Denkmalpflege in Bremen

13

2016

Schriftenreihe des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen



Historismus und Gründerzeit I

02
P
1187

Edition Temmen

Schriftenreihe des Landesamtes für
Denkmalpflege Bremen

Herausgegeben von Prof. Dr. Georg Skalecki

Heft 13
2016

Denkmalpflege in Bremen
Heft 13

Prof. Dr. Georg Skalecki (Hg.)

Edition Temmen

Herausgeber:
Prof. Dr. Georg Skalecki, Landeskonservator

Redaktionsteam:
Dr. Rolf Kirsch (Leitung)
Marie Schneider M. A.
Uwe Schwartz M. A.

Landesamt für Denkmalpflege
Sandstraße 3, 28195 Bremen
office@denkmalpflege.bremen.de
www.denkmalpflege.bremen.de

Staats- und Universitäts-Bibliothek Bremen
2016-06687

© Edition Temmen 2016
Hohenlohestraße 21
28209 Bremen
Tel. 0421-348 43-0
Fax 0421-348 094
www.edition-temmen.de
info@edition-temmen.de
Printed in Hong Kong

ISBN 978-3-8378-1048-6

Autorenverzeichnis

Prof. Dr. Karl Marten Barfuß
Keplerstraße 25
28203 Bremen

Landesamt für Denkmalpflege Bremen
- Dr. Rolf Kirsch
- Marie Schneider M. A.
- Uwe Schwartz M. A.
- Prof. Dr. Georg Skalecki
- Dr. Achim Todenhöfer

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; bibliografische Daten sind im Internet unter http://dnb.ddb.de abrufbar.

Abbildungsnachweis auf Seite 124

Inhalt

Vorwort 7

Georg Skalecki
Stadtentwicklung von gestern versus Stadtzerstörung von heute 8

Karl Marten Barfuß
Handel und Wandel im »Goldenen Zeitalter« Bremens 23

Uwe Schwartz
Unter den freischaffenden Architekten in Bremen stand er an der Spitze: Johann Georg Poppe (1837–1915) 43

Marie Schneider
Geschichte und Entfaltung der Bremer Baumwollbörse 63

Achim Todenhöfer
Die Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld 81

Rolf Kirsch
Der Bremer Hauptbahnhof im Kontext der Großstadtbahnhöfe des Historismus 91

Ottmar Struwe und Uwe Schwartz
Historische Seezeichen in Bremerhaven 109

Uwe Schwartz und Rolf Kirsch
Neue Unterschutzstellungen: Bauernhaus Oberneulander Landstraße 24 und Union-Brauerei in Walle 118


Bürgerstraße

Vorwort

In früheren Jahrgängen von »Denkmalpflege in Bremen« untersuchten wir verschiedene Denkmalgattungen wie Kirchen, Wohnbauten, Garten- und Industriedenkmäler. Seit dem 10. Heft beschäftigen wir uns mit einzelnen Epochen. In diesem Jahr wenden wir uns dem 19. Jahrhundert und der Jahrhundertwende zu, der Zeit, die in der Architektur als Historismus bezeichnet wird. Höhepunkt ist sicher die sogenannte Gründerzeit zwischen Reichsgründung 1871 und Beginn des Ersten Weltkriegs. Die Beiträge im Heft beleuchten diverse architektonische Entwicklungen in Bremen, besonders die im Bau von Verwaltungs- und Geschäftshäusern sowie im Industriebau.

Den Auftakt macht ein Grundsatzbeitrag. Er geht von den enormen städtebaulichen Umbrüchen des späteren 19. Jahrhunderts in Bremen und andernorts aus, die Folge der beispiellosen wirtschaftlichen und sozialen Umwälzungen der Zeit waren. Der Bogen wird unter dem Gesichtspunkt einer »Städtebaulichen Denkmalpflege« und anhand des stadtplanerischen Umgangs mit den historischen Städten gespannt bis in die aktuelle Zeit, in der wir eine neue Welle mutwilliger Stadtzerstörung erleben. Ohne Rücksicht auf gewachsene Strukturen und Proportionen werden aus kommerziellen und selbstdarstellerischen Gründen die historischen Städte von gigantischen Neubauprojekten überwuchert. Viele Städte wollen mit »spektakulären Projekten« des Stadtumbaus auf sich aufmerksam machen, die man mit den heute allgemein abgelehnten, damals aber schöngeredeten brachialen Neubau-Kampagnen der 1960er- und 1970er-Jahre vergleichen sollte.

Dass die bauliche Entwicklung der Städte immer auch Spiegel wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Veränderungen ist, verdeutlicht unser Gastautor, der Wirtschaftshistoriker Karl Marten Barfuß, in einem Beitrag, der die rasante Entwicklung Bremens zur Industriegroßstadt im 19. Jahrhundert skizziert. Die Denkmalpflege ist bemüht, die historischen Wirtschaftszweige, die die Größe, das Ansehen und den Wohlstand dieser Stadt begründet haben, durch geschützte Denkmäler im kollektiven Gedächtnis zu bewahren.

Von den vielen Industriezweigen, die bereits durch zahlreiche, in der letzten Zeit unter Schutz gestellte Anlagen dokumentiert sind, können in diesem Heft nur einige wenige exemplarisch behandelt werden. So werden Geschäftshausbauten von Johann Georg Poppe wie insbesondere die Baumwollbörse, aber auch Fabrikationsanlagen wie die Silberwarenfabrik von Koch & Bergfeld oder die Union-Brauerei thematisiert. Doch auch Zeugnisse der Infrastruktur, wichtig und notwendig für den wirtschaftlichen Aufschwung wie der hochbedeutende Hauptbahnhof oder Denkmäler der Seefahrtsgeschichte werden angesprochen. Ein biografisch orientierter Aufsatz beschäftigt sich mit Johann Georg Poppe, dem wichtigsten Bremer Architekten der Gründerzeit.

Von der unglaublichen Entwicklung, die Bremen im 19. Jahrhundert durchlief – von 30.000 Einwohnern im Jahr 1800 zu rund 450.000 vor dem Zweiten Weltkrieg – und von deren baulichen Spuren können in diesem Heft nur Teilaspekte aufgezeigt werden. Das folgende Heft wird das Thema Historismus und Gründerzeit daher fortsetzen, indem es sich unter anderem mit der Architektur der Wohnbauten dieser Epoche beschäftigt.

Der Herausgeber

Georg Skalecki

Stadtentwicklung von gestern versus Stadtzerstörung von heute

Städte veränderten und verändern immer wieder ihr Gesicht im Laufe der Zeit. Diese Veränderungen sind Ausdruck und Teil von sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Wandlungen, die wichtig für die Zukunftsfähigkeit der Stadt sind und rückblickend über diese Wandlungen Zeugnis ablegen. In dem vorliegenden Beitrag sollen Anmerkungen dazu gemacht werden, wie diese Stadtentwicklungen in der Vergangenheit liefen, besonders die tief greifenden des 19. Jahrhunderts. Der Bogen soll jedoch gespannt werden bis hin zum aktuellen Trend eines radikalen, zerstörerischen Stadtumbaus, dem Rücksicht auf gewachsene Strukturen fremd zu sein scheint.

Trotz der Veränderungen, die Städte immer wieder erfahren müssen, sollen sie im Sinne einer städtebaulichen Denkmalpflege – ähnlich wie das denkmalgeschützte Einzeldenkmal – ihre Vergangenheit und ihren historischen Werdegang durch Erhalt von älteren Strukturen erinnerbar halten. Was aber sind diese Strukturen, und wie konstituiert sich die Stadt eigentlich? Natürlich zunächst einmal durch die Substanz der Bauten, die sich in der physischen Präsenz, der Monumentalität der Architektur zeigt. Aber das Bauwerk ist nur ein Teil, ein Mosaikstein in einem größeren Ganzen, welches sich wiederum zusammensetzt auch aus Merkmalen wie Straßen, Wegen, Plätzen, deren geraden Fluchten, deren Versprüngen oder deren Einengungen. Es bilden sich durch Blickachsen, Sichtbezüge oder sonstige Inszenierungen räumliche Zusammenhänge. Die einzelne Parzelle, die Größe der überbauten Fläche im Verhältnis zu Hof- oder Freifläche bzw. zum Straßenraum formen ebenso das Bild der historischen Stadt wie die Addition der Parzellen zu Quartieren, deren Ausdehnung, Gestalt und Erschließung. Das Verhältnis von Breite zu Höhe, die Proportion und die Maßstäblichkeit sind von Bedeutung. Aus vielen einzelnen Facetten setzt sich so die historische Stadt zusammen. In diesem Mikrokosmos kann es vorkommen, dass das Detail eines Baus von geringerer Bedeutung ist und er durch einen entsprechenden Neubau, der unter Umständen vielleicht sogar stärker die ihn umgebenden Rahmenbedingungen aufnimmt, ersetzt werden kann. Manchmal kann es sogar sein, dass durch ergänzende Neubauten Reparaturen in gestörten städtebaulichen Zusammenhängen möglich werden. Insofern darf sich bei der Behandlung solcher Aufgaben durch die Denkmalpflege der Blick nicht verengen auf das einzelne Werk und seine Substanz, sondern man muss gelegentlich das größere Ganze über das Detail stellen. Dazu ist es notwendig, die bedeutsamen Strukturen eines Stadtorganismus zu erkennen. Deshalb sollen einleitend einige Anmerkungen gemacht werden zur Entstehung der Disziplin »Städtebauliche Denkmalpflege.«

Neben den Städten im engeren Sinne sind es natürlich auch die Vorortsiedlungen und Landschaften allgemein, die sich immer wieder gewandelt haben. Die Städte wuchsen zunächst langsam aber stetig ohne gravierende Brüche. Erst die Industrielle Revolution im 19. Jahrhundert war es, die schlagartig tief greifende Veränderungen in die bestehenden landschaftlichen und städtebaulichen Formationen brachte. Der Wandel von der agrarisch geprägten Gesellschaft zur Industriegesellschaft hat nicht nur die Städte verändert. Es entstanden nicht einfach nur Fabriken als in ihrer großindustriellen Ausprägung neue, bisher unbekannte Bauaufgaben, sondern der Wandel transformierte die gesamte Struktur der Landschaften. Schienen-

und Wasserwege sowie Straßen wurden angelegt. Auch die sozialen Verhältnisse änderten sich. Die Landbevölkerung zog in die Stadt bzw. in neu geschaffene Quartiere vor den historischen Städten, wo neue Formen des Wohnens entwickelt wurden. Arbeitersiedlungen, Wohnhäuser für die neue Mittelschicht und Villenquartiere für Unternehmer entstanden vor den historischen Städten. In Bremen wuchsen riesige Wohnquartiere mit dem typischen Bremer Haus in allen sozialen Abstufungen und Varianten, vom Arbeiterhaus bis zum Kaufmannshaus oder der Reedervilla. In anderen Großstädten baute man Mietshäuser im großen Stil. Im 19. Jahrhundert haben auch viele Städte, Bremen sogar recht früh, ihre Befestigungen, die die historischen Städte umgaben, schützten, aber auch einengten, niedergelegt. Festungsmauern, Bastionen und Militärquartiere wurden abgerissen und neue gründerzeitliche Straßen- und Wohnsysteme wurden geschaffen. Ringstraßen auf alten zugeschütteten Wehrgräben und Grünzonen in ehemaligen Befestigungsanlagen änderten das Gesicht vieler Städte. In die Altstädte drangen neue Gebäude für Funktionen, die es früher nicht gab. Nach der Verwaltungsreform wuchs der Bedarf an entsprechenden Bauten. Große Rathäuser oder dezentrale Verwaltungsgebäude mussten geschaffen werden. Gerichte, Polizei, Post, Banken oder Börsen errichteten nach erweiterten neuen Anforderungen ihre Neubauten hinein in gewachsene historische Quartiere.

In dieser Zeit, gegen Ende des 19. Jahrhunderts, konstituierte sich auch die staatliche Denkmalpflege als Verwaltungsaufgabe allmählich, entwickelte festere Grundsätze und Theorien. 1815 bereits war nach den Wirren der Revolutionskriege, den Folgen der Säkularisierung, dem Reichsdeputationshauptschluss 1803 und den Folgen der Industrialisierung die Idee zur staatlichen Denkmalpflege geboren worden. Karl Friedrich Schinkel hatte in seinem Memorandum von 1815, gerichtet an den preußischen König, eine staatliche Fürsorge für die Altertümer gefordert, die allerdings noch nicht gleich konsequent umgesetzt wurde. Schinkel schrieb: »... so geschah es, daß unser Vaterland von seinem schönsten Schmuck so unendlich viel verlor, was wir bedauern müssen, und wenn jetzt nicht ganz allgemeine und durchgreifende Maßregeln angewendet werden, diesen Gang der Dinge zu hemmen, so werden wir in kurzer Zeit unheimlich, nackt und kahl, wie eine neue Colonie in einem früher nicht bewohnten Lande dastehen. Es scheint aus diesen Gründen nothwendig, daß eigene Behörden geschaffen werden, denen das Wohl dieser Gegenstände anvertraut wird, ...« (Karl Friedrich Schinkel: Memorandum zur Denkmalpflege 1815, zitiert nach: Huse 1984, S. 70).

Schinkel war bei diesen Überlegungen noch relativ stark auf das Einzeldenkmal fixiert, die städtebaulichen Zusammenhänge sollten sich erst später als zusätzliche Aufgabe verbreiten, als nach den eben beschriebenen gewaltigen Veränderungen der Gründerzeit sich der Blick weitete vom Einzeldenkmal auf die Zusammenhänge von Ensembles und städtebaulichen Formationen. Die gravierenden Veränderungen der Städte riefen aber schon bald erste Kritiker auf den Plan, darunter Camillo Sitte, der bereits 1889 die Rücksichtslosigkeit der zeitgenössischen Stadtplanung thematisierte und die schweren Eingriffe in die gewachsenen historischen Strukturen durch sich immer weiter übertreffende Projekte anprangerte: »Wie soll denn da eine künstlerisch abgerundete Platzwirkung zustande kommen, wenn jeder Architekt selbstgefällig nur darauf ausgeht, die Werke seiner Nachbarn in Schatten zu stellen und nach Möglichkeit um ihre Wirkung zu bringen? Derlei muss das Ensemble eines Platzes gerade so zerstören, wie im Drama die Wirkung einer großen Scene vernichtet wird, wenn die Träger der zweiten und dritten Rollen vordringlich die ersten sein wollen ...« (Camillo Sitte: Städtebau 1889, S. 158 f.).

Und nach der Jahrhundertwende formulierte 1916 Max Dvořák in seinem Katechismus der Denkmalpflege gleich in der Einleitung, dass Denkmalpflege das gesamte Stadtbild in den Blick nehmen müsse, indem er den Wandel eines fiktiven Städtchens »N« beschrieb und dabei

die Fehlleitung der sogenannten »Restaurierungen« benannte: »Was ist Denkmalpflege? Ein Beispiel möge es erläutern. Wer das Städtchen ›N‹ vor 30 Jahren besuchte, konnte sich nicht wenig an dem anmutigen Bilde des alten schönen Ortes erfreuen.... Heut würde der Besucher das Städtchen, dass er vor 30 Jahren sah, kaum wieder erkennen. Die alte Pfarrkirche wurde ›restauriert‹. Man hat den barocken Turm abgetragen und ihn durch einen neuen falschgotischen ersetzt, der in das Stadtbild wie eine Vogelscheuche in einen Rosengarten passt.... Noch weit ärger war jedoch die Verwüstung in der Nachbarschaft der Kirche. Die alten Häuschen wurden rasiert... das köstliche alte Rathaus wurde demoliert, hat einem Neubau Platz gemacht, der ein Mittelding zwischen Kaserne und Ausstellungsbude darstellt. Die trauten Bürgerhäuser mussten abscheulichen, schwindelhaft aus billigem Material und nach Vorlagebüchern ohne geringste Spur einer künstlerischen Empfindung ausgeführten Miets- und Warenhäusern weichen. Die Stadttore wurden unter dem Vorwande, dass sie den – nicht bestehenden – Verkehr hindern, abgetragen... so blieb aber von der einstigen Schönheit des Städtchens nur wenig übrig...« (Max Dvořák: Katechismus 1918, S. 1 ff.). Und Dvořák empfiehlt auch, worauf konkret zu achten sei: »In großen Städten, die in Umbildung begriffen sind, und wo die ganze zukünftige Gestalt des Stadtbildes im Spiele ist, betrachte man es als eine selbstverständliche Pflicht, diese Umgestaltung nicht dem Zufall, den materiellen Interessen allein oder dem Gutdünken der gewöhnlichen Bauämter oder den Verwaltungsorganen zu überlassen, sondern vertraue sie Männern an, die mit allen, nicht nur praktischen, sondern auch ästhetischen Erfordernissen des Städtebaus und Rechten und Erfordernissen der Denkmalpflege in seinem Rahmen ganz vertraut sind. – Auf dem Lande: So schwierig ... die Fragen erscheinen könnten, ... so einfach sind doch die Grundsätze, ... man ändere nicht ohne zwingenden Grund die historisch entstandene Anlage der Ortschaften und Städte, die Form der Plätze, die Breite und Richtung der Straßen. Man zerstöre nicht alte Stadttore, Türme, Stadtmauern, Bildsäulen, selbst wenn sie einige Unbequemlichkeiten bedeuten. Man opfere nicht alte Bauten dem Verkehr, der sich auf dem Lande auch ohne solche Opfer bewältigen lässt. Man äffe nicht Großstädte nach... Man achte darauf, dass sich jeder Neubau seiner Umgebung und dem Gesamtbild des Ortes unterordne.« (Max Dvořák: Katechismus 1918, S. 50).



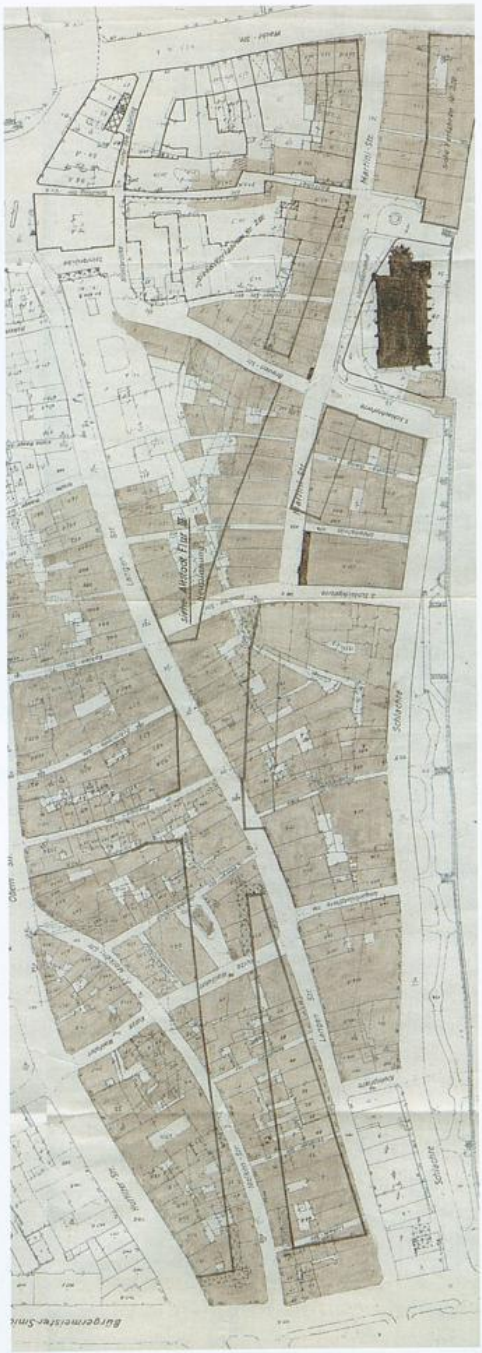
Katalog zur Ausstellung »Eine Zukunft für unsere Vergangenheit« 1975

Auf die genannten Probleme dieser Zeit wird am Ende mit einem Blick auf Bremen noch einmal zurückgekommen. Zunächst soll jedoch der kurze Überblick über städtebauliche Entwicklungen und ihre Auswirkungen fortgeführt werden.

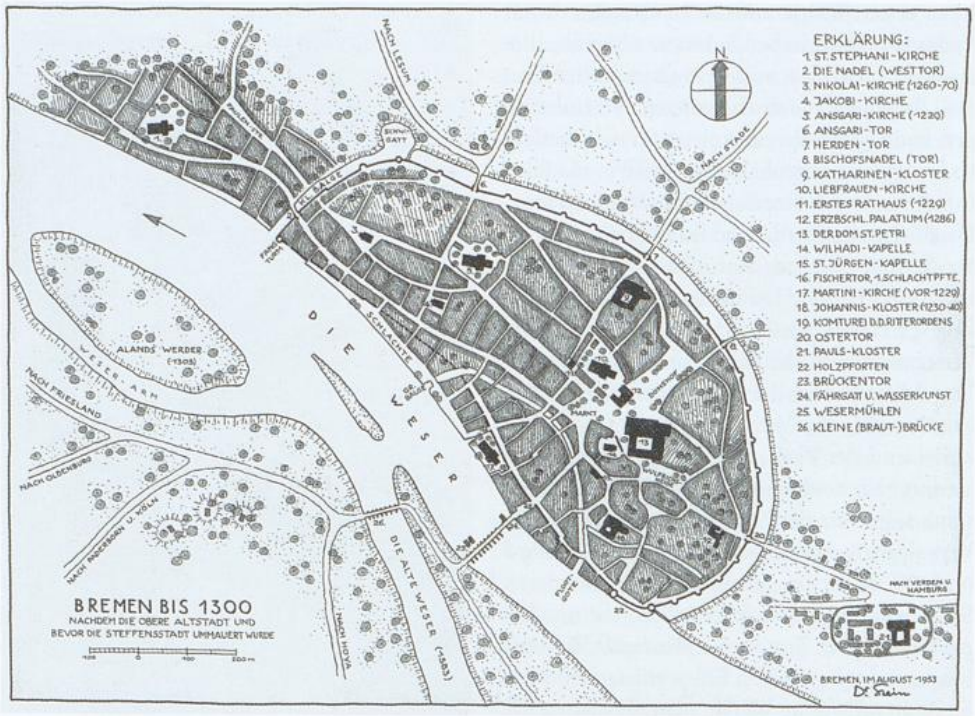
Der nächste große Wandel, den die Städte erleben mussten, war der furchtbarste und der, gegen den die Denkmalpflege vollkommen machtlos war. Die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges hinterließen unzählige Städte in Schutt und Asche. Die Denkmalpflege konzentrierte sich nach dem Ende des Krieges zunächst auf die Rettung und Wiederherstellung von herausragenden Einzeldenkmälern. Die Pflege von städtebaulichen Strukturen lief in vielen Fällen ohne fachliche konservatorische Begleitung. Viele historische Altstädte verloren schon

beim ersten Wiederaufbau ihr Gesicht, durch Verlust der historischen Substanz ohnehin, aber auch durch Verlust von gewachsenen Strukturen. Parzellenzusammenlegungen, Veränderungen von Quartieren und neue Straßen bedeuteten oftmals erhebliche Eingriffe in die jahrhundertealten historischen Zusammenhänge. Die Stichworte hierfür sind für Bremen vielfältig: Strukturen wurden zum Beispiel verändert durch das brutale Durchstoßen und den verkehrsgerechten Ausbau der Martinistraße, die Verlegung der Wilhelm-Kaisen-Brücke und den Durchbruch und die Erweiterung der Balgebrückstraße, die Verbreiterung des Schüsselkorbs und der Violenstraße. Von dem Verlust an durchaus noch wiederaufbaufähiger Bausubstanz seien nur die Kirche Sankt Ansgarii, das Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyd und die Börse am Markt genannt. An deren Stelle wurden Gebäude errichtet, die uns die Architekten der Zeit als die glänzende Zukunft beschrieben. In wenigen Fällen entstanden auch qualitätsvolle neue Werke, oftmals hielten die Bauten aber die Versprechen ihrer Schöpfer nicht ein. Diese als Stadtsanierung bezeichneten Eingriffe brachten in allen deutschen Städten unwiederbringliche Verluste und Zerstörungen und hinterließen letztlich unwirtliche Städte durch maßstabsprengende und ortlose, nicht identitätsstiftende, banale Neubauten. Diese Art des modernen Städtebaus führte jedoch schon bald zu breiter Ablehnung.

Der Widerstand durch die Denkmalpflege wurde unterstützt durch vielfältige Bürgerinitiativen und gipfelte im Europäischen Denkmalschutzjahr von 1975. Dessen Anliegen war nicht nur eine Sensibilisierung für den Erhalt und die Pflege des Einzeldenkmals, sondern es wurde auch besonders der Wert der historischen Stadtstrukturen, des Stadtgrundrisses und der Verhältnismäßigkeit thematisiert. Die sogenannte »Neuordnung« vieler Städte in Deutschland wurde mit heftiger Kritik bedacht. August Gebeßler schreibt dazu unter dem Titel »Altstadt und Denkmalpflege« im Katalog der Wanderausstellung von 1975: »Die Citybildung in historischen Kernbereichen ist der eigentlich



Bebauungsplan mit Durchbruch der Martinistraße, 1960, Archiv Landesamt für Denkmalpflege



Bremen bis 1300, Rekonstruktion von Rudolf Stein, Archiv Landesamt für Denkmalpflege

einschneidende und im krassen Ausmaß am deutlichsten ablesbare Zerstörungsfaktor. Citybildung bedeutet für Altstädte die totale Überfrachtung des wirtschaftlich differenzierten Gefüges und die Aushöhlung der kleinen parzellierten Baustruktur durch großräumige, flächenintensive Einrichtungen - durch Kaufhäuser, Hochgaragen und überdimensionale Büro- und Verwaltungsgebäude.« (Eine Zukunft für unsere Vergangenheit, S. 65)

Die Wirkungen des Europäischen Denkmalschutzjahres 1975 waren vielfältig und führten letztendlich zu einer gestärkten Denkmalpflege und auch zur Begründung des Arbeitsgebietes Städtebauliche Denkmalpflege. Das Arbeitsprofil und die Anforderungen konkretisieren sich und werden schließlich in der Charta von Washington, verabschiedet auf der Generalkonferenz des International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) 1987 in Washington formuliert. Dort werden alle bisherigen Erkenntnisse zusammengefasst: »Grundsätze und Ziele: 1. Die Denkmalpflege in historischen Städten und städtischen Bereichen muss, um wirksam zu sein, in eine kohärente Politik der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung integriert sein und in der städtischen und regionalen Planung auf allen Ebenen Berücksichtigung finden. 2. Zu den Werten, die es zu bewahren gilt, gehören der historische Charakter der Stadt und alle jene materiellen und geistigen Elemente, in denen sich dieser Charakter ausdrückt, insbesondere: a) die Anlage einer Stadt, wie sie durch Parzellen und Straßennetzt bestimmt ist; b) die Beziehung zwischen Bauwerk, Grünflächen und Freiflächen; c) die innere und äußere Erscheinungsform von Bauwerken, wie sie durch Struktur und Stil, Maßstab und Volumen, Konstruktion und Material, Farbe und Dekor gegeben ist; d) die Beziehungen zwischen der Stadt oder dem städtischen Bereich und der natürlichen und vom Menschen geschaffenen Umgebung;

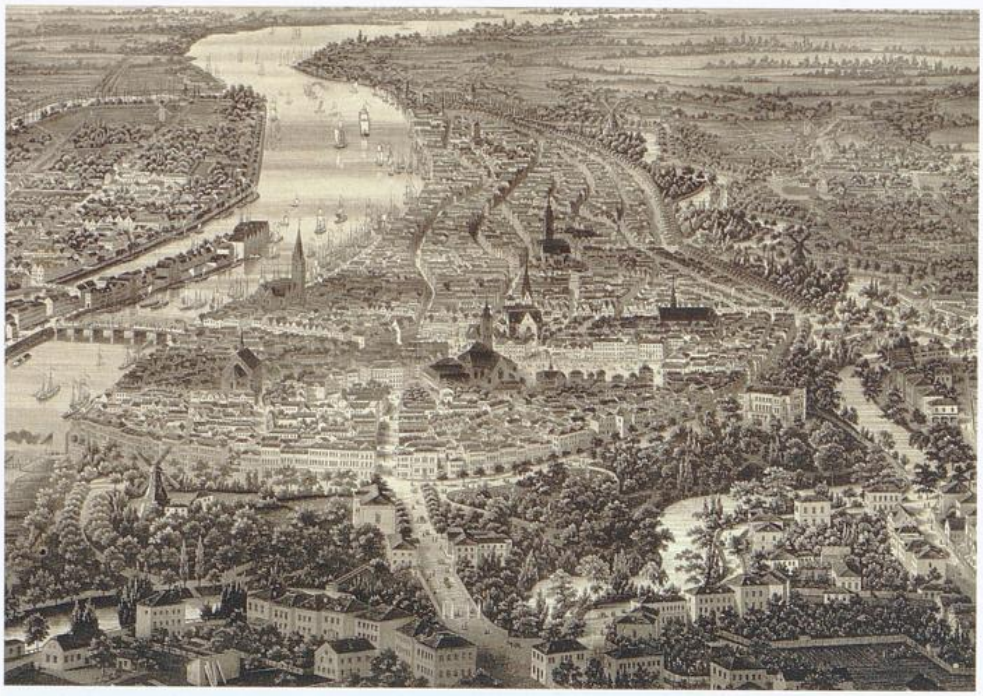


Bremen, Stadtplan von Frans Hogenberg, vor 1598, Focke-Museum

e) die verschiedenen Funktionen, die die Stadt oder der städtische Bereich im Laufe der Zeit übernommen hat. Jede Bedrohung dieser Werte stellt eine Gefahr für die Authentizität der historischen Stadt und des städtischen Bereichs dar.« (Charta von Washington 1987, zitiert nach: Schriftenreihe des DNK 52, S. 182).

Die Umbrüche der 1960er- und 1970er-Jahre, die zu diesen tief greifenden Veränderungen in den historischen Städten geführt haben und mit deren unwirtlichen Formen wir uns heute aktuell auseinandersetzen müssen, sind auch im Bewusstsein der heute Handelnden tief verwurzelt und aktuell sehr präsent. Sie führten schließlich dazu, dass die konkrete Beschäftigung mit städtebaulicher Denkmalpflege ein Thema für die Landesdenkmalämter wurde. 1973 bereits wurde eine eigene Arbeitsgruppe der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger gegründet, die sich seitdem vielfältig mit diesem Thema auseinandersetzt und die Standards auf diesem Arbeitsgebiet festgelegt hat. 2013 hat diese Arbeitsgruppe der Landesdenkmalpfleger eine umfassende Darstellung der Aufgabe mit dem »Handbuch Städtebauliche Denkmalpflege« als Band 17 der Reihe »Berichte zu Forschung und Praxis der Denkmalpflege in Deutschland« vorgelegt. Darin ist der aktuelle Stand der Städtebaulichen Denkmalpflege in Deutschland formuliert.

Damit soll dieser extrem kurz gefasste Überblick über die phasenweise Zerstörung der Städte und die daraus resultierende Entstehung des Themas Städtebauliche Denkmalpflege abgeschlossen werden. Aufgabe dieses Beitrages soll es auch sein, aufzuzeigen, dass es neben den zerstörerischen Stadtsanierungen der 1960er-Jahre die Veränderungen des späten 19. Jahrhunderts waren, die die schwersten Eingriffe in die historisch gewachsenen Städte brachten. Blicken wir unter diesem Gesichtspunkt auf Bremen.



Bremen aus der Vogelperspektive, Kupferstich von Adolph Eltzner, 1850

Bremen war bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts eine zwar freie und mit einem gewissen Reichtum durch Handel und Schifffahrt ausgestattete Reichsstadt, jedoch auch im Vergleich zu anderen bedeutenden Städten in Deutschland überschaubar. Die mittelalterliche Stadt entwickelte sich seit der Gründung im 8. Jahrhundert bis ins 13. Jahrhundert kontinuierlich und hatte eine feste Form gefunden, die 1308 einmal erweitert wurde durch die Einbeziehung der Stephani-Vorstadt in den Festungsgürtel. Es existierte eine durch eine Stadtmauer eingefasste, im Inneren gleichmäßig bebaute Stadt. Im 17. Jahrhundert, vor dem und während des 30-jährigen Krieges, verstärkte man die Festungsanlagen und bezog die langsam wachsende Neustadt links der Weser mit ein. Die Altstadt, rechts der Weser, veränderte sich in den Jahrhunderten seit der Gründung kaum. Die Straßen folgten alten Wegeverläufen, und die aus dem Mittelalter stammenden Pfarrsprengel entwickelten sich innerhalb der geschlossenen bebauten Stadtquartiere. Der Dom mit dem Bischofssitz grenzte sich als Domimmunität aus. Unser Lieben Frau als Rats- und Stadtpfarrkirche, St. Ansgarii, St. Stephani und St. Martini waren die Pfarrsprengel, dazu kamen das Dominikaner-Kloster St. Katharina, das Franziskaner-Kloster St. Johann und die Deutschordenskomturei. In der sonstigen engen Bebauung lagen noch kleinere Kapellen, wie Nikolai, Jakobi, Wilhadi oder St. Jürgen. Die größeren Sakralbauten waren entweder von einem Kirchhof oder von kleineren Freiräumen umgeben und bestimmten auch in der Höhenausdehnung das Stadtbild. Nur das bischöfliche Palatium und das Rathaus von 1405 (der Vorgänger an anderer Stelle war noch bescheiden klein) waren dominante, größere Profanbauten, die auch eine städtebauliche Wirkung entwickelten. Selbst der Sitz der mächtigen Kaufleute, der Schütting, blieb eher noch im städtischen Maßstab. Der Marktplatz, der Domshof und die Wulfrichsheide (Domsheide) waren die einzigen

Plätze in der Stadt. Sonst war die Stadt absolut gleichmäßig bebaut mit zur Straße hin giebelständigen Bürgerhäusern, die weder in der Höhe noch in der Breite größere Differenzierungen aufwiesen. Die Stadtansicht von Hogenberg von 1589 zeigt uns dieses beeindruckend gleichmäßige Bild der Stadt, in dem allein die Kirchen und das Rathaus eine städtebauliche Dominante darstellen.

Die Einwohnerzahl Bremens vergrößerte sich über die Jahrhunderte seit dem Mittelalter nur unerheblich und lag um 1800 bei rund 30.000 Einwohnern. Dann aber entwickelte sich Bremen schlagartig. 1802 wurden die Festungsmauern geschleift und zu einer Grünanlage für die Bürger, den Wallanlagen, umgestaltet. Die Vorstädte wuchsen rasch, jedoch mit der kleinteiligen Bremer-Haus-Bebauung in ähnlichen Maßverhältnissen wie sie die historische Altstadt bis dahin auch zeigte. Bis nach der Mitte des 19. Jahrhunderts blieben die Maßstäblichkeit und die Struktur der Stadt weitgehend unberührt. Einige Neubauten brachten neue Haustypen, wie zum Beispiel die Bebauung entlang des Walls, aber sie fügten sich in das Stadtbild ein. Höhe und Breite folgten historischen Proportionen. Die Zeichnung von Adolf Eltzner von 1850 führt uns diese gefühlvolle und zurückhaltende Entwicklung anschaulich vor Augen. Die Altstadt blieb somit noch relativ lange von großen Eingriffen verschont, bis nach der Reichsgründung im letzten Quartal des 19. Jahrhunderts und im frühen 20. Jahrhundert einige Großbauprojekte auch hier starke Veränderungen brachten.

Der erste maßstabsprengende Bruch war der Bau der Börse im Jahr 1863, geplant von Heinrich Müller. Für ihn wurden mehrere Bürgerhäuser abgerissen und historische Parzellen zusammengelegt. Obwohl in der Folge weitere schwere Einschnitte dieser Art folgten, war dieser erste Sündenfall direkt am Marktplatz auch im Bewusstsein der Bremer schmerzhaft, veränderte er doch dramatisch das Innerste der



Kaiserliche Oberpostdirektion an der Domsheide, erbaut 1875-1879, Foto kurz nach Fertigstellung



Markt, Ostseite, vor 1868, Focke-Museum



Börse am Marktplatz, um 1880, Archiv Landesamt für Denkmalpflege

Stadt. Danach ging es aber Schlag auf Schlag. Innerhalb von knapp 30 Jahren veränderte sich das Stadtbild Bremens stärker als in 600 Jahren zuvor. Immer brutaler und protziger machten sich die neuen Bauten breit. Immer wieder wurden ganze Straßenzüge und Quartiere niedergelegt, um großen Neubauten Platz zu machen. Für das Landgericht, nach Wettbewerb von Klingenberg & Weber erbaut, wurde solch ein Straßengeviert zwischen Ostertor- und Buchtstraße ab 1890 geopfert, nachdem bereits 1875 die kaiserliche Oberpostdirektion von Karl Schwatlo das Gesicht der Domsheide erheblich verändert hatte und dahinterliegend 1872 das alte Gymnasium von Alexander Schröder einen Bereich, der ähnlich kleinteilig wie der noch angrenzende Schnoor bebaut gewesen war, mit seinem mehrflügeligen Komplex überformte. Am Domshof entstanden nacheinander ab 1889 die Deutsche Bank, vom Berliner Architekten Wilhelm Martens, 1896 die Deutsche Nationalbank, ebenfalls von Wilhelm Martens, und 1902 die Bremer Bank von Albert Dietrich Dunkel. Um die Jahrhundertwende wurden die Projekte noch rücksichtsloser. Für die Baumwollbörse 1899 und für das Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyd von 1901, beide von Johann Georg Poppe, wurden ganze Straßenzüge abgerissen. Beide Neubauten demonstrierten ihr Selbstbewusstsein auch durch eigene Türme, die in Konkurrenz traten zu den bisher die Stadtsilhouette bestimmenden Kirchtürmen. Für das Polizeihaus, 1906 von Carl Börnstein, musste sogar eine mit 100 Jahren relativ junge Bebauung am Wall wieder weichen, und das neue Phänomen der Kurzlebigkeit von Architektur trat erstmals auf. Mit dem Bau der Sparkasse am Brill, 1900 von Wilhelm Martens, griff die Bauwut erstmals auch in das Stephani-Quartier über. Ab diesem Zeitpunkt nahm die maßstabsprengende Rücksichtslosigkeit etwas an Dramatik ab. Spätere Bauprojekte folgten, die



Ostertorstraße um 1878, Quartier des späteren Landgerichts, Foto Louis Koch, Focke-Museum



Landgericht

allerdings im Vergleich zu den zwischen 1870 und 1900 entstandenen sich meist fast bescheiden ausnahmen, aber dennoch dem historischen Stadtbild den letzten Rest an Proportionalität nahmen. Das Bankhaus Schröder von 1917 (heute Peek & Cloppenburg) und das Karstadt-Warenhaus von 1930 und weitere Geschäftshäuser verdichteten das Zentrum.

Die entscheidenden Veränderungen erlebte Bremen in knapp 30 Jahren von 1870 bis 1900. Sie hinterließen ein völlig neues Stadtbild. Mit dem Bau der Börse, dem Alten Gymnasium, der Post, dem Landgericht und dem Polizeihaus, der kompletten Neubebauung des Domshofs durch Bankgebäude und der im gleichen Zeitraum durchgeführten umfangreichen Domrestaurierung wandelte sich gerade der östliche Abschnitt der Altstadt grundlegend. Diese Veränderungen sind letztlich Spiegel der Entwicklung, die die Stadt wirtschaftlich und gesellschaftlich in dieser Zeit durchmachte, von der beschaulichen Handelsstadt mit rund 30.000 Einwohnern im Jahr 1800 zur industriellen Großstadt von knapp 270.000 Einwohnern im Jahr 1914 (und fast 450.000 im Jahr 1939).

Dieser kurze Überblick macht deutlich, dass es mehrere Stadtveränderungen gab, die jedoch unterschiedlich zu bewerten sind. Viele Jahrhunderte lang entwickelte sich Bremen gleichmäßig und unspektakulär. Die unglaublichen wirtschaftlichen, sozialen und gesellschaftlichen Umwälzungen des 19. Jahrhunderts waren dann Anlass für radikale Veränderungen der Stadt. Alle genannten, eigentlich maßstabsprengenden Projekte stehen inzwischen unter Denkmalschutz, als Einzelobjekte aufgrund ihres gestalterischen Anspruchs und als Spiegel der ungeheuren Veränderungen der Zeit. Diese Gründer- und Umbruchszeit war in Bremen, wie in den meisten anderen deutschen Großstädten, so gewaltig, dass sie erhebliche Eingriffe in Stadtbild und Architektur nach sich ziehen musste.

Die Ergebnisse der zweiten Umwälzung der frühen Nachkriegszeit, und speziell der deutlich weniger sensiblen »Stadtsanierung« der 1960er- und 1970er-Jahre, müssen dagegen noch objektiv auf ihre Relevanz und ihre Denkmalwürdigkeit hin untersucht werden. Es müssen vor allem auch die Hintergründe bewertet werden, ob die gesellschaftlichen oder sozialen Veränderungen solche schwerwiegenden Eingriffe rechtfertigten oder die Städte nur Spielwiesen von Stadtplanern und Architekten wurden.

Denkmalschutz bedeutet, dass Zeugnisse aller Phasen der Vergangenheit auf ihre historische Aussage hin zu überprüfen sind, und die wichtigsten Vertreter, die nicht unbedingt »schön« sein müssen, dann auch geschützt werden sollen. Gerade die Bauten der 1960er- und 1970er-Jahre, die nur problematisch und oftmals unansehnlich altern, weisen schon jetzt einen erkennbaren Sanierungsstau auf. Da sie auch in der breiten Öffentlichkeit angesichts ihrer Unwirtlichkeit nicht wirklich beliebt sind, werden sie aktuell immer häufiger infrage gestellt. Es rollt eine neue Welle an propagiertem Stadtumbau an, genauer gesagt, diese Welle schwappt schon über uns. Eine Legitimation und nachvollziehbare Gründe scheint es hierfür noch weniger zu geben als zu früheren Zeiten. Der demografische Wandel, wirtschaftliche Veränderungen oder Globalisierung werden als Gründe herangezogen, und wie ein Mantra hört man immer wieder, dass die Städte »Urbanität« – was immer das sein soll – bräuchten und jetzt endlich Nachhaltigkeit greifen solle. Man müsse endlich »Mut für Visionen« haben. Alles andere als nachhaltig sind jedoch Abriss und Neubau, und ob eine ins Extreme getriebene Urbanität die Lebensqualität in den Städten steigert, sei auch dahingestellt. Zudem hat jede Stadt ihre eigene Geschichte, und globalisierte, ortlose Architekturen nehmen den Städten ihre historisch gewachsene Individualität.

Die Folgen dieses herbeigeredeten, angeblich so notwendigen Stadtumbaus können aber



Wachtstraße 1898, geräumter Bauplatz der Baumwollbörse, Foto Louis Koch, Focke-Museum

dramatisch werden. Manche Städte sollen scheinbar ohne Not, dafür aber umso rabiater, umgebaut werden, wobei wir es offenbar mit zwei gegensätzlichen Tendenzen zu tun haben.

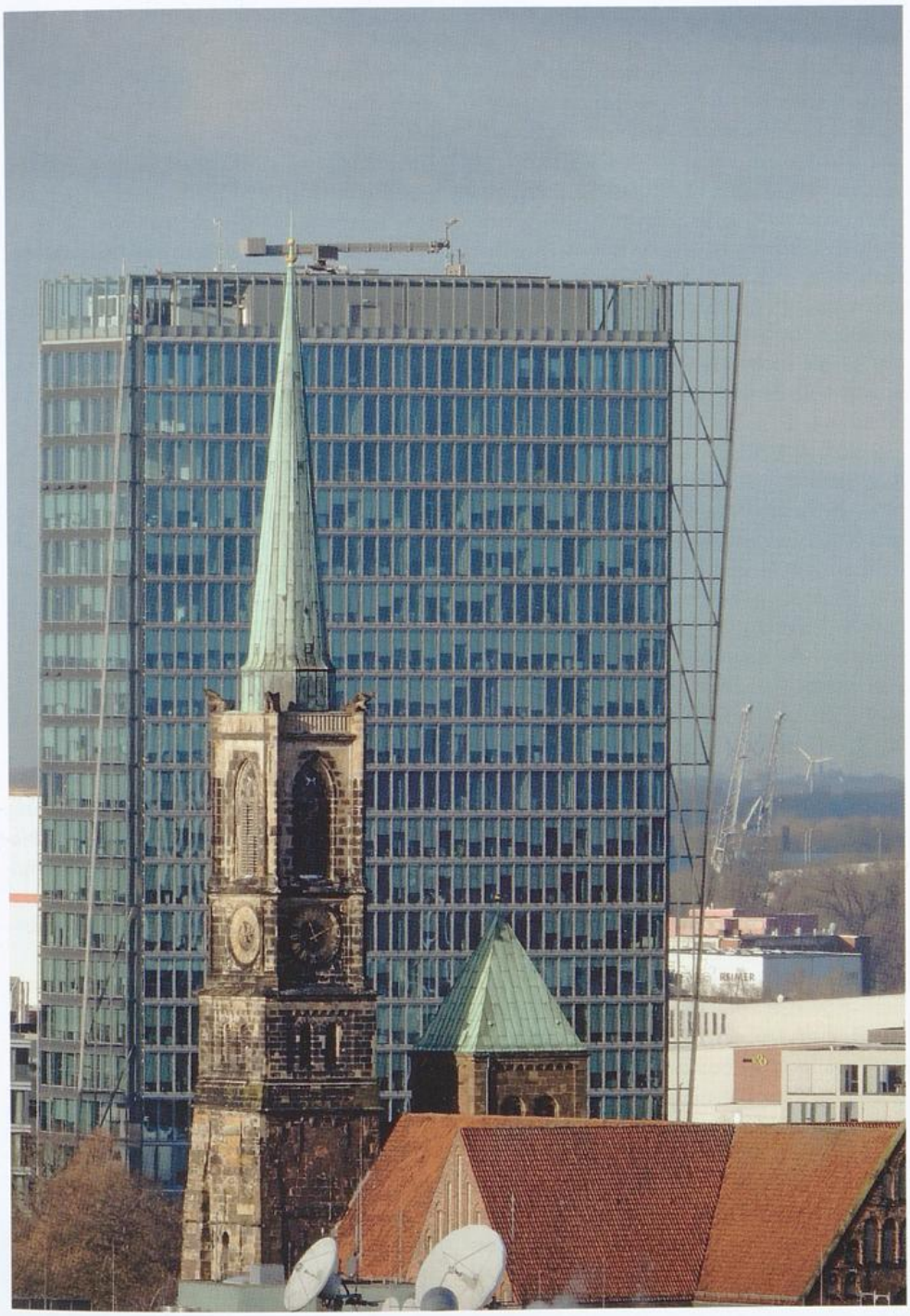
Einerseits werden Innenstadtquartiere mit Nachkriegsarchitektur komplett umgerüstet, um neuer »falscher« Altstadtatmosphäre Platz zu machen: Beispiel Frankfurt/Main, wo auf dem Dom-Römer-Areal unter anderem das große Technische Rathaus von 1972 abgerissen wurde, um einer gefälschten Altstadt-Kulisse Platz zu machen, vielleicht, weil man spürt, dass man ein Gegengewicht zu den seelenlosen Hochhäusern und den Bankenpalästen oder der wuchernden und vom Kommerz gesteuerten Entwicklung an der Zeil benötigt. Beispiel zwei ist Dresden, wo am Neumarkt Stück für Stück die DDR-Nachkriegsarchitektur ersetzt wurde durch augenscheinlich missglückte, banale Imitate historischer Architektur. Sie zeigen eindrücklich, dass verlorene Vergangenheit eben nicht durch schlecht gefälschte Pseudo-Barock-Palais rückholbar ist.

Andererseits ist als Phänomen eine Hochhausmanie in den historischen Altstädten oder an deren unmittelbaren Rändern zu beobachten. Investoren, Architekten und Stadtplaner drängen mit Projekten, die jede Verhältnismäßigkeit vermissen lassen, in nahezu alle größeren deutschen Städte. Dabei muss sich die Kritik der Denkmalpflege nicht einmal allein gegen die ortlosen und austauschbaren Architekturformen richten, die monotonen Fassadenmuster der Zeit, sondern es geht gerade auch um die Disproportionalität und die Maßstabslosigkeit im städtebaulichen Kontext. Aktuell wird von der Immobilienwirtschaft die Forderung aufgestellt, die Hochhausrichtlinie zu lockern, damit solche unmaßstäblichen Projekte noch leichter durchzudrücken sind. Die Politik wird sich ohnehin meist dem Investorenwunsch beugen, erst recht, wenn flankierend missionarisch auftretende Stadtplaner und Architekten davon sprechen, dass nur so die Zukunftsfähigkeit der Städte gewährleistet werde.

Die Hochhausmanie aus dem Fernen Osten und dem Persischen Golf ist inzwischen über Städte unserer europäischen Nachbarländer, beispielsweise Wien, Linz, Basel, Brüssel, Paris-La Défense oder die Londoner City, auch nach Deutschland vorgedrungen. Einigen deutschen Städten wurden Hochhausneubauten aufgezwungen von selbsternannten Zukunftsvisionären, die sich den Mut zugutehalten, sich endlich von den engen Fesseln der historischen Stadt zu befreien. Berlin beispielsweise plant unter anderem neun, zehn oder elf Hochhäuser von 150 Metern Höhe am Alexanderplatz, im historischen Kontext und ohne Rücksicht auf gewachsene Strukturen oder gar wichtige denkmalgeschützte Bauten, unter anderem der Nachkriegszeit. Damit käme frischer Wind nach Berlin, so Stararchitekt Hans Kollhoff. Und Frank Gehry steht bereit, um mit einem bizarren Wohn-Wolkenkratzer für Reiche das angrenzende, städtebaulich hochbedeutende Denkmalensemble der Karl-Marx-Allee in den Schatten zu stellen. Ob damit die Berliner Mitte an »Urbanität« zugewinnt, wo man doch einige Meter entfernt gerade ein Barockschloss rekonstruiert und damit dort die Zeit zurückdrehen möchte?

Unrühmlich tat sich auch Köln hervor, wo es wegen unsensibler Hochhausprojekte, die jedoch dann nicht vollständig ausgeführt wurden, sogar zum Konflikt mit der UNESCO kam. Diese Hochhäuser hätten - bzw. die ausgeführten tun dies auch tatsächlich - eine wesentliche Beeinträchtigung der Wahrnehmung des Weltkulturerbes Kölner Dom mit sich gebracht. Und wenn die Schleusen einmal geöffnet sind, treten immer mehr Exzentriker auf den Plan, denn anders kann man den in Köln aktuell diskutierten Vorschlag eines Stadtplaners nicht sehen, die gesamte Kölner Altstadt mit einem engen Ring an Hochhäusern einzuschließen. Hier hat ein Planer, der offensichtlich entweder die Geschichte der Stadt überhaupt nicht kennt oder sie gänzlich falsch interpretiert, gigantomanische Visionen mit zerstörerischem Potenzial.

Selbst in München entbrannte nach den ersten Sündenfällen eine Hochhausmanie, und die Frauenkirche soll zukünftig nicht mehr das Maß der Dinge sein. Mit den Highlight-Towers



Turm von St. Stephani vor dem Weser Tower

vom amerikanischen Stararchitekten Helmut Jahn sollte auch München endlich Mut zu Visionen bekommen, damit stolz ein »Münchhattan« (Süddeutsche Zeitung) entstehen kann.

Die Hochhauswelle erreicht auch Bremen, der Wesertower, ebenfalls von Helmut Jahn, machte den Anfang. Er thront bedrohlich über dem Stephani-Quartier, das trotz Nachkriegswohnbebauung noch einen historischen Maßstab zeigt. Der aktuelle Drang, immer höher und immer größer zu werden, übertrifft die Unsensibilität und Rücksichtslosigkeit der Gründerzeit um ein Vielfaches. Auffallend auch hier, wie in anderen Städten, der Wettlauf um Stars und Namen. Ob das, was Jahn, Ungers, Dudler oder Teherani bauen woll(t)en, wirklich in diese Stadt oder für den vorgesehenen Bauplatz passt, wird zu wenig hinterfragt. Zu ehrfurchtsvoll steht man vor den großen Namen, und Bremen solle doch stolz sein, wenn solche Architekturen hier entstehen. Die Denkmalpflege muss sich darauf gefasst machen, dass die Begehrlichkeiten auf wertvolle Bauplätze in historischem Kontext wachsen, und sie muss, hoffentlich zusammen mit einer verantwortungsvollen Stadtplanung, deshalb die weitere Entwicklung der historischen Stadt unbedingt kritisch begleiten.

Die beschriebenen städtebaulichen Veränderungen des 19. Jahrhunderts waren schon gewaltig, aber sie hatten auch ungeheure gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Umwälzungen als Anlass, dafür legen sie heute als Denkmäler Zeugnis ab. Schon über 100 Jahre hat dieser Zeugniswert Bestand, und er wird auch weiter akzeptiert werden. Ob die Gründe für die umfangreichen Eingriffe der 1960er- und 1970er-Jahre und besonders die aktuellen Begehrlichkeiten seit der Jahrtausendwende auf die Umwandlung der heutigen Stadt ähnlich relevant waren oder sind, muss noch weiter geprüft werden. Ob aber der aktuelle Stadtumbau mehr als wirtschaftliche und selbstdarstellerische Gründe hat, bleibt sehr fraglich. Wir stehen am Anfang eines Stadtumbaus, der radikaler und rücksichtsloser ist als alles, was wir bisher erlebt haben. Wir laufen Gefahr, unsere historischen, wohlproportionierten und lebenswerten Städte zu verlieren, um in lichtlosen Hochhausschluchten und Beton- und Glaswüsten von kommerzialisierter Urbanität zu ersticken. Denn Investoren wollen Maximalrenditen erzielen, und Architekten und Stadtplaner wollen sich verwirklichen. Wir aber sollten ihnen nicht unsere historischen Städte als Spielwiese anbieten.

Und eine wichtige Frage bleibt zuletzt: Wollen wir diese »mutigen Visionen« auch in 30 Jahren noch sehen?

Literaturauswahl

Camillo Sitte, Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Wien 1889.

Bremen und seine Bauten, hg. v. Architekten- und Ingenieur-Verein, Bremen 1900.

Max Dvořák, Katechismus der Denkmalpflege, Wien 1918.

Rudolf Stein, Romanische, gotische und Renaissance-Baukunst in Bremen. Bremen 1962 (= Forschungen zur Geschichte der Bau- und Kunstdenkmäler in Bremen, Bd. 2).

Eine Zukunft für unsere Vergangenheit, Europäisches Denkmalschutzjahr 1975, Katalog zur Wanderausstellung des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, München 1975.

Norbert Huse, Denkmalpflege - Texte aus drei Jahrhunderten, München 1984.

Hans Herrmann Meyer, Die Bremer Altstadt. Wanderungen in die Vergangenheit, Bremen 2003.

Georg Skalecki, Baukultur und Denkmalpflege - ein Plädoyer für mehr Nachhaltigkeit, in: Denkmalpflege in Bremen, H. 5 (2007), S. 8-23.

Vereinigung der Landesdenkmalpfleger (Hg.), Handbuch Städtebauliche Denkmalpflege (= Berichte zu Forschung und Praxis der Denkmalpflege in Deutschland 17), Petersberg 2013.

Karl Marten Barfuß

Handel und Wandel im »Goldenen Zeitalter« Bremens

Jahrhundertelang verdankte Bremen seinen Reichtum im Wesentlichen Handel und Schifffahrt; sie wurden im 19. Jahrhundert auch zur Basis seiner industriellen Entwicklung und sind bis heute prägendes Fundament seiner Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur geblieben. Politisch setzte bis zum Ersten Weltkrieg das durch die Landesverfassung, Wohlstand und Bildung privilegierte Großbürgertum die entscheidenden Akzente; erst mit der späten Industrialisierung Bremens erstarkte rasch auch die Arbeiterbewegung, die der bürgerlichen Herrschaft den Rang streitig zu machen begann und bereits 1890 mit Julius Bruhns (1860–1927) einen eigenen Abgeordneten in den Reichstag entsandte.

Auf die wirtschaftliche Blütezeit in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts mit dem Nordatlantikhandel als Schwerpunkt folgte im 19. Jahrhundert der Einfuhrhandel mit Rohstoffen wie Tabak, Baumwolle, Kaffee, Reis, Tropenholz, Petroleum und Wolle, von denen, besonders seit dem Zollbeitritt Bremens 1888, ein nicht unerheblicher Teil in der Hansestadt selbst weiterverarbeitet wurde. Mit dem Zollbeitritt begann für Bremen ein »Goldenes Zeitalter«, in dem sich neben Handel und Schifffahrt neue Gewerbe und Industrien erfolgreich entwickeln konnten und die Einwohnerzahl in die Höhe schoss. Bis dahin war Bremen im Interesse seines Überseehandels noch über die Gründung des Kaiserreichs (1871) hinaus Zollausland geblieben, umgeben von wachsenden Zollmauern des Deutschen Zollvereins zum Schutz vor allem gegen die englische Konkurrenz, die zugleich den Export bremischer Fertigerzeugnisse in das Kaiserreich erschwerten. Die verspätete Industrialisierung Bremens erwies sich allerdings insofern als Vorteil, als die neu gegründeten Unternehmen mit modernster Technologie ausgestattet waren und sich dadurch ihre Konkurrenzfähigkeit sicherten.

Einen wesentlichen Einschnitt für die Entwicklung der bremischen Wirtschaft bedeutete zunächst die Auflösung des alten Deutschen Reichs: Durch den Reichsdeputationshauptschluss (1803) konnte sich Bremen kurzzeitig seine handelspolitische Neutralität sichern; zugleich wurde die Stadt territorial erweitert und vereinheitlicht. Nachdem Bremen noch 1806 der Titel einer »Freien Hansestadt« zugesichert worden war, verlor die Stadt jedoch noch im selben Jahr durch die französische Besetzung ihre Souveränität wieder und wurde politisch degradiert. Die von Napoleon 1806 verfügte Kontinentalsperre schnitt Bremen bis 1814 von seinen überseeischen Märkten ab und raubte der Stadt die wirtschaftliche Basis. Handel, Gewerbe und Schifffahrt erlebten eine existentielle Krise, die längere Zeit ihre Spuren hinterließ.

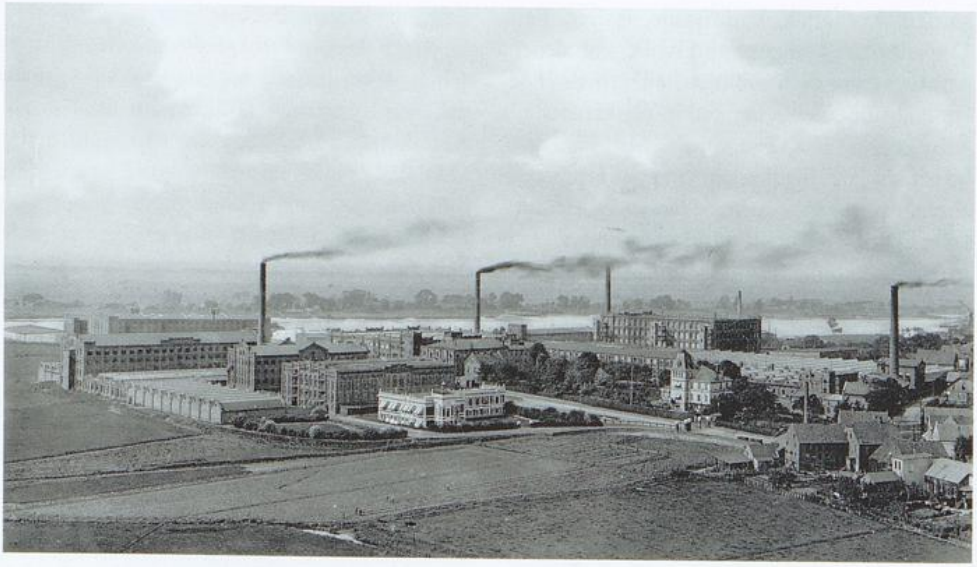
Nach der von Frankreich verlorenen Völkerschlacht bei Leipzig im Oktober 1813 zogen die napoleonischen Truppen aus Bremen ab. Auf dem Wiener Kongress wurde 1815 der Deutsche Bund als Staatenbund gegründet; durch die geschickte Politik des Bürgermeisters Johann Smidt (1773–1857) konnte Bremen seine Selbständigkeit wiederherstellen und gleichzeitig seine territorialen Erweiterungen sichern; im Innern blieben die politischen Verhältnisse jedoch weitgehend restaurativ. Münz- und Postwesen verblieben ebenso in der Hoheit der einzelnen Territorien wie die Handelspolitik. Als Erste nutzten die süddeutschen Bundesstaaten diese Autonomie zur Einführung von Schutzzöllen durch Bildung eigener Zollverbände; 1834 wurde dann in Regie Preußens der Deutsche Zollverein gegründet, in dem die süddeutschen Zollunionen aufgingen und dem



Bürgermeister Johann Smidt (1773–1857), Reproduktion nach einer Lithografie, um 1833

1854 auch das Königreich Hannover und das Großherzogtum Oldenburg beitraten. Bremen war von nun an direkt von den Zollmauern seiner Nachbarstaaten umgeben.

Der allmählichen Vereinheitlichung des Wirtschaftsraums im Deutschen Bund folgte nach dem Sieg über Frankreich 1871 die politische Einigung der deutschen Territorien zum Deutschen Reich (Bismarck-Reich). Zur Bekämpfung der sog. Gründerkrise (seit 1874) begann sich das Reich seit 1878/79 durch Anhebung seiner Schutzzölle verstärkt gegen die englische, amerikanische und russische Konkurrenz zu schützen. Bremen drohte dadurch, eingeschlossen von wachsenden Zollmauern und geprägt durch zunehmenden Schmuggel, weiter ins Abseits zu geraten. Unter diesen Bedingungen konnte sich in der Hansestadt die Produktion industrieller Erzeugnisse nur schwer entfalten. Anders die über Bremen eingeführten Rohstoffe: Sie blieben bei Lieferungen an die inländische Industrie weitgehend abgabenfrei und bescherten dem Überseehandel gute Geschäfte. Zugleich sicherte die Zollfreiheit importierter Waren den »kleinen Leuten« durch vergleichsweise niedrige Preise einen höheren Lebensstandard als im Zollinland. Mit dem Zollbeitritt Bremens endete 1888 zugleich die

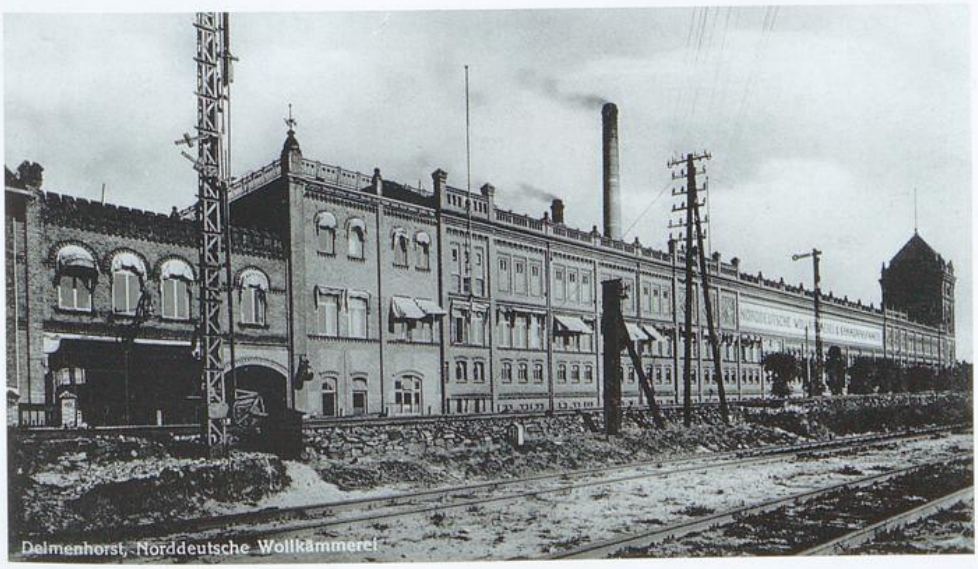


Bremer Wollkämmerei in Blumenthal, Luftbild 1908

jahrzehntelange Kontroverse zwischen den tonangebenden Befürwortern des Freihandels und der Sonderstellung Bremens, nämlich den Überseekaufleuten, und den Vertretern von Industrie und Handwerk, die sich durch den Inselstatus der Stadt in ihren Entfaltungsmöglichkeiten, besonders seit der Einführung der Gewerbefreiheit (1861), beeinträchtigt fühlten. Das Recht, ohne staatliche oder ständische Regulierungen Unternehmen gründen zu können, nutzte selbst risikofreudigen Unternehmern wenig, solange Lieferungen über die Grenzen durch Zölle diskriminiert wurden und die Märkte zu klein blieben.

Mit dem verspäteten Zollbeitritt (1888) war die Außenseiterrolle Bremens beendet; Bremen blieb als zollfreies Gebiet für Warenlagerung und Warenumschlag lediglich der »Freihafen«; im Unterschied zu Hamburg waren Ansiedlungen von Exportindustrien im Bremer Freihafen nicht gestattet.

Als Konsequenz des Zollausschlusses waren bremische Kaufleute bereits seit den 1870er-Jahren dazu übergegangen, Fabriken im oldenburgischen und hannoverschen Umland zu gründen. Sie verarbeiteten über Bremen eingeführte Rohstoffe zu Fertigerzeugnissen, die abgabenfrei im Zollvereinsgebiet veräußert werden konnten. So entstanden seit den 1870er-Jahren vor allem in Delmenhorst (Oldenburg), Hemelingen und Blumenthal (damals Hannover, seit 1939 zu Bremen), finanziert durch bremisches Kapital, rohstoffverarbeitende Großbetriebe, die das wirtschaftliche, städtebauliche, ethnische und kulturelle Gesicht dieser Ortschaften radikal veränderten. Tausende niedrig entlohnter Arbeiter wurden zunächst vor allem aus dem Eichsfeld, wenig später aus Mittelosteuropa (Böhmen) und dem heutigen Polen (Oberschlesien und Provinz Posen) und schließlich aus der heutigen Westukraine (Galizien, damals Österreich-Ungarn) angeworben. Die Rekrutierungshorizonte der Anwerbung von Arbeitskräften erweiterten sich vor allem deshalb, weil mit der boomenden Wirtschaft des Kaiserreichs das inländische Arbeitskräfteangebot zu schrumpfen begann. Vor allem die Bremer Wollkämmerei in Blumenthal (kurz »BWK«) und die von Carl Lahusen (1858–1921) gegründete Norddeutsche Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei (kurz »Nordwolle«) in Delmenhorst sowie bedeutende Jutefabriken



Nordwolle in Delmenhorst, historische Ansichtskarte, um 1900

in Bremen (die »Bremer Jute« wurde im Jahr des Zollbeitritts Bremens gegründet und konnte ihren Maschinenpark noch rechtzeitig zollfrei einführen), Delmenhorst und Hemelingen sollten das Bild der Region von nun an mit ihren imposanten und repräsentativen Fabrikgebäuden, Rohstofflagern, einfachen Werkssiedlungen mit planmäßig errichteten Häusern und Mietwohnungen gemeinnütziger Wohnungsbaugesellschaften prägen. Besondere Bedeutung erlangte die »Nordwolle« in Delmenhorst, die von der Bremer Eigentümerfamilie Lahusen patriarchalisch geleitet wurde und die sich in der Weimarer Zeit durch Zukäufe und interne Expansion zu einem der größten Textilkonzerne der Welt entwickeln sollte. Nachdem der Firmensitz nach Bremen verlegt worden war und sich das Unternehmen mit dem »Haus des Reichs« (erbaut von 1928 bis 1931; heute Sitz der bremischen Finanzverwaltung) ein repräsentatives neues Verwaltungsgebäude errichtet hatte, geriet es 1931 in den Strudel eines spektakulären Konkurses, mit negativen Rückwirkungen auf den gesamten Bankensektor im Deutschen Reich (»Bankenkrise«).

Mit dem Beitritt Bremens zum Zollverein folgte ab 1888 in der Stadt Bremen selbst die Gründung weiterer Fabriken, die importierte Rohstoffe verarbeiteten (Kaffee, Tabak u. a.). Der Transport aus Übersee erfolgte großenteils mit Schiffen der bremischen Handelsflotte. Besonders dynamisch entwickelten sich die aus einer kleinen Tabakhandlung hervorgegangene Firma Martin Brinkmann zu einem der größten deutschen Tabakwaren- und Zigarettenhersteller und die 1906/07 von Ludwig Roselius (1874–1943) gegründete Kaffee-Handels-Gesellschaft (Kaffee HAG), die als weltweit erstes Unternehmen koffeinfreien Kaffee herstellte. Beide Unternehmen erreichten rasch eine Größenordnung, die Tausenden von Mitarbeitern Arbeit bot, davon neben un- und angelernter Arbeit kreative Tätigkeiten in Produktgestaltung und aufwendiger Werbung. Bemerkenswert waren auch die städtebaulichen Konsequenzen der an der Rändern der Stadt erfolgenden Industriali-



Kaffee HAG, Hagstraße

sierung: Bis heute beherbergen die bremische Altstadt und die umliegenden Ortsteile kaum Industriebetriebe und Arbeiterwohnungen; die in Bremen dominanten Großbetriebe mit ihrem riesigen Flächenbedarf für Produktion, Lagerung und Wohnplätze siedelten in Außenbezirken, in Hafennähe oder direkt an der Weser und mit ihnen auch große Teile der Arbeiterschaft. Die ökonomische und soziale Spaltung ist bis heute prägendes Element der Stadt geblieben.

Die Industrialisierung Bremens hatte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Proto-Industrialisierung mit der Massenfabrikation von Zigarren aus importiertem Tabak eingesetzt. Erste Gründungen von Produktionsstätten hatte es bereits früh im 18. Jahrhundert gegeben. Die Zigarrenfabrikation erfolgte zunächst in Heimarbeit und in größeren und kleineren Manufakturen, danach auch in Fabriken in maschineller Fertigung. Auf dem Höhepunkt der rasanten Entwicklung im 19. Jahrhundert waren um 1850 in dem damals wichtigsten



Holger Voigts, Zigarrenmacherdenkmal am Buntentorsteinweg (1983)

Gewerbe Bremens um die fünftausend Personen beschäftigt. Auch bedeutende bremische Reedereien und Handelsfirmen (u. a. Gebr. Kulenkampff) verdanken dem Tabak ihre Entstehung, und der Tabak war für lange Zeit mit einer Kette aus Verschiffung, Import, Maklern, Großhändlern, Reisenden und Verarbeitern ein existenzielles Fundament der bremischen Wirt-



Arbeiterhäuser am Buntentorsteinweg

schaft, das mit eigenen Umschlagsanlagen, Speichern, Farben, Gerüchen und Geräten die Aura der Stadt prägte. Noch heute zeugen die winzigen Reihenhäuser der Zigarrenmacher vor allem im Stadtteil Buntentor von der Enge des Wohnens und Arbeitens und den ärmlichen Lebensverhältnissen dieser Berufsgruppe. Auch im Stephanitorviertel, in der Neustadt und Hastedt lebten zahlreiche Zigarrenmacher. Sie litten infolge von Tabakstaub und hoher Luftfeuchtigkeit mehr als andere Beschäftigte unter Tuberkulose, rheumatischen Erkrankungen und Fehlgeburten. Dabei waren es weniger die körperlichen Beanspruchungen, die das Zigarrenmachen belasteten, als vielmehr die Monotonie der Arbeit. Letztere führte dazu, dass sich die Zigarrenmacher während der Arbeit von einem Vorleser Texte aus u. a. sozialistischen Schriften vorlesen ließen und die Zigarrenfertigung so zu einer frühen Keimzelle der bremischen Arbeiterbewegung wurde. Seit 1984 legt eine eindrucksvolle Skulpturengruppe des Künstlers Holger Voigts am Rande alter Zigarrenmacherhäuser im Buntentor Zeugnis ab von dieser traditionsreichen Berufsgruppe, ihrer Handfertigkeit, der Monotonie ihrer Arbeit und ihrer Wissbegier. Ein leerer Tisch der Skulptur ist dem Vorleser vorbehalten.

Dem typischen Bremer Bürger aus den »besseren« Stadtteilen galten die Zigarrenarbeiter als asozial, derb und trunksüchtig. Entsprechend drastisch beschrieb der Bremer Arzt

Philipp Heineken (1836) ihre Wohnverhältnisse: »Der Feuerherd ist das einzige Merkmal, dass sie zur Wohnung menschlicher Wesen dienen; auf feuchtem, oft ungedieltem Fußboden bilden sich die Bewohner aus halb verfaultem Stroh ein Lager, auf welchem Thieren gleich, Alt und Jung, Mann und Weib, bunt durcheinander ruhen.« Um ihr Ansehen zu verbessern und sie vermutlich auch gegen aufkommendes radikales Gedankengut zu immunisieren, gründeten Bürger und Zigarrenarbeiter 1846 den Arbeiterbildungsverein »Vorwärts«, der 1853 mit dem »Haus Vorwärts« in der Sandstraße (heute »Haus der Wissenschaft«) ein eigenes Quartier bezog. In den 1850er-Jahren nahm die Bedeutung der Zigarrenherstellung infolge handelspolitischer Veränderungen ab; Bremen benachbarte Staaten wie Oldenburg und Hannover traten dem Zollverein bei und belasteten ihre Zigarreneinfuhren mit höheren Zöllen. Zahlreiche Bremer Zigarrenarbeiter verlegten sich daraufhin auf den Schmuggel über die Landesgrenzen hinaus, indem sie Tabakblätter an ihren Beinen versteckten, was ihnen den Namen »Geelbeensche« (»Gelbbeinige«) eintrug.



Haus Vorwärts, Sandstraße, Sitz des ersten deutschen Arbeiterbildungsvereins

Heimarbeit wurde in Bremen schließlich zu teuer. Die Produktion konzentrierte sich mehr und mehr auf kleinere und größere Fabriken mit rationellerer Fertigung. Noch heute erinnert ein schmuckvoll gestaltetes Eckgebäude am Buntentorsteinweg zum Geschworenenweg an die hier seit 1905 ansässige »Bremer Zigarrenfabrik vormals Biermann & Schörling.« Wachsende Teile der Produktion wanderten aber auch in die hannoverschen und oldenburgischen Nachbargebiete (u. a. Hemelingen, Achim, Verden, Hoya) ab. Hier waren die Löhne niedriger und die Zigarren konnten abgabenfrei im gesamten Zollvereinsgebiet vertrieben werden. Zum Schwerpunkt der Zigarrenfabrikation wurde schließlich Bünde in Westfalen, das unter dem Niedergang seiner Hausweberei und hoher Arbeitslosigkeit litt und sich auf das Zigarrenmachen verlegte. Als dann auf dem Rauchwarenmarkt die Zigarette die Zigarre zu verdrängen begann, ging es mit der Branche bergab. Bremen blieb bei alledem wichtiger Einfuhrhafen und Handelsplatz von Rohtabak; in den 1870er-Jahren war Bremen erster Tabakmarkt des Deutschen Reichs, über den drei Fünftel des inländischen Bedarfs an Rohtabak eingeführt wurden.

Von der einst blühenden Tabakwirtschaft künden bis heute lediglich die ehem. Bremer Zigarrenfabrik vormals Biermann & Schörling am Buntentorsteinweg, die baulichen Reste der Firma Martin Brinkmann in Woltmershausen, in denen heute Hülsen, Filterzigarillos und Sonderverpackungen hergestellt werden, darüber hinaus die Firma Niemeyer Cigarren (1864 gegründet) als Tabakfilialist (mit 70 Filialen) und einige andere Handelsfirmen sowie das »Haus Vorwärts«, das »Bremer Tabakkollegium« als illustre Herrenrunde, die »Bremer Tabakbörse« als weltweit einziger Börsenhandelsplatz für hochwertige indonesische Tabake und das rituelle Tabakrauchen aus langen, weißen Tonpfeifen anlässlich des traditionsreichen Bremer

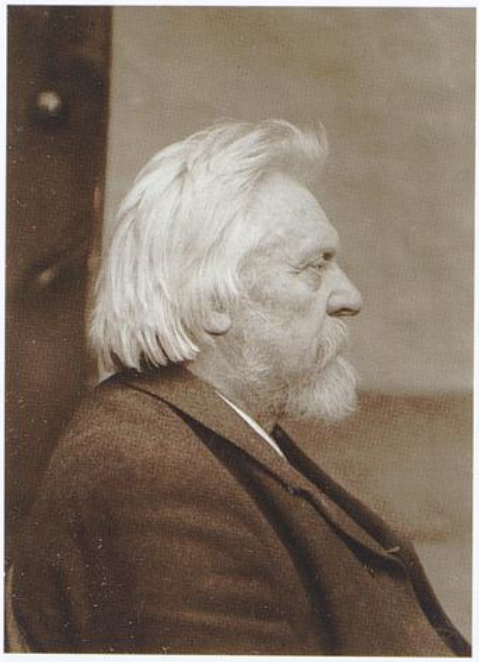


Bremer Zigarrenfabrik vormals Biermann & Schörling, Buntentorsteinweg

Schaffermahls. Als prägender Wirtschaftsfaktor hat die Tabakwirtschaft heute in Bremen keine größere Bedeutung mehr.

Eine wichtige Herausforderung für die Stadt und ihre Wirtschaft war (und bleibt) bei alledem die Sicherung der Schiffbarkeit der Weser bis zur Mündung in die Nordsee: Die wachsende Versandung der Lebensader Bremens war seit Jahrhunderten eine große Herausforderung, der u. a. Ende des 16. Jahrhunderts der Hafen von Vegesack seine Entstehung verdankt. Als dann seit Ende des 18. Jahrhunderts die Versandung zur existenziellen Bedrohung für den seewärtigen Handel wurde, entschloss sich der Rat auf Initiative von Bürgermeister Johann Smidt, einen Seehafen unmittelbar an der Geestemündung (das heutige Bremerhaven) anzulegen. Zu dieser wagemutigen Entscheidung trugen auch der vom Großherzogtum Oldenburg erhobene Weserzoll und weitere, Bremen schädigende Handelshemmnisse bei. Der Entscheidung des Senats folgte 1826/27 der Erwerb großer Landflächen; Planung und Leitung des Baus wurden dem niederländischen Wasserbauer Jacobus Johannes van Ronzelen (1800–1865) übertragen. Nach relativ kurzer Bauzeit war das 700 Meter lange Hafenbecken bereits 1833 fertiggestellt. Der Bau wurde angesichts der extrem hohen Kosten und aufgrund von Zweifeln am Nutzen der Investition von viel Kritik begleitet, die längere Zeit anhielt, zumal es bis in die 1840er-Jahre dauerte, bis der Hafen Erträge abwarf. Die wirtschaftliche Situation des neuen Hafens verbesserte sich aber rasch mit der Aufgabe des Oldenburger Weserzolls (1836) und der seit 1850 anziehenden Konjunktur im Deutschen Bund.

Übrig blieb ein großes Problem: Bis in die 1880er-Jahre musste die in Bremerhaven gelöschte Fracht in Form von Ballen, Säcken und Tonnen von Schiffen mit großem Tiefgang kostenträchtig auf Treidelkähne, Leichter oder



Oberbaudirektor Ludwig Franzius (1832–1903), Schöpfer der Weserkorrektion, Foto um 1900

Binnenschiffe umgeladen werden, um auf der von Versandung bedrohten Unterweser die stadtbremischen Umschlagsanlagen und Packhäuser an der Schlachte, dem Teerhof und dem Stephaniufer zu erreichen. Erschwert wurde der Umschlag überdies seit 1867 durch den Bau der Brücke der Oldenburger Eisenbahn, die keine größeren Schiffseinheiten mehr passieren ließ. Bei der Hafenorganisation selbst erforderte jede Verpackungsart und Beförderung einen besonderen Umgang, für den bis in das ausgehende 19. Jahrhundert spezielle Berufsgruppen im Hafen zuständig waren: Kornträger (sogenannte Maskopsträger), Karrenschieber, Tonnenträger und Baumträger (Ballen- und Kistenträger). Die Kaufleute hatten im Hafen ihre eigenen Speicher- und Packhäuser, in denen sie ihre eingeführten Waren und die für den Export vorgesehenen Produkte sachgerecht lagerten. Sie prägten jahrhundertelang das Bild der Stadt besonders an der Schlachte. Mochte das Zusammenwirken der vielen Akteure nach außen hin auch noch so chaotisch erscheinen, so hatte doch alles seine Ordnung.

Um auch Schiffen mit größerem Tiefgang (zunächst bis zu fünf Metern) das Anlaufen der Stadt Bremen zu ermöglichen und das teure Umladen in Bremerhaven zu vermeiden, wurde in den 1870er-Jahren der erfahrene Wasserbauingenieur und Professor Ludwig Franzius (1832–1903) mit der technisch anspruchsvollen Planung der Weserkorrektion und Weservertiefung beauftragt; parallel dazu entstanden unter seiner Leitung als zollfreie Häfen (»Freihäfen«) der »Freihafen I« (später: »Europahafen«; Fertigstellung 1887), der »Freihafen II« (später: »Überseehafen«; Fertigstellung 1906) und weitere Hafenanlagen. Bereits zuvor (1857–1859) hatte die Stadt Bremen den »Weserbahnhof« errichten lassen, einen großen Speicher direkt an der Weser vor der Eisenbahnbrücke, und mit ihm den ersten modernen Hafen außerhalb der traditionellen Hafenquartiere, der auch das unmittelbare Verladen von Waren auf Bahnwaggons oder bereitstehende Fuhrwerke erlaubte. Er wurde von der Stadt betrieben. Als wegweisend erwies sich in der Folgezeit die Gründung der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft BLG (1877), entstanden auf Initiative von Bremer Baumwollkaufleuten, mit eigenen Lagerräumen und rationellen Umschlagsanlagen. Das Spektrum der Umschlagsgüter der BLG wurde rasch auf andere Produkte ausgeweitet; der Einsatz moderner Technik und Massenumschlag sicherten die Wirtschaftlichkeit der Umschlagsanlagen. Besonders eindrucksvoll – und seit 1994 denkmalgeschützt – sind die zwischen 1908 und 1912 gebauten, als Baumwollspeicher genutzten, rhythmisch gegliederten Speicher XI und XIII, seit der Nachkriegszeit zum gewaltigen Speicher XI mit 403 Metern Länge zusammengefasst.

Mit der Weserkorrektion und den neuen Hafenanlagen war die Stadt Bremen nunmehr wieder unmittelbar an den seewärtigen Handel angeschlossen. Löschen, Umschlag und Lagerung der Waren verließen allerdings allmählich die innerstädtischen Quartiere und suchten sich neue Standorte mit modernen, leistungsfähigen

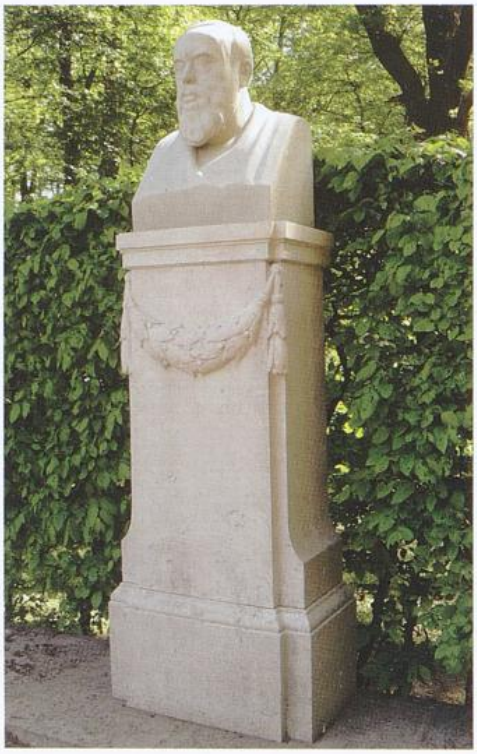


Speicher XI am ehem. Überseehafen

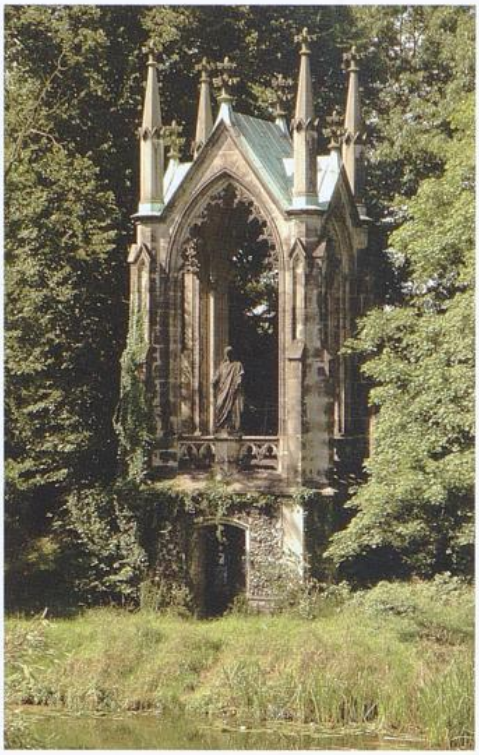
Kaianlagen, Schuppen und Speichern im Gebiet der heutigen Überseestadt. Nachdem manche innerstädtischen Packhäuser noch einige Zeit als Reservelager und Ausweichquartiere genutzt wurden, nahm ihre wirtschaftliche Bedeutung seit Ende des 19. Jahrhunderts von Jahr zu Jahr ab. Geblieben sind, nach den verheerenden Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, heute nur zwei Packhäuser im Schnoor, das eine als Theater, das andere als Museum genutzt.

Die gigantischen Investitionen in die neuen Häfen machten sich durch den infolge der guten Handelskonjunktur der späten 1880er- und der 1890er-Jahre gestiegenen Warenumschlag in Bremen rasch bezahlt. Außerdem profitierten Seeschifffahrt und Schiffbau in Bremen von den anfänglich als äußerst riskant bewerteten Maßnahmen, die die staatliche Pro-Kopf-Verschuldung schon damals extrem in die Höhe trieben. Der Wagemut des Senats und der bremischen Kaufmannschaft wurde aber infolge der anhaltenden Hochkonjunktur belohnt; der von Bürgermeister Otto Gildemeister (1823–1902) geprägte, am Hauptportal des Handelskammer-Gebäudes, des Schüttings, eingemeißelte plattdeutsche Satz »Buten un Binnen – Wagen un Winnen« (»Draußen und Drinnen, Wagen und Gewinnen«) symbolisierte die Handlungsmaxime und das Selbstbewusstsein der bremischen Kaufmannschaft ebenso wie zahlreiche repräsentative Bauten, die im »Goldenen Zeitalter« Bremens, den drei Jahrzehnten vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs, errichtet wurden.

Zu den überragenden Persönlichkeiten des »Goldenen Zeitalters« zwischen 1888 und 1914 gehörte der aus dem Tabakhandel stammende spätere »Petroleumkönig« Franz Ernst Schütte (1836–1911). Zusammen mit seinem jüngeren Bruder Carl Schütte (1839–1917) machte er seinen Petroleumhandel zum wichtigsten Ölhandelshaus im Deutschen Reich. Das Öl wurde anfänglich in Fässern befördert; 1886 ließ Schütte den ersten Öltanker den Atlantik überqueren. Die von ihm, Wilhelm Anton Riedemann (1832–1919) und der amerikanischen Standard



Franz-Schütte-Denkmal im Bürgerpark



Mausoleum Knoop auf dem Waller Friedhof

Oil Company (der späteren ESSO AG) 1890 gegründete »Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft« (DPAG), an deren Grundkapital in Höhe von 36 Mio. Mark die beiden Geschäftsleute und die US-Gesellschaft je zur Hälfte beteiligt waren, zahlte ihren Aktionären zwischen 1890 und 1900 eine Durchschnittsdividende von jährlich 29 % und rückte damit an die Spitze aller deutschen Aktiengesellschaften. Seine Gewinne investierte Schütte u. a. in den »Bremer Vulkan«, die Gründung der ARGO-Reederei und die »Bremen Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.« Ihren exorbitanten Reichtum verbanden die Gebrüder Schütte mit zahllosen Ehrenämtern und großzügigem Mäzenatentum. Ohne sie wären u. a. der Erweiterungsbau der Kunsthalle, viele Denkmäler in der Stadt, die Anlage des Botanischen Gartens und des Stadtwaldes sowie vor allem der Bau der Domtürme und die Innenausmalung des Doms sowie der Bau des Neuen Rathauses nicht denkbar gewesen. Der Bürgerpark und der Bürgerparkverein, dessen langjähriger Präsident Franz Ernst Schütte war, haben ihm viel zu verdanken. Auf dem Riensberger Friedhof erinnert noch heute ein ansehnliches Familiengrab an die für Bremen so wichtige Schütte-Dynastie.

Ebenfalls aus der Tabakbranche stammte Ludwig Knoop (1821–1894), der es als Textilfabrikant im zaristischen Russland zu großem Reichtum brachte und der sich 1868–1871 ein Schloss im englischen Tudor-Stil im Bremer Norden (St. Magnus) sowie 1878–1880 ein aufwendiges Mausoleum auf dem Waller Friedhof errichten ließ. Zu erwähnen ist auch der Reeder, Kaufmann und Plantagenbesitzer Christian Heinrich (»Christel«) Wätjen (1813–1887), der sein Kapital nicht nur in bremische Unternehmen, sondern auch in Güter im Vorharz, ein Tudor-Schloss als Wintersitz am Osterdeich und

einen prächtigen Landsitz (Wätjens Park) in Blumenthal anlegte. Auf den Reishandel spezialisierte sich der aus Helgoland stammende ehemalige Schiffszimmermann und Matrose Rickmer Claasen Rickmers (1807–1886); seine Reismühle (Ichon & Rickmers) entwickelte sich bald zur größten in Europa; darüber hinaus beteiligte er sich 1881 an der Gründung der erfolgreichen Bremer Dampfschifffahrtsgesellschaft »Hansa«. Rickmers lieferte ein Beispiel dafür, dass sich das Bremer Großbürgertum nicht oligarchisch abschloss, sondern auch Newcomern eine Chance bot, wenn sie zu Reichtum und Ansehen der Stadt das Ihre beitrugen. Zu den alteingesessenen Bremer Großbürgern gehörte die Familie Melchers mit dem familieneigenen Unternehmen C. Melchers & Co. KG, das bereits 1806 gegründet wurde und noch heute eine führende Position vor allem im China-Handel einnimmt. Begonnen als Segelschiff-Reederei und Handelshaus, war es im 19. Jahrhundert an der Beförderung von Auswanderern ebenso beteiligt wie am Transport von Waren aus Kuba, Mexiko und den USA; hinzu kamen der Walöl-, Woll- und Tabakhandel. Seit den 1860er-Jahren konzentrierte sich das Unternehmen mehr und mehr auf den China-Handel und gab das eigene Reederei-Geschäft auf, nicht ohne sich an der Gründung des Norddeutschen Lloyd zu beteiligen und die Vertretung der Reederei in China und Hong Kong zu übernehmen. In den elf Niederlassungen in China beschäftigte die Firma 1914 über 4000 Mitarbeiter. Heute versteht sich das Unternehmen mit einem breit gefächerten Leistungsangebot als internationaler Dienstleister. Auch der Melchers-Dynastie verdankt Bremen bis in die Gegenwart die Förderung zahlreicher kultureller Einrichtungen, Parks und gemeinnütziger Vereine in der Tradition hanseatischen Mäzenatentums. Weithin bekannt wurde sie nicht zuletzt auch durch den Briefroman »Sommer in



Villa Frerichs, Osterdeich



Bremer Häuser in der Keplerstraße

Lesmona« von Magda Melchers (Pseudonym Marga Berck) und dessen Verfilmung, mit dem familieneigenen Haus Lesmona als Schauplatz eines bürgerlichen Liebesdramas.

Auch in der Bevölkerungsentwicklung offenbarte sich die ökonomische Dynamik der Hansestadt: Nachdem sich die Einwohnerzahl zwischen 1807 (rd. 36.000) und 1867 (75.000) durch Geburtenüberschüsse und Zuwanderung nur gut verdoppelt hatte, stieg sie nunmehr in nur gut dreißig Jahren zwischen 1880 (rd. 112.000) und 1913 (rd. 266.000) um 137 %, im Wesentlichen durch Zuwanderung von nah und fern, darunter Tausende ausländischer Arbeiter aus Mittelosteuropa für die bremische Großindustrie. Die starke Bevölkerungszunahme machte den vermehrten Bau von Wohnungen erforderlich. Dabei hielt sich die Bebauung an die Tradition des sog. Bremer Hauses, die Bremen bereits seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach dem Vorbild Großbritanniens, der Niederlande und Nordfrankreichs geprägt hatte. Es handelte sich dabei um ganze Straßenzüge von Reihenhäusern mit großzügigem Wohnraum auf mehreren Geschossen für wohlhabende Bürger und eingeschossige, eher schlichte Gebäude für Kleinbürger und Arbeiter. Begünstigt wurde der Bau des Bremer Hauses durch ein temporäres Verbot des Baus von Mietskasernen und der Anlage von Hinterhöfen. Die Finanzierung des Bremer Hauses erfolgte durch sog. Handfesten bzw. Hypothekenpfandbriefe, in denen wohlhabende Bürger ihre Ersparnisse anlegten, um aus den Erträgen dieser Papiere ihre Lebensrisiken abzusichern.

Einen vorübergehenden Einbruch erlebte der Wohnungsbau seit Mitte der 1870er-Jahre bis in die 1890er-Jahre im Zuge der sog. Gründerkrise; zahlreiche der teilweise auf Vorrat errichteten Bremer Häuser erwiesen sich längere Zeit als unverkäuflich. Als sich dann in den 1890er-Jahren der Wohnungsbau wiederbelebte,

hatte sich der Baustil geändert: An die Stelle von Hausfronten im Stil des Klassizismus bzw. Historismus traten Fassaden unter Einfluss des Jugendstils, der Reformbewegung und des englischen Landhauses. Das Innere der Häuser blieb hingegen weitgehend unverändert, ebenfalls die Tatsache, dass sich der größte Teil der Bremer Häuser im Eigentum ihrer Bewohner befand. Bis heute ist Bremen die Großstadt mit der höchsten Wohnungseigentumsquote in Deutschland.

Ende des 19. Jahrhunderts trat die Stadt nicht nur wirtschaftlich, sondern auch kulturell aus dem Schatten der Provinzialität. So wurde die 1847/49 erbaute Bremer Kunsthalle zwischen 1899 und 1902 großzügig erweitert und mit Gustav Pauli (1866–1938) ein Leiter gewonnen, der die Kunsthalle durch den Erwerb bedeutender Bilder zu einem weit über Bremen hinaus geschätzten Ort des französischen und deutschen Impressionismus machte, wenn auch nicht ohne Kritik konservativer hanseatischer Kreise, auch aus den Reihen des bereits 1823 von Bürgern gegründeten Kunstvereins.

Wohlhabend gewordene Großkaufleute betätigten sich nicht nur durch die Förderung der Künste in der Stadt als großzügige Mäzene, sondern wirkten auch in sozialer und humanitärer Weise durch die Wahrnehmung diakonischer Ämter in der Armen- und Krankenpflege, ohne allerdings die Zügel der politischen Führung aus der Hand zu geben. Dabei sicherten sie ihren Einfluss auch durch verwandtschaftliche Bindungen sowie die Bildung von Netzwerken in Wirtschaft, Gesellschaft und Kulturleben.

Zu den frühen bürgerschaftlichen Initiativen gehörte auch der ab 1866 von Wilhelm Benque (1811–1883) nach dem Vorbild amerikanischer Stadtparks auf dem Gelände der ehemaligen Bürgerweide angelegte Bürgerpark, der als grüne Lunge Bürgern aller sozialen Schichten zugänglich war und bis heute ist. Jährliche Sammlungen für den gemeinnützigen Bürgerparkverein sorgen für seine Unterhaltung.

Für die wirtschaftliche Entwicklung Bremens gelangte 1847 der Bau einer Eisenbahnverbindung nach Hannover zu großer Bedeutung, und zwar sowohl für den Gütertransport als auch für das Auswanderergeschäft. Gleichzeitig wurde ein imposanter Bahnhof errichtet und die erste Postdampferlinie zwischen dem europäischen Festland und den USA mit Bremerhaven und New York als Zielhäfen gegründet. Das Auswanderergeschäft nutzte leeren Schiffsraum für den Transport von Auswanderern in die USA; bis dahin mussten die Schiffe, die Baumwolle, Tabak und andere Massengüter aus den USA nach Bremen beförderten, auf dem Hinweg mit geeignetem Ballast gesichert werden. So machten die Kaufleute aus der Not eine einträgliche Tugend. Die Auswanderungswilligen wurden durch Agenten im In- und Ausland angeworben und über neue Bahnlinien nach Bremen gebracht. Restriktive Bestimmungen für den Zuzug in Hamburg und Holland verschafften der Auswandererreederei in Bremen ebenso Vorteile wie die effiziente Organisation des Geschäfts und staatliche Schutzgesetze zugunsten der Auswanderer. Hierzu gehörten verlässliche Informationen über die Kosten der Schiffspassage ebenso wie über die Unterbringungsmöglichkeiten in Bremen. Zu diesem Zweck wurde 1851 eigens ein »Nachweisungsbureau« gegründet. Neben Reedereien, Maklern und Expedienten verdienten auch das gastronomische Gewerbe und die Hotellerie vor Ort am Auswanderungsgeschäft. Qualität und Verlässlichkeit sicherten Bremen einen guten Ruf im In- und Ausland und ließen die Auswandererzahlen stark ansteigen. Besondere Bedeutung kam der Agentur von Friedrich Missler (1858–1922) zu, die zwischen 1885 und 1935 der Großreederei Norddeutscher Lloyd (NDL) 1,6 Millionen Auswanderer vermittelte und im Bremer Stadtteil Findorff in Kooperation mit dem NDL vier Hallen für Auswanderer errichten ließ, die sog. Missler-Hallen.

Anfänglich waren es vor allem süddeutsche Migranten, die über Bremen nach Übersee, vorzugsweise in die USA, auswanderten, ab den 1870er- und 1880er-Jahren folgten Auswandererschübe aus den preußischen Ostprovinzen. Als mit dem Anziehen der Konjunktur in den 1890er-Jahren die Arbeitskräftenachfrage und



Verwaltungsgebäude der Missler-Hallen, um 1907, Archiv Landesamt für Denkmalpflege

die Löhne im Deutschen Reich anstiegen und sich die Auswanderungsbereitschaft in Deutschland abschwächte, machten sich schließlich in Regie von Reederei-Agenten sog. Transitwanderer aus dem heutigen Polen, Russland und der Westukraine, darunter Hunderttausende osteuropäischer Juden, auf den Weg nach Amerika. Bremen wurde zum zeitweise wichtigsten europäischen Auswandererhafen vor allem für die USA, über den viele Millionen Menschen den »Alten Kontinent« verließen.



Hermann Henrich Meier (1844–1899), Ölgemälde von C. Lasch 1880

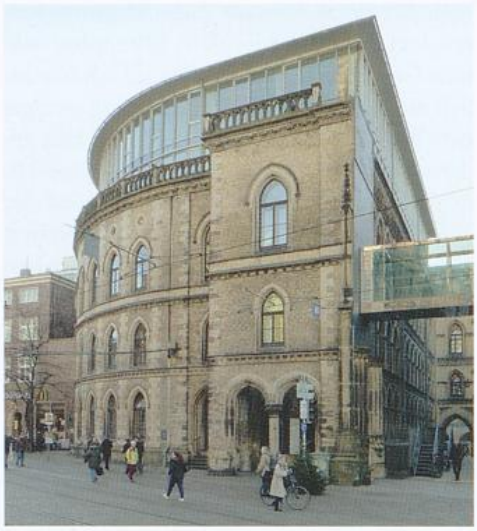
Das Auswanderergeschäft war wesentlicher Teil der erfolgreichsten und größten bremischen Reederei, des 1857 von den Kaufleuten Hermann Henrich Meier (1809–1898), Eduard Crüsemann (1826–1869; erster Direktor) und Gustav Kulenkampff (1811–1878) als Aktiengesellschaft gegründeten Norddeutschen Lloyd (NDL). Hermann Henrich Meier gehört zweifellos zu den bedeutendsten Protagonisten des Bremer Großbürgertums. Er war nicht nur Mitgründer des NDL, sondern nahm gleichzeitig zahlreiche wichtige öffentliche Ämter in der bremischen Politik und im Kaiserreich (als Reichstagsabgeordneter) wahr. Darüber hinaus initiierte er mit anderen Kaufleuten die Gründung der Bremer Bank (1856), die seit 1904 mit ihrem im

Stil der Neorenaissance erbauten Hauptgebäude ihren Sitz am Domshof hat, sowie die Gründung der Bremer Börse mit ihrem pompösen neugotischen Neubau am Marktplatz (1864). Mit der Bremer Bank verfügte die bremische Kaufmannschaft über ein eigenes Kreditinstitut, das vor Ort die Diskontierung von Handelswechseln und den Geldumtausch ermöglichte, Kredite bereitstellte und verzinsliche Einlagen der Bürger entgegennahm. H. H. Meier fungierte schließlich lange Zeit prägend als erster Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Die Bremer Bank war am alten Standort jahrzehntelang Niederlassung der Dresdner Bank bzw. der Commerzbank und wird gegenwärtig unter Beibehaltung ihres Stils zu einem Gebäude mit gemischter Nutzung umgebaut.

Die Zeichnung des Aktienkapitals des NDL verlief nach der Gründung zunächst schleppend; die erste Dividende konnte aufgrund krisenhafter Entwicklungen in der Weltwirtschaft erst 1861 gezahlt werden. Drei Jahre später nahmen Gewinne und Dividenden jedoch beachtlich zu, und mit der Reichsgründung erfolgte eine bemerkenswerte Expansion. Wie kein anderes bremisches Unternehmen trug der NDL in der Folgezeit weltweit zum guten Ruf der Hansestadt bei. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die Reederei, noch vor der hamburgischen HAPAG, mit ihren rund 22.000 Beschäftigten an Bord der Schiffe, in Verwaltung und im firmeneigenen Dienstleistungsbereich zur zweitgrößten Reederei der Welt geworden. 1907, fünfzig Jahre nach Gründung, umfasste die Flotte des NDL 93 Seedampfer, 51 Küstendampfer, 53 Flussdampfer, 2 Segelschulschiffe sowie 182 Leichter und Kohlenprähme. Im Personendienst wurden 1906 491.000 Passagiere befördert. Das Innere der legendären Passagierdampfer des NDL wurde von namhaften Künstlern und Architekten gestaltet, und einige



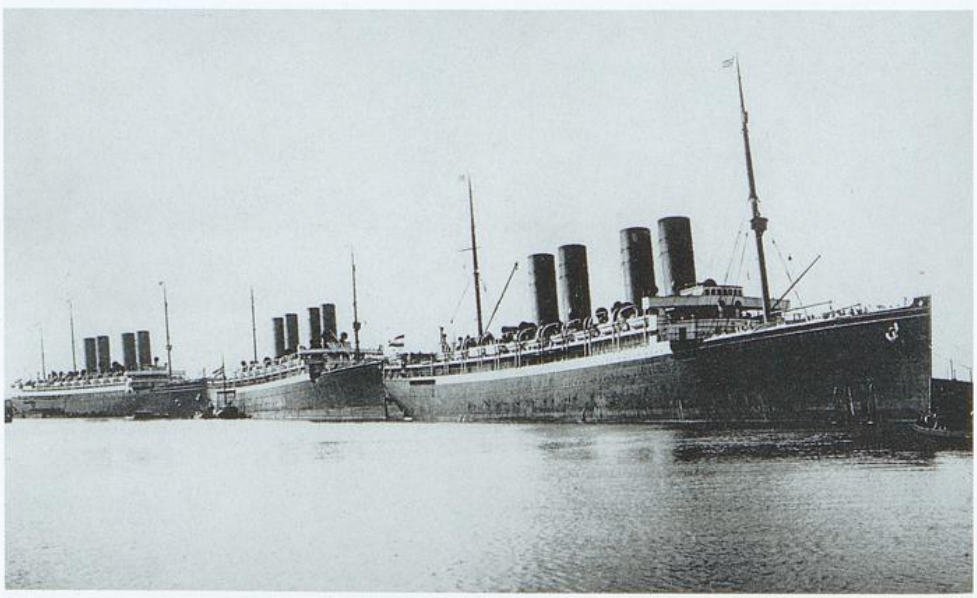
Bremer Bank am Domshof



Relikt der Börse: Das Treppenhaus hinter dem Haus der Bürgerschaft

Schiffe des NDL gewannen das sogenannte Blaue Band für die schnellste Atlantiküberquerung. Das Imperium des NDL erhielt zwischen 1907 und 1910 ein neues, von Johann Georg Poppe entworfenes repräsentatives Verwaltungsgebäude, das, gekrönt durch einen hohen Turm, mit seiner Größe und dem auffallenden Eklektizismus seiner Architektur die Innenstadt beherrschte. Es wurde im Zweiten Weltkrieg teilweise zerstört. Die baulichen Reste mussten 1969 dem Bau eines Kaufhauses weichen. Heute erinnern nur noch die Lloyd-Passage und der ehemalige Lloyd-Bahnhof an der Gustav-Deetjen-Allee an die große Reederei, die seit der Fusion mit der hamburgischen HAPAG als HAPAG-Lloyd seit 1970 ihren Sitz in Hamburg hat.

Eng verbunden mit dem NDL war die Gründung der sog. Wiegand-Industrien. Der weitsichtige und tatkräftige NDL-Direktor Heinrich Wiegand (1855–1909), der seit 1892 dem NDL vorstand, weitete den Tätigkeitsbereich des NDL auf industrielle Branchen aus; er stellte das Unternehmen damit auf eine breitere Basis und reduzierte die Abhängigkeit von der fragilen Schifffahrtskonjunktur. Der NDL sicherte seinen Einfluss durch Kapitalbeteiligungen und



Schnelldampfer des NDL im Kaiserhafen in Bremerhaven: »Wilhelm II«, »Kaiser Wilhelm der Große« und »Kronprinz Wilhelm« (von links)



Lloydgebäude, Papenstraße, Reproduktion eines Ölgemäldes von Otto Bollhagen, um 1912

Neugründungen von Betrieben, darunter ein Engagement bei der Großwerft A.G. »Weser« (an die allerdings vom NDL nur relativ wenige Neubauaufträge vergeben wurden) und die Neugründung eines Automobilwerks, von Waggonfabriken, der Norddeutschen Hütte (Stahlerzeugung) und zahlreicher anderer Betriebe.

Die neuen Industrien waren, anders als die Verarbeitung von Jute, Wolle, Baumwolle und anderen Rohstoffen in den bereits existierenden bremischen Großbetrieben, geprägt durch neue Technologien und zukunftsorientierte Entwicklungstrends an den Gütermärkten und dadurch hoch produktiv. Sie bildeten bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs das Rückgrat der Bremer Industrie, wobei die Abhängigkeit vom Rüstungssektor stetig zunahm.

Zum größten Industriebetrieb entwickelte sich bis zum Ersten Weltkrieg der Schiffbaubetrieb A.G. »Weser«. Hervorgegangen aus der 1843 von J. C. Waltjen und Heinrich Leonhardt gegründeten Eisengießerei und Maschinenbau-Anstalt Waltjen & Leonhardt auf der Stephanikirchenweide (heute Überseestadt), kauften 1872 18 Bremer Kaufleute, überzeugt von den günstigen Perspektiven des Schiffbaus, das Unternehmen auf. Zum Produktionsprogramm gehörten neben Handelsschiffen schon bald größere Rüstungsaufträge der Kaiserlichen Marine. Zwischen 1901 und 1905 wurde die Fertigung aus Gründen des Platzmangels am alten Standort nach Gröpelingen (heute »Waterfront«) verlegt, um hier weiter zu expandieren. Die alte Werft war zuvor an den NDL veräußert worden. Auslastung und Beschäftigung der neuen Werft waren starken Schwankungen unterworfen; so beschäftigte das Unternehmen 1908 rund viertausend Menschen, wenig später schrumpfte infolge einer Schiffbaukrise die Zahl der Beschäftigten auf rund zweitausend, um im Ersten Weltkrieg durch Marineaufträge auf sechstausend anzusteigen. Wie andere Großbetriebe ließ sich auch die A.G. »Weser« von einem wachsenden Repräsentationsbedürfnis



Verwaltungsgebäude der AG »Weser«, Schiffbauerweg

leiten und errichtete 1905 nach den Plänen das Architekten Diedrich Tölken einen aufwendigen Verwaltungsneubau mit Anklängen an die Neorenaissance am Standort Gröpelingen.

Eine zweite Großwerft, der Bremer Vulkan (Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik; BV), wurde 1893, begünstigt durch den Zollanschluss Bremens, die Weserkorrektion und Hafenneubauten, in Vegesack gegründet. Maßgeblich beteiligt waren wiederum Bremer Großkaufleute, Fabrikanten und Reeder. Auch der Bremer Vulkan expandierte rasch, u. a. auch durch Übernahme anderer Schiffbaubetriebe. Anders als die A.G. »Weser« konzentrierte sich der Bremer Vulkan jedoch von Beginn an erfolgreich auf den Bau von Handelsschiffen und galt um 1911 als größter Hersteller von zivilen Schiffen im Kaiserreich. Die Beschäftigtenzahl belief sich zu diesem Zeitpunkt auf 3600 Mitarbeiter, um danach infolge der auch bei der A.G. »Weser« wirksam werdenden Schiffbaukrise vorübergehend abzunehmen und während des Ersten Weltkriegs durch den Bau von Kriegsschiffen erneut stark anzusteigen.

Der bremische Schiffbau wurde seit den 1890er-Jahren zu einem Zentrum der Arbeiterbewegung, die zuvor in der noch wenig industrialisierten Hansestadt kaum Fuß zu fassen vermochte. So war Bremen 1863 bei der Gründung des Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins mit keinem Delegierten vertreten. Auch die Zusammenschlüsse der Zigarrenarbeiter waren noch keine straff organisierte Bewegung. Erst die Gründung von Großbetrieben des Schiffbaus, der Textilindustrie und anderer Branchen bereitete den Gewerkschaften und der Sozialdemokratie den Boden. Zu den führenden Köpfen der Arbeiterbewegung in Bremen zählte der spätere Reichspräsident Friedrich Ebert (1871–1925), der 1891 nach Bremen kam und hier 14 Jahre für die SPD und die Gewerkschaften wirkte. Die von ihm in der Brautstraße (Neustadt) betriebene Gaststätte »Zur guten Hilfe« wurde zur Anlaufstelle für Ratsuchende und öffnete Ebert den Blick für die Alltagsprobleme der Arbeiterschaft. 1894 wurde Ebert Vorsitzender der Bremer SPD. Als Ebert Bremen 1905 in Richtung Berlin verließ, geriet die Bremer SPD unter den Einfluss radikaler Kräfte. Zu einem der führenden Repräsentanten der SPD wurde der seit 1896 in Bremen lebende Wilhelm Pieck (1876–1960), der spätere Präsident der

DDR. Er übernahm verschiedene Funktionen in Partei und Gewerkschaft; von 1910 bis 1915 gehörte er als Vertreter der 4. Klasse der Bremischen Bürgerschaft an. Im Unterschied zu Friedrich Ebert, der zum sog. revisionistischen Flügel der SPD zählte, vertrat Pieck eher radikale Positionen. Seinen wachsenden Einfluss verdankte er vor allem den instabilen Arbeitsbedingungen im Schiffbau mit vergleichsweise niedrigen Löhnen und starken Beschäftigungsschwankungen. Auch der radikale Karl Radek (1885–1939), einer der Protagonisten der russischen Revolution, wirkte in dieser Zeit (1907) in Bremen, und zwar als Mitarbeiter der Bremer Bürgerzeitung (BBZ). Deren rhetorisch begabte und ideologisch geschulte Redakteure trugen dazu bei, dass Bremen bald als intellektuelles Zentrum der linken Kräfte in der Deutschen Sozialdemokratie galt. Hierzu leistete die Bremer Bürgerzeitung einen wesentlichen Beitrag. Sie wurde geprägt durch den ehemaligen Zigarrenarbeiter und Autodidakten Alfred Henke (1868–1946), der von 1901 bis 1916 als Redakteur bei der BBZ wirkte, von 1907 bis 1922 Mitglied der Bremischen Bürgerschaft war und von 1912 bis 1918 dem Reichstag angehörte.



Friedrich Ebert (1871–1925), Zeichnung von Hildegard Arminius, 1919

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die wirtschaftliche Entwicklung Bremens mit der langen Dominanz von Handel und Schifffahrt und dem verspäteten Eintritt in die Industrialisierung dem Großbürgertum für lange Zeit großen Einfluss sicherte. Zwar gab es in der sich seit der Jahrhundertwende in Bremen radikalisierenden Arbeiterbewegung revolutionäre Strömungen gegen die bürgerliche Herrschaft, die sich von November 1918 bis Februar 1919 mit der Bremer Räterepublik vorübergehend eine Plattform verschafften. Sie wurden aber niedergeschlagen und fanden in der Bevölkerung insgesamt, auch im Kleinbürgertum, wenig Widerhall. Gleichwohl blieb (bis in die Gegenwart) die auffallende Ungleichheit von Einkommen, Vermögen und Ansehen zwischen Großbürgertum und den sozialen Unterschichten. Und auch städtebaulich war die Spaltung der Stadt auffällig: hier wohlhabende Stadtteile mit großzügiger, repräsentativer Wohnbebauung, dort Arbeiterbezirke in unmittelbarer Nähe zu den Großindustrien mit überwiegend kleinen Häusern, die sich zu einem nicht unerheblichen Teil im Eigentum der Bewohner befanden.

Insgesamt gesehen blieb in Bremen der Antagonismus zwischen Bürgertum und Proletariat jedoch weitgehend friedlich. Die radikalen Kräfte der in Bremen aktiven Sozialdemokraten waren überwiegend Zugewanderte, die Bremen lediglich als Durchgangsstation auf ihrem Weg in die Zentren und Brennpunkte des Klassenkampfs nutzten. Die wirtschaftlichen Erfolge der Bremer Großkaufleute, ihr Mäzenatentum und soziales Engagement förderten die Identifikation mit der Stadt und dämpften, nicht ohne Eigennutz der Großbourgeoisie selbst, auch den revolutionären Impetus des Bremer Arbeiters und Kleinbürgers, sodass das gesellschaftliche Ansehen der Großkaufleute weitgehend unangefochten blieb. Hierzu trugen ebenfalls die zumeist überdurchschnittlichen



Obernstraße mit Blick Richtung St. Ansgarii, um 1885, Fotografie von Louis Koch

Reallöhne, die vergleichsweise günstigen Wohnverhältnisse der Arbeiter und Kleinbürger in ihren kleinen, eigenen Reihenhäusern im Stil des Bremer Hauses und die vergleichsweise niedrige Arbeitslosigkeit bei. Diese Erfahrungen relativierten die sozialen Spannungen und dürften zu der bis heute anhaltenden Verklärung des »Goldenen Zeitalters« Bremens beigetragen haben.

Uwe Schwartz

Unter den freischaffenden Architekten in Bremen stand er an der Spitze: Johann Georg Poppe (1837–1915)

Nur wenige Architekten haben sich im 19. Jahrhundert in Bremen durch besondere architektonische Entwurfsleistungen hervorgetan. Das lag zum einen daran, dass die Masse der Wohnhausbauten von kleinen Bauunternehmern errichtet wurde, die eine Ausbildung als Maurer- oder Tischlermeister erhalten hatten oder vielleicht eine der zumeist staatlichen Bauschulen besucht hatten, und zum anderen daran, dass die öffentlichen Bauten in den meisten Fällen von der staatlichen Hochbauverwaltung geplant und errichtet wurden, die ihre Baubeamten in der Regel selbst an der Bauschule ausgebildet hatte. Sich als Architekt zu bezeichnen, setzte das Studium und die abschließende Staatsprüfung an einer Bauakademie, wie der in Berlin, oder an einer Polytechnischen Hochschule (Polytechnikum) voraus. Polytechnische Hochschulen wurden im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts beispielsweise in Hannover (1831), München (1827), Stuttgart (1829) und Karlsruhe (1825) gegründet.

Ein angehender freischaffender Architekt konnte also seine Ausbildung nicht in Bremen erhalten, und wenn er diese andernorts erhalten hatte, gab es anschließend auch nur wenige Bauaufgaben. Außerdem war ein gewisser Wohlstand der Familie die Voraussetzung, um sich diesem damals noch sehr exklusiven Studium widmen zu können. Johann Georg Poppe hatte diese Möglichkeit, weil er in eine alteingesessene Baumeisterfamilie hineingeboren worden war, die offensichtlich zur Mitte des Jahrhunderts die finanziellen Möglichkeiten hatte, ihm ein mehrjähriges Studium zu ermöglichen.

Geboren ist Johann Georg Poppe am 12. September 1837 in Bremen; er verbrachte seine Kindheit und Jugend im Hause der Familie Herrlichkeit 25, das sein Großvater, der gleichnamige Ratszimmermeister Johann Georg Poppe (1769–1826), nur wenige Häuser von der städtischen Baubehörde entfernt auf der Teerhofinsel errichtet hatte. Mit 17 Jahren trat er bei seinem Onkel, Maurermeister Wilhelm Poppe, in die Lehre und begann ein Jahr darauf, im Herbst 1855, sein vierjähriges Hochschulstudium als Korpsstudent am Polytechnikum in Karlsruhe.

Das Polytechnikum im Karlsruhe war damals eine der modernsten Lehranstalten seiner Art. Unter der Direktion von Heinrich Hübsch (1795–1863) hatte sich dort seit 1825 eine Lehre etabliert, die sich gegen den biedermeierlichen Klassizismus wandte und freimütig die Adaption historischer Stile förderte. »In welchem Style



Johann Georg Poppe im Alter von 19 Jahren, Lithografie von B. Weiß, 1856



Palazzo del Tè, Mantua, Wandabwicklung. Tuschzeichnung von J. G. Poppe, 22. 5. 1862

sollen wir bauen?«, hatte Heinrich Hübsch 1828 in einem architekturtheoretischen Traktat gefragt, bis heute ein geflügeltes Wort. Hübsch selber beantwortete diese Frage mit einem an frühchristlichen Vorbildern orientierten Rundbogenstil. Nach seinem Tod ist diese Frage zum Sinnbild der Epoche des Historismus geworden, als man Anleihen bei allen vorangegangenen Epochen der abendländischen Kunst machte. Poppe hatte Hübsch nicht mehr als Direktor des Polytechnikums erlebt, diese Funktion hatte Hübsch 1854 an Friedrich Theodor Fischer (1803–1867) abgegeben, der nach dem Tode von Hübsch 1864 auch die Leitung der Badischen Hochbauverwaltung erhielt; doch waren die Lehre und auch zahlreiche Bauten von Hübsch in Karlsruhe allgegenwärtig.

Nach vier Jahren des Studiums in der »süddeutschen Kunststadt« (Gildemeister 1916) Karlsruhe ging Johann Georg Poppe für zwei Jahre in die preußische Hauptstadt Berlin zu einem Studium an der Bauakademie und kam dort mit einer durchaus anders gerichteten, mehr dem Klassizismus verpflichteten Architektur der Schinkelschule in Berührung. Interessanterweise ist überliefert, dass er in Berlin während der Entwurfsphase zum Neubau des Rathauses durch Hermann Waesemann (1813–1879) hier für kurze Zeit eine Anstellung als Zeichner hatte. Waesemann hatte in den Jahren 1861–1864 den Rathausneubau in direkter Nachbarschaft zu den königlichen Großbauten von Schloss und Marstall konsequent in den Formen der italienischen Renaissance entworfen und sich auch in der Wahl des Fassadenmaterials deutlich von seiner Umgebung abgesetzt. Die Verwendung von Renaissanceformen zur Nobilitierung der Architektur war damals neu in dem noch ganz durch Schinkel geprägten Berlin, dem jungen Architekten Johann Georg Poppe aber durch sein Studium in Karlsruhe vertraut.

Poppe verließ Berlin 1861 und nahm eine Anstellung bei einem »talentvollen Staatsarchitekten Leroux« (Gildemeister 1916) in Paris an, das zu dieser Zeit den prachtvollen Neubau der Staatsoper durch Charles Garnier erlebte. 1862 brach er zusammen mit einem Freund namens Deines zu einer zweijährigen Studienreise durch

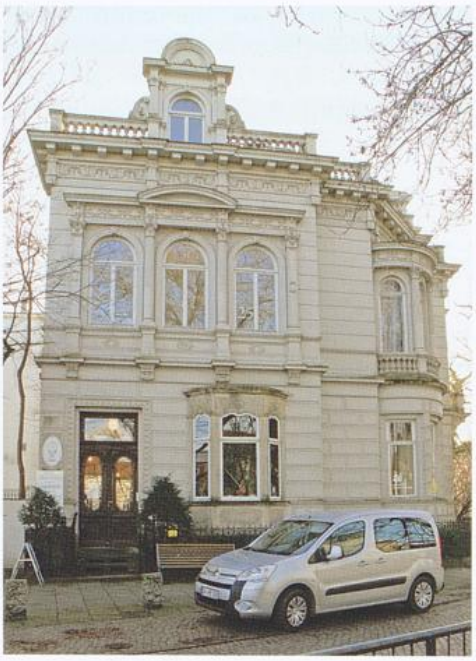
Frankreich und Norditalien auf. Welche Orte er dabei im Einzelnen besucht und wo er sich dabei längere Zeit aufgehalten hat, darüber können die von Poppe gezeichneten Reisestudien Aufschluss geben, von denen sich etwa 50 Blatt im Archiv des Landesamts für Denkmalpflege befinden. Gildemeister berichtet, die Freunde seien 1862 im Mai in Venedig und im Juni in Florenz gewesen. Poppes vorrangiges Interesse galt den Bauwerken der Gotik und mehr noch jenen der Renaissance, der von ihm in seinem späteren Berufsleben bevorzugten Architekturströmung. 1863 kehrte Poppe nach Bremen zurück.

Die Jahre im Anschluss an seine Rückkehr nach Bremen zwischen 1863 und 1870 haben keinen Nachhall im Werk von Johann Georg Poppe hinterlassen. Vielleicht hat er im Baugeschäft seines Onkels ausgeholfen, aber das ist auch nur eine Vermutung. Sein erstes großes Werk ist eine im Jahr 1870 entstandene Gruppe von Reihenhäusern am Bahnhofsplatz, die sich nicht erhalten hat und dadurch einer genaueren Beurteilung entzieht. Eine Abbildung in »Bremen und seine Bauten«, erschienen 1900, lässt jedoch deutlich erkennen, dass diese Reihenhäuser mit ihrer kräftigen Rustizierung, auch in den Obergeschoss-Fassaden, und den eckturmartigen Risalitbildungen eine größere Verwandtschaft zu den Renaissancepalästen Oberitaliens hatten als zur in Bremen damals üblichen Bauweise. Gildemeister betont, dass diese Häuser »auf eigene Rechnung« des Architekten entstanden seien.

Wenn Poppe beabsichtigte, sich mit diesen Häusern einen Ruf zu erwerben, dann ist es ihm offensichtlich gelungen. Denn schon im darauffolgenden Jahr 1871 erhält er den Auftrag zum Umbau des Wohnhauses Goetheplatz 4. Das heute »Villa Ichon« genannte Wohnhaus,



Häuser am Bahnhofsplatz



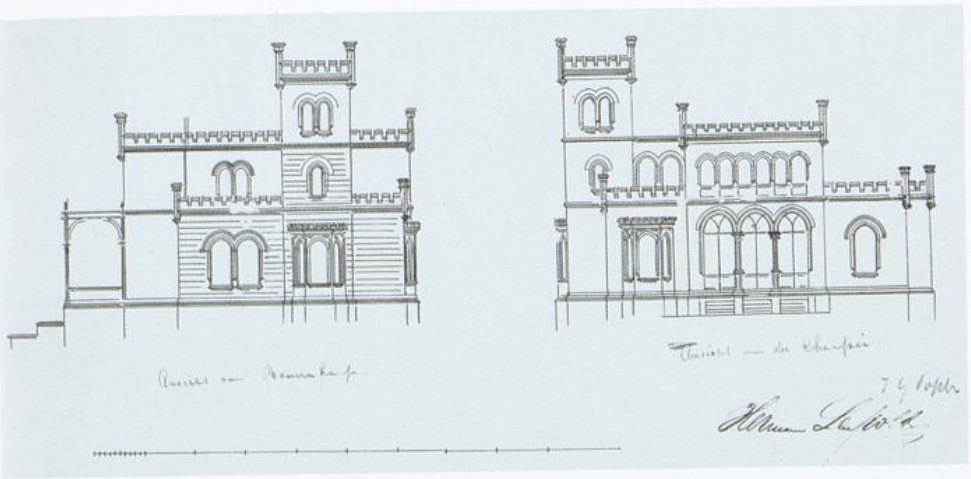
Villa Ichon, Goetheplatz 4, 1871, seit 1893 Poppes Privathaus

damals noch mit der Adresse Altenwallcontrescarpe 4, gehörte dem Privatmann Rudolf Feuerstein. Dieser beauftragte Poppe mit einem tief greifenden Umbau, der schon einem Neubau nahekam. Offenbar sind von dem ursprünglichen Gebäude nur eine Seitenwand und das Treppenhaus erhalten geblieben (Lammek 1982), entsprechend wird es auch in »Bremen und seine Bauten«, erschienen 1900, als Neubau Poppes aufgeführt. Poppe nutzte die prominente Ecklage des Hauses am Rande der Wallanlagen, um hier erstmals in seinem Werk eine durch Rustizierung der Wandflächen, durch säulengerahmte und mit Friesen geschmückte Fensteröffnungen, Zwerchhäuser, Türme und Balustraden reich, vielleicht überreich, gegliederte Fassade in den Formen der Renaissance zu präsentieren, eine Architektur, wie sie im Anschluss an den deutsch-französischen Krieg 1870/71 und die anschließende Reichsgründung gerade modern wurde. Poppe investierte viel in diesen frühen Entwurf, so viel, dass er das Haus auf der Höhe seines Ruhms 1893 für sich selbst erwarb und dort 1895 einzog. Er veränderte dann kaum noch etwas, nur den Sandsteinerker neben dem Eingang, eine translozierte Utlucht vom Haus Pelzerstraße 35, ließ er vom Architekten Fritz Dunkel einfügen. Im Inneren haben sich bis heute wandfeste Einbauten und Stuckdecken nach Entwürfen Poppes erhalten.

Vielleicht öffnete der für die Bremer Gesellschaft bestimmt spektakuläre Umbau der Villa Ichon Johann Georg Poppe die Tür zu den gut situierten Kreisen des Bremer Bürgertums. Zumindest bildete er den Anfang zu einer Reihe von Aufträgen reicher Bremer Bürger für große Stadthäuser und Landhäuser, letztere teilweise in den Dimensionen von adeligen Schlossbauten. Die ersten dieser bürgerlichen Schlossbauten, die Poppe in den frühen 1870er-Jahren im Bremischen Landgebiet Horn errichtete, sind stilistisch mit ihrem »castellated style« noch der englischen Tudor-Gotik verpflichtet und



Treppenhaus der Villa Ichon



Entwurfszeichnung der Villa Leupold, Leher Heerstraße 194

entsprachen damit dem großbürgerlichen Zeitgeschmack, der sich am 1868–1871 durch Gustav Runge errichteten Schloß Mühlenthal von Baron Knoop in Bremen-St.-Magnus orientierte. Herauszuheben ist das Landhaus des Kaufmanns und Reeders Eduard Wätjen, das dieser an der Horner Heerstraße 1873–1874 nach den Entwürfen Poppes errichten ließ. Das Landhaus, auch »Wätjens Schloß« oder, nach Ankauf umliegender Ländereien und Anlage eines englischen Gartens, auch »Schloß Altenеichen« genannt, wurde von Poppe besonders reich gestaltet: Neben einen durch Terrassen, Balkone und Erker abwechslungsreich gestalteten und mit einem verbindenden Zinnenkranz (castellated) zusammengehaltenen zweigeschossigen Hauptbaukörper stellte Poppe einen hohen Wohnturm über achteckigem Grundriss, um dessen Erdgeschoss er eine offene, von Tudorbögen getragene, überwölbte Veranda führte. Die noch ganz der Romantik verpflichtete Ausschmückung mit Maßwerkbrüstungen, Strebepfeilern und Fialen verliehen dem Gebäude eine ebenso malerische wie spektakuläre Wirkung. »Wätjens Schloß« wurde, wie andere dieser großen Landsitze auch, zwischen den Weltkriegen wegen der hohen steuerlichen Belastung (Hauszinssteuer) abgebrochen. 1923 parzellierte eine Terraingesellschaft das Landgut, an das heute noch die Straßenbezeichnung »Alten Eichen« erinnert.

Weniger spektakulär, dafür aber bis in die Gegenwart erhalten, ist das Landhaus für den Kaufmann Friedrich Ludwig Hermann Leupold, Tuchhändler und Konsul des Königreichs Sachsen, das Poppe bereits im Jahr 1872 an der Leher Heerstraße 194 errichtet hatte. Der Baukörper ist wie bei Wätjens Schloß durch unterschiedliche Traufhöhen einzelner Gebäudeteile zergliedert und zugleich durch den verbindenden



»Eine feste Burg ist unser Gott«.
Villa Leupold, erbaut 1872, Fotografie 2011

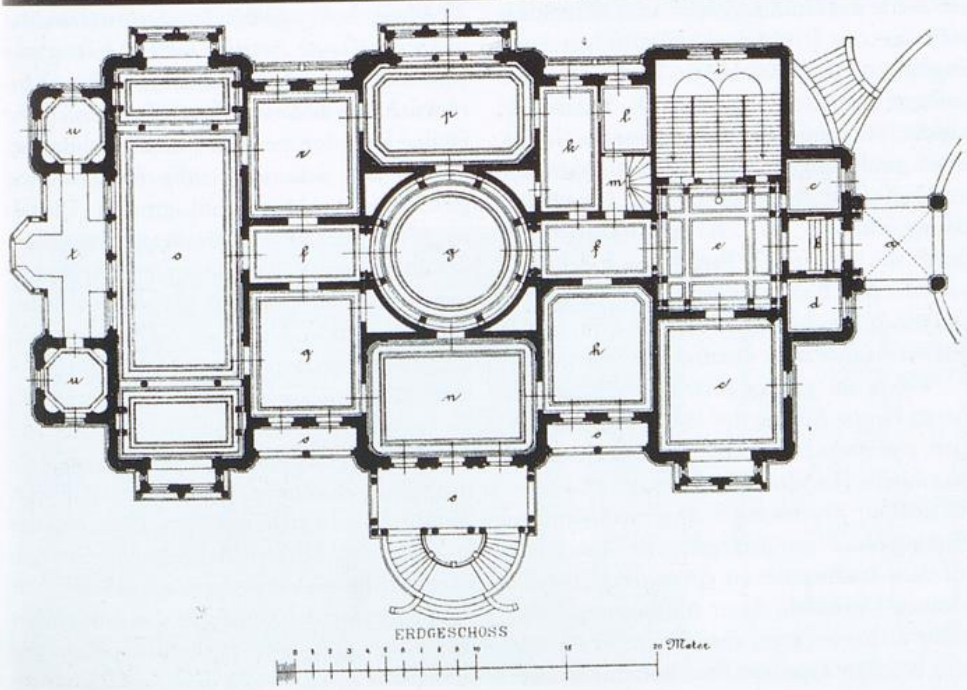


Landhaus Wätjen, auch »Schloß Alteneichen« genannt, 1873–1874, Ansicht von der Horner Heerstraße

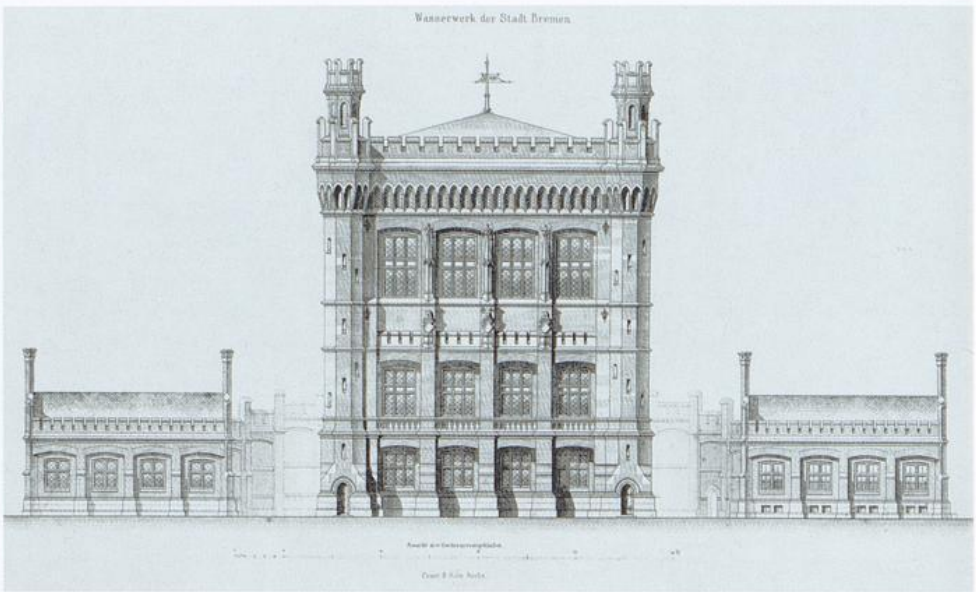
Zinnenkranz und schmale, turmartig ausgebildete Pfeiler auf den Ecken als eine Einheit gestaltet. Aber im Unterschied zu «Wätjens Schloß« ist ein deutlicher stärkerer Drang zur Symmetrie spürbar. Die Rundbogengliederung des Eingangsrisalits, insbesondere die der Vorhalle, lassen Rückbezüge zum Rundbogenstil aus Poppes Studienzeit zu, wirken jedoch nicht dissonant in der Gesamterscheinung. Vom ursprünglich reich ausgestatteten Inneren sind noch das Vestibül und der Salon mit reich gegliederten, opulent stuckierten Decken erhalten sowie das Treppenhaus mit einem kunstvoll ausgeführten Treppengeländer.

1873–1875 entstehen dann noch zwei weitere Landgüter für das Bremer Bürgertum. Da ist einmal das Landhaus Wedemeyer, vermutlich für August und H. Wedemeyer an der Oberneulander Landstraße 175 errichtet und nicht erhalten. Eine Fotografie in »Bremen und seine Bauten«, erschienen im Jahr 1900, zeigt ein Landhaus, das in vielen Details stark an die Villa Ichon an den Wallanlagen erinnert, natürlich um Landhauselemente bereichert und in den Dimensionen deutlich vergrößert. Aber der Wechsel von der Tudor-Gotik zur Renaissance-Architektur französischer Prägung ist sofort augenfällig und reflektiert den Wandel der Vorlieben des Bremer Großbürgertums in diesen Jahren. Denn auch das noch weitaus größere, gleichzeitig entstandene Landhaus für Dietrich Daniel Knoop, einen Verwandten des Barons Knoop, im Gebiet des heutigen Botanischen Gartens entwarf Poppe in Formen der Neorenaissance. Nach »Schloß Mühlenthal« ist das später »Schloß Kreyenhorst« genannte Landhaus von Dietrich Daniel Knoop ebenfalls von einer für bremische Verhältnisse ungewohnten »Großartigkeit«. Das zweigeschossige, jedoch hoch aufragende Gebäude wurde an der Schmalseite von zwei Türmen abgeschlossen. Die reich dekorierten Fassaden in Formen der französischen Spätrenaissance erhielten eine noch reichere Entsprechung in der inneren Ausstattung. Eduard Gildemeister schildert, dass die Wandteilungen, Decken und Türfüllungen zunächst von in Bremen niedergelassenen französischen Stuckateuren modelliert worden waren, bis endlich auch die einheimischen Handwerker dieser Aufgabe gewachsen gewesen waren (Gildemeister 1900). 1888 ging das Gebäude in den Besitz des Reiskaufmanns Willy Rickmers über; dieser





»Schloß Kreyenhorst« für Dietrich Daniel Knoop, 1873–1875, nach Eigentumswechsel 1888 auch »Rickmers Schloß« genannt



Wasserturm auf dem Werder, 1872

erweiterte das Grundstück bis zum Achterdiek auf insgesamt 312 Morgen und ließ hier einen englischen Landschaftsgarten mit eigener Jagd anlegen, der als »Rickmers Park« bezeichnet wurde. 1911 kaufte der Bremer Staat das Grundstück nach langwierigen Verhandlungen auf und ließ »Schloß Kreyenhorst« in den 1920er-Jahren abreißen. Seit 1911 ist Rickmers Park durch die Anlage und Parzellierung der Marcusallee, den Bau der Reichsautobahn (1936) und die Anlage des Rhododendron-Parks (1937) verkleinert und stark überformt worden.

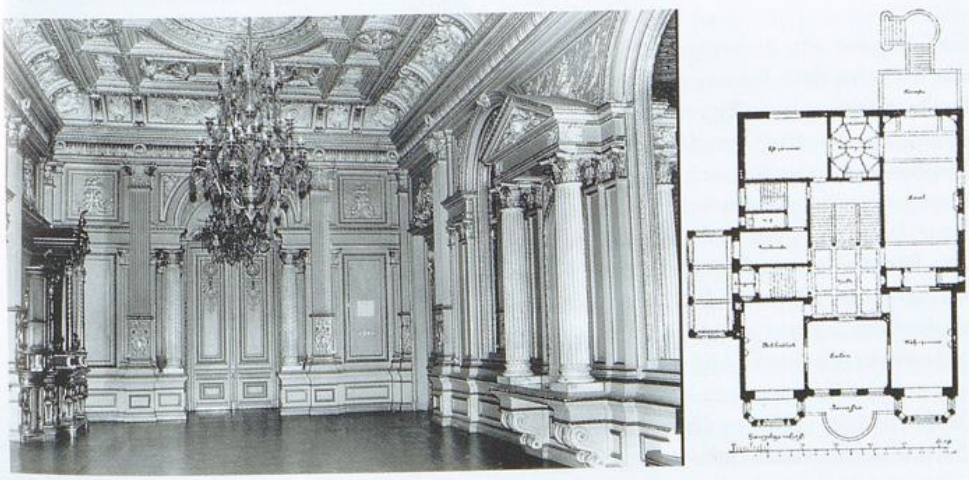
Welch ein großes Ansehen sich Johann Georg Poppe Anfang der 1870er-Jahre in Bremen erworben hatte, zeigte sich auch daran, dass ihn die Hochbauverwaltung 1872 bat, eine Architektur für das nach einer mehrjährigen Planungsphase ausführungsbereite Wasserwerk auf dem Stadtwerder zu entwerfen. Über die genauen Umstände dieser Auftragsvergabe ist bisher nichts bekannt, aber der an der Ausführung beteiligte Ingenieur Emil Böttcher schreibt 1887, die »äussere Architectur [sei] nach einem Handriss von Architect J. G. Poppe in Bremen« entstanden. Die Aufgabe für Poppe war, ein 39 Meter hohes Gebäude zu entwerfen, das unter der Traufe zwei 23 auf 11 Meter große Hochbehälter aufnehmen konnte. Poppe berücksichtigte in seinem Entwurf die malerische Fernwirkung von der Altstadtseite und betonte sowohl den schmuckfreudig festlichen wie gleichzeitig auch den fortifikatorischen Charakter. Als direktes Vorbild für diesen Entwurf gilt der im Spätmittelalter entstandene Hochmeisterpalast der Marienburg in Ostpreußen. Besonders die vertikale Rahmung der Fensterachsen durch Mauerwerkspfeiler, das burgenartig auskragende Konsolgesims unter einem kräftigen Zinnenkranz, die Ausbildung der Ecktürme und die Gesamterscheinung als roter Backsteinrohbau weisen eine große Ähnlichkeit auf. Dieser Eindruck ist heute etwas verunklärt, weil der Hochmeisterpalast der Marienburg bei Restaurierungsarbeiten ein steiles Dach erhalten hat. Poppe kannte das Gebäude aber nur ruinös und ohne Dach, gleichwohl als eines der berühmten Burgenbauwerke des deutschen Mittelalters. Die achteckigen, über das Dach hinausragenden Ecktürmchen des Wasserturms sind 1962 deutlich verkürzt worden, wobei auch die



Hochmeisterpalast der Marienburg in Ostpreußen

malerischen Zinnen durch eine niedrigere Brüstung ersetzt worden sind.

Für das Großbürgertum entwarf Poppe nicht nur große ländliche Anwesen. Auch in der Stadt entstanden herrschaftliche Villenbauten in vornehmer Wohnlage an den Wallanlagen oder an den neu angelegten Boulevards am Osterdeich und am Dobben, darunter die schon auf das Jahr 1872 datierende Villa von Konsul Edwin Adalbert Oelrichs an der Contrescarpe 76 und die mit einem hohen Eckturm ebenso wie das Oelrichs'sche Haus in den Formen der französischen Spätrenaissance gehaltene Villa für den Kaufmann Theodor Fritze am Dobben 31a, im Jahr 1968 abgebrochen. Bei der 1875 fertiggestellten Villa für den Kaufmann Konsul Joh. Abraham Albers, erhalten am Osterdeich Nr. 29, verwendete Poppe die Formen der italienischen Renaissance und bewies damit, dass er durchaus in der Lage war, nach dem jeweiligen Geschmack des Bauherrn zu variieren. Einige Jahre später will es der Zufall, dass auch das direkte Nachbargebäude Osterdeich Nr. 27 für den aus Amerika 1880 nach Bremen zurückgekehrten Baumwollkaufmann Adolf Frerichs von Poppe entworfen wird (vgl. Abb. Seite 33). War die Villa für Albers schon prachtvoll, wurde sie jetzt noch einmal übertroffen: Poppe entwarf 1882 eine im Stil der französischen Renaissance dekorierte Stadtvilla, deren Front zum Deich durch zwei schmale Risalite mit Aedikulamotiven über Erkervorbauten sowie einem mittleren, laternenförmig ausgebildeten Dacherker an dieser Stelle bis in



Villa Frerichs, Osterdeich 27, 1882, Grundriss und Abbildung des Spiegelsaals (1975)



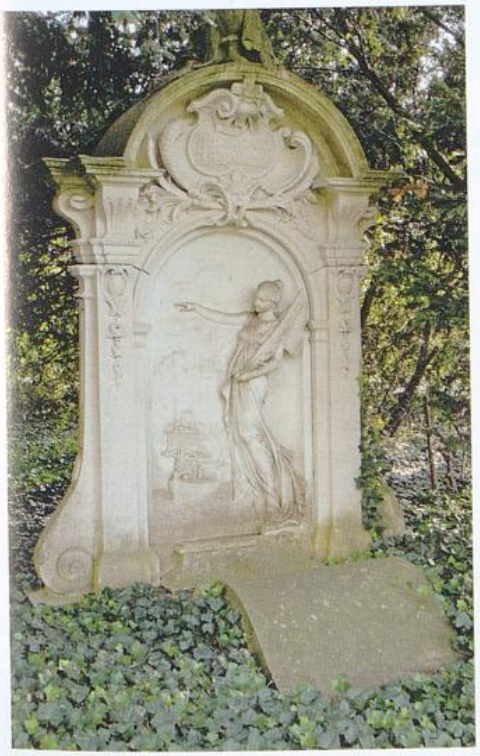
Wohnhaus Achelis, Contrescarpe 58, 1890

die Gegenwart eine herausragende Wirkung entfaltet. Der reichen Fassade entspricht die auf Prachtentfaltung bedachte, weitgehend erhaltene Innenarchitektur. Um das helle und weite Treppenhaus gruppiert sich eine Reihe üppig ausgestatteter Räume. Besondere Beachtung verdient der große Spiegelsaal im Hauptgeschoss, eine Reduktion von Palastarchitektur auf die Maßstäbe der Bürgerresidenz. Trotz einer gewissen Gedrängtheit der Architekturelemente ist hier eine prunkvolle und – bei allem Reichtum – auch ausgewogene Raumausstattung Poppes erhalten geblieben. Poppe hat nicht viele Villen in der Innenstadt gebaut. Der Bautyp des in Bremen üblichen Reihenhauses findet sich in seinem Werk nach den Häusern am Bahnhofsplatz nur noch ein weiteres Mal: Für den Kaufmann Thomas Achelis entstand 1890 in bester Wohnlage »im schönsten Teil der Wallanlagen« zwischen Bischofstor und Herdentorsteinweg an der Contrescarpe 58 »ein behäbiges Junggesellenheim« (Gildemeister 1900), das sich in der plastischen Durchbildung der Fassade wie auch in der dramatischen Höhenentwicklung des Giebels mehr als deutlich von der seitlich anschließenden Architektur absetzte.

1881 beginnt die Entwurfsarbeit Johann Georg Poppes für den Norddeutschen Lloyd (NDL). In den Jahren 1881 bis 1891 entwarf er die Innenarchitektur von 11 typgleichen Schnelldampfern der sogenannten Flüsse-Klasse als die ersten »Luxusliner« ihrer Art. Bis zu diesem Zeitpunkt war es nicht üblich, die Innenausstattung einem Architekten zu überlassen, und der Dampfer »Elbe« war 1881 Pionier dieser neuen Entwicklung. Deshalb taucht die »Elbe« wohl auch nicht zufällig detailgenau auf dem von Poppe für den Direktor des Norddeutschen Lloyd Johann Georg Lohmann (1830–1892), gestalteten Grabmal auf, erhalten auf dem Riensberger Friedhof. Poppe hatte die Innenarchitektur der Lloyd-Dampfer als hölzerne Einbauten ohne jede Verbindung zur Schiffskonstruktion entworfen und die historischen Stilepochen von Schiff zu Schiff verändert. Die prächtigen und luxuriösen Dekorationen entsprachen den Wünschen der von Bremerhaven nach New York reisenden Passagiere nach einer Atmosphäre wie in einem Grand Hotel und brachten dem Norddeutschen Lloyd großes Ansehen und hohe Einnahmen. 1888 und 1889 arbeitete Poppe kurzzeitig auch für die Konkurrenz im transatlantischen Verkehr, die HAPAG in Hamburg, und entwarf Ausstattungen für zwei ihrer Schiffe, die Schnelldampfer »Auguste Viktoria« und »Columbia.« Unter dem auf Lohmann folgenden Direktor des NDL, Heinrich Wiegand, blieb Poppe zunächst weiterhin der »Hausarchitekt« der Reederei. Er stattete den 1897 in Betrieb genommenen Doppelschraubenschnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Große« aus, der seinerzeit das größte, luxuriöseste und auch schnellste Schiff der Welt war, nachdem er 1898 bei der Rückfahrt von New York

das begehrte »Blaue Band« erringen konnte. Aber Poppes Stern begann langsam zu sinken. Wiegand schildert in seinen Lebenserinnerungen die Auseinandersetzungen mit dem Architekten in dem Bemühen der Geschäftsführung, zu ruhigeren Dekorationsformen zu gelangen. Auch auf Intervention des Kaisers schrieb Wiegand schließlich die Gestaltung der Luxuskabinen für den Neubau des Dampfers »Kronprinzessin Cecilie« 1907 als Einladungswettbewerb aus; Poppe entwarf noch sämtliche Gesellschaftsräume, es war jedoch auch die letzte Arbeit dieser Art in seinem Œuvre.

Man kann Poppes Entwurfsarbeit für den Norddeutschen Lloyd auch als Kulissenarchitektur beschreiben. Poppe passte sich damals den schnell wechselnden stilistischen Moden hervorragend an, wie Gildemeister 1916 rückwirkend feststellte, eine Gabe, die ihn auch

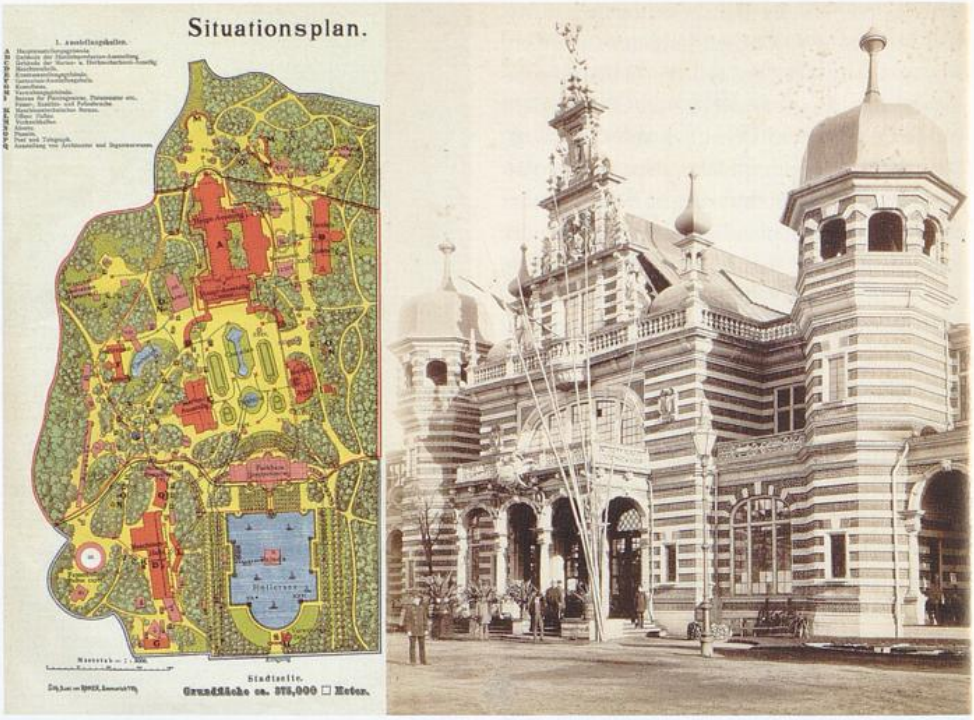


Grabmal für den Direktor des Norddeutschen Lloyd Johann Georg Lohmann, 1892



Salon der ersten Klasse auf dem Schnelldampfer Kaiser Wilhelm II, Postkarte 1902

1890 für die architektonische Gesamtleitung der »Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie, Marine-, Handels-, und Kunst-Ausstellung« in Bremen prädestinierte. Ein Komitee der Bremer Kaufmannschaft hatte seit einigen Jahren an der Vorbereitung einer Ausstellung gearbeitet, die auf einer Fläche von nahezu 400.000 m² mit den großen Ausstellungen anderer europäischer Großstädte konkurrieren konnte. Das Ausstellungs-Komitee hatte zwar 1889 einen Architekturwettbewerb ausgelobt, war aber so unzufrieden mit dem Ergebnis, dass man Johann Georg Poppe freihändig beauftragte. Poppe entwarf für das im Bürgerpark vom Bürgerparkverein zur Verfügung gestellte Gelände neben dem auch als »Schloß« bezeichneten Hauptgebäude sieben weitere künstlerisch ausgebildete Gebäude für die einzelnen Sektionen. Diese in verschiedenen Stilformen von der Frührenaissance bis zum Barock mit reich bewegten und ornamentierten Fassaden gestalteten Gebäude wurden in Holz, lediglich für die Ausstellungsdauer von vier Monaten, gefertigt. Die Ausnahme bildete das neue Parkhaus, das der Kaufmann Gustav Deetjen den Bremer Bürgern zu diesem Anlass schenkte, indem er 300.000 Mark für einen Massivbau zu Verfügung stellte. Das Parkhaus war eine reine Festarchitektur mit einer die ganze Breite des Hollersees einnehmenden, malerisch auseinandergezogenen, türmereichen Baumasse. Es war zur Eröffnung der Ausstellung noch nicht ganz fertig, obwohl



Übersichtsplan der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-, Marine-, Handels- und Kunst-Ausstellung in Bremen 1890, daneben das Gebäude der Handels-Ausstellung (Foto Louis Koch)

es als Eisenkonstruktion in gerade einmal neun Monaten errichtet wurde. Es bot insgesamt über 6000 Sitzplätze in einem großen mittleren Kuppelsaal und zwei langen Seitenräumen, die jeweils als Restauration und Café dienten. Diesem Parkhaus war nur eine sehr kurze Lebensdauer vergönnt. Schon 1907 brannte es nieder und wurde nicht wieder hergestellt. Auch der 1912 errichtete Nachfolgebau wurde im Krieg zerstört. Heute steht das Parkhotel an dieser Stelle, übrig ist als einzelne Idee des unmittelbaren Vorgängerbaus nur die Kuppel des Mitteltraktes.

In den 1880er-Jahren beginnt die Auseinandersetzung Johann Georg Poppes mit der bremischen Renaissancearchitektur, wie sie am Rathaus, der Stadtwaage und damals auch noch einigen Bürgerhäusern durchaus präsent war und bis heute vor allem mit dem Namen des Baumeisters Lüder von Bentheim (um 1555–1613) verbunden wird. Zuerst kam Poppe 1873–1875 mit der in der Zeit um 1600 typischen Architektur in Bremen in Berührung, als er den Auftrag zum Umbau des Belingschen Hauses, Schlachte Nr. 20, erhielt. Eduard Gildemeister lobte den Kollegen in seinem Nachruf 1916 noch ausdrücklich für den aus seiner Sicht gelungenen Umbau, bei dem das ganze Gebäude um ein Geschoss erhöht worden war. Poppe habe großes Geschick und Verständnis für die ehrwürdige Architektur bewiesen, als er den »alten, etwas reichlich durch Gesimse und Friese geteilten Staffelgiebel mit abwechselnd höheren und niedrigeren Staffeln« unbeschadet ließ.

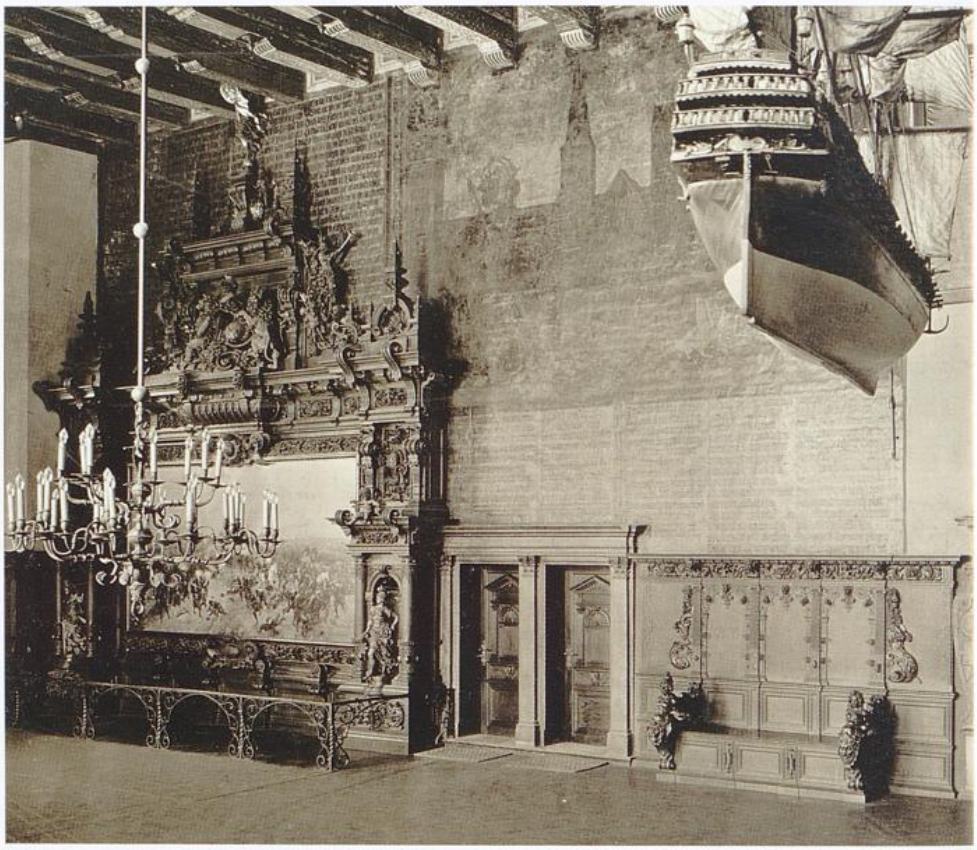
Deutlich mehr Kritik erhielten Poppes Umbaupläne für die Obere Halle des Alten Rathauses, für deren Neugestaltung der Senat im Jahr 1882 einen Wettbewerb ausgeschrieben hatte. Es hatten sich zuvor Geldgeber gefunden, die im Andenken an das 75. Infanterieregiment Bremen, das bei Loigny siegreich am deutsch-



Parkhaus am Hollersee; im Hintergrund die Kuppeln der Ausstellungshäuser der Gewerbe-Ausstellung 1890

französischen Krieg 1870/71 teilgenommen hatte, ein großes Gemälde in Auftrag geben wollten, das zur Verschönerung der Rathaushalle beitragen sollte. Die Rathaushalle war zu diesem Zeitpunkt wohl tatsächlich recht schmucklos. Während der Besatzungszeit durch die Franzosen zu Beginn des Jahrhunderts war das noch gotische Ratsgestühl entfernt worden, und nach der bürgerlichen Revolution in Deutschland 1848 hatte für einige Jahre auch die Bürgerschaft auf dafür in der Oberen Halle errichteten Tribünen getagt. Diese Tribünen waren längst wieder entfernt, hatten aber ihre Spuren hinterlassen. Als sich 1868 der Kaiser zu Besuch in Bremen befand, hatte Johann Rippe, der als Bauinspektor für das Rathaus verantwortlich war, schnell ein umlaufendes Paneel in Illusionsmalerei entstehen lassen. Diese Situation wurde nun als unbefriedigend empfunden, und auf Empfehlung des Architekten- und Ingenieurvereins in Bremen entstand ein Ausschreibungstext, der sogar die Möglichkeit in Aussicht stellte, die Position der Güldenkammer innerhalb der Halle zu verändern(!). Johann Georg Poppe erhielt den Auftrag. Er ließ die Güldenkammer unberührt und entwarf für das etwa fünf Meter breite Loigny-Gemälde, das von dem Maler Emil Hünten hergestellt werden sollte, einen hölzernen Prunkrahmen mit zahlreichen figürlichen Allegorien, der noch einmal die dreifache Fläche des Gemäldes beanspruchte und bis zwischen die Balken der Decke reichte. Außerdem entstand nach Poppes Entwurf ein erstes Teilstück eines hölzernen Wandpaneels im Anschluss an den Rahmen, denn die Ausschreibung hatte auch gefordert, die gesamte »Verschönerung« der Oberen Rathaushalle zu beginnen.

Mit der Rahmung des Loigny-Bildes begann Johann Georg Poppe, die gesamte Obere Halle des Alten Rathauses in einer aus seiner Sicht

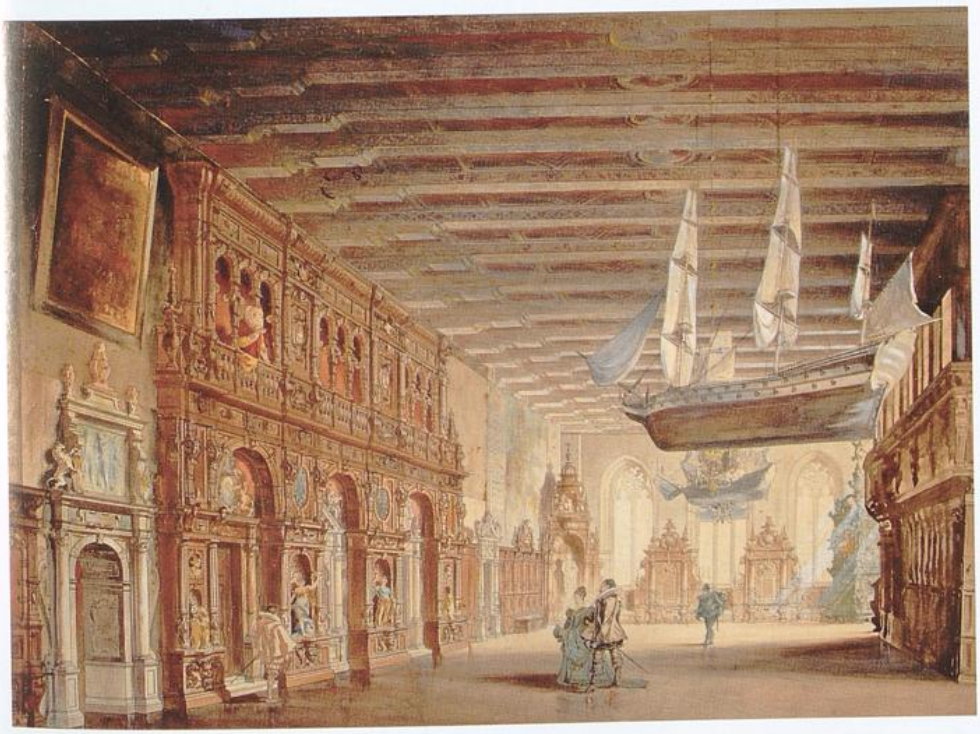


Prunkrahmen des Loigny-Gemäldes und erstes Teilstück des Wandpaneels (mit Sitzbank) in der Oberen Halle des Rathauses, 1883

»würdigen« Art und Weise zu ergänzen, ein Ziel, das er erst 20 Jahre später erreichen sollte. Poppe kümmerte sich zuerst um das Wichtigste, die Akquise der Geldmittel. Seine Mitgliedschaft im Künstlerverein nutzte er zur Veranstaltung eines »Bazars« in den Räumlichkeiten an der Domsheide, dessen Ertrag von über 80.000 Mark nur der Oberen Rathaushalle und - wie es später hieß - nur seinen Entwürfen zur Ergänzung derselben zugutekommen sollte. Außerdem gewann er mit der »Julius Rohland-Stiftung für die Verschönerung der Stadt Bremen« einen finanzkräftigen Partner. Die Rohland-Stiftung hatte sich die Verschönerung des Bremer Stadtbildes zum Ziel gesetzt und beispielsweise Geldmittel für die Erhaltung des berühmten Essighauses in der Langenstraße zur Verfügung gestellt. Dem Vorstand der Rohland-Stiftung gehörten damals der Dichter und ehemalige Bürgermeister Otto Gildemeister sowie der Historienmaler Arthur Fitger an, der von 1881-1884 auch Vorsitzender des Künstlervereins war. Den Vorsitz der Rohland-Stiftung hatte seit 1875 Bürgermeister Alfred Dominicus Pauli. Gildemeister und Fitger waren nun Mitglieder einer Kommission der Rohland-Stiftung, die im Winter 1886/1887 erstmals zusammentrat und natürlich Johann Georg Poppe mit Skizzen für eine Neugestaltung der Oberen Rathaushalle beauftragte. Für diese Skizzen wurde dann beim Senat das grundsätzliche Einverständnis eingeholt. Poppe wurde anschließend beauftragt, ge-

gen ein Honorar von 10.000 Mark die Einzelzeichnungen für die gesamte Halle anzufertigen. Warum es bis in das Jahr 1892 dauerte, bis die Kommission der Rohland-Stiftung am 26. Oktober dem Senat und der Bürgerschaft anbot, »das Werk auf ihre Kosten und zum Besten der Stadt auszuführen«, ist nicht eindeutig zu klären. Vielleicht waren auch die Geldmittel der Stiftung, die den Erlös aus dem Basar deutlich überstiegen, noch nicht bereitgestellt. Eine Kommission von Sachverständigen, bestehend aus dem Architekten Paul Wallot, dessen Reichstagsgebäude gerade kurz vor der Vollendung stand, Hermann Ende, Mitglied der Preußischen Akademie der Künste in Berlin und ab 1895 ihr Präsident, sowie dem Kunsthistoriker Wilhelm Lübke vom Polytechnikum Karlsruhe, empfahl dem Senat und der Bürgerschaft die Ausführung. Auch Ludwig Franzius stimmte als Leiter der Bremischen Hochbauverwaltung bedenkenlos zu. Daraufhin erhielt die Stiftung nach Berücksichtigung kleinerer Abänderungsvorschläge die Zustimmung zur Ausführung am 19. April 1893.

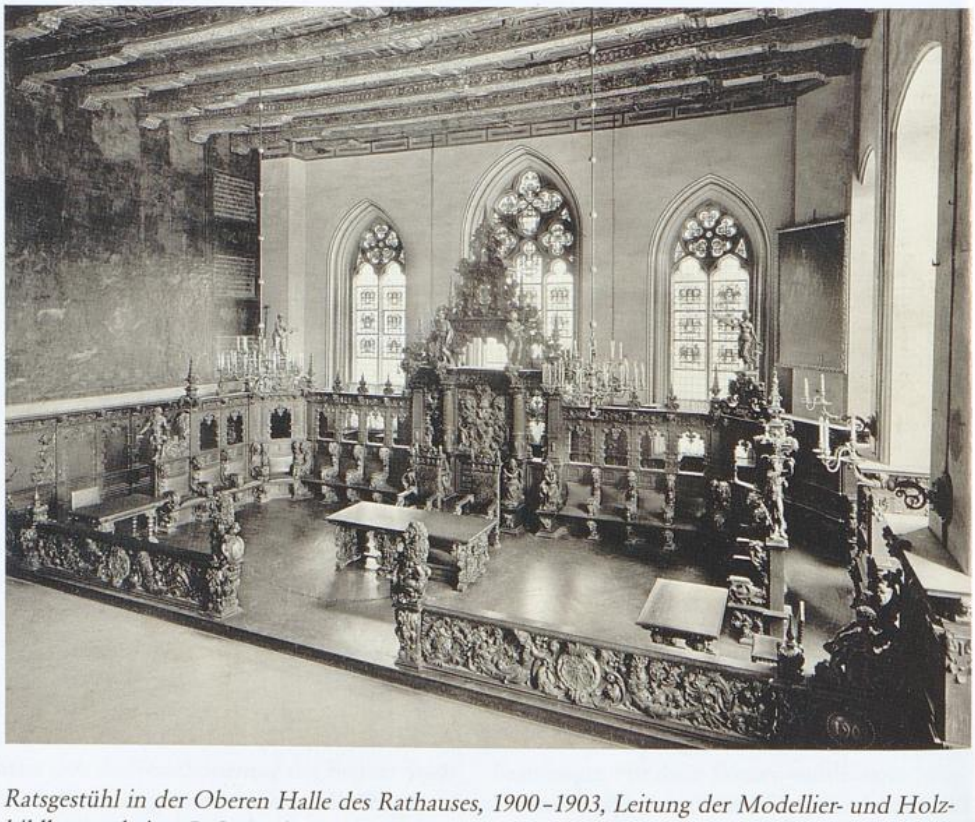
Eine kolorierte Ansicht der Oberen Halle von Poppes Hand hat sich erhalten. Sie zeigt eine zweigeschossige Architekturstaffage, die, ähnlich aufwendig wie die Rahmung des Loigny-Bildes, durch reiche Detaillierung und mit großer Plastizität die gegenüberliegende Güldenkammer stark in ihrer Wirkung beeinträchtigt oder diese gar in den Schatten gestellt hätte. In der Tiefe des Bildes befindet sich an der östlichen Schmalseite in der einen Ecke ein üppig geschmückter, raumhoher Baldachin für die Marmorfigur von Bürgermeister Johann Smidt, in der anderen Ecke steht ein ebenso hoher, stark verzierter Ofen, in dessen Zentrum offensichtlich eine Kaiserbüste postiert ist. Insgesamt hätten diese neuen Ausstattungselemente das



Erster, nicht ausgeführter Entwurf (kolorierte Zeichnung) für die »Verschönerung« der Oberen Halle des Rathauses mit einem monumentalen Pendant der Güldenkammer, 1889

Gesamtbild der Oberen Halle erheblich bestimmt und die von der Kunstwelt schon damals für ihren Kunstwert bewunderte Güldenkammer unscheinbar werden lassen.

Gegen diesen Entwurf formierte sich nun in der Bremer Öffentlichkeit und darüber hinaus auch im weit entfernten München – dort offensichtlich durch einen Bremer Architekten geschürt – ein heftiger Widerstand. Ein längerer kritischer Bericht in der »Kunstgewerblichen Rundschau« über ein beabsichtigtes »Attentat« auf das Bremer Rathaus entfachte eine lebhafte Diskussion über den Umgang mit dem Kunstdenkmal Bremer Rathaus. Eine Protest-Eingabe, unterzeichnet von zahlreichen namhaften Museumsdirektoren, Hochschullehrern und Architekten, darunter Friedrich Thiersch, Gabriel Seidl, Franz von Lenbach, Georg Hirth, Carl Schäfer, Johannes Otzen, Otto March, Alfred Lichtwark und Hans Grisebach, veranlasste die Bürgerschaft, die Pläne nochmals prüfen zu lassen. Die Rohland-Stiftung hatte jedoch der Bürgerschaft gegenüber eindeutig erklärt, dass die von der Stiftung verwalteten Geldmittel nur für den Entwurf Poppes zur Verfügung stünden und »eine Verwerfung der letzteren also mit einer Verwerfung des ganzen Unternehmens überhaupt gleichbedeutend sein würde.« Daraufhin wurde die gleiche Architektenkommission, Wallot, Ende, Lübke, ergänzt durch einen Architekten aus den Reihen der Kritiker, Hans Grisebach, mit einer erneuten Prüfung beauftragt. Sie empfahl letztendlich, auf die Staffage gegenüber der Güldenkammer und die großen Aufbauten in den Ecken zu verzichten und stattdessen nur das umlaufende Paneel und ein neues Ratsgestühl entstehen zu lassen. Die neuen Entwürfe Poppes wurden nie öffent-



Ratsgestühl in der Oberen Halle des Rathauses, 1900–1903, Leitung der Modellier- und Holzbildhauerarbeiten J. Conrad Buchner

lich gezeigt und diskutiert, jedoch 1896 der Bürgerschaft vorgelegt. Die Entscheidung in der Bürgerschaft geriet zu einer wahren Kampfabstimmung. Der Erste Wahlgang endete am 13. Mai 1896 unentschieden, die darauf folgende zweite namentliche Abstimmung ergab mit 55 gegen 53 Stimmen die Annahme des Vorschlages der Rohland-Stiftung.

Es sollte noch über sechs Jahre dauern, bis das neue Ratsgestühl im Jahr 1903 als östlicher Abschluss der Oberen Halle fertiggestellt sein würde. Man hatte dafür auch das Parkett der gesamten Halle erneuert und dabei den Bereich des Ratsgestühls leicht angehoben. An den Langseiten und der östlichen Schmalseite war das Gestühl nicht ganz an die Außenwände herangerückt, füllte diese Fläche optisch aber annähernd aus. Es war vollständig aus Eichenholz geschnitzt und bestand aus einer U-förmig zur Halle geöffneten Sitzbank mit je acht, durch verzierte Armlehnen getrennten Sitzplätzen an beiden Seiten, die in der Mitte mit einem prachtvollen, übergiebelten Architekturaufbau verbunden waren. Vor dieser Architekturstaffage mit dem Bremer Wappen im Zentrum und vier figürlichen Darstellungen der Tugenden vor den Wandgliederungen standen zwei Prunklehnstühle für die Bürgermeister. Unter dem von Löwen gerahmten Wappen pries eine goldene Inschrift die Zugehörigkeit Bremens zum Deutschen Reich. Die auf den Rückenlehnen des Gestühls umlaufende offene, reich verzierte Galerie erzeugte eine gewisse Geschlossenheit des Gestühls innerhalb der Rathaushalle. Auf den Ecken war diese Galerie noch durch Giebel überhöht, die von Allegorien der Schifffahrt und der Landwirtschaft bekrönt wurden. Zwei weitere Allegorien, die Industrie und der Handel, standen an der Stirnseite des Gestühls als Auftakt der Galerieverzierung.

Johann Georg Poppe hatte nun sein zwei Jahrzehnte lang verfolgtes Ziel erreicht, erhielt jedoch nicht die erwartete Anerkennung dafür. Zu sehr hatte sich der Zeitgeschmack gewandelt, und der Sinn für einen aktiven Schutz der Kulturdenkmale war erwacht. Die von Poppe hier noch einmal angewandte Form des schöpferischen »Restaurierens« wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch vielerorts praktiziert, war aber in der Denkmaltheorie nach der Debatte um das Heidelberger Schloss 1897–1900 überholt. Seither heißt es unter Denkmalpflegern mehrheitlich nach Georg Dehio »konservieren, nicht restaurieren«, seither ist die oberste Prämisse der Denkmalpfleger, die Bausubstanz des Denkmals in ihrem überlieferten Zustand zu erhalten, auch wenn eine »Schöpferische Denkmalpflege« (Rudolf Esterer 1929) in der NS-Zeit und der frühen Nachkriegszeit noch einmal Verbreitung fand.

Der Auftrag für die Neugestaltung des Inneren der Güldenkammer wurde dann auch nicht – wie ursprünglich beabsichtigt – an Johann Georg Poppe vergeben, sondern an den jungen Worpsweder Künstler Heinrich Vogeler. Gustav Pauli – Sohn von Bürgermeister Pauli und später Direktor der Kunsthalle – ging 1906 in seiner überschwänglich lobenden Kritik der Arbeit Vogelers auch auf das kurz zuvor fertiggestellte Ratsgestühl ein: »Es gibt so viele Arten, alte Kunst zu beschädigen – nicht durch Zerstörung allein, auch durch Ergänzung. Und so geschah es hier. Ich glaube, daß es nichts Schwereres gibt als die Ergänzung alter Kunst. Denn sie erfordert die Verbindung von Eigenschaften, die einander widerstreiten, Selbständigkeit und Selbstverleugnung, Schöpferkraft und Anpassungsvermögen, Instinkt und Gelehrsamkeit. [...] Mit diesen Bedenken hat sich freilich der Architekt wenig geplagt, der im letzten Jahrzehnt das unterbrochene Werk der Güldenkammerschnitzerei fortsetzte, indem er die ganze Rathaushalle mit Getäfel umkleidete und ein neues prunkvolles Ratsgestühl an die Stelle des längst verschwundenen gotischen setzte. Da er die bremische Renaissance so gut kannte, daß er ihre Motive auswendig wußte, ging er wohlgemut ans Werk und arbeitete im Stil der Güldenkammer weiter, aber durchwegs noch kräftiger und reicher bis zur höchsten Steigerung aller Mittel im Ratsgestühl. So komponierte er für ein Flötenkonzert einen Posaunenchor als Begleitung.« Auch Karl Schäfer, damals als wissenschaftlicher Assistent am Kunstgewerbemuseum



Stadtbibliothek am Breitenweg, 1896

Bremen, war froh, dass man nicht wieder auf einen »stilecht restaurierenden Architekten« verfallen war. »Selbst die durchaus unmodernen Ratsherren hatten sich an dieser Masse von scheinbarer Stilechtheit satt gesehen. So erhielt den Auftrag [für die Güldenkammer] Heinrich Vogeler [...].« Das Ratsgestühl war in seiner 190 fertiggestellten Form nur von vergleichsweise kurzer Dauer. Schon um das Jahr 1953 sind erhebliche Teile des Gestühls entfernt worden nicht die Sitze, aber doch der meiste Zierrat Teile davon befinden sich heute im Lager de Denkmalpflege, andere wurden verschenkt und zieren heute Privat- oder Geschäftsräume.

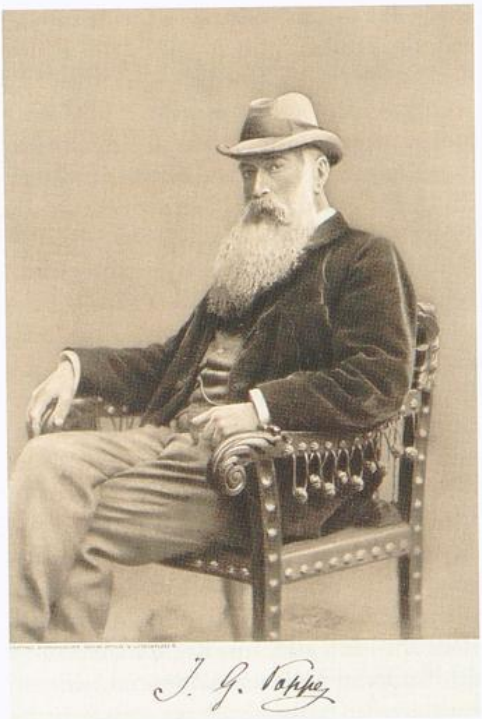
Für den Neorenaissance-Bau der Stadtbiblio thek am Breitenweg hat Johann Georg Poppe viel Lob erhalten, auch »von Seiten bisherige Gegner Poppescher Kunst« (Gildemeister 1916). Aus dem reichsweit ausgeschriebenen Wettbewerb war er 1892 siegreich hervorgegangen wegen der schwierigen Fundamentierung verzögerte sich die Fertigstellung aber bis 1896. Gelobt wurde die feinere, mehr der bremischen Renaissance ähnliche Profilierung. Das gälte für die Fassaden ebenso wie für die Durchbildung der Innenräume. Gustav Brandes lobte den Entwurf ausdrücklich in seinem Nachruf auf



Das Verwaltungsgebäude der Reis- und Handels-AG, genannt die »Reisbörse«, sprengte 1906 den Maßstab der Schlachte-Bebauung. Von der Fassade zur Schlachte ist nur das Erdgeschoss erhalten. Im Hintergrund der Turm des Lloyd-Gebäudes, rechts vom Turm der im Krieg zerstörten Ansgariikirche

Poppe: »Erst mit dem Bau der Stadtbibliothek wurde die zierliche bremische Weise mit ihrer feinnervigen Gliederung und ihrem zarten Relief gefunden. In dieser Meisterschöpfung wurde die Kunst der Rathausfassade, des Essighauses und des Gewerbehauses in schönster Weise zu neuem Leben erweckt.« (Brandes 1915) Leider ist die – allerdings zuvor schon durch den Zweiten Weltkrieg zu einem Torso verstümmelte – Bibliothek 1996, zuletzt noch als Magazin des Überseemuseums genutzt, wegen starker chemischer Kontamination abgerissen worden.

Das letzte große Kapitel in Johann Georg Poppes Œuvre bilden drei Geschäftshäuser, die allein durch ihre schiere Größe das Stadtbild Bremens an der Wende zum 20. Jahrhundert erheblich veränderten. Es sind die Baumwollbörse an der Wachtstraße/Ecke Marktstraße von 1902 (vgl. den Beitrag von Marie Schneider in diesem Heft), die Reisbörse (Verwaltungsgebäude der Reis- und Handels-AG) zwischen Langenstraße und Schlachte von 1906 und das Verwaltungsgebäude für den Norddeutschen Lloyd (1901–1910) in unmittelbarer Nachbarschaft – und Konkurrenz – zur Ansgariikirche. (vgl. Abb. S. 39) Für diese Großprojekte mussten von den Bauherren viele zusammenhängende Grundstücke aufgekauft werden, um anschließend die darauf befindlichen, teils jahrhundertealten Wohn- und Geschäftshäuser niederzulegen. Auf fotografischen Vogelperspektiven dieser Zeit ragen diese Gebäude unvermittelt aus dem Stadtgefüge auf als die unmittelbare Folge einer bremischen Stadtplanung, die es sich zum Ziel gesetzt hatte, mit anderen Großstädten des Kaiserreichs, wie Hamburg und Berlin, zu konkurrieren (vgl. Beitrag Skalecki). Poppe hatte bis zur Jahrhundertwende kaum Geschäftshäuser entworfen, allein das Geschäftshaus der Weinhandlung Hagendorff & Grote, Obernstraße 22, aus dem Jahr 1889 ist überliefert. Dabei handelte sich aber um ein ganz in den Dimensionen der Nachbargebäude gehaltenes Geschäftshaus mit einem breiten Giebel im Stil der bremischen Renaissance. Jetzt entstanden Verwaltungspaläste, die in ihrem Bauvolumen durchaus mit Poppes



Johann Georg Poppe um 1905, also etwa im Alter von siebzig Jahren

»Schlossbauten« der 1870er-Jahre in Bremen-Horn oder dem Parkhaus am Hollersee vergleichbar waren. Den Maßstabsbruch kann man dem Architekten aus heutiger Sicht nicht anlasten, wohl aber die Absicht, mit überdimensioniertem und zugleich überreichem Ornament der Fassaden selbst in den engsten städtebaulichen Situationen eine große architektonische Präsenz der eigenen Bauten zu erzwingen.

Johann Georg Poppes Architektur war niemals bescheiden und zurückhaltend, sondern immer laut und fordernd. Sein übergroßes zeichnerisches Talent, das sich schon früh in seinen Reiseskizzen zeigte, konnte sich in den über vierzig Jahren als freier Architekt in Bremen vollständig entfalten. Gildemeister schildert, dass Poppe alle Entwürfe selber zeichnete und anstelle einer Familie den Architektenberuf hatte. Zwar unterhielt er einige Jahre auch ein Baubüro, 1870–1878 in der Obernstraße 62,

1887–1896 in der Sandstraße 3 (heute Landesamt für Denkmalpflege), 1897–1907 in der Buchtstraße 7 und zuletzt 1908–1915 in der Langenstraße 128/130, aber es heißt, er habe keine Schüler im engeren Sinne gehabt. Natürlich hatte er Bauleiter vor Ort, und für die Errichtung des Lloyd-Gebäudes stand ihm mit Fritz Dunkel auch ein gestandener Architekt zur Seite, aber die Entwurfsarbeit erledigte er wohl selbst. Schauen wir heute auf sein Werk zurück, dann sehen wir keine blutleere Wiederholung historischer Stile, sondern eine neu erfundene, durch Poppes charakteristische künstlerische Virtuosität geprägte Architektur. Poppe suchte viel zu sehr den künstlerischen Ausdruck im Ornament – ihm standen einfach, paradoxerweise zu seinem Nachteil, alle Möglichkeiten offen –, als dass er auch einmal hätte »einfach« gestalten können. Der Überdruss des Publikums, besser gesagt der Fachöffentlichkeit, verbunden mit einer öffentlich geführten Kritik am Übermaß der Bauzier an der Baumwollböse und den verhängnisvollen baukonstruktiven – aus Sicht der Kritiker gerechten – Folgen, haben Poppe verbittert. Um 1912 zog er sich auf seinen Landsitz Poppenhof am Ende der Spielleutestraße in Bremen-Lesum zurück, wo er dann auch 1915 verstarb. Brandes schloss seinen Nachruf 1915: »Wir wollen aber nicht vergessen, daß er mit seinem reichen Können in wahrhaft glänzender Weise die künstlerische Sehnsucht seiner Zeit erfüllte.« Der Historismus in der Architektur für das reiche Bremer Bürgertum hatte damit keineswegs ein Ende. Als legitime Nachfolger hatten sich seit 1900 die Architekten Wellermann & Frölich etabliert, die, zurückhaltender als einst Poppe, im Stil des Neobarock oder im zunehmend modernen englischen Landhausstil entwarfen, aber in den Innenräumen mit reichen Barock- und Rokokointerieurs dem Repräsentationsbedürfnis der Mehrheit der Bremer Kaufleute weiterhin entgegenkamen.

Literatur

N.N., Johann Georg Poppe (Nachruf), in: Deutsche Bauzeitung 49 (1915) Nr. 72, S. 410–412.

Gustav Brandes, Johann Georg Poppe, in: Niedersachsen 20 (1914/15) Nr. 23, S. 396–397.

Eduard Gildemeister, Das Wohnhaus, in: Bremen und seine Bauten, bearbeitet u. hg. von Architekten- und Ingenieurverein, Bremen 1900, S. 433–445; ders., Landhäuser, ebd., S. 475–479.

Eduard Gildemeister, Poppe, Johann Georg (Bremisches Nekrologium), in: Bremisches Jahrbuch, Bremen 1916, S. 181–185.

Günter Heiderich, Ein Vierteljahrhundert Innendekoration auf See. Der Schiffsausstatter Johann Georg Poppe, in: Volker Plagemann (Hg.): Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich, München 1988, S. 176–179.

Kurt Lammek, Von der Altenwallscontrescarpe 4 (1849) zum Goetheplatz 4 (1982), in: Villa Ichon (Hg.), Goetheplatz 4, Bremen 1982, S. 14–23.

Reinhard Patemann, Poppe, Johann Georg, in: Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 382–383.

Gustav Pauli, Heinrich Vogelers Einrichtung der Güldenkammer im Bremer Rathause, in: Die Kunst 14 (1905/06), S. 337–343.

Matthias Trennheuser, Die innenarchitektonische Ausstattung deutscher Passagierschiffe zwischen 1880 und 1940, Bremen 2011.

Marie Schneider

Geschichte und Entfaltung der Bremer Baumwollbörse

An prominenter Stelle, mitten in der Innenstadt, steht Bremens ältestes und größtes Kontorhaus und prägt seit über 110 Jahren in wechselnder Gestalt die südliche Ecke des Marktplatzensembles. Die heutige Erscheinung der Baumwollbörse ist weitgehend das Ergebnis dreier Entwicklungsphasen und resultiert aus einer ereignisreichen Geschichte, die bis in unsere Zeit reicht und weiter fortgeschrieben wird. Nicht nur von der Entstehung der Baumwollbörse, den baugeschichtlichen Stationen und dem Wiederaufbau, sondern auch von den aktuellen Ereignissen und Planungen rund um das Bauwerk soll der vorliegende Beitrag handeln.

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in Deutschland wurde ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch die Position Bremens als Seehafen- und Handelsstadt beständig ausgebaut, und Gesellschaft wie Kaufmannschaft wurden von einem Glauben an Fortschritt und Wachstum ergriffen. Vor diesem Hintergrund versammelten sich mehrere Bremer Kaufleute, um den deutschen Baumwollhandel und Bremen als sein Zentrum zu stärken und auszubauen. In Anlehnung an die in Liverpool gültigen Marktbedingungen sollten Grundlagen und Bestimmungen geschaffen werden, die den besonderen Verhältnissen des Baumwollhandels gerecht würden. Diese Bemühungen mündeten am 1. Oktober 1872 schließlich in der Gründung des »Comités für den Bremer Baumwollhandel«, das unter seinem späteren Namen »Bremer Baumwollbörse« weltweite Bedeutung erlangen sollte.

Zunächst richtete die Kommission ihre Geschäftsräume in der Neuen Börse am Marktplatz ein. Nach 25 Jahren erfolgreicher Tätigkeit war die Baumwollbörse indes so etabliert, der Import des Rohstoffs Baumwolle in solchem Maße gestiegen, dass ein eigenes Domizil errichtet und dem zunehmenden Platzbedarf abgeholfen werden musste. Die in jener Zeit geplanten Straßenerweiterungen, die dem steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung tragen sollten, ermöglichten der Baumwollbörse, ein zentral gelegenes Grundstück am Marktplatz zu erwerben. In ihrer Generalversammlung 1897 beschlossen die Mitglieder den Ankauf weiterer Anliegergrundstücke und den Bau eines eigenen Geschäftshauses. Aufgrund der Einstufung des Bauvorhabens durch den Senat als im öffentlichen Interesse gelegen, wurde die Arrondierung des Grundstücks teilweise mithilfe des Enteignungsrechts durchgesetzt.

Der Wettbewerb

Es sollte ein Monumentalbau werden. Die Baumwollbörse strebte nach einem Haus, das ihrer internationalen Bedeutung Ausdruck verleihen und repräsentativen Zwecken gerecht werden konnte. Also wurde 1898 ein landesweiter Architekturwettbewerb ausgeschrieben, der hohe Anforderungen an die Zweckdienlichkeit des Gebäudes und seine äußere Gestalt benannte. Neben dem geforderten, umfangreichen Raumprogramm legte die Auslobung vor allem eine optimale Grundstücksausnutzung und räumliche Flexibilität als wesentliche Bedingungen fest. Die Wahl des Baustiles war den Architekten weitgehend freigestellt, nicht hingegen die Wahl des Baumaterials. Unter Ausschluss eines Putzbaus forderten die Richtlinien »echtes Material« für die Herstellung des Neubaus. Die Börse sollte der großen architektonischen Bedeutung des Bremer Marktplatzes gerecht werden und sich würdig in das Ensemble der



Die Bremer Baumwollbörse in ihrer heutigen Gestalt

historischen Nachbarn einreihen. Das größte Augenmerk der Auslober galt jedoch der Ausbildung des vierten Obergeschosses, wo die Räumlichkeiten für die Klassierung und die Qualitätsarbitrage (schiedsgerichtliche Qualitätsbeurteilung) der Baumwolle untergebracht werden sollten.

Vornehmste Aufgabe der Baumwollbörse war die unabhängige Wertbestimmung der Baumwolle. Der gefestigte Ruf einer unparteiischen und sachkundigen Klassierung der Bremer Börse war der Grund für ihre weltweite Anerkennung und Voraussetzung für ihre Funktion als internationale Schiedsgerichtsstelle. Da die Farbe der Baumwolle ein wichtiges Qualitätsmerkmal darstellt, musste ihre Sichtung bei starker, gleichmäßiger und reflexfreier Tagesbelichtung erfolgen. Für das vierte Obergeschoss wurden entsprechend große und breite Fenster mit schmalen Fensterpfeilern gefordert und die größte Raumhöhe von ca. sechs Metern lichter Höhe vorgegeben. Auch die Ausrichtung der

Klassierungsräume Richtung Norden bzw. Nordosten war in der Auslobung festgelegt. Darüber hinaus waren in dem Stockwerk und im Dachgeschoss die übrigen Geschäfts- und Lagerräume der Baumwollbörse unterzubringen.

Die darunterliegenden Geschosse hatten vorrangig der Erzielung möglichst hoher Mieterträge zu dienen. Im Erdgeschoss waren hier Ladenflächen mit Zugang und Verkauf über die Straßenfronten vorgesehen. Die Flächen im ersten bis dritten Obergeschoss sollten von »Comptoirgeschäften« und Firmen aus der Baumwollbranche mit eigenen Probenzimmern unter vergleichbar guten Lichtverhältnissen angemietet werden.

Im Untergeschoss waren vermietbare Warenkeller und eine Gaststätte für die Mitarbeiter und Besucher des Hauses geplant. Darüber hinaus sah das ausgeschriebene Raumprogramm im Erdgeschoss je eine Portier-, Maschinisten- und Wirtswohnung vor sowie zwei weitere Dienstwohnungen im Dachgeschoss für den Hausmeister und einen zusätzlichen Angestellten.



Der zweite Preis für den Entwurf des Architekten Hermann Schaedtler



Der dritte Preis für den Entwurf des Architekten Carl Bollmann

Um den erstrebten Lichtverhältnissen entsprechen und eine reibungslose Abwicklung des Frachtverkehrs gewährleisten zu können, sollte bei bester Grundstücksausnutzung eine großzügige Hofanlage eingeplant werden. Die Forderung nach größtmöglicher Grundrissvariabilität wurde für das Erdgeschoss um den Wunsch erweitert, die nachträgliche Anlage eines Börsensaales von ca. 190 Quadratmetern zu ermöglichen und zeichnerisch umzusetzen.

Ansprüche an die Erschließung und technische Ausstattung, wie beispielsweise Anzahl und Ausrichtung der Aufzüge, wurden in der Auslobung ebenso präzise formuliert wie die Forderung, alle konstruktiven Bauteile mit Ausnahme des Dachstuhles aus feuersicherem Material zu erstellen.

Über die 54 Entwürfe, die bis zum 16. Mai 1898 eingegangen waren, beriet eine Jury, die sich aus hohen Baubeamten, einem Architekten und Mitgliedern des Präsidiums der Baumwollbörse zusammensetzte. Die Preisrichter kürten den Entwurf des Bremer Architekten Johann Georg Poppe, der unter dem Erkennungszeichen des Halbmondes eingereicht wurde, zum

Sieger des Wettbewerbs. Der zweite Preis wurde dem Architekten Hermann Schaedtler aus Hannover, der dritte Preis dem Bremer Architekten Carl Bollmann zugesprochen. Darüber hinaus empfahl die Jury den Ankauf der Entwürfe von Carl Börnstein mit Emil Kopp und von Emil Hagberg.

Bei der Würdigung der Arbeit Poppes erkannten die Preisrichter vor allem die beste Grundstücksausnutzung und hoben die klare Disposition der Grundrisse, die zweckmäßige Anlage der Erschließungswege sowie deren ausgewogenes Verhältnis zu den Nutzflächen hervor. Ein Lob der Jury galt auch der Bewältigung der



Der Siegerentwurf von Johann Georg Poppe, Grundriss des Erdgeschosses mit Börsensaal im mittleren Querflügel

konstruktiven Herausforderung. Durch die Ausführung des Grundgerüstes als eisernes Gerippe schuf Poppe die Möglichkeit nachträglicher Änderungen in der Einteilung und im Grundrissgefüge. Seine Auffassung der Fassadengestaltung erschien der Jury dem modernen, spezialisierten Charakter des Geschäftshauses und gleichzeitig der Architektur der historischen Nachbarn gerecht zu werden, ohne dabei deren Bauformen antiquarisch oder altertümlich nachzubilden.

Doch gerade in diesem Punkt schien keine uneingeschränkte Einigkeit innerhalb der Jury bestanden zu haben. In einem Rückblick auf sein Leben und seine Jahre als Mitarbeiter und späterer Präsident (1911–1935) der Baumwollbörse schildert Andreas Wilhelm Cramer das Wettbewerbsverfahren und taucht dessen Umstände in ein zweifelhaftes Licht. Demnach wurde die auffällige Ähnlichkeit bei Fassadengliederung und Bauschmuck mit dem Rathaus kritisiert und – insbesondere wegen der Vergrößerung der Rathausformen auf die monumentalen Größenverhältnisse der Börse – als verfehlt bewertet. Außerdem schien das Prinzip der Anonymität, das einen wesentlichen Grundsatz eines jeden geregelten Wettbewerbsverfahrens darstellt, durch Poppe selbst unterlaufen worden zu sein. Damit im Zusammenhang steht ein anderes Ereignis, das die Bremer Gesellschaft in jener Zeit beschäftigte und kontroverse architekturtheoretische Debatten entfachte. Ab den 1880er-Jahren setzte sich Poppe beharrlich für die Umgestaltung der Oberen Halle des Rathauses und ein neues Ratsgestühl nach seinen Entwürfen ein (vgl. den Beitrag von Uwe Schwartz zu Poppe in diesem Heft). Neben Widerständen aus Fachkreisen, die sich für den Erhalt des Saales in seiner überlieferten Form aussprachen, und aus der Bevölkerung, die des Poppe-Prunks ein wenig überdrüssig geworden war, standen dem Vorhaben auch Finanzierungsschwierigkeiten entgegen. Um die Mittel aufzutreiben, organisierte Poppe nach Cramers Darstellung eine gemeinnützige Veranstaltung, die unter dem Motto einer Festlichkeit auf dem Mond ausgerichtet wurde. Mit dem Zeichen des Halbmondes auf seinen Entwurfsunterlagen gab Poppe also seine Identität preis, und die Mitglieder der Jury erkannten in dem Urheber einen der populärsten Architekten der Stadt.

Der Bau

Am 31. März 1900 fand die Grundsteinlegung statt, ein Jahr später wurde Richtfest gefeiert und 1902 der fertiggestellte Neubau seiner Bestimmung übergeben. Die zwei Hauptflügel des Komplexes erstrecken sich an Wacht- und Marktstraße und sind über den dominanten Eckturm miteinander verbunden. Orthogonal zur nordwestlichen Langseite an der Wachtstraße bildete Poppe zwei kürzere Quertrakte aus, die zusammen mit dem Flügel an der Marktstraße zwei Innenhöfe umschließen. Die Erschließung von der Marktstraße wie auch die Verbindung der Höfe untereinander erfolgt über zwei tonnengewölbte, kassettierte Durchgänge.

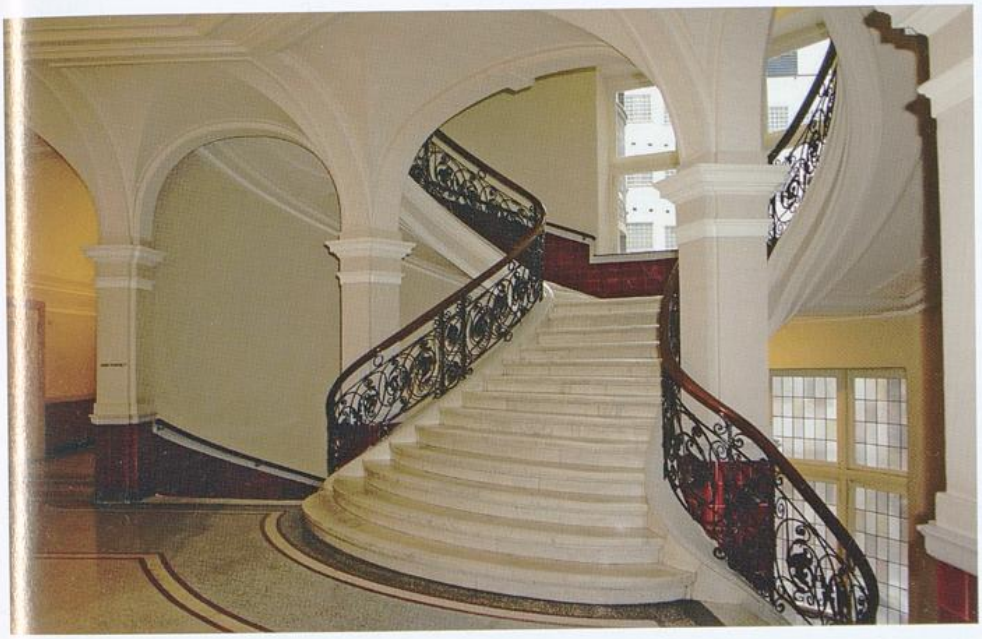
Besondere Bedeutung kommt dem schlüssig an der Gebäudeecke angeordneten Haupteingang zu, der in funktioneller wie repräsentativer Hinsicht das Zentrum der Anlage bildet. Das prachtvolle Vestibül ist mit Lünettenmosaiken der Berliner Firma Puhl & Wagner nach Entwürfen von Hermann Prell ausgestattet, die Allegorien des Baumwollhandels, der traditionellen und der industriellen Textilverarbeitung zeigen. Die dargestellten Wappen und die zugeordneten Frauenköpfe an den jeweiligen Schlusssteinen der Sandsteinbögen symbolisieren die Länder Preußen, Elsass-Lothringen, Sachsen und Bayern, in denen bedeutende Spinnerei-Verbände ansässig waren. Hinter dem Vestibül folgt der Zugang zum Haupttreppenhaus. Die doppelarmige, mit weißem Marmor bekleidete Treppe ist einem Oval einbeschrieben und besitzt ein reich verziertes schmiedeeisernes Geländer von Justus Leidenberg, Bremen. Insgesamt ist das Innere zu großen Teilen überaus gut erhalten: Die reiche Wandgliederung mit der dunkelrot gekachelten Sockelzone, die stuckierten Tonnengewölbe und die Terrazzoböden der langen Erschließungsgänge



Die Baumwollbörse nach ihrer Fertigstellung

sowie zahlreiche weitere Ausstattungsdetails sind überliefert.

Das prunkvolle Interieur fand seine Entsprechung in der in den Formen der Neorenaissance reich dekorierten Sandsteinfassade. Dominierende Elemente des Außenbaus waren der hoch aufragende, überkuppelte und mit zweifacher Laterne bekrönte oktogonale Eckturm,



Blick in das Haupttreppenhaus

die geschweiften, reich verzierten Zwerchgiebel und die Erker an den Ecken der beiden Langfronten sowie die Arkaden des Erdgeschosses zwischen mächtigen Pfeilern. Und wirklich scheint die Architektur in ihren Proportionen und Grundelementen – den Arkaden, dem großen Zwerchgiebel vor dem hohen Steildach mit zahlreichen Dachhäuschen, der weitgehenden Auflösung der Front in Fensterflächen – stark an das Bremer Rathaus angelehnt zu sein.



Blick Richtung Nordwesten auf die Giebelfronten der Querflügel



Seitenrisalit mit Zwerchgiebel und Eckturm an der Marktstraße

Unfall und Kriegsjahre

Die ersten Mängel und Bauschäden waren schon in den ersten Jahren zu beklagen. Der moderne Eisenskelettbau – es soll Bremens erster seiner Art gewesen sein – wies gerade an jenen Stellen der Konstruktion Schwachstellen auf, die der besonderen Nutzung und Funktionalität des Baus geschuldet waren. Durch Dehnungsbewegungen der Eisenrahmung rissen die Scheiben der groß dimensionierten Fenster, die bald gegen holzgerahmte Exemplare ausgetauscht werden mussten. Auch an den Marmor- und Terrazzobelägen in den Fluren und an den Fliesenbekleidungen waren schon Anfang des 20. Jahrhunderts größere Instandsetzungsarbeiten unvermeidbar.

Ein besonders tragischer und schicksalhafter Zwischenfall ereignete sich zehn Jahre nach Fertigstellung des Gebäudes im Sommer 1912, als sich ein Zierelement aus Sandstein vom Fassadenschmuck löste und einen Mitarbeiter



Die Baumwollbörse nach dem Unfall 1912 mit dem Schutzgerüst

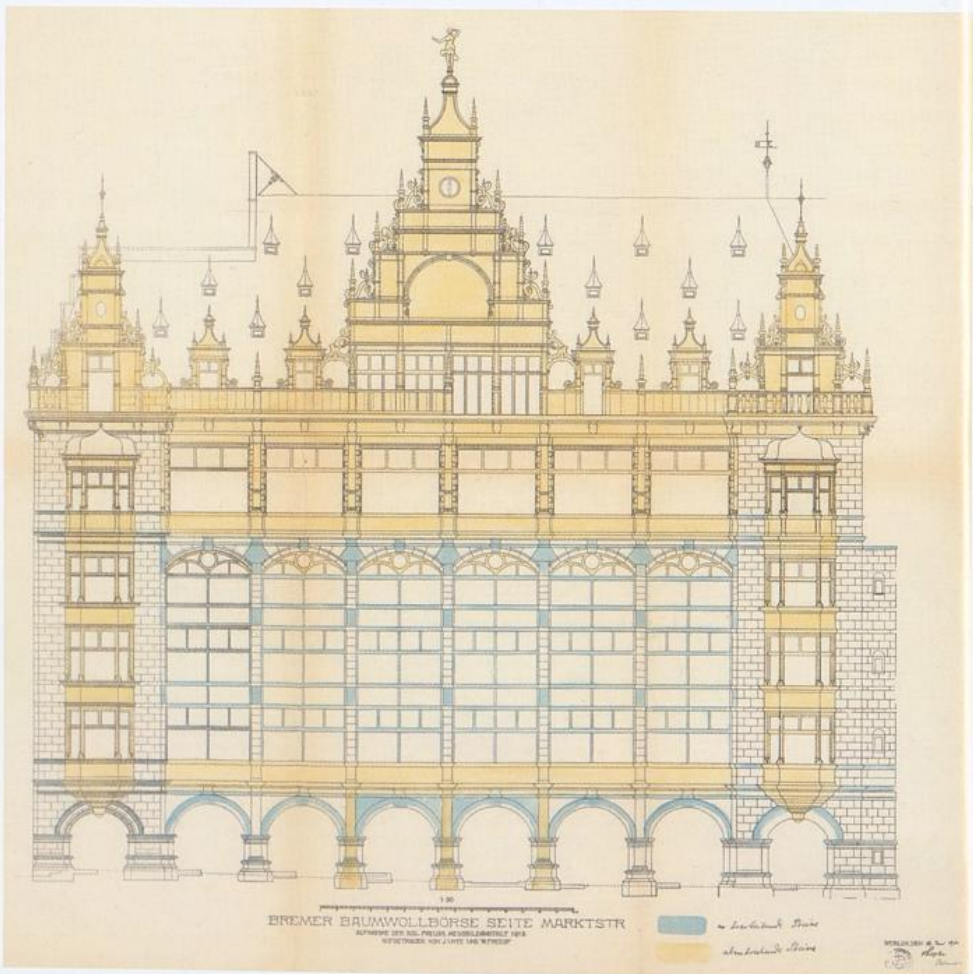
er Börse erschlug. An der Kommission zur Einschätzung des Schadenspotenzials und notwendiger Gegenmaßnahmen, die die Direktion der Baumwollbörse noch im gleichen Jahr berief, beteiligten sich Sachverständige und Architekten aus dem ganzen Land. Sie empfahlen die Aufstellung eines Schutzgerüstes, eine regelmäßige Überwachung der Fassaden und den schrittweisen Austausch der schadhaften Architekturteile. Nach ihrer Auffassung war die Schadensursache vor allem in der schlechten Beschaffenheit des partiell verwendeten Tretzendorfer Sandsteins aus Franken zu suchen. Diese Einschätzung wurde durch ein Gutachten bestätigt, das der Mineraloge Julius Hirschwald wenig später erstellte und in der Reihe der Mitteilungen des Mineralogisch-Geologischen Instituts der Technischen Hochschule Berlin publizierte. Zur Klärung der Schadensursache und Durchführung materialkundlicher Analysen wurden ihm siebzehn Werkstücke der drei verbauten Steinsorten Tretzendorfer, Zeiler und Obernkirchener Sandstein übersandt. Nach Hirschwalds Schilderungen war die Bauleitung angewiesen worden, für die reich gegliederten Fassaden Obernkirchener Sandstein oder mindestens gleichwertiges Material zu verwenden. Da sich dessen Verarbeitung im Verlauf der Bauausführung aber als erheblich teurer als angeboten erwies und der Unternehmer dadurch wirtschaftlichen Schaden fürchtete, drängte er auf die Zulassung von Tretzendorfer und Zeiler Mainsandstein. Zum Nachweis ihrer Eignung legte er Zeugnisse der Technischen Hochschule München vor, die jenen Gesteinssorten eine ausreichende Druckfestigkeit und Frostbeständigkeit attestierten. Davon überzeugt, stimmte die Baukommission ihrer partiellen Verwendung unter der Auflage zu, freistehende Figuren und stark druckbeanspruchte Teile aus Obernkirchener Sandstein zu fertigen. Der Mainsandstein kam infolgedessen insbesondere an den Giebeln und in den unteren Bereichen des Turmes sowie an den Gesimsen und Portalen der Hoffassaden zur Anwendung.

Julius Hirschwald kam nach seinen Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass der Mainsandstein zu weich und für das norddeutsche Klima ungeeignet war. Als ursächlich für die schlechtere Wetterbeständigkeit nannte er den hohen Feldspatanteil, den schlechten Gefügezusammenhang der Quarzkörner, die unzureichende Kornbindung und Glimmereinlagerungen. Eine erhebliche Verfehlung sah er jedoch auch darin, dass die Werkstücke für ausgesetzte und vorspringende Zierelemente genutzt und nicht ihrer Beschaffenheit entsprechend verbaut wurden, wie etwa im glatten, aufgehenden Mauerwerk. Die erheblich abweichenden Resultate der Münchner Hochschule begründete er mit der ungenügenden Wetterbeständigkeitsprüfung, die in derartigen Prüfungsanstalten üblich war. Welche Schuld an dem Unglück dem Architekten Poppe zuzumessen ist, den der Unfall schwer getroffen haben soll, lässt sich aufgrund dieser Untersuchungen aber gewiss nicht abschließend beurteilen.

Ein erneuter Wettbewerb, der mit der Aufgabenstellung eines entsprechenden Steinaustausches bzw. einer Umgestaltung ausgeschrieben wurde, lieferte keine geeigneten Vorschläge und blieb ergebnislos. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges und die Jahre der Inflation raubten der Baumwollbörse jeden finanziellen Handlungsspielraum, und das Vorhaben kam für lange Zeit zum Stillstand. Das verordnete Schutzgerüst, das sich in Form tiefer Bretterplanken an beiden Straßenfronten über den Bürgersteig erstreckte, prägte daraufhin über Jahre das Bild der Baumwollbörse.

Erst als sich der Baumwollhandel in den Nachkriegsjahren allmählich erholte, konnte das Projekt wieder aufgegriffen und mithilfe erheblicher Spenden aus den Kreisen der Industrie und des Handels realisiert werden. Mit dem Vorhaben wurde der Bremer Architekt Otto Blendermann betraut, der zwischen 1922 und 1924 Planung und Ausführung leitete. Kernstück seines Konzepts war die vollständige Abtragung aller Zwerchgiebel und des Bauschmucks sowie die Erneuerung großer Teile der Blendfassade in Sandstein in stark vereinfachter Formensprache. In Zusammenarbeit mit dem Münchner Bildhauer Friedrich Lommel fügte Blendermann

der reduzierten Fassade Friese und Brüstungsfelder in einer zurückhaltend expressiven Formensprache hinzu. Der Turmhelm blieb der Baumwollbörse in seiner alten Pracht erhalten, und über den Seitenrisaliten an beiden Flügeln bildete Blendermann in Anlehnung an Poppes Gliederung Zwerchhäuser mit Volutengiebeln aus. Eine wesentliche Veränderung erfuhr das Gebäude gleichwohl im Dachaufbau. Indem Blendermann die Höhe des vierten Obergeschosses reduzierte und statt des ursprünglich steil aufragenden Daches zwei weitere Vollgeschosse aufführte, erzielte er einen Raumgewinn, der der Baumwollbörse über die Vermietung der begehrten Flächen neue Einnahmequellen bescherte. Auch die beiden bronzenen Hüter über den Baumwollhandel mussten der Reduzierung des Bauschmucks weichen und ihren Platz hoch über den Dächern der Börse freigeben: Die überlebensgroßen Skulpturen des Hermes und einer Spinnerin bekrönten bis zum Umbau die Giebelspitzen der zwei mittleren, großen Zwerchhäuser an den Hauptfassaden zur Markt- und zur Wachtstraße. Im Garten



Fassade Marktstraße, Kartierung der schadhaften Steine durch Otto Blendermann – blau: »zu bearbeitende Steine«, gelb: »abzubrechende Steine«

es damaligen Präsidenten der Baumwollbörse Andreas Wilhelm Cramer in Farge fanden sie einstweilen – bis zur nächsten historischen Zäsur – ein sicheres Domizil.

Das neue, vornehm zurückhaltende Gewand galt der Baumwollbörse als eines, das ihrem Selbstverständnis als ein weltweit agierendes Unternehmen entsprach und das ihrer rational geschäftsorientierten Haltung, die sie sich gerade in den Zwischenkriegsjahren zu eigen gemacht hatte, angemessen war.

Weitere zehn Jahre später brachte der Bombenhagel des Zweiten Weltkrieges erneut Zerstörung über die Baumwollbörse. In der Nacht vom sechsten auf den siebten Oktober 1944, als das Zentrum der Stadt angegriffen wurde,



Fassade Marktstraße, Entwurf für den Umbau durch Otto Blendermann – rot: »neues Steinmaterial«, blau: »bearbeitete Steine«



Baumwollbörse im umgebauten Zustand nach 1924

rafen zahlreiche Brandbomben das Gebäude nd hinterließen einen ausgebrannten Dachstuhl und schwerwiegende Schäden in den bersten Etagen – vor allem oberhalb der Zementdecke über dem vierten Obergeschoss. Auch die Kuppel des Eckturms mit der Laternenbekrönung fiel der Kriegszerstörung zum Opfer.

Nach 1945

Provisorische Wiederherstellungsarbeiten bald nach Kriegsende und ein Notdach, das 1945 bis 1946 aufgerichtet wurde, sollten eine schnelle Inbetriebnahme der Baumwollbörse ermöglichen. Die weitestgehende Instandsetzung bis einschließlich des fünften Obergeschosses, dessen Fassade dem Bombenangriff leidlich standgehalten hatte, konnte 1950/51 abgeschlossen werden. Die eigentliche Wiedereröffnung der Baumwollterminbörse fand erst im Oktober 1956 in feierlichem Rahmen mit Bürgermeister Wilhelm Kaisen und Wirtschaftsminister Ludwig Erhard statt.

Ab den 50er-Jahren setzte zudem ein Wandel im Aufgabenverständnis der Baumwollbörse ein. Die Einrichtung eines eigenen Laboratoriums 1955 markiert den Beginn einer erweiterten Forschungstätigkeit, die 1969 in der Gründung des unabhängigen Faserinstituts Bremen mündete. Seit 1989 weitete die Baumwollbörse in Zusammenarbeit mit der Universität Bremen ihr Tätigkeitsfeld zudem auf den Bereich der Faserverbundstoffe aus.

Ein großer Eingriff in die weiträumige Wirkung der Baumwollbörse erfolgte 1961, als die Baulücke in ihrem Rücken im Rahmen der Verkehrsplanung durch die Errichtung eines siebengeschossigen Parkhauses an der Balgebrückstraße geschlossen wurde, das baulich unmittelbar an die südöstlichen Giebelfronten der drei Querflügel angrenzt. Anfang der 2000er-Jahre wurde das Parkhaus im Auftrag der Baumwollbörse umgebaut; in Teilbereichen der Parkdecks schuf man zusätzliche Büroflächen. Dabei unterzogen die Architekten der Planungsgruppe



Zerstörung durch die Luftangriffe auf Bremen am 6. Oktober 1944

Gestering, de Vries, Wurster die Parkhausfassade einer Neugestaltung und schufen einen vermittelnden Übergang zur historischen Substanz an der Ecke zur Marktstraße, indem sie die Baunaht mit einer Kupferverblendung verkleideten.

Ab 1965 ging die Baumwollbörse daran, der seit dem Krieg lastenden Raumnot abzuhelfen und das fehlende sechste Obergeschoss – zunächst nur auf dem Flügel an der Wachtstraße – wiederherzustellen. Mit der Ausführung der Teilaufstockung wurde der Bremer Architekt Fritz Brandt betraut, der seine Bauherren bereits durch den Wiederaufbau in den Nachkriegsjahren begleitet hatte. Fritz Brandt war der traditionell ausgeprägten Architekturströmung der 50er- und 60er-Jahre verpflichtet und trat in dieser Zeit vor allem als Baumeister von Kirchenneubauten für die evangelische Kirche in Bremen hervor. Die Fassadenfläche des neuen Geschosses löste Brandt nahezu vollständig in großzügige Fensteröffnungen auf und verkleidete die Brüstungen und schlanken Fensterpfeiler mit Naturstein. Er schuf damit einen

unaufgeregten und ausgewogenen Abschluss und bildete die oberste Etage, wie zuvor auch Blendermann, als leicht zurückversetztes Staffelgeschoss aus.

Aktuelles und Künftiges

Vielleicht war es diese auch nach Jahrzehnten noch schmerzliche Wunde des fehlenden sechsten Obergeschosses an der Marktstraße, die den Impuls zu einem abermaligen, nun beschränkten Architektenwettbewerb für die Aufstockung des Flügels an der Marktstraße gab. Eigentlicher Antrieb der Auslober waren jedoch die in der Geschichte der Baumwollbörse stetig wiederkehrende Raumnot und der Wunsch nach Schaffung neuer Mietflächen. Im Oktober 2014 wurden acht Architekturbüros aus Bremen und Berlin eingeladen, Entwürfe für die Teilaufstockung um ein sechstes und siebtes Obergeschoss an der Marktstraße einzureichen. Im Mittelpunkt stand dabei auch die geplante Neuinterpretation des Turmes, der um eine Aussichtsterrasse erweitert und in die historische Verhältnismäßigkeit gerückt werden sollte. Der Entwurf sollte den Eckturm als höhenmäßig überragendes Bauteil auffassen. Eine weitere Anforderung der Auslobung war die Entwicklung einer eigenständigen, öffentlichen Zugangsmöglichkeit bzw. einer Erschließung für die Besucher der Terrasse. Mit der langfristigen Zielsetzung eines stimmigen und ausgewogenen Gesamtbildes der Fassaden erwartete die Baumwollbörse von den Teilnehmern ein architektonisches Gesamtkonzept, das etappenweise umgesetzt werden könnte. Hierbei sollte auch eine spätere Erneuerung des bestehenden Staffelgeschosses an der Wachtstraße Berücksichtigung finden und in Form eines Gestaltungsvorschlages dargestellt werden. Der gesamte Prozess wurde vom Landesamt für Denkmalpflege begleitet, das neben Vertretern der Baumwollbörse, der Stadtplanung und auswärtigen Architekten auch in der Jury vertreten war. Deren Entscheidung fiel im Januar 2015 einstimmig zugunsten der Gemeinschaftsarbeit des Berliner Büros Kühn Malvezzi und des Bremer Architekten Christian Felgendreher aus. Außerdem vergab die Jury zwei dritte Plätze an die beiden hiesigen Büros der Planungsgruppe Bremen und Zweimeterzehn Architekten. Einem eindringlichen Appell der Denkmalpflege ist allerdings fast keiner der Teilnehmer gefolgt. Mit einer Ausnahme sehen alle Entwürfe eine Aufstockung bis zum siebten Obergeschoss an der Markt- und Wachtstraße vor. Zugunsten der Ausgewogenheit der Fassaden und der Bewahrung ihrer historischen Prägung plädiert die Denkmalpflege für eine durchgängige Beschränkung auf ein sechstes Obergeschoss. Eine Aufstockung in den projektierten Dimensionen stört nicht nur das Fassadengleichgewicht und unterwirft die Architektur einem modernen Formenduktus. Als ganzheitlich entworfener, gebäudeumspannender Abschluss lässt sie sich auch schwerlich in etappenweiser Ausführung vorstellen.

Auch der Siegerentwurf bildet oberhalb des vierten Obergeschosses auf beiden Flügeln drei neue, gestaffelt angeordnete Vollgeschosse aus, die der horizontalen Gliederungsstruktur des Bestands eine vertikale Ausprägung gegenüber setzen und der Fassade vor allem über die Akzentuierung der senkrechten Bauteile Höhe verleihen. Der Turm überragt die Aufstockung mit einer extravaganten Laterne, deren sternförmiger Grundriss seitliche Aussichtsbalkone schafft. Durch Überhöhung der Risalite und Ausbildung modern interpretierter Zwerchgiebel greift der Entwurf die historische Gliederung des Gebäudes auf. Die groß dimensionierten Glasflächen der Aufstockung werden von schlanken, mit vorpatiniertem Kupferblech verkleideten Streben rhythmisiert.

Nach der Jurysitzung sprachen die Preisrichter Empfehlungen aus, die der weiteren Bearbeitung des ausgewählten Entwurfs zugrunde gelegt werden sollen. Aus denkmalpflegerischer Sicht ist dabei vor allem die Kritik an der geplanten Verlängerung des Haupttreppenhauses zu nennen. Um die Substanz und die räumliche Integrität in ihrer historischen Überlieferung zu bewahren, sind die Architekten aufgefordert,



Der Siegerentwurf von Kühn Malvezzi und dem Architekten Christian Felgendreher zur Aufstockung der Baumwollbörse

eine alternative Erschließung für die Aufstockung zu erarbeiten. Außerdem sollen die Gesamthöhe der Turmkrone sowie die Dimensionierung der gläsernen Risalitaufsätze in ihrer perspektivischen Wirkung kritisch überprüft und in Varianten reduziert dargestellt werden. Nicht zuletzt aufgrund finanzieller Umstände sind Zeitpunkt und Umfang der Realisierung indes ungewiss.

Seit Anfang der 2000er-Jahre findet etappenweise eine Modernisierung insbesondere der Schaufenster und Eingangsbereiche der Erdgeschosszone statt. Die Erneuerung der Glastüren im Hauptportal und im Foyer der Baumwollbörse in schlichten und eleganten Formen bildete 2008/2009 einen wirkungsvollen Auftakt. Im Herbst 2015 konnten die Bremer den Fortgang dieser Modernisierungsmaßnahmen an den Ladenfronten erleben – und die Komplikationen, die die Planungen bisweilen durchkreuzen. Die alten Schaufensteranlagen, die zuletzt in zwei Abschnitten in den 60er- und 70er-Jahren erneuert wurden, galten als nicht mehr zeitgemäß und beeinträchtigten mit ihren tiefen Fensterkästen, die bis über die Fassadenflucht hinausragten, die Arkadenstellung und deren Wirkung als lastabtragendes Architekturmotiv. Die neuen Fensteranlagen wurden als flache Konstruktion mit schlanken Alurahmen geplant, die in einer möglichst tief liegenden Ebene eingebaut werden sollten. Die Pfeiler-



Freigelegte Pfeilervorlage nach dem Abbruch der alten Schaufensteranlagen

vorlagen im Laibungsbereich der Bogenstellung waren von den alten Schaufensterkästen verborgen und traten erst wieder bei deren Abbruch in Erscheinung. Die neuen Fensterelemente, die in einem ersten Bauabschnitt für einen Teil der Ladengeschäfte angefertigt worden waren, erwiesen sich folglich als zu breit für die geplante Einbauebene. Um Pfeilervorlagen und Sandsteinprofile erhalten zu können, ohne die fertigen Fenster aufgeben zu müssen, einigte man sich darauf, die Fenster weiter außen, vor dem Kapitellansatz, einzusetzen. Dank des Einsatzes des Fensterherstellers gelang es zudem, die Rahmenkonstruktion zu modifizieren und dem Verlauf der Sandsteinprofile individuell anzupassen. An der Wachtstraße stellte sich die Situation glücklicherweise anders dar. Im Gegensatz zur Marktstraße sind hier die den Bögen der Arkadenstellung einbeschriebenen, zweifachen Rundstabprofile noch erhalten. Das Bogenmaß, das die Bemessungsgrundlage für die Fensterbestellung bildete, ist an dieser Straßenseite also schmaler und stimmt mit der Breite des Pfeilerzwischenraums überein. An der Wachtstraße können die Schaufenster also wie geplant eingebaut werden, und die architektonische Einheit der Pfeiler mit den frontalen und den freigelegten seitlichen Pfeilervorlagen bleibt auch visuell erhalten.

Bei all den Erneuerungen und Modernisierungen, denen sich die Architektur der Baumwollbörse stellen musste, ist nach fast einem Jahrhundert ein hochbetagtes Schmuckstück zu ihr zurückgekehrt. Dank dem Einsatz und den auch finanziellen Engagement der Baumwollbörse konnte die Skulptur des Hermes restauriert und aus ihrer Emigration in Farge an ihren Bestimmungsort zurückgebracht werden. Neben zahlreichen Rissen in der Kupferhaut der Hohl-Galvanoplastik bedrohten vor allem Korrosionsschäden an den Stahlankern des Innenskeletts die Standsicherheit der Figur. Auf den



Die Skulptur des Hermes im Garten des Anwesens von Andreas Wilhelm Cramer



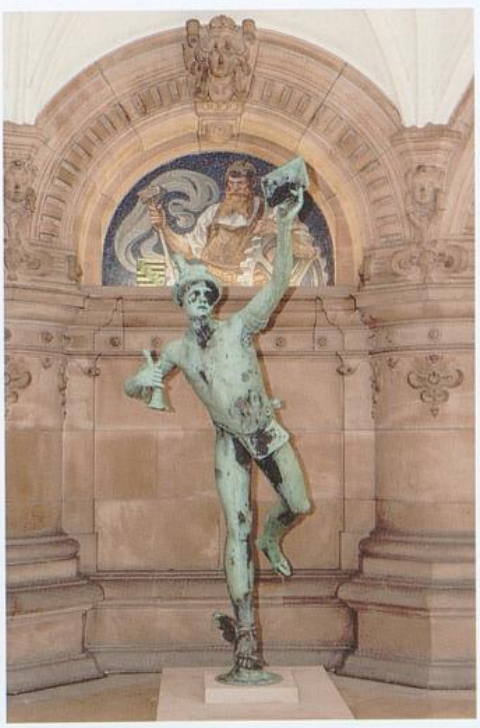
Ankerstab im Standbein des Hermes vor und nach der Restaurierung

Anwesen des ehemaligen Präsidenten Andreas Wilhelm Cramer, das den Amerikanern nach dem Krieg als Offiziersclub diente, hatte sich die Skulptur zudem einige Schüsse eingefangen. Manche der Patronen kratzten nur an der Oberfläche, andere durchbrachen das Kupfer und wurden während der Restaurierung aus dem Inneren der Figur geborgen. Der Gefährtin des Hermes, der Spinnerin, wurde ein noch beklagenswerteres Schicksal zuteil: Nach seinen eigenen Schilderungen hat Cramer die Statue in den 50er-Jahren einschmelzen lassen – um den Metalldieben zuvorzukommen.

Mit dem Ziel einer sicheren Wiederaufstellung des Hermes im Innenraum bei größtmöglichem Substanzerhalt konzentrierten sich die Restaurierungsarbeiten hauptsächlich auf den Stahlanker und die stabilisierende Eisenarmierung, die entrostet, gereinigt und mit einer Rostschutzgrundierung auf Leinölbasis eingelassen wurde. An der Kupferhaut wurden die Risse geschlossen, unsachgemäße Notreparaturen aus jüngerer Zeit entfernt und die neuen Schweiß- und Lötstellen patiniert. Die Einschusslöcher



Die Skulptur der Spinnerin



Die Skulptur des Hermes nach der Restaurierung im Foyer der Baumwollbörse

und Schwärzungen auf der Außenhaut – natürliche Verfärbungen auf der ursprünglichen, künstlich aufgebrachten Patina – sollten dabei als historische Spuren und Zeugnisse der Geschichte erhalten bleiben.

Auf einem eigens für diesen Anlass erstellten Sockel aus Obernkirchener Sandstein wurde die Galvanoplastik am 18. Juni 2015 im Foyer der Baumwollbörse aufgestellt. Sowohl bei der Konstruktion des Sockels als auch bei dem Maßnahmenkonzept berücksichtigten die Restauratoren einen künftigen Ortswechsel. Wenn die Baumwollbörse ihre Pläne verwirklicht und die Aufstockung in Angriff nimmt, kann auch der Hermes an seinen angestammten Platz hoch über dem Marktplatz zurückkehren. Um ihn vor schädlichen Witterungseinflüssen zu schützen, muss ihm aber auch dann ein trockener, wenngleich gebührender Aufstellungsort im Innenraum zugewiesen werden.

Literaturauswahl

Baumwollbörse für Bremen, Leipzig 1899 (= Deutsche Konkurrenzen, hg. v. A. Neumeister und Ernst Häberle, Bd. 9, 1898/99, Heft 5).

Bremer Baumwollbörse (Hg.), Bremer Baumwollbörse. Jahresbericht über das 100. Geschäftsjahr für die 98. ordentliche Generalversammlung am 8. Juni 1972, Bremen 1972.

Der Baumwollhandel und die Bremer Baumwollbörse, in: Julius Eckstein (Hg.), Historisch-biographische Blätter. Der Staat Bremen, Berlin o.J. [1906 – 1911], S. 313–33(.

A. (Andreas) W. (Wilhelm) Cramer, Bremer Baumwollbörse 1872–1922. Eine Festgabe der Bremer Baumwollbörse an ihre Mitglieder, Bremen 1922.

Andreas Wilhelm Cramer, Wie ich es sah, Bremen 1933.

J. (Julius) Hirschwald, Untersuchungen über die Verwitterung des Baugesteins an der Bremer Baumwollbörse, in: Bautechnische Gesteinsuntersuchungen. Mitteilungen aus dem Mineralogisch-Geologischen Institut der Technischen Hochschule Berlin, 3 (1912), 1, S. 16–29.

Karl-Heinz Schildknecht, Bremer Baumwollbörse. Bremen und Baumwolle im Wandel der Zeiten, hg. v. d. Bremer Baumwollbörse, Bremen 1999.

Hermann Schwarmann, Bremer Baumwollbörse, in: Hartmut Roder (Hg.), Bremen. Handelsstadt am Fluß, Bremen 1995, S. 145–148.

Hermann Schwarmann und Jan B. Wellmann, Eine Baumwollepoche. 125 Jahre Bremer Baumwollbörse, hg. v. d. Bremer Baumwollbörse, Bremen 1997.

W. Sunkel, Geschäftshaus der Bremer Baumwollbörse, in: Bremen und seine Bauten, bearb. u. hg. v. Architekten- u. Ingenieurverein Bremen 1900, S. 285-288.

Achim Todenhöfer

Die Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld

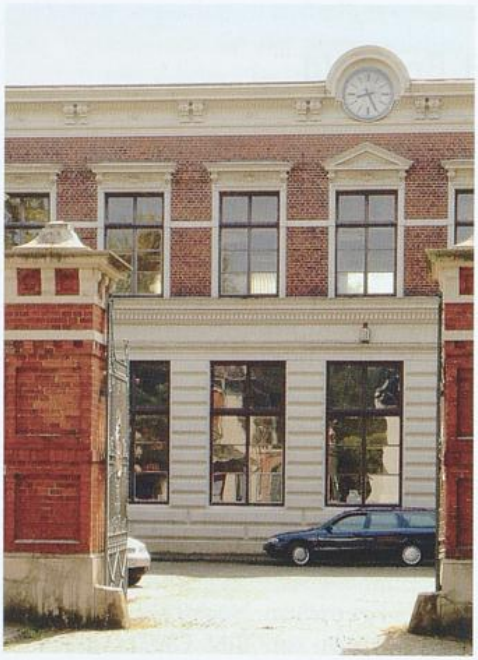
Bremen ist reich an Zeugen jüngerer industrieller Kultur. Der zügige Aufbau nach den verheerenden Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges stellte einen Großteil der Wirtschaftsbetriebe wieder her. Zeugen älterer Produktionsstätten sind hingegen rar und in der Regel stark überformt worden. Ein seltenes gut erhaltenes Beispiel der frühen Bremer Industriegeschichte stellt die Silbermanufaktur Koch & Bergfeld im Kirchweg in der Neustadt dar, wo sich nach Eigentümerwechsel und Abspaltung noch heute der Firmensitz der Besteckssparte der Traditionsmarke befindet.

Firmengeschichte

Im Rückblick zählt die Silbermanufaktur Koch & Bergfeld zusammen mit der Firma Peter Bruckmann & Söhne in Heilbronn und dem direkten Bremer Konkurrenten Wilkens & Söhne zu den Begründern der mittelständischen Silberwarenindustrie in Deutschland. Die einst handwerklich ausgerichteten Familienbetriebe hatten zwischen 1860 und 1875 begonnen, Massenproduktionen in neu erbauten Fabrikanlagen zu errichten. Noch 1930 waren sie die bedeutendsten von fünf Großbetrieben in



Bremen, Koch & Bergfeld, Eingang zur Silberwarenfabrik am Kirchweg



Koch & Bergfeld, Blick durch die Hauptzufahrt auf den Verwaltungsflügel

Deutschland, in denen sowohl Korpuswaren (Tafelgeräte) als auch Bestecke und Kleinwaren aus Silber hergestellt wurden, obwohl dieser Industriezweig in Deutschland schon bis 1900 mit 160 Unternehmen einen bedeutenden Aufschwung verzeichnet hatte.

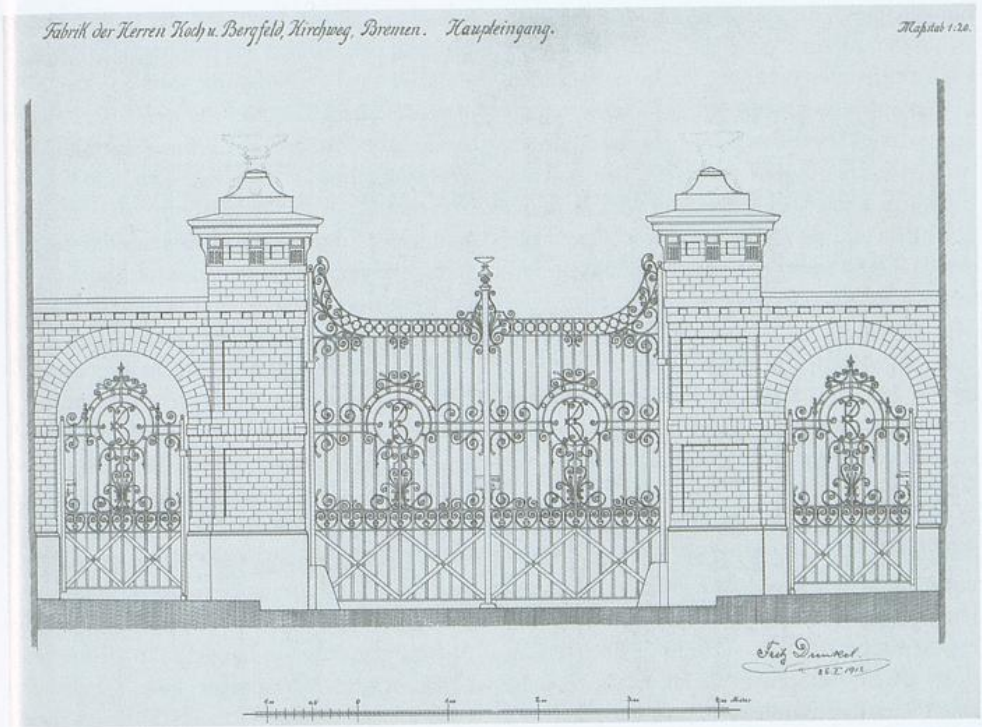
Die Gründung der Firma Koch & Bergfeld reicht zurück in das Jahr 1834, als der damals noch junge Goldschmiedemeister Gottfried Koch, der bereits fünf Jahre ein kleines Goldschmiedegeschäft in der Knochenhauerstraße Nr. 12 betrieb, Ludwig Bergfeld als Gesellen in seine Werkstatt aufnahm und ihn kurz darauf zum Teilhaber machte. In einer in Bremen noch vom Zunftwesen bestimmten Zeit expandierte die Firma schnell, erwarb 1836 ein altes, um 1670 errichtetes Patrizierhaus in der Obernstraße Nr. 49 (später Nr. 32) und richtete dort ein Ladengeschäft und eine kleine Werkstatt ein. Beide Familien nutzten das Haus auch als Wohnhaus. Die Söhne Kochs, Ludwig und Georg, sowie zwei Söhne Bergfelds, Gottfried und Georg, wurden als Lehrlinge in den eigenen Werkstätten ausgebildet.

Im Jahr 1859 – die Silberwarenfabrikation begann sich in Deutschland zu etablieren und die Zunftordnung stand bereits vor der Auflösung – verlegte man den Firmensitz in ein größeres Gebäude in der Bremer Vorstadt, Auf den Häfen Nr. 51. Das Haus in der Obernstraße blieb dem Unternehmen jedoch erhalten; dort befand sich bis zum Zweiten Weltkrieg das Juweliergeschäft der Firma. Koch & Bergfeld baute die Fabrikation Auf den Häfen rasch aus und konnte in kürzester Zeit mit dem großen Bremer Konkurrenten, Wilkens & Söhne, hinsichtlich der Produktionskapazitäten gleichziehen. 1865 übertrugen die beiden Gründer die Firma auf die vier Söhne.

Die Fabrik am Kirchweg

Die erste Weltausstellung im deutschsprachigen Raum, 1873 in Wien, an der Koch & Bergfeld teilnahmen, scheint die Pläne für den Neubau einer Fabrik und die damit verbundene Vergrößerung der Produktion gefördert zu haben, denn ein Teil der neuen Ausstattung wurde in Wien geordert. 1874 wurde ein großes Gelände auf dem Neuenlander Feld der Bremer Neustadt, inmitten des Ackerlandes, erworben. Es handelte sich um ein gut drei Hektar großes Areal, das sich nach der Rückverlegung der Zollgrenze 1875 innerhalb der Grenzen des Zollvereins befand – eine wichtige Voraussetzung für den ungehinderten Vertrieb industriell erzeugter Waren.

Koch & Bergfeld beschäftigte bereits 1873 in der Werkstatt Auf den Häfen 132 Arbeiter und verfügte über eine Dampfmaschine, nun wurde nach nur einjähriger Bauzeit im Jahre 1874/75 das neue Fabrikations- und Verwaltungsgebäude (7200 Quadratmeter) mit einer Belegschaft von ca. 100 Mitarbeitern bezogen. In den folgenden vierzig Jahren setzte bei Koch & Bergfeld eine starke Expansion ein: Schnell besaß man am neuen Standort mehrere Dampfmaschinen, die über die Transmission



Fritz Dunkel, Entwurf zum Haupteingangstor, 1912

Dampfhämmer, Dampfpressen und Prägewerke, um 1900 auch Dynamos für die Elektrifizierung der Fabrik, betrieben. Die Belegschaft wuchs von 400 Mitarbeitern im Jahr 1890 auf 600 an der Wende zum 20. Jahrhundert. Im Jahr 1901 übernahmen Gottfried und Heinrich Koch mit Gottfried Bergfeld gemeinschaftlich die Geschäftsführung in der dritten Generation und erweiterten die Produktion abermals, sodass die Zahl der Beschäftigten bis 1914 ihren Höchststand von 800 erreichte.

Die Produktion in der Fabrik von Koch & Bergfeld am Kirchweg war in sich geschlossen und unabhängig von Zulieferbetrieben oder externen Dienstleistern. Die Energie wurde vor Ort mit Dampfmaschinen erzeugt, und auch der Rohstoff, das Silber, wurde anfangs noch in der eigenen Schmelzerei aufbereitet, um unterschiedliche Feingehalt-Legierungen für die Verarbeitung zu erhalten. In einem eigenen Blechwalzwerk wurden dann Silberbleche unterschiedlicher Stärke für die Besteck- oder Gefäßfabrikation hergestellt.

Für die maschinelle Besteckfabrikation wurde das Silberblech nun ungefähr im Umriss des Löffels oder der Gabel ausgestanzt, anschließend das anfangs gleichmäßig starke Silberblech durch Langziehen, Breitwalzen und Quetschen mit Spezialmaschinen in die gewünschte Form gebracht; dann folgte ein Vorprägen der rohen Hauptform und endlich ein Zurechtschneiden für die letzte Fertigprägung. Zwischendurch musste das durch die Bearbeitung hart und spröde werdende Silber jedes Mal durch Ausglühen in Glühöfen wieder schmiegsam für die weitere Behandlung gemacht werden, sodass beispielsweise ein etwa sechs- bis achtmaliges Ausglühen zur Fertigstellung eines Löffels nötig war.

Seine fertige Form erhielt das Werkstück dann in einer der Pressen, die von der Transmission über ein Spindelrad betrieben wurde.

Entscheidend für die Qualität der Pressung waren die stählernen Prägestempel, deren eine Hälfte in den feststehenden Amboss, die andere in den auf- und absteigenden Hammer eingesetzt wurde. Diese Prägestempel oder Matrizen wurden auf der Grundlage eines künstlerischen Entwurfs, nach Vorbereitung des Stahls in der Schmiede und durch die Stempelschlosser, von den Stahlgraveuren mit aller Genauigkeit, teilweise über einen Zeitraum von Wochen oder Monaten, ausgeführt; anschließend wurde der Stahl der Matrize in einem aufwendigen Verfahren gehärtet. Nach der Prägung entfernte man dann die Prägeränder, bevor der fertige Gegenstand in der Poliererei seinen letzten Schliff bekam.

Dieses Verfahren zur Besteckherstellung wird bei Koch & Bergfeld noch heute nahezu unverändert angewandt. Lediglich auf die eigene Herstellung von Energie und Silberblech hat man zwischenzeitlich verzichtet. Es muss jedoch als ein besonderer Glücksfall angesehen werden, dass sich in der Fabrik am Kirchweg alle Stationen einer Besteckproduktion an der Wende zum 20. Jahrhundert erhalten haben.

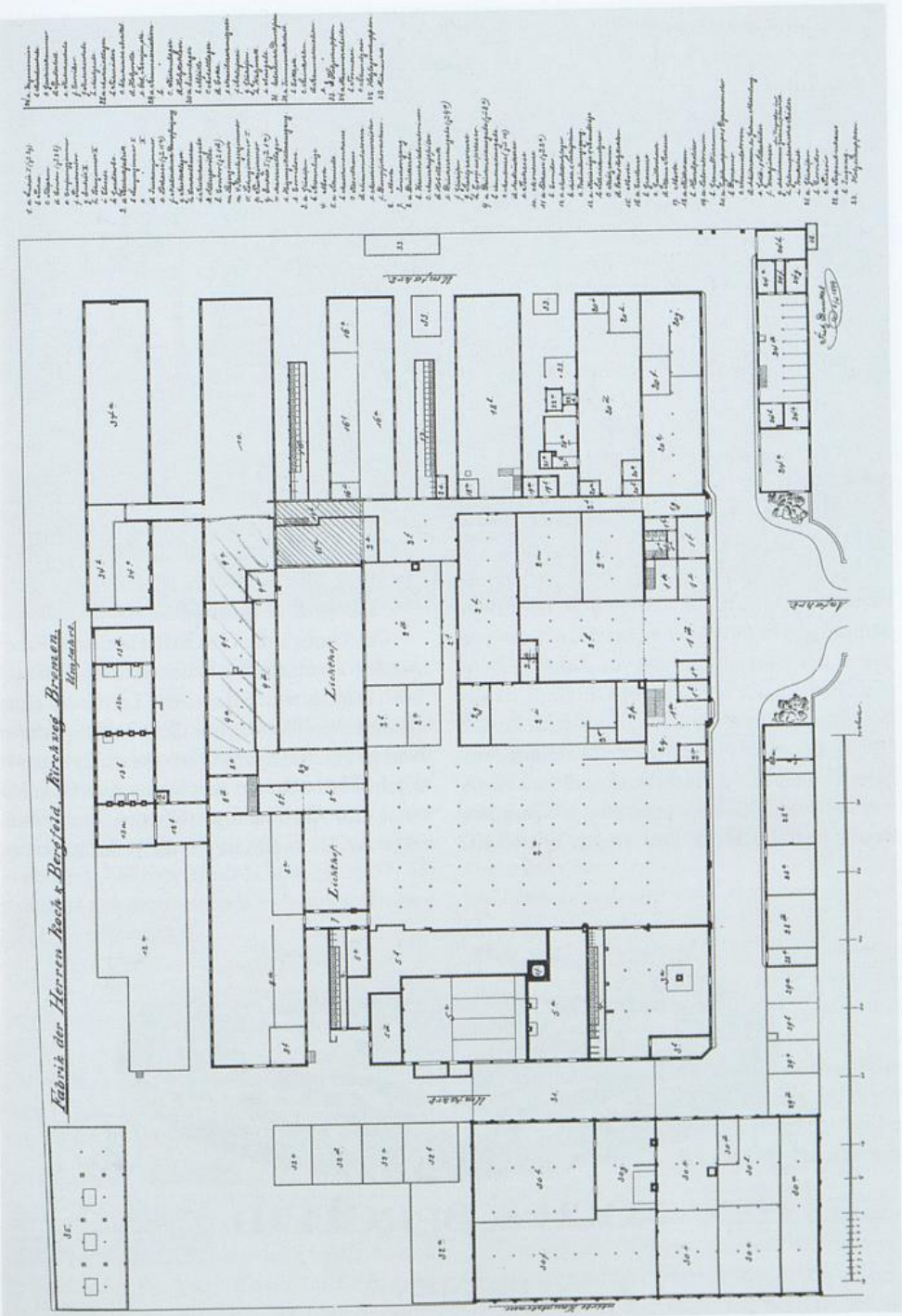
Berühmte Künstler haben in den 182 Jahren des Bestehens der Firma für Koch & Bergfeld Entwürfe geliefert, darunter Henry van de Velde (1865–1957) und Bernhard Hoetger (1874–1949) sowie aus Bremen Rudolf Alexander Schröder (1878–1962) und Wilhelm Wagenknecht (1900–1990). Aber auch die in der Firma tätigen Gestalter wie Horst Heerens haben über die Jahre die Produktpalette von Koch & Bergfeld geprägt.

Baugeschichte

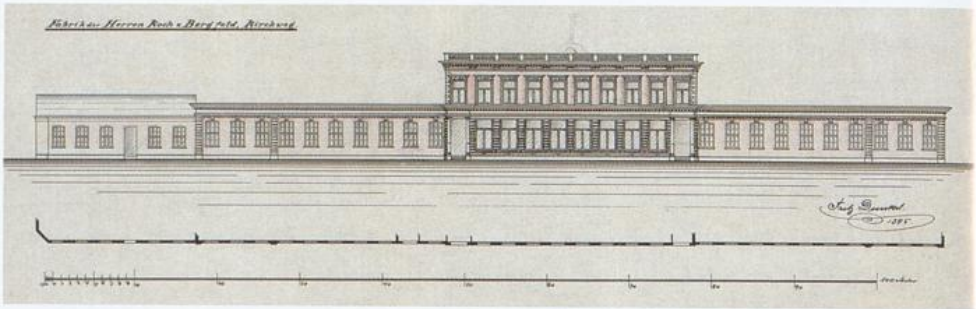
Die Silberwarenfabrik von Koch & Bergfeld am Kirchweg wurde von 1874 bis 1875 erbaut. Vermutlich hatte der Architekt Henrich Bredehorst die Pläne für deren Errichtung geliefert, denn erste große Erweiterungsbauten 1877 (Stallgebäude) und 1878 (dreischiffige Sheddach-Halle) nach seinen Entwürfen sind in der Bauakte dokumentiert. War die Fabrik in den ersten Jahren ihrem funktionalen Zweck entsprechend gestaltet, begann seit 1882 der repräsentative Ausbau der Zufahrt am Kirchweg: Bredehorst entwarf zwei Portalhäuser und ein kunstvoll geschmiedetes Torgitter mit den eingelassenen Anfangsbuchstaben der Firma (»K« und »B«). Das links- bzw. stadtseitige Gebäude war ein Pförtnerhaus, das rechtsseitige die Zeichenschule der Fabrik. Bredehorst gestaltete die Torhäuser im Stil der Neorenaissance französischer Ausprägung, Zierformen, die dem damaligen vornehmen Zeitgeschmack entsprachen.

Henrich Bredehorst, der in Bremen vornehmlich als Bauunternehmer tätig war, hatte in den 1870er-Jahren einen gewissen Bekanntheitsgrad erreicht, weil er 1874–1876 den schlichten Neubau der Wohlfahrtseinrichtung »Haus Seefahrt« in der Lützower Straße entworfen hatte, nachdem der barocke Altbau dem Durchbruch der Kaiserstraße zum Opfer gefallen war.

Seit 1889 war der Architekt Fritz Dunkel im Auftrag von Koch & Bergfeld tätig. Er entwarf zunächst das Vorratslager links (stadtseitig) vom Eingang, das schon im Entwurf für einen Industriebau ungewohnt aufwendig dargestellt ist und architektonische Ansprüche des Bauherrn vermuten lässt. 1892 nahm man die Neugestaltung der Fabrikfront in Angriff, ein insgesamt nur 10 Meter tiefer Vor- oder Erweiterungsbau entlang des Kirchwegs, der jedoch 1889 zunächst nur für die acht Achsen des eingeschossigen Flügels links gegenüber dem neuen Magazin ausgeführt wurde. 1895 wurde der Rest der etwa 100 Meter langen Frontfassade abgeschlossen. Ein Jahr später erbaute man dann das Remisengebäude rechts von der Einfahrt, ebenfalls nach Entwurf von Dunkel. Die Fabrikanlage erhielt also innerhalb von sieben Jahren durch den Architekten Fritz Dunkel ein vollständig neues »Gesicht«. Dunkel führte die Fassaden wie sein Vorgänger Bredehorst im Stil der Neorenaissance aus, offensichtlich im Bemühen um die Einheitlichkeit der gesamten Anlage, es fehlten jedoch nun die französischen Anklänge. Das kraftvolle, reich profilierte Gesims, das im Verwaltungstrakt die Geschosse trennt und an den Seitenflügeln die Traufe bildet, erzeugt einen entschieden lagernden



Fritz Dunkel, Übersichtsplan des Fabrikgeländes, 1899



Fritz Dunkel, Entwurf für die repräsentative Erneuerung der Fassade zum Kirchweg, 1895. Die später ausgeführte Betonung der Fassadenmitte durch eine Uhr ist bereits skizziert

Gesamtcharakter; beinahe entsteht der Eindruck einer Prachtfassade, obwohl nur die mittleren 11 der insgesamt 31 Achsen zweigeschossig ausgeführt sind. Überhaupt erzeugt die Architektur mit ihrer vornehmen Durchbildung ein großbürgerliches Ambiente. Fritz Dunkel war in Bremen zu dieser Zeit bevorzugt im Privatwohnungsbau tätig und entwarf auch das von einem der Geschäftsführer von Koch & Bergfeld, Heinrich Koch, bewohnte Haus in der Besselstraße 91 an der Ecke zur Bismarckstraße (1893), das in der Fassadendurchbildung deutliche Ähnlichkeiten zur Fabrikfassade am Kirchweg aufweist. Dunkel war um die Jahrhundertwende in Bremen etabliert, sodass er zwei der bedeutendsten Geschäftshäuser seiner Zeit, die Hauptverwaltung des Norddeutschen Lloyd (1901–1910) und die Reisbörse an der Langenstraße (1904–1905) nach Entwurf des führenden Architekten Bremens, Johann Georg Poppe, ausführte. Dunkel blieb noch nachweislich bis 1931 für Koch & Bergfeld tätig.

Der Umbau der Geschäftsräume der Fabrik stammt vermutlich aus den Jahren 1905 und 1907. Damals wurde das ehem. Lohnbüro räumlich mit dem Flur des um diese Zeit zugesetzten zweiten Haupteingangs verbunden. Es entstand durch die Umbauten eine kleine, jedoch in Material und Ausführung sehr vornehme Raumfolge aus Büro (Eiche dunkel), der rückseitig



Koch & Bergfeld, Vogelperspektive, Briefkopf der Firma von ca. 1910



Ehemaliges Kontor der Silberwarenfabrik

anschließenden sog. Bibliothek (Mahagoni) und einem wegen der schmalen Raumdimension des ehemaligen Flurs an eine Luxuskabine erinnernden Kabinett. In den Bauakten nachgewiesen ist 1905 eine Tätigkeit der Architekten Franzius & Deetjen (Büro Schüsselkorb 32/33) und 1907 der Architekten Wietschke & Niehaus (Obernstraße 41/43).

Denkmalschutz

Die nach einem einheitlichen Konzept entstandenen Neu- und Erweiterungsbauten am Kirchweg der Jahre 1889 bis 1895 prägen das Erscheinungsbild der Fabrik von Koch & Bergfeld bis heute. Diese nicht primär funktional gestaltete, sondern vor allem aus Gründen der Repräsentation angelegte Gebäudegruppe besitzt sowohl in der Art der Disposition der Bauteile zueinander (Hofbildung) als auch der Durchbildung der Fassaden im Detail einen hohen künstlerischen Wert.

Für das späte 19. Jahrhundert war es durchaus charakteristisch, dass vereinheitlichende Zier- und Gliederungssysteme des Historismus auch auf die Fabrikarchitektur angewandt wurden. Zu Recht hatte man schon 1980 in einem ersten Gutachten zum Denkmalschutz darauf verwiesen, dass es sich bei der Fabrik von Koch & Bergfeld um ein herausragendes Beispiel dieser Art handelt, das darin durchaus vergleichbar ist mit der aus den Jahren 1898–1904 stammenden Schachtanlage II/IV der Zeche Zollern in Dortmund-Bövinghausen (Slotta 1980). Seit 1980 stehen daher die wichtigsten Gebäudeteile unter Schutz. Dazu gehören die Toranlage mit den begleitenden Pavillons, die Remisen beiderseits der Toranlagen und die Front der Fabrikanlage in einer Breite von 31 Achsen.

2012 wurde der Denkmalschutz ausgedehnt auf die gesamte Silberwarenfabrik mit der zweigeschossigen Hauptverwaltung zum Kirchweg (im Plan Nr. 1), die rückwärtig und seitlich anschließenden Produktions-, Verwaltungs- und Lagerräume (im Plan Nr. 2) sowie den inner-

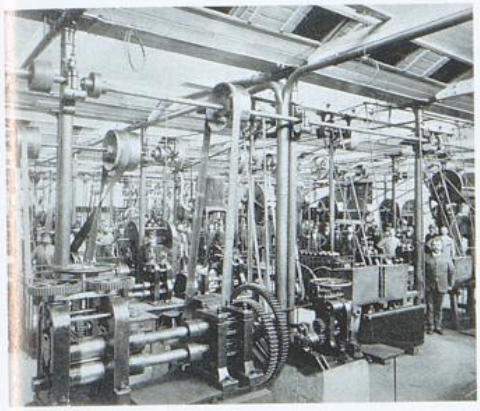


Heizungsverkleidung im Kontor, vermutlich nach Entwurf von Carl Eeg

halb der Fabrik in sich abgeschlossenen Raum der Poliererei; außerdem auf die westlich anschließenden Räume, in denen sich ehemals das Kessel- und Maschinenhaus, die Schmiede und die Glühöfen befanden (im Plan Nrn. 3 und 5), sowie auf die östlich anschließenden Hallen der Handpolierer und der Galvanischen Abteilung (im Plan Nrn. 18 und 20), die zuletzt von den Korpuswerkstätten der frühen Nachkriegszeit der Firma genutzt wurden. Zum Schutzgut gehören ferner sechs Besteckpressen, sogenannte Friktions-Spindelpressen, der frühen Nachkriegszeit aus den Maschinenfabriken der Weingarten A.G. und der Schuler A.G. aus Baden-Württemberg.

Weitere Entwicklung und denkmalpflegerische Maßnahmen

Die Firma durchlief bereits seit dem Ersten Weltkrieg in mehreren Phasen größere Schrumpfungsprozesse. Die Mitarbeiterzahlen gingen von 450 Beschäftigten im Jahr 1925 auf 175 am Ende der Weimarer Republik zurück. Die Familie Bergfeld schied 1934 aus der Geschäftsführung aus. Erst in den Wirtschaftswunderjahren nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Beschäftigung nach einem mühsamen Neuanfang wieder auf 250 Mitarbeiter. Es wurde wieder in die Produktion investiert, was sich in dem unter Schutz gestellten Maschinenpark zeigt. Doch entwickelten sich die Zeiten für Manufakturen nicht rosig, die Nachfrage nach Qualität und Luxusgütern, insbesondere im Silberbesteckmarkt, ist seitdem massiv zurückgegangen. 1989 wurde die Firma von der Familie Koch an Villeroy & Boch veräußert, welche 1994 wiederum die Korpuswerkstatt verkaufte, die seitdem von der Bestecksparte getrennt ist und eigenständig produziert. Die Entwicklungen führten am alten Standort am Kirchweg zur Aufgabe von Firmengebäuden und zu Umnutzungen von Teilen des Firmengeländes. Derzeit sind in der verbliebenen Firma 27 Mitarbeiter beschäftigt, davon 15 in der Produktion, ein Bruchteil der einst mehrere Hundert Mitarbeiter zählenden Belegschaft. Die Besteckherstellung ist zudem seit vielen Jahren zu Wilkens & Söhne ausgelagert. Es ist der Traditionsmarke Koch & Bergfeld jedoch gelungen, die Zeiten als einziger deutscher Silberwarenhersteller, der noch in 95-prozentigem Silber (Sterlingsilber) produziert, zu überleben. 1997 erwarb der einstige Werkstattleiter Hartmut Soostmeyer von Villeroy & Boch die Bestecksparte. 2004 hatte man sich das Ziel gesetzt, die komplett vorhandenen originalen Produktionsanlagen am traditionellen Standort sowohl der Besteck- als auch der Korpussparte wiederzubeleben. 2006 erfolgte nach dem frühen Tod des damaligen Firmeneigners der Verkauf der Besteckfirma an die neuen Gesellschafter Klaus Neubauer und Wigmar Bressel. 2007 folgte schließlich der Verkauf des Grundstücks an eine



Blick in die Produktionshalle mit der bis zur Elektrifizierung betriebenen Transmission, Fotografie von Louis Koch, 1890

Gesellschaftergruppe, zu der auch die beiden zuletzt genannten Geschäftsführer gehören. Jedoch traf 2007 ein massiver Rückgang im Silberbesteckmarkt die Firma unerwartet.

Nach mehreren Jahren der Recherchen und inhaltlichen Abwägungen wurde schließlich 2011 ein Konzept der langfristigen Entwicklung erstellt, welches die Produktionsanlagen als »Gläserne Manufaktur« innerhalb eines Manufakturzentrums sieht. Der Name des Masterplans »Quartier 925« bezieht sich auf den internationalen Silberstandard »Sterlingsilber« (925 Teile Silber auf 75 Teile Kupfer) und symbolisiert die enge Verbundenheit zwischen dem Stadtteil und der Firma, »[...] um die Silberwarenmanufaktur im Bewusstsein zu halten aber gleichzeitig weiteren Nutzern – insbesondere Markenunternehmen – die Ansiedelung unter einem ›neutralem‹ Namen zu erleichtern« (Koch & Bergfeld GmbH, Projektbeschreibung 2011). Parallel wurde dazu auf Initiative der Geschäftsleitung ein Interessenverband Deutsche Manufakturen e.V. mit Sitz in Bremen gegründet, um für die krisengeschüttelten Manufakturen neue Geschäftsstrategien zu diskutieren und zu erschließen. Die Medien und Wirtschaftsverbände reagierten positiv. Die öffentliche Hand stellte Mittel zur Unterstützung baulicher Maßnahmen zur Verfügung. So wurden Fördergelder der Stadtsanierung bereitgestellt, mit deren Hilfe man baufälligen Altbaubestand abzubrechen begann, um die neu gewonnenen



Besteckpressen (Spindelschlagpressen) der Maschinenfabrik Schuler (geliefert 1957) und Weingarten (hinten, geliefert 1949 und 1952)



Schautafel in der Werkstatt mit verschiedenen Arbeitsschritten der Gabelherstellung

Flächen für Investoren attraktiv zu machen bzw. neu beplanen zu können. Dazu gehörten das alte Walzwerk, in dem einst von Zulieferern autark Silberblech in den benötigten Stärken produziert wurde, sowie einige Häuser für Arbeiter am Kirchweg.

Auch das Landesamt für Denkmalpflege, welches durch die Unterschutzstellung größerer Teile der Anlage ein großes Interesse an deren Nutzung und Erhaltung hat, beteiligte sich durch die Betreuung des Vorhabens und Unterstützung eines Fördermittelantrages beim Beauftragen der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM) an wichtigen baulichen Erhaltungsmaßnahmen. Wichtigste Schwerpunkte waren und sind der denkmalgerechte Nachbau und Ersatz von 38 Fenstern der Hauptfassade, die Sanierung von Fassaden, Dächern und Kellern der verschiedenen Gebäude und die Pflege und Neugestaltung der Außenanlagen. Als erstes Objekt für Mietinteressenten und Denkmalschutz wurde in den Jahren 2008 bis 2009 das rechte Torhaus durch Bremer Firmen saniert und vermietet. Eine Besonderheit ist, dass für dieses Bürogebäude Lampen nach einem Entwurf von Henry van de Velde, der viele Jahre für Koch & Bergfeld tätig war, von der Glasmanufaktur Harzkristall in Derenburg (Sachsen-Anhalt) nachgefertigt werden konnten. Die letzten Arbeiten wurden 2014 durchgeführt.

Eine nachhaltige Entwicklung und Nutzung steht allerdings noch aus. Von den vor fünf Jahren noch anvisierten ca. 20 Manufakturen des Manufakturenzentrums hat sich bislang nur ein Bruchteil angesiedelt. Aus der langjährigen Geschichte vieler Manufakturen ist allerdings zu erfahren, dass sich Neuanfänge nach schweren Krisen über viele Jahre hinziehen können und dass meist nur die rar gewordenen familiengeführten Betriebe die dafür notwendige Geduld und Leidenschaft aufbringen. Es ist für die Traditionsmarke Koch & Bergfeld und das industriegeschichtliche Kulturdenkmal am Kirchweg weiterhin eine gemeinsame Entwicklung wünschenswert. Mögen die heutige Geschäftsleitung und Gesellschafter dieses Ziel nicht aus den Augen verlieren bzw. tatkräftig verfolgen, so wie es über ein Jahrhundert zuvor die Familien Koch & Bergfeld getan haben.

Quellen und Literatur

Lena Fellmann, 200 Jahre Wilkens Bremer Silberwaren. Zur Geschichte eines bremischen Familienunternehmens, in: Bremisches Jahrbuch 89 (2010), S. 167–229.

Wilhelm Hornbostel u. a., Handwerk und Maschinenkraft. Die Silbermanufaktur Koch & Bergfeld in Bremen. Museum für Kunst und Gewerbe Hamburg, Hamburg 1999.

Alfred Löhr, Bremer Silber. Von den Anfängen bis zum Jugendstil. Handbuch und Katalog zur Sonderausstellung vom 6. Dezember 1981 bis 18. April 1982 im Bremer Landesmuseum (Focke-Museum).

Reinhard W. Sänger, Das deutsche Silberbesteck. Biedermeier, Historismus, Jugendstil (1805–1918), Stuttgart 1991.

Karl Schaefer, Koch und Bergfeld, Bremen, in: Julius Eckstein (Hg.), Historisch-biographische Blätter. Der Staat Bremen, Berlin o. J. (1906–1911), S. 803–814.

Carl W. Schümann (Hg.), Silber aus Bremen. 150 Jahre Tafelbesteck von Koch & Bergfeld zu Bremen, Köln 1990 (1. Aufl. 1979).

Rainer Slotta, Gutachten zum Denkmalwert Kirchweg 190/200, 1980, Mskr. im Landesamt für Denkmalpflege Bremen, Objektakte.

Rolf Kirsch

Der Bremer Hauptbahnhof im Kontext der Großstadtbahnhöfe des Historismus

Ohne Übertreibung kann man sagen: Der 1886–1889 von Hubert Stier (1838–1907) entworfene Hauptbahnhof ist das populärste Großbauwerk des Historismus in Bremen. Von den anderen Vertretern der Gattung können ihm allenfalls noch die im Volksmund liebevoll »Umgedrehte Kommode« titulierte Wasserkunst auf dem Werder und – mit einigem Abstand – das Gerichtsgebäude und die alte Hauptpost an der Domsheide diesen Rang streitig machen. Wie beliebt der Hauptbahnhof ist, zeigt sich aktuell deutlich in der intensiven Architekturdebatte um die beiden Dudler-Blöcke auf dem sogenannten Investorengrundstück am Bahnhofsplatz. Die Kritik entzündet sich dabei zwar auch an Größe und Gestaltung der beiden minimalistischen Neubauten, jedoch primär an der befürchteten städtebaulich nachteiligen Veränderung zulasten des Bahnhofs durch die Realisierung des Bauprojekts. Immer wieder wird beklagt, dass der Hauptbahnhof seiner platzbeherrschenden Fernwirkung verlustig gehen würde, dass seine Schönheit zukünftig nicht mehr uneingeschränkt genossen werden könne. Hierbei wird allerdings gern übersehen, dass die freie Sichtbarkeit der vollständigen Front des Bahnhofs vom Breitenweg her keine historische Gegebenheit ist. Der Bahnhofsplatz war vielmehr durch den Bau der Öffentlichen Badeanstalt vom Breitenweg abgetrennt; uneingeschränkte Fernwirkung entwickelte damals lediglich die Bogenfront des mittigen Vestibül-Vorbaus, die städtebaulich auf die Achse der Bahnhofsstraße ausgerichtet war; ein Zusammenhang, der jedoch heute durch die Hochstraße am Breitenweg massiv gestört wird.

Wie auch immer: Die emotionale Zustimmung, die der Bahnhofsbau auslöst, kommt nicht von ungefähr. Denn der Bremer Hauptbahnhof, dessen 125-jähriges Jubiläum 2014 von der Deutschen Bahn mit berechtigtem Stolz und angemessenem Pomp gefeiert wurde, zählt nicht nur sowohl von seinen Dimensionen wie auch von seinem Passagieraufkommen her zu den größten deutschen Fernbahnhöfen, sondern er ist auch einer der gelungensten und schönsten Großstadtbahnhöfe des Historismus hierzulande. Und er ist zudem einer der am



Bremen, Hauptbahnhof, Gesamtansicht, 2015

besten erhaltenen: Ähnlich gut überliefert sind sonst nur noch die Hauptbahnhöfe in Hamburg und in Frankfurt a. M. Diesen dreien ist zu eigen, dass nicht nur jeweils die Empfangsgebäude den Zweiten Weltkrieg und die Wiederaufbau- und Umbaumaßnahmen der Nachkriegszeit vergleichsweise gut überstanden haben, sondern auch die alten Bahnsteighallen (Perronhallen). Der Frankfurter Hauptbahnhof ist passabel erhalten, er erlitt relativ wenige Kriegseinbußen, seine Hallen wurden unter Mitwirkung der Denkmalpflege komplett durchrepariert; er wurde moderat modernisiert. Der Hamburger Hauptbahnhof wurde nach starken Kriegszerstörungen unter Wiederherstellung der alten Form wiederaufgebaut, auch sein Zustand kann heute als passabel erhalten gelten. Generell ist hervorzuheben, dass der Bremer Hauptbahnhof einer der ganz wenigen Großbahnhöfe Deutschlands ist, die den Bombenkrieg weitgehend unversehrt überstanden haben; in dieser Hinsicht unterscheidet er sich vom Hamburger Pendant. Allerdings verlor auch der Bremer Hauptbahnhof im Laufe der Zeit durch diverse Umbauten und Modernisierungen im Inneren viel von seiner ursprünglichen Ausstattung.

Unter den Entwürfen des im Bahnhofsbau routinierten Architekten Hubert Stier ist der Bremer Hauptbahnhof das am besten erhaltene Beispiel und neben dem Hauptbahnhof in Hannover auch das bedeutendste. Der Bahnhof in Hannover hat zwar sehr hohen bahnhofsentwicklungsgeschichtlichen Rang und war in mehrerlei Hinsicht Vorbild für Bremen. Die historischen Perronhallen in Hannover wurden jedoch durch Kriegseinwirkung zerstört und nicht wieder aufgebaut; das Empfangsgebäude brannte bis auf die Umfassungsmauern aus und musste komplett repariert werden. Modernisierungsmaßnahmen der Nachkriegszeit wie der Anschluss der unterirdischen Passage »Passerelle« 1970–1976 sowie die gläsernen Vorbauten vor den Seitenflügeln und die unförmigen neuen Dachaufbauten, unter dem Vorzeichen der Kampagne »Bahn 21« fertiggestellt anlässlich der Expo 2000 in Hannover, kamen hinzu.

Stiers neugotisch gestalteter Hildesheimer Bahnhof (1880–1884) wurde 1959 abgerissen.



Bremen, Blick durch die Bahnhofstraße zum Hauptbahnhof. Ansichtskarte, 1908



Hundertwasser-Bahnhof Uelzen, 2009

Sein denkmalgeschützter Bahnhof Uelzen (1886–1888) wurde durch Umbau nach Ideen von Friedensreich Hundertwasser in denkmalpflegerisch fragwürdiger Manier, wenn auch unter dem Beifall des Publikums, um das Jahr 2000 als externes Expo-Projekt erheblich verändert. Der Umbau erscheint fast anachronistisch in der wenig respektvoll wirkenden Haltung gegenüber dem historistischen Bauwerk, das zum Bestandteil einer – allerdings formal reizvollen – Collage degradiert wurde. Stiers Bahnhof Kreiensen (1886–1889), typologisch ein Keilbahnhof in Insellage an einem wichtigen Bahnknotenpunkt, hat ein recht gut erhaltenes Empfangsgebäude, das in der architektonischen Gliederung Verwandschaft zu Hannover und Bremen zeigt; die historischen Bahnsteigüberdachungen gingen jedoch verloren. Der in freien, vage zwischen Neugotik und Neurenaissance anzusiedelnden, malerisch gegliederten Formen nach Entwurf von Stier erbaute, zweiteilige Bahnhof Hamburg-Harburg (1895–1897) schließlich kann sich weder in den Dimensionen noch vom Erhaltungsgrad oder vom architektonisch-künstlerischen Aufwand her mit dem Bremer Hauptbahnhof vergleichen.

Die Bahnhöfe des 19. Jahrhunderts sind Symbolbauten der Industriellen Revolution. Sie geben als »Kathedralen der Technik« dem entscheidenden Motor des technischen Fortschritts und des gesellschaftlichen Wandels ihrer Zeit, dem Eisenbahnverkehr, das Gesicht und die ästhetische Überhöhung. Zudem sind sie selbst, insbesondere hinsichtlich der Stahl-Glas-Konstruktionen der großen Bahnsteighallen, Zeugnisse der Ingenieurskunst und der technologischen Innovationskraft ihrer Entstehungszeit. Bei ihnen ist das Zusammenspiel der verschiedenen am Entwurf beteiligten Kräfte wesentlich: Die Ingenieurskonstruktion war häufig gestaltbildend und beeinflusste in jedem Fall die Arbeit der Architekten, die oftmals eigentlich »nur« eine künstlerische Form für die gewählte Konstruktion, aber auch für die bahnbetrieblichen Determinanten finden mussten, deren Festlegung von Fachleuten der Bahnverwaltung

kam. Bahnhöfe stellen eine der wichtigsten neuen Bauaufgaben des 19. Jahrhunderts dar. Im preußisch-deutschen Kaiserreich – so auch in Bremen – sind sie zudem mit ihrem Dekorationsapparat häufig sowohl wesentliche Legitimations- und Repräsentationsbauten des wilhelminischen Staates als auch Zeugnisse des erstarkenden Selbstbewusstseins und der konservativ ausgerichteten Staatstreue des Bürgertums, das zur bestimmenden gesellschaftlichen Kraft aufgestiegen war.

Seit Mitte der 1970er-Jahre erlebten die Bahnhöfe des Historismus in Deutschland eine Renaissance und neue Wertschätzung, nachdem man sie zuvor – wie die historistische Architektur insgesamt – wenig respektiert hatte und nicht immer pfleglich mit ihnen umgegangen, teils auch zu Abbrüchen geschritten war. Andererseits begann um 2000 eine Welle von Umstrukturierungs- und Modernisierungsmaßnahmen historischer Großbahnhöfe in Deutschland unter dem Motto »Bahn 21«, die zu erheblichen Veränderungen vor allem in der inneren Organisation und Gestaltung der Bahnhöfe führte. Bekanntestes und radikalstes Beispiel ist hier wohl der Umbau des Leipziger Hauptbahnhofs, zum Zeitpunkt seiner Entstehung (1907–1915) einer der größten Kopfbahnhöfe der Welt, zu einer gigantischen »Einkaufspassage mit Bahnanschluss.« Auch der Bremer Bahnhof blieb nicht unberührt von dieser Entwicklung, gewann dabei aber auch wesentliche gestalterische Elemente, die bei vorangegangenen Modernisierungen verloren gegangen waren, wieder zurück (vgl. Gudrun Spengler, Zur Sanierung des Bremer Hauptbahnhofs, in: Denkmalpflege in Bremen 1, 2004, S. 56-61). So wurden die seit der Nachkriegszeit verschlossenen Thermenfenster-Oberlichte zwischen Vestibülhalle und Perronhalle wieder geöffnet, und man rekonstruierte minutiös die Fassade des östlichen Wartesaalflügels, die durch Umbauten während der Nutzungsphase als Restaurant rigoros verunstaltet worden war.

Der vorliegende Beitrag stützt sich wesentlich auf die bahnbrechenden Forschungen von Ulrich Krings. Seine 1981 erschienene Dissertation von 1978 »Deutsche Großstadt-Bahnhöfe des Historismus« ist als Pionier- und Standardwerk zum Thema grundlegend; sie wurde in der 1985 publizierten erweiterten Buchversion »Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus« verwendet. Krings definiert die Gruppe der Bahnhöfe mit direkter oder stellvertretender Mitwirkung der Perronhalle an der Gestaltbildung als die der eigentlichen, der »typischen« Bahnhofsanlagen und lässt die große Gruppe der Beispiele, deren Außengestaltung den Motiven aus dem Perronhallenbereich keine Mitwirkung einräumt, weitgehend unberücksichtigt. Diesem durchaus nicht ganz unproblematischen Ansatz soll hier einmal gefolgt sein.

Die Genese des deutschen Großstadtbahnhofs des Historismus spielte sich anfangs im Bereich der Kopfbahnhöfe ab. Hier wurden die entscheidenden Neuerungen realisiert und die charakteristischen Formen der später fast kanonischen Bahnhofsarchitektur entwickelt, die sich dann auch auf den Typus des Durchgangsbahnhofs übertrugen. Ausgangspunkt der Entwicklung waren die einheimischen Beispiele früher Bahnhofsarchitektur der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, insbesondere aber ausländische Vorbilder sowohl aus dem Mutterland der Industriellen Revolution und der Dampfmaschine, England, als auch speziell aus Frankreich (vor allem Paris, Gare de l'Est, 1847–1852, und Paris, Gare du Nord II, 1861–1865); in geringerem Maße zudem aus Italien.

Mit der Formulierung des großstädtischen preußisch-deutschen Bahnhofs wurde Deutschland dann, spätestens mit dem als »Bahnhof der Bahnhöfe« apostrophierten riesigen Frankfurter Hauptbahnhof, selbst zum Schrittmacher und Vorbildgeber der Entwicklung in Europa. Krings beurteilt die Rolle Deutschlands im Bahnhofsbau Europas so: »Der moderne Großstadtbahnhof entsteht recht eigentlich hier, in Berlin, München und Frankfurt am Main, beginnend mit den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts.« (Krings 1985, S. 48).

1866 hatte die Umgestaltungs- und Neubauphase der Berliner Kopfbahnhöfe begonnen.



Berlin, Stettiner Bahnhof, 1930er-Jahre, Fotografie von E. Tosch

Ein eigentlicher zusammenfassender Zentralbahnhof fehlte in Berlin wie auch in London und Paris, er wurde funktionell durch die verbindende Stadtbahnlinie ersetzt. Sieben große Fernbahnlinien erhielten in den folgenden zwei Jahrzehnten neue Bahnhofsgebäude der »zweiten Generation.« Der Stettiner und der Anhalter Bahnhof sind die zukunftsträchtigsten und einflussreichsten unter ihnen, zu beiden Bahnhöfen lieferte der Berliner Architekt Franz Schwechten die entscheidenden Ideen. Im Aufgreifen des Bogengiebel-Motivs haben sie lediglich die Londoner Fenchurch Street Station (1852) und die Turiner Stazione Porta Nuova (1866–1868) als Vorläufer und mögliche Vorbilder.

Der als klare symbolische Großform auftretende Stettiner Bahnhof (erbaut 1874–1876, Abbruch als Kriegsruine 1962) erwies sich als eminent wichtig. Das der Bahnhofshalle und dem Kopfbahnsteig vorangestellte Empfangsgebäude mit seiner Bogengiebelfront samt drei eingetieften monumentalen Fensterbögen ist deutschlandweit erstmals funktionell konsequent aus der Tonnenform des Bahnhofshallendaches entwickelt, welche ihrerseits durch die tragenden Stahl-Sichelbogenbinder definiert ist. Der Anhalter Bahnhof (1872–1880, Abbruch 1961) führte den Typus des vom Querschnitt des Hallendachs dominierten Kopfbahnhofs zu großer Komplexität und Verfeinerung, er kann als dessen höchste Vollendung gelten. Auch hier ist der Bogengiebel der Perronhalle gestaltprägend. Er wurde gegliedert – möglicherweise unter Beeinflussung durch die Londoner Fenchurch Street Station (1852) – mit einer breiten Bogenfensterreihe. Das Empfangsgebäude selbst ist hier als niedrigerer, reich gegliederter Baukörper der dominanten Hallenstirnseite vorangestellt. Bei Fertigstellung hatte die Perronhalle die größte Spannweite aller deutschen Bahnhofshallen.

Ab etwa 1880 erfasste dann eine Neubauwelle von Bahnhöfen die übrigen deutschen Großstädte. Frankfurt, Hannover, Köln, Düssel-

dorf, Wiesbaden, Nürnberg, Straßburg, Bremen, Hamburg, Dresden, Halle a. d. Saale, Magdeburg und andere erhielten jetzt prunkvolle neue Bahnhofsbauten. Höhepunkte aufwendiger Bahnhofsgestaltung des Historismus waren neben Frankfurt die Bahnhöfe in Dresden und Köln; auch Bremen spielt in dieser Liga mit. Als krönender Abschluss und glanzvolles Ende der Epoche der historistischen Bahnhöfe in Deutschland ist der Hamburger Hauptbahnhof einzuschätzen. Er entstand mit der Fertigstellung im Jahr 1906 zu einer Zeit, als der Historismus als Architekturströmung eigentlich bereits überholt war. Charakteristischerweise konnte er sich jedoch im konservativen staatlichen Hochbau noch etwas länger halten als in anderen Bereichen des Bauwesens. In Hamburg erzwang Kaiser Wilhelm II. persönlich eine konventionell historistische Hauptfassaden-Gestaltung. Die fortschrittlich gesonnenen Architekten Reinhardt und Süßengut mussten sich dem Geschmack des Kaisers unterwerfen, der ihre Planungen eigenhändig durchkreuzte – im wörtlichen Sinne auf einer Perspektivansicht des ursprünglich zur Ausführung vorgesehenen Entwurfs. Geradezu sensationell mutete am Hamburger Hauptbahnhof die gestaltbestimmende riesige Perronhalle über leicht gebogenem Grundriss in einer neuartigen, gedrückt spitzbogigen Stahlbinderkonstruktion an, der Hallenbau mit der damals auf dem europäischen Kontinent größten Stützweite.

Boten einer neuen Zeit im Bahnhofsbau unter Einfluss von Reformstil und Prämoderne sind dann kurze Zeit später der Leipziger Hauptbahnhof (W. Lossow und M. H. Kühne, 1907–1915) und der Stuttgarter Bahnhof, erbaut nach Entwürfen von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer 1914–1928. Der denkmalgeschützte Stuttgarter Hauptbahnhof, eine Inkunabel der deutschen Architekturgeschichte, wurde leider durch Teilabbruch im Rahmen des umstrittenen Projekts Stuttgart 21 erheblich fragmentiert.



Hamburg, Hauptbahnhof, Foto J. u. H. Hamann, um 1910

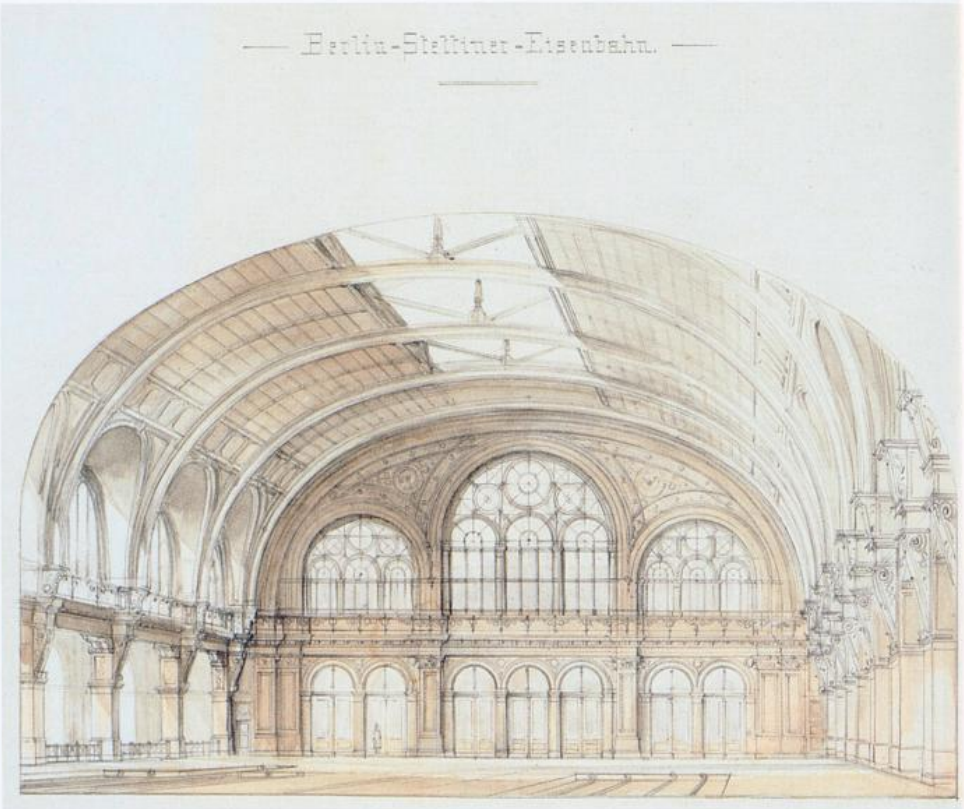


Stuttgart, Hauptbahnhof, 2007

Für den Hauptbahnhof Bremen wurden vor allem drei Vorbilder wirksam: der Stettiner Bahnhof in Berlin, der Hauptbahnhof in Hannover und der Frankfurter Hauptbahnhof. Der nach Entwürfen von Theodor Stein gestaltete Stettiner Bahnhof lieferte, wie erwähnt, deutschlandweit das Vorbild der aus der Form des Hallendachs abgeleiteten Bogengiebelfassade der Vestibül-Hauptfront, das auch, abgewandelt für einen Durchgangsbahnhof, in Bremen bestimmend wurde. Generell haben die Vestibülfronten beider Bahnhöfe nahe Verwandtschaft: Die Einspannung der Bogengiebelfront zwischen zwei markante Ecktürme bzw. Pylonen, die Gliederung durch drei Bogenfensterbahnen mit mittiger Überhöhung finden wir bei beiden. Der preußische Rundbogenstil prägte beide Bauten. Außerdem stand ganz offensichtlich das nicht realisierte Projekt von Orth und Knoblauch für den Stettiner Bahnhof von 1872/73 bei der Gestaltung der inneren stadtseitigen Fensterfront der Vestibülhalle des Bremer Hauptbahnhofs Pate.

Vom Hannoveraner Vorbild übernahm der Bremer Hauptbahnhof das dort erstmals und beispielgebend für zahlreiche Bahnhöfe entwickelte betriebstechnische Grundkonzept eines Durchgangsbahnhofs mit Gleisen in Hochlage zur Vermeidung niveaugleicher innerstädtischer Kreuzungen mit dem Straßenverkehr und niveaugleichen querenden Fußgängerverkehrs zwischen den Bahngleisen. Es ging auf Ideen des Bahnbauexperten Ernst Grüttefien am Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin zurück. Dieses effiziente Bahnhofsprinzip erregte auch international als »Hannover System« Aufmerksamkeit. Grüttefien und Stier kannten sich seit dem gemeinsamen Architekturstudium in Berlin und wirkten sowohl in Hannover wie auch in Bremen zusammen.

Die Grunddisposition des Empfangsgebäudes ist bei beiden Bahnhöfen identisch: ein fünfteiliger schlossartiger, an den mehrteiligen Villen Palladios (Villa Emo in Fanzolo, Villa Barbaro in Maser) orientierter Bau mit Mittelrisalit und Eckpavillons, verbunden durch lang



Berlin, Stettiner Bahnhof, Projekt Orth/Knoblauch, 1872 - 1873, Stufe D, Variante 2

gestreckte niedrige Flügel. Beide Bauten orientieren sich am Rundbogenstil und zeigen polychrome Backsteinfronten. Während das Empfangsgebäude des Hannoveraner Bahnhofs aber zwei niedrigere Perronhallen verdeckte und somit negierte, integrierte der Bremer Bahnhof seine große, alle Gleise überspannende Perronhalle in die Gestaltung der Gesamtanlage.

Der in Hannover noch recht straff wirkende Rundbogenstil wurde in Bremen angereichert durch opulentere Schmuckformen, die durch die italienische Renaissance beeinflusst sind. Sowohl in betriebstechnischer als auch in gestalterischer Hinsicht ist der Bremer Bahnhof als Weiterentwicklung und Perfektionierung des Hannoveraner Vorbilds anzusehen.

Andere Durchgangsbahnhöfe mit hochgelegtem Gleiskörper nach Hannoveraner Vorbild waren u. a. Straßburg, Düsseldorf und Duisburg.

Wesentliche Einflüsse auf die Gestaltung des Bremer Hauptbahnhofs kamen auch aus Frankfurt. Der Bremer Bahnhof ist deshalb als »Rezeptionsbau« des nach Entwurf von Hermann Eggert (Straßburg) ausgeführten Frankfurter Hauptbahnhofs (Klein 2002, S. 65) bezeichnet worden. Dies ist kein Wunder, lag doch die Gesamtkoordination wiederum bei Grüttefien in Berlin, der hier wie offenbar auch in Bremen (Richard 1892) jeweils den Ingenieur und bedeutenden Eisenbaukonstrukteur Johann Wilhelm Schwedler bei der Planung der riesigen Drei- bzw. Zweigelenk-Bogenbinder-Hallen (Bremen) der Bahnsteigüberdachung hinzuzog (Klein 2002, S. 62). Schwedler hatte diesen Hallentyp erstmals 1866/67 am Berliner Ostbahn-



Bremen, Hauptbahnhof, Vestibül mit Billetterie, 1891

hof entwickelt; die Konstruktion leitete die Hallendachlast direkt bis zum Bahnsteigniveau herab. Mit den neuartigen Gelenk-Bogenbinderhallen war es erstmals möglich, den Hallentyp des »Tonnensaales« (Krings) mit sehr großen Stützweiten zu realisieren.

Vorbildgebend für Bremen wirkte auch die prägnante Bogengiebelfront des Mittelrisalits am Empfangsgebäude des Frankfurter Bahnhofs-»Palastes«, die der mittleren der drei großen Perronhallen vorgelagert war und deren Querschnitt in etwas reduzierter Form anklingen ließ. Der Bremer Hauptbahnhof übertrug das Bogengiebelmotiv erstmals auf einen Durchgangsbahnhof. Das Zitat verselbständigte sich hier von seiner funktionsbestimmten Gestaltlogik. Die Durchgangsbahnhöfe in Erfurt, Nürnberg und Schwerin folgten dem Bremer Beispiel.

Auch die Grunddisposition des Empfangsgebäudes ist bei Frankfurt und Bremen verwandt, wenn auch in dieser Hinsicht Bremen dem Hannoveraner Vorbild näher steht. Die fast basilikal anmutende Innenraumgestaltung des Vestibüls mit »Obergadenöffnungen« in Form von Thermenfenstern dürfte in Bremen ebenfalls vom Frankfurter Vorbild inspiriert sein.

Obwohl die beiden Bahnhöfe in Bremen und Frankfurt nahezu zeitgleich fertiggestellt wurden, hatte doch der Frankfurter Bahnhofsbau im Jahr 1880 mit der Einreichung von 59 Wettbewerbsbeiträgen – darunter auch von Hubert Stier – früher begonnen; Wettbewerb und fertiger Bau sollten sich als äußerst einflussreich für die weitere Entwicklung des Bahnhofsbaus in Deutschland und Europa erweisen: »Die hier gefundene Gestalt der Fassade des



Hannover, Hauptbahnhof, 2004



Frankfurt a. M., Hauptbahnhof

Großstadtbahnhofs mußte von den Zeitgenossen schlechthin als ›klassische‹ Lösung empfunden werden; sie konnte denn auch in den nächsten Jahrzehnten ›Schule machen‹, und zwar bei Bahnhöfen der unterschiedlichsten Grundriß- und Aufriß-Disposition, historistischer wie nach-historistischer Stilfassungen. Besonders der Bogengiebel des Vestibüls, oder auch nur, gleichsam stellvertretend, das große Bogenfenster, vermochte sich vom Frankfurter Schema zu lösen und zu einem gleichsam kanonisierten ›Motiv‹ der Fassadengestaltung deutscher und auch vieler europäischer Bahnhöfe zu werden.« (Krings 1985, S. 257) Ziel des Frankfurter Architekturwettbewerbs war ein »höchste künstlerische Kraft herausfordernder Denkmalbau« (Ausschreibungstext) gewesen. Diese Formulierung verrät bereits den besonderen Anspruch und Rang der Aufgabe; die Dimensionen des Projektes sprengten alles bisher Dagewesene.

Der Bremer Hauptbahnhof besaß zwei Vorgängerbahnhöfe, die bei der Neuordnung des Bremer Bahnwesens dem neuen Bauwerk weichen mussten: Den Hannoverschen Bahnhof der Strecke Bremen-Hannover der Hannöverschen Staatsbahn etwas westlich der Position des heutigen Hauptbahnhofs (fertiggestellt 1847) und den Hamburger Bahnhof (auch »Venloer Bahnhof« oder »Parkbahnhof« genannt) der Strecke Hamburg-Venlo der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, gelegen etwa an der Stelle der heutigen Stadthalle (fertiggestellt 1872). Der von dem Bremer Baudirektor Alexander Schröder (1806–1877) entworfene Hannoversche Bahnhof wurde 1885 für den neuen Haupt-

bahnhof abgerissen. Bei ihm handelte es sich um einen charakteristischen Vertreter der ersten, noch biedermeierlich geprägten Generation von Bahnhöfen in Deutschland, von denen nur wenige Exemplare überlebt haben. Während der Bauphase des neuen Zentralbahnhofs wurden alle Bahnverkehre über den Hamburger Bahnhof abgewickelt, der dann nach Eröffnung des Hauptbahnhofs (1889) ebenfalls abgebrochen wurde.

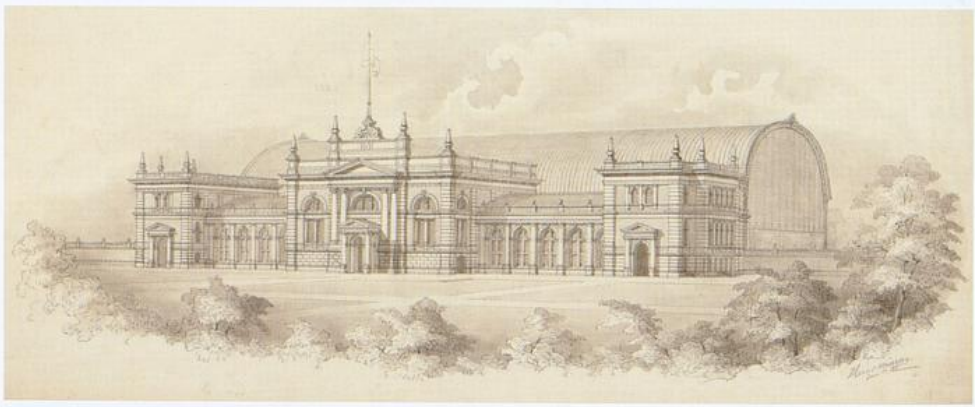
In den 1870er-Jahren hatte es Planungen für einen neuen Hauptbahnhof als Keilbahnhof im Barkhofviertel gegeben, die gemeinsam von Bremen und der Köln-Mindener Eisenbahn unter Hinzuziehung des prominenten Bremer Architekten Heinrich Müller (1819–1890) betrieben worden waren. 1876 wurde das Projekt eingestellt. 1879 wurde die Köln-Mindener Eisenbahn durch Preußen verstaatlicht, nach zähen Verhandlungen zwischen Bremen und Preußen einigte man sich 1883 in einem Staatsvertrag darauf, dass der preußische Staat die Regie des Bahnhofsbaus übernehmen sollte. Nahezu alle Bremen berührenden Bahnlinien waren nun in preußischen Besitz übergegangen. Planung und Bau des neuen Hauptbahnhofs wurden von der preußischen Eisenbahndirektion Hannover unter Leitung des Regierungs- und Baurats Leuchtenburg und des Eisenbahnbauinspektors Schwering durchgeführt. Die Oberleitung lag beim Geheimen Oberbaurat Ernst Grüttefien am Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin, »[...] welcher auch in Betreff des Grundgedankens der Gesammt-Entwürfe – insbesondere auch des Entwurfs des Empfanggebäudes – einen maßgebenden Einfluß ausübte.« (Richard 1892, Sp. 570) Es lässt sich also vermuten, dass die neuartige Idee, das Berlin-Frankfurter Bogengiebelmotiv der Kopfbahnhöfe auf einen Durchgangsbahnhof zu übertragen, auf Grüttefien zurückging oder zumindest von ihm gemeinsam mit Stier entwickelt wurde.

Zu Beginn der Planungen war zunächst an Heinrich Müller als Architekten festgehalten worden, mit dem es aber schon Differenzen



Bremen, Hannoverscher Bahnhof, Stahlstich von F. Gottheil, 1862, Focke-Museum

während des nicht realisierten Keilbahnhof-Projektes gegeben hatte. Müller entwickelte 1885 auf der Basis der von der Eisenbahndirektion Hannover vorgegebenen Disposition sechs Projektvarianten im Stil einer an Semper orientierten italianisierenden Neo-Hochrenaissance für das Empfangsgebäude, um dann im September des Jahres frustriert um seine Entlassung zu bitten. Letztlich scheint der Grund für seine Demission in Meinungsverschiedenheiten mit der Berliner Oberbauleitung zu suchen zu sein. Offensichtlich strebte man dort eine von Müller verweigerte oder nicht beherrschte Fassadenlösung insbesondere des Vestibülbaus an, die in der Lage war, in Anlehnung an den Berlin-Frankfurter Typus dem Betrachter signifikant die Information »Bahnhof« zu vermitteln. Bezeichnenderweise war es dann tatsächlich bei Fertigstellung des Bauwerks nicht nötig, wie heute seine Funktion in großen Lettern an die Fassade zu schreiben: Der Zeitgenosse verstand im wörtlichen Sinn auch so »Bahnhof«.

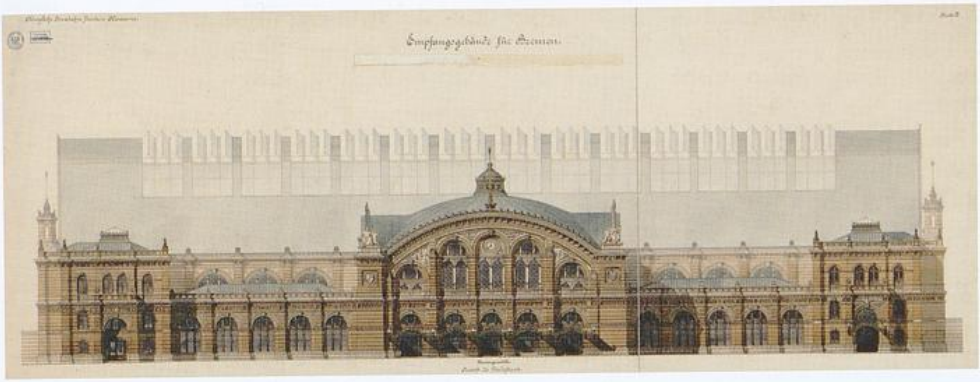


Bremen, Hauptbahnhof, Projekt von Heinrich Müller, 11. 6. 1885

Grüttefien beauftragte schließlich als Mann seines Vertrauens den Bahnhofsroutinier Hubert Stier. Stier war infolge des erfolgreichen Hannoveraner Bahnhofsprojekts (1875–1877), für das ihn Grüttefien engagiert hatte, in Hannover ansässig geworden, wo er seit 1880 an der dortigen Technischen Hochschule lehrte. 1883 zum Professor ernannt, wurde er 1899 Baurat und 1905 Geheimer Baurat. Er entwarf zahlreiche bedeutende Bauten nicht nur in Hannover, darunter in unserem Bundesland auch das denkmalgeschützte Rathaus in Geestemünde.

Für den Hauptbahnhof Bremen sind zwei Projektstadien Stiers bekannt, von denen das erste zwei Varianten aufweist. Das erste Projektstadium hatte in beiden Varianten noch einen Vestibülbau mit quadratischem Grundriss und Segmentgiebeln nicht nur an der Eingangsfront, sondern auch an den Seitenfronten vorgesehen. Er sollte mit einem ansteigenden Kreuzgewölbe oder wahlweise einer Flachkuppel mit Stichkappen gedeckt werden, gekrönt jeweils von einem Laternenaufsatz. Während die stadtseitige Südfassade noch eine fünfachsige Gliederung zeigte, war in der Gestaltung der vierachsigen Nordbinnenfassade des Vestibüls bereits die endgültige Fassung auch der stadtseitigen Fassade vorgebildet. Sie war aus dem Rhythmus der Perronhallenbinder entwickelt und gekennzeichnet durch die Zusammenfassung der beiden mittleren Fensterachsen zu einem großen Biforienfenster mittels eines Überfangbogens.

Das realisierte zweite Projektstadium Stiers sollte die hier angebahnte harmonische Verschmelzung der Baukörper von Perronhalle und Empfangsgebäude nochmals optimieren. Der Vestibülbau verlor durch eine Tonnendeckung seine pavillonartige Mehransichtigkeit und



Bremen Hauptbahnhof, Projekt Hubert Stier, Stufe I, Variante 1, 1886

durch eine größere Tiefe auch seine zentralraumartige Richtungslosigkeit und fungierte nun gleichsam als Querschiff zu einem Hauptschiff, das durch die Perronhalle gebildet wurde. Nicht nur durch sein stärkeres Vorstoßen in den Platzraum, sondern auch durch die im Vergleich zur ersten Variante des ersten Projektstadiums etwas reduzierte Hauptgesimshöhe der Eckpavillons verstärkte sich die Dominanz des Vestibülbaus.

Dem fertigen Bauwerk lag nach wie vor die Grundkonzeption der preußischen Bahnverwaltung zugrunde, die ihrerseits eng an die Konzeption des Hauptbahnhofs Hannover angelehnt war. Sie sah einen um 4,5 Meter im Vergleich zum Straßenniveau hochgelegten



Bremen, Hauptbahnhof, Projekt Hubert Stier, Stufe 2, 1886, Empfangsgebäude entspricht der Ausführung. Der Rahmen wiederholt die Krümmung des Vestibül-Giebels

Gleiskörper mit sechs Gleisen vor, davon fünf für den Personen- und eines für den Güterzugverkehr. Den Gleisen waren ein eingleisiger Bahnsteig am Empfangsgebäude und zwei breite Inselbahnsteige mit je zwei Gleisen zugeordnet. Die Bahnsteige wurden von einer großen einschiffigen Perronhalle in Bogenbinderkonstruktion von ca. 130 Metern Länge und 59 Metern Stützweite überspannt. Bei der frühen Erweiterung des Hauptbahnhofs (1907–1914) sollte ihr eine kleinere Halle mit zwei weiteren Gleisen zur Seite gestellt werden.

Während der innerste Gurt der Stahl-Bogenbinder der alten Haupthalle als Kreisausschnitt bis zum Bahnsteigniveau herabgeführt wurde, stieg der äußerste zunächst senkrecht auf, um dann in einen mittleren Bogengurt parallel zum Innengurt einzumünden und so die Auflage für das Hallendach zu bilden. Zwischen den Gurten vermittelte ein Konstruktionselement in der Funktion eines Aufschieblings. Die Binder zeigten eine neuartige, am Bremer Hauptbahnhof erstmals verwendete Abwandlung der anfangs auch hier geplanten Dreigelenk-Bogenbinder, die durch Eliminierung der Gewölbescheitel-Gelenke zu einer Art Zweigelenk-Bogenbinder wurden. Auf Zugstangen konnte so – mit Ausnahme der beiden stirnseitigen Abschlussbinder – verzichtet werden, was den Raumeindruck der Konstruktion grandioser und eleganter machte. Durch die spezielle Konstruktion der Bogenbinder mit Aufschiebling entstanden hohe senkrechte Konstruktionselemente, die zur Stadtseite hin mit einer Mauer konstruktiv-statisch verbunden waren, welche die eingeschossigen galerieartigen Seitenflügel des Empfangsgebäudes um ein sichtbares Geschoss überragte und deren oberer Abschluss mit der Höhe der seitlichen Hauptgesimse des Vestibülbaus korrespondierte. In den Binderzwischenräumen saßen Thermenfenster, von denen die vier mittleren die perronseitige Binnenstirnwand des Vestibüls gliederten, während je drei von ihnen über den Dächern der »Galerieflügel« den Rhythmus der Bogenbinder anzeigten.

Der Perronhalle war ein fünfteiliges Empfangsgebäude vorgelagert, bestehend aus einem dominanten mittigen Vestibülbau, zwei einge-



Bremen, Hauptbahnhof, Perronhalle, 2015

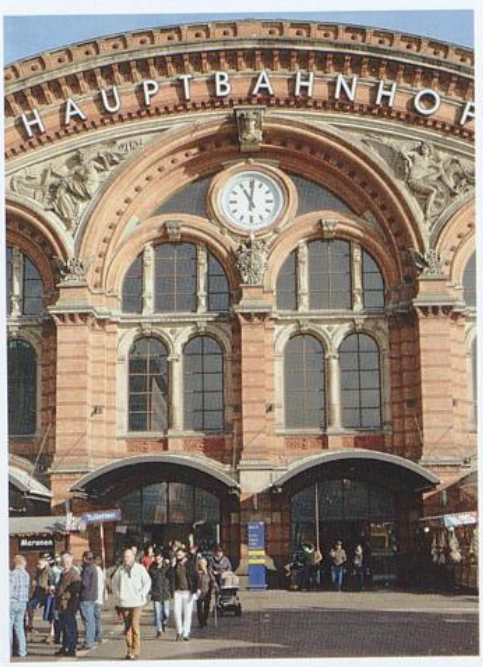


Bremen, Hauptbahnhof, Empfangsgebäude und Perronhalle, 1891

schossigen niedrigeren »Galerieflügeln« sowie zwei dreigeschossigen Eckpavillons. Das Vestibül nahm das Entree und die Schalterhalle auf und vermittelte zu den Warteräumen sowie zur Gepäckannahme und zu den Bahnsteigen. Im Zentrum des prächtig dekorierten Vestibüls befand sich der Fahrkartenverkauf in einer prunkvollen »Billetterie«, einem überreich gegliederten hölzernen Gehäuse in den Formen der »Deutschen Renaissance« (vgl. Abb. S. 99). Von der Schalterhalle aus gelangten Passagiere und Gepäck durch vier Tunnels kreuzungsfrei mit dem Bahnverkehr und über Treppen (Passagiere) bzw. hydraulische Aufzüge (Gepäck) hinauf zu den hoch gelegenen Bahnsteigen. Zwischen den beiden Passagiertunnels lagen mittig die beiden Gepäcktunnels.

Die »Galerieflügel« boten den Wartesälen der 1.–4. Klasse und einem Speisesaal Raum. Die Eckpavillons beherbergten Büros, Dienstwohnungen, Küche und Anrichte des Speisesaalbetriebs und weitere Warteräume: einen speziellen Auswanderer-Wartesaal im Sockelgeschoss des westlichen Pavillons und die luxuriösen sog. Fürstenzimmer als Warteräume für hochgestellte Passagiere im Obergeschoss des östlichen Pavillons. Die Fürstenzimmer-Suite hatte einen eigenen direkten Zugang zu den Bahnsteigen und wurde vom Vestibül aus über eine breite Prunktreppe erreicht.

Zwischen Perronhalle und Empfangsgebäude vermittelten hohe Ecktürme an den Enden



Bremen, Hauptbahnhof, Mittelachse, 2015

der Perronhalle. Sie dienten den nur an den beiden äußersten Hallenbindern erforderlichen Zugbändern durch die im Kern massive Betonausführung ihres Unterbaus als Widerlager und traten mit den beiden niedrigeren Flankentürmen des Vestibülbaus in Beziehung.

Das Äußere des Bahnhofs zeigte die Funktionen der Haupträume durch die Anordnung der Baukörper. Als Baumaterial der Fassaden wählte Stier »röthlich lederfarbene« Ziegel in einem reinen Kopfsteinverband, unterbrochen von Bändern aus dunkelroten Verblendziegeln. Terrakotta-Formplatten formierten Friese und sonstige Ornamente. Der Sockel bestand aus dunkler Basaltlava; heller Kyllburger Sandstein wurde für Gesimse, Bogen-Schlusssteine und Ähnliches verwendet, Velpker Sandstein für Fassadenornamente und die Fenster-Maßwerksgliederung. Die allegorischen Figuren auf den Flankentürmen des Vestibülbaus bestanden aus Pirnaer Sandstein, die allegorischen Bogenzwickel-Reliefs am Vestibül aus dem klassischen Bremer Baumaterial Obernkirchener Sandstein.

Der architektonische und ornamental-repräsentative Aufwand kulminierte an der monumentalen Fassade des Vestibüls. Unter dem flach geschwungenen breiten Segmentgiebel, der von Palmetten-Antefixen bekrönt war, öffnete sich die Hauptfront mit vier Fensterbahnen, die durch kräftige profilierte Pfeiler voneinander geschieden waren. Die beiden mittigen Fensterachsen wurden durch einen höher aufragenden großen Bogen überfangen und zu einem Doppelfenster vereinigt, sodass insgesamt eine dreibogige Gliederung mit doppelt breitem und überhöhtem Mittelbogen entstand.

Das Motiv des großen zentralen Doppelfenster-Bogens des Vestibüls ist von Vorbildern



Venedig, Palazzo Vendramin-Calergi



Bremen, Hauptbahnhof, Fassadenrelief »Eisenbahnverkehr« von Diedrich Kropp, Foto 2015

aus Venedig inspiriert. Dort hatte Mauro Coducci am Palazzo Vendramin-Calergi (1500–1509) und vermutlich schon zuvor am Palazzo Corner-Spinelli (nach 1485) die im Grundsatz gleiche Fenstergliederung realisiert: ein Biforienfenster mit Überfangbogen, in dessen Mitte ein Rundfenster über dem Zwickel der beiden Hauptfenster sitzt. Das Rundfenster wird am Bremer Hauptbahnhof allerdings durch eine große Uhr ersetzt, die beiden Hauptfenster sind hier nochmals unterteilt in Thermenfenster-Oberlichter und eine kleinere Biforiengliederung.

Die beiden Zwickel zwischen den drei Hauptbögen sind durch allegorische Sandsteinreliefs des Bremer Bildhauers Diedrich Samuel Kropp (1824–1913) gefüllt, die Schifffahrt (links) und Eisenbahnverkehr symbolisieren. Diese figural reliefierten Zwickelreliefs erinnern stark an ihre vermutlichen typologischen Vorbilder in den Zwickeln der Arkadenbögen des Bremer Rathauses, sodass hier wohl ein lokalpatriotischer Bezug intendiert war. Die bekrönenden allegorischen Figuren der Flankentürme, entworfen von Prof. Carl Dopmeyer aus Hannover, verkörpern mit ihren Attributen den Handel (links) und die Industrie. Unter der Uhr prangt der preußische Adler, über ihr am Schlussstein des Hauptbogens ein Hermeskopf als Symbol von Handel und Verkehr, an den Flankentürmen die Stadtwappen von Hamburg und Bremen (links) sowie von Hannover und Köln. Die fünf Bogenkämpfer der Vestibülfront sind mit geflügelten Rädern, dem Symbol der Eisenbahn, geziert.

Der Bremer Hauptbahnhof bildet eine architektonisch wunderbar inszenierte Eröffnung jeder Bahnreise ab Bremen. Leider ist der Passagier oft zu sehr in Eile, um das gebührend zu würdigen. Ein frühzeitiges Eintreffen am Bahnhof empfiehlt sich für Bahnreisende in Bremen also nicht nur aus Gründen der Stressvermeidung, sondern auch, um die Architektur des Hauptbahnhofs und die großartige Stahlkonstruktion der Bahnsteighalle einmal in aller Ruhe auf sich einwirken zu lassen.

Literaturauswahl

Quellenliteratur

W. Becker, Die Eisenbahnen, in: Bremen und seine Bauten, bearb. u. hg. v. Architekten- u. Ingenieur-Verein, Bremen 1900, S. 773–784.

Verkehrsanlagen der Bundesbahn, in: Bremen und seine Bauten 1900–1951, Bremen o. J. (1952), S. 174–183.

Ernst Grüttefien, Vergleichender Überblick über die neueren Umgestaltungen der größeren preußischen Bahnhöfe, in: Centralblatt der Bauverwaltung 8 (1888), S. 349–354, 360–362, 376–378, 389–390, 393–396.

F. (= K. E. O. Fritsch), Der neue Haupt-Personen-Bahnhof in Bremen, in: Deutsche Bauzeitung 24 (1890, S. 381–383, S. 400 (Korrekturen).

F. Richard, Der Umbau des Bahnhofes Bremen, in: Zeitschr. d. Architekten- und Ingenieursvereins zu Hannover 38 (1892), Sp. 253–266, 379–394, 431–442, 521–546, 553–572, Tafeln 10–31.

Sekundärliteratur

Heike Albrecht, Die Bahnhofsbauten Hubert Stiers, in: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen, 20 (2000), H. 1, S. 6-12.

Manfred Berger, Historische Bahnhofsbauten, 4 Bde. Berlin bzw. Stuttgart (Bd. IV), 1980–1996, insbes. Bd. II: Braunschweig, Hannover, Preußen, Bremen, Hamburg, Oldenburg und Schleswig-Holstein, Berlin 1988.

Eisenbahn in Bremen. 100 Jahre Hauptbahnhof – 75 Jahre Ausbesserungswerk, bearb. v. Werner Busch u. a., hg. v. d. Deutschen Bundesbahn, Lübbecke 1989. Darin insbesondere: Jens Gartelmann, Die Architektur des Bremer Bahnhofs, S. 51–60; Rainer Habel, Ich verstehe immer nur »Bahnhof« ... oder: Wer war Hubert Stier?, S. 45–50.

Heide Gerstenberger (Hg.), Zwischen Ankunft und Abfahrt. Zur Geschichte des Bremer Hauptbahnhofs, Bremen 1989 (= Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, H. 12). – Darin: Ralf Pochciol, Die Architektur des Bremer Hauptbahnhofs, S. 161–200.

Andree Heinrichs, Bremer Hauptbahnhof. 125 Jahre Geschichte und Betriebsdienst, Bremen 2015.

Birgit Klein, Der Frankfurter Hauptbahnhof und seine Rezeption im deutschen Bahnhofsbau des ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhunderts, Diss. Marburg/Lahn 2002.

Ulrich Krings, Deutsche Großstadt-Bahnhöfe des Historismus, Köln 1981, zugl. Diss. München 1978.

Ulrich Krings, Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus, München 1985.

Mihály Kubinszky, Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik, Stuttgart 1969.

Lutz Henning Meyer, Das Projekt »Bahn 21« oder das Problem der Umgestaltung von Großstadt-Bahnhöfen, in: Die Denkmalpflege 1/2004, S. 5–18.

Wolfgang Neß, Der Bahnhof Uelzen von Hubert Stier: Gefährdung des historischen Empfangsgebäudes durch das Expo-Projekt, in: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen, 20 (2000), H. 1, S. 13–21.

Klaus Siegner, Die Bahnhofsarchitektur Hubert Stiers (1838–1907). Ein Beitrag zur niedersächsischen Kunstgeschichte des 19. Jahrhunderts, Diss. Göttingen 1987.

Gudrun Spengler, Die Sanierung des Hauptbahnhofs in Bremen, in: Denkmalpflege in Bremen, Heft 1 (2004), S. 56–61.

L. Steckel, Bremen und die Bahn. Festschrift anlässlich des 150 jährigen Bestehens der Eisenbahnstrecke Bremen-Hannover, Bremen 1998.

Ottmar Struwe und Uwe Schwartz

Historische Seezeichen in Bremerhaven

Schifffahrtszeichen, im Küstenbereich und im Bereich der Seeschifffahrtsstraßen auch Seezeichen genannt, sind Markierungen, die der Schifffahrt als Navigationshilfen dienen. Typische Schifffahrtszeichen sind Tonnen, Baken, Feuerschiffe und Leuchttürme. In der Frühzeit der Schifffahrt hatten sich die Seefahrer noch mit natürlichen Navigationshilfen, wie der Gestalt einer bestimmten Küstenformation, beholfen. Aber schon im Mittelalter finden Türme und auch schon schwimmende Seezeichen Verwendung.

Die Anfang des 19. Jahrhunderts ständig fortschreitende Versandung der Weser erschwerte den Warenhandel der bremischen Kaufleute immer gravierender und stellte eine ernsthafte wirtschaftliche Bedrohung für die Hansestadt Bremen dar. Um diese Gefährdung abzuwenden, verfolgte der damalige Bürgermeister Johann Smidt die Idee, einen seeschifftiefen bremischen Hafen an der Wesermündung zu gründen. Nach zähen Verhandlungen mit dem Königreich Hannover wurde im Jahre 1827 ein Staatsvertrag über den Kauf eines Gebietes an der Geestemündung abgeschlossen. Die Hafenanlagen im neugegründeten Bremerhaven nahmen entsprechend großen Raum bei den Baumaßnahmen zur Errichtung der Stadt ein. Während die Häfen im 19. Jahrhundert beständig vergrößert wurden, wuchs auch die Stadt Bremerhaven entsprechend mit, und nicht umgekehrt! Die Hafenbecken waren nicht tideoffen, sondern durch Schleusen verschlossen und besaßen jeweils eine eigene Einfahrt. Um diese anzusteuern waren entsprechende Seezeichen nützlich, teilweise – besonders nachts – zwingend notwendig. Bei der Markierung von Einfahrten durch Leuchtfeuer spricht man von einem Unter- und einem Oberfeuer, je nachdem, auf welcher Seite es sich befindet. Diese Signalfeuer gaben auch den vorbeifahrenden Schiffen Orientierung.

Die Gestalt der Seezeichen, besonders die der Leuchttürme, die in stadtnaher Lage aufgrund ihrer Höhe auch eine städtebauliche Wirkung entfalteten, ist im 19. Jahrhundert, wie bei anderen öffentlichen Gebäuden auch, als eine architektonische Aufgabe begriffen worden und entsprechend im Stil der Zeit entstanden. Aber auch die rein nach technischen Gesichtspunkten gestalteten Seezeichen tragen eine aus ihrer historischen Konstruktion erwachsene »technische Schönheit«, die man heute mehr als zum Zeitpunkt ihrer Entstehung empfinden mag.

Der Bremerhavener Loschenturm wurde in den Jahren 1853–1855 errichtet, nachdem sich beim Betrieb des 1852 fertiggestellten Neuen Hafens gezeigt hatte, dass die Schiffe beim Ansteuern der Hafeneinfahrt und Schleuse einer Navigationshilfe in Form eines Leuchtfeuers bedurften. Der entwerfende Architekt im Bremer Hochbauamt war Simon Loschen, der zu dieser Zeit auch mit der Fertigstellung der »Großen Kirche« (heute Bürgermeister-Smidt-Gedächtniskirche) und der Errichtung des Schwoon'schen Wasserturms betraut war. Loschen behandelte diesen Zweckbau wegen seiner beherrschenden Lage neben der Schleuse zum Neuen Hafen als repräsentatives Architekturwerk in neugotischen Formen, mit Strebepfeilern auf den Ecken, Dreipassfriesen, Staffelgiebeln, Zinnen und Blendnischen. In seiner aufwendigen neugotischen Gestaltung ist der Leuchtturm in Deutschland einzigartig und gehört zu den meistfotografierten Vertretern seiner Gattung hierzulande. Vergleichbar reich gegliedert, wenn auch nicht im neogotischen Stil, ist allenfalls noch der wesentlich später



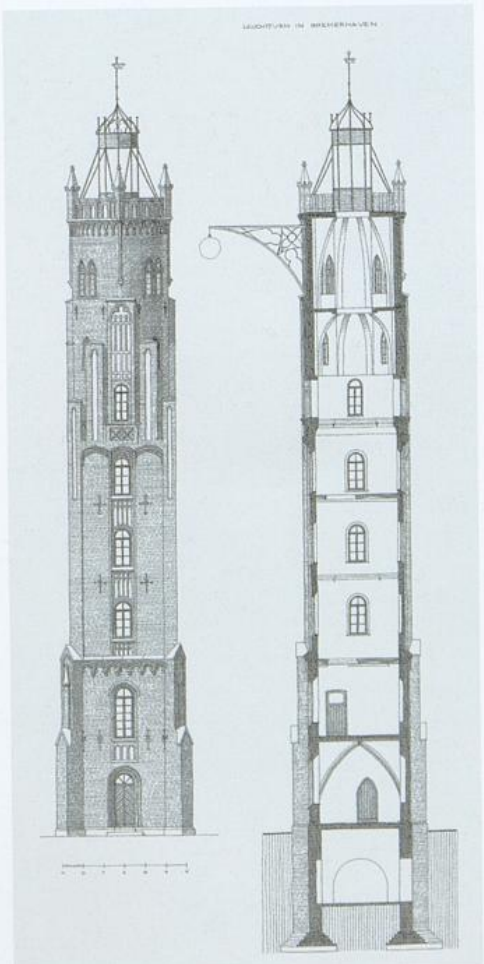
Bremerhaven, Loschenturm, Oberfeuer des Neuen Hafens

(1895) errichtete Leuchtturm an der Einfahrt des Nordostseekanals in Kiel-Holtenau. Ursprünglich schloss sich direkt neben dem Loschenturm ein ebenfalls in neugotischen Formen errichtetes Gebäude mit Wohnungen für die Schleusenwärter und den leitenden Beamten sowie Büroräumen an, um Tag und Nacht den Schleusenbetrieb zu gewährleisten. Dieses Gebäude ist jedoch nach starken Kriegsschäden nicht wiedererrichtet worden.

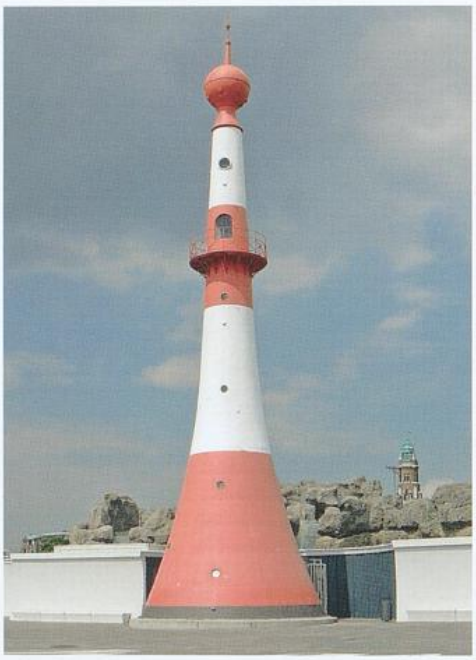
Der 39,9 Meter hohe Leuchtturm wurde 1856 in Betrieb genommen. In seiner Funktion als Signalturm brannte von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang eine fest stehende Hafenleuchte als nächtliche Orientierungshilfe an seiner Spitze, als Observatoriumsturm wurde er zum Beobachten der ein- und ausfahrenden Schiffe benutzt. Teil einer Richtfeuerlinie (flussabwärts scheinend) wurde er erst 1887, wobei der Turm als Oberfeuer diente. Diese Funktion hat er noch heute. Die 1893 gezündete Richtfeuerlinie Bremerhaven wird von der Seezeichenschaltstelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes Bremerhaven fernüberwacht.

Für den ständigen Betrieb des Leuchtturms müssen nicht nur die technischen Einrichtungen des Leuchtturms überwacht werden, auch der Baukörper selbst bedarf einer ständigen Betreuung, weil das raue Nordseeklima dem imposanten Turm fortwährend zusetzt. Seit einigen Jahrzehnten wird deshalb versucht, Substanzverluste und Durchfeuchtungsschäden so gering wie möglich zu halten. Leider sind hierbei in der Vergangenheit auch ungeeignete Materialien eingesetzt worden, die zwar dem damaligen Wissensstand entsprachen, sich aber eher negativ auf das Mauerwerk auswirkten. So fügten einige nicht diffusionsfähige Altanstriche und deren Entfernung sowie Hydrophobierungen der Ziegelfassade in den 1980er-Jahren dem Leuchtturm einigen Schaden zu. Bei den bauzeitlichen Ziegeln sind deshalb kaum noch feste Oberflächen vorzufinden, was natürlich eine erhöhte Wasseraufnahme zur Folge hat, die wiederum bei Frostperioden zu Substanzverlusten an den Ziegeln führt. Es war bei den zuletzt durchgeführten Sanierungen deshalb immer das Ziel, die Wasseraufnahme so gering wie möglich zu halten und zugleich die Abtrocknung des Mauerwerks sicherzustellen. Dieser Aufgabe wird man sich auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten stellen müssen, damit eines der schönsten und ungewöhnlichsten Werke der Neugotik dieser Region erhalten bleibt.

1893 errichtete Rudolf Rudloff eine Leuchtbake als Unterfeuer auf der Südmole der Schleuse zum Neuen Hafen als Pendant zum Loschen-Leuchtturm. In eigentümlichem Gegensatz zu dem Bau Loschens ist das über 22 Meter große Bauwerk ganz in Eisen konstruiert und mit



Loschenturm, Ansicht und Schnitt



Bremerhaven, Unterfeuer des Neuen Hafens (»Minarett«)

Stahlplatten verkleidet. In etwa zehn Metern Höhe befindet sich die Leuchtkammer. Die bekrönende Kugel trug früher ein Windmessgerät. Die kreisrunde, sich in elegantem Schwung nach oben verjüngende Form (deshalb im Volksmund auch »Minarett« genannt) signalisiert den Bruch mit historischen Formen und den Beginn einer eigenständigen Ingenieurkunst. 1993 wurde die Versetzung und Aufhöhung des Sockels notwendig, nachdem vor der Strandhalle ein breiter Landstreifen aufgespült und eine neue Kaje mit Anleger gebaut worden war. Um den Platz besser für Veranstaltungen nutzen zu können, wurde er 2012/13 erneut umgestaltet.

Kaum jünger als das sehr technisch entworfene Unterfeuer des Neuen Hafens, aber von Hafenbaumeister Rudolf Rudloff in diesem Fall zur Zierde der bremischen Hafenanlagen in eine historistische Architektur gekleidet, entstand im Jahr 1900 der sogenannte Pingelturm, auch »Kleiner Glockenturm« genannt, als Ostfeuer der 1897 in Betrieb genommenen Großen Kaiserschleuse, damals die mit Abstand größte



Bremerhaven, Zeitball, »Minarett« und Loschenturm (von links), Ansichtskarte, um 1910



Bremerhaven, Ostfeuer an der Kaiserschleuse, zugleich Glockenturm (»Pingelturm«)

Schleuse der Welt. Rudloff hatte in Anlehnung an die historische Wehrturmarchitektur einen runden Turm mit gedrungenem Turmschaft und einem bekrönenden Zinnenkranz über auskragenden Konsolen entworfen, an dessen Spitze sich die Laterne mit dem Leuchtfeuer befand, das bei Nacht mit einem festen grünen Licht die Steuerbordseite der Einfahrt in die Kaiserschleuse markierte. Bei nebligem Wetter erklangen vom »Pingelturm« vier schnell aufeinanderfolgende Glockenschläge. Dieser kleine, aber durchaus repräsentative Signalturm gehört zu einer Reihe von Hafenbauten dieser Zeit, mit denen der bremische Hafenbau den Geltungsanspruch Bremerhavens als moderner und zugleich schmuckvoller Seebahnhof gegenüber den zahlreichen Transatlantikpassagieren des Norddeutschen Lloyd formulieren konnte.



Bremerhaven, Wasserstandsanzeiger

Über hundert Jahre erfüllte der Turm seine Funktion und trotzte dabei mancher Sturmflut. Im Zuge der Neubaumaßnahmen an der Kaiserschleuse in den Jahren 2007–2011 und der Deicherhöhung wurde seine weitere Existenz aber erstmals infrage gestellt. Auf den ersten Plänen für die neue Kaiserschleuse hätte der Turm leider zu einem großen Teil in der Kaje der Einfahrt gestanden, was aus vielerlei Gründen aber nicht zulässig gewesen wäre. Der einfachsten Lösung, einem Abbruch des gesamten Turmes, konnte die Denkmalpflege aber natürlich nicht zustimmen. Die zunächst angedachte Translozierung des Turms an die Spitze der neuen Mole, zwischen dem neuen Schlepperhafen und der Einfahrt zur neuen Kaiserschleuse, wäre zwar technisch machbar gewesen; aus Kostengründen wurde diese Variante aber wieder verworfen. So blieb nur noch eine Lösung übrig: die Verlegung der Einfahrt zur Kaiserschleuse, verbunden mit der Erhöhung der Vorhafenwand und einer statischen Ertüchtigung des Pingelturmes. Leider war mit dieser Variante verbunden, dass der Turm nun nicht mehr gut sichtbar an der Spitze der Mole steht und auch nicht mehr als Markierung und Seezeichen für die Einfahrt der Kaiserschleuse fungieren kann. Weil das Erscheinungsbild des Turmes aber nicht allzu sehr beeinträchtigt werden sollte, wurde vereinbart, eine möglichst große Vertiefung vorzusehen und das direkte Umfeld des Turms ansprechend zu gestalten.

Der Wasserstandsanzeiger in der Nähe zur Geeste-Einfahrt wurde 1903 errichtet und ist einer der letzten erhaltenen optischen Signalmasten seiner Art an der deutschen Küste. Der über 30 m hohe Mast mit einer hoch angesetzten »Rahe« ist als Eisen-Gitterkonstruktion ausgeführt und besitzt Vorrichtungen, mit denen das Heraufziehen von Ballons und Kegeln aus Korbgeflecht sowie von Laternen an der Rahe ermöglicht wird. Bis zur Außerbetriebnahme des Wasserstandsanzeigers im Jahre 1973 wurden diese Signale im Handbetrieb bzw. über maschinell betriebene Winden betätigt. Im Jahre 1978 erfolgte die Eintragung in die Denkmalliste. Erst seit 2003 ist die Anlage automatisiert

und somit die Funktionsfähigkeit des Wasserstandsanzeigers wieder gegeben; er ist aber heutzutage kein offizielles Seezeichen mehr, sondern ein Exponat des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Der Mast ist auf einem 1,50 Meter starken Betonfundament errichtet, das ursprünglich auf der Deichkrone stand und durch deren Verschiebung im Zuge der Deicherhöhungsmaßnahmen im Jahre 2013 nunmehr vor der Deichkrone steht.

Die Ballons, Kegel und Lampen signalisieren den Wasserstand, Sturmwarnungen und Schifffahrtsbehinderungen. Die an der Spitze befindliche Signalkelle zeigt Flut, Stauwasser oder Ebbe an. Die Wasserstände wurden ab 1912 in einem kleinen Pegelhäuschen an der Einfahrt zum Alten Hafen gemessen und in ein Wärterhäuschen am Wasserstandsanzeiger übermittelt. Nachdem das Häuschen wegen gravierender Schäden abgebrochen werden musste, wurde an gleicher Stelle ein neues Betriebsgebäude errichtet, heute befindet sich hierin ein Verkaufskiosk. In den Jahren 2013 bis 2014 wurde der Wasserstandsanzeiger demontiert und gründlich restauriert. Auch das zugehörige, bisher wenig beachtete Pegelhäuschen an der Mole der alten Hafeneinfahrt (Am Alten Vorhafen) wurde abgebaut, restauriert und 2015 wieder aufgestellt.

Zur Markierung der Geestemündung dienen der 1912–1914 an der Nordmole erbaute Leuchtturm als Oberfeuer und das 1924 auf der Südmole errichtete Unterfeuer. Der Molenturm hatte einen Vorgänger, da die Geeste-Einfahrt schon seit 1857 mit einem Leuchtfeuer markiert war. Der heutige Leuchtturm entstand bei der Verbreiterung und Vertiefung der Geestemündung im Zuge eines umfangreichen kaiserzeitlichen Ausbauprogramms der Bremerhavener Hafenanlagen. Die Wassertiefe der Geeste hatte vor 1914 den Ansprüchen der wenige Hundert Meter flussaufwärts an ihrem Ufer gelegenen, damals expandierenden Tecklenborg-Werft nicht mehr genügt. Zusammen mit dem durch seine rote Laterne markanten und in seiner Architektur ausgewogen proportionierten Leuchtturm entstand auch ein neuer, weiter in die Weser ausgreifender Abschnitt der Nordmole.



Bremerhaven, Pegelhäuschen an der Geeste-Einfahrt

Die gleichzeitige einheitliche Gestaltung von Mole und Turm ist heute noch gut erkennbar; das Ensemble steht seit 2001 unter Denkmalschutz. Ähnlich wie bei der Einfahrt zum Neuen Hafen wurden auch an der Geestemündung Ober- und Unterfeuer nicht gleichzeitig errichtet. Erst 1899 wurde auf der Kaizunge an der Südseite der Geeste-Einfahrt ein Unterfeuer in Betrieb genommen. Dieses grüne, die Steuerbordseite markierende Leuchtfeuer wurde einige Male erneuert und umgebaut, blieb aber im Gegensatz zum roten Backbordfeuer als eiserne Gitterbake mit aufgesetztem Laternenraum immer ein rein technisches Bauwerk.

Ähnlich wie der Wasserstandsanzeiger an der Geestemündung hat auch der Semaphor (griechisch: Zeichenträger) an der Einfahrt zum Neuen Hafen einen rein musealen Charakter. Er gehörte einst zum ältesten heute noch erhaltenen Leuchtturm am Fahrwasserrand der Außenweser, dem 1853 von Johannes Jacobus van Ronzelen errichteten Leuchtturm Hohe Weg.



Bremerhaven, Geeste-Einfahrt mit Ober- und Unterfeuer (rechts)



Bremerhaven, Semaphor

Der Semaphor ist nicht so alt wie der Leuchtturm, sondern wurde dort erst 1893 an einer damals neu errichteten Anlegebrücke angebracht. Der Semaphor zeigte den vorbeifahrenden Schiffen die aktuelle Windrichtung und -stärke auf Borkum und Helgoland an und wurde aufgrund der über die Telegrafie erhaltenen Daten entsprechend von Hand mit Leinen vom Turm aus eingestellt. Für die beiden Nordseeinseln, die auf dem 20 Meter hohen Stahlmast weithin sichtbar mit den Buchstaben B und H markiert sind, geben zwei Windrosenzeiger von je 4,50 Metern Länge die Windrichtung an. Darüber hinaus künden sechs 1,50 Meter lange Zeiger auf jeder Mastseite von der Windstärke auf den Inseln. Die Mechanik des Semaphors verfügt heute über einen Elektroantrieb und wird mit einem Computer gesteuert, der die alle zwei Stunden eingehenden Daten vom Deutschen Wetterdienst für Windrichtung und -stärke auf Borkum und Helgoland verarbeitet. Elektrische Kraft bewegt dann die Zeiger des maritimen Wahrzeichens – jeder von ihnen 22 Kilogramm schwer.

Der Semaphor war 1972 am Leuchtturm Hohe Weg außer Betrieb genommen worden und 1976 völlig verrostet ins Deutsche Schifffahrtsmuseum gelangt. Nach einer aufwendigen Restaurierung und teilweise auch Erneuerung wurde er als maritimes Denkmal und Landmarke an seinen heutigen Standort versetzt, pünktlich zur Fertigstellung der im Sail-Jahr 2005 eingeweihten Schleuse zum Neuen Hafen.

Für die Sicherung der Schifffahrt auf der Unter- und Außenweser gab es seit 1876 eine eigene Behörde. Da sich bei der Schifffahrt auf der Weser die Interessen mehrerer deutscher Staaten verbanden, wurde das sogenannte Tonnen- und Bakenamt zu Bremen aufgrund eines Beschlusses des Königreichs Preußen, des Großherzogtums Oldenburg und der Freien Hansestadt Bremen vom 6. März 1876 als gemeinsame zwischenstaatliche Behörde gegründet. Ihre Aufgabe war es, die Seezeichen (Tonnen, Leuchtfeuer und Feuerschiffe) in diesem Bereich zu unterhalten. Die seewärtigen Zufahrten zu den Weserhäfen wurden damals im Wesentlichen nur durch Seezeichen gesichert. Die Kosten für den Unterhalt wurden seinerzeit vorwiegend aus dem sogenannten Tonnen- und Bakengeld bestritten, das von der Schifffahrt zu entrichten war. Die verbleibenden Kosten teilten sich Bremen, Oldenburg und Preußen, wobei Bremen 90 Prozent übernahm und Oldenburg und Preußen zusammen 10 Prozent beitrugen. Von den Baulichkeiten des Tonnen- und Bakenamtes hat sich bis heute nur ein 1909–1910 unter Hafenbaumeister Rudolf Rudloff errichteter, denkmalgeschützter Tonnenschuppen (ehem. »Tonnenschuppen A«), ehemals zwischen der Geeste und der Einfahrt zum Alten Hafen gelegen, erhalten. Das an sich schmucklose Funktionsgebäude besitzt auf der Schmalseite im First einen kleinen Staffelgiebel, der die drei Wappen der mehrstaatlichen Behörde trägt und ursprünglich zur Geeste hin ein Pendant hatte.



Bremerhaven, Tonnenschuppen des Tonnen- und Bakenamtes

Rolf Kirsch und Uwe Schwartz

Neue Unterschutzstellungen: Bauernhaus Oberneulander Landstraße 24 und Union-Brauerei in Walle

Bauernhaus Oberneulander Landstraße 24

Unter den jüngeren Unterschutzstellungen ist auch wieder einmal ein Bauernhaus vertreten: das Brinksitzerhaus Oberneulander Landstraße 24. Es wurde 1833 (Meyer 2013, s. u.) als kleinbäuerliches Anwesen für den Bauern Elard Bartels erbaut und ersetzte ein älteres, kleineres, noch als Rauchhaus ohne Kamin errichtetes Vorgängergebäude. Es gehört dem Haustyp des Zweiständerbaus mit seitlichen Anküb-bungen an, der in der Bremer Gegend fast ausnahmslos dominiert. Das Fachwerk weist ausgemauerte, verputzte Gefache auf; das Dach ist mit Reet gedeckt. Der allgemeinen Entwicklung des Bauernhauses in der Region folgend, besaß es eine Ofenheizung mit Schornstein, wie sie ab etwa Mitte des 18. Jahrhunderts zunehmend üblich geworden war und die urtümliche offene Feuerstelle im Flett verdrängt hatte.

Eine Besonderheit für das ursprüngliche Bremer Landgebiet stellen die höhergezogenen seitlichen Fachwerkwände mit doppelter waagerechter Verriegelung dar. Nach den Untersuchungen des Bremer Historikers und Hausforschers Dr. Hans Hermann Meyer wird diese in anderen Gegenden der Verbreitung des niederdeutschen Hallenhauses oft vorkommende Bau-



Brinksitzerhaus Oberneulander Landstraße 24



Oberneulander Landstraße 24, Fachwerk-Ankerbalken-Querdurchfahrtsscheune, ehemals auf dem Hof Frerichs (Oberneulander Landstraße 63)

weise im alten Bremer Landgebiet erst üblich ab dem frühen 19. Jahrhundert, und zwar mit der zunehmenden Verbreitung der Sitte der Bremer Stadtbürger, auf dem Land in angemieteten Quartieren bei den Bauern die Sommerzeit zu verbringen. Bezeichnenderweise findet man diesen Bauernhaustyp nur in den Bereichen, in denen sich dieser Brauch etabliert hatte, d. h. im Hollerland und in Borgfeld. Die erhöhten Seitenwände dienten einem besseren Wohnkomfort der Sommergäste.

Das Haus Oberneulander Landstraße 24 ist eines der ganz raren Beispiele, bei dem eine Nutzung als saisonal vermietetes Urlaubsquartier aktenkundig belegt ist. Die Nachbarin und Grundherrin des Elard Bartels, die Witwe Schramm, hatte sich 1842 erfolglos darüber beschwert, dass Bartels für sich und seine Familie ein Backhaus als Ausweichquartier – während der Zeit der Beherbergung von städtischen Sommergästen in seinem Bauernhaus – errichten wolle, das ihr die Aussicht aus ihrem – bis heute existenten und mittlerweile denkmalgeschützten – Teehäuschen (Oberneulander Landstraße 27/29) einschränken würde.

Die Hofstelle, die heute unter der Adresse Oberneulander Landstraße 24 geführt wird, ist eine von ehemals drei vom Gut Hodenberg abhängigen alten Meierstellen, die in der sogenannten Helle lagen, einem Flurstreifen zwischen Oberneulander Landstraße und Holler Fleet. Von diesen drei gegen Ende des 17. Jahrhunderts bezeugten Hofstellen ist neben dem Anwesen Oberneulander Landstraße 24 heute noch das Grundstück Oberneulander Landstraße 8 mit einem ehemaligen, heute denkmalgeschützten Bauernhaus bebaut (ehemalige Gaststätte »Meyer am Boom«). Dieses Haus stammt aus der Zeit um 1700. Beide Bauernhäuser halten somit die Erinnerung an die lokale meierrechtliche Verfasstheit im Umfeld des Gutes Hodenberg wach.

Die Hofstelle Oberneulander Landstraße 24 liegt an der Stelle, an der sich mit großer Wahrscheinlichkeit der frühere mit Wassergräben befestigte Herrensitz derer von der Helle befand, die bis etwa Mitte des 15. Jahrhunderts die Herrschaft über den Hodenberg innehatten und die ersten namentlich überlieferten Herren des Gutes Hodenberg sind. Rechtwinklige Knicke und gerade Streckenabschnitte im Verlauf des ursprünglich natürlichen Fließgewässers »Holler Fleet« hinter dem Hof Bartels lassen auf Regulierung durch Menschenhand schließen und sind offenbar als Reste des Umfassungsgrabens des mittelalterlichen Herrensitzes zu deuten.

Erst seit den 1960er-Jahren gehört eine alte Fachwerk-Ankerbalken-Querdurchfahrtsscheune zum Anwesen. Sie stammte vom Hof Frerichs (vormals Oberneulander Landstraße 63), wurde hierher transloziert und wieder aufgebaut. Sie ist daher nicht in den Denkmalschutz einbezogen worden, bildet aber mit dem Hauptgebäude eine hübsche Hofsituation. Derzeit wird das Bauernhaus unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange zur Nutzung als Wohnhaus für zwei Parteien ausgebaut. Die stark mitgenommene Scheune soll trotz des notwendigen starken Materialaustausches als fachwerksichtiger Baukörper erhalten bleiben und zukünftig ebenfalls Wohnzwecken dienen.

Literatur

Hans Hermann Meyer, Das Bauernhaus Oberneulander Landstraße 24, Manuskript unter Verwendung von Teilergebnissen einer in Vorbereitung befindlichen Publikation zur Geschichte der Sommerfrische auf Bauernhäusern des Bremer Landgebietes, Bremen 2013 (vh. im Landesamt für Denkmalpflege).

Rudolf Stein, Dorfkirchen und Bauernhäuser im Bremer Lande, Bremen 1967 (= Forschungen zur Geschichte der Bau- und Kunstdenkmäler in Bremen, hg. v. Senator f. d. Bauwesen, Bd. 6).

Bremer Union-Brauerei, Theodorstraße 12–13 / Holsteiner Straße 80 in Bremen-Walle

1904 gab es im Deutschen Reich insgesamt 17.426 Brauereien, davon allein im Norddeutschen Brausteuergebiet 6.204 (Statistik aus Meyers Konversations-Lexikon 1908). Neben den drei großen Bremer Exportbier-Brauereien am Neustadtsdeich, den Firmen Kaiserbrauerei Beck & Co., Haake & Co. und C. H. Haake, existierten noch zahlreiche kleinere Brauereien, die in der Regel nur den lokalen Inlandsbedarf bedienten, wie die 1907 gegründete Union-Brauerei am Waller Osterfeuerberg. Der Bauantrag des Ingenieur-Büros von Fr. Neukirch zur Errichtung der Union-Brauerei lautete auf eine »complete Brauerei, Pferdestall, Bedürfnis-Anstalt«, und tatsächlich wurden damals alle Komponenten eines modernen Brauereibetriebs auf dem von der Holsteiner und der Theodorstraße gebildeten Eckgrundstück errichtet, die sich bis heute ohne wesentliche Verluste erhalten haben. Dazu gehören das Sudhaus mit der Wohnung des Braumeisters, das Maschinen- und Kesselhaus mit einem gekürzt erhaltenen Schornstein und das Kellereigebäude mit dem vorgelagerten Gebäude der Flaschenabfüllung (Kontor) sowie ein Remisen- und Stallgebäude.

Die Firma von Fr. Neukirch hatte sich auf Pumpentechnik spezialisiert und war kurz vor der Jahrhundertwende beteiligt an der Errichtung des Stadtbades Steffensweg sowie des Elektrizitätswerks in Hastedt. Schon auf der großen »Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-, Marine-, Handels-, und Kunst-Ausstellung« im Bremer Bürgerpark 1890 hatte Neu-



Ansicht der Brauerei von der Theodorstraße; im Vordergrund das Maschinenhaus, daneben das Sudhaus und im Hintergrund das Kellereigebäude

kirch in einem eigenen Pavillon seine »Fundirungsmethode« ausgestellt. Während Neukirch für die Statik und die technische Infrastruktur verantwortlich war, entwarf der Mauermeister Heinrich Behrens die Fassaden der neuen Brauerei. Sein Entwurf ist noch der Fabrikarchitektur des Historismus verhaftet, im Dekor etwas vereinfacht, aber noch nicht von den Erneuerungsbestrebungen im Industriebau der Zeit vor dem 1. Weltkrieg (wie z. B. die HAG-Fabrik) beeinflusst. Diese Architektur folgt noch immer einem über Jahrzehnte tradierten Grundmuster, das in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus dem Gestaltungsvokabular einfacher öffentlicher Architektur abgeleitet worden war. Der Aufbau der Brauereifassaden ist einfach und überzeugend stimmig proportioniert: Die Fassaden sind verputzt und die Rahmen und Gliederungen in Sichtziegelmauerwerk ausgeführt. Besonders hervorgehoben ist das Sudhaus mit dem hohen Erdgeschoss und den dadurch sehr großen Rundbogenfenstern, durch die hindurch man ursprünglich die Braukessel sehen konnte.

Am Gebäudekomplex der Union-Brauerei lässt sich die Herstellung des Bieres zu Beginn des 20. Jahrhunderts bildhaft nachvollziehen:

Im Sudhaus wurde die Bierwürze hergestellt. Das dort zunächst eingeweichte und dann in einer Malzquetsche im Obergeschoss geschrotete und in einem Vormaischapparat eingeteigte Malz wurde im Erdgeschoss in einem großen eisernen Kessel, dem sogenannten Maischbottich, auf etwa 35°C erwärmt. Anschließend entnahm der Braumeister im Kochverfahren dreimal ein Drittel der Maische in die »Dickmaischpfanne«, erhitzte sie dort bis zum Sieden und führte sie anschließend wieder in den Maischbottich zurück. Darauf folgte das »Abläutern«, indem im Läuterbottich die Lösung (Würze) von den festen Bestandteilen des Malzes (Treber) getrennt wurde. Die Würze wurde dann aus dem Kessel abgezogen, unter Zusatz von Hopfen in der Sudpfanne gekocht, in einem

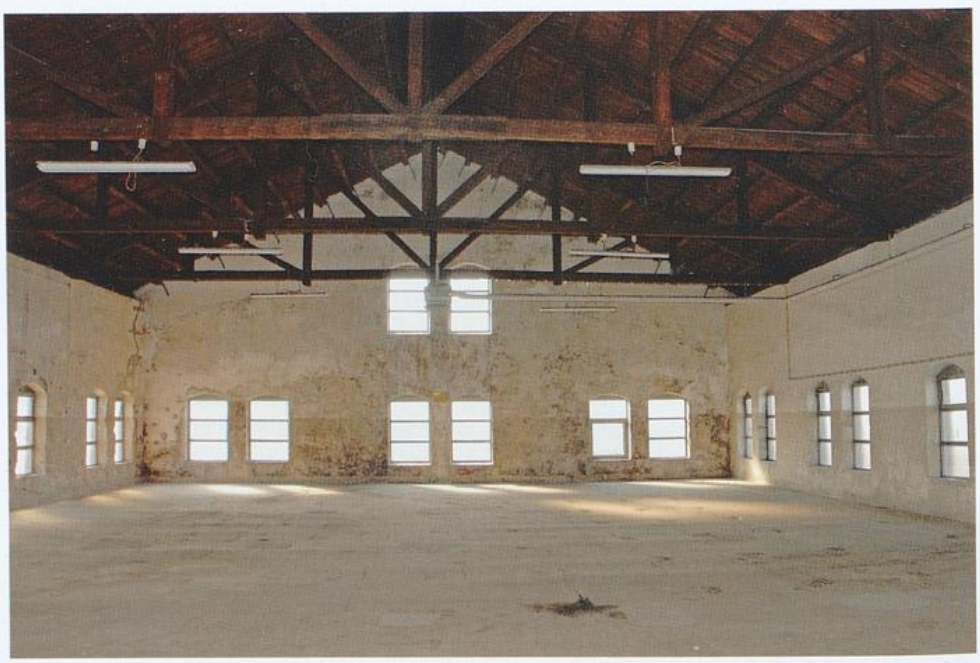
Hopfenseiher gesiebt und anschließend auf die für die Gärung erforderliche Temperatur abgekühlt. Das Kochverfahren erforderte viel Arbeit und Heizenergie. Die Herstellung der Würze musste beständig überwacht werden, woraus verständlich wird, dass der Braumeister auch im Sudhaus wohnte.

Die Braugeräte wurden mit indirekter Dampfheizung erhitzt, ein technisches Verfahren, das sich um 1905 allgemein durchsetzte und das die direkte Feuerung ablöste. Da für die Bierproduktion ein großer Energieaufwand nötig war und durch die Dampfmaschine neben der Feuerung auch noch Getriebe und Pumpen bewegt wurden, ist das vergleichsweise große Maschinen- und Kesselhaus mit seinem einst deutlich höheren Schornstein verständlich.

Zur Abkühlung wurde die Würze vom Brauhaus zum Kellereigebäude gepumpt, wo sich im obersten, dritten Geschoss das sogenannte Kühlschiff befand. Dieser stützenfreie, ungeteilte Raum, der das gesamte Dachgeschoss ausfüllt, bot einheitliche klimatische Verhältnisse und über die erhöhte Dachfirstkonstruktion gute Möglichkeiten der Belüftung. Die Kühlung der Würze geschah im Allgemeinen in großen, sehr flachen eisernen Gefäßen mit Ventilatoren oder Windflügeln.

Die gekühlte Würze ging anschließend für 8–10 Tage in Gärung (Untergärung). Dazu wurde die Würze in offenen Gefäßen des zweiten Geschosses bei einer Temperatur von 4–8°C gehalten. Anschließend füllte man das »Jungbier« für die Nachgärung in die Lagerfässer des Erdgeschosses, in denen es als Schankbier 3–6 Wochen und als Lagerbier etwa drei Monate reifen musste. Der dem Kellereigebäude vorgelagerte Bauteil diente der Flaschenabfüllung und wurde bereits im Jahr der Fertigstellung 1908 nochmals verbreitert. Die ursprüngliche Absicht der Architekten, in einem zweiten Geschoss dort auch das Kontor der Brauerei zu integrieren, wurde nicht ausgeführt.

Komplettiert wird das Brauerei-Ensemble durch das 1907 bis 1908 in zwei Bauabschnitten errichtete Remisen- und Stallgebäude an der



»Kühlschiff« der Union-Brauerei im dritten Geschoss des Kellereigebäudes



Remisen- und Stallgebäude

westlichen Grundstücksgrenze. Denn neben der Herstellung und Lagerung des Biers gehörte in der Zeit um 1900 auch ein Fuhrbetrieb für die Auslieferung des Bieres zu einer Privatbrauerei wie der Union.

1923 wurde die Union-Brauerei in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, an der die große Haake-Beck-Brauerei stark beteiligt war. Um 1927 entstand nach Entwurf des Architekten Richard Streller ein Verwaltungsgebäude an der Ecke Theodor- und Holsteiner Straße, das jedoch im Zweiten Weltkrieg zerstört und nicht an gleicher Stelle wieder neu errichtet wurde. Bomben hatten auch das Kellereigebäude getroffen. Bis 1951 wurde das gesamte Kühlschiffdach als hölzerne Konstruktion erneuert und vor allem auch der alte Turm mit dem Wasserbehälter neu errichtet, wobei auf eine Wiederherstellung des Dekors verzichtet wurde. 1968 stellte die Brauerei den Betrieb ein; die Bauten dienten fortan dem Spediteur Bielefeld & Sohn als Lager. Dafür wurde die gesamte technische Infrastruktur entfernt; in den Turm baute man einen Lastenaufzug ein. Inzwischen hat das Areal den Besitzer erneut gewechselt. Im Zuge der Umnutzung kehrte dabei sogar das ursprüngliche Gewerbe auf das Union-Gelände zurück: Eine neue Brauerei mit Erlebnisgastronomie-Konzept hat dort den Betrieb aufgenommen und produziert unter Wiederbelebung des alten Firmennamens mehrere Sorten eigenständiger sogenannter Craft-Biere.

Abbildungsnachweis

Allianz pro Schiene, Foto Gerd Kittel: S. 93, 100 o.

Architekturmuseum TU Berlin, Inv.Nr. 14305: S. 98; Inv.Nr. BZ-F 13,029: S. 99; Inv.Nr. BZ-F 13,028: S. 105 o.

Archiv Olaf Voßhans, Bremerhaven: S. 112 u.

Baumwollbörse für Bremen, Leipzig 1899 (= Deutsche Konkurrenzen, hg. v. A. Neumeister und Ernst Häberle, Bd. 9, 1898/99, Heft 5): S. 65 (2x), 66

Brandenburg. Landesamt f. Denkmalpflege u. Archäol. Landesmuseum, Bildarchiv, Neg.-Nr. 17 h 36/1077.58 (Ausschn.): S. 56; 71 i 7/1077.65: S. 58; 25 e 4/1a: S. 69 u. l.; 25 e 20/9a: S. 69 u. r.; 25 e 22/10: S. 70 (sämtl. Aufn. a. d. Bestand d. Kgl. Preuß. Meßbildanstalt)

Bremen u. seine Bauten, hg. v. Architekten- u. Ingenieurverein, Bremen 1900: S. 45, 49 u., 51 u. r., 52

Bremer Baumwollbörse: S. 64, 72, 79 u. l.

Deutsche Bauzeitung 1876: S. 50

Julius Eckstein (Hg.), Histor.-biograph. Blätter, Bd. 1 (= Der Staat Bremen), Berlin 1906: S. 61

Eine Zukunft für unsere Vergangenheit, Katalog zur Wanderausstellung z. Europ. Denkmalschutzjahr 1975, hg. v. Dt. Nationalkomitee für Denkmalschutz, München 1975, Rücktitel: S. 10

Focke-Museum, Bremer Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte, Inv.-Nr. G-0124: S. 13; Inv.-Nr. G-0194: S. 16 o.; Inv.-Nr. 2002-280: S. 17; Inv.-Nr. 2002-304: S. 19; Inv. -Nr. G-06332-2: S. 101

Förderverein Kämmereimuseum Blumenthal, Detlev Gorn: S. 24 u.

Hansestadt Bremisches Hafenamt Bremerhaven: S. 111

Jürgen Howaldt, Bremen: S. 47 u.

Inge Kanakaris-Wirtl, Berlin, Foto ID 82259: S. 97

Koch & Bergfeld Besteckmanufaktur GmbH: S. 83, 85, 86 (2x), 88, 89 o.

Landesamt für Denkmalpflege, Nachlass Johann Georg Poppe: S. 43, 44, 47 o., 57

Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 Nr. 0006321: S. 95

Library of Congress, Washington: S. 53 o., 55

Nordwolle Delmenhorst, Nordwestdeutsches Museum f. Industriekultur: S. 25

Roland Peuthert, Metallform Bremen: S. 79 o., 79 u. r.

Presse- u. Informationsamt d. Stadt Frankf./M., Foto Tanja Schäfer: S. 100 u.

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Fachbereich Bau und Stadtentwicklung, Service Center Bau (Aktenarchiv): S. 72, 73

Staatsarchiv Bremen: S. 24 o., 30, 36, 38 u., 39, 41, 42, 60 (2x), 78 u.

Staatsarchiv Hamburg, 00056072: S. 96

Stadtarchiv Hannover, Nachlass Hubert Stier: S. 102, 103 (2x)

Wikimedia Commons, Didier Descouens: S. 106

Wikimedia Commons, Jürgen Howaldt: S. 69 o.

Wikimedia Commons, Erik Zachte (Ausschnitt): S. 51 o.

Alle übrigen Abbildungen: Landesamt für Denkmalpflege Bremen

Titelbild: Hauptbahnhof Bremen, Hauptfront, Zwickelrelief »Eisenbahnverkehr« von Diedrich Samuel Kropp

Abb. S. 6: Bremen, Landgericht, Ecke Buchtstraße/Domsheide



Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Heft 3 (2006) · 84 Seiten · 63 Abbildungen
ISBN 978-3-86108-567-6
5,90 €

Die Restaurierung des Bremer Doms
im 19. Jahrhundert – Haus des Reichs –
Focke-Windkanal



Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Heft 4 (2007) · 88 Seiten · 67 Abbildungen
ISBN 978-3-86108-586-7
5,90 €

Bremerhaven



Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Heft 5 (2008) · 88 Seiten · 70 Abbildungen
ISBN 978-3-86108-352-8
5,90 € unverbindliche Preisempfehlung

Das Bremer Haus – Villenarchitektur in Bremen –
Wohnen im Baudenkmal



Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Heft 6 (2009) · 96 Seiten · 85 Abbildungen
ISBN 978-3-86108-109-8
5,90 €

Historischer Kirchenbau und kirchliche Denkmalpflege im Land Bremen



Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Heft 8 (2011) · 120 Seiten · 123 Abbildungen
ISBN 978-3-8378-1023-3
5,90 €

Gartendenkmäler

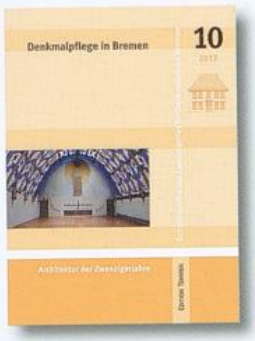


Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Heft 9 (2012) · 384 Seiten · 336 Abbildungen
ISBN 978-3-8378-1025-7
12,90 €

Unterwegs in Zwischenräumen Stadt | Garten | Denkmalpflege. Dokumentation der Denkmalpfleger-Jahrestagung 2011 in Bremen



Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Heft 10 (2013) · 96 Seiten · 91 Abbildungen
ISBN 978-3-8378-1036-3
5,90 €

Architektur der Zwanzigerjahre



Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Heft 11 (2014) · 128 Seiten · 118 Abbildungen
ISBN 978-3-8378-1042-4
5,90 €

Mittelalterliche Kirchen



Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Heft 12 (2015) · 128 Seiten · 132 Abbildungen
ISBN 978-3-8378-1045-5
5,90 €

Architektur der Nachkriegszeit

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Staats- und Uni.-Bibliothek Bremen
46$0 00 552 901 8

ISBN 978-3-8378-1048-6

Denkmalpflege in Bremen

13

2016





Schriftenreihe des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen

Historismus und Gründerzeit I

EDITION TEMMEN

02
P
1187