber wäre es sehr irrtümlich, daraus auf ein besonders schnelles wirtschaftliches Emporblühen Lehes und eine langsame Entwicklung Bremerhavens zu schließen. Bremerhaven hatte nicht den genügenden Raum für die dort beschäftigten Arbeitermassen, außerdem war dort die steuerliche Belastung für die ärmeren Klassen zeitweise verhältnismäßig höher.<sup>224)</sup> So ist es gekommen, daß Lehe die Arbeitertownstadt für Bremerhaven wurde. Geestemündes Einwohnerzahl wuchs langsamer als die Lehes, dafür aber hatte es nicht die schweren Lasten, vor

allem die Schullasten für eine Arbeiterbevölkerung zu tragen, deren Arbeitgeber ihre Steuern einer anderen Stadtgemeinde zahlten. Selbstverständlich gehörte schon früh ein hoher Prozentsatz der Bevölkerung Geestemündes und Geestendorfs dem Arbeiterstande an, aber die Unternehmungen, die diese Arbeiter beschäftigten, zahlten auch den beiden Orten ihre Steuern. 1858 hatte Geestemünde rund 1500, Geestendorf rund 3300, beide Orte zusammen also etwa 4800 Einwohner.<sup>226)</sup> Das weitere Anwachsen in den folgenden Jahrzehnten mag eine Uebersicht zeigen:

Jahr	Geestemünde	Geestendorf	zusammen	Bemerkungen
1863	1 682	4 468	6 150	Hafenbau nach der preußischen Annexion
1867	2 630	5 281	7 911	
1880	4 161	8 372	12 533	
1885	4 796	ca. 9 500	ca. 14 300	nach der Vereinigung
1890	—	—	15 452	
1895	—	—	17 399	
1900	—	—	20 087	
1908	—	—	25 080	

Die Zahl der Wohnhäuser stieg langsamer als die Zahl der Einwohner. 1848 kamen nur 9,7 Einwohner auf ein Haus, 1863 bereits 14,5, 1885 14,8. Die Zahlen für Geestendorf sind etwas geringer als die für Geestemünde. Im Jahre 1900 kamen 16,1 Einwohner auf ein Wohnhaus. Konfessionell überragte natürlich immer das evangelische Bekenntnis alle anderen bei weitem. Der jüdische Bevölkerungsteil ist größer als im Durchschnitt des Reiches. Das hängt wohl auch damit zusammen, daß die Juden in Bremen starken Beschränkungen unterworfen waren.

Die starke Vermehrung der Bevölkerung machte umfassende Bauplanarbeiten notwendig.<sup>227)</sup> Die damit betrauten Ausschüsse — die Kommission, auf deren Arbeiten der Bauplan von 1859 beruhte, bestand aus Schönian, Buchholz, Dinflage, dem Agenten Köper, Chte-

mann und den beiden Ortsvorstehern Lohse aus Seestemünde und Gehrfen aus Seestendorf — waren vor die außerordentlich schwierige Aufgabe gestellt, Baupläne aufstellen zu müssen, ohne bei der beispiellos schnellen Entwicklung einen der maßgebenden Umstände, nämlich den Weg und das Tempo dieser Entwicklung, zu kennen. So lag dem Bauplan von 1859 der Gedanke zugrunde, „daß eine Wasser Verbindung mit dem Hafen durch Canäle hergestellt und daß die Bebauung und die Anlegung der Straßen mit den Canalrichtungen in Einklang gebracht werden“ müsse.<sup>228</sup>) Dementsprechend sah dieser Bauplan ein Netz von Straßen vor, die, soweit die Kanäle es gestatteten, sich rechtwinklig kreuzten. Die Entwicklung aber ging einen anderen Weg, als ihn die hannoversche Regierung vorgesehen hatte, und zwar in mehrfacher Hinsicht. Das Kanalsystem wurde nicht weiter ausgebaut, als es zu Anfang geschehen war, die Schifffahrt trat mehr und mehr zurück, im Süden entstand durch den Bau des Fischereihafens ein Wirtschaftszentrum, das in baulicher Hinsicht nicht nur das nahe Wulsdorf, sondern auch Seestemünde beeinflusste. Die Seestefaje verlor nun nach dem Verlust des Schifffahrtbetriebes auch noch die Fischerei bis auf unbedeutende Reste. Die Verlegung der Bahn und des Personenbahnhofs nahm Altgeestemünde auch noch den Verkehr von Bremerhaven zum Bahnhof und die günstige Lage am Bahnhof selbst. So kam es, daß Altgeestemünde, von dem alles Leben ausgegangen war, mehr und mehr zum stillen Winkel wurde.

Von der Umstellung Seestemündes von der Seeschifffahrt zur Hochseefischerei haben wir bereits gehört. Wie sich die Zustände auf dem Bahnhof entwickelt hatten, berichtete der Abgeordnete Dr. Brandt, der ehemalige Landrat von Seestemünde, vor dem Preussischen Abgeordnetenhaus am 3. März 1904: „Der Seestemünder Bahnhof ist ein ehrwürdiges Gebäude aus alter Zeit; er wurde errichtet, als die Bahn von Bremen nach Seestemünde gebaut wurde, also etwa vor 42 Jahren. So ist er geblieben, und seine Erbauer haben sicherlich nicht geahnt, daß sich auf ihm jemals ein Jahresverkehr von 320 000 Personen abquälen würde. Der Bahnhof . . . genügt in keiner Weise

den Anforderungen des Verkehrs. Keine Stadt in Deutschland mit 72 000 Einwohnern hat ein solches Monstrum von Bahnhof aufzuweisen. Meine Herren, wenn Sie diesen Bahnhof mal sähen und die Verbindungsbahn nach Bremerhaven, die mitten hindurchführt, zahlreiche Straßenzüge abschneidet und den ganzen Güterverkehr zwischen Bremerhaven und dem Inlande, auch den ganzen Lokalverkehr zwischen Geestemünde, Cuxhaven und Bederkesa mit etwa 50—60 mehr oder minder langen Zügen täglich vermittelt, dann würden Sie sagen: Ja, die Geestemünder sind wirklich sehr geduldige Untertanen.“<sup>229)</sup>

Diese monströsen Zustände herrschten schon in den neunziger Jahren. Eine durchgreifende Aenderung war notwendig.

Im Jahre 1890 begannen die Verhandlungen. Die Eisenbahnverwaltung erwog den Plan, zwischen Schulstraße und Leher Chaussee einen neuen Bahnhof zu errichten. Sofort machte Bürgermeister Bleßmann als Wortführer des Magistrats aufs schärfste Front dagegen und fand dabei die Unterstützung des Landratsamtes. Hier gerade sah er die einzige Möglichkeit für Geestemünde, sich weiter auszudehnen. Sollte hier der Bahnhof gebaut werden, so bleibe ein zu kleines Baugebiet übrig, die Entwicklung des Ortes werde aufs schwerste gehemmt sein. Außerdem mußte die Verbindungsbahn dann sämtliche Personenzüge aufnehmen, also in der That ein schlimmes Verkehrshindernis für Geestemünde werden, da die Bahn die sie kreuzenden Straßen im Niveau schnitt. Von einer Höherlegung der Bahn war nicht die Rede, sie wäre auch ohne schlimmste Entstellung des Straßenbildes und ohne Entwertung ganzer Häuserzeilen nicht möglich gewesen. Schon die jetzt bestehende Verbindungsbahn mit dem weit geringeren Verkehr war für das zoll- und kommunalpolitisch einheitliche Geestemünde recht lästig. Bleßmann wünschte statt dessen den Bau des Bahnhofes etwa dort, wo die verlängerte Ludwigsstraße die Leher Chaussee traf. Dieser Platz erschien ihm vorteilhaft, weil das Gelände zum Theil schon dem Eisenbahn- und Domänenfiskus gehöre, von den drei Orten aus leicht erreichbar sei — Bremerhaven war anderer Ansicht — und an der Leher

Chaussee liege. Außerdem könne auf diese Weise die Verbindungsbahn verlegt werden.

Das Vorgehen des Magistrats hatte nicht sofort Erfolg. Noch 1894 hielt der Kreisbauinspektor Moormann die Anlage des Bahnhofes in der Nähe von Wählacker und Seesthelle für bestimmt. Es tauchten hier also wieder Pläne auf, deren Durchführung schon in den vierziger Jahren als höchstwahrscheinlich angesehen waren.<sup>230)</sup> Moormann legte im Zusammenhang damit am 16. Februar 1894 dem Regierungspräsidenten zu Stade einen Bauplan vor, der in gewisser Weise heute wieder aufgenommen worden ist. Es handelte sich um die Erschließung des Gebietes zwischen Seestemünde und Lehe. Moormann schlug vor, „von der Rickmersschen Werft aus mittels eines Durchstiches in kurzem Bogen die große Schleife, welche die Seeeste von dort bis zu den Anlegeplätzen in der Nähe der Hafenstraße zu Lehe bildet, abzuschneiden“. Dann werde das etwa 50 ha große Gebiet zwischen Seeeste und Leher Chaussee ein vorzügliches Baugelände für Seestemünde bilden. Dieser Vorschlag hätte allerdings einen schweren Mangel, unter dem die Unterweserstädte heute noch leiden, beseitigt, nämlich die allzu große Längenausdehnung; es wäre dadurch eine unmittelbare städtebauliche Verbindung mit Lehe hergestellt worden. Verhandlungen über den Moormannschen Plan zwischen den beiden beteiligten Landräten, Vertretern der Gemeinden, Baurat Höbel und Moormann haben zwar stattgefunden, aber mehr und mehr trat doch der Blehmannsche Vorschlag in den Vordergrund, nicht ohne die Bauplanarbeiten zu beeinflussen.

Im Mai 1891 bereits hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektion in Hannover mit der „Anfertigung eines Entwurfs für die Umgestaltung der Bahn und die Bahnhofsanlagen bei Seestemünde“ beauftragt. Aber erst 1904 rückten die Dinge der Vollendung näher. Der von Seestemünde geäußerte Wunsch vom Jahre 1890 war mit geringfügigen Aenderungen von der Eisenbahnverwaltung angenommen worden. Die Bahnlinie sollte verlegt und der Bahnhof im Zuge der alten Leher Chaussee zwischen der verlängerten Bucht-

und Ludwigstraße angelegt werden. Der alte Seestemünder Bahnhof wurde unter dem Namen Seestemünde-Ost zum Güter- und Hafensbahnhof bestimmt. Erklärlicherweise war Bremerhaven mit diesen Plänen nicht einverstanden. Es wünschte den Bahnhof näher zu sich heran, oder wenigstens, als es einsah, daß das doch nicht zu erreichen sei, an einen Punkt gegenüber der verlängerten Ludwigstraße. Dieser Wunsch wurde nicht erfüllt, nur das eine wurde erreicht, daß der neue Bahnhof die amtliche Bezeichnung Seestemünde-Bremerhaven erhielt. Das war wirklich notwendig, denn es war für Bremerhaven in der Tat unerträglich, daß es bisher im Kursbuch keine Stätte gefunden hatte, abgesehen von der Vlooydhalle, die lediglich den Anschluß an den Seeverkehr vermittelte.

Der neue Bahnhof brachte es mit sich, daß die Bahnlinie von Wulsdorf an umgelegt wurde, wobei aber natürlich dafür gesorgt wurde, daß der alte Bahnhof Anschluß behielt. Die Verbindungsbahn nach Bremerhaven führte künftig über den neuen Bahnhof Lehe und den Verschiebebahnhof Speckenbüttel in weitem Bogen um das von Preußen 1905 an Bremen abgetretene und für künftige Hafengebauten bestimmte Gebiet herum zur Vlooydhalle und zu den Bremerhavener Häfen. Die alte Bahnstrecke blieb allerdings bestehen, aber lediglich als Industriebahn für Secklenborg und die Norddeutsche Werft. Fortan bildete sie daher nur noch ein geringes Verkehrshindernis. Die neue Bahnlinie, die außerhalb des bebauten Gebietes verlief, wurde auf einem Damm angelegt, damit bei künftiger weiterer Ausdehnung der Stadt nicht wiederum Kreuzungen im Straßenniveau den Verkehr hemmen könnten. Auffällig mochte es zunächst erscheinen, daß der Bahnhof tatsächlich außerhalb der Stadt angelegt wurde, aber die Erfahrung hat gelehrt, daß trotz des Krieges heute die Stadt den Bahnhof erreicht, ja in einigen Stellen sich jenseits der Bahnlinie auszudehnen begonnen hat. Selbstverständlich ist die weite Entfernung von Bremerhaven für diese Stadt ungünstig, aber bis zu einem gewissen Grade wird doch dieser Nachteil ausgeglichen, je mehr mit der Ausdehnung der Städte die binnenstädtischen Verkehrsmittel ausgebaut werden.

Fassen wir das heutige Wesermünde-Bremerhaven als eine Einheit auf, so ist es doch wohl als ein Glück anzusehen, daß der Bahnhof nicht in die Nähe der Seeferse gelegt und damit der Stadtkörper durch einen Bahnstrang zerrissen ist, dessen künftige weitere Ausgestaltung wir nicht im voraus wissen können. Daß Seeferse das nicht wünschte, war nur selbstverständlich.

Noch gerade vor Kriegsbeginn wurde das Werk vollendet, am 1. Juli 1914 lief der erste fahrplanmäßige Zug in den Bahnhof Seeferse-Bremerhaven ein, ohne daß eine Feierlichkeit dabei stattfand. Zwar ist heute die Stadt an den Bahnhof herangewachsen, aber noch immer wirken die Straßenanlagen vor und zu Seiten des Bahnhofs wie ein zu weit geschnittenes Gewand. Der Krieg hat den Ausbau nicht so schnell vonstatten gehen lassen, wie es in den Jahren vor 1914 anzunehmen war. Damals bewegte eine wichtige Frage zahlreiche Gemüter, die Frage: Wie soll der Bauplan in Einklang gebracht werden mit den Anforderungen, die die veränderte Lage des Bahnhofs an den Verkehr stellt? Die Georgstraße lag vom Bahnhof entfernt, die Karlstraße (heute Raabestraße), die unmittelbar auf den Bahnhof zu lief, war nicht zu brauchen, selbst wenn sie bis zum Bahnhof durchgeführt wurde, weil sie sich in der engen Nelkenstraße festlief. Der Gedanke, sie unter Veränderung des schon bebauten Gebietes bis zur Georgstraße durchzuführen, war völlig verfehlt, nicht nur wegen der damit verbundenen Kosten, sondern auch weil unmittelbar südlich von ihr die Buchstraße diese Verbindung herstellte. Leider aber war diese Straße so eng, daß die Straßenbahn nur eingleisig hindurchgeführt werden konnte, für das andere Gleis mußte die Keilstraße (heute Grasshoffstraße) dienen. Der Verbindung mit Alt-Seeferse dienten die Lutherstraße und Leherstraße und die Verlängerung der Ludwigstraße, der Hohenzollernring. Dieser verband zugleich Bremerhaven mit dem Bahnhof. Der Name Hohenzollernring sagt schon, daß der Bauplan das System rechtwinkelig sich kreuzender Straßen verlassen hatte. Das hatte nicht nur den ästhetischen Wert, daß die Nüchternheit des bislang befolgten Systems eine erfreuliche Belebung erfuhr, sondern war

auch aus Gründen der Zweckmäßigkeit hier das Gegebene, da dadurch die Entfernung bis Bremerhaven wenigstens um ein geringes verkürzt wurde. Auf der Südseite des dem Bahnhof vorgelagerten Kaiser-Wilhelm-Plazes setzte er sich als Deutscher Ring bis zum Eingang der Mühlenstraße fort und bildete so den Zugang zu dem südlichen Teil von Geestemünde und damit zum Fischereihafen und nach Wulsdorf. Für den Verkehr allerdings wurden Bucht- und Keilstraße wichtiger, da dort die Straßenbahn fuhr. Der Straßenzug Hohenzollernring, Kaiser-Wilhelm-Platz, Deutscher Ring ist auch der erste in Geestemünde, der einen repräsentativen, ich möchte sagen großstädtischen Zug zeigt oder doch darauf angelegt ist. Der Hohenzollernring mit seinem breiten Grünstreifen zwischen den Fahrbahnen kann sehr wohl die schönste Straße Geestemündes, er könnte, wie er es zum Teil schon ist, die Straße der öffentlichen Gebäude werden. Denn daß er einmal so zum toten Winkel wird, wie die Bahnhofsallee (jetzt Am Rathaus), ist nicht anzunehmen. Der Kaiser-Wilhelm-Platz selbst ist bisher noch nicht bebaut. Von vornherein war vorgesehen, daß sich dort Gasthäuser und andere große Gebäude erheben sollten, die vereint mit dem vornehm schlichten Bau des neuen Bahnhofs und sorgsam gepflegten Grünanlagen des Plazes selbst einen gleichsam festlichen Empfangsraum bilden sollten. Dieses Ziel kann sicherlich noch erreicht werden, es kann ein Platz von der geschlossenen Raumwirkung werden, wie sie etwa der Ernst-August-Platz vor dem Bahnhof in Hannover zeigt. Vorerst aber muß der in Geestemünde ankommende Reisende sich noch mit der Hoffnung auf die Zukunft begnügen. Der wenig schöne Blick auf die Hinterseite der Schillerstraße beginnt zwar allmählich zu schwinden, aber die Bautätigkeit ist immer noch viel stärkeren Hemmungen ausgesetzt, als es 1914 je zu vermuten war.

So bestand Geestemünde vor dem Kriege vorwiegend aus Straßen, die in einer Zeit entstanden waren, da man entweder kahle Ausbauten ohne jeden Sinn für die Bedeutung wohlabgemessener Verhältnisse der einzelnen Teile eines Bauwerks zueinander, noch zwischen den Bauten selbst und für ihre Stellung im Straßenbilde hatte, oder aber

— was fast noch schlimmer war — durch unharmonische, rein äußerliche Zugabe von Schmuckwerk einen künstlerisch wertvollen Bau erzielen zu können glaubte. Schon bald nach 1900 begann sich die Baukunst von der Herrschaft überkommener Stile zu lösen; als ein Beispiel dafür mag der Bau des Realgymnasiums am Hohenzollernring dienen. Der Wohnhausbau aber, betrieben vom Bauunternehmer und Maurermeister, blieb noch länger an dem alten Schema haften. So sind Bilder von der trostlosen Oede etwa des Neumarktes entstanden, demgegenüber der Seestemünder Altmarkt, von gewissen Schönheitsfehlern abgesehen, in der ehrlichen Schlichtheit seiner kleinen Bürgerhäuser wohlthuend wirkt.

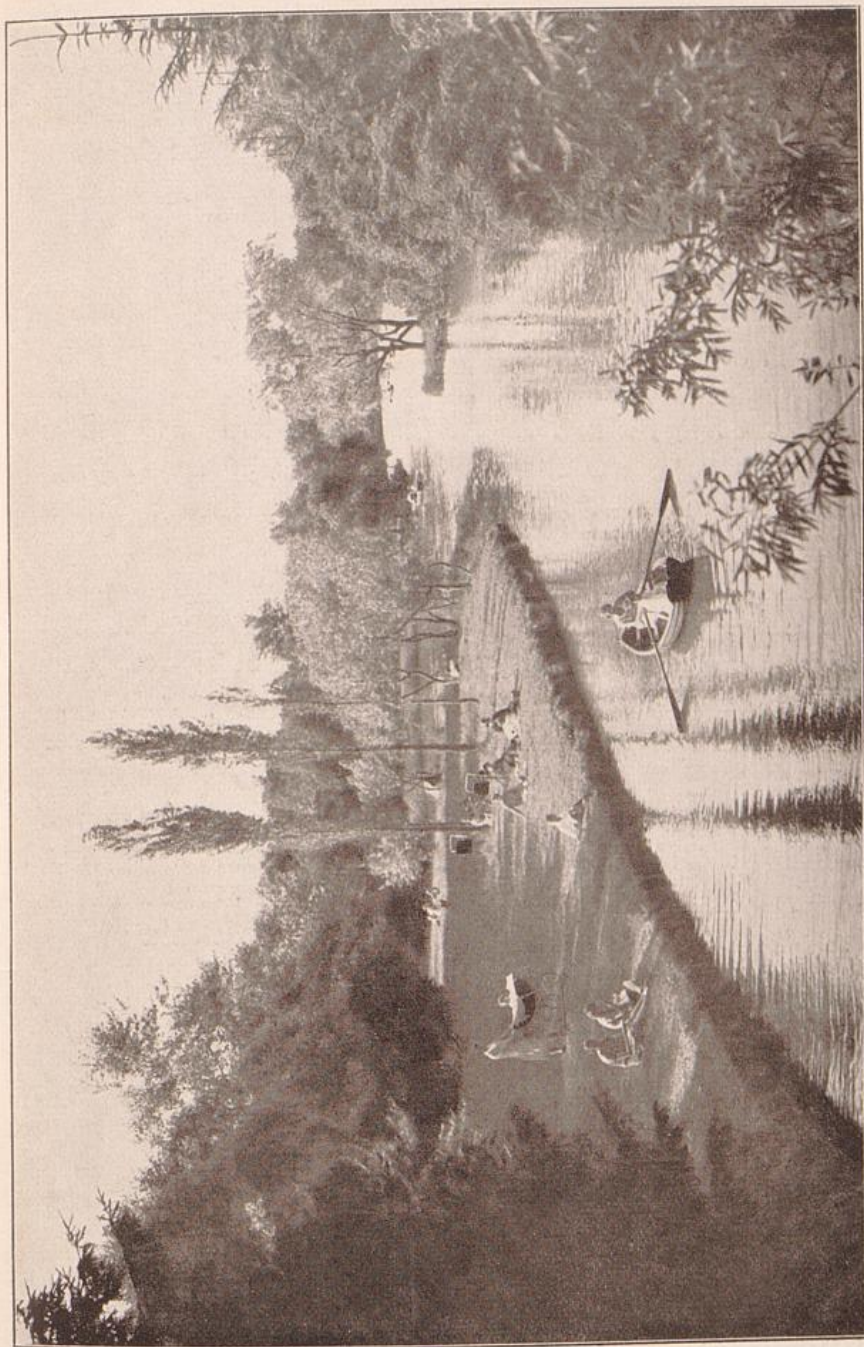
Suchen wir das Bild Seestemündes, wie es sich 1914 darbot, mit einem Blick zu umfassen, so können wir etwas scheinbar Merkwürdiges feststellen. Das Stadtbild hat keine klare Achse, wie etwa das benachbarte Bremerhaven, auch kein klares Achsenkreuz, wie etwa Bremen, wo wir das Rathaus, den Schütting mit der Handelskammer, die beiden Börsen, die größten Ladengeschäfte, die Banken, den Saalbau der Union, zwei große Kirchen und — in nächster Nähe des Achsenkreuzes — das Lloydgebäude auf engstem Raum zusammengedrängt, Bahnhof und Weserbrücke an der einen Achse finden, sondern in Seestemünde ist die Georgstraße zwar die Hauptgeschäftsstraße, sie führt unmittelbar hinaus zum Fischereihafen und nach Wulsdorf, auf der anderen Seite aber entweder parallel zur Industriebahn mit einem nicht unerheblichen Umweg nach Bremerhaven, oder aber in sehr lästig gewundenem Umweg über die gelegentlich geschlossene Drehbrücke nach dem Kern von Altgeestemünde. Rathaus und Post liegen zwar der Georgstraße nahe, aber doch in einer Straße, die für den größeren Verkehr nur noch geringe Bedeutung hat. An dem stillen Marktplatz befindet sich das erste Hotel der Stadt; der Neumarkt allerdings liegt zwischen wichtigen Straßen, wird aber von der Hauptstraße nicht berührt. Der Bahnhof schließlich ist zwar durch die Straßenbahn in den Verkehr einbezogen, liegt aber im übrigen außerhalb der sonstigen Verkehrsverbindungen. Dazu kommt, daß der Querkanal ohne jede Ueber-

gangsmöglichkeit wie ein Riegel das alte Oeestemünde von dem nördlich der Leherstraße und Lutherstraße liegende Gebiet, das zum Teil der Industrie und dem Handel, besonders dem Holzhandel, dient, völlig abschneidet, und daß auch der Hauptkanal mit seiner Drehbrücke ein Hindernis darstellt. Da diese nicht in der Verlängerung der Georgstraße liegt, so ist der Kanal vor allem in früheren Jahren bei der mangelhaften Straßenbeleuchtung schon manchem Menschen verhängnisvoll geworden. Diese Vielgestaltigkeit des Stadtplans ist scheinbar merkwürdig, weil es sich doch um eine in verhältnismäßig kurzer Zeit planmäßig neuerbaute Stadt handelt, aber eben nur scheinbar. Denn einerseits ist in diesen neuen Ort das alte Oeestendorf mit seinen wenigen, aber nicht mehr ganz willkürlich zu verändernden Straßenzügen einbezogen worden, andererseits hat Oeestemünde den Kurs seiner Entwicklung einmal entscheidend geändert, was eine Verschiebung des Schwerpunktes vom Handelshafen fort zur Folge hatte, und schließlich war in den fünfziger Jahren auch für den Einsichtigsten nicht vorauszu sehen, welche gewaltigen Möglichkeiten sich verwirklichen würden. Daher war es gekommen, daß dem alten Oeestemünde das Kleid so bald zu eng geworden war, und daher mag es auch gekommen sein, daß vor allem in der Gegend des neuen Bahnhofs heute das Kleid zu weit geschnitten erscheint; denn umgekehrt wie in den fünfziger Jahren konnte 1914 niemand damit rechnen, daß ein so tiefer Einschnitt in der Entwicklung unmittelbar bevorstand, wie es der Fall war.

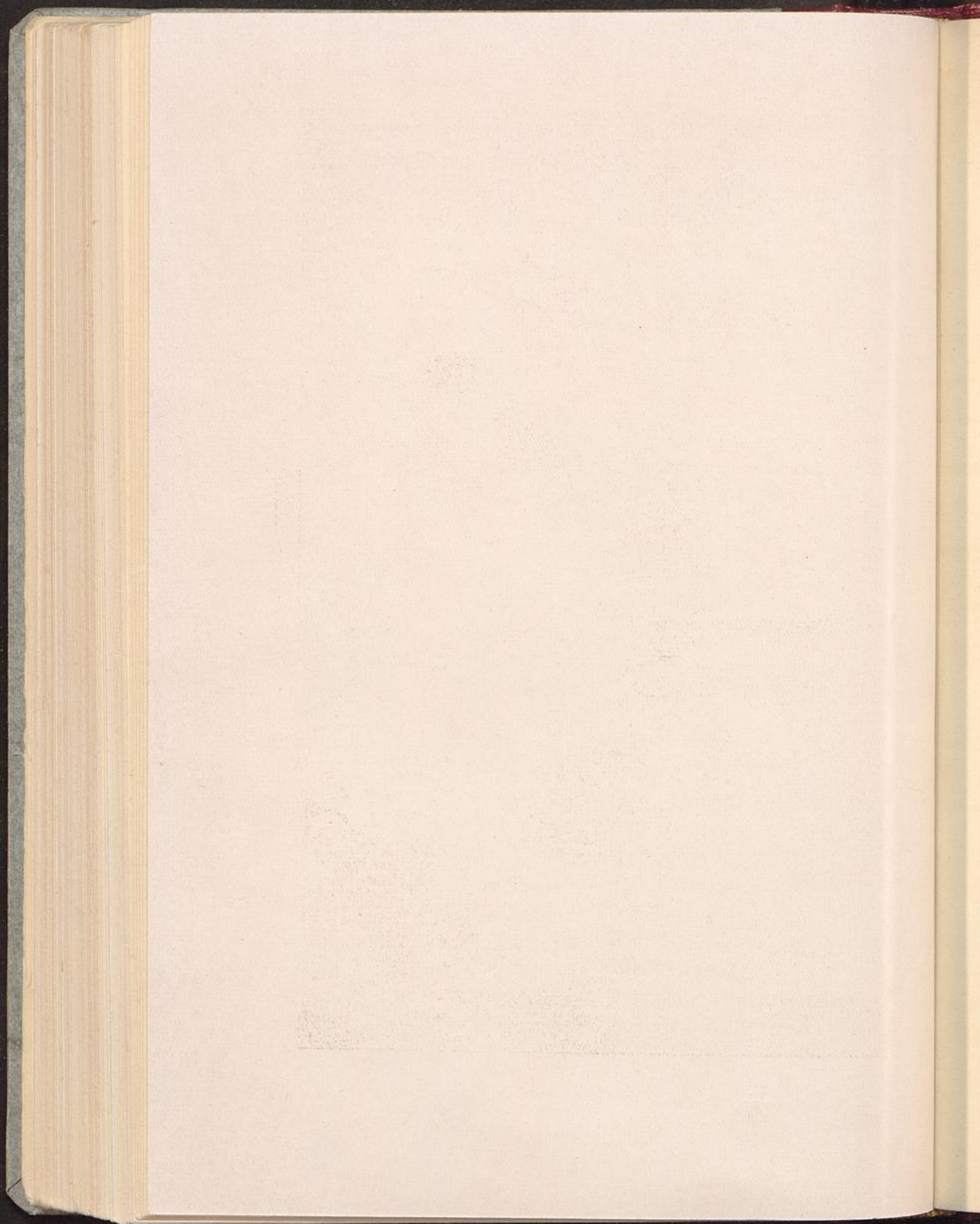
Das Straßenbild Oeestemündes gewährt dem Auge, das Schönheit sucht, nur wenig Befriedigung. Zu den dringenden Aufgaben der Stadt gehörte die Besserung des zum Teil schlimmen Zustandes, in dem die Straßen sich befanden.<sup>231)</sup> Die Straßenbefestigung in Oeestendorf und Oeestemünde hatte dem schnellen Tempo der Entwicklung nicht recht zu folgen vermocht. Immer wieder wurde bewegliche Klage darob erhoben. In den sechziger Jahren waren die Straßen in den beiden Orten bei Regengüssen unergründlich, der Oeestemünder Markt bei nassem Wetter „eine einzige Schlamm-, Pfützen- und Wasserlache“, bei trockener Witterung eine „Sandwüste“. Den Ortsbehörden wurde

die Schuld daran aufgebürdet, ja es wurde „rühmend anerkannt . . . , daß seitens der Ortsbehörde Alles aufgeboten wird, diesen Zustand zu erhalten. Der Gemeindevorstand,“ hieß es, „möge doch den Markt umpflügen und Roggen darauf säen, der Ertrag mehrerer Ernten werde gewiß genügen, den Zustand zu bessern“. <sup>232)</sup> Ein andermal taucht die Vermutung auf, die Straßenreinigungskommission sehe „nach einer eigenen Naturgeschichte die Bewohner und Besucher der hiesigen Gegend für Sumpf- und Wattvögel“ an. <sup>233)</sup> So mußte mit erheblichen Kosten und in allmählichem Fortschreiten die Straßenpflasterung hergestellt oder erneuert werden. Die Ungunst des Bodens machte auch hierbei bedeutende Schwierigkeiten. Gründlich allerdings konnte der mangelhafte Zustand der Straßen erst seit 1902 gebessert werden, nachdem die Vollendung der Kanalisation die Bereitstellung der notwendigen Geldmittel ermöglicht hatte.

Auch die nähere Umgebung bot dem, der aus dem Binnenlande, aus bergigen Gegenden, kam, keine lockenden Reize, vor allem den Wald mußte er vermissen. Zwar bietet die Gegend an der Unterweser so manche Schönheit, die sich wenigstens dem in der Ebene geborenen Menschen erschließt, und wandern wir auf den Deichen des Landes Wursten westerabwärts dem Meere zu bis zu der großartigen, weltfernen Einsamkeit der Gegend, wo die Oeest unmittelbar an das Meer herantritt, so ergreift uns die ungeheure Weite und Größe der Landschaft, die in ihrer gewaltigen Einförmigkeit doch nie eintönig wird, da entzücken uns die immer wieder neuen und immer wieder unerhört schönen, bald lieblichen, bald drohenden Farbewirkungen und Wolkenballungen, da sänstigt uns oder peitscht uns auf das ewig gleiche und ewig wechselnde Meer, heute heulender Sturm und morgen geheimnisvoll schweigende Stille. Doch zurück zum Alltag! Der Bürger, der mit Frau und Kindern nach der Arbeit des Tages und der Mühe der Woche Ruhe und Ausspannung für Ohren und Augen braucht, hat etwas anderes nötig. Zwischen Aekern und Weiden im Sonnenbrand oder noch häufiger auf regendurchnähten Wegen täglich oder doch sonntäglich seine Erholung zu suchen, ist nicht jedem gegeben. So lag der



Partie aus dem Bürgerpark.



Gedanke nahe, das Fehlende künstlich zu schaffen, — so weit es möglich war, durch die Opferfreudigkeit des Bürgertums selbst. So ist der Bürgerpark entstanden. Er ist eine Schöpfung des am 17. Dezember 1900 gegründeten Waldvereins. In der Gründungsversammlung, die Bürgermeister Klusmann leitete, hielt der Landesforstmeister der Provinz Hannover, Quaet-Faslem, einen eingehenden Vortrag, in dem er darlegte, das in Aussicht genommene Gelände sei vorzüglich geeignet und die Kosten seien verhältnismäßig gering; er rechnete mit 500 000 *M* als Gesamtkosten, fügte aber hinzu, daß ja kleiner angefangen werden könne. Sein Vorschlag, einen wirklichen Wald, der nur an den Rändern parkartig gestaltet werden solle, anzulegen, ist zwar nicht so durchgeführt worden, nur in dem Namen Waldverein ist dieser Vorschlag erhalten geblieben. Natürlich war dieser Versammlung schon eine stille Werbestätigkeit vorausgegangen, sonst wären wohl kaum, nachdem auf Quaet-Faslems Vorschlag der Waldverein gegründet worden war, sämtliche Anwesenden ihm beigetreten. Auch konnte Bürgermeister Klusmann mitteilen, 20 000 *M* seien bereits gesammelt. Zunächst kam es jetzt darauf an, so viel Geld zusammenzubringen, daß nicht nur ein genauer Plan aufgestellt, sondern auch mit der Ausführung dieses Planes ernstlich begonnen werden konnte. Die zahlreichen Nörgler zu gewinnen, war allerdings nicht möglich, dafür gab es nur ein Mittel, den Beweis durch die Tat.

Schon im September 1904 war der Waldverein so weit, daß er den vom Parkdirektor Ohrt in Bremen vorgelegten Plan gutheißen und beschließen konnte, den Grunderwerb energischer zu betreiben. Da das in Aussicht genommene Gelände, jenseits der vorgesehenen neuen Bahnlinie gelegen, zahlreichen Besitzern gehörte, so war der Erwerb kein einfaches Geschäft; es wurde nur dadurch erleichtert, daß Enteignungen möglich waren. Im Oktober 1906 begannen die Arbeiten, Anfang 1908 fing man an, die Teiche auszuheben, die auch der Entwässerung wegen notwendig waren. Am 1. Juli 1908 konnte der Bürgerpark eröffnet werden, am gleichen Tage auch die darin erbaute Waldschenke. Im Namen des Waldvereins, dessen Vorsitzender da-

mals der Syndikus der Handelskammer Dr. Probst war, dankte der Stadtbaumeister von Zobel allen, die mitgeholfen und mitgestiftet hatten. Unter den Stiftern waren auch die städtischen Kollegien und der Norddeutsche Lloyd. Im Jahre 1913 unter Dr. Reisners Vorsitz wurde eine Neuorganisation notwendig, da das Verhältnis zwischen Waldverein und Stadtverwaltung anders geregelt worden war. Der Erfolg hat den Männern, die 1900 den Waldverein ins Leben riefen, in glänzender Weise Recht gegeben.

Von dem der Stadt abgekehrten Parkrande aus sieht man die auf einer flachen Seefestung bei Schiffdorf mächtig aufragende Bismarcksäule von Seestemünde.

Die Stadt selbst hatte sich an der Schaffung des Bürgerparks nur durch Zahlung erheblicher Zuschüsse beteiligen können, da sie zu dieser Zeit durch große kommunalpolitische Aufgaben stark belastet war und außerdem für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen sorgen mußte, die in den Jahrzehnten vorher für derartige Aufgaben hatten aufgenommen werden müssen. Wenden wir uns jetzt den Aufgaben zu, die die beiden Orte und dann die Stadt Seestemünde zu lösen hatten; wir können nur auf die wichtigsten kurz eingehen.

Die Anfänge der Straßenbeleuchtung finden wir in den sechziger Jahren.<sup>234)</sup> 1864 wurden in Seestemünde, vor allem in der Borriesstraße, hölzerne Pfähle mit Petroleumlampen aufgestellt. Das war schon deshalb dringend notwendig, weil sonst die Reisenden, die vom Bahnhof aus Bremerhaven erreichen wollten, ihr Ziel nicht finden konnten. In Seestendorf war ganz entsprechend nur die Georgstraße beleuchtet. Schon damals allerdings war von der Errichtung einer Gasanstalt die Rede. Sie war notwendig nicht nur der Straßenbeleuchtung wegen, sondern auch weil vor allem die größeren Betriebe nicht mehr ohne Gasbeleuchtung auskommen konnten. Am 14. April faßte der Gemeindeausschuß von Seestemünde unter Ludwigs Vorsitz den Beschluß, die Anlage einer Gasanstalt in die Hand zu nehmen, vorausgesetzt, daß die Eisenbahnverwaltung und das Hafenamts sich verpflichteten, eine bestimmte Menge zu einem angemessenen Preise abzunehmen. Auch

sollte versucht werden, Seestendorf zur Teilnahme an dem Unternehmen zu bewegen. Dieser Versuch gelang nicht, Seestemünde baute sein Gaswerk allein zwischen Industrie- und Schulstraße. Allerdings wurde bald auch ein Teil Seestendorfs mit versorgt. Als 1889 die beiden Orte vereinigt wurden, war die Gasanstalt ein Plus, das Seestemünde zu dieser Vereinigung beisteuerte. Mehrfach wurde das Gaswerk erweitert, zum letzten Mal in größerem Umfange im Jahre 1914. Denn die Gas-erzeugung stieg seit dem Jahre 1904, in dem zuletzt das Werk vergrößert worden war, zunächst um 1 %, dann um 11 %, seitdem jährlich um 4—6 %. Das Jahr 1902 brachte die Errichtung des Elektrizitätswerkes. Damit wurde zugleich erreicht, daß das damals stark in Anspruch genommene Gaswerk entlastet wurde.

Je stärker der Seestemünder Schiffsverkehr schon vor dem Hafenbau in der Seeste wurde, desto dringender wurde die Regelung der Wasserversorgung. Die Anfänge gehen zurück bis zum Jahre 1853. Am 15. September schloß das Konsortium, das den Bau der Wasserleitung nach Bremerhaven unternommen hatte, mit der Landdrostei einen Vertrag, in dem es sich verpflichtete, am rechten Seesteufer zwei Kräne zu errichten, um von hier aus die in der Seeste, d. h. auf hanoverschem Hoheitsgebiet liegenden Schiffe mit Trinkwasser zu versorgen. Außerdem sollten auch die Seestemünder Einwohner dort ihren Wasserbedarf decken können. Dieser Zweck konnte natürlich nur sehr unvollkommen erfüllt werden. Eine Besserung brachte erst das Jahr 1863, in dem der Hafenbau vollendet wurde. Damals ist für den Hafen eine Wasserleitung angelegt worden, die auch dem Ort Seestemünde insofern zugute kam, als die Benutzung eines an der Kanaldrehbrücke errichteten Wasserpfostens den Einwohnern gestattet war. Es war nur ein kleiner Gewinn, da nur die in der Nähe wohnenden Einwohner den Pfosten benutzen konnten, die übrigen waren in erster Linie auf Zisternen angewiesen. Das weitere Anwachsen des Ortes führte aber dann zur Anlage einer eigenen Wasserleitung, die auch auf Seestendorf ausgedehnt wurde, nachdem sie schon vorher einen Teil dieses Ortes versorgt hatte. Dort wurde auf dem Neumarkt der Wasserturm

errichtet, die Brunnenanlagen befanden sich weit außerhalb der Stadt bei Bexhövede. Im November 1891 war die neue Wasserleitung vollendet. In den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts wurden unter der Leitung des Regierungsbaumeisters a. D. Saaks die Werkanlagen gründlich erneuert und erweitert.

Das starke Anwachsen der Bevölkerungszahl zwang wie zur Herstellung einer einwandfreien Wasserversorgung auch zur Anlage einer Kanalisation.<sup>235)</sup> So lange eine solche nicht vorhanden war, wuchs mit der Zahl der Einwohner auch die Seuchengefahr. Am 28. Juli 1893 faßten die Gemeindefollegien den entscheidenden Beschluß, eine Schwemmkanalisation zunächst für das Gebiet südlich der Mühlenstraße anzulegen. 1896 wurde das erste Projekt genehmigt, die Kosten wurden auf 450 000.— *M* veranschlagt. In den nächsten Jahren wurde diese Summe mehrfach erhöht, so daß im Oktober 1900 die Gesamtsumme von 920 000.— *M* erreicht wurde.

Wohl die erste von Geestemünde und Geestendorf gemeinsam errichtete Anstalt war das Krankenhaus<sup>236)</sup>, dessen Bau am 24. September 1866 in einer gemeinsamen Sitzung der Gemeindevorstände beschlossen worden war, da das als Privatunternehmen betriebene Hospital in der Bülowstraße nicht mehr genügte. Das alte Krankenhaus hatte einen recht bescheidenen Umfang. 1888 verfügte es über 30 Betten. So wurde der Bau eines neuen Hauses immer dringlicher. Im Jahre 1903 begann der Bau des neuen Krankenhauses. Am 1. März 1905 wurde es eröffnet. Seit 1900 führte eine Kommission, bestehend aus einem Mitglied des Magistrats, zwei Bürgervorstehern und dem leitenden Arzt des Krankenhauses, die Verwaltung. In der vorher bestehenden Verwaltungskommission hatte die Gemeinde nicht den genügenden Einfluß gehabt.

Dieser Ueberblick zeigt, wie zahlreiche umfangreiche Einrichtungen von der Stadt in verhältnismäßig kurzem Zeitraum geschaffen werden mußten. Dazu kam noch die sehr bedeutende Belastung durch das Schulwesen, von dem unten die Rede sein wird. Beim Schulwesen fiel vor allem ins Gewicht, daß hier nicht, wie in den meisten städti-

schen Betrieben, mit der Zeit Ueberschüsse herausgewirtschaftet werden konnten.

Das Bild des Seestemünder Haushalts<sup>237)</sup> hat sich im Laufe der Zeiten sehr gewandelt. So beliefen sich die Gesamteinnahmen der Gemeinde Seestemünde im Jahre 1869 auf 2367 Rtlr. 5 Gr. 1 Pf., wovon am 1. Januar 1870 114 Rtlr. 14 Gr. 10 Pf. als Kassenbestand übrigblieben. Fast ein Drittel der Einnahme war für Armenunterstützung ausgegeben worden. Bereits wesentlich anders ist das Bild des Haushalts für 1880. Die mutmaßliche Einnahme schloß mit 14347,78 *M.*, die Ausgabe mit 34583,— *M.* ab. Wie bescheiden immer noch der Umfang der Geschäfte der Landgemeinde war, geht daraus hervor, daß für Gehälter 3650,— *M.*, für Briefporto und Schreibmaterial 300,— *M.* eingesetzt waren. Die gesamte Straßenbeleuchtung kostete 4000,— *M.* Im gleichen Jahre wurde in Seestendorf der Sollbetrag der Gemeindeabgaben auf 35203,— *M.* festgesetzt. Eine einschneidende Aenderung brachte der Zusammenschluß der Orte mit der neuen Ortsverfassung. Die stets wachsenden Ausgaben der Stadt, deren Nutzen noch späteren Geschlechtern zugute kommen sollte, Licht- und Wasserversorgung, Ausdehnung des bebauungsfähigen Geländes, Straßenbau, Neuerrichtung und Vergrößerung von Schulen, die Vergrößerung der Stadt, das Krankenhaus u. a. machten in steigendem Maße Anleihen notwendig. Am Ende des Jahres 1896 hatte Seestemünde bei der Städtischen Sparkasse Anleihen im Gesamtbetrage von fast 300 000,— *M.* Unbequem war es, daß sich diese Summe auf neun verschiedene Anleihen verteilte. Deshalb wurde jetzt mit Hilfe einer neuen Anleihe von 250 000,— *M.* bei der Hannoverschen Landeskreditanstalt der größte Teil der alten Schulden abgezahlt.

Der Haushaltsplan für 1900 überschritt mit 505 000,— *M.* in Einnahme und Ausgabe zum erstenmal die halbe Million. Die Steuerfäge betragen wie im Jahre zuvor 100 % der staatlichen Einkommensteuer, je 150 % der Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer, 50 % der

Betriebssteuer. Der Haushaltsplan für 1914 erreichte mit 3 892 772,10 *M.* fast die vierte Million.

Während die Arbeiterstadt Lehe von schweren finanziellen Sorgen bedrückt war, zeigte der Haushalt Seestemüdes im allgemeinen ein günstigeres Bild. Das lag daran, daß Seestemünde der Sitz eines eigenen regen wirtschaftlichen Lebens war, und wenn auch manche Zweige der Seestemünder Wirtschaft zeitweise schwer zu leiden hatten, ja zugrunde gingen, so erfolgte doch schließlich, wenn auch nicht für den Einzelnen, so doch vom Gesichtspunkt der kommunalen Finanzlage aus gesehen, ein Ausgleich. Vor allem gilt das vom Erfaß des Eigenhandels und der Reederei durch die Fischerei und die damit zusammenhängenden Betriebe. Uebrigens handelte es sich auch dabei ja nicht um einen gänzlichen Wandel, so behielten der Handel, vor allem der Holzhandel und auch die Reederei, ihre Bedeutung; es sei nur die bedeutende Bugster- und Bergungsreederei von W. Schuchmann genannt, aber anteilmäßig trat sie allerdings völlig zurück gegenüber der Hochseefischerei. Fischhändler und -reeder kamen schnell zu Wohlstand und Reichtum, die Zahl der beteiligten Betriebe und Menschen wuchs schnell und damit auch der Anteil der Hochseefischerei am Steueraufkommen von Staat und Stadt.<sup>238)</sup> Im Jahre 1897, in dem der Fischereihafen vollendet wurde, entfiel auf die Firmen und Betriebe am Fischereihafen und die dort beschäftigten Angestellten und Arbeiter nur der kleine Hundertsatz von 3,6 des Gesamtsteuersolls der staatlichen Einkommensteuer. Zehn Jahre später waren es schon 15,4 %, dann sank die Ziffer etwas, um 1914 auf 16,2 % zu steigen. Bei der staatlichen Gewerbesteuer waren es 1907 23 %, 1914 sogar 30,2 %, d. h. fast ein Drittel der Gewerbesteuer entfiel auf Hochseefischerei und Fischhandel. Dieses Beispiel zeigt, wie die wirtschaftliche Entwicklung auch im Haushalte der Stadt, die ihre Steuern ja in Hundertsätzen der staatlichen Steuern erhob, ihr deutliches Spiegelbild findet.

Es ist die Rede gewesen von den großen Kaufleuten, den Industriellen, den Reedern, dem städtischen Geschäftsleben. Daneben ent-

wickelte sich, ebenfalls parallel mit dem Emporblühen der Wirtschaft und dem Anwachsen der kapitalistischen Betriebe, der Arbeiterstand.

Die Hauptmasse der Arbeiter war an den Werften beschäftigt. Dazu kamen später in steigendem Maße die Besatzungen der Fischdampfer und die am Fischereihafen beschäftigten Leute. Außerdem sind als eine große Gruppe die Bauarbeiter zu nennen. Beim Bau und Ausbau des Fischereihafens war der Anteil der dauernd ansässigen Arbeiterschaft verhältnismäßig gering, hier waren auch zahlreiche italienische Arbeiter beschäftigt.

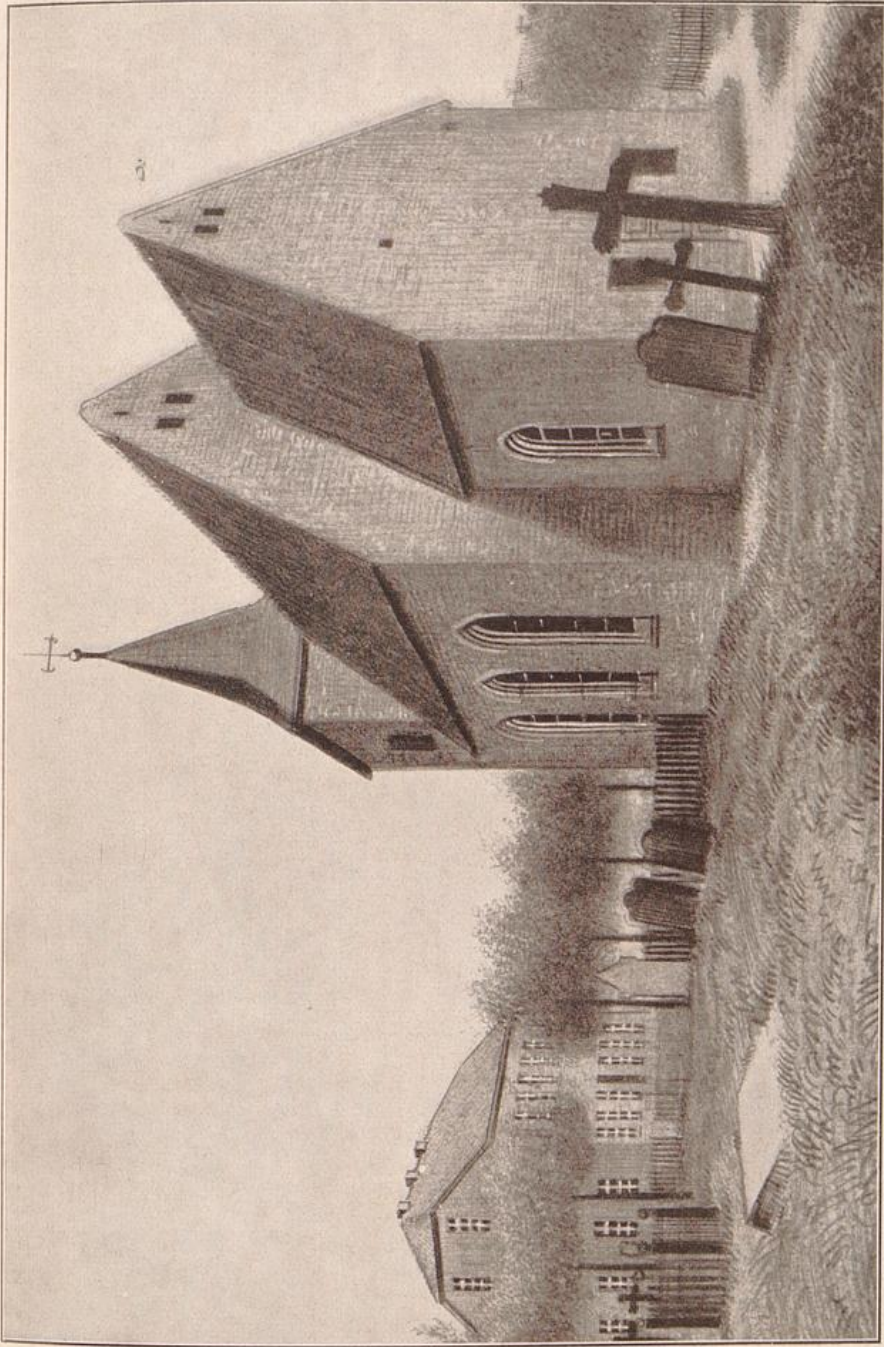
In dem Augenblick, da größere Mengen von Arbeitern in einzelnen Betrieben beschäftigt wurden, da an Stelle des alten patriarchalischen Verhältnisses zwischen Meister und Geselle das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer der modernen kapitalistischen Wirtschaftsform trat, wurden auch die ersten Lohnkämpfe ausgefochten. Einen Vorläufer dieser Kämpfe haben wir schon kennen gelernt.<sup>239)</sup> Das Jahr 1867 brachte den ersten großen Streik an der Untertweser.<sup>240)</sup>

Ein Jahr zuvor hatte in Geestendorf der aus Sangermünde stammende Werftschlosser August Bagel eine Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins, der Schöpfung Ferdinand Lassalles, gegründet. Bagel hatte sich mit erstaunlichem Fleiß in Lassalles Schriften vertieft und versucht die Lehren dieses genialen Kopfes mit einer von felsenfestem, ehrlichem Glauben getragenen Leidenschaft, so daß er bald starken Einfluß in seinen Kreisen gewann, obwohl ihm, dem einfachen Schlosser, die Gabe gewandter Rede und schriftlichen Ausdrucks mangelte. Er empfand diesen Mangel und suchte ihm dadurch abzuhelpen, daß er sich mit einem Manne verband, der in allem sein völliges Gegenteil gewesen zu sein scheint, dem „Schuldirektor“ W. Meyer. Meyer leitete damals eine Privatschule in Bremen und hatte den Versuch gemacht, dort eine Realschule ins Leben zu rufen. Im August 1866 war er mit einem Gutsbefiziger aus Spaden und einem Mandatar Runze, der später wegen Unterschlagungen verfolgt wurde, in Berlin gewesen und hatte es fertig gebracht, vom König anscheinend in Anwesenheit Bismarcks empfangen zu werden, um ihm die Annexion

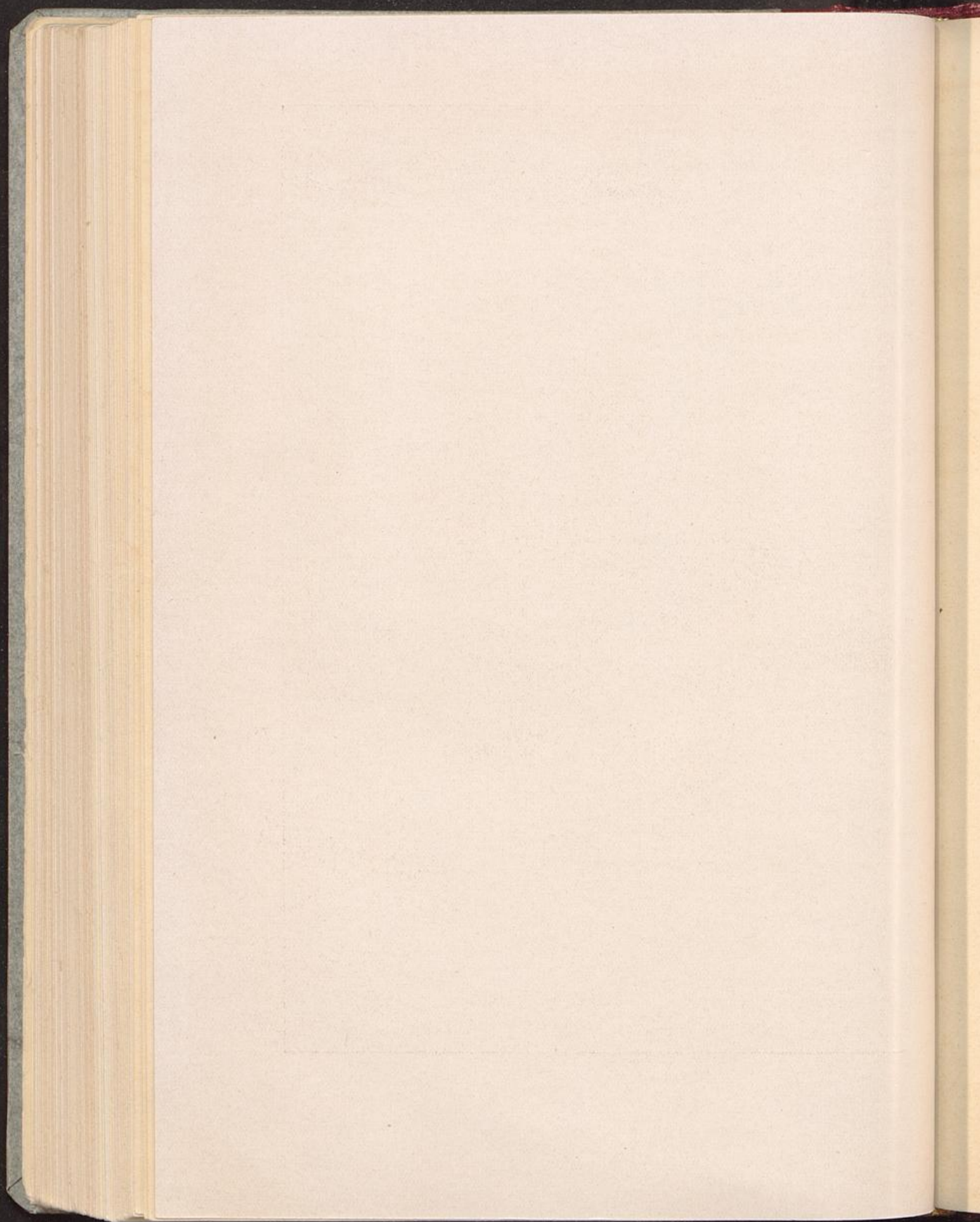
Hannovers vorzuschlagen. Ein andermal war er lebhaft für den Bau eines Kriegs- und Handelshafens bei Bremen eingetreten. Auch sein früheres Leben war sehr bewegt gewesen. Er war tatsächlich von Beruf Lehrer, war in Bremen ansässig gewesen, hatte dort mit Erfolg eine Privatbürgerschule geleitet, ein Drama geschrieben, es der Kronprinzessin von Preußen gewidmet und es drucken lassen, war, ohne seine Schulden zu bezahlen und ohne seine Familie mitzunehmen, aus Bremen verschwunden, um in einem hochadeligen Hause eine lebenslängliche Bibliothekar- und Hofmeisterstelle zu übernehmen. Wohl möglich, daß dies eine Klunterei des offensichtlich krankhaft geltungsbedürftigen Menschen war. Bagel wird gewiß von dem bewegten Lebenslauf dieses Mannes wenig gewußt haben, sonst hätte er sich kaum mit ihm verbunden. Ein Versuch Bagels, im Jahre 1856 einen Arbeiterbildungsverein in Lehe ins Leben zu rufen, hatte ihm schwere Enttäuschungen gebracht, er mußte „die bittere Erfahrung machen, daß der Arbeiter glaubte in seinem Wahn, schon genug Kenntnisse zu besitzen“. <sup>241)</sup>

Die Gründung des Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins im Jahre 1866 bedurfte nun obrigkeitlicher Genehmigung. Als Zweck des Vereins wurde die Bildung der Arbeiter, die Vertretung der Interessen des Arbeiterstandes und eine ehrenhafte Beseitigung der Klassen-gegensätze, als Mittel zu diesem Zweck die Durchsetzung des allgemeinen und direkten Wahlrechts auf gesetzlichem Wege und die moralische Hebung des Arbeiterstandes angegeben. Die in dieser Zielsetzung enthaltene politische Forderung hätte nach hannoverschem Gesetz zur Ablehnung des Antrages führen müssen, aber da im Dezember 1866 Hannover bereits preussisch war und die Lassalleschen Vereine in Altpreußen erlaubt waren, so trat Schönian, und zwar mit Erfolg, für die Genehmigung ein, überzeugt, „daß ein solcher Verein auf den hiesigen Arbeiterstand, in welchem viel Rohheit herrscht, eine vorteilhafte moralische Wirkung ausüben würde“. <sup>242)</sup>

Nun kam der Streik des Jahres 1867. Es ging in diesen Jahren die erste große Streikwelle durch Deutschland, wie die späteren ermöglicht durch die im allgemeinen günstige wirtschaftliche Konjunktur. <sup>243)</sup>



Kirche und Schulhaus in Geseendorf.



Dem Schiffbau aber ging es damals recht schlecht. So war es ein schwerer taktischer Fehler, daß die Arbeiterschaft in den Unterweserorten, angesteckt durch die allgemeine Streikbewegung, sich in einen Kampf einließ, der von den Arbeitgebern in voller Schärfe als Machtprobe durchgeführt wurde. Wie kam es zu diesem Streik? Der Schiffbaumeister Lange in Bremerhaven hatte so wenig Aufträge, daß er fünfzig Arbeiter auf einen Schlag entließ und auch von den übrigen verlangte, sie sollten mit tage- oder auch nur stundenweiser Beschäftigung zufrieden sein. Als er dann plötzlich einen größeren Reparaturauftrag bekam, bat er Ulrichs und Rickmers, ihm Arbeiter zu leihen. Jetzt glaubten die Arbeiter, ihre Stunde sei gekommen. Sie weigerten sich und stellten unter Führung des Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins ihre Forderungen. Als wichtigste Verkürzung der Arbeitszeit um eine Stunde. Damals galt je nach der Jahreszeit eine Arbeitszeit von 10—12 Stunden. „Sehr wohl wissend, daß für den Augenblick nicht Arbeit im Uebermaß vorhanden, so ist dennoch beschlossen, diesen Antrag zu stellen und an die Menschenfreundlichkeit und Humanität der Arbeitgeber zu appellieren,“ schrieb Pagel am 2. April an die „Provinzialzeitung“<sup>244</sup>), und immer wieder bemühte er, der besser als seine Arbeiter wußte, was auf dem Spiele stand, sich um eine gütliche Einigung. Vergebens! Die Arbeitgeber nahmen den Handschuh auf, auch Schönians Bemühungen, der ihr Vorgehen zu schroff fand, fruchteten nichts. Das typische Bild des zusammenbrechenden Streiks zeigte sich. Streikbrecher aus Ostfriesland und von der Ostsee kamen gegen gute Bezahlung nach Geestemünde und Bremerhaven, die Not lehrte ein, die älteren, verheirateten Arbeiter wollten wieder arbeiten, die jüngeren übten Terror, Mißtrauen erhob sich gegen Pagel und Meyer. Gegen Meyer wohl nicht ohne Grund. Der Parteiführer Försterling aus Dresden bezeichnete ihn in einer Versammlung bei Seeba in Geestendorf als einen Schönredner, der nicht in den Verein gehöre. Mit Försterling war auch die Gräfin Hagfeldt, Bassalles Freundin, gekommen. Ihr Aufenthalt erregte einiges Erstaunen. Sie wohnte im Hotel Hannover, konferierte dort bis 2 Uhr nachts mit Arbeitern und

zeigte sich vor ihrer Abreise, auf dem Bahnsteige lustwandelnd und eine Zigarre rauchend, dem erstaunten Publikum. Auch der letzte Notschrei Bagels an das Generalgouvernement in Hannover vom 13. Juni nützte nichts und konnte nichts nützen. So endete im Juni der Streik mit einer vollständigen Niederlage der Arbeiter. Bagel hat später seinen Beruf gewechselt. Zunächst hatte er in Seestendorf ein Stellenvermittlungsbüro, später eine Gastwirtschaft in der Georgstraße.

Der Allgemeine Deutsche Arbeiterverein hat den Tod seines Gründers Lassalle nicht lange überlebt. Seine Versammlungen durften — damals eine Selbstverständlichkeit — nur unter polizeilicher Aufsicht stattfinden. Die war allerdings recht überflüssig, wenn eine solche Versammlung, wie am 20. August 1870, aus acht Personen bestand, von 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> bis 10 Uhr dauerte und „nur gemütliche Unterhaltung . . . über Spuk- und Hexengeschichten“ stattfand. Das Erbe des Lassalleschen Vereins trat die Sozialdemokratische Partei an. Ihre Mitgliederzahl war noch 1875 merkwürdig gering, sie betrug in Seestendorf 32, in Bremerhaven 14, in Lehe 1, in Seestemünde 0 Mitglieder.<sup>246)</sup> Die Zahl ihrer Anhänger und Wähler war natürlich bedeutend größer.

Die Streiks und Aussperrungen wiederholten sich in längeren und kürzeren Abständen. Nur zwei seien noch ausdrücklich erwähnt. Bei der Aussperrung der Bauarbeiter im Jahre 1904<sup>246)</sup> handelte es sich um eine Machtfrage. Die Bauhandwerksmeister hatten einen Arbeitsnachweis eingerichtet und wollten Arbeiter nur noch mit dessen Vermittlung anstellen. Als die Gesellen und Bauarbeiter ihn nicht anerkannten, wurden sie ausgesperrt. Nach monatelangem Feiern mußten sie sich dem Verlangen der Meister fügen. Es ist bei diesem Streik auch zu groben Ausschreitungen in der Nähe des Bahnhofes bei der Ankunft Arbeitswilliger gekommen. Schlimmeres wurde nur durch das sehr besonnene Verhalten der Polizei verhindert. Bei dem Streik der Fischdampferbesatzungen im Jahre 1906<sup>247)</sup> handelte es sich neben Lohnforderungen vor allem darum, daß die Besatzungen künftig von dem Löschen der Dampfer befreit sein wollten. Diese wirklich berechtigte Forderung

setzten sie durch. Künftig stand den Leuten die kurze Frist, bis ihr Schiff wieder auslief, zur Verfügung.

Außer für das Baugewerbe bestanden Arbeitgebernachweise für das Lagerei- und Speditionsgewerbe und die Werften, ferner Innungsnachweise der Handwerker und Heuerbüros für Handels- und Fischreederei. Trotz des Widerstandes der Handelskammer wurde im August 1914 von den drei Städten ein gemeinsamer kommunaler Arbeitsnachweis in Bremerhaven eingerichtet.<sup>248)</sup>

Die Unternehmerschaft<sup>249)</sup> erkannte an, daß für die Arbeiterschaft etwas getan werden mußte, aber, vorwiegend befangen in den Ueberzeugungen des wirtschaftlichen Liberalismus, wünschte sie nicht die Durchführung der sozialen Gesetzgebung, da diese zu tief eingreife in das freie Selbstbestimmungsrecht, zu sozialistisch sei. Wünschenswert sei es, daß es dem Arbeiter ermöglicht werde, sich durch angestrengte Sparsamkeit ein eigenes Haus auf eigenem Grunde zu erwerben, sesshaft zu werden; wünschenswert auch, auf dem Wege des Gesetzes solche Bestrebung zu unterstützen, wünschenswert auch, Wohlfahrtseinrichtungen, wie Volksküchen und dergleichen, ins Leben zu rufen.

Eine hervorragende Bedeutung unter den Wohlfahrtseinrichtungen kommt dem Seemannsheim zu.<sup>250)</sup> Im Jahre 1913 wurde das alte Heim, dem im August 1900 die Kaiserin von Bremerhaven aus einen überraschenden Besuch abgestattet hatte, durch ein stattliches neues Bauwerk ersetzt. Von den dafür erforderlichen 160 000,— M waren nicht weniger als 100 000,— M freiwillig gestiftet worden. Das Seemannsheim gewährt vor allem den nicht ansässigen Leuten der Fischdampferbesatzungen einen Ort der Ruhe, gibt ihnen die Möglichkeit, dem Kneipenleben fernzubleiben, ihr Ersparnes niederzulegen oder an die Familie zu schicken, und erfüllt so Aufgaben von größter sozialer Bedeutung.

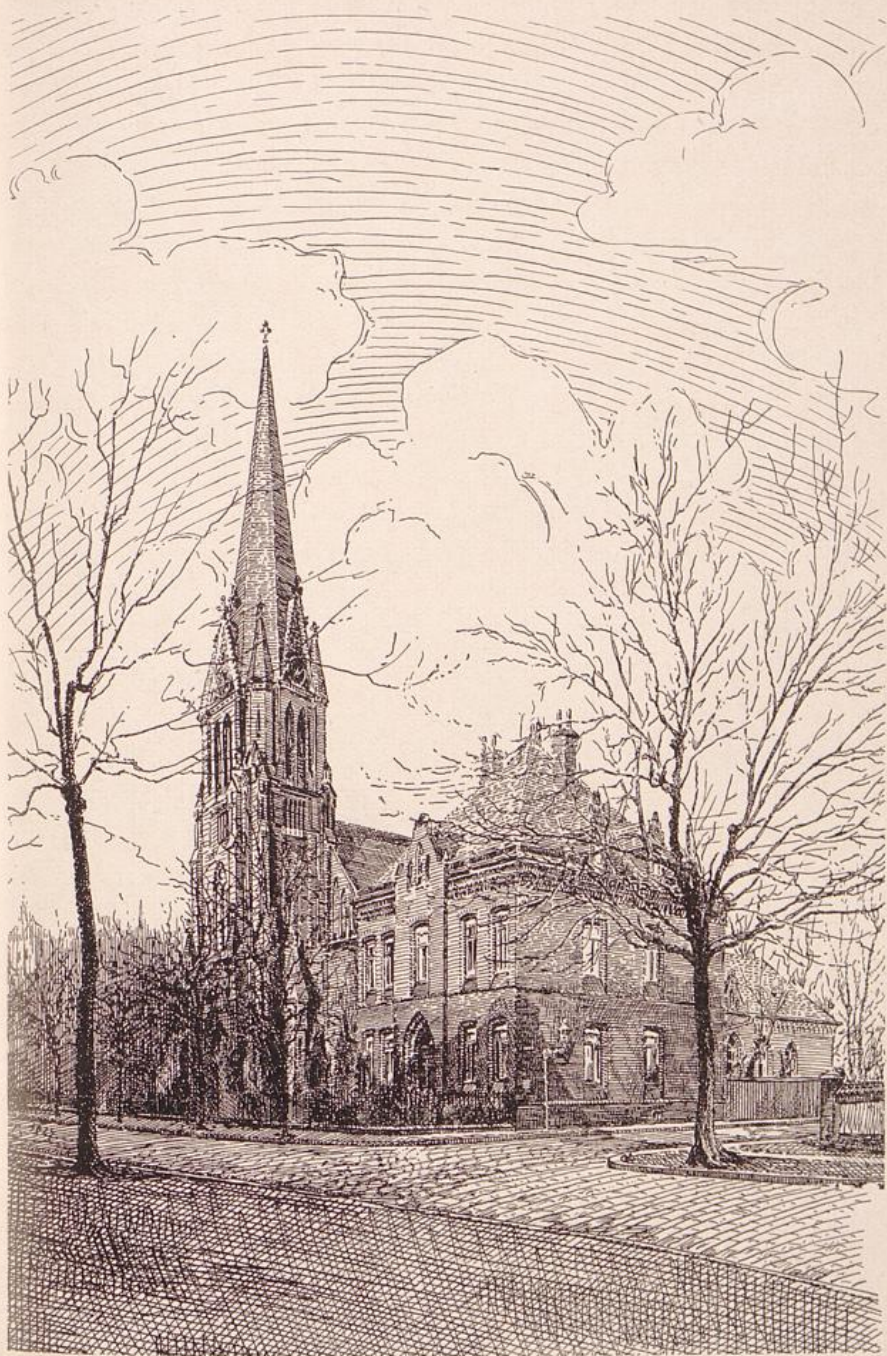
Starke entwickelt war auch das Bestreben, durch Bildung den Arbeiterstand zu heben, ihn dadurch dem Radikalismus zu entziehen. Eine vergebliche Hoffnung! Was konnten alle Wohlfahrtseinrichtungen helfen gegenüber dem Schwanken der wirtschaftlichen Konjunktur, dem

unberechenbaren Umfang des Löss- und Ladeverkehrs im Hafen, dem Zufließen Arbeitsuchender von auswärts. Bald Zeiten, da es an Arbeitern mangelte, bald Zeiten, da ein gewaltiges Ueberangebot da war. Andererseits hatte z. B. die Werftindustrie sich in langjährigen schweren Kämpfen durchzuringen zu den Formen des modernen Schiffbaus im Wettbewerb mit dem übermächtigen England. Konnte es anders sein, als daß die Werftherren um jeden Pfennig Lohn, um jede Stunde Arbeitszeit kämpften? Es war gut, daß das Reich eingriff. Die soziale Gesetzgebung wurde durchgeführt, und die Wirtschaft, auch die Oeestemünder Wirtschaft, hat die Belastung tragen können.

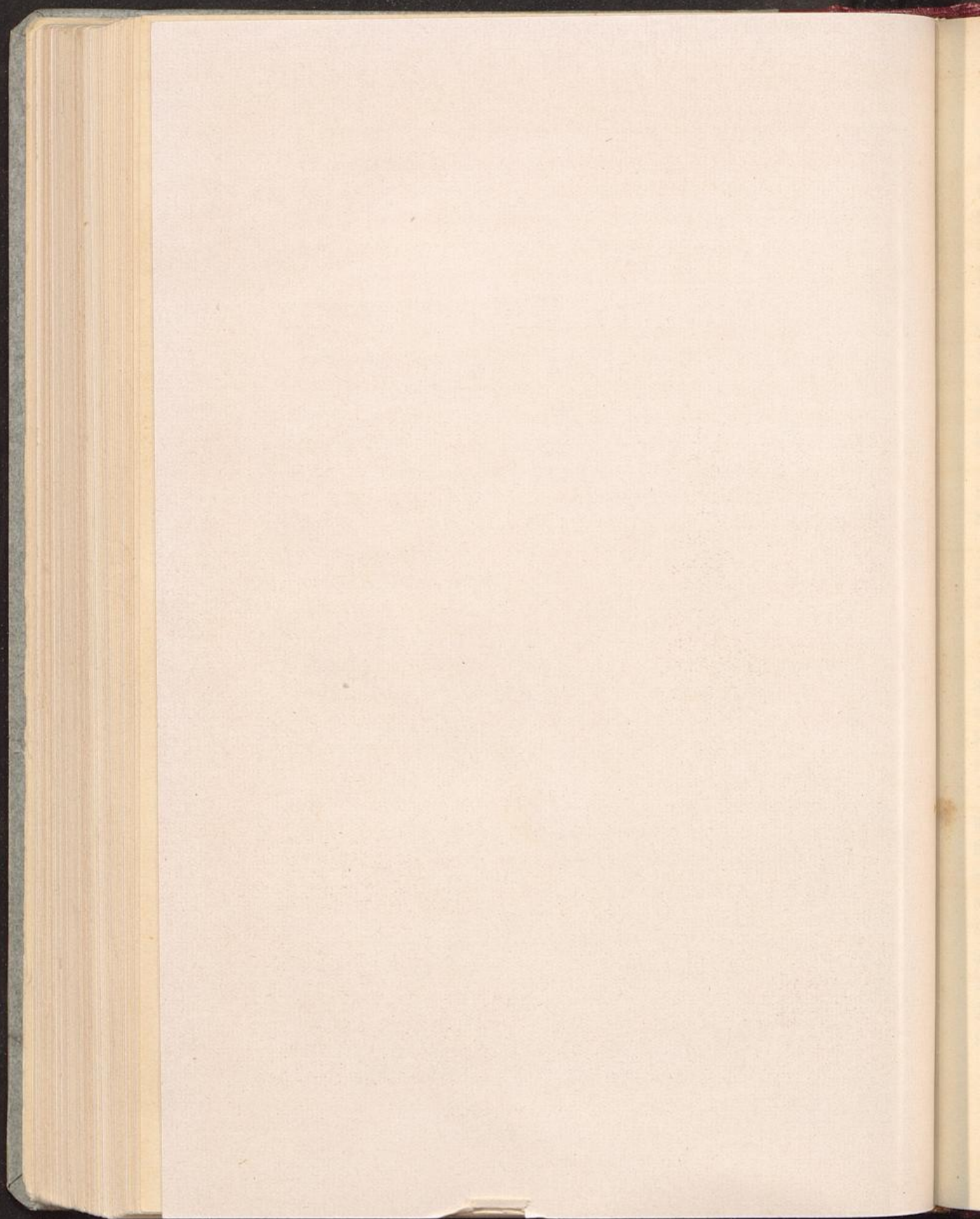
In den neunziger Jahren errang die Sozialdemokratie zum erstenmal Einfluß in der Gemeindevertretung. 1895 wurden in der dritten Wahlklasse die fünf von ihr aufgestellten Kandidaten sämtlich gewählt.<sup>251)</sup>

Lediglich wirtschaftspolitische Gründe hatten einst zur Gründung der Stadt geführt. Sich selbst wirtschaftlich voranzubringen, war das Ziel derer gewesen, die sich hier niedergelassen hatten. Der Erwerb stand alle Zeit im Vordergrund, für den Erwerb brauchte man alle Kräfte. So konnte es nicht anders sein, als daß die Seite menschlichen Lebens, die man wohl die kulturelle zu nennen pflegt, mehr zurücktreten mußte. Immerhin ist es nicht so, wie es wohl gelegentlich dargestellt wird, als ob solche jungen Städte wie Oeestemünde tatsächlich hinter den älteren kulturell zurückständen. Das ist ein Trugschluß, denn es wird dabei nicht unterschieden zwischen dem, was andere traditionsgefegnete Städte an kulturellen Schöpfungen ererbt, was sie nur zu erhalten, zu pflegen haben, und dem, was sie in junger Vergangenheit neu geschaffen haben. Hier in Oeestemünde aber mußte alles neu geschaffen werden, bis auf eins.

Kirchliches Leben<sup>252)</sup> hatte zwar nicht im alten Oeestemünde selbst seine Form gefunden, wohl aber im Anschluß an Oeestendorf, wo die alte Marienkirche bald vielleicht als das einzige Denkmal von den



Die Christuskirche in Seestemünde.



Zeiten Kunde geben wird, da hier auf ererbter Scholle alte Bauerngeschlechter saßen. Die alten Baupläne von Seestemünde, auch noch der von 1859, zeigen die geplante Kirche auf dem Seestemünder Marktplatz. Sie ist nie gebaut worden und wird auch nicht mehr gebaut werden. Zunächst war ja — selbstverständlich bei der Kleinheit des Ortes und bei der Nähe Seestendorfs — der junge Hasenort zur Kirche des Nachbardorfes zugelassen worden. Schließlich aber genügte die eine Kirche nicht mehr. Wohl konnte die Seelsorgerische Tätigkeit durchgeführt werden, nachdem zunächst ein Hilfsprediger angestellt und im Mai 1862 eine zweite Pfarre eingerichtet worden war. Schon vorher aber wurden Klagen laut über den Raummangel in der alten Kirche, über das Abwandern vieler Seestemünder zur Bremerhavener Kirche, 1867 mußten die etwa 7000 Einwohner mit 300 Kirchenplätzen auskommen. Es mußte eine neue Kirche gebaut werden. Sollte sie in Seestemünde oder in Seestendorf stehen? Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Frage des rechtlichen Verhältnisses zwischen den beiden Orten in kirchlicher Hinsicht aufgerollt. Am 30. Mai 1862 hatte das Kultusministerium entschieden, daß Seestemünde zur Parochie Seestendorf gehöre, da es auf ursprünglich Seestendorfer Feldmark erbaut sei und die beiden vor der Gründung Seestemündes bereits hier vorhandenen Häuser, die Steuerrezeptur und die Schenke, zu Seestendorf gehört hätten. Damit war die Angelegenheit aber nicht erledigt, denn die Festlegung der kirchlichen Gebühren war den Verhältnissen des Bauerndorfes Seestendorf, aber nicht denen des Hasenortes Seestemünde angepaßt. In Seestendorf wurden nämlich noch die Gebühren nach drei Klassen abgestuft. Die Mieter und die Hauseigentümer der neuen Teile Seestendorfs waren der dritten Klasse, den Röttern, zugeteilt worden. Die Seestemünder aber wurden als Fremdlinge zur ersten Klasse der Hausleute gerechnet. Dieser dem Gründungsjahr von Seestemünde entstammenden Regelung war nun durch den Ministerialbescheid von 1862 jegliche Rechtsgrundlage entzogen. Trotzdem hat es noch Jahre gedauert, bis diese für die Seestendorfer sicherlich günstigen Zustände geändert wurden.

Jahrelange Kämpfe hat es um den Neubau der Kirche gegeben, vor allem um die Wahl des Platzes. Die Verhandlungen des Jahres 1859 über den Bau einer zweiten Kirche und in Verbindung damit über den Plan, Seestemünde als selbständige Parochie einzurichten, waren ergebnislos verlaufen. 1866 war die Raumnot in der alten Kirche so gewachsen, daß die Frage von neuem ernstlich in Angriff genommen werden mußte. Zunächst war ein bereits für den Kirchenbau erworbener Platz an dem im Bauplan von 1859 vorgesehenen, später aber nicht ausgeführten Seestendorfer neuen Markt in Aussicht genommen. Da erhoben die Seestemünder Kirchenvorsteher Widerspruch, da ihnen dieser Platz hinter dem sogenannten Pasch zu weit entlegen war; sie schlugen den vor dem alten Posthause belegenen Hamm vor, also etwa die Stelle, wo heute die Altseestemünder Volksschule liegt. Schließlich entschied sich das Stader Konsistorium für den Platz in Seestendorf, da eine Einigung nicht möglich war und der Seestemünder Vorschlag nicht genügend begründet erschien. Die Seestemünder gaben den Kampf nicht auf. Zeitweise trat der Platz an der Ecke der Bahnhofsallee und der Quaistraße in den Vordergrund, doch erklärte die Finanzverwaltung, auf diesen Platz nicht verzichten zu können. Schließlich lehnte das Kultusministerium den Einspruch der Seestemünder Kirchenvorstandsmitglieder gegen den Platz auf dem Seestendorfer Markt ab. Der letzte Versuch der sehr hartnäckigen Seestemünder, ihren Willen dadurch zu erreichen, daß sie aus dem Kirchenvorstand ausschieden, scheiterte an dem einstimmigen Widerspruch der Seestendorfer Mitglieder. So endete endlich am 1. April 1868 der Streit um die Platzfrage. Mit dem Bauentwurf wurde der Oberbaurat Haase in Hannover beauftragt. Im Januar 1870 trafen die Pläne in Seestendorf ein. Die Baukosten für Kirche und Pfarrhaus wurden auf 45 000,— Taler veranschlagt. Auch hierbei hat es wieder einen recht lebhaften Streit gegeben, bis endlich die Kirche errichtet werden konnte. Damit aber war die Leidensgeschichte noch nicht beendet. Der Kirchenvorstand beauftragte unglaublicherweise zwei Maurergesellen mit der Ausführung. Bei der letzten Abnahme stellte sich heraus, wie liederlich

die beiden gearbeitet hatten; es war schlechtes Material verwendet worden, die Wände der Kirche und des Turmes hatten Hohlräume, die mit Schutt ausgefüllt waren. Vor Gericht erklärten die beiden, ihnen sei der Anschlag unverständlich gewesen, sie hätten nur auf die Hauptsumme von 112 000,— *M* gesehen, und gegen die Regeln der Baukunst hätten sie nicht verstoßen können, da ihnen diese unbekannt gewesen seien. Sie wurden zwar bestraft, aber den Schaden hatte die Kirche. Der Turm mußte schließlich abgebrochen und neu errichtet werden. Ende der achtziger Jahre war endlich die neue Kirche vollendet, sie erhielt den Namen Christuskirche. Die alte Marienkirche wurde 1908 gründlich erneuert.

Vor dem Kriege wurde Seestemünde in drei Pfarrbezirke aufgeteilt, von denen einer im wesentlichen Altgeestemünde, die beiden anderen das ehemalige Seestendorf umfaßten.

Die Reformierten fanden sich am 1. Juni 1914 in der Aula des Lyzeums ein, um, unterstützt von der Leher reformierten Gemeinde, durch einen Festgottesdienst die Errichtung einer eigenen Gemeinde zu feiern. Eine eigene Kirche besitzen die Reformierten nicht.

Die katholische Gemeinde wurde im März 1908 gegründet, und zugleich wurde ein Grundstück südlich der Mühlenstraße für den Bau einer Kirche in Aussicht genommen. Nach verhältnismäßig kurzer Zeit schon wurde die Herz-Jesu-Kirche errichtet, wie die lutherische Christuskirche in enger Anlehnung an den gotischen Stil.

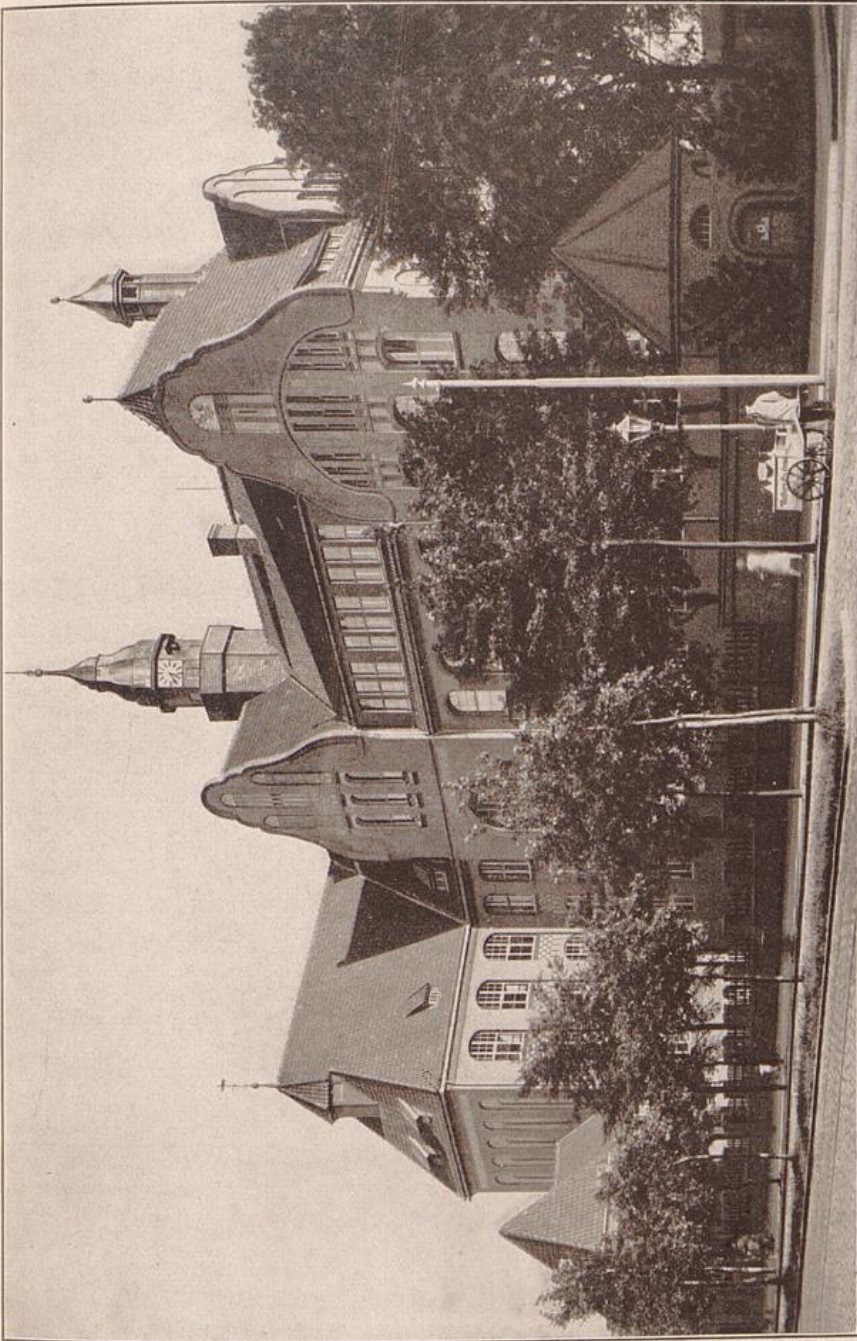
Wie in kirchlichen Dingen Seestemünde Seestendorf angeschlossen war, so hatten zunächst die Seestemünder Kinder auch die alte Seestendorfer Schule, die heutige Pfarrschule, besuchen müssen.<sup>263)</sup> Seit 1851 aber hatte Seestemünde auch eine eigene Schule. 1892 wurde sie ebenso wie die Schule des Ortsteiles Seestendorf von der Stadt übernommen. Sie erhielt den Namen Altgeestemünder Volksschule. Ihr Schulhaus bekam sie schließlich in der Schulstraße, in der bisherigen katholischen Volksschule, 1908 bezog die Knabenschule das bis dahin von der Realschule benutzte Gebäude. Die katholische Volksschule war bereits 1858 gegründet worden. Als sie 1892 das Haus in der Schulstraße

verließ, übernahm die Stadt auch dieses Haus mit. Die Lehrer und Bremerhavener Schüler, die bisher diese katholische Schule ebenfalls besucht hatten, schieden aus. Seitdem liegt die katholische Volksschule an der Schillerstraße.

In Seestendorf genügte die alte Pfarrschule bald nicht mehr. Es entstand die Schule zwischen Neumarkt und Reilstraße, die bald durch Anbauten erweitert werden mußte. Zu dieser Pastschule, die dann den Namen Neumarktschule erhielt, kam als dritte die Allmerschule, deren Bau im Juni 1900 beschlossen worden war.

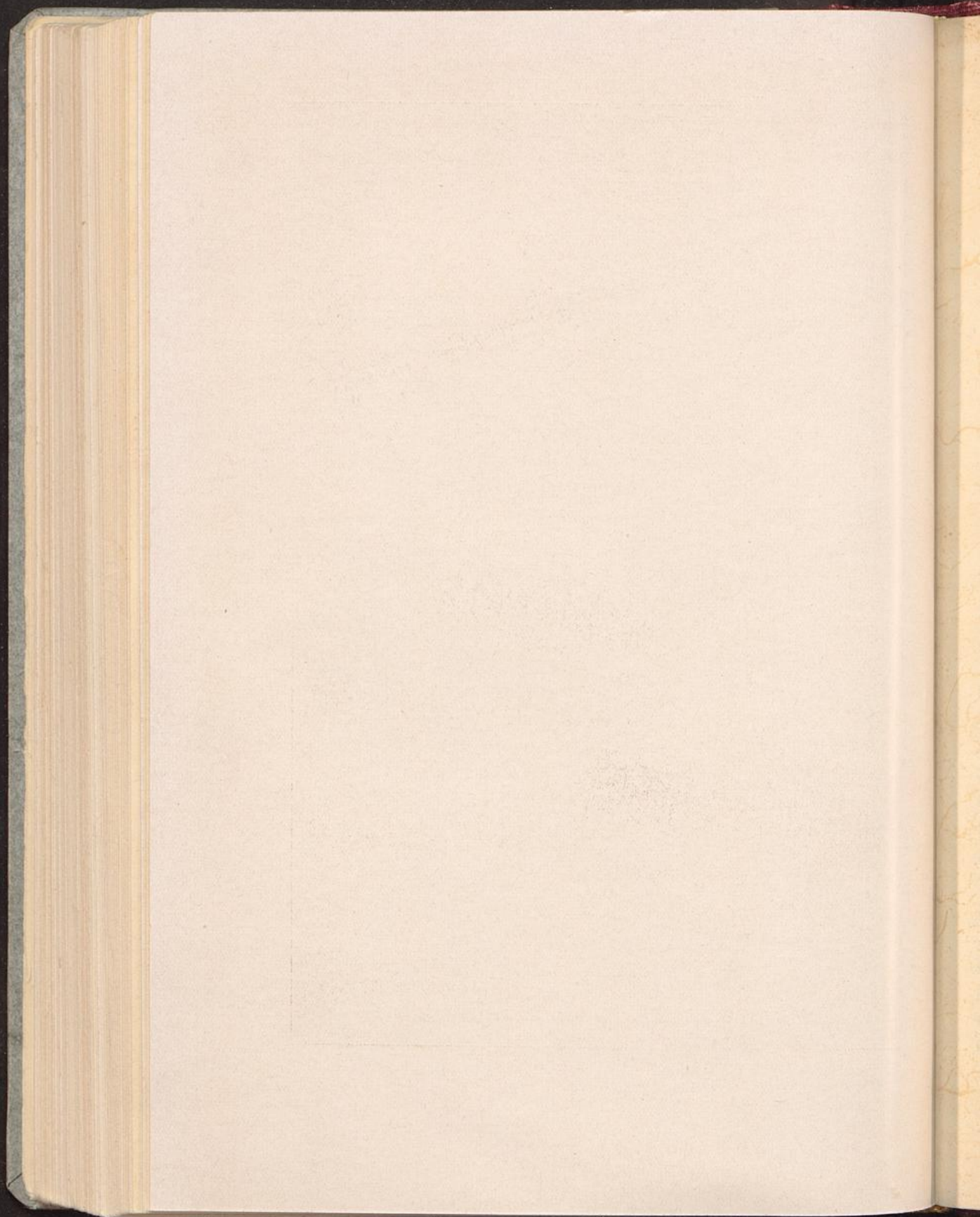
Im Haushaltsplan für 1914 waren 262 400,— *M* Zuschuß für die Volksschulen eingesetzt, die Schlusßziffer des Volksschuletats betrug 329 100,— *M*.

Die Entwicklung der höheren Schule in Seestemünde ist nur verständlich, wenn man dabei die Bremerhavener Verhältnisse berücksichtigt. Im Jahre 1878 wurde die dortige höhere Schule zu einer Realschule erster Ordnung ausgebaut. In Seestemünde war zwar in den sechziger Jahren eine Privatschule von dem Pfarramtskandidaten Dreher gegründet worden. Aber eine Privatschule konnte auf die Dauer eine öffentliche höhere Schule nicht ersetzen. Nun besuchten natürlich viele Knaben aus Seestemünde und Seestendorf die Bremerhavener Realschule, aber je mehr die Orte anwuchsen, desto dringlicher wurde der Wunsch nach einer eigenen Schule geäußert. Auch dafür setzte sich die Handelskammer ein, denn es war klar, daß das Dasein einer höheren Schule die Anziehungskraft der Orte erheblich verstärken mußte. Auch die Gemeindeverwaltungen begannen seit dem Beginn der siebziger Jahre sich darum zu bemühen. Sie erklärten sich zu starken geldlichen Opfern bereit, waren auch in der Lage, dem Kultusministerium die Notwendigkeit einer höheren Schule nachzuweisen. An sich hätte es nun nahe gelegen, eine Realschule zu gründen, oder doch wenigstens mit einer Realschule zu beginnen, die später zu der damals höchsten Schulform, dem humanistischen Gymnasium, hätte umgewandelt werden können. Aber Bremerhaven baute nun gerade in dem Jahre 1878, das für Seestemünde die Gründung der höheren Schule brachte, seine



Realgymnasium.

und  
falls  
hule  
Es  
durch  
den  
eren  
die  
trug  
ver-  
rück-  
einer  
r in  
aten  
auer  
erlich  
einer  
urde  
sich  
iner  
afte.  
ieb-  
eld-  
rium  
ätte  
tens  
sten  
wer-  
878,  
eine



Realschule aus. So lag es nahe, für Seestemünde eine andere Schulform zu wählen. Man entschied sich für das Progymnasium. 1878 wurde die Anstalt gegründet. Zum Rektor wurde Professor Dr. Holstein berufen, der sie bis zu ihrer Umwandlung in eine Realanstalt geleitet hat. Von Anfang an war geplant, das Progymnasium zu einer Vollanstalt auszubauen. Ostern 1880 wurde eine Obersekunda aufgesetzt, und die Schule bekam das Recht, eine Prüfung für Obersekunda abzuhalten, d. h. die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst zu erteilen. Außerdem konnte vom griechischen Unterricht befreit und statt dessen realistischer Erfagunterricht erteilt werden. Aber aus dem Plan einer gymnasialen Vollanstalt wurde nichts. Bremerhaven nämlich entschloß sich, 1882 die Realschule erster Ordnung wieder in eine solche zweiter Ordnung umzuwandeln, ihr aber von der Untertertia an eine Gymnasialabteilung aufzusetzen. Dies war einer der Gründe, die Seestemünde bewogen, das Progymnasium von 1885 an allmählich in eine lateinlose Realschule, die in der Sexta mit Englisch begann, umzuwandeln. Da die Bremerhavener Realschule mit Latein begann, so verfügten die Unterweserorte nunmehr über ein humanistisches Gymnasium, eine Realschule mit Latein und eine Realschule mit Englisch als grundständiger Sprache. Die Auswahl war also denkbar groß. Anstelle von Holstein übernahm 1885 Dr. Gilker die Leitung der Anstalt, um sie 25 Jahre lang in Händen zu behalten. Im Jahre 1903 beschloßen die städtischen Kollegien den weiteren Ausbau der Schule zum Reformrealgymnasium mit Realschule. Da in beiden Abteilungen Englisch die grundständige Sprache war, so trat die Gabelung erst mit der Untertertia ein. Eine Eigentümlichkeit der Seestemünder Anstalt war übrigens, daß sie m. W. als erste Schule in Deutschland dem Englischen die Stellung gab, die ihm heute an den weitaus meisten Realanstalten eingeräumt ist.

Ihre erste Unterkunft hatte die Schule im Hause Bülowstraße 5 gefunden, das heute die Seemaschinistenschule und die Polizeiwache beherbergt. 1889 bezog die Schule das Gebäude in der Schulstraße, die heutige Altgeestemünder Knabenvolksschule. Im Jahre 1908 war der

stattliche Neubau des Realgymnasiums vollendet, der nach dem Entwurf und unter der Leitung des damaligen Stadtbaumeisters von Sobel und seines Assistenten, des Architekten Niemeyer, am Hohenzollernring errichtet worden war. Grunderwerbs- und Baukosten betragen über 620 000,— *M.*

Weniger dringlich war die Eröffnung einer öffentlichen höheren Mädchenschule. Wie in anderen Städten, standen auch in Geestemünde nur private Töchterschulen zur Verfügung. Michaelis 1879 gründete Caroline Werbe die „Höhere Töchterschule zu Geestemünde“, gleichzeitig bestand in Geestendorf in der Georgstraße 26 die Privat-Töchterschule von Antoinette Konter. Im Jahre 1898 trat die Städtische Höhere Mädchenschule ins Leben. Um die amtliche Anerkennung als höhere Schule zu erreichen, unterstellte sie sich zehn Jahre später dem Provinzial-Schulkollegium. Später erhielt die Schule wie alle höheren Mädchenschulen Preußens die Bezeichnung Lyzeum. Wenige Jahre nach der Gründung konnte sie das Gebäude an der Bahnhofsallee beziehen.

An den Kosten des Progymnasiums beteiligte sich neben Geestemünde, dem die Schule gehörte, Geestendorf, dem die Schule ja in gleicher Weise zustatten kam. Für den Neubau in der Schulstraße hatte eine Anleihe von über 100 000,— *M.* aufgenommen werden müssen. 1914 erforderte das Realgymnasium einen Zuschuß von fast 100 000,— *M.*, das Lyzeum und Oberlyzeum eine Beihilfe von über 50 000,— *M.*, die Stats der beiden Schulen schlossen mit 191 621,— *M.* und 117 450,— *M.* ab.

Ein Jahr nach der Gründung des Progymnasiums wurde die staatliche Navigationschule, die heute den deutschen Namen Seefahrtsschule führt, eröffnet. Etwa zehn Jahre zuvor war die Navigationschule in Blumenthal aufgehoben worden. Die Geestemünder Handelskreise hatten das lebhaft bedauert wegen der daraus sich ergebenden Abhängigkeit von Bremen und hatten deshalb eine Schule in Geestemünde gewünscht. Am 13. Oktober 1879 konnte sie in dem dafür errichteten Gebäude am Deich eröffnet werden. Bald überholte sie die übrigen

Navigationschulen der Provinz, und so wurde 1889 Seestemünde zugleich der Sitz des Navigationsschuldirektors für die Schulen der Provinz Hannover.

Am 1. August 1903 wurde ebenfalls im Interesse der Seeschifffahrt die Seemaschinistenschule begründet, die auch Kurse für die Maschinistenlaufbahn in der kaiserlichen Marine abhielt. Sie bezog das ehemalige Progymnasium in der Bülowstraße.

Heute sind beide Schulen als Staatliche Seefahrt- und Seemaschinistenschule unter einem Direktor vereinigt.

Der gewerblichen und kaufmännischen Durchbildung zu dienen war die Städtische Gewerbeschule bestimmt.

Ueber das Kapitel Seestemünde und das Theater ist nicht viel zu sagen. Das Bremerhavener Theater im Volksgarten von Cornelius und später das Bremerhavener Stadttheater kam auch den Einwohnern Seestemündes zugute. Wohl kamen auf längere oder kürzere Zeit Gastspiele auswärtiger Schauspieler zustande, im Oktober 1908 wurde sogar ein „Seestemünder Schauspielhaus“<sup>254)</sup> an der Ecke der Georg- und Buchtstraße gegründet, das neben leichterem Ware auch das Schauspiel in seinem Spielplan vorsah, aber es hat sich schließlich doch nicht behaupten können.

Das Morgenstern-Museum ist bestimmt, der Heimatkunde zu dienen. Unter der Obhut seines langjährigen Konservators Plettke sind dort vor allem Schätze aus vorgeschichtlicher Zeit angesammelt worden. Gerade die nähere Umgebung Seestemündes ist ein ergiebiges Gebiet für vorgeschichtliche Forschungen; ich erinnere nur an die alten Ringwälle bei Siebern: Pipinsburg, Heidenstadt und Heidenschanze. Das Museum ist Eigentum der Stadt und im Handelskammergebäude untergebracht.

Die Zeit des Hafenbaues brachte auch die Anfänge einer eigenen Seestemünder Presse.<sup>255)</sup> Nach 1863 siedelte nämlich die „Provinzialzeitung“, die 1853 in Lehe gegründet worden war, nach Seestemünde über, und denselben Weg ging die nationalliberale „Nordseezeitung“. Letztere wurde 1899 von der mehr agrarisch gerichteten „Seestemünder

Zeitungs Genossenschaft G. m. b. H.“ übernommen, um schließlich mit der „Provinzialzeitung“ vereinigt zu werden. Zu dieser Zeitung, die seit der Vereinigung von Seestemünde und Lehe den Namen „Wesermünder Neueste Nachrichten“ führt, trat noch die sozialdemokratische „Norddeutsche Volksstimme“.

Die Körperkultur hat in Seestemünde eifrige Pflege gefunden. Im Jahre 1894, also verhältnismäßig früh, wurde der Seestemünder Sportklub gegründet<sup>256</sup>), zahlreiche andere Vereine folgten. Der Ausübung des Sports dienen vor allem die Plätze am Bürgerpark.

---

## 10. Kapitel.

---

Auf der wirtschaftlichen Blüte Seestemüdes beruhte die Entwicklung der Stadt. Die wichtigsten Wirtschaftszweige, Schiffbau, Hochseefischerei, Schifffahrt und Holzhandel sind abhängig von der Freiheit der See. Daher stellte der Tag, an dem England in den Krieg eintrat, der Tag, der Deutschland vom Weltmeer ausschloß, die Wirtschaft Seestemüdes vor die schwersten Aufgaben. Es ist noch nicht die Stunde gekommen, die Geschichte einer Stadt seit 1914 zu schreiben. Nur einige der wichtigsten Punkte sollen kurz berührt werden.

Seestemünde lag wie alle Seestädte in der Gefahrzone, ein Angriff zur See auf die Strommündungen war nicht unmöglich. Stärker als im Binnenlande trat hier die Kriegsgefahr unmittelbar drohend den Einwohnern vor Augen. Die Begeisterung für die deutsche Sache, tatkräftige Opferfreudigkeit und das Pflichtgefühl der wehrfähigen Männer zeigte sich hier in derselben herrlichen Schönheit, wie überall in deutschen Landen. Wie überall, entstanden amtliche und private Organisationen, bestimmt, die unendlich vielfältigen und umfangreichen Aufgaben zu lösen, die der Krieg an die Heimat stellte. In der ersten Linie stand zunächst die Sorge für die Familien, deren Ernährer ins Feld rückten. Die Werften arbeiteten weiter, so gut es ging. Wichtige und völlig neuartige Aufgaben wurden dem Schiffbau gestellt, so der Umbau ehemaliger Handelsschiffe zu Hilfskreuzern. Graf Dohnas „Möwe“ und Graf Luckners „Seeadler“ haben hier die Gestalt und die glänzend durchgearbeitete Einrichtung erhalten, die sie zu ihren Kreuzerfahrten befähigten. Die Hochseefischerei konnte ihre Fahrten zunächst noch in beschränktem Umfange aufrecht erhalten, bis schwere Verluste in der

minenverseuchten Nordsee sie zwangen, ihre Fahrten einzustellen. Die Fischdampfer aber brauchten nicht untätig im Hafen zu liegen, die Reichsmarine stellte sie in ihren Dienst. Noch lange Zeit nach Kriegsende haben zahlreiche Fischdampfer als Minensuchboote Dienst getan, und noch manches Opfer hat diese gefährliche Arbeit gefordert.

Verteilen wir nicht bei den späteren Kriegsjahren, da Deutschland sich wandelte, die Not einzog, Mißmut und Verbitterung mehr und mehr um sich griffen. Unterlassen wir es, zu fragen, wie es dazu gekommen ist. Der Krieg brach gleichsam in sich zusammen.

Krieg und Umsturz aber haben die Grundmauern von Seestemünder Wirtschaft nicht zerstören können.

Deutschlands Handelsflotte war bis auf geringe Reste ausgeliefert, die deutsche Seeschifffahrt sollte vernichtet werden. Dieser Versuch, dessen kaum faßbare Torheit nur durch die Verblendung auch der fähigsten Köpfe erklärt werden kann, schlug völlig fehl. Vom Reich tatkräftig unterstützt, kauften die deutschen Reedereien zahlreiche Schiffe zurück und bauten neue Schiffe, die den mit älteren Schiffstypen überfüllten ausländischen Reedereien Stück für Stück des verlorenen Feldes abgewinnen konnten. An diesem großen Werk des Neubaus der deutschen Handelsflotte hatte auch der Seestemünder Schiffbau seinen Anteil. Außerdem bekam er auch wieder Arbeit auf seinem alten Sondergebiet, dem Bau von Fischdampfern.

Die Zeit unmittelbar nach dem Kriege war für die Hochseefischerei insofern besonders günstig, als bei der Knappheit aller Lebensmittel von Absatzschwierigkeiten nicht die Rede sein konnte. Es genügte aber nicht, die Fischereiflotte zunächst auf den alten Stand zu bringen und dann wie vor dem Kriege von Jahr zu Jahr zu vergrößern. Schon 1912 war es deutlich geworden, daß der Seestemünder Fischereihafen erheblich erweitert werden mußte.<sup>297)</sup> Der Ausbau des vorhandenen Geländes genügte nicht mehr. Schon 1914 war kein genügender Raum mehr für die Firmen vorhanden, die sich dort niederlassen oder ihren Betrieb erweitern wollten, und auch die Länge der Rajen und die Wasserfläche erwiesen sich bei starkem Verkehr als reichlich knapp. Zu-

nächst hatte die Stadt Oestemünde die Absicht, aus eigenen Mitteln den Hafen zu vergrößern. Als sich aber die Unmöglichkeit herausstellte, traten Stadt und Hochseefischerei mit diesem Begehren an den Staat heran. Preußen erkannte die Notwendigkeit an und ließ 1917 einen Erweiterungsplan ausarbeiten, der Ostern 1920 zum Gesetz erhoben wurde. Da vor dem Kriege rund 100 Millionen *M* jährlich für die Einfuhr fremder Fische ausgegeben wurden, und da Deutschland nach dem Kriege gezwungen war, seinen Bedarf an Lebensmitteln soweit irgend möglich im eigenen Lande zu decken, war es selbstverständlich, daß alle Möglichkeiten ausgenutzt werden mußten, die diesem Ziele dienen konnten.

Das allein in Frage kommende Gelände, das Wulsdorfer Außen-  
deichsland, war fast in seinem gesamten Umfange von 235 ha schon 1912 von Staat und Stadt gemeinsam erworben worden. Die gesamte Fläche des geplanten Hafens aber umfaßt rund 460 ha, ist also etwa 6½mal so groß wie die Fläche des alten Fischereihafens. Der neue Hafen sollte in Verbindung mit dem alten stehen. Außerdem wurde eine beiden Häfen gemeinsame, durch eine moderne Doppelschleuse mit Schiebetoren abgeschlossene Einfahrt vorgesehen. Natürlich war nicht daran zu denken, gleich den ganzen Plan auszuführen. Zunächst waren riesige Vorarbeiten notwendig. Wieder mußte dem Wasser ein großer Teil des Hafengeländes abgerungen werden. Der Luneweserarm wurde zugeschüttet und eine neue Lunemündung geschaffen. Die Spitze der Luneplate, die Preußen gehört, wurde mit dem durch riesige Deichbauten gewonnenen Aufschüttungsgelände verbunden. In diesem Gebiet entstand ein neuer Hafenschlauch, der mit dem alten Hafen eine gemeinsame Mündung in die Weser erhielt. Von fern her sichtbar erhebt sich hier der wuchtige, vierkantige Turm der neuen Schleuse.

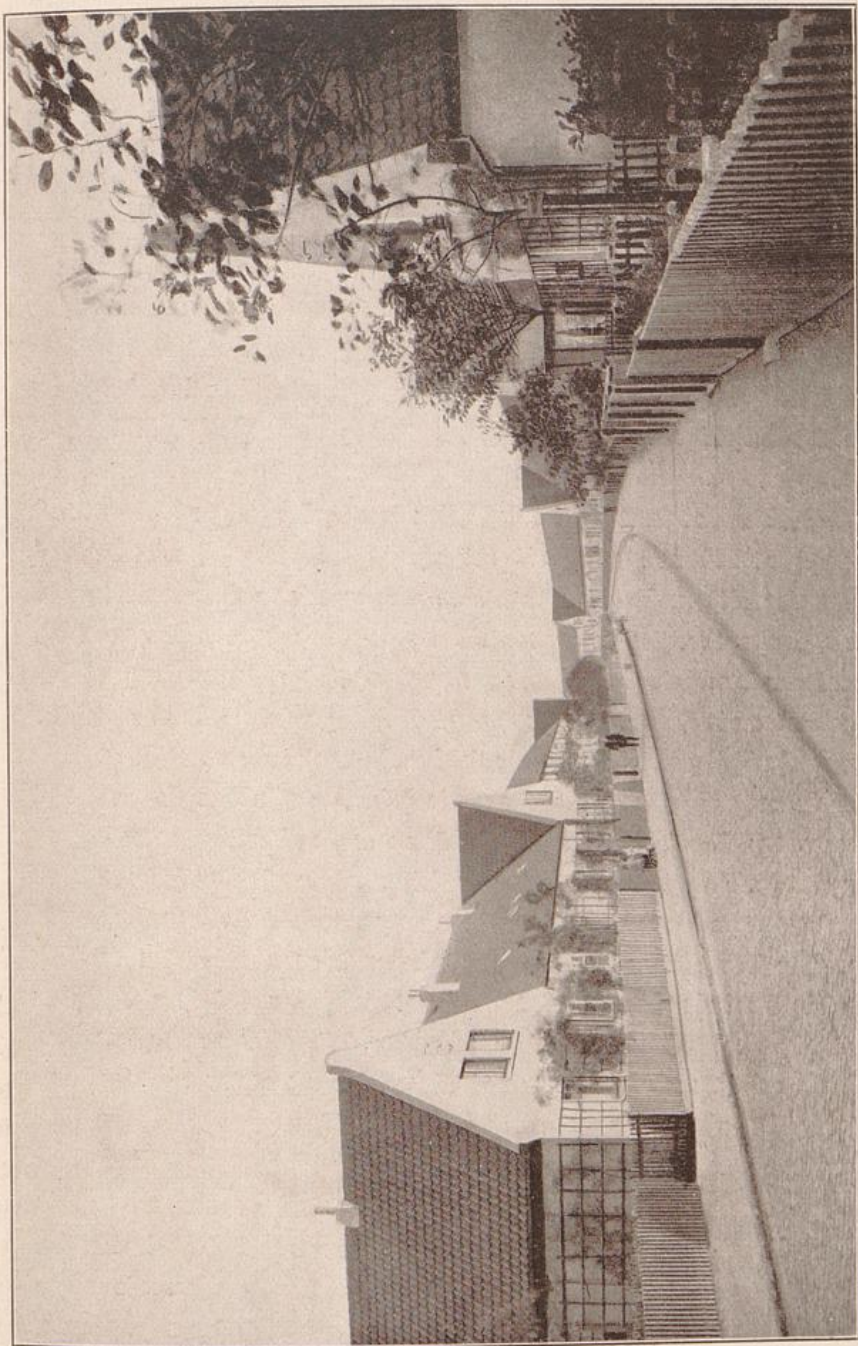
Es ist aber nur ein kleiner Teil des Gesamtplans, der heute ausgeführt oder doch beinahe ausgeführt ist. Der neue Hafenschlauch soll später in ein nahezu quadratisches Wendebecken münden, von dem wiederum mehrere Hafenarme abzweigen werden. Auch soll das Wende-

becken durch eine Seeschleuse unmittelbar mit der Weser verbunden werden.

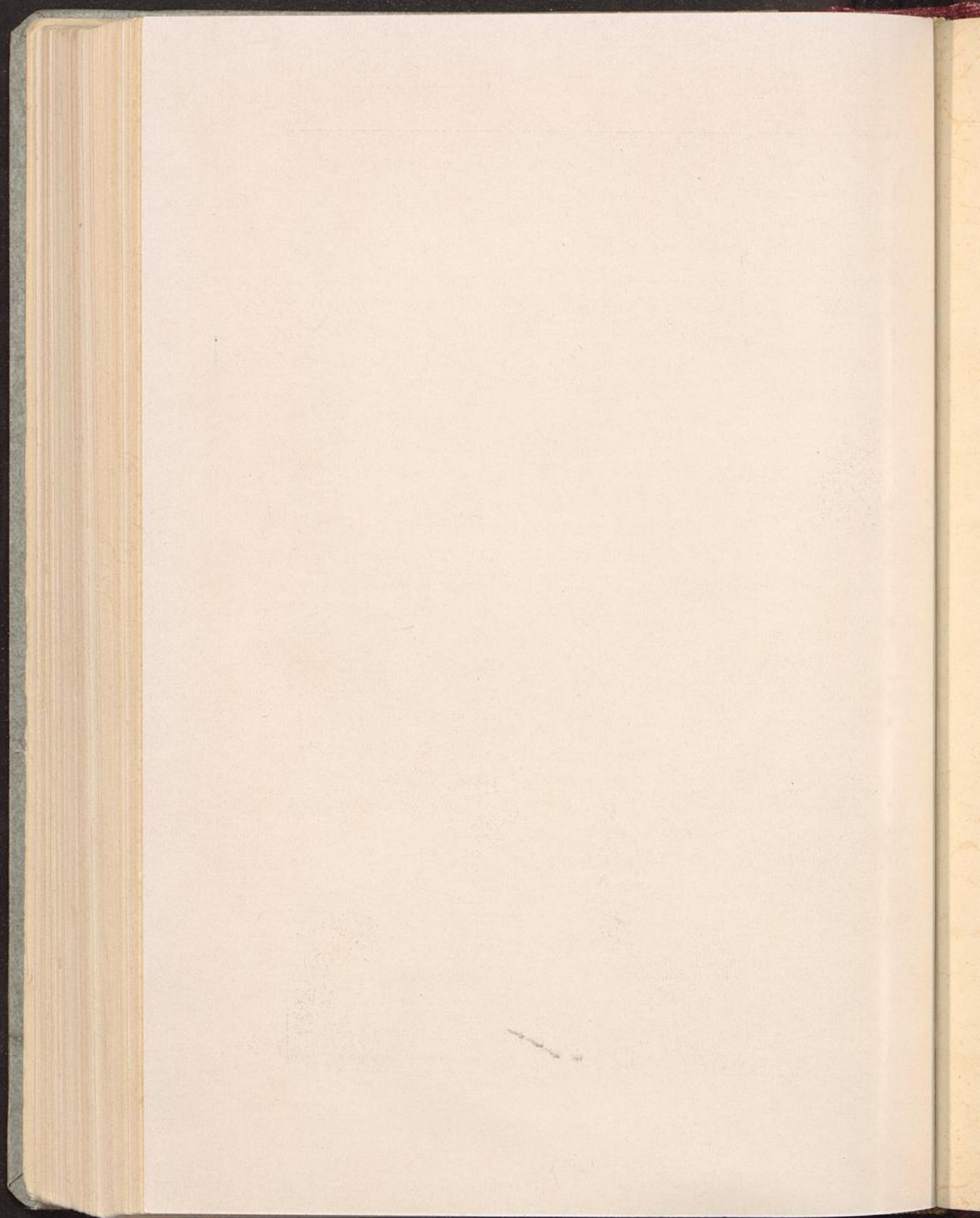
Welche Summen der ganze Plan erfordern wird, ist noch nicht genau festzustellen; die Stadt Seestemünde, die an seiner Ausführung sehr interessiert ist, leistet Zuschüsse. Von der Rentabilität des alten Fischereihafens war viel die Rede gewesen, auch bei dem neuen Plan wurde diese Frage selbstverständlich aufgeworfen. Die unmittelbar zu berechnende Rentabilität ist gering, wenn aber die Erhöhung des Steueraufkommens, die für Tausende geschaffenen Arbeitsmöglichkeiten, die Gewinne von Eisenbahn und Post mit berücksichtigt werden, so ist eine wenn auch zahlenmäßig nicht fest zu bestimmende hohe Rentabilität sicher.

Der Steigerung der Gewinnmöglichkeiten für die Hochseefischerei soll die Verbindung mit der Wissenschaft dienen. Schon lange vor dem Kriege hat die Wissenschaft der Fischerei gedient und damit auch die Fischerei der Wissenschaft. Vor allem hat sich der Präsident Hertwig des Deutschen Seefischereiverbandes große Verdienste darum erworben. Das Reich stellte den Forschungsdampfer „Poseidon“ in den Dienst dieser Sache, der auch der Hafenmeister Duge seine unermüdliche Arbeitskraft widmete. Im Jahre 1919 ging nun die Stadt Seestemünde auf diesem Wege weiter. Sie gründete das Institut für Seefischerei und berief zu seinem Leiter Dr. Rücke. Die Kosten werden bestritten von einem eigens zur Förderung des Instituts gegründeten Verein, der Stadtverwaltung und dem preussischen Staat.

Der alte Streit um die Fischereiklausel ist durch die großen Seestemünder Pläne von neuem erregt worden. Unzweifelhaft eine sehr unerfreuliche Angelegenheit, eine Verquickung von Fragen der Wirtschaft, der Volksernährung und der staatlichen Machtpolitik. Nach wie vor wird von der einen Seite die Zweckmäßigkeit der Fischereiklausel auch im allgemeinen Interesse betont, von der andern Seite die sittliche Berechtigung dieser Bestimmung bestritten. Sicherlich spielen bei dieser Angelegenheit, die nur ein Teil des unendlich schwierigen Unterweserproblems ist, machtpolitische Gesichtspunkte eine wichtige Rolle.



Straße in Dörfstunde-Süd.



In der Weimarer Verfassung wurde die Stellung der Einzelstaaten, der Länder, wie es jetzt hieß, zum Reich neu geregelt. Aber der Streit um diese Frage ist darum noch nicht zur Ruhe gekommen. Manche Reibungsflächen an der Unterweser sind allerdings jetzt verschwunden. Eisenbahnen und Wasserstraßen sind Reichsangelegenheit geworden. Trotzdem aber fühlt sich Bremen beengt, vor allem durch die Fischereiklausel und die ebenfalls im Vertrage von 1905 enthaltene Bestimmung, daß das neu abgetretene Gebiet nicht als Industriegelände verwendet werden dürfe, die sogenannte Industrieklausel. In der bremischen Presse wurden auch Stimmen laut, die die Angliederung Seestemündes und Lehes an Bremen forderten. Preußen zeigt sich zu keinerlei Entgegenkommen bereit. Seestemünde, Bremerhaven und Lehe wuchsen mehr und mehr zu einer Einheit zusammen, sie wären sicherlich längst eine Stadt geworden, wenn nicht die Hoheitsgrenze es verhindert hätte. So blieben zunächst die drei Stadtverwaltungen, nur in einigen Betrieben wurde eine Zusammenlegung zwischen zwei oder drei Orten erreicht. So gab Seestemünde seinen eigenen Schlachthof auf und beteiligte sich an dem Leher Schlachthof.

Eine Vereinfachung, die aber den Kernpunkt dieser ganzen Frage nicht berührte, bedeutete die Eingemeindung Wulsdorfs im Jahre 1920. Wulsdorf war vor allem durch den Fischereihafen in den Bannkreis Seestemündes gezogen und hatte, wie einst Seestendorf, mehr und mehr sein rein dörfliches Gepräge verloren, war zum Vorort Seestemündes geworden. Zwischen Seestemünde und Wulsdorf entstand die Kleinhausiedlung Seestemünde-Süd. Sie dient der Sehhaftmachung der Fischereiarbeiter. Das Gelände wurde schon 1918 erworben, die Häuser errichtet ein gemeinnütziger Bauverein. Trotz der außerordentlichen Bauschwierigkeiten konnten schon 1919 und 1920 zahlreiche kleine Doppelhäuser errichtet werden.

Die Jahre der Unsicherheit, die Zeit, da alle einzelstaatlichen Gegebenheiten in Frage gestellt waren, gingen vorüber. Da betrat Seestemünde mit einem leidenschaftlich bekämpften und leidenschaftlich begrüßten Schritt entschlossen den Weg zur Vereinigung. Trotz den er-

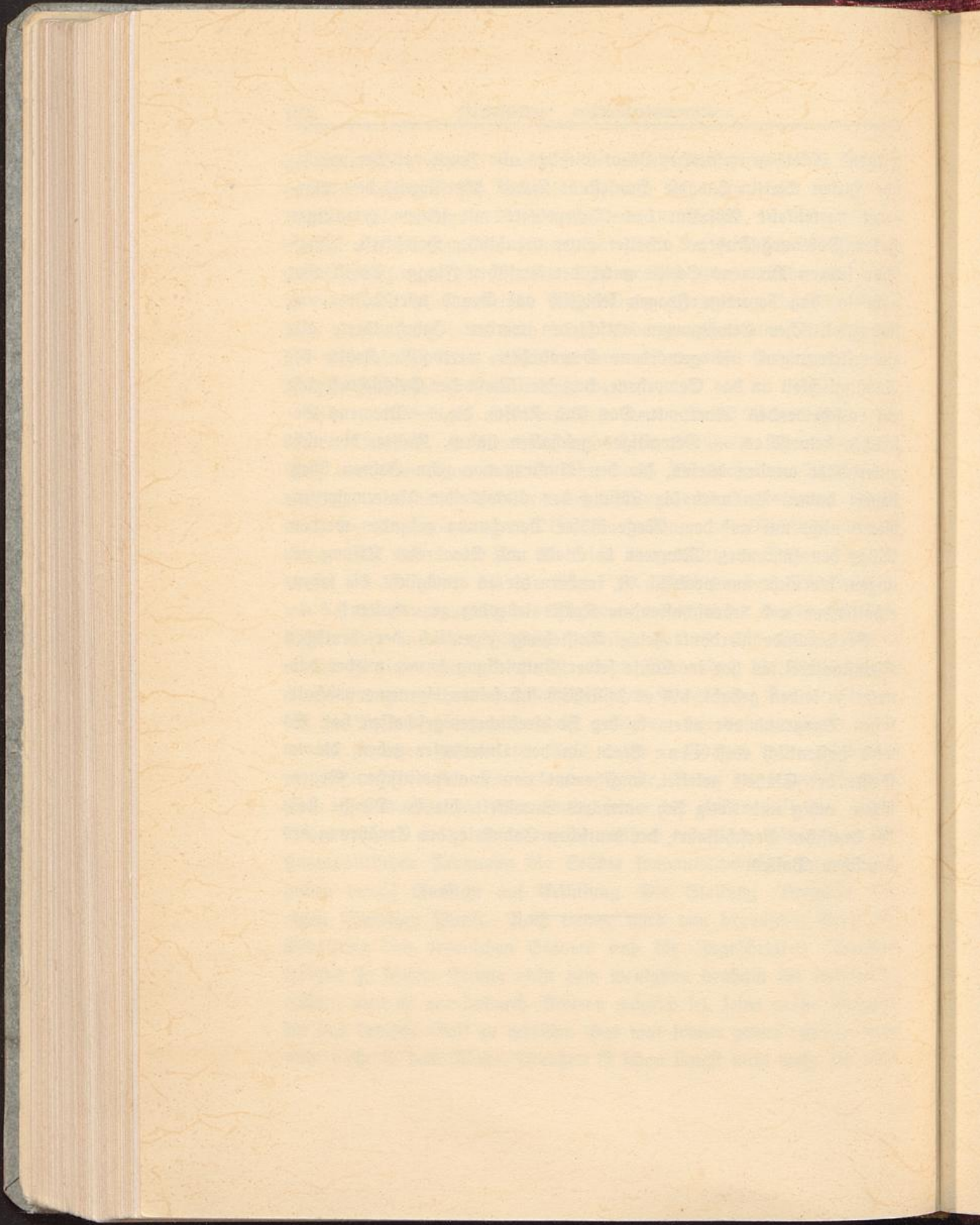
heblischen Widerständen innerhalb der Bürgerschaft, vor allem Geestemündes, schlossen sich Geestemünde und Lehe zu einer Stadt zusammen. Die treibende Kraft dabei war Dr. Delius, der Oberbürgermeister von Geestemünde. Hinter ihm stand die preussische Regierung. Durch Gesetz vom 16. Oktober 1924 wurden Geestemünde und Lehe zu der neuen Stadtgemeinde Wesermünde zusammengeschlossen. Durch diese Vereinigung sollte nach kurzer Uebergangszeit eine Verbilligung der Verwaltung, eine einheitliche und reibungslose Erledigung aller Fragen städtischer Politik erreicht werden.

Ein merkwürdiges Gebilde, diese neue Stadt Wesermünde. Die beiden Ortsteile, Geestemünde und Lehe, berühren sich kaum, der Weg von einem zum anderen führt durch Bremerhaven. Noch merkwürdiger wird dieses Gebilde durch die ungeheure Ausdehnung, die es durch die Eingemeindung von Schiffdorferdamm und Weddewarden im Jahre 1927 bekommen hat. Es reicht in gewaltigem Bogen von der Weser bei Wulsdorf bis zur Weser bei Weddewarden. Merkwürdig, wie sich die Prophezeiung des Regierungsrats bei der Landdrostei vom Jahre 1848 in einer Hinsicht bestätigt hat.<sup>258)</sup> Die Stadt Wesermünde ist nichts Fertiges, sie ist etwas werdendes, die Gestalt dieser Stadt ist unzweifelhaft ein staatspolitisches Programm. Der alte Gegensatz wie Bremen wie Hannover ist geblieben, nur daß an Stelle Hannovers Preußen getreten ist. Aufs engste versflochten waren und sind die Interessen rechts und links der Geeste. Jeder der beiden Staaten sorgt nach Kräften für seine Stadt, keiner der beiden will von seinen Hoheitsrechten etwas aufgeben, die vielfach erörterten Pläne, trotz der staatspolitischen Trennung die Städte kommunalpolitisch zu einigen, haben wenig Aussicht auf Erfüllung. Die Stellung Bremens hat einen schwachen Punkt. Noch immer wird von bremischer Seite die Erhaltung des bremischen Staates und die Zugehörigkeit Bremerhavens zu diesem Staate nicht zum wenigsten deshalb für notwendig erklärt, weil es nur dadurch Bremen möglich sei, seine große Aufgabe für das deutsche Volk zu erfüllen. Das war früher gewiß richtig, heute nicht mehr in dem Maße. Preußen ist schon längst nicht mehr ein vor-

wiegend Ackerbau treibender Staat wie das alte Hannover, der preussische Hafen Stettin hat die Hansestadt Lübeck überflügelt, der ungeheuer verwickelte Apparat des Ruhrgebiets mit seinem gewaltigen Hafen Duisburg-Ruhrort arbeitet unter preussischer Herrschaft. Längst schon fahren Bremens Schiffe unter der deutschen Flagge. Es ist aber nicht so, daß derartige Fragen lediglich auf Grund wirtschafts- und finanzpolitischer Erwägungen entschieden werden. Jahrhunderte alte Ueberlieferungen, lieb gewordene Gewohnheit, wertvollste Kräfte der Anhänglichkeit an das Gewordene, kurz die Macht der Geschichte spricht ein entscheidendes Wort mit. Das sind Kräfte, die — Bremens Geschichte beweist es — Gewaltiges geschaffen haben, Kräfte, die nicht unterschätzt werden dürfen, die den Umsturz vor zehn Jahren überdauert haben. So wird die Lösung des verwickelten Unterweserproblems nicht nur auf dem Wege kühler Berechnung gefunden werden. Möge den führenden Männern in Stadt und Staat eine Lösung gelingen, die nicht nur praktisch ist, sondern die es ermöglicht, die lebenserhaltenden und lebensschaffenden Kräfte lebendig zu erhalten!

Seestemünde verdankt seine Entstehung eigentlich der deutschen Kleinstaaterie, es hat im Laufe seiner Entwicklung immer wieder darunter zu leiden gehabt, bis es schließlich sich seinen eigenen wirtschaftlichen Baugrund vor allem in der Hochseefischerei geschaffen hat. Es wird hoffentlich einst eine Stadt an der Unterweser geben, die im Geiste der Einheit geleitet, ungehemmt von staatspolitischen Gegensätzen, ruhig und stetig sich vorwärts entwickelt, die im Dienste steht der deutschen Seeschifffahrt, der deutschen Industrie, der Ernährung des deutschen Volkes.

---



## Quellen- und Literaturverzeichnis.

---

Für die vorliegende Arbeit wurden benutzt: Akten des Staatsarchivs zu Hannover — ihre Signaturen beginnen: Hann Des — der ehemaligen Landdrostei zu Stade, verwahrt bei der Preussischen Regierung zu Stade — Signatur RR 775, 9 —, des ehemaligen Amtes Lehe, des Landkreises Oestemünde, der Stadt Oestemünde, verwahrt im Landratsamt und auf dem Rathaus. Auch ein Teil der älteren Akten liegt heute in der Registratur des Magistrats. Die Akten sind größtenteils durch drei Zahlen gekennzeichnet. Soweit die Akten sich im Rathause befinden, sind sie durch ein vorgelegtes M (Magistrat) in den Anmerkungen gekennzeichnet.

### Literatur.

Agatz, Die technische und wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Hochseefischereihäfen. Hannover 1919.

Baasch, Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik. Hamburg 1899.

M. Baer, Die deutsche Flotte 1848—1852. Leipzig 1898.

W. von Bippen, Johann Smidt.

Der Bramsche—Stade-Kanal, von Staatsbaumeister Plate-Bremerhaven. — Der Küstenkanal, nach der im Auftrage des oldenburgischen Staatsministeriums bearbeiteten Denkschrift. Sonderabdruck aus dem Jahrbuch 1920 der Gilde der Kaufleute von Bremerhaven, Oestemünde und Lehe.

Bremerhaven und seine Nachbarorte. Unter Benützung amtlichen Materials bearbeitet. Bremerhaven 1866.

Buchenau, Die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet, 3. Aufl. Bremen 1900.

A. Duckwitz, Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben von 1841 bis 1861. Ein Beitrag zur bremischen und deutschen Geschichte. Bremen 1877.

A. Duckwitz, Ueber die Gründung der deutschen Kriegsmarine, Bremen 1849.

Schmied, Festungen und Häfen an der unteren Weser. Bremisches Jahrbuch I, 1864, 39 ff.

Einfluß des Fischereihafens in Oestemünde auf die Hebung der staatlichen Steuereinnahmen aus dem Stadtbezirk Oestemünde. (Eine Denkschrift des Magistrats und der Handelskammer von Oestemünde.)

Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt v. d. Mitte des 19. Jahrh. b. z. Gegenwart. (Schriften d. Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 103, 1902.)

Der Friedensvertrag von Versailles.

25 Jahre Oestemünder Fischereihafen und Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft. Festschrift, herausgegeben im Auftrage der Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft von ihrem Direktor Dr. jur. Hans Schilling. Abfözung: Festschr.

Gebhardt, Handbuch der Deutschen Geschichte, 5. Aufl., Bd. 2, Stuttgart 1913.

Gust. von Göllich, Geschichtliche Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaues der bedeutendsten handeltreibenden Staaten unserer Zeit. Jena 1830.

Hannovers Seeschifffahrt, 1. Heft, Harburg-Oestemünde, Leer 1853. Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

Jahresberichte der Handelskammer zu Oestemünde.

Kretschmar, Napoleons Kanalprojekte zur Verbindung des Rheines mit der Elbe und Ostsee. Zeitschr. des Historischen Vereins für Niedersachsen, 1906, S. 139 ff.

E. von Meier, Hannoversche Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte, 2. Bd., Leipzig 1899.

Onden, Das Zeitalter des Kaisers Wilhelm. Bd. 2, Berlin 1891.

Patje, Kurzer Abriß des Fabriken-, Gewerbe- und Handlungszustandes in den Churbraunschweigisch-lüneburgischen Landen. 1796.

M. Peters, Die Entwicklung der deutschen Rhederei seit Beginn dieses Jahrhunderts. 2 Bde. Jena 1899 u. 1905.

Pratje, Altes und Neues aus dem Herzogthum Bremen, X 1878.

Prost, Die Notlage der deutschen Hochseefischerei, ihre Ursachen und die Mittel zu ihrer Beseitigung. Vortrag vom 17. März 1909.

Die Rhederei Hannovers, 3. u. 6. Jahrg. Hannover 1863 und 1866.

A. Richter, Ueber die französischen Kanalprojekte für Nordwestdeutschland. Zeitschr. des Historischen Vereins für Niedersachsen. 1907, S. 99 ff.

Der See- und Freihafen Oestemünde. Eine Festschrift zur Erinnerung an den 21. Juni 1862. Hannover 1862.

Schröder, Aus unserer Franzosenzeit. Hannover 1913.

Senst, Oestemündes Hochseefischerei und Fischmarkt. Oestemünde 1919.

J. H. W. Smidt, Erinnerungen aus der Zeit der Freiheitskriege. Bremisches Jahrbuch 4, 1869, S. 385 ff.

H. Smidt, Zur Geschichte des Fledens Lehe, des Vorgängers Bremerhavens. Bremisches Jahrbuch VIII, 1876, S. 1 ff.

Speerschneider, Statistische Uebersicht von Oestemündes Handels- und Schifffahrts-Verkehr in den Jahren 1864-66. Hannover 1866-68.

R. Thieß, Deutsche Schifffahrt und Schifffahrtspolitik der Gegenwart. Leipzig 1907.

Fr. Schimme, Die inneren Zustände des Kurfürstentums Hannover unter der französisch-westfälischen Fremdherrschaft, 2. Bde. Hannover 1893—1895.

Treitschke, Deutsche Geschichte, Bd. III.

Verhandlungen der am 15. und 16. Juni 1848 zu Hannover im Börsensaale stattgehabten Versammlung von Abgeordneten aus dem Handels- und Fabrikstande des Königreichs. Hannover 1848.

Bremerhaven=Wefermünde, Herausgegeben von den Stadtverwaltungen Bremerhaven u. Wefermünde. 2. Aufl. Berlin=Halensee 1925.

Die Jahresberichte der Handelskammer zu Oestemünde 1867—1913. Abfürzung: Hk.

Staats- und Adresskalender für das Königreich Hannover.

Gesetzsammlung für das Königreich Hannover.

Der Hanseat, illustrierte Halbmonatsschrift. Sondernummern: Unterweser, Bremen 1921, Allgemeine Hochseefischerei, Bremen 1921, Oestemünder Hochseefischerei, Bremen 1920, Bremen, Bremen 1921.

Der Kulturkämpfer, Jahrg. 4, Berlin 1883, herausgegeben v. O. Slagau.

Die Presse der Unterweserorte, vor allem die „Provinzial-Zeitung“ und die „Nordsee-Zeitung“.

Bessell, Geschichte Bremerhavens, Bremerhaven 1927, und Schröder, Geschichte der Stadt Lehe, Wefermünde-Lehe 1927, konnten für einzelne Teile noch benutzt werden.

### Anmerkungen.

<sup>1)</sup> 181; 127,2 Amtmann v. Reiche an Regierung z. Stade, 1776, Okt. 2.

<sup>2)</sup> S. Karte.

<sup>3)</sup> Hann. Des. 92 XXXVI, Nr. 6.1 c.

<sup>4)</sup> Peters I, 27 ff. — Schimme, Kurfürstentum Hann. I, 26 ff.

<sup>5)</sup> Göllich, Geschichtl. Darstellung I, 21 ff. — Peters I, 133 ff.

<sup>6)</sup> Peters, I, 133 f.

<sup>7)</sup> Schimme, Kurfürstentum Hann. I, 6 u. 26 ff.

<sup>8)</sup> Schmck, i. Brem. Jb. I, 39 ff. — J. Smidt ebenda VIII, 1 ff. — Buchenau 254 ff.

<sup>9)</sup> 168; 7,2.

<sup>10)</sup> 181; 127,2 Amtmann v. Reiche an Regierung z. Stade 1774, Okt. 19.

<sup>11)</sup> 187; 152,1 — 189; 151,1.

<sup>12)</sup> 181; 127,2 — Baasch, Beitr. 90 ff. — Verordn. v. 1788 b. Patje, Kurzer Abr. 460 ff.

<sup>13)</sup> G. v. Meier II 618 (Abdr. d. Hardenbergschen Denkschr.)

<sup>14)</sup> 3. folg. f. Hann. Des. 92 XXXVI Nr. 6, 1 c, vor allem Hafe an Münster 1802 Juli 20., Sept. 27., Nov. 9., Dez. 12. u. „Auszug a. d. Abhdlg. . . .“  
Verfasst v. . . . Müller, Stade, d. 12. Apr. 1800“. — 167; 1,1.

<sup>15)</sup> Vergl. S. 5.

<sup>16)</sup> Vergl. S. 28 f.

- 17) Thimme I 115 ff. und 402 ff. — Schröder, Franzosenzeit 6 ff.
- 18) Schröder a. a. O. 63 ff.
- 19) Thimme II 627 ff. — Kretschmar i. Ztschr. d. Hist. V. f. NS. 1906, S. 139 ff. — Richter ebenda 1907, S. 99 ff.
- 20) 167; 1,1, Privatbriefe d. W. Müller (b. d. Regierung i. Hann.) an Richter Haltermann, Stade, 1814, Mai 11., u. Hann., 1814, Juni 17.
- 21) 167; 1,1 (Major) Seweloh a. Haltermann, Stade, 1814, Mai 16. — Ueber Seweloh f. Staats- u. Adresskal. f. d. Kgr. Hann. a. d. Jahr 1825, S. 89 u. 110.
- 22) 167; 1,1 Reg. z. Stade a. Oberdeichgräfen Niemeher i. Stade 1816, Aug. 15.
- 23) 167; 1,1 Schriftwechsel zwischen Lehe, Stade u. Hann. v. 1816, Aug. 15., bis 1817, Dez. 31.
- 24) S. S. 10 f.
- 25) Hann. Des. 92, XXXVI Nr. 6, 1 a u. 1 b. Kab.-Min. an Deutsche Kanzlei i. London 1825, Juli 5.
- 26) Rose war übrigens ein Duzfreund des Richters Ernst Haltermann, wie aus einem Privatbrief Roses an diesen, Bremen 1826, August 28, hervorgeht. Ernst Haltermanns Bruder, der Reg.-Rat Georg H. in Stade, der 1826 Expedient der Anbaufrage wird, war ebenfalls ein persönlicher Bekannter Roses, f. M. 166; 2,3.
- 27) 167; 1,2 Reg. zu Stade an Richter Haltermann 1818, Sept. 2.
- 28) 3. Folg. f.: M 166; 2,1 Schriftwechsel 1819—1822 betr. Hafensbau und Schiffsbaumstr. Wende; 180; 119,1 Bericht Lehe a. Regierung z. Stade 1820, Jan. 5., betr. Verbindungsweg; 162; 159,5 u. 162; 158,1 u. 166; 164,1 betr. Quarantäne u. Erfl. d. Steuerfreiheit; 171; 19,1 Publicandum betr. Steuerfreiheit.
- 29) 182; 137,1 Erste Frequenztafel d. Hafens 1823 ff.
- 30) 182; 137,1 Bericht Lehe a. Landdr. 1824, Jan. 13.
- 31) Treitschke III 457 u. 469 — Göllich I 39.
- 32) Hann. Des. 92 XXXVI, Nr. 6, 1 a u. 1 b, insbes. Kab.-Min. a. Deutsche Kanzlei 1825, Juli 5.
- 33) Bismarck a. General Leopold v. Gerlach, Frankfurt 1852.
- 34) M. 166; 2,3. 3. Gründungsgeschichte Bremerhavens f. Bessel, Geschichte v. Bremerhaven, dort alle ältere Literatur.
- 35) S. S. 16 ff.
- 36) M. 166; 3,4 u. Hann. Des. 88 H. Comb. 25.
- 37) 167; 4,1.
- 38) RR. 775, 9 Vol. I Fin.-Min. u. a. Gen.-Wasserbau-Direkt. 1833, Okt. 9., u. folg. Aktenstücke.
- 39) M. 174; 65,1.
- 40) RR. 775, 9 Vol. I. Amtsber. a. Landdr. 1837, Sept. 29.
- 41) RR. 775, 9 Vol. I. Amtsber. 1836, Dez. 4.
- 42) Vergl. Duckwitz 6 f.
- 43) RR. 775, 9 Vol. I 1836, Dez. 31.

- 44) RR. 775, 9 Vol. I 1838, Juni 16., u. 1841, Juli 18.
- 45) Ueber d. Verhältnis Bremens zu Bremerhaven vergl. auch Amtsass. Cammann an Bülow 1848, Jan. 19., in 171; 47,2.
- 46) M. 174; 65,1 Amtsber. Juni 4.
- 47) Hann. 88 S. Conb. 26 Vol. I 1842, April 16. Vergl. auch S. 12 Hofe an Münster.
- 48) M. 174; 65,1 Amtsber. 1841, Juli 18., u. a.
- 49) RR. 775,9 Landdr. an Dom. Kam. 1844, Juli 9.
- 50) Hann. Des. 88 S. Conb. 26 Vol. I, auch M. 174; 65,1.
- 51) RR. 775,9 Vol. III Min. d. Inn. an Fin.-Min. 1845, Juli 23.
- 52) Seit 1834/35.
- 53) RR. 775,9 Vol. III.
- 54) Vergl. S. 25 den Plan d. Amtm. Friederichs.
- 55) Inserat in „Der Mittheiler an der Unterweser“, 1850, Nr. 9, Bremerhaven, 30. Jan.: „Regelmäßige Omnibusfahrt zwischen Bremerhaven und Bremen. Um dem reisenden Publico Gelegenheit zu geben, recht schnell und bequem reisen zu können; so wird von jetzt an jeden Morgen, punkt 9 Uhr, unser schöner Omnibus „Elise“, vom Hause der Wittwe Schnuß und Punkt 10 Uhr vom Posthause zu Geestendorf abfahren . . .“ J. Schnuß Wwe. u. Fr. Prinz.
- 56) Duchwig S. 7.
- 57) ad acta d. Landdr. 1845, Okt. 14., RR. 775,9 Vol. III. Die Telegraphenverbindung zwischen Bremerhaven u. Bremen war die erste öffentliche Deutschlands. S. Duchwig S. 130.
- 58) RR. 775,9 1836, Dez. 4. — Hann. Des. 88 S. Conb. 26, Landdr. an Dom. Kamm. 1845, Nov. 24. — 183; 143,2 Landdr. an Amt. 1846, Febr. 15.
- 59) RR. 775,9 Vol. I 1836, Aug. 22. — Vol. III 1846/47. — M 171; 19,2.
- 60) M. 171; 19,2 Min. d. Inn. an Landdr. 1844, Mai 10. (Anl. zu 1846, Sept. 29.)
- 61) M. 171; 19,2 1846, Sept. 29.
- 62) Gesetz-Samml. f. d. Rgr. Hann. Jahrg. 1847, I. Abt. Nr. 38/39.
- 63) M. 171; 19,2 1847, Juli 21.
- 64) Betr. Anbau f. Hann. Des. 88 S. Conb. 26 Vol. I 1846, Mai 4. — M. 168; 6,1 gedruckter „Entwurf zu den über die erbliche Verleihung von Anbaupläzen in der Rurthe abzuschließenden Erbleihe-Contracten“.
- 65) M. 171; 19,2 Amtsber. 1846, Okt. 2.
- 66) M. 177; 81,1 1846, Juli 30. bis Nov. 21. — RR. 775,9 Vol. III. Registram Bremerhaven 1846, Sept. 21.
- 67) Hann. Des. 88 S. Conb. 26 Vol. I, enthält u. a. die Anleihecontracte.
- 68) C. v. Stodhausen, Bürochef b. Ulrichs & Clausen, Bremerhaven.
- 69) Betr. Auswanderung f. 183; 143,2, vor allem 1846, Febr. 15.
- 70) Der Min. d. Inn. lehnte den Namen Rurthe ab, „weil er zu übel klingt“, Ernsthafen und Königshafen, weil die Anfänge zu dürftig seien. Die Landdrostei hatte Ernst-August-Hafen oder Georgshafen vorgeschlagen. S. Hann. Des. 104 II 5,4 Nr. 17, vor allem Min. d. Inn. a. Kabinett S. M. d. Königs 1847, Mai 24. — Gesetz-Samml. f. d. Rgr. Hann. I. Abt. 40. Jahrg. 1847.

- <sup>71)</sup> 171; 19,3 (1847—1857).
- <sup>72)</sup> RR. 775,9 Vol. III Pro Notitia Bülow's 1847, Dez. 17.
- <sup>73)</sup> M. 175; 67,2 Amtsber. an Min. d. Inn. 1847, Okt. 30.
- <sup>74)</sup> M. 177; 88,2 1848, Jan. 19. u. März 2. — Hann. Des. 88 J. Conv. 26 Vol. II. Gesuch d. Bewohner Oesstemündes an Dom. Kamm. 1848, Dez. 8. — 166; 4,3 Gesuch d. Mauermstr. Rühbod i. Vertr. der Gem. Oesstemünde an Landdr. 1849, Febr. 8. u. folg. Aktenstücke.
- <sup>75)</sup> Hann. Des. 88. J. Conv. 26 Vol. III, Gesuch d. Kaufm. Tobias an Dom. Kamm. 1851, März 17. u. Amtsber. 1851, Apr. 4.
- <sup>76)</sup> 172; 47,1 Sammann an Bülow 1848, Jan. 19., u. Amtsber. 1848, Apr. 5.
- <sup>77)</sup> Die folgenden Ausführungen über d. Wähladerbrücke u. d. Hafenaupläne beruhen auf 172; 47,1 u. 171; 47,2.
- <sup>79)</sup> Den etwas eigenartigen Stil seines Briefes wird man dem Verfasser zugute halten müssen. Er lag vor Aufregung krank im Bett, als er den Brief schrieb.
- <sup>80)</sup> S. S. 38, Bericht Sammanns a. d. Landdr. 1848, Apr. 5.
- <sup>81)</sup> Im Protokoll ist auf die Möglichkeit hingewiesen, diesen Hafen auch als deutschen Kriegshafen zu benutzen, und findet sich der durchgestrichene Satz: „ . . . und zu beantragen, daß hierauf, als auf ein deutsches National-Unternehmen die Aufmerksamkeit der deutschen Nationalversammlung zu Frankfurt hingeleitet werden möge“, f. S. 39 f.
- <sup>82)</sup> S. Bessell 367.
- <sup>83)</sup> Betr. Kriegshafenpläne f. Hann. Des. 40 Nr. 1 a u. 104 II 54 Nr. 34, insbes. 1849, Dez. 6. u. 1853, Jan. 14, vergl. Bessell.
- <sup>84)</sup> Das Arsenal hat zuletzt als Fischräucherei gedient u. ist 1896 oder 1897 abgebrochen (Mittlg. d. Herrn Dr. Siebs-Stade).
- <sup>85)</sup> Staatsarchiv Hann. Sammlg. A II Bb. 19, auch im Morgenstern-Museum zu Wesermünde-O. u. i. d. Stadtbibliothek z. Bremerhaven.
- <sup>86)</sup> Hann. Des. 88 J. Conv. 25 1849, Aug. 17.
- <sup>87)</sup> Hann. Des. 88 J. Conv. 25 Landdr. a. Min. d. Inn. 1850, März 30. u. Anlage.
- <sup>88)</sup> M. 175; 66,13.
- <sup>89)</sup> Hann. Des. 104 a II 3,2 G, b 16 Nr. 10 1845, Dez. 11. — 1846, März 2. u. „Regulativ f. d. Gemeinde-Verhältnisse d. Hafens Oesstemünde. Erlassen von Kgl. Landdrostet“, 1850, Dez. 12., u. a. Akten v. 1850, Jan. 17. — 1855, Dez. 8.
- <sup>90)</sup> 166; 4,3, 1854, Jan. 20.
- <sup>91)</sup> 171; 19,3.
- <sup>92)</sup> Peters II 230.
- <sup>93)</sup> Peters II 209.
- <sup>94)</sup> 181; 127,2, 1848, Jan. 14.
- <sup>95)</sup> 172, 54,3, 1851, Mai 2.
- <sup>96)</sup> Dudoitz 6 f.

- 97) M. 175; 67,2, Anl. z. Landdr., an Amt 1847, Juli 30.
- 98) M. 174; 65,1, 1843, Sept. 10.
- 99) Die Reederei wurde 1841 in Bremerhaven von Franz Tecklenborg gegründet und blühte dank der sachmännischen Kenntnisse seines Bruders Johann-Carl Schnell empor. S. Joh. C. Tecklenborg A. G., Hann. 1919, S. 71.
- 100) Rickmer Glasen Rickmers stammte aus Helgoland und hatte sein Handwerk auf der Bootswerft von Cornelius (f. S. 17) erlernt.
- 101) 172; 54,3.
- 102) RR. 775,9 Vol. III Postscr. d. Amtes an Landdr. 1847, März 4.
- 103) Peters II 27 ff. — Peters II 3 ff., f. auch I 30 ff. Hier sind auch die Bestimmungen der Navigationsakte zusammengestellt.
- 104) Ueber Borries f. Briefe d. Grafen Borries i. „Der Kulturfämpfer“ IV Berlin 1883.
- 105) S. S. 41 ff.
- 106) Hann. Des. 40 Nr. 40, 1a Gehorsamste Vorstellung . . . . Emden 1848, Dez. 6., u. Gen.-Direkt. d. Wasserbaues a. Min. d. Inn. 1849, Juni 30.
- 107) Hann. Des. 104 II 5. 4 Nr. 17.
- 108) Siebs, Zwei Königsbesuche in Oestemünde, „Prov.-Ztg.“ 79, 1921. Juni 18.
- 109) Der See- und Freihafen Oestemünde, 37 ff.
- 110) 173; 25,1 Hafenamts a. Gen.-Direkt. d. Wasserbaues 1866, März 20.
- 111) Siehe S. 69.
- 112) M. 172; 49,3.
- 113) Siehe S. 50.
- 114) 182; 37,2 Nachweisung der im Kalenderjahre 1856 in den Hafen von Oestemünde . . . eingelaufenen und daraus abgefegelten See- und Küstenschiffe, aufgestellt vom Hafenmeister Bernhard Shtemann 1857, Jan. 12.
- 115) Speerschnider 29.
- 116) Thieß 43.
- 117) HK. f. 1876 S. 7.
- 118) Siehe S. 31.
- 119) Speerschnider 7 ff.
- 120) HK. f. 1891 S. 6 u. 1892 S. 13.
- 121) 166; 4,3 1865, Juni 23. — HK. f. 1872 S. 25, f. 1876 S. 12, f. 1906 I S. 58. — Prov.-Z. XIV 1866 Apr. 5 u. a.
- 122) HK. f. 1891 S. 6 u. 1892 S. 15.
- 123) HK. f. 1891 S. 6 u. 1892 S. 14.
- 124) HK. f. 1867 S. 20 u. 1872 S. 25.
- 125) HK. f. 1892 S. 6 u. 16 f., 1893 S. 8 ff. u. 46 f., 1894 I S. 33 ff.
- 126) HK. f. 1894 II S. 28.
- 127) HK. f. 1911 II S. 22 u. 1912 I S. 15 f.
- 128) HK. f. 1867—1908, insbes. 1874 S. 30, 1891 S. 6 u. 37, 1892 S. 12 f., 1893 S. 26, 1894 I S. 29, 1904 II S. 31. Ueber Tanksschiffe und den ersten mißglückten Versuch in den siebziger Jahren siehe Fitger S. 47.

<sup>129)</sup> Die Zahlen sind entnommen aus: Die Rhederei Hannovers . . . nach dem Bestande Mitte Octobers 1862, Hannover 1863 u. nach dem Bestande Mitte Octobers 1865, Hannover 1866.

<sup>130)</sup> Prov. 3. XVI 1868, Mai 9.

<sup>131)</sup> 230; 110,1.

<sup>132)</sup> Prov. 3. XIII 1865, Aug. 3. — XVI 1868, Mai 19.

<sup>133)</sup> HK. f. 1894 I S. 30.

<sup>134)</sup> Ges. v. 5. Apr. 1886, f. HK. f. 1903 I S. 23 f.

<sup>135)</sup> HK. f. 1906 I S. 30.

<sup>136)</sup> HK. f. 1904 I S. 55 f.

<sup>137)</sup> HK. f. 1867 S. 12.

<sup>138)</sup> HK. f. 1905 I S. 48 f.

<sup>139)</sup> 170; 7,16 gedruckte Verkehrsübersichten als Beilagen zu den Vierteljahrsberichten d. Landrats-Amtes 1864—1910.

<sup>140)</sup> HK. f. 1872 S. 20 f.

<sup>141)</sup> HK. f. 1872—1894.

<sup>142)</sup> Aeußerung der Kommission f. Fin.-Gesehe i. Preussischen Abgeordneten-Lause 1851, Sept. 7., siehe HK. f. 1879 S. 5 f.

<sup>143)</sup> Prov. 3. XII 1864, März 10., u. XVI 1868, Febr. 27.

<sup>144)</sup> HK. f. 1901 I S. 43.

<sup>145)</sup> HK. f. 1896 I S. 27 f., 1897 I S. 22 f., 1900 I S. 64, 1904 I S. 55 f. Ueber Grundsätze d. Tarifpolitik siehe v. d. Lehen, Eisenbahnen i. Handwörterbuch d. Staatswissenschaften, 3. Aufl. III, S. 883.

<sup>146)</sup> Siehe S. 13 f.

<sup>147)</sup> Vezet i. Hanseat, Sondernummer Bremen. — Bellmer i. Hanseat, Sondernummer Unterweser. — HK. f. 1893 S. 16, 1895 I S. 18 ff., 1899 I S. 40 f., 1902 I S. 20 f., 1903 I S. 26 f., 1904 I S. 22, 1906 I S. 35 f. — Der Bramsche—Stade-Kanal v. Staatsbaumeister Plate-Bremerhaven. Der Küstenkanal, nach der im Auftrage des oldenburgischen Staatsministeriums bearbeiteten Denkschrift. (Sonderabdruck aus dem Jahrbuch 1920 der Gilde der Kaufleute von Bremerhaven, Oestemünde und Lehe.

<sup>148)</sup> Siehe Vezet a. a. O.

<sup>149)</sup> Siehe Vezet a. a. O.

<sup>150)</sup> HK. f. 1906 I S. 35 f.

<sup>151)</sup> Aufhebung der Seehafenausnahmetarife: Versailler Vertrag §§ 325 und 326. — Rhein—Maas-Kanal: § 361.

<sup>152)</sup> Hann. Ges. 104 II 5,4 Nr. 17.

<sup>153)</sup> 179; 106,5.

<sup>154)</sup> 215; 507,4 1857, Juni 17.

<sup>155)</sup> HK. f. 1867 ff.

<sup>156)</sup> Prov. 3. XIV 1868, Febr. 27.

<sup>157)</sup> Siehe S. 85.

<sup>158)</sup> 172; 55,14 Amt an Fin.-Direktorium, Abt. f. Dom. 1870, Sept. 12.

- 149) 172; 55,14.  
 160) 170; 16,7 Vol. I Viertelj.-Ber. d. Landratsamts.  
 161) HK. f. 1873 S. 46 f.  
 162) HK. f. 1877/78 S. 69 u. 1879 S. 41.  
 163) Joh. C. Tiedlenborg N. O. S. 90 ff.  
 164) HK. f. 1895 II S. 19. f.  
 165) HK. f. 1896 ff. — Viertelj.-Ber. d. Landratsamts 1886 ff. — Joh. C. Tiedlenborg N. O.  
 166) HK. f. 1867—1872.  
 167) HK. f. 1872—1877.  
 168) HK. f. 1880 S. 17.  
 169) HK. f. 1892 S. 7. f. — Festschr. 5. — Abg. 40.  
 170) Abg. 6.  
 171) Festschr. 14 f.  
 172) Festschr. 9 ff. — Senft 12 ff. — Abg. 10 ff.  
 173) Festschr. 5 f. — Senft 3 f. — Abg. 40.  
 174) Festschr. 5 Senft 3 u. 23, Abb. d. Halle S. 5.  
 175) Abg. 24. — HK. f. 1896 I S. 39 ff.  
 176) Ueber Bau und Anlagen des Fischereihafens Abg. 46—79 Festschr. 30 ff. — Viertelj.-Ber. d. Landratsamts, Berichte d. Hafenmeisters Duge a. d. Landratsamt u. d. entspr. Jahresber. d. HK.  
 177) HK. f. 1906 I 42 ff.  
 178) Abg. 47.  
 179) Festschr. 6 f. — HK. f. 1896 I S. 39 ff.  
 180) Siehe Bessel 517 f.  
 181) Abg. 72.  
 182) Festschr. 21.  
 183) Festschr. 22.  
 184) Festschr. 23.  
 185) Festschr. 28 f.  
 186) HK. f. 1895.  
 187) Abg. 93.  
 188) HK. f. 1913 II S. 29.  
 189) HK. f. 1913 II S. 30.  
 190) Berichte des Hafenmeisters Duge. Vergl. S. 87.  
 191) Viertelj.-Ber. d. Landratsamts f. 1891.  
 192) Berichte Duges 1894.  
 193) Nach Abg. 42.  
 194) Duge i. Hanseat, Sondernummer Allgemeine Hochseefischerei.  
 195) Die Gründe dieser Krise bei Frost, Die Notlage der deutschen Hochseefischerei.  
 196) Tabelle b. Abg. 161.  
 197) Die graphische Darstellung ist mit Ausnahme der Imuidener Kurve HK. f. 1913 II 32 ff. entnommen.

- <sup>198)</sup> Bessell, 549 f. 553. 555—557. — Gustav Meyer, Oeseemünde=Bremerhaben, eine grundsätzliche Erörterung der Fischereiklausel.
- <sup>199)</sup> Verhandlungen der am 15. und 16. Juni 1848 zu Hannover im Börsensaal stattgehabten Versammlung von Abgeordneten aus dem Handels- und Fabriklande des Königreichs Hannover 1848.
- <sup>200)</sup> 180; 107,6.
- <sup>201)</sup> 180; 108,1.
- <sup>202)</sup> Gesesammlung für das Königreich Hannover, Jahrg. 1866 I Abt. Heft 17 und Gesesammlung für das ehemalige Königreich Hannover, Jahrg. 1866. I. Abt., Heft 48.
- <sup>203)</sup> 179; 104,15.
- <sup>204)</sup> 180; 108,1. — Mitteilung des Herrn Handelskammersyndikus Dr. Jung. — Gebhardt, Handbuch der deutschen Geschichte, Bd. 2, 5. Aufl. 1913, 763 ff.
- <sup>205)</sup> 180; 108,1.
- <sup>206)</sup> 50 Jahre Industrie- und Handelskammer zu Wesermünde. Jubiläumsbeilage der „Prov.-Ztg.“
- <sup>207)</sup> „Prov.-Ztg.“ 56, 1908, Juli 3.
- <sup>208)</sup> HK. f. 1871, S. 4; f. 1872, S. 38 f.; f. 1873 S. 47 (Zitat); f. 1879 S. 41; f. 1880 S. 48.
- <sup>209)</sup> S. S. 48.
- <sup>210)</sup> HK. f. 1877/78, S. 3.
- <sup>211)</sup> „Prov.-Ztg.“ 61, 1913, August 14.
- <sup>212)</sup> HK. f. 1876, S. 5 ff.; 1879 S. 3 f.; 1880 S. 7 ff.; „Nordsee-Ztg.“ 15, 1880, Aug. 31.
- <sup>213)</sup> Oncken, Das Zeitalter des Kaisers Wilhelm. Berlin 1891, Bd. 2, 712 ff.
- <sup>214)</sup> „Nordsee-Ztg.“ 15, 1880, Aug. 31.
- <sup>215)</sup> HK. f. 1891, S. 53.
- <sup>216)</sup> „Prov.-Ztg.“ 56, 1908, Juni 12. und 22.
- <sup>217)</sup> Die folgende Darstellung beruht auf: 170; 7,16. — 173; 62,2. — Hann. Ges. 104 II 3,2 S. Amt Lehe Nr. 10. — HK. f. 1867 ff. — Bremerhaven und seine Nachbarorte 57 f. — Verschiedene Jahrgänge der „Prov.-Ztg.“ und der „Nordsee-Ztg.“.
- <sup>218)</sup> Schönian an Landdrostei 1863, Juli 10.
- <sup>219)</sup> Diese Petition und die Antwort der Ziviladministration: Hann. Ges. 104 II 3,2 S. Amt Lehe Nr. 10.
- <sup>220)</sup> Das Schreiben ist im Wortlaut auch bei Schröder S. 217 abgedruckt.
- <sup>221)</sup> 173; 62,2. — 180; 107,6. — HK. f. 1872 S. 10; f. 1896 I S. 23; f. 1898 I S. 16.
- <sup>222)</sup> 222; 158,17. — „Prov.-Ztg.“ 12, 1864, Okt. 8., Nov. 19. u. a.
- <sup>224)</sup> Schröder 225, Bessell 553 f.
- <sup>225)</sup> S. S. 50. — Die folgenden Zahlen beruhen zum Teil auf der amtlichen Statistik und sind zitiert nach den in den Zeitungen erschienenen Auszügen, zum Teil auf „Bremerhaven und seine Nachbarorte“. Soweit es möglich war, habe ich die als nur vorübergehend anwesend bezeichneten Personen nicht berücksichtigt.

<sup>227)</sup> Baupläne und neuer Bahnhof: Hann. Des. 104 II 5,4. — 170; 7,16. — M. Fach 157, Nr. 10. — „Prov.-Ztg.“, namentlich Jahrg. 56, 1908, Dez. 9.; 62, 1914, Februar 7. und Juli 2. Die Karte zum Moormannschen Plan befindet sich im Morgenstern-Museum. Der Bauplan von 1859 ist abgedruckt in Bremerhaben-Wesermünde, 2. Aufl. Berlin-Halensee 1925.

<sup>228)</sup> Hann. Des. 104 II 5,4 Gesamtministerium an Ständeversammlung 1859, März 3.

<sup>229)</sup> Zitiert nach dem ausführlichen Bericht in der „Prov.-Ztg.“ 52, 1904, März 11.

<sup>230)</sup> S. S. 56.

<sup>231)</sup> M. Fach 82 Nr. 10. — „Prov.-Ztg.“ 12, 1864 und 13, 1865.

<sup>232)</sup> „Prov.-Ztg.“ 12, 1864 August 4.

<sup>233)</sup> „Prov.-Ztg.“ 13, 1865 Januar 10.

<sup>234)</sup> Gaswerk, Wasserleitung, Elektrizitätswerk: Hann. Des. 104 II 5,4. — 172; 53,2. — 170; 16,7. — Bremerhaben und seine Nachbarorte 58 und 61. — Zahlreiche Artikel und Berichte über Gemeindebeschlüsse in der „Prov.-Ztg.“.

<sup>235)</sup> M. 8,57. — „Prov.-Ztg.“ 48, 1900, Juni 17., Juli 24., Oktober 24.; 52, 1904, März 20.

<sup>236)</sup> M. 176; 79,1. — M. 168; 6,1. — 170; 7,16. — Bremerhaben und seine Nachbarorte 61. — „Prov.-Ztg.“ 14, 1866, September 26.; 48, 1900, Januar 28.

<sup>237)</sup> Haushalt: die Darstellung beruht im wesentlichen auf den in der Presse erschienenen Haushaltsberichten.

<sup>238)</sup> Einfluß des Fischereihafens in Geestemünde auf die Hebung der staatlichen Steuereinnahmen aus dem Stadtbezirk Geestemünde. Eine Denkschrift des Magistrats und der Handelskammer vom September 1918.

<sup>239)</sup> S. S. 81.

<sup>240)</sup> Streif von 1867 und Allgemeiner Deutscher Arbeiterverein: 215; 507,4. — HK. f. 1867, S. 7 f. — „Prov.-Ztg.“ 14, 1866, August 22.; 15, 1867, Mai 16., 24. und 25.

<sup>241)</sup> Pagel an Königl. Preuß. Generalgouvernement, 1867, Juni 12.

<sup>242)</sup> Amt (Schönian) an Königl. Preuß. Landdrostei, 1866, Dezember 19.

<sup>243)</sup> Oldenberg, Arbeitseinstellung in Handwörterbuch der Staatswissenschaften I, 931.

<sup>244)</sup> Zitiert nach 215; 507,4.

<sup>245)</sup> 226; 500,5.

<sup>246)</sup> 170; 7,16. — „Prov.-Ztg.“ 52, 1904, Mai bis Dezember.

<sup>247)</sup> 170; 7,16.

<sup>248)</sup> „Prov.-Ztg.“ 62, 1914, Juli 31., August 19.

<sup>249)</sup> HK. f. 1867, S. 8; f. 1872, S. 15 ff.

<sup>250)</sup> „Prov.-Ztg.“ 48, 1900, August 4., und 61, 1913, Oktober 28.

<sup>251)</sup> 170; 7,16.

<sup>252)</sup> Kirche: Hann. Des. 104 II 5,4. — Bremerhaben und seine Nachbarorte 58 und 61. — M. 63; 41,180. — „Prov.-Ztg.“ 15, 1867, Mai 10. (Verfassungsfrage). — „Prov.-Ztg.“ 14, 1866, Mai 17. und 19., August 1.; 15, 1867, Juni 22.; 16, 1868, April 7.; 18, 1870, Januar 27., Mai 10. und 14.; Correspondenz des

evangelischen Vereins 1880, Februar 1., zitiert nach „Nordsee-Ztg.“ 15, 1880, Februar 4. (Kirchenbau); „Prov.-Ztg.“ 62, 1914, Juli 9. (Pfarrbezirke); „Prov.-Ztg.“ 56, 1908, März 31. (katholische Kirche); „Prov.-Ztg.“ 62, 1914, Juni 4. (reformierte Gemeinde).

<sup>253)</sup> Volksschulen: M. 63; 41,180. — Bremerhaven und seine Nachbarorte S. 58. — „Prov.-Ztg.“ 12, 1864, März 22.; 16, 1868, Juli 21.; 48, 1900, Apr. 21., Juli 1. und 22.; 56, 1908, März 8. — Privatschulen: „Prov.-Ztg.“ 12, 1864, Juli 21.; 13, 1865, März 9.; 15, 1867, Februar 13.; „Nordsee-Ztg.“ 1880, Februar 5. und 29. — Höhere Schulen: HK. f. 1871 ff. — 50 Jahre Realgymnasium und Realschule zu Wesermünde-Geestemünde, darin Mitteilungen aus der Geschichte der Anstalt von 1903—1918 von Oberstudiendirektor Dr. Lemde. — Bessel 506. — „Nordsee-Ztg.“ 15, 1880, Februar 15., März 13., Mai 12.; 48, 1900, Januar 28.; 56, 1908, Dezember 20. — Navigations- und Seemaschinistenschule: HK. f. 1867 ff. und „Nordsee-Ztg.“ 15, 1880, März 3.

<sup>254)</sup> „Prov.-Ztg.“ 66, 1908, Oktober 27.

<sup>255)</sup> 170; 7,16. — Schröder 224 f.

<sup>256)</sup> „Prov.-Ztg.“ 62, 1904, Juni 14.

<sup>257)</sup> Zusammenfassend behandelt von Dr. Delius, Die Erweiterung des Geestemünder Fischereihafens, im „Fischerboten“, 12. Jahrg. 1920, Nr. 7.

<sup>258)</sup> S. S. 39.



W e s t e r - S t r o m



Geestemünde

Bremenhafen

Altes Dock

Neues Dock

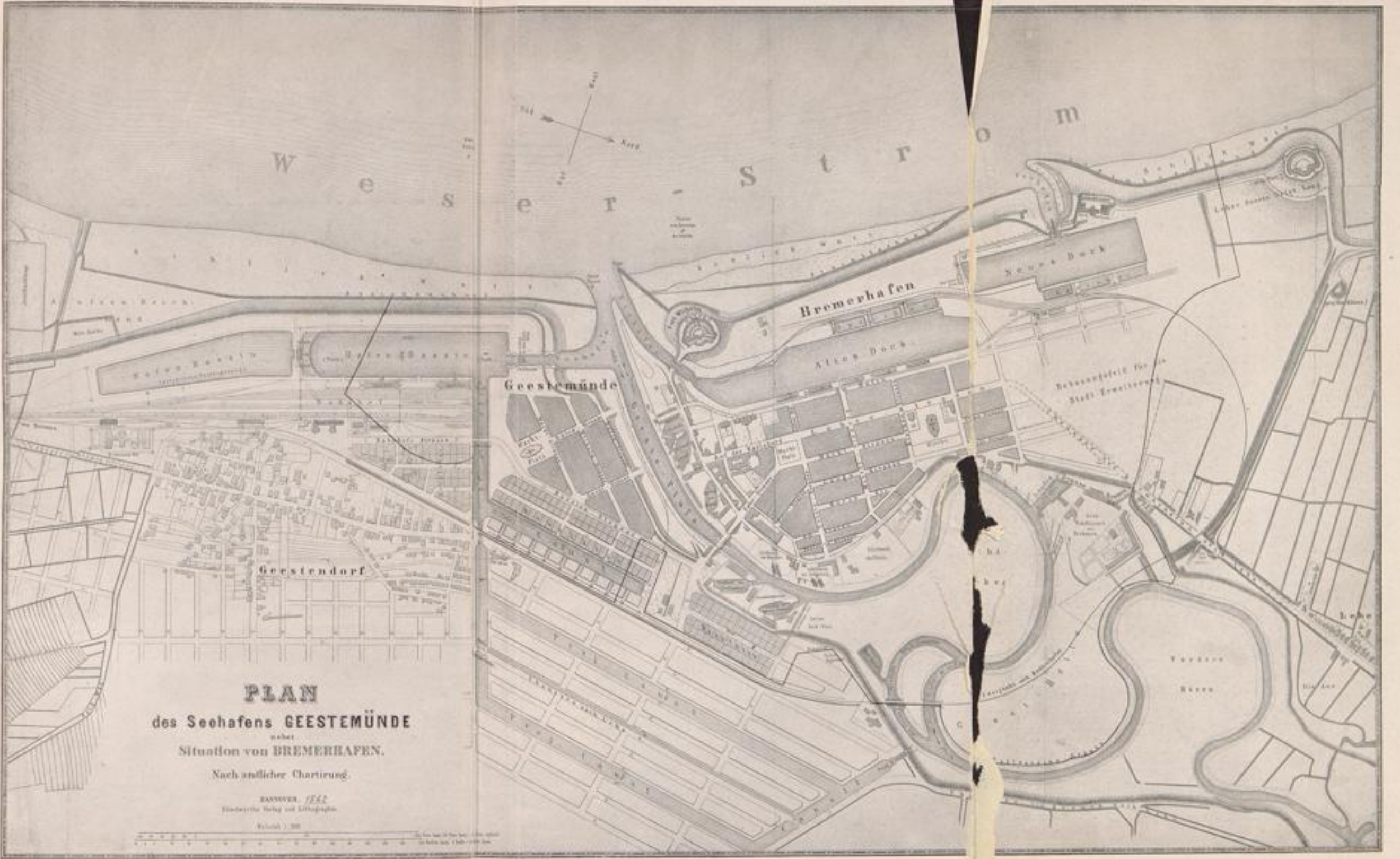
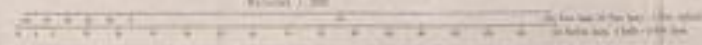
Behördenplatz für die  
Stadt-Verwaltung

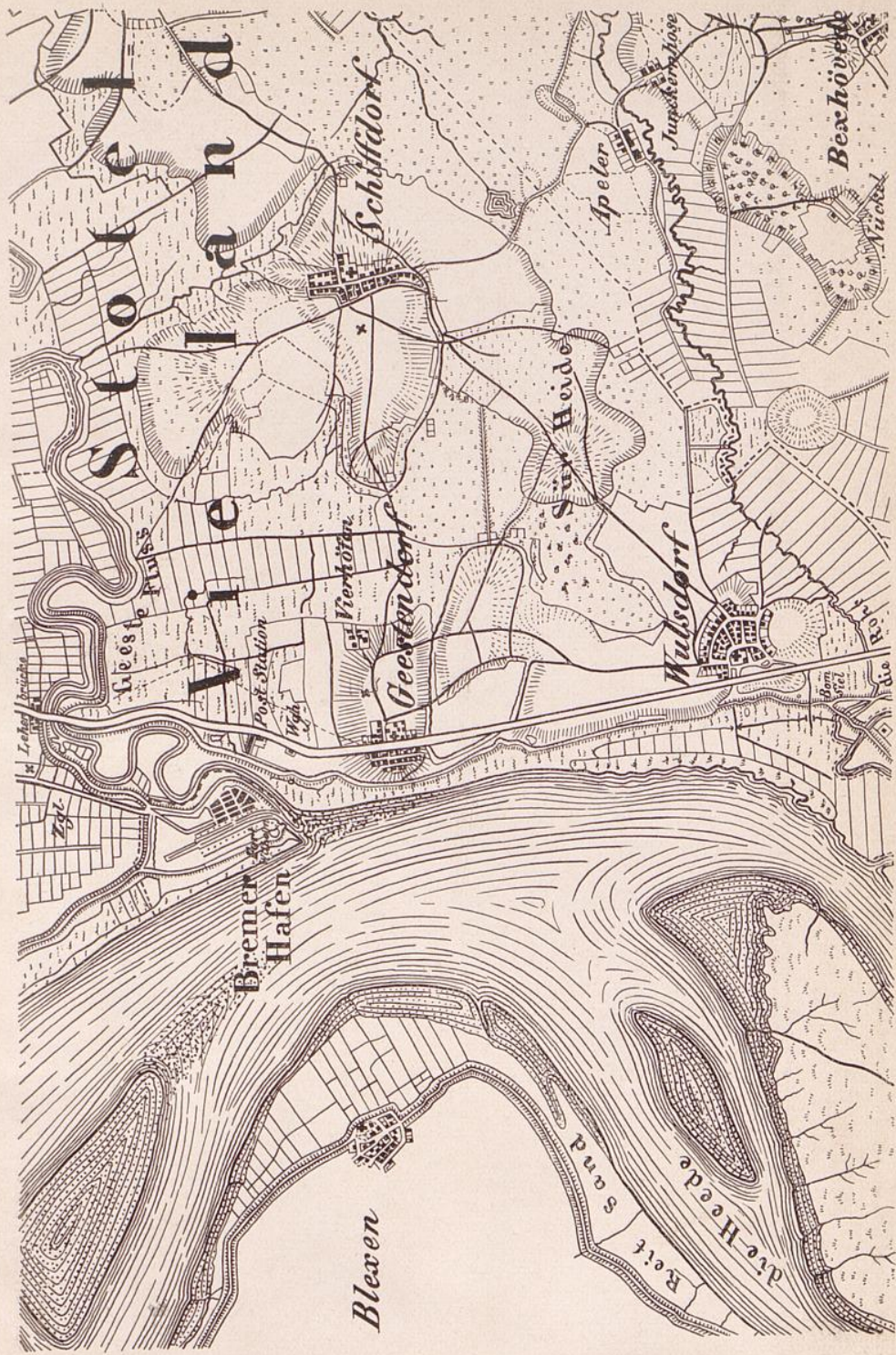
Geestendorf

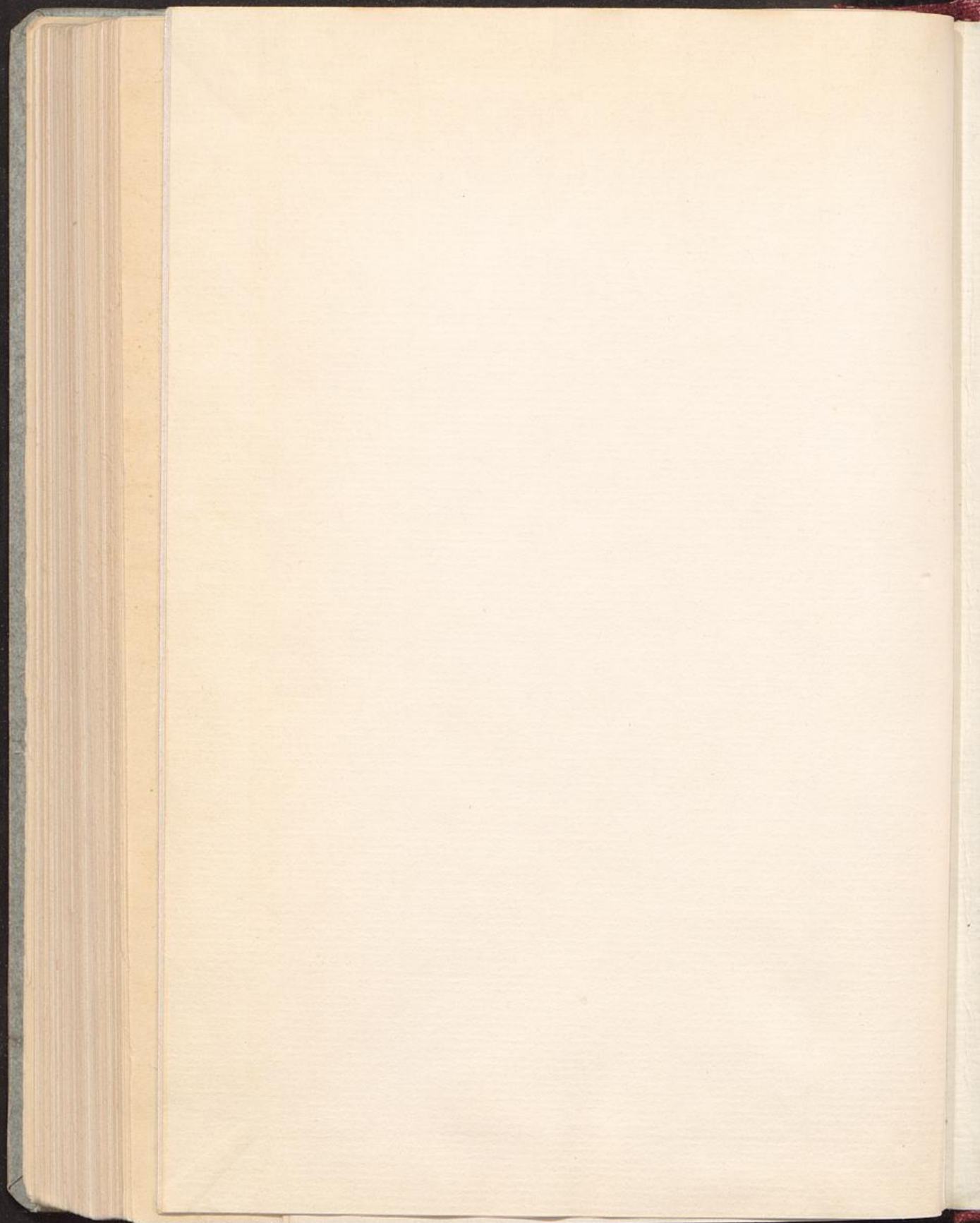
**PLAN**  
des Seehafens **GEESTEMÜNDE**  
nahe  
Situation von **BREMERHAFEN.**

Nach amtlicher Chartirung.

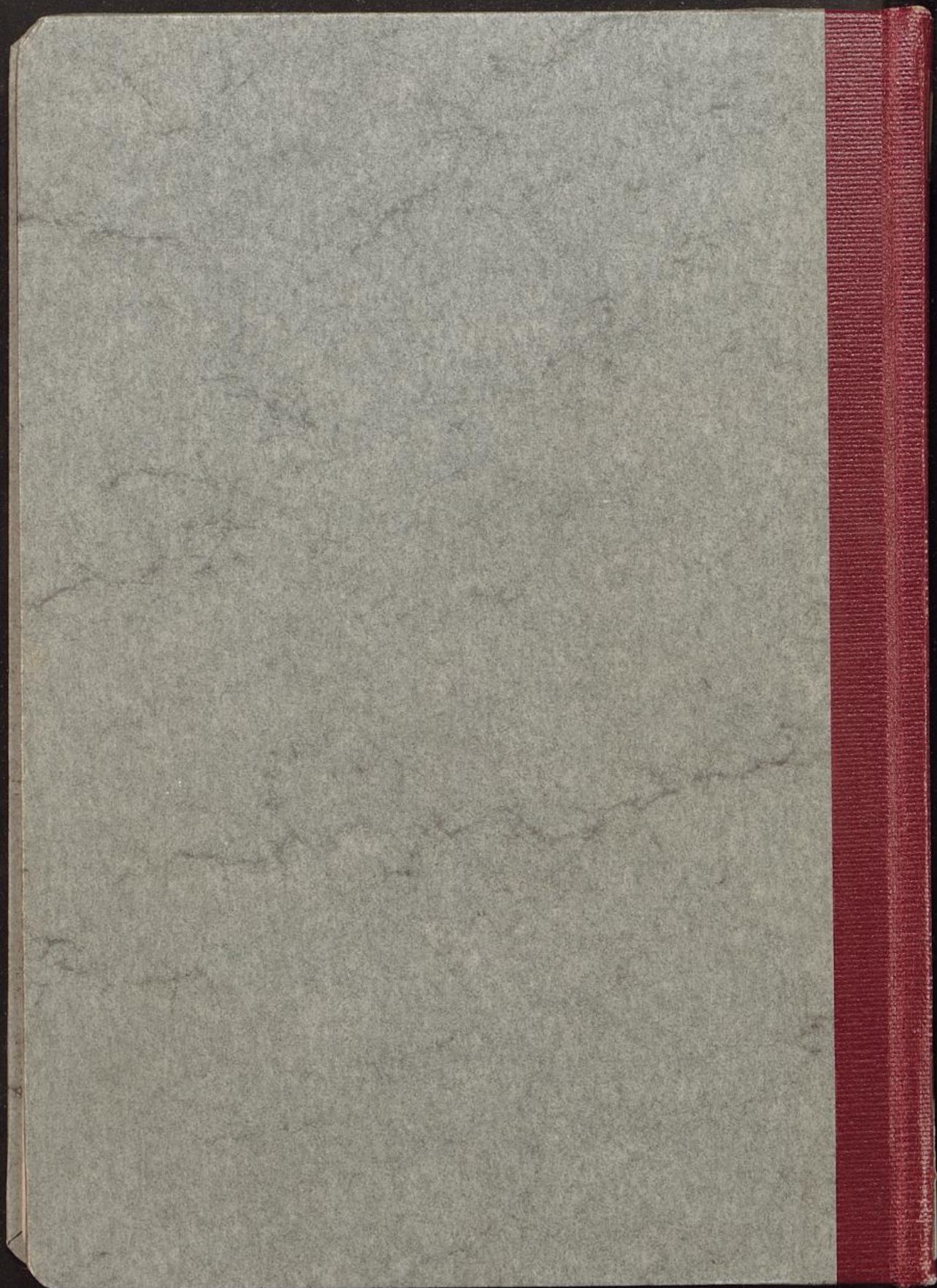
HANNOVER, 1852  
Herausgegeben durch den Verleger  
H. H. Meyer.








Staats- und Universitätsbibliothek Bremen



**H**  
nicht  
verleihbar

Behrens: Geschichte der Stadt Geestmünde

  
b r e  
905.1  
gest.  
151