

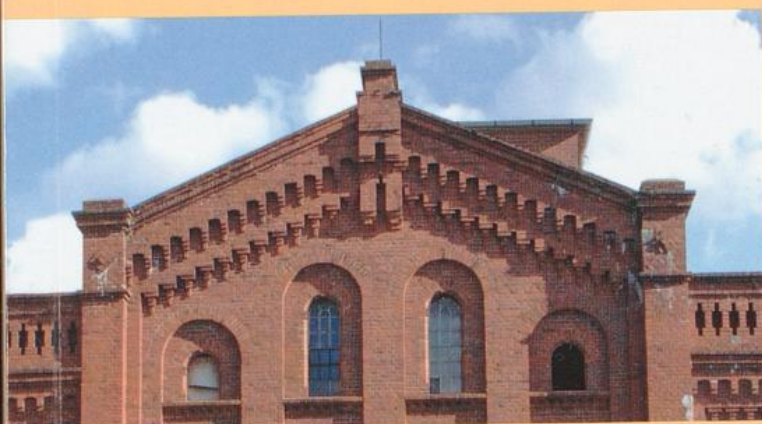
Denkmalpflege in Bremen

20

2023



Schriftenreihe des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen



Industriedenkmalpflege

A
REG
858.1
515
-20

EDITION TEMMEN



Schriftenreihe des Landesamtes für
Denkmalpflege Bremen

Herausgegeben von Prof. Dr. Georg Skalecki

Heft 20

2023

Denkmalpflege in Bremen

Heft 20



Prof. Dr. Georg Skalecki (Hg.)

EDITION TEMMEN

Herausgeber:
Prof. Dr. Georg Skalecki,
Landeskonservator

Redaktionsteam:
Karin Geiss M.A.
Uwe Schwartz M.A.

Landesamt für Denkmalpflege
Sandstraße 3
28195 Bremen

office@denkmalpflege.bremen.de
www.denkmalpflege.bremen.de

© EDITION TEMMEN e.K. 2023
Hohenlohestraße 21
28209 Bremen
Tel. 0421-34843-0

info@edition-temmen.de
www.edition-temmen.de

Printed in the EU

ISBN 978-3-8378-1067-7

Autorenverzeichnis

Karin Geiss M.A.
Jessica Hänsel M.A. M.Sc.
Dipl.-Ing. Christiane Henze M.A.
Tim Schrader M.A.
Uwe Schwartz M.A.
Prof. Dr. Georg Skalecki
Dr. Achim Todenhöfer
alle Landesamt für Denkmalpflege
Dr.-Ing. Arch. Stephan Strauß

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet
unter www.dnb.de abrufbar.

Abbildungsnachweis auf Seite 96



2023-03667

Inhalt

	Vorwort	7
Georg Skalecki	20 Jahre Industriedenkmalpflege in Bremen	8
Jessica Hänsel	Eisenbahnhochbau in Bremen-Nord – die Bahnhöfe Vegesack und Blumenthal	17
Stephan Strauß	Industriearchäologische Dokumentation der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld in Bremen	27
Jessica Hänsel	Die Silberwarenfabrik Wilkens in Bremen-Hemelingen	38
Uwe Schwartz	Unterschutzstellungen im Fischereihafen Bremerhaven – ein Rückblick	49
Achim Todenhöfer	Die ehemalige Tabak- und Zigarettenfabrik der Martin Brinkmann AG in Woltmershausen. Vergangenheit und Gegenwart eines Industriedenkmal	58
Tim Schrader	Die Bremer Wollkämmerei – ein Industriedenkmal mit Potenzial	70
Berichte aus der Praxis		
Achim Todenhöfer	Die ehemalige Montagehalle (Halle 4) der Bremer Lloyd-Motoren-Werke	78
Tim Schrader	Die ehemalige »Kraftzentrale« am Kaiserhafen in Bremerhaven	82
Christiane Henze	Musterrestaurierung von drei Schrägverglasungs- elementen der Orangerie in Hasses Park	85
Karin Geiss	Übrigens... Auszeichnung mit dem DNK-Medienpreis	88
Neue Unterschutzstellungen		
Jessica Hänsel	Die Chocoladen-Fabrik Hachez & Co in der Alten Neustadt	90
Uwe Schwartz	Schule In der Vahr	93



Unsere Schriftenreihe »Denkmalpflege in Bremen« feiert 2023 ein Jubiläum: das 20. Heft liegt vor, und damit erschien von 2004 bis 2023 jedes Jahr pünktlich im Frühjahr ein Band. Als ich 2002, kurz nach der Übernahme der Leitung des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen, den Entschluss fasste, eine jährlich erscheinende gedruckte Publikation herauszugeben, war das eine Konsequenz der Ereignisse der Jahre 1999/2000. In dieser Zeit wurde die Staatliche Denkmalpflege stark angegriffen, da sie angeblich ihre Methoden und Denkweisen nicht ausreichend erklären würde. Ein Gutachten zur »Entstaatlichung der Denkmalpflege«, erstellt von Dieter Hoffmann-Axthelm im Auftrag der Bundestagsfraktion der Grünen, erklärte das System Denkmalpflege als gescheitert und überflüssig, denn die Denkmalpflege setze sich für Dinge ein, denen Hoffmann-Axthelm die Denkmalwürdigkeit absprach. »Was keine Herzen bewegt, wozu solle es gerettet werden«, so sein Schlusssatz. Das gesamte Gutachten und der Vorstoß scheiterten, denn eine breite gesellschaftliche Mehrheit, das gesamte deutsche Feuilleton und auch die Politik stärkten der Denkmalpflege den Rücken. Man forderte sogar, die Denkmalpflege solle sich als Sachwalter des materialisierten kulturellen Erbes unbedingt für noch nicht ausreichend als wertvoll erkannte Objekte einsetzen, also gerade dann, wenn noch nicht alle »Herzen« einem vermeintlich eher »unbequemen Denkmal« zugefliegen sind. Es solle eben nicht das Recht des Stärkeren gelten – was sich durchsetzt, darf bleiben –, weshalb der Verfasser auch den Eröffnungsvortrag zum Tag des offenen Denkmals 2000, noch im Saarland, überschrieben hat mit dem Titel »Denkmal-Pflege oder Denkmal-Darwinismus?« (abgedruckt in: Saarpfalz 2000, S. 60–64). Die deutsche Denkmalpflege hat aus dieser Attacke eines gelernt: Man darf nicht nachlassen mit dem Erklären von Denkmalbedeutung und den Erläuterungen, warum und wie etwas erhalten werden soll, um immer mehr »Herzen« davon zu begeistern, dieses Anliegen zu unterstützen. Die Denkmalpflege muss deutlich machen, dass denkmalpflegerische Entscheidungen fachlich begründet sind, und keinen geschmäckerlichen oder gar willkürlichen

Ansatz haben. Sie muss deutlich machen, dass es ihr nicht um die positiven und »schönen« Teilaspekte unserer Geschichte geht, sondern um eine exemplarische, aber ganzheitliche Darstellung aller geschichtsrelevanten Umstände. Dafür brauchen wir vor allem Öffentlichkeitsarbeit. Das haben wir vor zwanzig Jahren erkannt. Aktivitäten wurden gestartet, wie im Internet oder Social Media (siehe den Erfolg von denkmal_europa, ein Produkt, das auch maßgeblich von Bremen aus geprägt wird – Beitrag in diesem Heft). Und auch unsere Schriftenreihe ist dafür gegründet worden, denn es besteht »Die Verpflichtung des Denkmalpflegers zur Öffentlichkeitsarbeit«, so das Editorial zu unserem ersten Band 2004. Seitdem sind nun also zwanzig Jahre vergangen, doch an der Notwendigkeit, sich an die Öffentlichkeit zu wenden, hat sich nichts geändert, und der Zuspruch bestätigt uns. Unsere Reihe hat sich von dem unsicheren Start zu einer gefestigten Instanz hin entwickelt. Auch über die Grenzen Bremens hinaus werden die Beiträge gelesen und geschätzt. Dem Team, meist Autorinnen und Autoren aus dem Haus, sei für diese gute Arbeit in den letzten zwanzig Jahren gedankt.

Eine Rückschau bzw. Bilanzierung ist daher auch das Thema dieses Heftes. Wir wollen die Öffentlichkeit auf die Unverzichtbarkeit von hafengeschichtlichen, industriellen oder technischen Denkmälern aufmerksam machen. Aktuelle und rückblickende Beiträge beschäftigen sich mit unserem Engagement im Bereich der Industriedenkmalpflege. In Heft 7 hatten wir bereits eine Zwischenbilanz zur damals gestarteten Hafendenkmalpflege gezogen, in der aktuellen Ausgabe wird erneut über aktuelle Themen und Erfolge in der Industriedenkmalpflege der letzten 20 Jahre berichtet.

Da, wie oben ausgeführt, das »Unbequeme Denkmal« früher umstritten war und als nicht erhaltenswert erachtet wurde, es aber aktuell im Zuge der moralisierenden »Bildersturm«-Debatte erneut in der Kritik steht, werden wir uns im nächsten Heft dieses Themas annehmen.

Der Herausgeber

Georg Skalecki

20 Jahre Industriedenkmalpflege in Bremen

Obwohl die Erkenntnis besteht, dass Zeugnisse der Industrie und Technik wichtige Bestandteile des menschlichen Daseins sind und somit unbedingt auch Gegenstand der Denkmalpflege sein müssen, hat sich eine intensive Auseinandersetzung mit dem Thema in Deutschland erst in den 1980er-Jahren eingestellt. Dies stand im Zusammenhang mit Umstrukturierungen und Stilllegungen der Schwerindustrie an Rhein und Ruhr und im Saarland und dem damit einhergehenden Verlust von markanten Zeugnissen dieser Gattung.

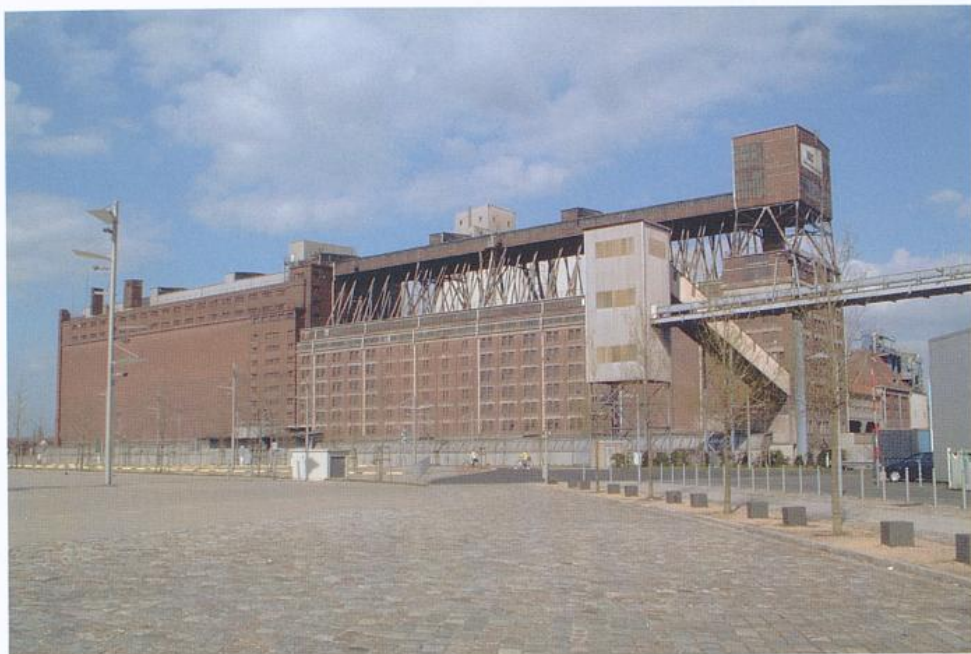
Als vergleichbares Schlüsselereignis für ein verstärktes Nachdenken über die Bedeutung der Hafensobjekte in Bremen kann die Schließung der großen Freihafenbereiche von Industrie-, Europa- und Überseehafen gelten. Die dort geplanten neuen städtebaulichen Akzente zwangen die Denkmalpflege dazu, Position zu beziehen, und so wurde in einer ersten Erfassungskampagne mit dem auswärtigen Büro für Industriearchäologie Rolf Höhmann/Darmstadt der Auftakt zu einer intensivierten Industriedenkmalpflege gemacht. Erste denkmalwürdige Bauten wurden erfasst und unter Schutz gestellt. Erfolgreiche Umnutzungen erfolgten zeitnah zu den Unterschutzstellungen. Dazu wurde bereits ausführlich 2010 in Heft 7 unserer Schriftenreihe berichtet. Dort finden sich neben den ersten Unterschutzstellungen im Bereich der Überseestadt, wie Schuppen, Speicher, Kaffee HAG, Getreideverkehrsanlage, dann auch Ergebnisse der gestarteten Bewertung von weiteren Industrieanlagen im Land Bremen, so die der Bremer Wollkämmerei in Blumenthal, des Fischereihafens in Bremerhaven oder anderer Einzelobjekte aus dem technisch-industriellen Bereich. Auch in späteren Heften unserer Schriftenreihe haben wir immer wieder

vereinzelt über die Unterschutzstellungen oder denkmalpflegerische Maßnahmen an Industriedenkmalern in Bremen berichtet.

Seit also rund 20 Jahren arbeitet das Landesamt für Denkmalpflege Bremen kontinuierlich und intensiv an der Bewertung der vielfältigen historischen Zeugnisse der bedeutenden Industrie- und Handelsstädte Bremen und Bremerhaven. Wir erheben dabei den Anspruch, die spezifischen Besonderheiten der industriellen Geschichte dieser Orte aufzudecken und möglichst alle Wirtschaftszweige mit dem Schutz einer angemessenen Zahl von Denkmälern zu dokumentieren.

Dazu muss man sich zunächst die große Bedeutung von Industrie und Handel für Bremen vor Augen führen und die geschichtlichen Abläufe Revue passieren lassen. Dabei wird klar, dass Bremen zwar eine Freie Reichsstadt mit sehr langer Tradition und Bedeutung war und ist, jedoch erst im Zuge der Industrialisierung zur Großstadt wurde. Die Jahrhunderte der gleichmäßigen Art des Handels durch Schifffahrt und Lagerung zeigen sich in einigen erhaltenen und geschützten bedeutenden alten Hafenspeichern – z. B. in Vegesack oder dem Gebäude der »Lange Werft«, ebenfalls in Vegesack. Die historische Energiegewinnung, besonders zum Getreidemahlen, dokumentieren die fünf Windmühlen im Stadtgebiet.

Einschneidende Veränderungen gab es zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedingungen wandelten sich in dieser Zeit überall rasant durch die Industrialisierung. Eine erste Entwicklungsphase gab es eher im Umland, allerdings von Bremen ausgehend. Besonders stark wuchs die Stadt dann in einer zweiten Phase nach dem Zollbeitritt Bremens. Bürgermeister Smidt war



Bremen: Getreideverkehrsanlage



Bremen: Kaffee-HAG-Werk

es im Wiener Kongress zwar gelungen, die Selbstständigkeit der Hansestadt Bremen nach den napoleonischen Kriegen zu sichern, jedoch war der Umstand, dass Bremen nicht der Zollunion beitrug, zunächst hinderlich für eine wirtschaftliche Entwicklung innerhalb der Stadtmauern. Bremer Kaufleute gründeten deshalb zunächst im Umland große Industriebetriebe, so auch in dem zum Königreich Hannover gehörenden Hemelingen, das dann erst 1939 zu Bremen kam. Dorthin wurde unter anderem 1859 die Silberwarenfabrik Wilkens aus der Bremer Altstadt umgesiedelt. Ihre Bauten sind inzwischen denkmalgeschützt und unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten umgenutzt. In Blumenthal, ebenfalls ehemals zu Hannover gehörig, wurde 1883 die Bremer Wollkammer gegründet, die noch gut erhaltene, bemerkenswerte Produktions-, Lager- und Verwaltungsbauten aus verschiedenen Phasen besitzt, die inzwischen umfassend Denkmalschutz genießen. Die ältesten sind die Kammzuglager und die kaufmännische Verwaltung aus den 1890er-

Jahren. Auch hier sind teilweise Umnutzungen bereits erfolgt und ein Konzept für eine weitergehende zukünftige Nutzung sind angelaufen (siehe Beitrag Schrader). Schon 1874 erfolgte unmittelbar südlich vor den Toren Bremens, aber außerhalb der Zollgrenzen der Stadt, der Neubau der seit 1829 in Bremen bestehenden Silberwarenmanufaktur Koch & Bergfeld, gleichsam geschützt und in Umnutzung (Beitrag Strauss).

Mit der Reichsgründung 1871 und mehr noch nach dem Beitritt zur Zollunion 1888 gab es eine Reihe großer Bauprojekte, die dem Handel und teilweise auch der industriellen Entwicklung ihre Entstehung verdanken, so das Bankenwesen und die Verwaltung mit einigen bemerkenswerten Bankgebäuden oder Börsengebäuden in der Innenstadt. Mit dem Beitritt zur Zollunion wurde 1888 dann auch die Anlage eines riesigen Handelshafens betrieben, später in Europahafen, Überseehafen sowie in Holz- und Fabrikenhafen umbenannt. Damit wurde die Grundlage für den sich ver-



Bremen-Nord: Thiele-Speicher



Bremerhaven: Wasserstandsanzeiger

ändernden Handel gelegt. Dieser Hafenausbau gewährleistete den Umschlag für die durch die Öffnung der Zollgrenzen sprunghaft gestiegene Industrialisierung. Drei Hafenbecken für Stückgutumschlag entstanden, und die logistische Überlegenheit des Bremer Hafensystems mach-

te sich durch den schnellen Umschlag bemerkbar. Die Liegezeiten der Schiffe konnten verkürzt werden, was die Kosten verringerte und den Ertrag erhöhte. Die Waren wurden schnell aus den Schiffen in einfache, neben der Kaje liegende Schuppen entladen. Dort wurden sie



Bremen: Union Brauerei



Bremen: Abwasserpumpwerk

sortiert und auf der Landseite auf Schiene und später auf Lastkraftwagen zum weiteren Transport verladen. Andere Waren, die zwischengelagert werden sollten, kamen in Speichergebäude, die in der zweiten Reihe angelegt wurden. Aussagekräftige Objekte, die dieses System verdeutlichen, stehen inzwischen unter Denkmalschutz. Für den zollfreien Umschlag diente innerhalb dieses Gebietes eine Freihafenzone. Sie ist durch Reste des Zollzauns und dem aus der Nachkriegszeit stammenden Zollabfertigungsgebäude immer noch erkennbar.

Im Umfeld des Hafens war aber auch der geeignete Platz für die Gründung neuer Fabriken, die die angelieferten Rohstoffe direkt verarbeiten konnten, so die Ölfabrik Groß-Gerau-Bremen, die am Fabrikenufer 1896 den Betrieb aufnahm, oder die Getreidemühlen, wie die Rolandmühle, die seit 1897 im Hafen ansässig ist. 1906 errichtete direkt daneben Ludwig Roselius seine Fabrikstraße für die Produktion des koffeinfreien Kaffees, und er gründete die Kaffeehandels AG, Kaffee HAG, die auch Kakao importierte und in den KABA-Werken verarbeitete. Auch hier gibt es inzwischen umfangreiche und umfassende Unterschutzstellungen. Aus dem Tabakhandel entwickelten sich allmählich ebenfalls eine Industrie, so ab 1910 die Martin Brinkmann AG in Woltmershausen, die, wie die Bremer Wollkammerei in Blumenthal, bald zu den weltweit größten Unternehmen ihrer Branche und nach der Unterschutzstellung zu einem bemerkenswert lebendigen Industriedenkmal in neuer Nutzung wurde (siehe Beitrag Todenhöfer). Für die Auktion der Rohtabake wurde nach dem Krieg 1961 eigens eine neue Tabakbörse errichtet, die von der Deutsch-Indonesischen Tabakhandelsgesellschaft (DITH) gegründet wurde und bis heute in veränderter Art betrieben wird. Der florierende Baumwollhandel wurde in der 1900 errichteten Baumwollbörse am Markt organisiert, der Umschlag erfolgte in den Baumwollschuppen im Fabrikenhafen.

Neben den bereits erwähnten Bereichen von Getreide, Kaffee, Kakao war und ist Bremen führend im Sektor weiterer Genussmittel.

Französische Rotweine werden seit Jahrhunderten importiert, eines der ältesten Weinhandlungshäuser war die Weinimportfirma Reidemeister & Ulrichs, ein Zusammenschluss von 1831, der 1951 nach dem Krieg mit einem neuen Betriebsgebäude zur Lagerung, Veredelung und Abfüllung von Weinen großen Umsatz erzielte. Auch das Thema Bier ist auf der Denkmalliste vertreten, so mit den Anlagen von Sudhaus, Maschinen- und Kesselhaus der Union-Brauerei von 1907 in Walle oder dem modernen Verwaltungsgebäude von 1973 der Brauerei Beck & Co. Kakao fand auch Verwendung in der Bremer Chocoladen-Fabrik Hachez & Co, die nach Gründung 1889 durch Joseph Emile Hachez 1895 in der Neustadt ein Werk eröffnete, das inzwischen auch Denkmalschutz genießt (siehe Beitrag »Neu unter Schutz«). Auch im Südfrüchte-Import spielte Bremen eine führende Rolle. 1902 wurde ein Großmarkt mit Fruchtauktionshalle eingerichtet, die nach Kriegszerstörungen 1954 als Fruchthof am Breitenweg neu entstand und diese Handelssparte anschaulich dokumentiert.

Aus dem Bereich der maritimen Denkmäler gibt es inzwischen ebenfalls einige aussagekräftige Beispiele wie Wasserstandsanzeiger, Leuchtturm, Molenturm, Pingelturm und dazugehöriges Kraftwerk der Kaiserschleuse oder die Steuerhäuser der Nordschleuse in Bremerhaven. Aber auch Zeugnisse der Fischerei im Fischereihafen in Bremerhaven-Süd, wie Packhallen oder Eiswerke sind wichtige Denkmäler der Seefischerei. Über Bremerhaven wurde allgemein in Heft 4/2007 unserer Schriftenreihe berichtet.

Große Verluste gibt es allerdings im Bereich des Schiffbaus zu attestieren. Zu plötzlich und heftig kam der Niedergang der großen Werften. Immerhin erinnert das Wencke-Dock in Bremerhaven von 1860 oder das Verwaltungsgebäude der A.G. »Weser« von 1903 in Bremen-Walle an den Schiffbau. In Bremerhaven befindet sich aber aktuell die 1876 gegründete Seebeck-Werft mit einem Ausbaustand ab 1910 mit zahlreichen betrieblichen Anpassungen auch der Nachkriegszeit im Unterschutzstellungsverfahren. Sie zeigt einige aussagekräftige



Bremerhaven: Wasserturm Wulsdorf



Bremen-Nord: Seenotrettungskreuzer

Teile einer Werft, vom Helgen über Maschinenhalle, Dock bis zu Kränen. Unter diese Kategorie fällt auch die U-Boot-Bunkerwerft Valentin von 1943 bis 1945 in Bremen-Rekum, die zugleich als erschütterndes Mahnmal für die aberwitzige Kriegsindustrie der Nationalsozialisten steht. Die Schifffahrt wird jedoch auch durch schwimmende Denkmäler dokumentiert, vom Schulschiff Deutschland als Dreimastsegler von 1927 über den im Fischfang tätigen Segellogger BV2 von 1895 oder den Weser-Bereisungsdampfer Welle von 1914 bis zum Seenotrettungskreuzer von 1931 oder weiteren Schiffen.

Zurück noch einmal ins 19. Jahrhundert. Neue technische und infrastrukturelle Einrichtungen wurden im Zuge der zunehmenden Industrialisierung notwendig. Der Eisenbahnanschluss Bremens erfolgte bereits 1847 mit dem Bau des sogenannten Hannoverschen Bahnhofs, ursprünglich im Bereich des heutigen Güterbahnhofs gelegen. 1872 folgte ein zweiter Bahnhof als Verbindung nach Hamburg, der an der Stelle der heutigen Stadthalle lag. 1889 entstand dann ein breit gelagerter großer Neubau als zentraler Hauptbahnhof und

als Ersatz für die älteren bestehenden Bahnhöfe. Den Anschluss der weserabwärts liegenden Industriebereiche von Vegesack und Blumenthal wurde ab 1850 durch den Bau einer Eisenbahnlinie betrieben, die inzwischen ebenfalls durch Denkmalausweisungen Berücksichtigung gefunden hat (siehe Beitrag Hänsel). Zum Bahnbetrieb gehören auch Werkstätten. Exemplarisch dafür steht der Wasserturm des Bahnausbesserungswerks Sebaldsbrück, das auf die seit 1847 bestehende Eisenbahn-Betriebswerkstatt in der Nähe des Hauptbahnhofs zurückgeht und 1912 in den Osten verlegt wurde (inzwischen unter Schutz gestellt).

Für die moderne zentrale öffentliche Trinkwasserversorgung errichtete man 1871 einen weithin sichtbaren Wasserturm auf dem Stadtwärder, die Abwasserentsorgung wurde ab 1911 neu und modern organisiert und erhielt in Findorff ein Pumpwerk, alles inzwischen geschützte Kulturdenkmäler, ebenso wie weitere Wassertürme, so die bemerkenswerten Beispiele aus Bremerhaven von 1853 in Lehe, 1885 in Lehe und 1926 in Wulsdorf oder der Vegesacker Wasserturm von 1892. Zur Versorgung zählt



Bremerhaven: Seebeckwerft

auch die zentrale Gasversorgung der Stadt. Sie soll gleichsam dokumentiert werden, dafür befindet sich aktuell der markante Kohlenschuppen der Gaswerke in Woltmershausen von 1897 im Verfahren.

Neben den Fleeten und Sielen dienten zur Wasserregulierung auch technische Anlagen wie Schöpfwerke, so die Lesumbroker Entwässerungsanstalt von 1870, die samt Sielgraben seit 2013 unter Denkmalschutz steht.

Neben dem bereits erwähnten Schiffbau war und ist Bremen auch führend im Bereich der Luftfahrtindustrie und des Autobaus. An die historische Pionierzeit der Luftfahrt kann, trotz der Bedeutung der 1923 gegründeten Focke-Wulf-Flugzeugbau AG, nur noch als pars-pro-toto der Focke-Windkanal, das private Versuchslabor von Henrich Focke erinnern.

Für den Automobilbau in Bremen, der mit Namen wie Hansa, Lloyd, NAMAG, Goliath und Borgward bekannt war, steht als Kulturdenkmal die Werkhalle der Lloyd Motorenwerke von 1949 in der Bremer Neustadt, die

zum Automobilkonzern von Carl F.W. Borgward gehörten (siehe Beitrag Todenhöfer). Das Hauptwerk von Borgward in Bremen-Sebaldsbrück ist nach dem Konkurs 1961 im heutigen Mercedes-Werk aufgegangen.

Weitere bemerkenswerte Objekte der Technik wären zu nennen, so der 1952 erbaute Sendesaal von Radio Bremen, ein Akustikraum von überragenden Qualitäten, um dessen Erhalt nach seiner Unterschutzstellung lange gerungen werden musste. Letztlich gehört in diese Gattung auch das Konzerthaus »Die Glocke« von 1928.

Viele weitere Unterschutzstellungen wären zu nennen, die verdeutlichen, wie intensiv die Denkmalpflege in Bremen sich um die Zeugnisse der Industrie und Technik kümmert. Es ist uns gelungen, trotz des hohen Drucks, der immer auf Industriekomplexen, die aus der Nutzung gefallen sind, lastet, das breite Spektrum der Industrie- und Technikgeschichte Bremens mit aussagekräftigen Denkmälern zu dokumentieren.

Jessica Hänsel

Eisenbahnhochbau in Bremen-Nord – die Bahnhöfe Vegesack und Blumenthal

Die Einführung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert wird heute vollkommen zu Recht als bedeutender Schrittmacher der Industrialisierung angesehen. Auch der Anschluss Bremens an das damals im Entstehen befindliche Schienennetz in Deutschland gehörte mit zu den wichtigsten Voraussetzungen dafür, dass sich die Seehandelsstadt zu einem Industriestandort von nationaler Bedeutung entwickeln konnte. Als ein erster Schritt dieser Entwicklung wurden Ende des Jahres 1847 mit der Inbetriebnahme der Bahnstrecke Bremen – Hannover neue Handels- und Verkehrswege erschlossen. In einem bereits 1845 zwischen der Stadt Bremen und dem Königreich Hannover abgeschlossenen Staatsvertrag

war vereinbart worden, dass die Bahnlinie auf gemeinsame Rechnung einzurichten und zu betreiben sei.

Bahnhof Bremen-Vegesack

Im Jahr 1859 kam es zum Abschluss eines weiteren Staatsvertrags zwischen Bremen und Hannover, der den Bau einer Bahnstrecke zwischen Bremen und dem der Bremischen Exklave Bremerhaven benachbarten Geestemünde beinhaltete. Zur gleichen Zeit sollte auch eine von Burgdamm nach Vegesack abzweigende Nebenbahn eingerichtet werden.



Bahnhof Bremen-Vegesack, Südostansicht des Empfangsgebäudes, 2009



Bahnhof Bremen-Vegesack, ehemaliger Haupteingang des Empfangsgebäudes, 1988



Bahnhof Bremen-Vegesack, Detail einer Fensterbrüstung am Empfangsgebäudes, 2007

Für die Hafenwirtschaft und die langsam aufblühende Industrie der zu diesem Zeitpunkt bereits zu Bremen gehörigen Ortschaft Vegesack war der Anschluss an das Netz der Königlich Preußischen Staatseisenbahnen von großer Bedeutung: Örtliche Industrieunternehmen, wie etwa die Norddeutsche Steingutfabrik, konnten von einem Bahnanschluss nur profitieren. Um die zähen Verhandlungen zu beschleunigen, wurde deshalb in Vegesack schon 1850 eine Aktien-Gesellschaft zum Zwecke der Anlage einer Eisenbahn gebildet.

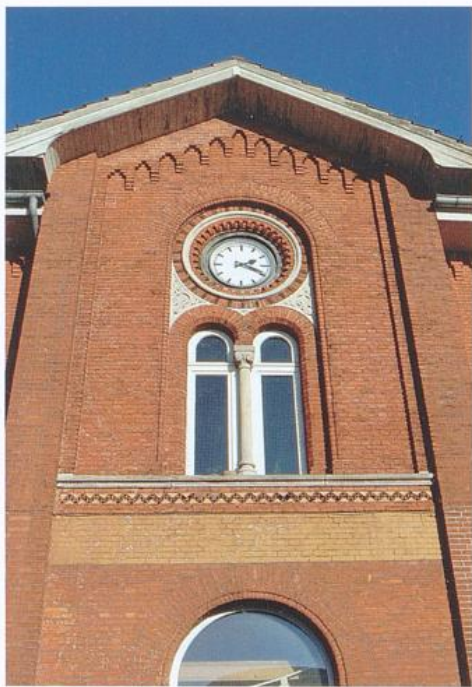
War anfangs noch eine Streckenführung über Lesumbrock nach Vegesack vorgesehen, so wurde diese bald aus wirtschaftlichen Gründen zugunsten einer Bahntrasse rechts der Weser aufgegeben. Der Plan, die Bahnlinie bis nach Geestemünde weiterzuführen, musste allerdings noch zurückgestellt werden. Erst 1862 konnte die Strecke Bremen-Geestemünde, die sogenannte »Geestebahn«, fertiggestellt und gleichzeitig der zunächst nur eingleisige Anschluss der Zweigbahn vom Bahnhof Burg-Lesum nach Grohn-Vegesack in Betrieb genommen werden. Im gleichen Jahr entstand hier auch ein Bahnhofsneubau, der als Kopfbahnhof und Endpunkt der Strecke dienen sollte. Dieser erhielt den Namen Vegesack, obwohl er sich auf dem Gebiet der Ortschaft Grohn befand. Nachdem der Grohner Gemeinderat Beschwerde gegen diesen Umstand eingelegt hatte, wurde der Bahnhofsname in Grohn-Vegesack umgewandelt. Seine feierliche Einweihung erfolgte am 8. Dezember 1862.

Die rund zwei Jahrzehnte später vollzogene Gründung der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) Aktiengesellschaft war essenziell für die Industrialisierung von Bremen-Nord und trug im Laufe der Jahre erheblich zum wirtschaftlichen Aufschwung in der Region bei. So zählte beispielsweise die in Blumenthal ansässige Bremer Wollkämmerei AG (BWK), welche sich später zu einer der größten Wollkämmereien Deutschlands entwickelte, zu den wichtigsten Förderern der neuen, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr genutzten Bahnlinie Bremen-Farge – Bremen-Vegesack. In Vege-

sack und Grohn waren es vor allem die bereits erwähnte Norddeutsche Steingutfabrik, deren Hauptsitz bis Ende der 1960er-Jahre direkt hinter dem Vegesacker Bahnhof lag, sowie die Grohner Wandplattenfabrik an der Schönebecker Straße, die beide durch ihre werkseigenen Gleisanschlüsse von der Eisenbahnverbindung profitierten. Aber auch der Vegesacker Hafen und die Gasanstalt in Grohn wurden an die Bahnlinie angebunden.

Mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Vegesack-Farge am 8. Dezember 1888 wurde der ursprüngliche Endbahnhof in Vegesack zu einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Bremen-Nord. Die Privatbahn mündete nicht nur in den Bahnhof Grohn-Vegesack, sondern wurde auch von hier aus betrieben. Im Jahr 1906 kam es zu einer ersten Erweiterung des Bahnhofs im Rahmen eines Erlasses des damaligen Ministeriums für öffentliche Arbeiten, dem die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen unterstanden. In diesem Zusammenhang erfolgte auch die Herstellung eines zweiten Gleises auf der Strecke Burg-Lesum – Grohn-Vegesack, das Anfang 1907 in Betrieb genommen werden konnte. Der Bahnhof Grohn-Vegesack erhielt dabei auch einen neuen Doppelbahnsteig.

Eine weitere wichtige Ausbauphase des Bahnhofs fiel in die Zeit des Ersten Weltkriegs. Die Genehmigung zu den umfangreichen Umbaumaßnahmen wurde bereits im Jahr 1912 erteilt. Hatte der Bahnhof zuvor noch einen vorortähnlichen Charakter, erhielt er nun drei neue Zungenbahnsteige und einen repräsentativen Abfertigungs- und Schalterbereich, der mit hochwertigen Fliesen, Reliefs und Skulpturen aus Keramik ausgestattet wurde. Weiterhin wurden die Gepäckabfertigung erweitert und ein heute nicht mehr erhaltener, 5-ständiger Lokomotivschuppen errichtet. Die Bahnsteigüberdachung wurde in diesem Rahmen aus ihrer ursprünglichen Position vor der Ostfassade des Empfangsgebäudes nach Nordosten verschoben und durch eine zusätzliche Überdachung entlang der neuen Bahnsteige ergänzt. Diese Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen kamen



Bahnhof Bremen-Vegesack, Fassadendetail des Empfangsgebäudes, 2007

zwischen 1914 und 1916 zur Ausführung, mussten dann bedingt durch den Ersten Weltkrieg vorübergehend eingestellt werden und wurden anschließend bis etwa 1925 zu Ende geführt. Ab 1939, dem Jahr der Eingemeindung von Grohn nach Bremen, lautete der offizielle Name des Bahnhofs wieder Bremen-Vegesack.

Bei der bis heute sehr authentisch erhaltenen Bahnhofsanlage handelt es sich um den einzigen überkommenen historischen Bahnhof dieser Strecke. Die übrigen bauzeitlichen Hochbauten der Haltepunkte an dieser Trasse – Bremen-Burg, Lesum, St. Magnus und Schönebeck – existieren nicht mehr. Das Gebäudeensemble des Bahnhofs Vegesack steht seit 2022 unter Denkmalschutz. Es besteht aus dem Empfangsgebäude mit seinen verschiedenen Anbauten, dem gegenüberliegenden Bauwerk des ehemaligen Güterbahnhofs sowie der aus dem 19. und dem frühen 20. Jahrhundert stammenden Bahnsteigüberdachung.



Bahnhof Bremen-Vegesack, historische Bahnsteigüberdachung, 2006

Bei dem Empfangsgebäude handelt es sich um einen Mauerwerksbau, der zwei zweigeschossige Kopfbauten und einen dazwischenliegenden niedrigeren Mittelteil umfasst. Der Haupteingang befand sich ursprünglich auf der Westseite des Mittelteils; er wurde im Laufe der Zeit um eine Fensterachse verschoben. Seine letzte Position ist noch an den vorgelagerten Treppentufen, einer Überdachung und einer darüber angebrachten großen Wanduhr erkennbar. Heute erfolgt der Zugang zum ehemaligen Schalterbereich über den vermutlich aus der zweiten Erweiterungsphase des Bahnhofs (1914–1925) stammenden Anbau am nördlichen Kopfbau.

Der südliche Kopfbau beherbergte in beiden Geschossen Dienstwohnungen für das Bahnhofspersonal. Im Inneren des Mittelteils und des nördlichen Kopfbaus waren bauzeitlich im Erdgeschoss wohl der Abfertigungs- und Schalterbereich sowie Warteräume untergebracht. Im Eingangsbereich des zum Bahnhofsvorplatz



Bahnhof Bremen-Vegesack, Grohner Wandfliese im Empfangsgebäude, 2006

ausgerichteten Anbaus sowie im ehemaligen Schalterbereich hat sich die aus der zweiten Erweiterungsphase des Bahnhofs stammende repräsentative Wandgestaltung mit Fliesen und Reliefs aus der Grohner Wandplattenfabrik erhalten. Die in verschiedenen Farbtönen mit zum Teil maritimen, floralen und ländlichen Motiven gestalteten Keramikelemente sind in historischen Katalogen dieses ab 1920 zur Aktiengesellschaft Norddeutsche Steingutfabrik gehörenden Unternehmens nachweisbar.

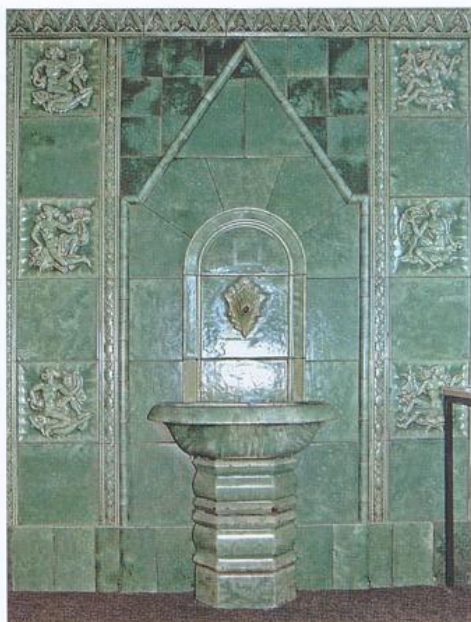
Erhalten hat sich darüber hinaus auch die aus dem 19. und dem frühen 20. Jahrhundert stammende Bahnsteigüberdachung an der Südost- und Nordostseite des Empfangsgebäudes sowie auf dem nördlichen Doppelbahnsteig. Bei der älteren Überdachung an der Südostseite

handelt es sich um Eisengussstützen mit aufwendig verzierten Kapitellbereichen, die ein filigranes genietetes Eisenfachwerk tragen. Die Aussteifung ihrer Stützenswickel durch eiserne Ringe ist typisch für Eisenfachwerkkonstruktionen aus dem späten 19. Jahrhundert. Die jüngeren Bahnsteigdächer werden von genieteten Mittelstützen getragen und sind als Schmetterlingsdächer ausgeführt; eine Form der Bahnsteigüberdachung, die ab Anfang des 20. Jahrhunderts Anwendung fand.

Das Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs liegt auf der gegenüberliegenden Seite des Empfangsgebäudes zwischen den Gleisanlagen und der heutigen Hermann-Fortmann-Straße. Der langgezogene Bau mit weit heruntergezogenem Satteldach wird als Kultur- und Veranstaltungsort genutzt und weist an der Straßenseite einige Veränderungen und Modernisierungen wie beispielsweise ein im Eingangsbereich als Stahl-Glas-Konstruktion errichtetes Foyer mit



Bahnhof Bremen-Vegesack, Wandschmuck mit Keramikfigur im Empfangsgebäude, 2022, Foto: Hänsel



Bahnhof Bremen-Vegesack, Wandbrunnen im Empfangsgebäude, 2006



Bahnhof Bremen-Vegesack, Grohner Wandfliese im Empfangsgebäude, 2022

neuer Treppenanlage auf. Die zu den Gleisen hin ausgerichtete Westfassade hingegen ist mit ihrer Rampenüberdachung, deren hölzerne Konstruktion über Streben mittels Konsolen am Mauerwerk abgefangen wird, noch sehr authentisch erhalten und dokumentiert die Ingenieurbaukunst des 19. Jahrhunderts.

Die repräsentative Fassadengliederung des Empfangsgebäudes zeugt von einer dezidierten Gestaltungsabsicht seiner Bauherren, der Königlich Preußischen Staatseisenbahnen. Dieses Repräsentationsbedürfnis spiegelt sich darüber hinaus auch in den im ehemaligen Schalterbereich verwendeten Grohner Wandplatten und Keramikreliefs wider, welche zu den wenigen in situ erhaltenen Exemplaren dieser Marke aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gehören. Es finden sich kaum noch weitere Beispiele für eine so aufwendige und vollständig erhaltene historische Wandgestaltung mit Fliesen der Grohner Wandplattenfabrik beziehungsweise der Norddeutschen Steingutfabrik. Lediglich in Bremerhaven hat sich im Foyer und Flur der denkmalgeschützten ehemaligen Industrie- und Handelskammer in der Friedrich-Ebert-Straße 4-6 eine vergleichbare Wandgestaltung erhalten. Das Interieur im Schalterbereich des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Bremen-Vegesack besitzt daher Seltenheitswert.

Bahnhof Bremen-Blumenthal

Von den ehemaligen Betriebsgebäuden der Bahnstrecke Bremen-Farge – Bremen-Vegesack haben sich ebenfalls nur wenige authentisch erhalten – so wurden etwa die erst 1911 errichteten Empfangsgebäude der Bahnhöfe Aumund und Farge-Ost zu Wohnhäusern umgebaut; der im Kern von 1888 stammende Bahnhof Farge wurde ab 1927 durch verschiedene Erweiterungen und Anbauten stark verändert. Aus diesen Bahnhofsgebäuden sticht dasjenige in Blumenthal durch seinen guten Erhaltungszustand und seine einstige Funktion als wichtiger Verkehrsknoten besonders hervor und steht seit 2021 unter Denkmalschutz.



Bahnhof Bremen-Blumenthal, Empfangsgebäude und ehemaliger Güterschuppen von den Gleisen aus gesehen, 1988

Wie bereits weiter oben ausgeführt wurde, hatte die Gründung der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) Aktiengesellschaft im späten 19. Jahrhundert ein sprunghaftes Wachstum der Industrieansiedlungen in Bremen-Nord zur Folge. Die in diesem Zusammenhang bereits erwähnte Bremer Wollkämmerei AG gründete sich 1883 in Blumenthal, als die Hansestadt Bremen noch nicht der Zollunion angehörte. Bei der Suche nach einem geeigneten Baugebiet für die neue Industrieanlage fiel die Wahl deshalb auf die zum damaligen Zeitpunkt zu Preußen gehörige und erst 1939 nach Bremen eingemeindete Ortschaft Blumenthal. Neben den steuerlichen Vorteilen barg zudem die Lage an der Weser großes infrastrukturelles Potenzial – aber auch die Aussicht auf einen Anschluss an die Eisenbahn. Zeitgleich mit der nach rund sechsjähriger Planungszeit am 31. Dezember 1888 vollzogenen Eröffnung der

Strecke Farge-Vegesack erhielt dann auch der Werkskomplex der Bremer Wollkämmerei an der heutigen Landrat-Christians-Straße ein eigenes Anschlussgleis.

Da der überwiegende Teil der Bahnlinie auf dem Gebiet der preußischen Provinz Hannover verlief, oblag die Leitung ihres Betriebs anfänglich der Preußischen Staatseisenbahn. Ihren Sitz nahm die Farge-Vegesacker Eisenbahn Aktiengesellschaft in Blumenthal. Diese Gemeinde verfügte bereits bei der Eröffnung der Bahnstrecke über ein eigenes Empfangsgebäude, was nicht bei jedem Haltepunkt der Linie der Fall war. Als Baugebiet wurde der sogenannte Amtsgarten des Hauses Blomendal gewählt. Das Bahnhofsareal entstand damit sehr zentral im historischen Ortskern Blumenthals zwischen der Burg im Süden, dem Amtsgericht im Norden sowie dem Friedhof der evangelischen Kirche Blumenthal mit dem Turm des



Bahnhof Bremen-Blumenthal, heute nicht mehr erhaltener Wasserkran der Bahnstabsanlage, um 1970

alten Kirchengebäudes im Osten. Das nahe gelegene Fabrikgelände der Bremer Wollkammerei befindet sich südwestlich der Bahnstabsanlage.



Bahnhof Bremen-Blumenthal, Umlenkrolle des mechanischen Stellwerks, 2022



Bahnhof Bremen-Blumenthal, Hebelbank des mechanischen Stellwerks, 2012

Der ursprünglich nur aus einem Empfangsgebäude und einem Güterschuppen bestehende Bahnhof wurde um die Jahrhundertwende durch ein Wartehallengebäude ergänzt, das auf dem als Grünanlage gestalteten Bahnhofsvorplatz zur Ausführung kam. Dieses niedrige Bauwerk mit zweigeschossigem Kopfbau wurde später als Gaststätte umgenutzt und in den 1970er-Jahren schließlich abgerissen. Dem Empfangsgebäude selbst war im Osten ein kurzer, niedriger Güterschuppen angeschlossen, der später durch einen langgezogenen Fachwerkbau ersetzt wurde, welcher wiederum 1928 einen zweigeschossigen Anbau erhielt. Der Güterschuppen und sein Kopfbau wurden im Rahmen der aktuell durchgeführten Sanierung und Umnutzung des Bahnstabsareals zurückgebaut.

Auch wenn der Güterschuppenanbau sowie das separate Wartehallengebäude heute nicht mehr vorhanden sind, dokumentiert das Empfangsgebäude selbst noch sehr authentisch die



Bahnhof Bremen-Blumenthal, Eingangsbereich des Empfangsgebäudes während der Sanierung, 2022

ursprüngliche Bedeutung dieser wichtigen Betriebsstelle der Bahnstrecke Bremen-Farge – Bremen-Vegesack. Von besonderem Interesse ist darüber hinaus das mechanische Stellwerk im Anbau auf der Nordseite des Empfangsgebäudes. Es bezeugt einen frühen Entwicklungsstand der Stellwerkstechnik und besitzt dadurch große technikgeschichtliche Bedeutung. Da mechanische Stellwerke allgemein im Schwinden begriffen sind und nach ihrer Außerbetriebnahme nur selten in situ erhalten werden können, kommt der Anlage ein ausgesprochen hoher Seltenheitswert zu.

Ausblick

Die Bahnhöfe Vegesack und Blumenthal sind bedeutende Zeugnisse der Verkehrsgeschichte des Landes Bremen sowie der Geschichte Bremen-Nords im Besonderen, da der Anschluss an das Bahnnetz die Entwicklung der beiden Ortsteile von eher ländlich geprägten Gemeinden zu Industriestandorten maßgeblich befördert hat. Beide Bahnhöfe stellen städtebauliche Dominanten im historischen Zentrum des jeweiligen Stadtteils dar. Ihre prominenten Standorte und ihr prägnantes Erscheinungsbild mit seiner zeittypischen Gestaltung in der Formensprache des Historismus verleihen den Bauwerken eine ortsbildprägende Wirkung.

Was die Bahnhöfe darüber hinaus verbindet, ist eine längere Phase des Leerstands, die aktuell von umfangreichen Umnutzungsprojekten abgelöst wird, die die Gebäude wieder freistellen, zum Ortskern hin öffnen und stärker in ihr städtebauliches Umfeld einbinden sollen. So wird für das Empfangsgebäude des Bahnhofs Bremen-Vegesack im Auftrag der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa von der WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH ein Sanierungs- und Umnutzungskonzept erarbeitet, in dessen Rahmen unter anderem Gastronomie und Gewerbe in das Bauwerk einziehen werden und die Reisenden durch das Gebäude hindurch wieder einen direkten Zugang zu den Gleisen erhalten sollen.

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Blumenthal stand ebenfalls jahrelang leer. 2021 wurde der angrenzende Güterschuppen abgerissen, um Neubauten Platz zu machen. Auch wenn diese Anbauten nicht erhalten werden konnten, soll das Empfangsgebäude selbst nun im Zuge einer denkmalgerechten Sanierung und Modernisierung sein bauzeitliches Erscheinungsbild zurückerhalten. Im ersten Bauabschnitt wurde bereits das Erdgeschoss saniert und dabei Fingerspitzengefühl für Details aufgebracht. So wurden beispielsweise die Maße und Profile von noch erhaltenen Originalfenstern abgenommen und eins zu eins nachgebaut, wodurch nun wieder Kastenfenster mit Einfachverglasung die Fassaden der Erdgeschosszone prägen. Auch die kassettierte Tür des zum Bahnhofsvorplatz ausgerichteten Haupteingangs ist ein Nachbau nach historischem Vorbild. Die Backsteinfassaden selbst wurden schonend gereinigt; das Dach soll möglichst authentisch mit Teerpappe-Eindeckung wiederhergestellt werden. Die neue Nutzung als Bäckereifiliale mit Café, die im Erdgeschoss Einzug hält, ermöglicht der Öffentlichkeit den Blick in das Gebäudeinnere, wo hinter einer Glastür die historische Stellwerkstechnik besichtigt werden kann.

Literatur (Auswahl)

- Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): Eisenbahn in Bremen. 100 Jahre Hauptbahnhof – 75 Jahre Ausbesserungswerk, Bremen 1989.
- Eisenbahnfreunde Bremen, Heimatverein Vegesack, Heimatverein Blumenthal, Heimatverein Farge-Rekum (Hrsg.): Farge-Vegesacker-Eisenbahn. 100 Jahre 1888–1988, Bremen o.J.
- Müller, Fritz; von Harten, Johann: Grohn in Vergangenheit und Gegenwart, Bremen 1926.
- Schneider, Agnes: Grohn damals und heute, Bremen 1981, S. 38–39.
- Thalenhorst, Carl: Bremen und seine Bauten 1900–1951, Bremen 1952, S. 177–178.

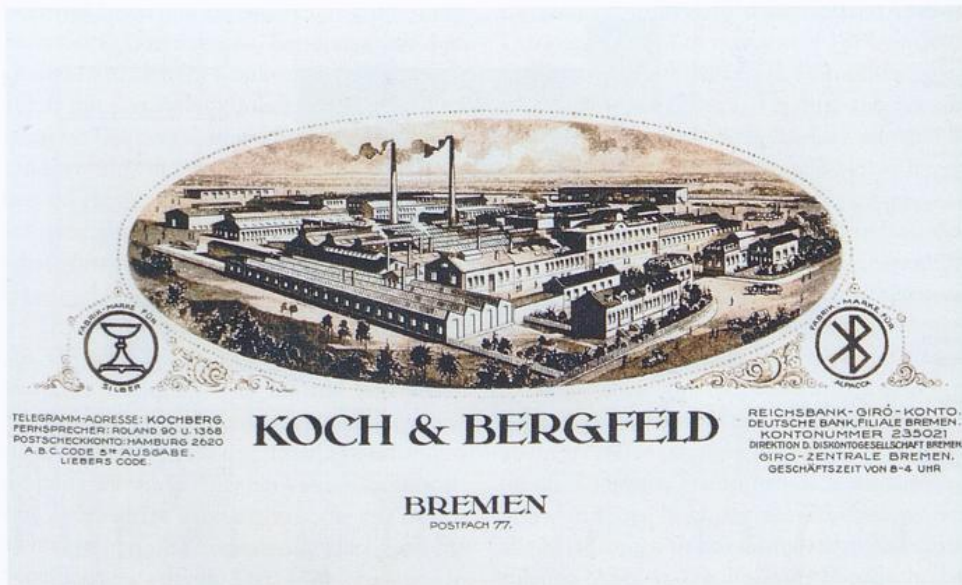
Stephan Strauß

Industriearchäologische Dokumentation der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld in Bremen

Die traditionsreiche Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld ist bekannt für ihr Tafelsilber. Ihre Fabrikationsstätte am Kirchweg 200 in der Bremer Neustadt gehört ebenfalls zum Tafelsilber – als bedeutendes Denkmal der Bremer Industriekultur. In den 2010er-Jahren fielen die Hallen in eine Art Dornröschenschlaf, nachdem die Produktion in andere Räumlichkeiten in Bremen ausgelagert worden war. Eine verminderte Bauunterhaltung bedrohte die denkmalgeschützte Substanz, und eine beabsichtigte – und nunmehr begonnene – Konversion des komplexen Baubestandes erforderte eine Vertiefung der bisherigen Kenntnisse.

Man sieht nur, was man weiß – der berühmte Ausspruch Goethes gilt besonders in der Denkmalpflege. Dabei weist er in zwei Rich-

tungen: einerseits auf das Wissen als Sachkunde, andererseits auf das Wissen als Erkenntnis, die in der vertiefenden Beschäftigung mit einem Objekt, einem Bauwerk gewonnen wird. Wesentliche Quelle ist stets das Bauwerk; bei der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld gesellt sich eine vergleichsweise reiche historische Überlieferung hinzu. Im Landesamt für Denkmalpflege Bremen ist ein umfangreicher Planbestand zu Koch & Bergfeld vorhanden, der vom Unternehmen übernommen und bereits für weitergehende Forschungen digitalisiert worden ist. Zudem existieren historische Fotos, die für eine zeitgenössische Unternehmenspräsentation um 1906 gefertigt wurden und wesentliche Produktionsschritte mit den zugehörigen Räumlichkeiten und Maschinen dokumentieren.



Firmenbriefkopf Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld, um 1930

Die 2018 von unserem Büro Strauß Fischer Historische Bauwerke angefertigte bauhistorische Dokumentation, beauftragt von der Specht Gruppe, war umfassend angelegt. Dabei sollte das Bedeutende nicht in der Fülle des Vorhandenen unsichtbar werden, sondern sichtbarer hervortreten. Die Dokumentation bestand daher nicht nur aus einer Zusammenstellung der Baugeschichte, flankiert durch Bauphasenpläne, und aus einem klassischen Raumbuch, in dem sämtliche Räume der Silberwarenfabrik beschrieben und abgebildet sind. Für den künftigen Umbau mit der denkmalgeschützten Bausubstanz wurden zudem Kataster der historischen Tragkonstruktion (Stützen und Dächer) sowie ein Kataster der historischen Maschinen

angelegt. Die Verortung der historischen Fotos hinsichtlich des jeweiligen Aufnahmeorts unterstützte die Datierungen dieses Maschinenkatasters.

Die Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld hat ihren Ursprung in einem Goldschmiedegeschäft, das Gottfried Koch 1834 in der Knochenhauerstraße 12 eröffnete; wenig später trat sein Geselle Ludwig Bergfeld als Teilhaber in das expandierende Unternehmen ein.¹ Im Planbestand zu Koch & Bergfeld sind sowohl das 1836 erworbene Wohn- und Geschäftshaus an der Obernstraße 49 (ein repräsentatives, um 1670 erbautes Patrizierhaus) als auch die ab 1859 errichtete Fabrikationsstätte Auf den Häfen 51 in einzelnen Plänen dokumentiert. Beim Gene-

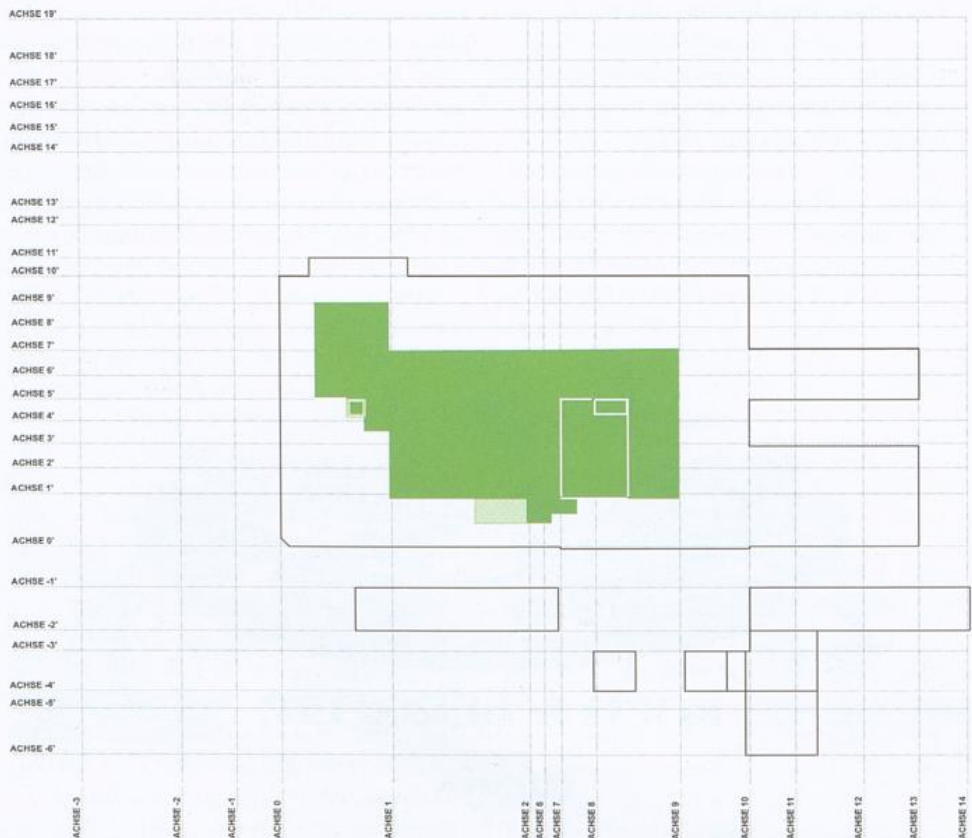


Abb. 1: Lageplan der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld – heutiger Umriss (schwarz) mit Eintragung des 1874 erbauten Ursprungsbaubestands (grün)

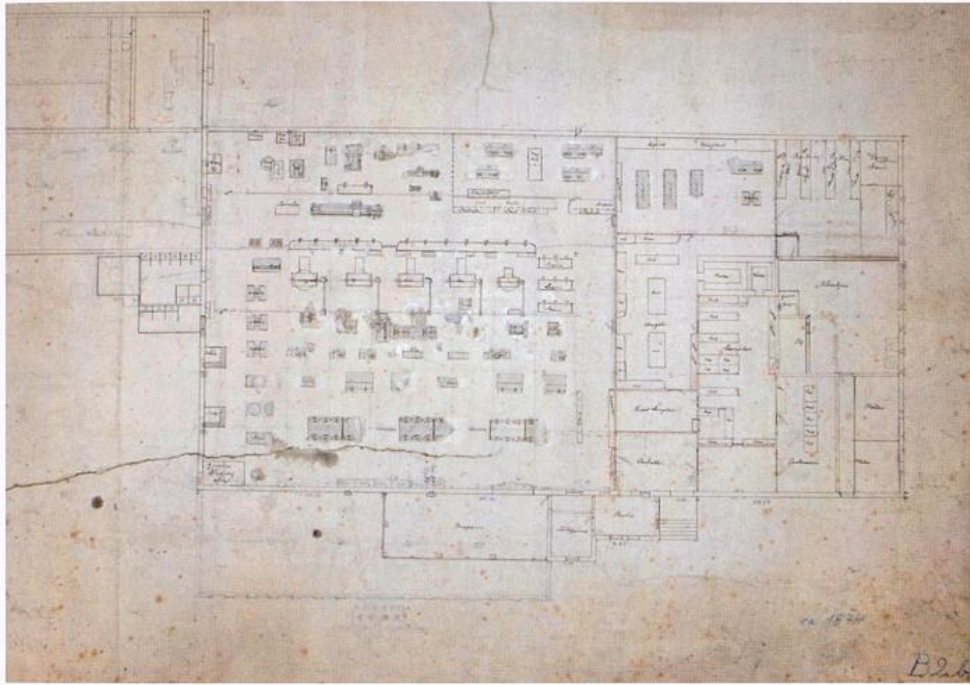


Abb. 2: Grundriss der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld, ca. 1874

rationswechsel 1865, als die vier Söhne von Gottfried Koch und Ludwig Bergfeld die Silberwarenfabrik übernahmen, hatte man mit dem großen (und älteren) Konkurrenten Wilkens & Söhne mit den Produktionskapazitäten gleichgezogen. Die neue Unternehmerngeneration expandierte 1874 auf ein Gelände auf dem Neuenländer Feld der Bremer Neustadt, damals noch vollständig unbebaut, und erweiterte die Belegschaft von 132 Arbeitern (1873) auf 600 Arbeiter zur Jahrhundertwende.

Die repräsentative Fassade am Kirchweg und die beiden vorgelagerten Torbauten lassen zunächst vermuten, hier sei mit dem neuen Standort 1874 eine Fabrik aus einem Guss entstanden. Baubestand und Planbestand zeigen jedoch: Hier wuchs über ein Vierteljahrhundert eine vielgliedrige Fabrik heran, die erst in den 1890er-Jahren ihre bedeutende klassizistische Schauffassade erhielt. Der 1874 erbaute Ursprungsbestand ist in der nebenstehenden Kartierung grün hervorgehoben und vom heutigen

Baubestand, der durch die schwarzen Linien markiert ist, vollständig umschlossen (Abb. 1). Der zugehörige Grundriss von 1874 verdeutlicht, dass hier Fabrikation (im Grundriss links) und Kontor (im Grundriss rechts) unter einem Dach vereint waren (Abb. 2). Das war durchaus wörtlich zu nehmen: Beide Bereiche liegen unter einem durchgehenden Sheddach, das spätere Nutzungsverlagerungen innerhalb des Baubestandes vereinfachte. Dieser Ursprungsbestand tritt auch in dem Kataster der historischen Stützen hervor, dort mit den grün markierten Stützen, die als Typ A benannt sind (Abb. 3). Diese gusseisernen Stützen sind mit Kapitell schmuckvoll gestaltet, tragen zugleich aber im oberen Säulenschaft seitliche Platten für die damaligen Transmissionsriemenantriebe und sind innen hohl, um das Regenwasser der Sheddachrinnen in das Grundleitungsnetz abzuleiten (Abb. 4). Das hölzerne Sheddach, das diese Stützen tragen, ist in der steileren Dachfläche in üblicher Weise verglast. Die flacher

STRAUSS FISCHER HISTORISCHE BAUWERKE GBR KREFELD I BREMEN
www.historische-bauwerke.de

KOCH & BERGFELD GMBH BREMEN
(OBJ-DOK-NR.: 00000676 DENKMALLISTE)



Abb. 3: Kartierung der erhaltenen gußeisernen Stützen in der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld, nach Bauphasen

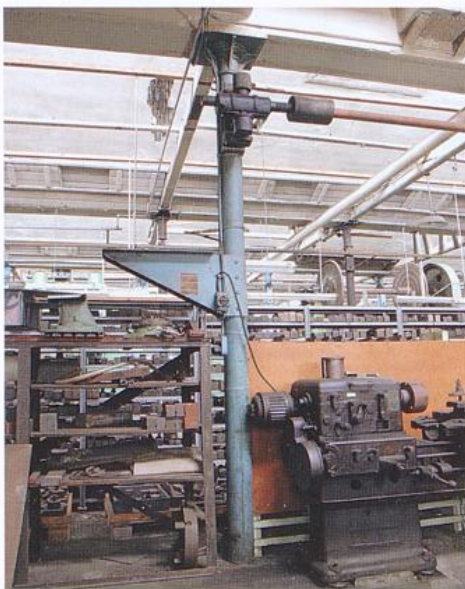


Abb. 4: Stütze des Typs C mit erhaltenem Transmissionsgestänge

geneigte Sheddachfläche hingegen hat raumseitig am unteren Ende Zuluftöffnungen, die mit Schiebeläden verschlossen werden konnten und die laut Bauzeichnung oberhalb der Verglasung ihre Luftauslässe hatten – eine ausgeklügelte Entlüftung der tiefen Hallenbereiche (Abb. 5).

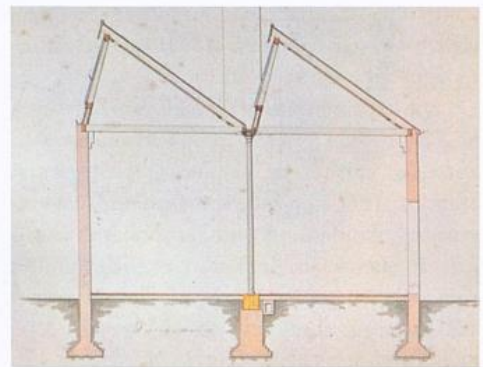


Abb. 5: Sheddach, Schnittzeichnung ca. 1874

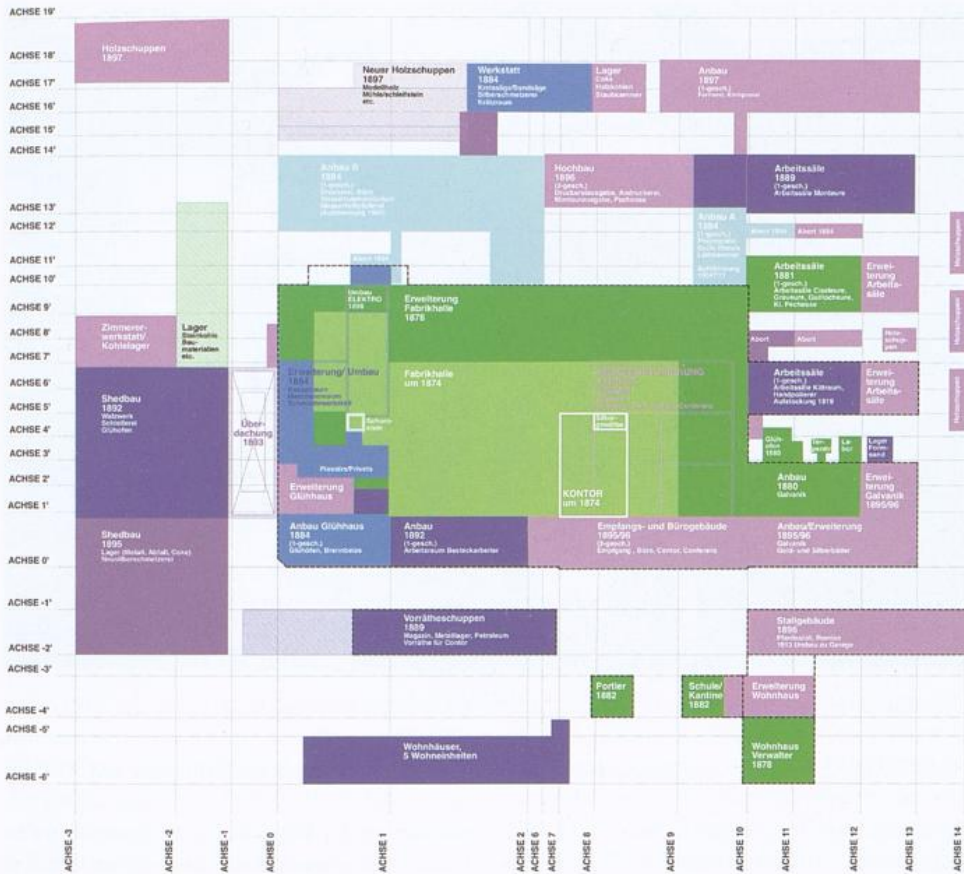


Abb. 6: Bauphasenplan der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld 1874 bis 1899

Die Bauphasenpläne zur Silberwarenfabrik, die im Rahmen dieser bauhistorischen Dokumentation erarbeitet wurden, umfassen aufgrund der guten Quellenlage auch 2018 bereits verschwundene Gebäudeteile und Nebengebäude, die zudem vergleichsweise präzise datiert werden konnten (Abb. 6). Dabei wird deutlich, dass der wesentliche Baubestand der Silberwarenfabrik bis zur Jahrhundertwende entstand und mit der erwähnten Hauptfassade am Kirchweg einen gewissen Endpunkt erfuhr. Die Planung lag ab 1874 in den Händen von Henrich Bredehorst (1846–1889), dessen Arbeit nach seinem frühen Tod von Carl Friedrich (Fritz) Dunkel fortgesetzt wird; dieser wird noch bis 1931 für Koch & Bergfeld tätig sein.

Das kompakte Volumen der ersten beiden Bauphasen, die zeitlich bis 1883 reichen, ist im nebenstehenden Plan grün hervorgehoben. Mit weißer Umrisslinie ist das historische Kontor von 1874 mit dem sogenannten Silbergewölbe markiert, das ab 1875 erweitert wird und sich bis heute im Grundriss abbildet: Umlaufende Gangbereiche setzen einen fast quadratischen Bereich ab, der nur über wenige Türen betreten werden kann und firmenintern als Tresor bezeichnet wird. Hier lagerte unter anderem das von der Degussa bereitgestellte Silber in Wiegeschränken, die eine rasche Mengenkontrolle des wertvollen Rohmaterials ermöglichten. In der zweiten Hälfte der 1890er-Jahre wurde dieser Kontorbereich in Teilen zu repräsentativen



Musterlager.

Abb. 7: Musterlager der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld, Historische Aufnahme um 1906/11

Schauräumen ausgestaltet; die schlichteren gusseisernen Stützen wichen dort schmückvolleren Gussstützen mit korinthischen Kapitellen, das Sheddach wurde durch eine qualitätvolle Glasunterdecke verborgen, die Räume erhielten eine eindrucksvolle Ausstattung mit Schaukästen von fast musealer Anmutung (Abb. 7). Diese Räume sind vermutlich

jedem, der die Firma Koch & Bergfeld in den letzten Jahrzehnten besuchte, eindrucksvoll in Erinnerung geblieben. Der Begriff des Tresors verweist zugleich darauf, dass hier ein wertvoller Werkstoff verarbeitet wurde, der in jedem Stadium der Produktion von Wert ist und daher besondere Sicherungsmaßnahmen erforderte.

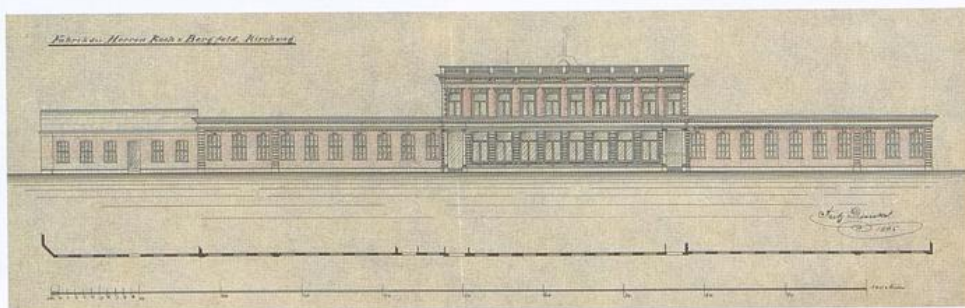


Abb. 8: Ansicht der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld, Zeichnung Fritz Dunkel 1895

Diese repräsentativen Schauräume wurden möglich – und begleitet – durch die Raumflucht, die vor den Baubestand der ersten beiden Bauphasen zum Kirchweg hin errichtet wurde und neuen Kontorräumen Platz bot. Für die neue Hauptfassade zum Kirchweg wurden zwei eingeschossige Anbauten von 1884 und 1892 gestalterisch integriert und das zweigeschossige Mittelportal auf die beiden 1882 errichteten Torhäuser ausgerichtet. Erste Pläne für diese Schaufassade stammen noch von Bredehorst, sein Nachfolger Dunkel setzte den französisch inspirierten Klassizismus bis 1899 baulich um (Abb. 8). Die Stillage der Hauptfassade kann man durchaus mit dem zeitgenössischen Blick über die Grenze, zur französischen Luxusproduktion, verknüpfen. Hauptfassade und Schauräume ermöglichten nun eine Form der Repräsentation, die der damaligen Bedeutung des Unternehmens angemessen gewesen sein dürfte.

Die beiden Bauphasen zwischen 1884 und 1888 sind im genannten Bauphasenplan in Blautönen, die nachfolgenden Bauphasen 1889 bis 1899 in Violetttönen markiert. Dabei ist die Bautätigkeit bis 1888 durch Anbauten geprägt, die noch keiner übergreifenden gestalterischen Idee zu folgen scheinen – die beiden symmetrisch platzierten, 1882 erbauten Torhäuser markieren den Zugang zur Silberwarenfabrik, waren aber lange von einem 1878 erbauten Einzelwohnhaus (zur Rechten, 1908 aufgestockt) und von einer um 1890 erbauten Reihenhausezeile für Werksangehörige (zur Linken, nicht mehr vorhanden) eingefasst. Erst mit der 1889 konzipierten und schrittweise bis 1899 umgesetzten Hauptfassade zum Kirchweg wird eine dem hochwertigen Produkt Tafelsilber angemessene Außenwirkung (nach damaligem Verständnis) erreicht, die auch in den damals beliebten Schauzeichnungen auf dem Briefkopf Wirkung entfaltete. Die Symmetrisierung der Schauseite wird durch die langgestreckten Schuppen- und Stallgebäude, die der Hauptfassade vorangestellt sind und die 1889 bzw. 1896 errichtet wurden, und durch die resultierende Platzbildung vor dem zweigeschossigen

Mittelrisalit verstärkt. Die gepflasterten Straßen, die an der Hauptfassade entlang und um den Hauptbau herumführen, erzeugen ein fast urbanes Bild – bei einem ursprünglich in deutlichem Abstand zum Gefüge der Stadt errichteten Ensemble.

Zugleich sind die Bauphasen zwischen 1884 und 1899 geprägt durch eine Aufgliederung des Baubestands, sowohl in freistehenden Ergänzungsbauten als auch in ein- bis zweigeschossiger Bebauung mit Kamm- und Zeilenstruktur, mit Gängen und Innenhöfen (Abb. 6). Die Schauseite zum Kirchweg und die vielgliedrige Bebauung jenseits der Hauptfassade standen dadurch in einem gewissen gestalterischen Kontrast, der in den Jahren vor 2018 den Rückbau sowohl des freistehenden ehemaligen Walzwerks mit Glühofen (nordöstlich des erhaltenen Baubestands) als auch von südöstlich anschließenden Anbauten begründete. Auch innerräumlich hatte sich die Idee des einheitlich durch ein Stützenraster gegliederten Raums, der im Ursprungsbau Fabrikation und Kontor aufnahm, ab 1884 zu individuell konzipierten Teilbauten mit unterschiedlichen Trag- und Dachlösungen gewandelt; eine Belichtung erfolgte nun verstärkt über die Fassaden, ermöglicht durch geringere Raumtiefen. Auf den Fotos der Bilderserie von 1906 sind die Arbeitsplätze der Hammerarbeiter, Ziseleure und Monteure in diesen späteren Gebäudeteilen aufgrund des günstigen Lichteinfalls an den großformatigen Fenstern aufgereiht.

Mit dem Ausbaustand von 1899 war offenbar die Grundlage für den nächsten Generationenwechsel gelegt, der 1901 erfolgte und mit dem sich die bauliche Tätigkeit am Kirchweg 200 deutlich verminderte. Als repräsentative Raumflucht entstand 1909 ein Privatkontor für zwei Direktoren, das aus einem Büro, einem kleinen Besprechungsraum und einer kleinen Bibliothek besteht – eine gediegene, zeitgemäße Innenausstattung, die mit vielen Details erhalten ist. Dieses Privatkontor nimmt im Erdgeschoss den westlichen Eckbereich des zweigeschossigen Mittelrisalits ein und wird unverändert durch das Unternehmen genutzt. Die

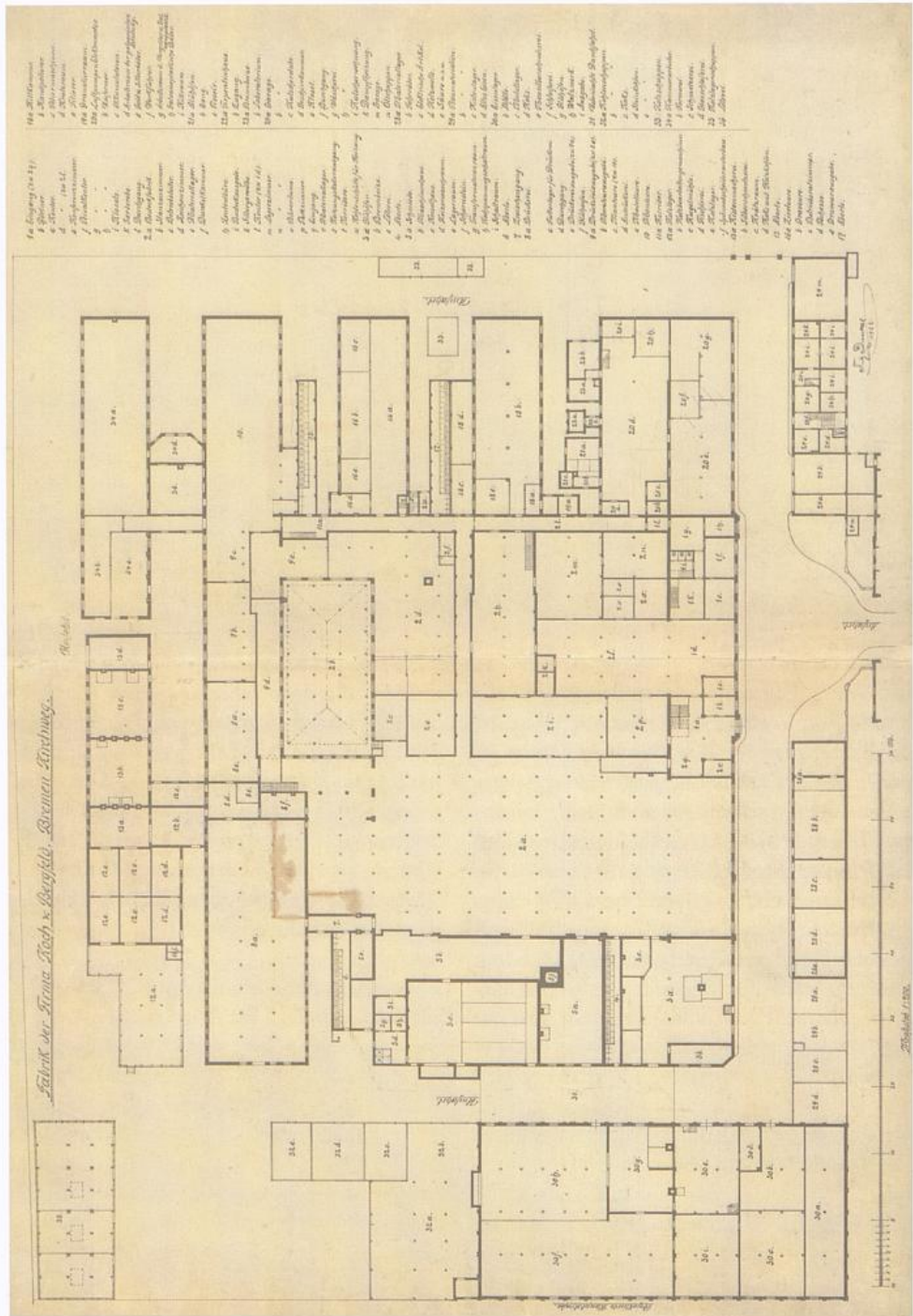


Abb. 9: Grundriss der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld, Zeichnung Fritz Dunkel 1922

übrigen Baumaßnahmen des 20. Jahrhunderts sind eher kleinteilig und verändern das 1899 vorhandene Bauensemble nur geringfügig. Ein 1922 von Fritz Dunkel unterzeichneter Grundriss bildet einen baulichen Zustand ab, der sich auch in den folgenden Jahrzehnten nur noch geringfügig ändern wird (Abb. 9).

Der eingangs erwähnte Dornröschenschlaf des Denkmals Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld bot 2018 die besondere Gelegenheit, die Fabrikationsstätte mit ihrer vollständigen Maschinenausstattung zu dokumentieren. In der 2002 erweiterten Begründung zur Unterschutzstellung sind drei Pressen ausdrücklich in den Schutzzumfang einbezogen, die anhand der Fabrikationsschilder als Maschinen identifiziert werden konnten, welche kurz nach dem Zweiten Weltkrieg aufgestellt worden waren. Die Maschinenausstattung der Silberwarenfabrik reicht jedoch bis zur Jahrhundertwende zurück, wie sich im Abgleich mit den eingangs erwähnten historischen Fotos zeigte. Hier konnten unter anderem eine Spindelpresse (Abb. 10, Seite 36) und eine Exzenterpresse diesem frühen Bestand zugeordnet werden – beide trugen keine Herstellerkennzeichnung oder andere Datierungshilfen. Die fast skulptural wirkenden Großmaschinen der unterschiedlichen Pressen bildeten mit einer Vielzahl von kleineren Geräten und fertigungsspezifischen Arbeitsplätzen eine anschauliche Abfolge von Fertigungsschritten, die ohne laufende Produktion fast den Eindruck eines Industriemuseums vermittelte. Auf die Besonderheit einer künstlerisch hochstehenden Silberwarenfabrikation verwiesen die Pressformen, die 2018 zwischen den Maschinen in Regalen lagerten, aber auch die spezifische Ausstattung wie die bereits erwähnten Wiegeschränke für das Rohmaterial (Abb. 11, Seite 37).

Als Teil der technischen Ausstattung kann auch die ehemalige Kraftzentrale im östlichen

Eckbereich der heutigen Fabrikanlage gelten. Um 1896 wurde die Silberwarenfabrik elektrifiziert, die teure Technik erhielt dabei eine durchaus repräsentative Raumfassung – mit hochwertigen Einbaumöbeln, aufwendig gestalteter Glasunterdecke und farbigem Zementfliesenboden mit floralem Muster. Auch hier sind 2018 die ursprüngliche Elektrotechnik und spätere Ausbaustufen noch erhalten gewesen, wenn auch in Teilen außer Funktion.

Die bauhistorische Dokumentation, die von Bauherrin und Denkmalpflege bei der unverändert laufenden Konversion der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld genutzt wird, soll das Wissen bündeln und dadurch wissenschaftliches Handeln ermöglichen. Da man nur sieht, was man weiß, ist es gerade bei hochwertigen und komplexen Denkmälern wichtig, dass alle Beteiligten die Möglichkeit haben, denselben Wissensstand zu teilen und auf gleicher Grundlage das künftige Handeln miteinander abzuwägen. Die Darstellungstiefe und -breite einer solchen Dokumentation ergibt sich dabei aus dem Objekt; das Ergebnis kann dann nicht nur bei Instandsetzung und Umnutzung, sondern auch bei Instandhaltung und Nutzung hilfreich sein. Schließlich ist das Wissen, sind Sachkunde und Erkenntnis wesentliche Grundlagen für einen denkmal- und bestandsgerechten Umgang mit Kulturgütern allgemein und Baudenkmalern im Besonderen.

Anmerkungen

- 1 Die Angaben zur Unternehmensgeschichte folgen, soweit nicht anders angegeben, dem Gutachten zur Unterschutzstellung 1980/2002.

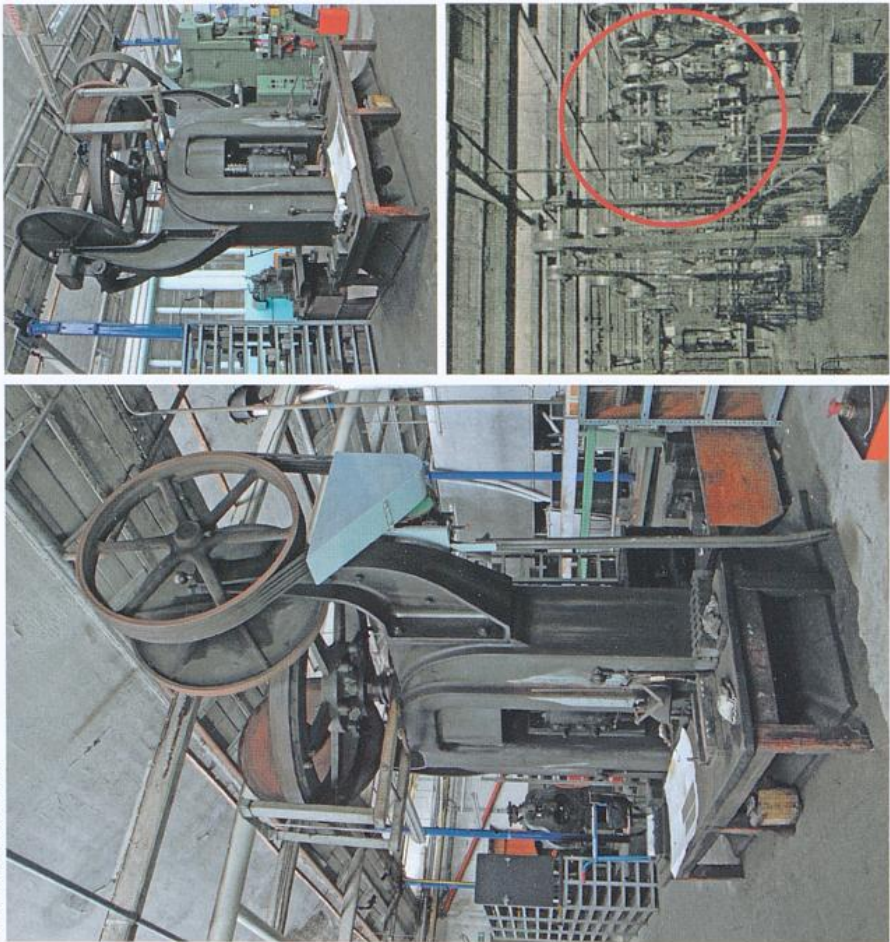
KOCH & BERGFELD GMBH BREMEN
(OBJ-DOK-NR.: 00000676 DENKMALLISTE)



ERDGESCHOSS
RAUM-NR. / STANDORT:
EG 34_09
SPINDELPRESSE
k.A.

BESCHREIBUNG: Der Raum EG 35 ist die erhaltene Produktionshalle mit den prägnanten Stützen und Schlagpressen, die in vier Reihen parallel zu den Stützen stehen. In der dritten, vom Kirchweg gezöglichen Reihe sieht eine Spindel-
presse ohne Herstellermarkierung. Funktional entspricht sie der Spindel-
presse EG 34_09. Die beiden senkrecht stehenden Armaturen ermöglichen eine Änderung der vertikalen Bewegung
(Auf/Ab) ohne Änderung der Drehrichtung des sechsen gelag-
ten Antriebs. Eine Spindel-
presse ist im 1908/11 publizierten
Aufsatz von Dr. Carl Schaefer über Koch & Bergfeld o.B. in
Bremen (Abb. 1) abgebildet, die sich zum ältesten Teil des Maschinenparks
von Koch & Bergfeld im Planbestand Koch & Bergfeld am LAD
Bremen oxidiert zudem eine unvollständige Werkzeichnung zu dieser
Maschine (Alt-Signatur M 192).

KATASTER
ANLAGE 6
HISTORISCHER MASCHINENPARK
SEITE 38



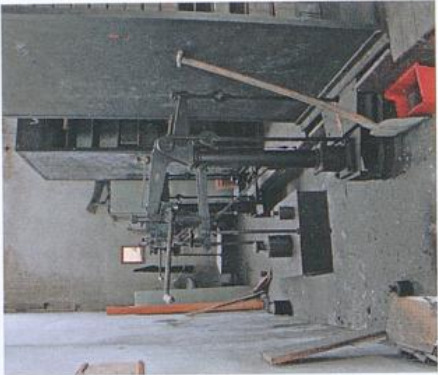
STRAUSS FISCHER HISTORISCHE BAUWERKE GBR KREFELD | BREMEN
www.historische-bauwerke.de

BAUHISTORISCHE DOKUMENTATION
OKTOBER | 2018

STRAUSS FISCHER HISTORISCHE BAUWERKE GBR KREFELD | BREMEN

Abb. 10: Kartierung historischer Maschinenpark, Spindel-
presse (vor 1906)

STRAUSS FISCHER HISTORISCHE BAUWERKE GBR KREFELD | BREMEN
www.historische-bauwerke.de



KOCH & BERGFELD GMBH BREMEN
(OBJ.-DOK.-NR.: 00000676 DENKMALLISTE)



GEBAUDE – GESCHOSS:
RAUM.NR. / STANDORT:
BEZEICHNUNG:
FABRIKAT:

ERDGESCHOSS
EG 76 01
WAAGEN-SCHRANK
k.A.

BESCHREIBUNG: Die 2 x 2 Waagen-Schränke erscheinen als Möbel, sind aber aufgrund ihrer Funktion in das Kataster Historische Maschinen eingetragene. Die Waagen-Schränke mit unterschiedlichen Gewichtungen sind mit einem seitlichen Wippenmechanismus verknüpft, mit dem das Schrängengewicht gemessen wird. In den 2 x 2 Waagen-Schränken wurde lt. Herrn Bressel Koch + Bergfeld Silberwaren hergestellt. Die Waagen-Schränke sind als Degussa gebrandet (siehe Schilde mit Eigentumsverteilung). Die seitlichen Waagen-Schränke haben eine rasche Kontrolle über das zu Produktionszwecken entnommene Silber. Die Waagen-Schränke stehen in direkter Nachbarschaft zum halblängigen Raum EG 34 mit den dortigen Maschinen, aber zugleich in einem lt. Herrn Bressel/Fa. Koch + Bergfeld als 'Tresor' bezeichnetem, gesondert gesichertem Bereich der Silberwarenfabrik.



Abb. 11: Kartierung historischer Maschinenpark, Waagen-Schrank der Degussa

Jessica Hänsel

Die Silberwarenfabrik Wilkens in Bremen-Hemelingen

Die Silberwarenindustrie hat im Land Bremen eine lange Tradition. Zu den ältesten Unternehmen dieser Sparte gehört die bis heute noch in ihrer ursprünglichen Funktion genutzte Silberwarenfabrik in Bremen-Hemelingen, die seit ihrer Eröffnung durch die Firma M. H. Wilkens & Söhne im Jahr 1859 silberne und versilberte Bestecke, Tafelgeräte und Kleinwaren produziert. Der Familienbetrieb entwickelte sich von einem kleinen Handwerks- zu einem industriell produzierenden Großbetrieb und gehörte vor dem Ersten Weltkrieg zusammen mit dem Bremer Konkurrenzunternehmen Koch & Bergfeld zu den größten Silberwarenherstellern Deutschlands.



Silberwarenfabrik Wilkens, Eckturm an der Hemelinger Bahnhofstraße, 1977

Vorläufer der Hemelinger Silberwarenfabrik war ein im Jahr 1810 in der Bremer Altstadt eröffnetes Goldschmiedegeschäft des Firmengründers Martin Heinrich Wilkens (1782–1869). Mit der Unterstützung seiner Söhne baute er den Handwerksbetrieb zu einer industriell arbeitenden Prägeanstalt aus, die ab etwa 1844 den Namen »M. H. Wilkens & Söhne« trug. Um die Besteckproduktion erweitern zu können, wurde Mitte des 19. Jahrhunderts der Bau einer neuen Fabrikanlage außerhalb der Landesgrenzen von Bremen beschlossen. Im Mai 1858 erfolgte der Ankauf eines Grundstücks in der erst 1939 nach Bremen eingemeindeten Ortschaft Hemelingen, deren Zugehörigkeit zum damaligen Königreich Hannover und damit zum Deutschen Zollverein erhebliche finanzielle Vorteile bei der Ausfuhr von Waren bot. Auf dem Gelände an der Ecke Hemelinger Bahnhofstraße/An der Silberpräge entstand nun die später so genannte »Alte Fabrik«, deren dampfbetriebene Pressen und Walzen Anfang 1859 in Betrieb genommen werden konnten.

Der Maschinenpark wurde in der Folgezeit kontinuierlich durch Neuanschaffungen ergänzt, was zu zahlreichen An- und Ausbaumaßnahmen am Fabrikgebäude führte. Als 1868 die Entscheidung zur Verlegung der Korpuswaren-Produktion nach Hemelingen fiel, entstand ein weiteres Produktionsgebäude, die sogenannte »Neue Fabrik«. Durch diesen Neubau konnten nun alle Produktionsbereiche an einem Standort vereint werden.

Bis zur Jahrhundertwende folgten weitere Baumaßnahmen, von denen die Errichtung ausgedehnter Fabrikhallen mit Oberlicht im Jahr 1897 zu den umfangreichsten Vorhaben gehörte. 1889 wurde das Werksgelände schließlich in Richtung Norden erweitert und es entstand

ein Kontorgebäude mit einem großen Zeichensaal im Obergeschoss. Um 1900 wurde nach einem Entwurf Diedrich Bollmanns (1875–1935) – Sohn des renommierten Bremer Architekten Carl Bollmann (1848–1899), der für Wilkens das repräsentative Geschäftshaus am Wall in der Bremer Innenstadt entworfen hatte – entlang der Hemelinger Bahnhofstraße eine Schauffassade mit einem weithin sichtbaren Eckturm errichtet. Die Neubebauung schloss die zuvor zwischen dem westlichen Abschluss der Produktionshallen und der Straße vorhandene Baulücke und die Fabrik erhielt damit gleichzeitig eine repräsentative Hauptansichtsseite.

Die 1891 von dem Berliner Ökonom und Schriftsteller Paul Hirschfeld veröffentlichte Publikation »Hannovers Gross-Industrie und Gross-Handel« enthält eine sehr anschauliche Beschreibung der Produktionsabläufe in den damaligen Räumlichkeiten der Fabrik, die hier in leicht gekürzter Form wiedergegeben werden soll:

»Dieser Geist der neuen Zeitströmung machte sich uns in der ganzen Fülle seiner wirkenden Kraft fühlbar, als wir einen Rundgang durch die Werkstätten eines der bedeutendsten und künstlerisch hervorragendsten Etablissements der Silberschmiedekunst im deutschen Vaterlande, der Fabrik von M. H. Wilkens & Söhne in Hemelingen, unternahmen. [...]

Eine Wanderung durch seinen fesselnden Fabrikbereich, der in allen seinen Theilen mit Hydranten und Schläuchen zur Bekämpfung einer Feuergefahr versehen ist und zu diesem Behufe auch eine eigene, regelrecht geschulte Feuerwehr besitzt, führt uns zunächst in das stattliche Maschinenhaus, in welchem als bewegende Kraft des gesamten maschinellen Betriebes ein Zwillingsgasmotor von 50 Pferdekraften wirksam ist, in dessen Gesellschaft sich noch ein gleicher Motor von 25 Pferdestärken befindet, der jedoch nur zur Reserve dient. [...]

Im Schmelzhause, das wir nun betreten, geschieht das Umschmelzen des Rohsilbers zu Platten, welche dann mittels Fallhämmer einer



Silberwarenfabrik Wilkens, historische Innenaufnahme der Produktionsräume, ohne Jahr



Silberwarenfabrik Wilkens, historische Innenaufnahme der Fabrikhallen, ohne Jahr

Schmiedeprozedur unterzogen und durch Walzwerke ausgewalzt werden. Während einerseits mechanische Ziehbanken das so verwandelte Silber in die zu mannigfachen Verzierungen erforderliche Drahtform bringen, erhält es andererseits durch Stanzapparate die erste rohe Gestaltung für die Darstellung von Bestecken. Wir folgen nun diesen Objekten in andere Räume und betrachten, wie die Silberschmiede mit ihren Hämmern diese Rohformen veredeln, wie die gestanzten Löffel auf Stampfwerken und anderen Apparaten die eigentliche Form erhalten, wie hier Gegenstände auf maschinellem Wege gefräst, andere geschnitten werden, und dort Maschinen wirksam sind, welche den Gabeln die Zinken verleihen, wie auf Prägepressen aller Art die Bestecke die eigenartigen mannigfachen Verzierungen empfangen. Durch die Manipulation des Feilens, welcher dann die Arbeit des maschinellen Schleifens folgt, wird die Veredlung der Objekte fortgesetzt, die, sofern nicht noch eine Vergoldung statthaben soll, mit dem Beizen und Polieren beendet ist. Wir durchschreiten eine größere Werkstätte der

Hand- und Maschinenschleiferei für andere Silbererzeugnisse, einen Montierungsraum, in welchem verschiedene Gegenstände durch Lötung zu einem Ganzen vereinigt werden, und gelangen sodann in Arbeitsäle, in denen Hohlgeräte und andere sogenannte Korpusachen gestanzt, geprägt, über Holzformen gedrückt und gedreht werden, um hierauf in einem anderen Raum dem Prozesse des Planirens zu unterliegen. Diejenigen Objekte, welche aus unedlen Metallen hergestellt sind, kommen nunmehr behufs ihrer Versilberung in die Bäder der Galvanoplastik. [...]«

Die Silberwarenfabrik zählte lange Zeit zu den größten Arbeitgebern in Hemelingen, wozu nicht zuletzt die Übernahme der Korpusabteilung der Bremer Silberwarenfabrik AG im Jahr 1914 beitrug. Darüber hinaus engagierte sich die Unternehmerfamilie Wilkens auch privat für die Entwicklung des Stadtteils und finanzierte beispielsweise den Neubau einer Schule, eines Pflegeheims und eines Krankenhauses sowie der evangelischen Kirche von Hemelingen. Für sich selbst errichtete die Familie mehrere

Wohnhäuser in nächster Nähe zum Fabrikgelände. So bezog beispielsweise Diedrich Wilkens (1811–1876), der älteste Sohn Martin Heinrich Wilkens, der 1859 die Leitung der Hemelinger Fabrik übernommen hatte, im Jahr 1861 ein in direkter Nachbarschaft der »Alten Fabrik« erbautes Wohnhaus, das bereits 1897 für den Bau der neuen Fabrikhallen wieder abgebrochen werden musste. Sein Bruder Friedrich Wilhelm Wilkens (1823–1895) bewohnte ab 1868 eine in den 1840er-Jahren im Auftrag des Kaufmanns Arnold Renner errichtete Villa an der Hemelinger Bahnhofstraße 29. Auf dem Nachbargrundstück an der Godehardstraße 4 wurde zwischen 1875 und 1876 ein Wohnhaus für Heinrich Wilkens (1850–1912, Sohn von Carl Philipp Wilkens) erbaut.

Um 1910 beschäftigte M. H. Wilkens & Söhne etwa 500 Angestellte. Das 1917 in eine Aktiengesellschaft umgewandelte Unternehmen war zu diesem Zeitpunkt der zweitgrößte Silberwarenproduzent Deutschlands, dicht gefolgt von seinem Bremer Konkurrenten Koch &

Bergfeld. Erst die Zeit des Zweiten Weltkriegs sollte große Einschnitte für das Unternehmen mit sich bringen. Dazu gehörte auch der Einschlag einer Fliegerbombe auf dem Werksgelände im Jahr 1941, durch den unter anderem das Kontorgebäude zerstört wurde.

In der späten Nachkriegszeit fusionierte die M. H. Wilkens & Söhne AG mit der Bremer Silberwarenfabrik AG (BSF) und wurde ab 1969 als »Wilkens Bremer Silberwaren AG« geführt. Obwohl die Zahl der Beschäftigten sank, erfolgte in den 1980er-Jahren eine nochmalige Erweiterung des Fabrikgeländes und die Errichtung mehrerer Neubauten. Im März 1995 musste die Wilkens Bremer Silberwaren AG jedoch Konkurs anmelden, 2001 wurde die Firma abgewickelt. Ein Großteil des Unternehmens wurde von dem in Solingen ansässigen Schneidwaren-Produzenten »ZWILLING J. A. Henckels AG« übernommen, wobei die Silberwarenerstellung in Bremen verblieb. 2006 entstand aus der Manufaktur wieder ein eigenständiges Unternehmen, das unter dem Namen »Wilkens &



Ehem. Villa Wilkens, Fassadenansicht an der Hemelinger Bahnhofstraße, 2020



Silberwarenfabrik Wilkens, Schauffassade an der Hemelinger Bahnhofstraße, 2020



Silberwarenfabrik Wilkens, Putzrelief an der Schauffassade in der Form der Wilkens-Firmenmarke, einer abstrahierten Spindelpresse, 2020

Söhne GmbH« die Besteckproduktion am alten Standort bis heute fortführt. Ein großer Teil der Fabrikanlagen wird jedoch in Zukunft umgenutzt werden, wobei eine Kaffeerösterei und eine Braumanufaktur mit Gastronomie und Veranstaltungsfläche den Schwerpunkt bilden sollen.

Von den heutigen Bauten auf dem ausgedehnten und komplexen Firmengelände der Silberwarenfabrik ist der historische Kernbestand in die Denkmalliste des Landes Bremen aufgenommen worden. Zu diesem Kern zählen die um 1897 entstandenen Produktionshallen zwischen Godehardstraße, Hemelinger Bahnhofstraße und der Betriebsstraße »An der Silberpräge«. Es handelt sich dabei um Shedhallen mit gusseisernen Stützen und gemauerten Außenwänden, die an ihrer Nordfassade eine regelmäßige Lisenengliederung aufweisen. Die einzelnen schlanken Wandvorlagen überragen



Silberwarenfabrik Wilkens, Putzrelief mit stilisiertem Wappen am Eckturm der Schaufassade, 2020



Silberwarenfabrik Wilkens, Fassadenansicht der Produktionshallen im Innenhof der Fabrikanlage, 2020



Silberwarenfabrik Wilkens, Fassadenansicht der Produktionshallen im Innenhof der Fabrikanlage, 2020

pf
fel
Me
prä
ten
wei
neu

bef
Pro
zeu
üb
we
20.
tio
ein
AG

mi
Ver
des
her

Sil

pfeilerartig die Traufzone und rahmen Wandfelder mit je einem Segmentbogenfenster mit Metallsprossen. An der Straße »An der Silberpräge« lassen sich noch Fassadenreste des ersten, 1858/59 errichteten Fabrikgebäudes nachweisen, die Ende des 19. Jahrhunderts in die neuen Shedhallen integriert wurden.

Im Inneren der östlichen Hallenbereiche befindet sich eine große Zahl noch voll zur Produktion genutzter Umformer- und Werkzeugmaschinen. Dieser Maschinenpark stammt überwiegend aus der Nachkriegszeit. Einige wenige Exemplare wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts gebaut; dazu zählen vier Friktionsspindelpressen der Firma Schuler sowie eine ebensolche Presse der Firma Weingarten AG mit dem Baujahr 1918.

Der historische Hallenkomplex wird etwa mittig von dem zweigeschossigen, T-förmigen Verwaltungsgebäude geteilt, das in der Zeit des Zweiten Weltkriegs zerstört, in der frühen Nachkriegszeit wiederaufgebaut und später

mehrfach verändert wurde. Die beiden Hallenbereiche zeigen gusseiserne, zum Teil noch mit den bauzeitlichen Halterungen zur Führung der Transmissionen versehene Stützen, auf denen das Holztragwerk der Sheddächer aufliegt. Eine vermutlich in den 1910er-Jahren vorgenommene Erweiterung der Produktionshalle in Richtung Nordosten präsentiert sich im Innenraum durch schlichte Betonstützen. An den Fassaden wird sie in Form einer an den älteren Bau angepassten, aber insgesamt schlichter ausgeführten Gliederung sichtbar, die an der Nordostecke durch einen Kopfbau mit einem im Reformstil gestalteten Dreiecksgiebel besonders ausgeprägt ist. Zur Hemelinger Bahnhofstraße hin ist dem Hallenkomplex die von dem Bremer Architekten Diedrich Bollmann in der Formensprache des Historismus gestaltete, repräsentative Schaufassade vorgelagert, die an der Nordwestecke von einem niedrigen Turmbau auf quadratischem Grundriss abgeschlossen wird. Beide Bauteile zeichnen sich durch



Silberwarenfabrik Wilkens, aktuelle Innenansicht der Produktionshallen, 2020



Silberwarenfabrik Wilkens, denkmalgeschützte Friktionsspindelpresse der Firma Weingarten mit Baujahr 1918, 2020

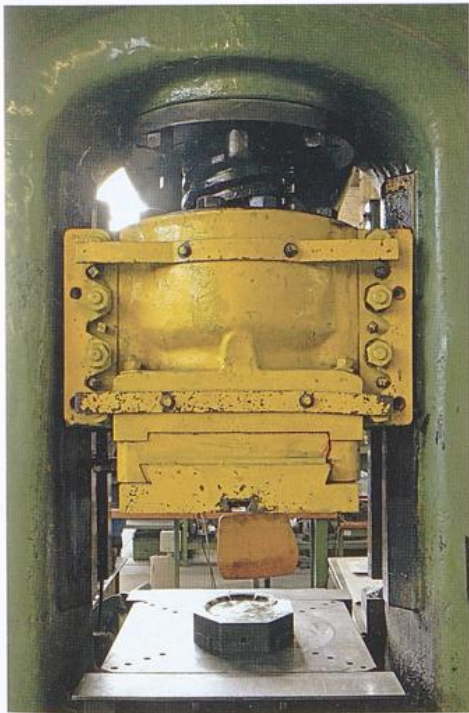
ein
nen
men
ges
Mit
Stu
ein
Wil
Spi
wan
wäh
raun
gren
stat
terg
geb
Bau
sach
den

Silb
Fri
mi

eine nach oben zinnenartig auslaufende Lisenengliederung, hell verputzte Wandfelder, segmentbogige Sprossenfenster mit ornamentgeschmückten Rahmungen und die jeweiligen Mittelachsen betonende Stufengiebel aus. Der Stufengiebel des niedrigeren Mittelteils zeigt ein Sandsteinrelief mit der Firmenmarke der Wilkens-Silberwarenfabrik, eine abstrahierte Spindelpresse. In diesem niedrigen Bauteil waren lediglich Nebenräume untergebracht, während der Eckturm ursprünglich den Prägeraum beherbergte. In Richtung Godehardstraße grenzt an die Schaufassade ein ehemaliger Werkstattbau, in dem heute der Werksverkauf untergebracht ist. Dieses zweigeschossige Eckgebäude entstand 1955 als eingeschossiges Bauwerk und wurde 1957 aufgestockt. Seine sachlichen, fast schmucklosen Backsteinfassaden werden durch die dichte Reihung seiner



Silberwarenfabrik Wilkens, historisches Metallsprossenfenster der Produktionshallen, 2020



Silberwarenfabrik Wilkens, denkmalgeschützte Friktionsspindelpresse der Firma Weingarten mit Baujahr 1918, Detail, 2020

hohen, schmalen Fensteröffnungen geprägt. An diesen Bauteil schließt sich im Osten das historische Kesselhaus der Fabrik an.

Die historistischen Shedhallen bilden zusammen mit dem ehemaligen Werkstattbau eine bauliche Einheit, die die Expansionsgeschichte des Unternehmens von seinen Anfängen bis zur frühen Nachkriegszeit dokumentiert. Trotz der verschiedenen, durch die kontinuierliche Nutzung bedingten Einbauten und Veränderungen sind diese Bauteile als ein sprechendes Zeugnis der Betriebsgeschichte des bis heute in seiner ursprünglichen Funktion genutzten Bremer Traditionsunternehmens von einer kleinen Manufaktur zu einer der größten Silberwarenfabriken Deutschlands anzusehen. Historische Anlagen dieses speziellen Zweigs der metallverarbeitenden Industrien sind republikweit nur in sehr geringer Zahl erhalten. Damit

kommt der Hemelinger Fabrik nicht nur eine orts- und regionalgeschichtliche, sondern auch eine industrie- und wirtschaftsgeschichtliche Bedeutung zu, die über die Grenzen Bremens hinausreicht. Zu diesem besonderen Zeugniswert für die Geschichte der Silberwarenherstellung tragen nicht zuletzt auch der erhaltene Maschinenbestand und speziell die in den Schutzzumfang des Industriedenkmals aufgenommenen Spindelpressen bei, welche den Produktionsvorgang anschaulich dokumentieren und zugleich die technische Entwicklungsgeschichte dieser Maschinengattung widerspiegeln, weshalb ihnen ein hoher technikgeschichtlicher Wert beizumessen ist.

Im Rückblick auf die hier in aller Kürze dargestellte Geschichte der Silberwarenfabrik Wilkens in Bremen-Hemelingen muss festgehalten werden, dass das Unternehmen nicht nur ein wichtiger Arbeitgeber und Schrittmacher der Industrialisierung vor Ort war, sondern mit seinen Produkten auch den Grundstein für den in der Blütezeit dieses Industriezweigs weit über Deutschlands Grenzen hinausreichenden Ruf der Bremer Silberwaren legte. Die noch erhaltenen Fabrikbauten prägen bis heute eine der wichtigsten Erschließungsstraßen im Stadtteil Hemelingen und bilden mit ihrer Schauffassade mitsamt dem Ecktürmchen einen markanten

Blickpunkt innerhalb des Ortsbildes. Auch im Zuge der Umnutzung und Entwicklung des Areals wird die Produktion der Traditionsmarke Wilkens hoffentlich noch lange an ihrem historischen Standort verbleiben und hochwertige Silberwaren von Hemelingen aus in alle Welt ausliefern.

Literatur (Auswahl)

- Jacob Blankenburg, Chronik der Firma M. H. Wilkens & Söhne von 1810–1897, Manuskript, Hemelingen 1898, Privatdruck.
- Fellmann, Lena: Wilkens Bremer Silberwaren. Chronik eines Traditionsunternehmens (Manuskript), 2010.
- Fellmann, Lena: 200 Jahre Wilkens Bremer Silberwaren. Zur Geschichte eines breimischen Familienunternehmens, in: Bremisches Jahrbuch Band 89, Bremen 2010, S. 167–229.
- Hirschfeld, Paul: Hannovers Grossindustrie und Grosshandel, Leipzig, 1891, S. 66 f.
- M. H. Wilkens & Söhne (Hrsg.): M. H. Wilkens & Söhne 1810–1910. Kurze Geschichte der Gründung des Geschäfts und seiner Entwicklung in den 100 Jahren seines Bestehens (Festschrift), Bremen 1910.

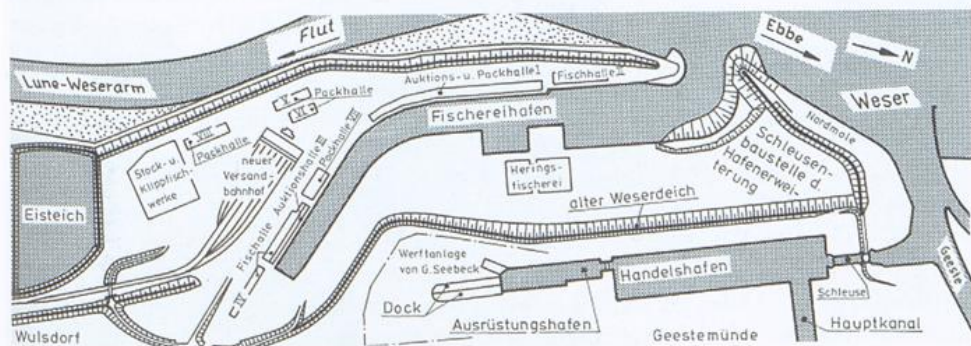
Uwe Schwartz

Unterschutzstellungen im Fischereihafen Bremerhaven – ein Rückblick

Als der Verfasser in einem Inventarisationsprojekt von 2006 bis 2008 das gesamte Stadtgebiet Bremerhavens auf der Suche nach bisher unerkannter Denkmalqualität bewertete¹, war im Fischereihafen Bremerhaven noch kein Bauwerk in die Denkmalliste eingetragen. Das lag darin begründet, dass der Fischereihafen seit seiner Eröffnung 1896 ein klar abgegrenztes Industriegebiet ist, in dem Denkmalschutz von den Verantwortlichen als schwerwiegender Eingriff in das auf Wandelbarkeit beruhende wirtschaftliche Potenzial eingeschätzt wurde.

Der Staat, und in diesem Fall kurz vor der Wende zum 20. Jahrhundert der Staat Preußen, hatte im Schwemmland von Weser und Lune dieses Gebiet ausgewiesen, um dort die Anlandung, den Handel (Auktion), die Verarbeitung und den Vertrieb von Fisch in industrieller Weise durch die Schaffung einer entsprechend großzügigen Infrastruktur zu ermöglichen. Die Gründung des Fischereihafens an dieser Stelle ist historisch gesehen folgerichtig, denn die preußische Stadt Geestemünde besaß besondere Vorrechte hinsichtlich des Handels mit Seefisch. Das benachbarte Bremerhaven durfte hin-

gegen nur in einem begrenzten Umfang mit Seefisch handeln. Das war in den Staatsverträgen zwischen Bremen und Preußen festgelegt worden, in denen ab 1828 zuerst das Königreich Hannover und später Preußen in mehreren Schritten Landgebiet für die Gründung Bremerhavens und dessen Erweiterungen abgetreten (verkauft!) hatten. Während nun das bremische Bremerhaven auf seinem Territorium im Bereich der sogenannten Kaiserhäfen die Hafenanlagen weiter ausbaute, womit der in Bremen ansässige Norddeutsche Lloyd einen weltumspannenden Post- und Passagierverkehr mit Werftbetrieb aufziehen konnte, musste sich Preußen in einem eigenen maritimen Handelszweig etablieren, um sich wirtschaftlich zu entwickeln. Das ist insbesondere vor dem Hintergrund der seit Mitte der 1890er-Jahre betriebenen sogenannten Weserkorrektur zu sehen, mit der das Land Bremen die Weser auch für große Handelsschiffe bis zum Bremer Stadtgebiet schiffbar machte, damit diese in den in der Waller Feldmark neu errichteten Häfen ihre Waren löschen konnten. Diese drei außerordentlich großen Wasserbauprojekte fanden



Lageplan des Fischereihafens um 1920 (Zeichnung Reinhold Breden, DSM)



Schaufenster Fischereihafen, Packhalle IV, 2022

gleichzeitig und in Konkurrenz statt. Für das preußische Geestemünde ergab sich daraus die Möglichkeit, auf der Grundlage der vertraglich gesicherten Vorrangstellung einen Handelsplatz für Seefisch aufzubauen. Ein Plan, der aufging und bis in die 1930er-Jahre hier den größten Fischereihafen des europäischen Festlands entstehen ließ.

Die Hafenanlagen und der Grundbesitz waren von Anbeginn – und sind es in der Regel bis heute – in staatlicher Hand; Handels- und Industrieunternehmen konnten im Fischereihafen langfristige Erbpachtverträge für Grundstücke abschließen und dort Hochbauten für ihre Zwecke errichten. Kleinere Unternehmen hatten die Möglichkeit, sich in den vom Staat errichteten Packhallen einzelne Segmente für ihr Geschäft zu mieten. Diese besondere Konstruktion ist historisch gesehen in Industriegebieten durchaus üblich und sollte bewirken, dass immer die Möglichkeit für einen dynamischen Wandel und eine Anpassung an die Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse gegeben sein sollte. Gesteuert wurde und wird die

Entwicklung dieses Industriegebiets noch heute durch die Fischereihafenbetriebsgesellschaft, kurz FBG.

Das Preußische Wasserbauamt erarbeitete die Pläne für den Hafenneubau. Die Bauleitung lag bei Baurat Theodor Hoebel. Man hatte sich entschieden, den Fischereihafen als tideoffenen Hafen zu konzipieren, sodass abhängig von den Gezeiten der Nordsee das Hafenbecken barrierefrei befahrbar war. Deshalb war der älteste, bis 1896 fertiggestellte Bereich des Fischereihafens auch von einem Deich zum Stadtgebiet begrenzt, eine topografische Besonderheit, die noch in Teilen nachzuvollziehen ist. Beim Ausbau des Hafens zwischen den Weltkriegen ist dann 1929 mit dem Bau der Fischereihafendoppelschleuse an der Geestemündung und der Einbeziehung des Lune-Weserarms in das Hafengebiet beim weiteren großzügigen Ausbau der Hafenanlagen dieses Prinzip aufgegeben worden und der Deichschutz an die Weser verlegt worden.

Als erste Erweiterung des Fischereihafens nach dem Ersten Weltkrieg entstand am Hafen-

kopf
derb
gen v
erre
nen
eines
Bere
erste
ons
erste
den.
in di
den
tet c
die c
effel
I
Fisch
me 2
triell
len I
gezo



Eisw

kopf ein mehrgleisiger Fischbahnhof. Die verderbliche Ware Fisch musste schnell umgeschlagen werden, wenn die Fischerboote das Festland erreichten – mit dem Anschluss an das Schienennetz der Reichsbahn war nun innerhalb eines Tages eine Strecke bis nach Wien im Bereich des Möglichen. Außerdem waren im ersten Bauabschnitt in schneller Folge Auktionshallen und Packhallen an der Westseite des ersten Hafenbeckens (Fischereihafen I) entstanden. Hier gelangte der Fisch von der Kaje direkt in die Auktionshalle, wurde versteigert und in den anschließenden Packhallen weiterverarbeitet oder für den Versand vorbereitet. Ein für die damaligen Verhältnisse ausgeklügeltes und effektives System.

Das älteste Hafenbecken, der sogenannte Fischereihafen I, hatte bei der Bestandsaufnahme 2006–2008 bereits weitgehend seine industrielle Bestimmung verloren. In den Packhallen III und IV waren zahlreiche Restaurants eingezogen. Dieser Bereich am Hafenkopf hatte

sich ohne Beteiligung der Denkmalpflege zur Event-Location »Schaufenster Fischereihafen« entwickelt. Die in einzelne Segmente unterteilten Packhallen eigneten sich gut für diese neue Nutzung. Ihre rote Ziegelarchitektur mit den vorgelagerten Rampen ließ sich erfolgreich vermarkten. Das galt jedoch nicht für die historisch gesehen ebenso wichtigen Auktionshallen, die aufgrund ihrer ursprünglichen Bestimmung für die tägliche Auktion der Fische in der Regel Stahlskelettbauten mit Ziegel- und Glasausfachung waren. Die Auktionshallen waren deshalb entweder schon abgebrochen oder durch umfassende Umbauten stark verändert worden. Auch andere wichtige Gebäude der Gründungsphase des Fischereihafens, wie beispielweise das Fischereihafenrestaurant oder auch der Fischbahnhof, von dem sich heute nur das Empfangsgebäude erhalten hat, waren bereits durch andere Nutzungen ersetzt worden. Erhalten hatten sich jedoch zwei für die frühe Geschichte des Fischereihafens außerordentlich wichtige



Eiswerke im Dezember 2022

Bauwerke, das große Eiswerk an der östlichen Kaje und das alte Seemannsheim. Das Eiswerk war sogar noch in seiner ursprünglichen Nutzung erhalten. Jedoch gab es bereits Pläne, die Eisproduktion innerhalb des Fischereihafens in eine neue, moderne Eisfabrik zu verlagern. Das Seemannsheim stand leer und war nur aufgrund komplizierter Besitzverhältnisse noch nicht abgebrochen worden. Obwohl beide Gebäude 2008 als denkmalwert erkannt worden waren, hat es letztlich bis zur denkmalrechtlichen Eintragung noch bis 2020 (Seemannsheim) und 2021 (Eiswerk) gedauert.

Das Seemannsheim, das 1913 vom regional bekannten Architekten Gustav Claas errichtet worden war, um Seeleuten zwischen ihren See-reisen eine vorübergehende Unterkunft zu bieten, hatte im Inneren einen desolaten Zustand erreicht. Während des jahrelangen Leerstands waren in einem Winter die Wasserleitungen eingefroren und geplatzt. Die dadurch verursachte Überflutung führte zu schwerwiegenden Schäden. Die FBG kontrollierte den schlechten

Zustand fortan regelmäßig, um das Schlimmste zu verhindern. Erstmals 2016 fand sich ein Investor, der das Seemannsheim erwarb und dort Apartments für Berufstätige im Fischereihafen einrichten wollte. Eine dauerhafte Wohnnutzung wäre im Industriegebiet Fischereihafen nicht zulässig gewesen. Eine Nutzung als temporäre (Zweit-)Wohnung ist jedoch möglich. Aber eine schwere Erkrankung stoppte das Projekt im Frühjahr 2017. Erst 2020 fand sich ein neuer Investor, der das Gebäude derzeit in ähnlicher Weise entwickelt. Die Sanierungsarbeiten dauern nun seit der Jahresmitte 2020 an, sind mit großem Aufwand verbunden und eng mit der Denkmalpflege abgestimmt. Authentisch erhalten und deshalb besonders vorsichtig zu behandeln sind die Fassaden dieses markanten Bauwerks. Das Seemannsheim ist mit seiner vom Reformstil um 1900 beeinflussten Detaillierung, dem asymmetrischen, ungewöhnlich steil aufragenden Dach – das absichtlich auf Dachüberstände verzichtet, um sich gegen den Horizont in grafischer Schärfe abzuzeichnen –



Historisches Foto des Seemannsheims kurz nach Fertigstellung

ein auch im wörtlichen Sinne »herausragendes« Bauwerk im Fischereihafen. Das Klinkermaterial verbindet es mit den anderen Industriebauten seiner Entstehungszeit, die Gesamterscheinung weist es jedoch klar als ein Wohngebäude aus. Das vergleichsweise hoch gelegene, über eine steile Treppe zu erreichende Hochparterre ist der zur Entstehungszeit noch bestehenden Bedrohung durch das Wasser der täglichen Flut geschuldet, verstärkt aber auch die vertikale Entwicklung des Gebäudes in der Fernsicht.

Das von einem Ableger der Reederei Busse errichtete und betriebene Eiswerk (Geestemünder Eiswerke) auf der Ostseite des Fischereihafens I hatte über Jahrzehnte eine wichtige und unverzichtbare Rolle für den Betrieb des Fischereihafens. Hier wurden die Schiffe mit Eis beladen, wenn sie zum Fischfang ausliefen, die verarbeitende Industrie und auch kleinere Versand- und Verkaufskontore im Fischereihafen mit Eis beliefert und die Eisenbahnwaggons am Fischbahnhof mit zerstoßenem Eis beladen, um den Handel mit dem leicht verderblichen

Fisch zu ermöglichen. Allein ein Fischdampfer benötigte jährlich etwa 250 Tonnen Eis. Nachdem noch wenige Jahre zuvor das Eis für diese Zwecke im Winter in Eisteichen gebrochen worden war, um es für den Sommer aufwendig einzulagern, oder sogar mit dem Schiff aus den kalten Regionen Nordeuropas importiert worden war, gab es nun die Möglichkeit der industriellen Eisherstellung. Mit der Kraft einer Dampfmaschine, einem Wasserturm für die Bevorratung großer Mengen Wasser, Ammoniak für die Kälteerzeugung und den vier schmalen und hohen Generatorenhallen, die mit dem wachsenden Bedarf an Eis bis in die 1920er-Jahre entstanden sind, wurde hier Platteneis hergestellt, das für die Verwendung dann wieder zerstoßen worden ist. Noch bis in das Jahr 2014 ist in dieser Fabrik Kunsteis produziert worden. Allerdings war die Methode der Herstellung zwischenzeitlich modernisiert worden. Dabei ist 1985 eine Kältemaschine der Geestemünder Eiswerke aus dem Jahr 1929 in das Historische Museum Bremerhaven übernommen



Foto des Seemannsheims nach Gerüststellung im Dezember 2022

worden. In der Abteilung Hochseefischerei und Fischwirtschaft ist sie eines der größten Exponate des Museums und kann im Rahmen von Führungen in Betrieb genommen werden. Der Wasserturm hat sich nicht erhalten. Jedoch sind die vier noch vorhandenen Generatorenhallen, von denen sich jeweils zwei nebeneinander beiderseits des ehemaligen Maschinenhauses gruppieren, mit ihrer Rahmenkonstruktion in Eisenbetonfachwerk und dem Zweigelenkbogendach charakteristische Gebäudehüllen für eine Eisfabrik frühindustrieller Zeit. Im Jahr 2021 ist der Gebäudekomplex als »Altes Eiswerk Bremerhaven« mit einem Restaurant, einem Indoor-spielplatz und einem Trampolinpark einer interessanten neuen Nutzung zugeführt worden.

Natürlich wäre es wünschenswert gewesen, im Bereich des Fischereihafens I auch Hilfs- und Nebengewerbe wie Seil- und Netzmachereien oder eines der kleineren Kontorgebäude, die es hier einmal in einer Vielzahl gegeben hatte, anschaulich für die Nachwelt zu erhalten. Aber der Handel und die industrielle Verarbeitung von Seefisch haben sich seit den 1960er-Jahren stark verändert. Fisch wird nun vornehmlich auf Fabriksschiffen verarbeitet und tiefgefroren. Im Fischereihafen wird er seither teilweise nur gelagert und vertrieben, wofür große Kühlhäuser errichtet wurden. Als Handelsplatz war der Fischereihafen weiterhin notwendig und ist bis heute lebendig. Aber insbesondere die Auktionshallen, von denen keine einzige annähernd authentisch die Zeit überdauert hat, und auch die vielen kleinen Nebengewerbe sind heute nahezu völlig verschwunden. Allein die Packhallen, die vom Staat, vertreten durch die

FBG, an Gewerbetreibende in einzelnen Segmenten vermietet werden können, werden wegen ihrer kombinierten Büro- und Lagerflächen weiter nachgefragt. Zwei dieser großen Packhallenkomplexe sind seit 2013 als Kulturdenkmäler auf der Bremer Denkmalliste. Sie werden bewirtschaftet von der FBG, die sich zuerst wenig aufgeschlossen gegenüber einer Unterschutzstellung zeigte, weil sie darin einen extremen Widerspruch zur Wandelbarkeit (bis zum Abriss) aller Immobilien im Industriegebiet sah.

Eine der beiden geschützten Packhallen ist die 1928-1929 nach Entwurf von Regierungsbaurat Emil Vogel errichtete Packhalle X. Sie ist das zentrale Bauwerk in der Ausbauphase nach dem Ersten Weltkrieg und heute gewissermaßen das Rückgrat des Fischereihafens. Die Eindeichung der Wulsdorfer Wiesen bis zur Nordspitze der Luneplate – ein vom Weserarm Lune durchflossenes Außendeichgelände – und der Umbau des vorhandenen Gewässers zu einem zweiten großen Hafenbecken bildeten damals die Grundlage für den weiteren wirtschaftlichen Erfolg des Fischereihafens. Mit einem Kostenaufwand von 32,7 Millionen Mark gehörte die Fischereihafenerweiterung zu den bedeutendsten preußischen Hafenbauprojekten jener Zeit und ist durchaus mit den Großprojekten Columbuskaje und Nordschleuse im Überseehafen des benachbarten Bremerhaven vergleichbar. Die Packhalle X verbindet auf einer Frontlänge von 390 Metern 37 Abteilungen miteinander. Zwei dreigeschossige Bauten bilden den äußeren Abschluss, und fünf zweigeschossige Bauten sowie vier dreigeschossige



Halle X von Westen, Foto 2014; rechts: Bemusterung der Fenster für die sukzessive Erneuerung



Packhalle XIV; Eingang einer Abteilung mit Keramik von Willi Ohler

Zwischenbauten gliedern die in einer leichten Krümmung verlaufende Front. Die zum Zeitpunkt der Unterschutzstellung erhaltene Auktionshalle war nur ein Wiederaufbau der im Winter 1976 unter der Schneelast eingestürzten Halle aus der Erbauungszeit und nicht denkmalwert. Sie ist bereits teilweise zurückgebaut und es bestehen Überlegungen seitens der FBG, die Auktionshalle vollständig abzubauen.

Die Packhalle X ist schon seit 2007 Gegenstand zahlreicher Umnutzungsplanungen. Damals hatte das Designlabor Bremerhaven im Auftrag der FBG das riesige Gebäude untersucht und eine Weiterentwicklung mit einer Mischung aus Technologiedienstleistungen, wirtschaftsnaher Infrastruktur, Serviceeinrichtungen und Freizeitnutzungen empfohlen. Seither wurden Teile der Packhalle in Abstimmung mit der Denkmalpflege saniert und dabei Schulungsräume geschaffen. Das jüngste Projekt (2021) für die Nutzung noch weiterer freier Kapazitäten ist ein Gründerzentrum für junge Lebensmittelunternehmen. Hier sollen dann künftig Gründer aus der Lebensmittelbranche Platz und professionelle Arbeitsmöglichkeiten finden, um ihre Ideen auszuprobieren.

Eine weitere, inzwischen geschützte Packhalle ist die Packhalle XIV an der Straße Am Lune-
deich 42/104. Sie ist einerseits die Fortführung eines seit der Gründung des Fischerei-

hafens praktizierten bewährten Bautyps, auch wenn sie nicht an einer Hafenkaje gelegen ist. Darüber hinaus versinnbildlicht sie aber auch den wirtschaftlichen Aufschwung, den der Fischereihafen seit der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs genommen hatte. Die nationalsozialistische Reichsregierung formulierte damals im »Vierjahresplan« 1936 das Ziel, die Fischenlandung der deutschen Seehäfen zu verdoppeln. Und tatsächlich stieg man mit einer Anlandung von 500 Millionen Pfund Seefisch im Jahr 1937 zum zweitgrößten Fischereihafen der Welt auf. Hintergrund war die militärische wie auch wirtschaftliche Mobilmachung Deutschlands. Neben der Packhalle XIV entstand daraufhin auch die Packhalle XII; beide zusammen säumen über eine Frontlänge von mehreren Hundert Metern die Straße Am Lune-
deich. Für dekorativen Schmuck der Straßenseite sorgen farbenprächtig glasierte, plastische Keramiken von Fisch-Darstellungen, eingelassen in die werksteingesäumten Supraporten der Treppeneingänge; ihr Schöpfer war der Worpsweder Maler und Keramiker Willi Ohler (1888–1975).

In den zurückliegenden drei Jahren ist jetzt das »Stadtentwicklungsgebiet Werftquartier« gereift. Innenstadtnah sollen zukünftig der ältere Teil des Fischereihafens zusammen mit dem

Stadtentwicklungsgebiet "Werftquartier"



Stadtteilkonferenz Geestemünde – 21. Februar 2019

Stadtentwicklungsquartier »Werftquartier«

alten, 1857–1863 entstandenen Handelshafen Geestemünde ein attraktives Wohngebiet bilden, das Arbeiten und Wohnen mit Freizeit- und Kulturangeboten und modernen Mobilitätskonzepten verbindet. Zum Auftakt gab es im Februar 2019 eine Stadtteilkonferenz. Ein städtebaulicher Wettbewerb prämierte im Herbst 2020 das dänische Architekturbüro Cobe, das seine Rahmenplanung im April 2022 der Öffentlichkeit anschaulich präsentierte. Als Bestandteil des Teilbereichs »Campusviertel« befindet sich dort auch das 2020 als Kulturdenkmal eingetragene ehemalige Verwaltungsgebäude der 1896 gegründeten Deutschen Dampffischerei-Gesellschaft »Nordsee«, Klußmannstraße 3. Das Unternehmen hatte seinen Standort für Verwaltung und Flotte 1933 vom Fischereihafen I an den alten Handelshafen Geestemünde verlegt und dort den Speicher A als Verwaltungsgebäude umgebaut. 1948 wurde nur das Verwaltungsgebäude, an dem die Umrisse des alten Hafens

speichers noch heute ablesbar sind, wiederaufgebaut. Das Alfred-Wegener-Institut (AWI), das schon auf der gegenüberliegenden Seite des Hafenbeckens mit einem großen Forschungs- und Verwaltungsgebäude präsent ist und dort auch einen der erhaltenen Schuppen des Handelshafens nutzt, wird nun zukünftig auch dieses Gebäude langfristig für seine Zwecke anmieten. Eigentümer bleibt die FBG, die in den vergangenen zwei Jahren das Verwaltungsgebäude der »Nordsee« mit Fördermitteln aus dem europäischen Fonds für regionale Entwicklung und einem Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt knapp 7,5 Millionen Euro saniert und energetisch optimiert hat. Mit dem in Abstimmung mit der Denkmalbehörde durchgeführten Umbau wurde nach Angaben der FBG eine Energieeffizienz über den gesetzlichen Mindeststandard hinaus erreicht, die sogar den Niedrigenergiestandard für Neubauten nach EnEV 2009 erfüllt.



Nordsee-Verwaltung nach dem Umzug in den alten Handelshafen Geestemünde, nach 1933



Nordsee-Verwaltung im Umbau, Foto Dezember 2022

Wichtiger Bestandteil im Werftquartier ist außerdem die ehemalige Seebeck-Werft. Zwischen »Hallenviertel« und »Parkquartier« ist beabsichtigt, hier das Zentrum für Freizeit und Kultur zu bilden. Eine Eintragung wesentlicher Teile der alten Seebeck-Werft in die Denkmalliste wird umgehend erfolgen. Darüber besteht zwischen dem Eigentümer und dem Landesamt für Denkmalpflege grundsätzlich Übereinstimmung. So wird in Zukunft auch ein Werftstandort mit Hafenbecken, Helgen und Kränen dauerhaft erhalten bleiben. Angesichts des – zumal aus dem Blickwinkel des Historikers – dramatischen Verlusts an stadtbildprägenden Werftanlagen in Bremerhaven ein wirklich großer Erfolg.

Nach dem Abschluss der Inventarisierung im Fischereihafen 2008 sind beinahe 15 Jahre

vergangen. Die wichtigsten der Gebäude, die damals als denkmalwert erkannt worden sind, sind heute auf der Bremer Denkmalliste. Wachsamkeit und Geduld haben diesen Erfolg ermöglicht. Der Erhalt von Industriedenkmalern erfordert manchen Kompromiss, sowohl seitens der Eigentümer als auch seitens der Denkmalbehörden. Betrachtet man heute das Ergebnis, so hat sich der Einsatz gelohnt.

Anmerkungen

- 1 Vgl. Schwartz, Uwe: Denkmalinventarisierung in Bremerhaven, in: Denkmalpflege in Bremen, Bd. 4, 2007, S. 36–41; zu den Ergebnissen der Bewertung im Fischereihafen Bremerhaven siehe: Schwartz, Uwe: Denkmale im Fischereihafen Bremerhaven, in: Denkmalpflege in Bremen, Heft 7, Bremen 2010, S. 22–38.

Achim Todenhöfer

Die ehemalige Tabak- und Zigarettenfabrik der Martin Brinkmann AG in Woltmershausen. Vergangenheit und Gegenwart eines Industriedenkmals

Eine kurze Geschichte des Tabaks in Bremen

Neben vielen anderen in Bremens Häfen umgeschlagenen Rohstoffen gehörte der Tabak zusammen mit Kaffee, Kakao und Tee wohl zu den populärsten Rohstoffen in Bremens Handelssortiment. Der Konsum von Tabak, der Handel und die Verarbeitung sowie auch die wissenschaftliche Beschäftigung mit diesem Rohstoff reicht in der Geschichte der Hansestadt weit zurück: Vermutlich ab dem 17. Jahrhundert wurde während der Schaffermahlzeit – einem der ältesten deutschen Charityevents (gegründet 1545) zugunsten bedürftiger Seefahrer – ebenso ausdrücklich geraucht wie bei dem erst in den 1950er-Jahren gegründeten Bremer Tabak-Collegium, einem bekannten elitär-libertären Gesprächsclub. Der Bremer Arzt und Philosoph Johann Neander (1596 bis zirka 1630) veröffentlichte 1622 mit seiner *Tabacologia* ferner die früheste Abhandlung über den Tabak zur medizinischen Anwendung. Bereits 1832 übertraf Bremens Tabakhandel den ganz Hollands, das bis dahin die europäischen Märkte dominierte. Mit dem Aufkommen der Zigarren seit dem frühen 19. Jahrhundert wurden diese in unzähligen kleinhäuslichen Heim- und Familienbetrieben in den proletarisch geprägten Stadtteilen Bremens in Handarbeit hergestellt. Um 1850 war nach der Historikerin Dagmar Burgdorf jeder sechste Bremer in der Zigarrenindustrie tätig.¹ Bis zum Jahre 1878 entwickelte sich Bremen laut Andrea Hauser zum ersten Tabakmarkt Deutschlands: »Über 3/5 des deutschen Bedarfs an Tabak wurde nun über Bremen eingeführt.«² Noch in der 2. Hälfte des 20. Jahrhundert wurden auf der Tabak-

börse der Deutsch-Indonesischen Tabakhandels-gesellschaft (DITH) im Freihafen – heute ein Baudenkmal – 60.000 Ballen des kostbaren Rohstoffs pro Jahr gehandelt. In diesen Kontext fügt sich der Aufstieg eines der größten Zigaretten- und Tabakhersteller Deutschlands, der Martin Brinkmann AG, nahtlos ein, der einst populäre Zigaretten-Marken wie »Texas«, »Lux«, »Peer Export« oder »Lord Extra« sowie zahlreiche Pfeifen- und Zigarettentabake produzierte.

Von der Manufaktur zur Martin Brinkmann AG

Wie bei vielen bremischen Unternehmen von Weltruf fing alles einmal überschaubar an. Zunächst 1813 als Tabakhandlung mit einer Manufaktur in Burgdamm von dem Bremer Kaufmann Nikolaus Wilkens gegründet, entwickelte sich die 1878 von August Martin Brinkmann übernommene Firma erst ab 1900 unter der Leitung von Hermann Ritter (1878–1948) zu einem weltweit agierenden Konzern. Mit den Marken »Fatima«, »Lloyd« und »Alva« wurde Brinkmann neben Reemtsma und Haus Neuerburg schnell zum drittgrößten Zigarettenhersteller Deutschlands. Der seit den 1920er-Jahren bekannte Zusammenhang zwischen Rauchen (auch Passivrauchen) und Lungenkrebs schmälerte den Erfolg in keiner Weise. 1910 wurde in Woltmershausen in der Dötlinger Straße eine erste Fabrik errichtet. Von dieser hat sich lediglich die Verwaltungszentrale von 1924 als Baudenkmal erhalten. 1929 wurde die Firma in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Ende des Jahres 1933 hatte Brinkmann bereits 4.874 Beschäftigte. Im gleichen Jahr resultierten 13 Prozent

der Gesamtsteuereinnahmen des Deutschen Reiches aus der Tabaksteuer, was Tabak zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor machte³ – und Brinkmann in Bremen hatte daran einen erheblichen Anteil.

Der vom Erfolg verwöhnte Konzern suchte nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten wie andere auch deren Nähe. Vielleicht auch aus diesem Grund wurde die Firmenzentrale von Brinkmann 1937 nach Berlin verlegt. Adolf Hitler selbst stand dem Rauchen von Tabak allerdings äußerst skeptisch gegenüber. Sicher hatte man bei Brinkmann Sorge wegen fanatischer Tendenzen in der »völkischen« Gesundheitsvorsorge, wenn etwa die »deutsche Frau« möglichst viele und gesunde Kinder bekommen sollte, um die Überlegenheit der »germanischen Rasse« zu demonstrieren. Die Sorge sinkender Absätze der deutschen Tabakindustrie erwies sich jedoch als unbegründet, denn trotz gewisser nationaler Werbeverbote für Tabakprodukte im Zusammenhang mit Frauen und Jugendlichen stieg zwischen 1932 und



Porträt Hermann Ritter, 1934



Dötlinger Straße, ehemaliges Verwaltungsgebäude der Martin Brinkmann AG von Fritz Strohecker, 1924 errichtet

1939 der durchschnittliche Prokopfverbrauch von 570 auf 900 Zigaretten jährlich.

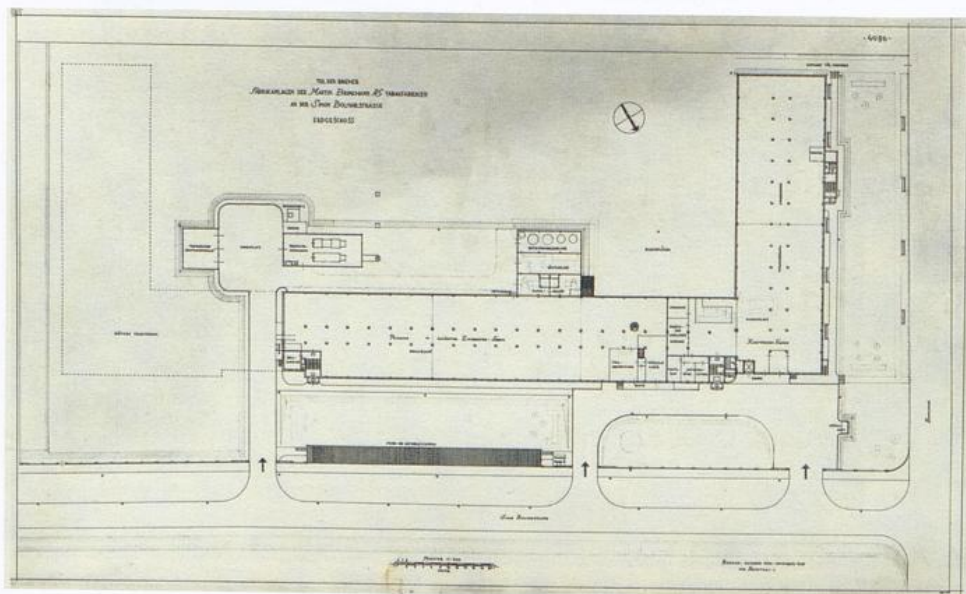
Im Zusammenhang sowohl mit der neuen nationalsozialistischen Politik als auch mit dem steigenden Zigarettenabsatz soll nun der Neubau und die Gestaltung der Produktionsstätte am heutigen Standort zwischen der jetzigen Hermann-Ritter-Straße (früher Simon-Bolivar-Straße), der Straße Am Tabakquartier (früher Hempfenweg) und der Senator-Apelt-Straße betrachtet werden.

Baugeschichte der Fabrik

Hermann Ritter war als Mitglied der Deutschen Nationalen Volkspartei (DNVP) kurzzeitig Wirtschaftssenator in der ersten nationalsozialistischen Regierung Bremens und bekleidete danach bis zum Kriegsende die Funktion eines Staatsrats, des obersten Beamten in dieser Behörde. Nahe dem städtischen Gaswerk hatte der Firmenchef für die Ausweitung der Produktion ein ca. 20 Hektar großes unbebautes Areal erworben. Unter dem Werksarchitekten Fritz

Strohecker entstand in zwei Bauabschnitten von 1936 bis 1937 und 1941 bis 1943 eine neue Fabrik. In den Planzeichnungen und der ausgedehnten Lage der Fabrikgebäude und späteren Lagerbereiche wurde von Anfang an auf eine großzügige Anordnung und Erweiterung der Gebäude Wert gelegt. Ein großer Teil des Geländes blieb zunächst unbebaut. Die Produktionsgebäude – in der Grundkonstruktion unterkellerte Stahlbetonskelettbauten – zeichnen sich durch eine langgestreckte, ursprünglich zweigeschossige, später mit der Erweiterung auf drei Geschosse erweiterte, einfache Klinkerfassade aus. Die ungliederte Ziegelgestaltung wirkt aus heutiger Sicht fast im Sinne des Neuen Bauens modern, allerdings sind dagegen die hochrechteckigen, klassisch unterteilten Fenster und die auskragende Traufe des Daches Architekturmotive der Vormoderne.

Die geplante Größe des Bauprojekts war eindrucksvoll. Das Wachstum der Belegschaft zwischen 1933 und 1938 betrug – trotz einer Steigerung des Zigarettenabsatzes um mehr als ein Drittel – bei Brinkmann hingegen lediglich drei Prozent gegenüber 1933 (Stand Dezember



Packhaus und Kartonagefabrik, Grundriss Erdgeschoss mit Erweiterung von Fritz Strohecker, 1937



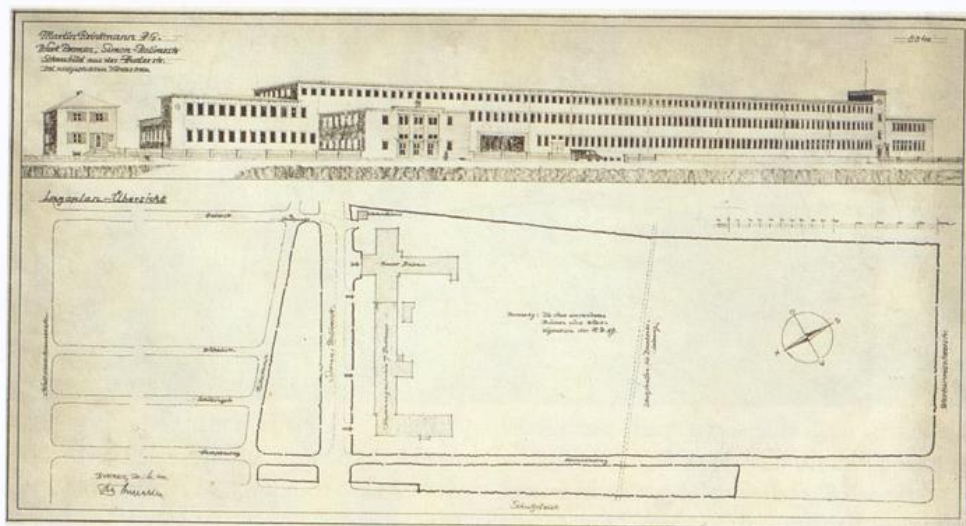
Hermann-Ritter-Straße, neues Packhaus und Kartonagefabrik von Fritz Strohecker, 1937 errichtet, Foto: Rudolf Stickelmann

1938 mit insgesamt 5.031 Arbeiterinnen und Arbeiter). Mit dem Bauprojekt war offensichtlich eine langfristige Planung angedacht worden. Sicher sollte die Architektur auch die Prosperität und Bedeutung der Tabakwirtschaft im Dritten Reich charakterisieren und damit Gesundheitsfanatiker in den Reihen der Nationalsozialisten mit der ökonomischen Realität konfrontieren. Die Präsentation der Fabrik erfolgte als eine Art Vorzeigefabrik im Sinne einer neuen einfachen, hellen, geräumigen, ordnungsgemäßen und sauberen, gewissermaßen »nationalsozialistischen« Arbeitsorganisation und Mitarbeiterfürsorge, wie es sich gut an zeitgenössischen Fotografien der Fabrik, insbesondere der Kantine ablesen lässt, die mit NS-Sinnsprüchen und Bildern von NS-Größen ausgestattet war. Nichts erinnerte an in die Jahre gekommenen Produktionsgebäude der Gründerjahre.

Dennoch war die weitere nationalsozialistische Politik auch mit herben Rückschlägen für die Tabakindustrie verbunden: So wurden ab 1942 Millionen jüdische und andere verfolgte Mitmenschen aus der rauchenden »Volksgemeinschaft« ausgeschlossen. Die »arische« Abstammung war unter anderem für die Berechtigung für eine Reichsraucherkontrollkarte zum Erwerb von Tabakerzeugnissen Bedingung. Dass auch Schwangere und Frauen unter 25 keine

Bezugsscheine mehr erhielten oder andere Einschränkungen bestanden, wie das Verbot des Rauchens in Straßenbahnen ab 1941 oder des öffentlichen Rauchens für unter 18-Jährige ab dem Juli 1943, war sicher angesichts der katastrophalen wirtschaftlichen Dimensionen des Holocausts zu vernachlässigen, von den menschlichen ganz zu schweigen.

Allerdings verstand es die deutsche Tabakindustrie, sich auch dagegen abzusichern. Tabak sollte in der Kriegsplanung und -führung des NS-Regimes eine wichtige Rolle spielen. Schon im Ersten Weltkrieg war der Konsum von Zigaretten zu einem »Überlebensmittel« avanciert, »der [eine] überragende Bedeutung [...] im Kriegsalltag für viele [Soldaten]« besaß⁴. Im Gegensatz zu Hitler erachtete Reichspropagandaminister Joseph Goebbels die Versorgung mit Tabakwaren als »kriegswichtig«. Die feste Zigarettenration der Soldaten wurde unter den Nazis auf sieben Stück pro Tag festgelegt. Es galt für die deutsche Tabakindustrie, diese »Chance« zu nutzen. Zusammen mit dem Hamburger Unternehmen Reemtsma und anderen Tabakfirmen beteiligte sich die Martin Brinkmann AG unter Federführung Hermann Ritters bereits vor Kriegsbeginn an der wirtschaftlichen Planung, Vorbereitung und nach der Besetzung an der Ausbeutung der annektierten Gebiete als billige Rohstofflieferanten, insbesondere in



Erweiterung der Brinkmann-Fabrik von Fritz Strohecker, Zeichnung 1940

Süd- und Osteuropa⁵. Die deutschen Tabakkonzerne ließen hier mithilfe der mordenden Besatzungstruppen und Ausbeutung von Tausenden Zwangsarbeitern Tabak anbauen und stellten die Versorgungssicherheit der kämpfenden Truppenverbände mit eigens dafür konzipierten und steuervergünstigten Tabak- und Zigarettenwaren sicher. Mit dem katastrophalen Kriegsverlauf wurde die Tabakversorgung zwar

immer schwieriger, dennoch »gelang es dem NS-Regime« auch mit »den Sonderzuteilungen von Tabak und Kaffee nach Luftangriffen [...], Fürsorge vorzutauschen und die Stimmung aufzuhellen«, was in der Endphase des Krieges systemstabilisierend wirkte⁶.

Die Fertigstellung des letzten Bauabschnitts zwei Jahre vor Kriegsende dürfte den Aspekt der kriegswichtigen Tabakindustrie verdeutlichen.



Hermann-Ritter-Straße, ehemalige Brinkmann-Fabrik nach der Sanierung, 2022



Brinkmann-Fabrik, Betriebskantine, um 1937

Baumaterial war zu dieser Zeit bereits stark rationiert. Insbesondere Stahlbeton wurde in kriegswichtigen Industriezentren wie Bremen für den umfassenden Bunkerbau benötigt.

Der wirtschaftliche Erfolg der bremischen Tabakindustrie während der Naziherrschaft dürfte unter dem Strich gemischt ausgefallen sein, denn der Ertrag aus den besetzten Gebieten ging im Zuge der Rückeroberungen

verloren und die alliierten Luftangriffe vernichteten Infrastruktur und Tabakvorräte. Moralisch war es allerdings eine totale Bankrotterklärung, obwohl dies bislang bis auf wenige Beispiele kaum thematisiert wurde⁷. Die kurze Entnazifizierungsphase des Firmenchefs nach dem Krieg, die ohne Konsequenzen endete, wirkt im Rückblick nur wie ein kurzes Intermezzo und verhinderte eine nachhaltige Aufarbeitung.



Halle 1, Fasstabaklager von Kurt Strohecker, 1949

Wolfgang Ritter konnte Anfang 1948 wieder das Ruder der Martin Brinkmann AG übernehmen. Sofort erfolgten weitere großräumige Neubauten. Als Erstes wurde 1949 die Halle 1 errichtet, welche der Lagerung von amerikanischen Tabakfässern diente. Während des Krieges war der Import amerikanischen Tabaks nicht möglich. Im Rahmen des Marshallplans wurden aus den USA 1949 erstmals 69.000 Tonnen Tabak kostenfrei nach Deutschland geliefert⁸. Für Brinkmann sicherte dies das Überleben, denn der Verbrauch war nach dem Krieg um mehr als 50 Prozent eingebrochen und der illegale Zigarettenhandel grassierte zudem.

Ab diesem Zeitpunkt begann das »Wirtschaftswunder« auch für Brinkmann. Der jährliche Prokopfverbrauch stieg in Deutschland von 460 Zigaretten im Jahr 1950 auf 1.532 im Jahr 1963 und damit auf mehr als das Eineinhalbfache des Vorkriegsverbrauchs. Als nächstes Bauprojekt folgte das Kesselhaus mit dem weithin sichtbaren Schornstein (1951), welches 1962 und 1973 Erweiterungen erfuhr und der notwendigen Klimatisierung der gesamten Fabrik diente. Infolge des großen internationalen Erfolgs der Marken »Peer Export« und »Lord Extra« wurde auch die Zigarettenfabrik zweimal durch Neubauten erweitert (1961/62 und 1963/66) und grenzte damit die Fabrik als Hofanlage von den zahlreichen Hallen und Speichern ab. Die Ziegelfassaden der Nachkriegsbauten werden durch geflieste Bänder aufgelockert. Die nach und nach errichteten Gebäude, insbesondere die Lagerhallen und Speicher für die wichtige Vorratshaltung, füllten schrittweise das große Grundstück. 1963 wurde die Simon-Bolivar-Straße, trotz der NS-Verstrickung, nach Hermann Ritter umbenannt, und solange der Absatz der Martin Brinkmann AG stimmte, konnte auch der Sohn Wolfgang Ritter eine Rolle als sozialer Vorzeigarbeitgeber in Bremen einnehmen, der seinen Mitarbeitern und deren Familien sogar ein eigenes Schwimmbad spendierte.

In den 1970er-Jahren begann die Erfolgsserie jedoch zu enden. Wolfgang Ritter hatte sich 1968 aus dem aktiven Geschäft verabschiedet

und die Rupert-Gruppe übernahm die Brinkmann AG vollständig. Weiterentwicklungen des Sortiments blieben aus. Der Fokus war nun auf Einsparungen gerichtet. Der Sonderstatus Berlins lockte das angeschlagene Unternehmen, um den schwindenden Absatz steuerlich wettzumachen. Es folgten ab 1982 Personalabbau und in den folgenden Jahrzehnten die schrittweise Aufgabe des Bremer Produktionsstandortes zugunsten von Standorten in Berlin und in Holland. 2014 endete schließlich eine der erfolgreichsten Bremer Wirtschaftsunternehmungen des 20. Jahrhunderts. Lediglich eine kleine Zigarettenfilter- und Hülsenproduktion hielt sich bis 2021 in Hemelingen.

Neubeginn als »Tabakquartier« und »Die Fabrik«

Bremen durchläuft seit Jahren einen typischen Transformationsprozess, den es mit vielen traditionsreichen Industriestandorten teilt: Produktionsstandorte werden aufgegeben, bestenfalls umgenutzt und in eine nachhaltige Stadtentwicklung integriert. Die Brinkmann-Fabrik ist da keine Ausnahme.

2018 – noch während der Verhandlungen über den Kauf des Areals zwischen dem bremischen Immobilienentwickler Justus Grosse und der Sirius Facilities GmbH, die das Areal zunächst nach der Aufgabe des Produktionsstandortes verwaltete – wurden mit dem Landesamt für Denkmalpflege Planungen zur Umnutzung aufgenommen während gleichzeitig die Stadtplanung begann, einen städtebaulichen Masterplan zu entwickeln. 2019 wurden die maßgeblichen Bestandteile, die Fabrik mit einer Lagerhalle für Fasstabak (Halle 1), als Ensemble unter Denkmalschutz gestellt. Die Gebäude umfassen insgesamt eine Nettofläche von 70.000 Quadratmetern. Drei um 1965 errichtete Großlager mit je 100.000 Kubikmeter umbautem Raum an der Senator-Apelt-Straße wurden lediglich als erhaltenswert eingestuft, markieren jedoch die gesamte bauliche Ausdehnung des



Ehemalige Kartonagefabrik, jetzt Gewerbelofts, 2022

Areals, was für den Umgebungsschutz und die Raumwirkung der Anlage bedeutsam ist.

Ziel der Denkmalpflege war es, im Prozess mit den Bauherren und Planungsbüros sicherzustellen, dass die Gebäude als bremisches Industriedenkmal und wichtiger Identitätsanker für den Stadtteil erhalten und angemessen weiterentwickelt werden können. Voraussetzung für die Erhaltung von Denkmälern ist letztlich eine tragfähige Nutzung, die einen angemessenen und sensiblen Umgang mit der Denkmalsubstanz ermöglicht und das überkommene Erscheinungsbild bewahrt. Als Vorbild für die städtebaulichen Entwicklung dieses Industriedenkmal dient insbesondere Erfahrungen aus der Praxis in den ehemaligen Hafenebenen (Überseestadt), wo sich die Denkmalbereiche zu identitätsstiftenden Zentren innerhalb der Neubauten entwickelt hatten. Die neue Eigen-

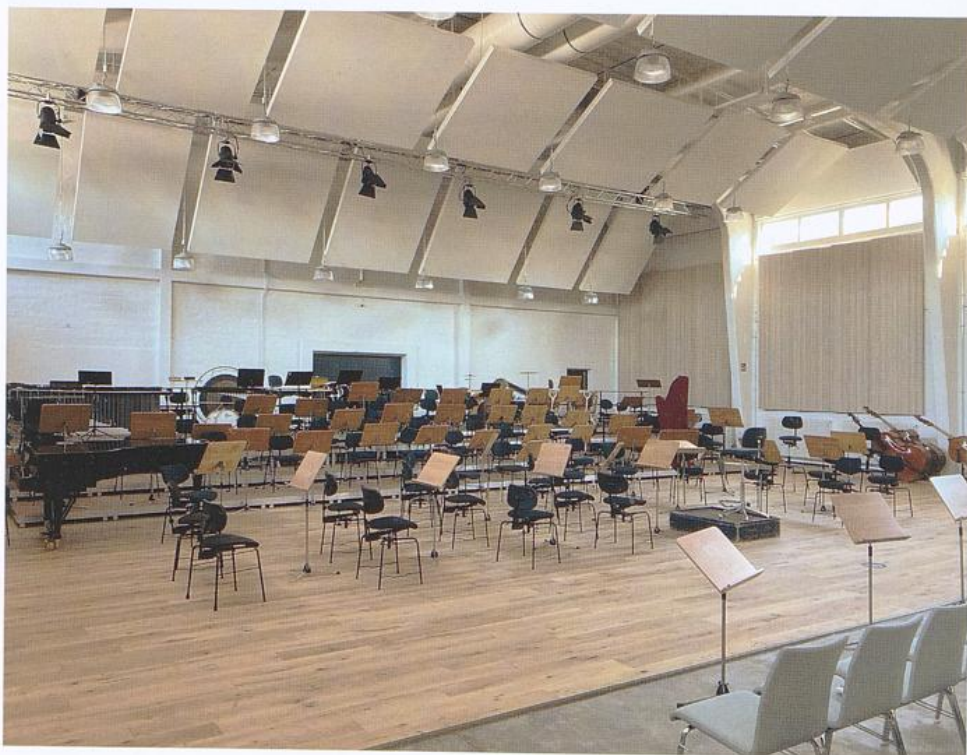
tümerin hatte bereits mit der Sanierung und Vermarktung des denkmalgeschützten Speichers 1 am Europahafen positive Erfahrungen gemacht. Diese galt es nun auch für die Brinkmann-Fabrik zu nutzen.

Ein entscheidender Vorteil für die Entwicklung des Areals ist die Innenstadtnähe, die den Standort für die Wohn- und Gewerbenutzung attraktiv macht. Ein Nachteil ist die derzeit noch ungenügende Nahverkehrsverbindung, da jeweils nur am Rande des weiten Areals Busverkehr verläuft. Darauf nehmen der städtebauliche Masterplan und die städtebauliche Rahmenplanung Bezug, um die zentrale Anbindung an Bus- und Straßenbahn und ein allgemein verbessertes Verkehrskonzept voranzutreiben. Auch wenn diese Prozesse weder planungstechnisch noch in der Realisierung abgeschlossen sind, so konnte zumindest die Trassenführung

im Denkmalbereich durch das B-Planverfahren bereits festgezurt werden, damit hier Planungssicherheit besteht. Die Bus- und Bahntrasse wird zukünftig über das Gelände des alten Gaswerks nah dem industriegeschichtlich wichtigen Kohlenschuppen – einem erkannten Baudenkmal – entlang direkt zur geschützten Halle 1 der Brinkmann-Fabrik geführt. Die weiteren städtebaulichen Setzungen sehen eine autofreie Binnenerschließung vor. Kraftfahrzeuge werden in eigens errichteten Mobilitäts-hubs geparkt, die auch die E-Mobilität unterstützen. Dem Fußgänger- und Fahrradverkehr wird neben dem ÖPNV Priorität eingeräumt.

Für den Erhalt der weitläufigen Gebäude war entscheidend, dass die Bausubstanz des großen Areals durch die industrielle Bauweise robust ist und die bereits 2014 einsetzende Vermietung an kleinere Unternehmen fortgeführt, nun als Gründerzentrum mit Bürolofts unter den

Markenzeichen »Tabakquartier« und »Die Fabrik« weiterentwickelt und zusätzlich von hochwertigen kulturellen Angeboten wie einem Boulevardtheater sowie der Spiel- und Probestätte der Bremer Philharmoniker flankiert wurde. Mit Angeboten wie Highspeed-Internet, Kinderbetreuung, Fitness, Kunst und Gastronomie konnten erfolgreich mittelständische Unternehmen angeworben werden, die nun als wichtige Ankermieter dienen. Die Stadt tritt für das Künstlerzentrum und die Bremer Philharmoniker als bedeutender Mieter auf. Eine Chance für das Kesselhaus und Teile seiner Anlagen ist die Nutzung als Eventlocation durch die Bauherren. Dadurch wurde von dieser nur aufwendig neu zu nutzenden und umzubauenden Maschinenhalle ein größerer Umnutzungsdruck genommen und der Erhalt weiter Teile der technischen Ausstattung ermöglicht. Zuvor war von diesem Bauwerk eine bauhistorische



Halle 1, jetzt Spiel- und Probestätte der Bremer Philharmoniker, 2022



Ehemaliges Kesselhaus, jetzt Eventlocation, 2022

Fotodokumentation angefertigt worden. Abgerundet wurde das Konzept durch einen Hotelneubau im Zentrum des Fabrikhofes sowie eine Kindertagesstätte.

Das Sanierungskonzept wurde eng mit den beauftragten Planungsbüros Hilmes und Lamprecht Architekten (Bremen) für die Fabrik sowie Kukuk, ehemals Kauert und König Architekten (Bremen), für das Kesselhaus abgestimmt. Im Einzelnen war das große Areal aus Kostengründen in mehrere Bauabschnitte aufgeteilt worden. Das Hauptaugenmerk lag auf der denkmalgerechten Instandsetzung der originalen Fassaden mit der Rekonstruktion der Fenstergliederung und auf den Erschließungsbereichen. Teilabbrüche betrafen in der Regel technische Anlagen, die keinen augenscheinlichen Anteil am historischen Erscheinungsbild aufwiesen, im Gegenteil die dominierenden Strukturen der Denkmalbereiche beeinträchtigten oder keiner neuen Nutzung zugeführt werden

konnten, darunter auch alle elektrischen Installationen, Wasserleitungen, Trafostationen oder unsensible Anbauten aus den 1970er-Jahren. Um die historischen Spuren nicht unnötig zu verwischen, wurden möglichst alle nachhaltigen Fußböden (Kunststein, Fliesen, Parkett etc.) aus allen Phasen erhalten und lediglich mit Fließasphalt ergänzt. Mit klassischer Schmierseife ist hierbei sogar ein einheitliches Pflegen möglich. Da die weiten Hallen in eher kleinteilige Nutzungsbereiche aufgeteilt wurden und darin reversible Ausbauten erhielten, wurde in den Erschließungszonen darauf geachtet, die einstige Weiträumigkeit nachvollziehbar und erlebbar zu machen. Alle Einbauten sollten als sekundär in der industriellen Baustruktur ablesbar sein, um die historische Authentizität des Denkmals zu bewahren.

Die Bauherren legten mit ihren Bauunternehmen ein eindrucksvolles Sanierungstempo an den Tag. Im Denkmalbereich begannen die



Luftbild 2022

Vor- und Abrucharbeiten bereits im Jahr 2018. Der erste und zweite Bauabschnitt, welcher die ab 1936 errichtete Kartonagefabrik und Druckerei umfasste, war im Jahr 2020 fertiggestellt mitsamt dem Kesselhaus und seinen technischen Anlagen. 2021 wurde ein Hotelneubau im Hofbereich der Fabrik realisiert, wobei die Hotellobby in das Baudenkmal integriert wurde. Die notwendigen Eingriffe in die geschützte Fassade zur Hermann-Ritter-Straße konnten in enger Abstimmung sensibel und strukturerhaltend ausgeführt werden. Das Jahr 2021 war auch der Auftakt für den dritten Bauabschnitt der Revitalisierung, der die Erweiterungen der Fabrik in den Jahren 1960 bis 1963 betraf. Hier entsteht jetzt ein Zentrum für Kunst. Die Umbauarbeiten in der 140 Meter langen Halle 1 kamen 2021 im westlichen Teil mit dem Boulevardtheater und 2022 im östliche Teil für die Bremer Philharmonie zum Abschluss.

Außerhalb des als denkmalwert bezeichneten Ensembles entstanden parallel außerdem weitere Neu- und Umbauprojekte auf dem

weitläufigen Brinkmann-Gelände, die teilweise erst begonnen, teilweise aber auch schon abgeschlossen worden sind. Im Zuge des sogenannten Umgebungsschutzes war die Denkmalpflege in die Planungsprozesse wie städtebaulichen Wettbewerbe, Gestaltungsgremien und die Bauleitplanung involviert. Dies betrifft die Umnutzung der erhaltenswerten Tabakspeicher 8 und 9, die Hallen 4 und 5, den Neubau des ersten Mobilitätshauses und den Neubau des sogenannten Forums an der Senator-Apelt-Straße. Weitere Planungen für die Eingangsbebauung an der Straße Am Tabakquartier und im Quartier haben 2022 begonnen.

Eine Aufarbeitung der Geschichte des Tabakquartiers ist im Rahmen des Nutzungskonzeptes noch nicht fest eingeplant, sollte jedoch angesichts der Bedeutung der Brinkmann-Fabrik eine wichtige Aufgabe für die nähere Zukunft sein. Die Örtlichkeiten des Denkmals auch im Hinblick auf die Kultureinrichtungen geben vielfältige Möglichkeiten, sich mit der Geschichte aktiv auseinanderzusetzen.

Anmerkungen

- 1 Burgdorf 1984, S. 201.
- 2 Hauser 1997, S. 10.
- 3 Petrick-Felber 2016.
- 4 Schindelbeck 2014.
- 5 Wollenberg 2019.
- 6 Petrick-Felber, Interview 2016.
- 7 U. a. Wollenberg 2019.
- 8 Procter 2000.

Literatur

- Festschrift. Martin Brinkmann Aktiengesellschaft, Bremen 1934.
- Burgdorf, Dagmar: Blauer Dunst und rote Fahnen. Ökonomische, soziale, politische und ideologische Entwicklung der Bremer Zigarrenarbeiterschaft im 19. Jahrhundert, Bremen 1984.
- Hauser, Andrea: Bremen und der Tabak. Ein historischer Exkurs (Geschäftsbericht des Bankhauses Neelmeyer 1996), Bremen 1997.
- Mörtel, Karin: Ein Mann macht Dampf (Die Brinkmänner 1), in: Weser-Kurier, Stadtteil-Kurier, 16.06.2019.
- Dies.: Zigarettsammlung erinnert an schönes Arbeitsleben (Die Brinkmänner 4), in: Weser-Kurier, Stadtteil-Kurier, 08.07.2019.
- Petrick-Felber, Nicole: Kriegswichtiger Genuss. Tabak und Kaffee im »Dritten Reich«, in: Beiträge zur Geschichte des 20. Jahrhunderts, Bd. 17, Göttingen 2016.
- Dies.: Interview mit Ambros Waibel: »Verbote wurden ignoriert.« Tabak und Kaffee im Dritten Reich, in: T.A.Z. vom 21.12.2015, Internet: <https://taz.de/Tabak-und-Kaffee-im-Dritten-Reich/!5259509/>
- Proctor, Robert: The Nazi war on cancer. Princeton University Press, Princeton, New Jersey 2000, vgl. Internet: https://de.wikipedia.org/wiki/Ma%C3%9Fnahmen_gegen_das_Rauchen_im_NS-Staat#cite_ref-NWC_9-9
- Scheil, Detlev: Die Brinkmann-Story. Mit Tabak zum Erfolg, in: Weser-Kurier, 21.06.2019.

- Ders.: Am Stammtisch lebt Brinkmann weiter (Die Brinkmänner 1), in: Weser-Kurier, Stadtteil-Kurier 16.06.2019.
- Ders.: Ständiger Nachschub aus aller Welt (Die Brinkmänner 2), in: Weser-Kurier, Stadtteil-Kurier, 24.06.2019.
- Ders.: Aus der Tabakfabrik ertönen Lieder (Die Brinkmänner 3), in: Weser-Kurier, Stadtteil-Kurier, 01.07.2019.
- Ders.: Ozeanografin auf der Erfolgswelle (Die Brinkmänner 5), in: Weser-Kurier, Stadtteil-Kurier, 15.07.2019.
- Schindelbeck, Dirk: Sünde und Laster. Vom Überlebensmittel zum Laster: Zur Kulturgeschichte der Zigarette, in: Aus Politik und Geschichte, hg. von Bundeszentrale für politische Bildung (2014), Internet: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/197979/vom-ueberlebensmittel-zum-laster-zur-kulturgeschichte-der-zigarette/>
- Wollenberg, Jörg: Unternehmen auf Raubzug im Osten (Die Brinkmänner 6), in: Weser-Kurier, Stadtteil-Kurier 22.07.2019.

Tim Schrader

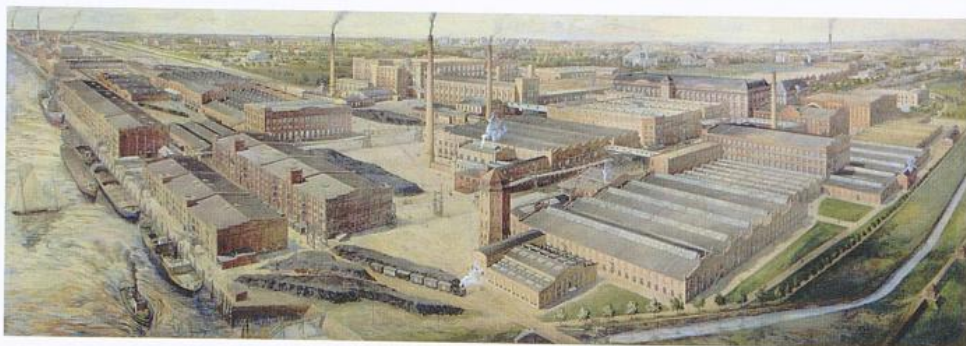
Die Bremer Wollkämmerei – ein Industriedenkmal mit Potenzial

Hinter einem eher unscheinbaren, ehemaligen Pfortnerhaus eröffnet sich ein weitläufiges Areal, das von prägnanten Industriegebäuden aus rotem Backstein bestimmt wird. Eine breite Straße aus Kopfsteinpflaster wird von aufwendig gestalteten Fassaden unterschiedlichster Gebäude gesäumt, darunter großvolumige Nutzbauten und kleinteilige Verwaltungsgebäude. Schornsteine, ein Wasserturm und eine Dampfspeicherlok begleiten die breite Achse, die schließlich am Ufer der Weser endet. Dieses besondere Kleinod historischer Industriekultur befindet sich mitten in Blumenthal im Norden Bremens. Es handelt sich um das Gelände der ehemaligen Bremer Wollkämmerei, kurz BWK.

Hier wurde von 1883 bis 2009 Schafwolle zu dem Halbfertigprodukt »Kammzug« verarbeitet. Jahrzehntlang war die Bremer Wollkämmerei eine der größten und führenden Wollkämmereien in Deutschland. Vor der Schließung des traditionsreichen Unternehmens 2009 war die BWK einer der letzten großen Industriebetriebe in Bremen-Nord und die letzte produzierende Wollkämmerei in Deutschland.

Nach Einstellung der Produktion wurde ein Großteil des Werksgeländes ab 2012 unter Denkmalschutz gestellt: Heute zählt es zu den bedeutenden Industriedenkmalern im Land Bremen. Das Gelände der zeitweise größten Wollkämmerei Deutschlands stellt nicht nur ein Ensemble von herausragender ortsgeschichtlicher Bedeutung dar, sondern ist zugleich ein überregional bedeutendes Denkmal der deutschen Industrie- und Wirtschaftsgeschichte. Der historische Bestand ist auch aus dem Grund so wertvoll, weil von den wichtigen deutschen Wollkämmereien insgesamt nur wenige bauliche Zeugnisse überliefert sind.

Im Laufe der langen Werksgeschichte wurde der Gebäudebestand des 1883/84 auf einem über 54.000 Quadratmeter großen Gelände errichteten Komplexes kontinuierlich aus- und umgebaut, erweitert und schließlich wieder reduziert. Nach den zahlreichen Abbrüchen, Umbauten und Ergänzungen im Laufe der Firmengeschichte stellt sich der heutige Baubestand der BWK nur noch fragmentarisch dar. Dennoch macht der erhaltene, historisch besonders



Vogelschau über das BWK-Gelände, Zeichnung 1922

wertvolle Kernbestand des späten 19. Jahrhunderts den prinzipiellen Fabrikationsablauf immer noch anschaulich nachvollziehbar und wirkt darüber hinaus in hohem Maße ortsbildprägend. Den Kern des Ensembles bildet heute der Bereich um die mittig in Nord-Süd-Richtung verlaufende Haupterschließungsachse. Dieser Bereich ist gut überliefert und in seiner Dichte ein eindrucksvolles stadt- und industrie-geschichtliches Zeugnis der ehemaligen »Textil-industriestadt«. Insgesamt stehen hier mehr als 20 bauliche Relikte der Kämmereizeit unter Ensembleschutz oder sind als Einzelkulturdenkmale in die Denkmalliste eingetragen. Dazu zählen unter anderem Verwaltungsgebäude, die Gebäude zur Lagerung und Verarbeitung der Wolle, ein Wasserturm, eine historische Dampf-speicherlok, aber auch Gleisanlagen oder der teilweise historische Kopfsteinpflasterbelag. Schließlich gehört auch »Sir Charles« zum geschützten Bestand. Das Standbild eines australischen Merinoschafes aus dem Jahr 1932 befindet sich am Eingang der ehemaligen Textil-industriestadt und gilt als deren Maskottchen.¹

Von der Bremer Wollkämmerei zum Kämmereiquartier

Seitdem die Produktion der Bremer Wollkämmerei nach mehr als 125 Jahren eingestellt wurde, stellt sich die Frage nach der Nachnutzung des wertvollen historischen Gebäudebestandes sowie des weitläufigen Geländes. Bezogen auf die weitere Nutzung hat sich in den letzten Jahren bereits einiges verändert, anderes wird derzeit geplant oder befindet sich in der Umsetzung.

Parallel zu den Unterschutzstellungsverfahren durch das Landesamt für Denkmalpflege entsteht seit 2010 das »Gewerbegebiet BWK«. Das Areal soll auch künftig seine industrielle beziehungsweise gewerbliche Prägung beibehalten. Zu diesem Zweck wurden bereits einige Jahre vor der Schließung rund 22 Hektar der Produktionsfläche durch die Stadtgemeinde Bremen zur Ausweisung von Gewerbeflächen

erworben. Ziel war es, das Gebiet mit industrieller Nutzung städtebaulich verträglich und angemessen gestaltet neu zu ordnen und zu entwickeln. In diesem Kontext sind bereits Büro- und Gewerbeneubauten entstanden oder befinden sich derzeit in Planung. Unter anderem durch die Einberufung eines Gestaltungsgremiums und die enge Abstimmung der zuständigen Behörden soll eine dem Standort angemessene gestalterische Qualität der Neubauten gewährleistet werden. Die neuen Gebäude sollen sich gestalterisch an der Bestandsarchitektur orientieren und in das von historischen Industriebauten geprägte Gesamtbild einfügen. Dies geschieht unter anderem durch die Verwendung von dem vor Ort dominierenden Fassadenmaterial Backstein oder die Anlehnung an ortsbildprägende Kubaturen und Formensprachen.

Masterplan, Historische Achse und Weseruferweg

Eine wichtige Grundlage für die Gestaltung des beschriebenen Gewerbegebiets sind grundsätzliche konzeptionelle Überlegungen. Unter Beteiligung von Fachakteuren, Ortspolitik und Öffentlichkeit wurde ein Masterplan für die städtebauliche Entwicklung des ehemaligen BWK-Geländes erarbeitet. Im Rahmen der Umsetzung dieser Masterplanung wurden und werden nicht denkmalwerte Gebäude zurückgebaut, neue Entwässerungs- und Verkehrsanlagen in das Ensemble integriert und notwendige Brandschutzmaßnahmen umgesetzt. Darüber hinaus sind insbesondere zwei Teilprojekte von entscheidender städtebaulicher Bedeutung und definieren den Rahmen für nachfolgende Maßnahmen: die sogenannte »Historische Achse« und eine neue »Uferpromenade«.

Die Historische Achse

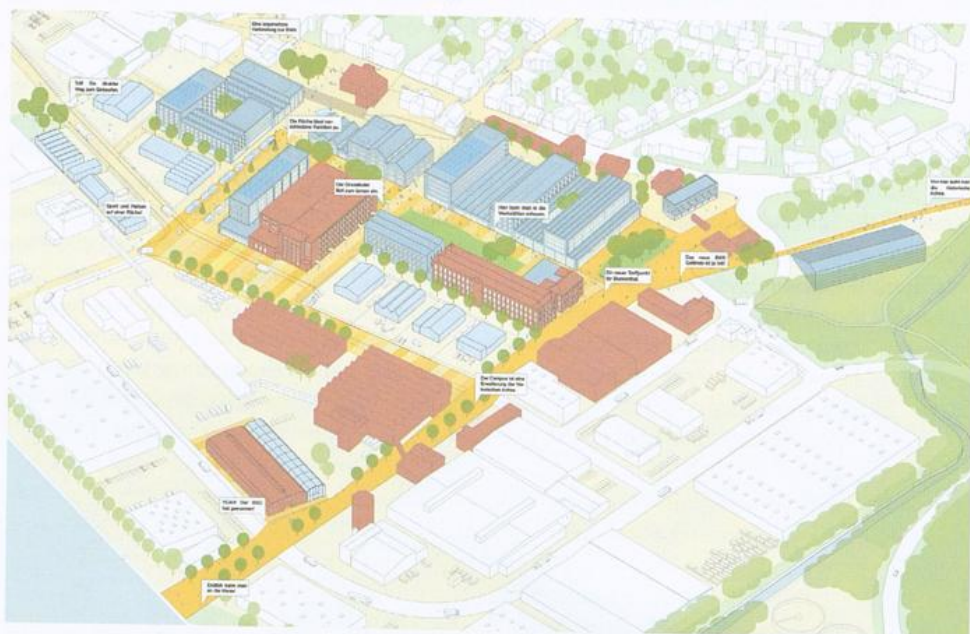
Zur BWK-Zeit nicht öffentlich zugänglich und nach Produktionsbedürfnissen ausgebaut und überbaut, musste die frühere Mittlerschließung



Blick auf die »Historische Achse« der Wollkämmerei

und Gleisachse der BWK, an der sich auch die architekturhistorisch bedeutenden Gebäude befinden, für eine heutige öffentliche Nutzung baulich und gestalterisch angepasst werden. Diese Achse stellt die zentrale Verbindung zwischen

dem Zentrum Blumenthals und der Weser dar; entsprechend der herausragenden Bedeutung dieser Historischen Achse wurde deshalb ein besonderer Gestaltungsanspruch verfolgt, der sich dem Ziel unterordnete, den Charakter der



Perspektivplan (Ausschnitt) des Planungsbüros De Zwarte Hond: Berufsschüler*innen und Gewerbetreibende verweben sich mit Blumenthal; rot: historische Gebäude der BWK unter Denkmalschutz; blau: ergänzende Neubauten

vorhandenen Architektur zu unterstützen. Die breite Straße wurde zum Teil mit historischem Pflaster belegt, begrünt und als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen.

Nach der Umgestaltung bildet die Historische Achse gemeinsam mit den angrenzenden Industriebauten eine unverwechselbare Adresse. In den vergangenen Jahren fanden hier bereits viele Kulturveranstaltungen statt. Die Historische Achse hat sich zu einem Ort mit Aufenthaltsqualität entwickelt und wird durch die geplanten Umnutzungen des anliegenden Gebäudebestandes weiter belebt.

Die Uferpromenade

Am Ende der Historischen Achse wird ein weiterer wesentlicher Aspekt des Masterplans umgesetzt: die neue Uferpromenade. Die Lage an der Weser war einst ein entscheidender Standortfaktor für die Gründung der BWK an dieser Stelle. Durch firmeneigene Anleger konnten Frachter die Rohwolle direkt in die Industriestadt liefern. Bisher gab es jedoch keine öffentliche Zuwegung und Blickbeziehung vom ehemaligen Werksgelände auf die Weser. Durch

den bisherigen Hochwasserschutz bestand lange Zeit eine räumliche und optische Barriere zum Wasser.

Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ehemaligen Industriegeländes wird derzeit eine Öffnung zur Weser geschaffen und eine neue Promenade ausgebaut. Der Weseruferweg mit einer Breite von bis zu acht Metern wird den Fluss in diesem Bereich erlebbar machen und eine großräumige Verbindung zu den angrenzenden Naherholungsräumen schaffen. Binnen-seitig wird eine neue Hochwasserschutzwand bis auf die erforderliche Bestickhöhe errichtet. Im Gegensatz zum früheren Hochwasserschutz wird es am Ende der historischen Achse in Zukunft eine breite Öffnung mittels eines Deichscharls geben. Durch diese Öffnung zum Wasser und den Anschluss an die Naherholungsgebiete gewinnt das ehemalige Werksgelände zusätzlich an Attraktivität für neue Nutzer*innen.

Perspektiven

Neben den grundsätzlichen, städtebaulich wichtigen und verkehrsrelevanten Veränderungen liegt ein weiterer Fokus der Entwicklung des



Das ehemalige Kammzuglager der BWK dient heute teilweise als Oldtimer-Speicher

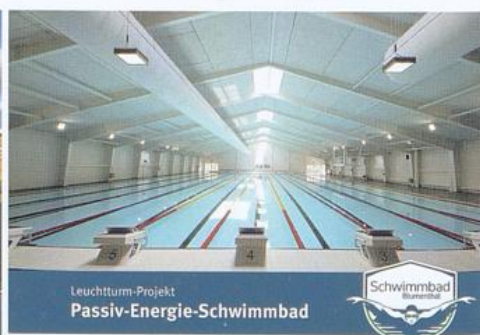


Sanierte und bereits umgenutzte Gebäude an der Landrat-Christians-Straße

Areals auf einer Umnutzung des historischen Gebäudebestandes. Es zeigt sich als besondere Herausforderung, die historischen Gebäude aufgrund ihrer Größe und des teils erheblichen Sanierungsstaus in stand zu setzen und neuen Nutzungen zuzuführen. Andererseits bieten die

baulichen Zeugnisse der Wollkämmerei eine einzigartige und identitätsstiftende Adressbildung für zukünftige Nutzungen.

Inzwischen wurden für einige Gebäude bereits unterschiedliche neue Nutzungen realisiert. So ist etwa ein Oldtimer-Speicher als Teilnutzer



Leuchtturm-Projekt
Passiv-Energie-Schwimmbad



Entwurf für ein Schwimmbad Haus-in-Haus in der Fliegerhalle

in die ehemaligen Kammzuglager eingezogen. Die riesigen Lagergebäude mit aufwendig durchgebildeten Backsteinfassaden bieten sich für derartige Nutzungen besonders an, da sie ohne größere Anpassungen der Gebäudestruktur umsetzbar sind. Weiterhin wurden die sogenannten Gebäude 7 und 12, »Maschinenhaus« und »Nadelsetzerei« an der Landrat-Christians-Straße ab 2015 zu Büroräumen umgebaut. Heute befindet sich hier unter anderem der Sitz des Ortsamtes Blumenthal.

Eine besonders spannende Idee besteht für die weitere Nutzung der sogenannten »Fliegerhalle«, die aufgrund ihrer hangarartigen Konstruktion so bezeichnet wird. Das 1929 errichtete Gebäude wurde ursprünglich unter anderem für Wollauktionen genutzt. Der eingeschossige Bau zeigt sich von außen als Eisenfachwerkkonstruktion mit Backsteinausfachung. Im Inneren ergibt sich ein einziger stützenfreier Raum mit Firstbelichtung. Konkrete Planungen zur Umnutzung dieses Raumes sehen den Einbau eines Schwimmbades vor. Interessant an

diesem Vorhaben ist die Möglichkeit, den historischen Bestand auch hier nahezu unangetastet erhalten zu können. Das gesamte Schwimmbad könnte ohne größere Eingriffe in die großzügige Halle hineingestellt werden.

Berufsschulen im ehemaligen Sortiergebäude von 1913

Neben den genannten punktuellen Einzelprojekten spielt die Realisierung des sogenannten »Berufsschulcampus Bremen-Nord« eine zentrale Rolle für die Umnutzung des großen Gebäudebestandes. Ziel ist es, mehrere Berufsschulstandorte sukzessiv auf dem BWK-Gelände zu konzentrieren. Dabei soll ein großer Teil der erforderlichen Flächen innerhalb der denkmalgeschützten Gebäudesubstanz untergebracht werden. Die Nutzung als Bildungseinrichtung eröffnet neue Optionen für den Erhalt der Gebäude und wird an diesem historischen Ort einen neuen Wert für den gesamten



Umbauplanung von Gebäude 43 als Berufsschulstandort



Die Villa der ehemaligen Kaufmännischen Verwaltung als Bürohaus und Kita

Bremer Norden schaffen. Von dem neuen Bildungscampus werden auch Handwerksbetriebe sowie kleinteiliges Gewerbe auf dem ehemaligen BWK-Gelände profitieren. Auf diese Weise soll sich auf lange Sicht eine Art Berufs- und Kompetenzcluster bilden.

In einem ersten Schritt wird derzeit das über 8.000 Quadratmeter große »Gebäude 43« (An der Wollkämmerei 7) für diese neue Nutzung umgebaut. Der langgestreckte, viergeschossige Backsteinbau wurde ab 1913 errichtet und beeindruckt neben seiner Größe durch seine repräsentative Ostfassade mit turmartigen Risaliten. Das Gebäude wurde ursprünglich unter anderem zur Sortierung der angelieferten Wolle genutzt. Die dafür erforderlichen Sortierräume lagen in der Regel im gut belichteten Dachgeschoss. Die großen Sheddachflächen sorgten dabei für einen blendfreien Lichteinfall. Hier wurden die Vliese erwärmt, um sie voneinander zu lösen und sie schließlich nach Feinheit und Beschaffenheit zu sortieren. Diese Arbeit

erfolgte durch bis zu 450 Sortierer*innen. Anschließend gelangte die Wolle durch Schächte in die darunter gelegenen Lager und von dort zum Waschen und Trocknen als nächste Verfahrensschritte. Zuletzt war dieses Denkmal lange ohne Nutzung. Vor allem die Dachkonstruktion ist abgängig und muss dringend erneuert werden. Zudem kommen aufgrund der enormen Größe des Gebäudes nur wenige Nachnutzungen für die Gesamtfläche infrage.

Die geplante Nutzung dieses Gebäudes als Berufsschule ist gut mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Das weitläufige Innere bietet viele Optionen, um die vielfältigen Anforderungen einer zeitgemäßen Schulnutzung zu realisieren. Die großzügig durchfensterten Fassaden können bis auf kleinere Anpassungen erhalten bleiben. Lediglich das abgängige Sheddach muss im Zuge der Umbauarbeiten zurückgebaut werden. Es wird jedoch durch ein neues, statisch optimiertes Sheddach ersetzt. Auf diese Weise bleibt der industrielle Charakter

auch nach dem Umbau gewahrt und die ehemalige Funktion als Sortiergebäude ablesbar. In einem zweiten Bauabschnitt wird ein Erweiterungsbau an das Denkmal angeschlossen werden, um mit über 4.000 weiteren Quadratmetern die zusätzlich erforderlichen räumlichen Bedarfe der Bildungseinrichtung abbilden zu können.

Kita in der Villa der ehemaligen Kaufmännischen Verwaltung

Bei der ab 1897 errichteten ehemaligen Kaufmännischen Verwaltung handelt es sich um einen zweigeschossigen roten Backsteinbau mit hell abgesetzter Werksteingliederung unter einem Walmdach. Eine säulenflankierte Freitreppe markiert den repräsentativ gestalteten Haupteingang. Das Gebäude wird umgeben von einem eingefriedeten Garten. In Anlehnung an einen Villengarten wurde die herausgehobene Stellung der Verwaltungsvilla mitten im Industriestandort nochmals unterstrichen. Allerdings gab es hier statt exotischer Pflanzen – thematisch passend – ursprünglich einige weidende Schafe.

Heute zählt das Verwaltungsgebäude zu den ältesten erhaltenen Gebäuden der BWK und beherbergt ein Bildungszentrum und die Kindertagesstätte »Bremer Wolle Kids«. Unter größtmöglichem Erhalt der historischen Bausubstanz werden die ehemaligen Räumlichkeiten der BWK-Leitung weiterhin für Verwaltungsaufgaben genutzt. Die Kita nutzt nicht nur das Tiefparterre, sondern auch den eingefriedeten Außenbereich. Dieser bildete zu Zeiten der BWK die einzige Grünfläche innerhalb des Industriestandortes. Bei der Gestaltung des Kita-Außengeländes war es daher allen Beteiligten

besonders wichtig, den Charakter eines »Gartens« zu erhalten. Dies wurde ermöglicht durch eine umfassende Begrünung der Spielflächen, Eingrünung der erforderlichen Zaunanlagen sowie einer zurückhaltenden Gestaltung der Spielgeräte.

Ein barrierefreier Zugang konnte im Bereich einer Abbruchstelle eines früheren Anbaus integriert werden. Hier wurde neben einer Hebebühne eine automatische Schiebetür in den Bestand eingefügt, ohne in intakte historische Bausubstanz eingreifen zu müssen. Insgesamt zeigt die Umnutzung durch Kita und Bildungseinrichtung eine ideale und überaus denkmalverträgliche Nutzung des historischen Gebäudes. Gleichzeitig wurde mit dem Namen »Bremer Wolle Kids« ein Bezug zur Geschichte des Ortes hergestellt.

Auf dem Gelände der ehemaligen BWK hat sich seit der Aufgabe des ursprünglichen Industriestandortes einiges getan. Neue Ideen beleben bereits jetzt Teile der wertvollen historischen Gebäude. Zusätzlich gibt es bereits Betriebe, die sich auf den freien Flächen innerhalb des historischen Kontextes ansiedeln und mit angepassten Neubauten integrieren. Die bereits umgesetzten, denkmalverträglichen Nutzungen sind Wegweiser in eine aussichtsreiche Zukunft der ehemaligen Bremer Wollkämmerei, deren Werksgelände heute als »Kämmerei-quartier« bezeichnet wird.

Anmerkung

- 1 Einen umfassenden Einblick in die Geschichte und Entwicklung der Wollkämmerei sowie die Produktionsabläufe gibt Susanne Schöß in ihrem Aufsatz »Geschichte und Bedeutung der Bremer Wollkämmerei (BWK) in Bremen-Blumenthal«, erschienen in: Denkmalpflege in Bremen, Heft 7, Bremen 2010.

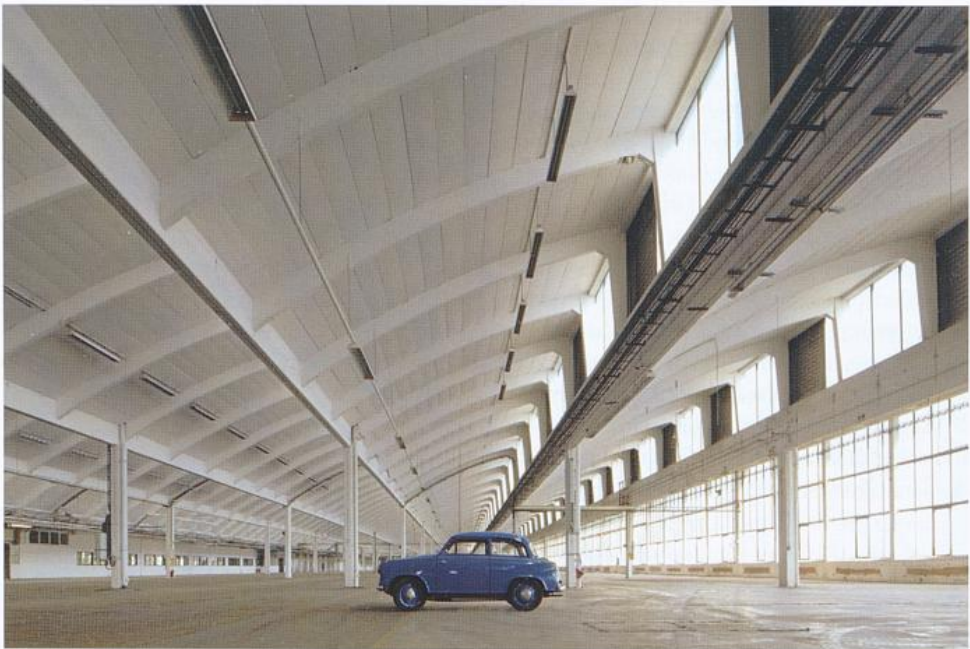
Achim Todenhöfer

Die ehemalige Montagehalle (Halle 4) der Bremer Lloyd-Motoren-Werke

In der Richard-Dunkel-Straße, am südlichen Rand der Bremer Neustadt, befindet sich eine Produktionshalle der Bremer Lloyd-Motoren-Werke, deren Automobilproduktion zum Automobilkonzern von Carl F. W. Borgward (1890–1963) gehörte. Die Werke waren nach der sogenannten Entnazifizierung des Firmenchefs 1949 als »Lloyd Maschinenfabrik G.m.b.H.« gegründet worden und hatten für die Produktion 1951 am neuen Standort in der Neustadt zwei bereits bestehende Hallen der Francke-Werke-Maschinenfabrik übernommen, die in den 1940er-Jahren Munition für die Kriegsmarine hergestellt hatte. Die noch heute erhaltenen

Hallen wurden durch einen Kopfbau verbunden, der als Verwaltung diente.

In der von 1953 bis 1954 durch die Wayss & Freytag AG neu errichteten, 212 Meter langen und 62 Meter breiten Halle 4 kamen dann sechs Montagebänder für die Fahrzeugproduktion zur Aufstellung. Hier wurden die in der frühen Bundesrepublik populären, weil preiswerten Lloyd-Kleinwagen, die sogenannten »Leukoplast-Bomber« montiert, deren Karosserie wegen der nachkriegsbedingten Materialknappheit aus mit Kunstleder überzogenem Sperrholz bestand. 1955 wurden über 58.000 Fahrzeuge hergestellt – Lloyd lag damit nach Volkswagen



Ehemalige Montagehalle vor dem Umbau mit dem Lloyd 400, Foto Peter Neumann 2014

und Opel auf Platz drei deutscher PKW-Neuzulassungen und produzierte fast 70 Prozent der PKW der Borgward-Gruppe (Mayer 1989).

In dem der gesamten Länge der Halle südwestlich vorgelagerten zweigeschossigen Trakt befanden sich im Erdgeschoss der Aggregatbau und im Obergeschoss die Wasch- und Umkleieräume sowie eine große Werkskantine. Sowohl der Kantine als auch den Umkleiden waren große Loggien im Obergeschoss für den Pausenaufenthalt zugeordnet, von denen eine später geschlossen und zum Büroraum umgewidmet wurde. Die Arbeitsräume im Erdgeschoss konnten durch Markisen vor der Sonneneinstrahlung geschützt werden. Auffallend ist die feingliedrige Aufteilung dieser Längsfront durch die als Konstruktionselemente sichtbar verbleibenden Stahlbetonstützen. Östlich ist ein eingeschossiger Kopfbau mit davorliegender Verladerrampe vorgelagert, westlich auf 16 Meter Länge ein Querschiff mit flachem Dach angeordnet, wodurch hier die zur gleichmäßigen Belichtung der Halle genutzte Shedkonstruk-

tion fortfiel. Der westliche Abschluss der Halle trug ehemals weithin sichtbar freistehend auf der Traufe den Schriftzug »Lloyd Motoren Werke« und das Lloyd-Emblem auf der Wand.

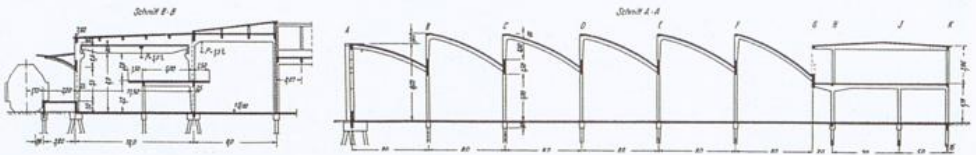
Die Architektur der Halle 4 entwarf der Hamburger Architekt Rudolf Lodders (1901–1978). Lodders hatte zwischen 1934 und 1961 die Entwurfsleitung für alle Neu- und Umbauten des Automobilherstellers Borgward an den drei Standorten Sebaldsbrück (1936–1961), Hastedt (1934–1950) und Neustadt (1951–1958). Berühmt geworden war Lodders insbesondere durch seine Thesen zur inneren Emigration von Architekten in der Zeit des Nationalsozialismus, die er 1946 in der neubegründeten Zeitschrift »Baukunst und Werkform« unter dem Titel »Zuflucht im Industriebau« veröffentlichte. Darin klagte er alle Architekten des Opportunismus an, die sich die Repräsentationsformen der Nationalsozialisten zu eigen gemacht hätten, anstatt weniger beeinflusst im Industriebau zu arbeiten. Auch bei dem Entwurf für die Halle 4 der Lloyd-Motoren-Werke, den Lodders



Südwestfassade der Halle 4, Foto Karl-Heinz Witte, um 1955



Produktion des Lloyd Arabella, Foto Gerhard Schammelt, um 1960



Querschnitte der Halle 4 von Rudolf Lodders und Hermann Bay, 1953

1955 gemeinsam mit dem Tragwerksplaner Hermann Bay (1901–1985) entwickelte, finden sich Gestaltungen, die deutlich über das Zweckmäßige hinausgehen und ausführlich in der Zeitschrift »Beton- und Stahlbetonbau« (Jg. 50, Heft 1) vorgestellt wurden. Hier beschreibt Lodders seine Ansprüche an den Stahlbeton, der »unter Wahrung aller die Standsicherheit berücksichtigenden Gesichtspunkte (...) in der Leichtigkeit seiner Wirkung dem Stahl nicht nachstehen sollte«. Konstruktiv erzielte er ein Maximum an Schlankheit der Stützen (25 x 45 cm bei einer Höhe von 5,0 m), eine rahmenartige Verbindung der in Halbfertigteilmart

hergestellten Sheds, wodurch die Shedbinder in der Längsrichtung der Halle von einem zum anderen Ende ohne jede Veränderung ihrer Abmessungen über den Stützen durchgehen, und eine mit 16 Meter Stützweite in Hallenlängsrichtung große lichte Weite der Shedhauptträger. Das Halleninnere erhalte »infolge der ohne Unterbrechung über eine Länge von $11 \times 16 = 176$ m durchlaufenden gleichartigen Sheds und der schwerelosen Stützen in Zusammenhang mit der nur bei einer Shedhalle zu erreichenden gleichmäßigen Belichtung des Halleninneren eine Wirkung (...), die in jeder Weise befriedigt«. Eine Einschätzung, der man sich heute

noch anschließen kann. Detailliert wurde zudem die leichte Krümmung der Riegel der Shedbinder als ein rein architektonisches Gestaltungsmittel erklärt. Denn diese Krümmung habe zwar keinen erheblichen Effekt auf die Lichtverhältnisse am Hallenboden, bringe aber »etwas Weichheit in die Linienführung und kann je nach der persönlichen Einstellung als schöner empfunden werden«.

Die Sheds und insbesondere deren Krümmung bestimmen wesentlich den inneren Gesamteindruck. Auch die einst größeren Obergeschossloggien an der Südseite erinnern in ihrer Architektursprache weniger an Produktionshallen als an die Sanatorien- oder Bäderarchitektur jener Zeit, was einst durch die rot-weißgestreiften Markisen noch verstärkt wurde.

Nach dem Konkurs des Borgward-Konzerns 1961 lief die Produktion vor Ort noch bis 1963. 1983 wurden mehrere Hallen (3, 3a, 5, 7) für den Bau des »Duckwitz Centers« und nach fünf Jahren Leerstand 1994 auch das ehemalige Ersatzteilwerk (Halle 6) abgebrochen. 2015 wurde die Halle 4 als bedeutendes Industriedenkmal unter Schutz gestellt. Im gleichen Jahr hatte der bremische Projektentwickler Peper und Söhne die Liegenschaft von der Siemens AG übernommen. Aufgrund der geplanten Nutzung durch mehrere Mieter musste die Halle 4 in kleinere Kompartimente aufgeteilt werden, was das innere Erscheinungsbild derzeit stark verändert. Um die Denkmalsubstanz

nicht zu schädigen, wurden jedoch ausschließlich reversible Einbauten in Leichtbauweise errichtet und die elektrischen und energetische Installationen sensibel erneuert. Heute wird das Areal als »Lloyd Industriepark« von der BEOS AG betrieben.

Literatur

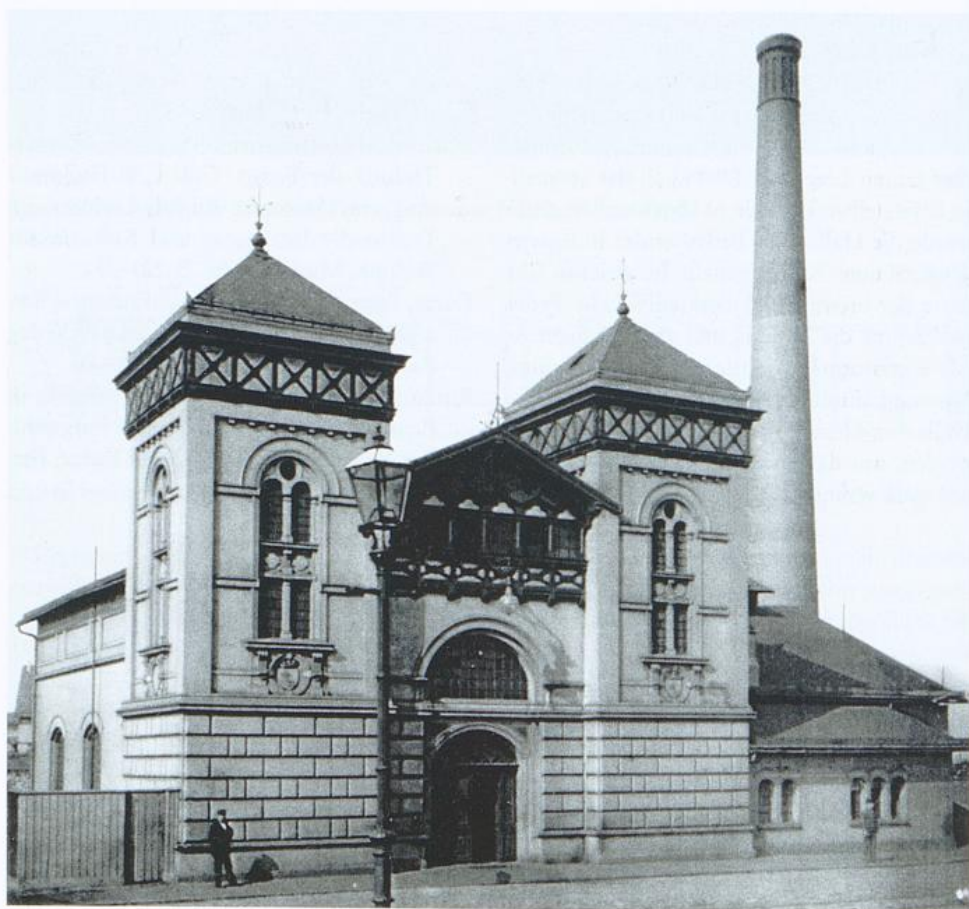
- Rudolf Lodders und Hermann Bay: Stahlbetonshedhalle als Halbmontagebau, in: *Beton und Stahlbetonbau* 50 (1955) 1, S. 34-37
- Hans W. Mayer: *Lloyd - vom Elektromobil zur Arabella*, Stuttgart 1989
- Hamburgische Architektenkammer: Rudolf Lodders: *Schriften zum Neuaufbau 1946-1971*, Hamburg 1989, S. 184
- Michael Mende: *Kunst der Technik oder die Technik der Kunst*. Carl F.W. Borgward und sein Architekt Rudolf Lodders, in: *Technische Intelligenz und Kulturfaktor Technik*, Münster 1996, S. 221-252
- Kurze, Peter: *Spurensuche. Autoindustrie Bremen Borgward - Goliath - Lloyd*, Verlag Peter Kurze, Bremen 2003, S. 56-80
- Kurze; Neumann: *100 Jahre Automobilbau in Bremen, Die Hansa-Lloyd- und Borgward-Ära 1906 bis 1961*, Verlag Peter Kurze, Bremen 2007

Tim Schrader

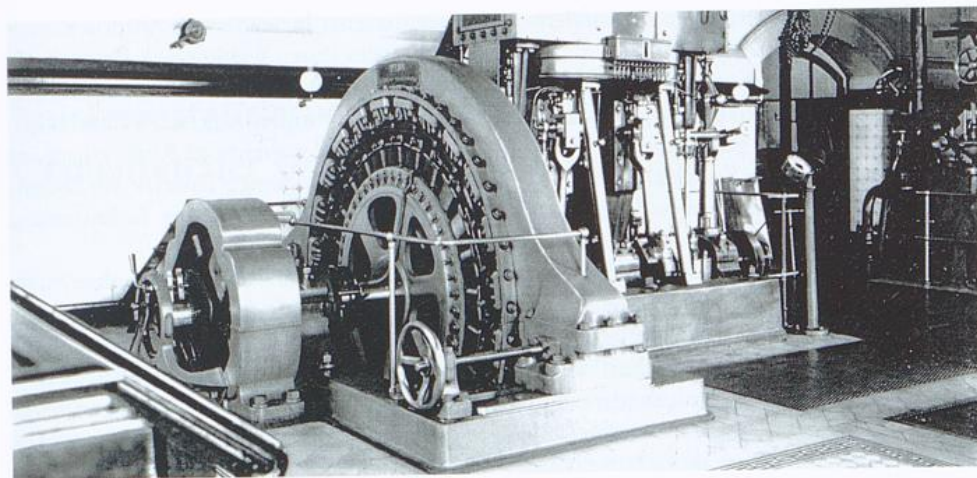
Die ehemalige »Kraftcentrale« am Kaiserhafen in Bremerhaven

1897 wurde nach fast fünfjähriger Bauzeit die damals größte Schiffsschleuse der Welt im Stadtbremischen Überseehafengebiet Bremerhaven in Betrieb genommen. Zusammen mit der Nordschleuse verbindet die Kaiserschleuse die Weser mit dem tidenunabhängigen Teil des Bremerhavener Überseehafengebiets. Mit einer

Gesamtlänge von über 223 Metern und einer Durchfahrtsbreite von 28 Metern konnte diese neue, große Schleuse nicht mehr im Handbetrieb bedient werden. Aus diesem Grund wurde zwischen Kaiserhafen und Kaiserschleuse ein neues Maschinenhaus zur Erzeugung von Druckwasser und Elektrizität benötigt.



Das Kraftwerk Kaiserhafen im Jahr 1897



Innenraum des Kraftwerks 1897

Der 1897 fertiggestellte helle Putzbau beherbergte die sogenannte »Central-Maschinenanlage« für den Betrieb der neuen Schleuse und weiterer Anlagen im neuen, modernen Hafenbetrieb. Die »Kraftzentrale« setzt sich aus drei Raumteilen zusammen: dem repräsentativ gestalteten Portalbau an der Straße, der dahinterliegenden, eingeschossigen Maschinenhalle sowie einer quergelagerten niedrigen Kesselhalle.

Die Gesamtansicht wird durch den hohen Portalbau mit seinen beiden Türmen und der repräsentativ gestalteten Straßenfassade dominiert. Der historistisch gestaltete Baukörper zeigt eine Sockel-, Fenster- und Torausbildung im Stil der Neorenaissance, gemusterte Fachwerkbänder um die Türme und einen Giebel, der dem national-ländlichen Bauen verpflichtet ist. Mit dieser prächtigen Schauseite inmitten der ansonsten ausschließlich konstruktiv gestalteten Umgebung wurde dem Geltungsanspruch bremischen Hafenbaus, der die Kaiserschleuse als seinerzeit größte Schleuse der Welt geschaffen hatte, auch in repräsentativer Hinsicht Ausdruck verliehen. Doch dienten die Türme nicht nur einer repräsentativen Fassadengestaltung. Vielmehr kaschierten sie die technische Funktion dahinter: Im Inneren der Türme war ein schweres Gegengewichtssystem installiert, um den notwendigen Druck auf die abgehenden

Rohrleitungen des Hydrauliksystems aufzubauen.

Die hinter den Türmen liegende Maschinenhalle ist von außen deutlich zurückhaltender gestaltet. Der eher nüchterne Industriebau diente der Aufnahme der notwendigen Druckwasserpumpen und Dynamos. Das Innere wird geprägt von der schlichten Eisenbinderkonstruktion, zeigt jedoch eine zeittypische Gestaltung der Boden- und Wandflächen mit eingefassten Fliesen spiegeln. Hier wurde mittels einer Dampfmaschine die hydraulische Kraft zum Antrieb der Schleusenanlagen erzeugt. Auf diese Weise wurden die Schleusentore sowie alle anderen bewegbaren Funktionseinheiten der Hafenschleuse bewegt, wie zum Beispiel Pumpen und Spille.

Darüber hinaus diente die hydraulische Antriebskraft dazu, zwei bewegliche Brücken und einen 1889 in Betrieb genommenen Druckwasserdrehkran zu betreiben. Der Kran mit 30 Tonnen Tragkraft diente zum Löschen und Verladen schwerer Frachtstücke. Das Kraftwerk deckte neben dem hydraulischen Druck auch den elektrischen Bedarf der Schleuse ab. Eine Dampfmaschine trieb zu diesem Zweck ein Aggregat zur Erzeugung von elektrischem Strom an. Der in der Zentrale erzeugte Strom war unter anderem für die neu eingeführte elektrische

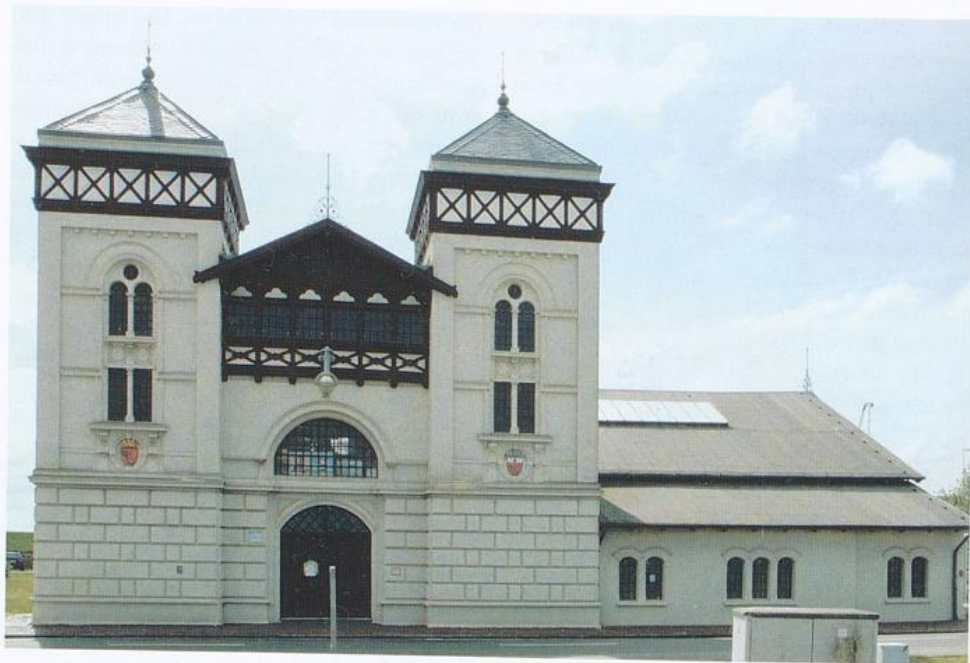
Beleuchtung der Hafenanlagen mit modernen Bogenlampen erforderlich.

Bereits wenige Jahre nach der Inbetriebnahme der neuen Kraftzentrale wurden die Anlagen wieder außer Betrieb genommen. Aufgrund einer fortschreitenden Entwicklung und Vergrößerung der Hafenanlagen und eines damit gestiegenen Bedarfs an hydraulischer und elektrischer Energie wurden die vorhandenen Maschinen durch noch leistungsfähigere Anlagen ersetzt. Zu deren Unterbringung wurde ein weiteres repräsentativ gestaltetes Kraftwerk errichtet, welches sich jedoch nicht erhalten hat. In den 1950er-Jahren wurde dann sowohl der Betrieb der Kaiserschleuse als auch der Druckwasserdrehkran komplett auf elektrischen Antrieb umgestellt.

Die Central-Maschinenanlage, die Akkumulatoren, Dampfmaschinen, Pumpen, Dynamos sowie die Kesselanlage des historischen Kraftwerks sind heute nicht mehr erhalten. Trotz der fehlenden Ausstattung ist die »Kraftzentrale« als der letzte Hochbau im gesamten

Bremerhavener Hafenbereich Ausdruck einer Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, als Bremerhavener Hafenbauwerke beim Ausbau der Kaiserhäfen Weltgeltung erlangten. Architekturgeschichtlich ist das ehemalige Kraftwerk ein im Land Bremen einzigartiges Bauwerk, ein Zeugnis der Arbeitswelt ebenso wie der Technisierung von Hafenanlagen.

Derzeit ist das »Alte Kraftwerk« ohne Funktion. Seit der Außerbetriebnahme gab es unterschiedliche Nach- und Zwischennutzungen, die unter anderem in den 1990er-Jahren mit einigen baulichen Instandsetzungen und Anpassungen einhergingen. Heute erschweren umfangreiche Schäden an der historischen Bausubstanz, etwa durch Setzungen und Feuchteintrag, eine zukunftsfähige Umnutzung. Aus diesem Grund sollen in den nächsten Jahren nicht nur die Fachwerktürme an der straßenseitigen Fassade, sondern auch das Innere der drei Gebäudeteile instand gesetzt werden. Durch die geplante Sanierung eröffnen sich neue Zukunftsperspektiven für das »Alte Kraftwerk«.



Das Alte Kraftwerk heute

Christiane Henze

Musterrestaurierung von drei Schrägverglasungselementen der Orangerie in Hasses Park

Die Orangerie auf dem heutigen Gelände der Tobiasschule an der Rockwinkeler Landstraße ist das einzige erhaltene Gebäude des alten »Iken-Hoff«, eines Vollhofes im Bremer Stadtteil Oberneuland. Das Vorwerk Iken-Hoff gelangte von Senator Christian Nicolaus Schoene 1788 an den Senator Engelbert Wichelhausen, der hier um 1790 ein neues Gutshaus erbauen und einen Landschaftspark im englischen Stil anlegen ließ. 1819 ging das Vorwerk dann an Wichelhausens Neffen, Justin Friedrich Wilhelm Iken, unter dessen Enkeln das Gut 1895

aufgeteilt wurde. Dabei verblieb nur der nördliche Teil mit dem Iken-Hoff, dem eigentlichen Bauernhaus, bei der Familie Iken. Dieses Bauernhaus wurde damals abgebrochen und durch ein großes, im Reformstil der Zeit entworfenes Niedersachsenhaus ersetzt, das sich leider nicht erhalten hat. Dieses stammte von dem seinerzeit noch sehr jungen Fritz Schumacher. Der südliche Teil mit der Orangerie und dem Landschaftsgarten – dieser gilt als Entwurf von Wilhelm Benque – ging über in den Besitz des Schokoladen-Fabrikanten Carl Otto



Orangerie in Hasses Park



Die drei Schrägverglasungselemente der Musterrestaurierung

Hasse (Hachez-Chocolade), der sich in der Nähe der Orangerie eine Villa im englischen Landhausstil nach Entwurf des Büros Gildemeister und Sunkel erbauen ließ. In den 1920er-Jahren

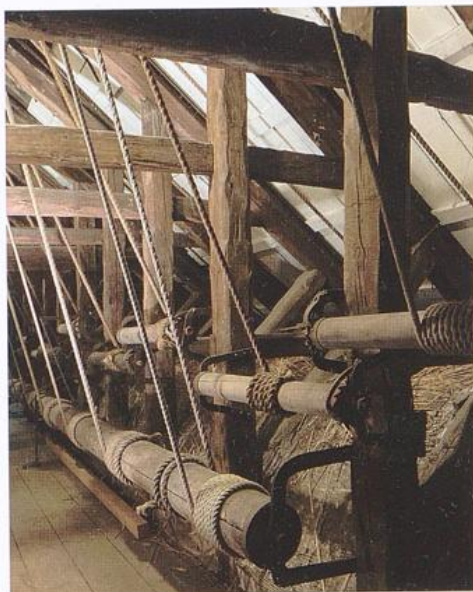
wurden hier die berühmten »Braunen Blätter«, die von der Firma Hachez bis heute produziert werden, im herbstlichen Park von Carl Otto Hasse kreiert. Anfang der 1980er-Jahre stand

der Besitz leer und drohte zu verfallen. 1982 wurden der Park, das Landhaus Hasse und die Orangerie als Einzeldenkmäler unter Schutz gestellt.

Die um 1790 erbaute Orangerie ist auf ihrer zu den ehemaligen Hofgebäuden gelegenen Nordseite in Fachwerk ausgeführt, der Glashausteil auf der Südseite beherbergte eingepflanzte Weinreben und Orangenbäume in Kübeln.

Die Gebäudestruktur und einige Bestandteile der Bausubstanz sind sehr gut erhalten, dazu gehört insbesondere die Mechanik, mit der die Dachfläche partiell geöffnet werden kann, indem die Schrägverglasungen und die darüber liegenden Holzschiebeläden unter das Satteldach gezogen werden. Das mittlere Drittel des Glashausteils konnte ursprünglich auf diese Weise abgeschlagen werden, wobei zwei Stützen in der Raummitte die Dachkonstruktion tragen. Die Pflanzen standen in diesem Bereich direkt im Erdreich. Der Bodenbelag der beiden äußeren Glashausteile ist aus Sandsteinplatten. Beide Teile haben auf den Giebelseiten große Öffnungen, durch die die Pflanzen in das Gewächshaus gebracht werden konnten. Dem Glashausteil schließt sich ein Fachwerkteil an. Hier befindet sich hinter einem Alkoven der Heizraum der alten, heute stillgelegten Heizungsanlage, eine Rauchgasheizung mit Bodenkanälen, die ursprünglich mit Koks betrieben wurde. Die Pflanzen mussten frostfrei gehalten werden, weshalb eine Heizung unabdingbar war. Heute ist jedoch auch die zuletzt genutzte Heizungsanlage außer Betrieb und das gesamte Gebäude wird nicht mehr beheizt.

Schon zwei Jahre vor der 2021 begonnenen Musterrestaurierung war im Rahmen einer Bauforschung ein Instandsetzungskonzept entstanden. Es enthält eine ausführliche Dokumentation des Gebäudes und eine Schadenskartierung, mit der die Dringlichkeit der Instandsetzung der Schrägverglasungen eindrucksvoll dargestellt wird. Die letzten Instandsetzungen hatten das Konzept der Luftzirkulation in dem Gebäude und die bauphysikalisch notwendigen diffusionsoffenen Anstriche



Erhaltene Mechanik zum Öffnen des Glasdaches

des Holzes nicht berücksichtigt, es waren sogar die ursprünglichen Zuluftöffnungen verschlossen worden. Ursprünglich waren die Scheiben der Schrägverglasungen mit Bogenschnitt zur besseren Entwässerung und einem Spalt zur Belüftung eingebaut worden. Weil dieser Spalt zur Belüftung bei zwischenzeitlichen Instandsetzungen nicht berücksichtigt wurde, entstanden besonders im unteren Holzrahmenbereich der Schrägverglasungen Fäulnisschäden durch stehendes Wasser. Diese konnten jetzt mit materialgerechten Hölzern repariert werden. Ältere diffusionsdichte Anstriche auf den Hölzern wurden abgenommen und der neue Schichtaufbau konnte wieder mit Leinöl erfolgen. Die Glasscheiben sind jetzt wieder geschuppt aufgelegt. Dabei verhindert der Bogenschnitt der Scheiben, dass Wasser in den Kittfalz läuft und erlaubt, dass die Luft zirkulieren kann. Mit der Musterrestaurierung der drei Schrägverglasungen ist der erste Abschnitt zur Instandsetzung der Orangerie erfolgt, dem noch weitere Bauabschnitte des Glashausteils und des Fachwerkteils folgen werden.

Karin Geiss

Übrigens...



... hatte die Arbeitsgruppe Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Vereinigung der Denkmalfachämter in den Ländern (VDL) 2022 einen besonderen Grund zur Freude: Sie wurde für ihren Instagram-Account *denkmal_europa* vom Deutschen Nationalkomitee für Denkmalschutz (DNK) mit dem Medienpreis, verbunden mit einem Preisgeld in Höhe von 3.000 Euro, ausgezeichnet. Das DNK würdigte die Arbeitsgruppe für die besondere Fähigkeit, in den »...Sozialen Medien [...] in knappen Worten ihr komplexes Fachwissen aufzubereiten sowie durch die Wahl der Darstellungsformen und Formulierungen ihre Follower zur Interaktion und Nachnutzung dieses Wissens zu animieren«.

Das Redaktionsteam, das unter Leitung von Karin Geiss M.A. den Instagram-Kanal *denkmal_europa* seit 2020 pflegt, präsentiert dort anhand ansprechender Fotos, Videobeiträge

und leicht verständlicher Texte Baudenkmäler in Posts und Stories. In dieser Form unterscheidet sich *denkmal_europa* von anderen Instagram-Kanälen, wo *denkmal*-affine Follower nur selten etwas über die Historie eines Kulturdenkmals erfahren.

Die Arbeitsgruppe verfolgt das Ziel, anhand des gebauten kulturellen Erbes die spannende deutsche und europäische Geschichte zu erzählen und dabei aufzudecken, was uns miteinander verbindet. Auf diese Weise gelingt es, den Stellenwert der Denkmäler in Deutschland und Europa zu vermitteln. Ferner präsentieren die zahlreichen Posts beliebte und weniger bekannte Denkmäler im In- und Ausland, sie schaffen ein Bewusstsein für Kunst- und Kulturgeschichte, das die nationale und europäische Identität fördert; dies entspricht der *denkmal_europa*-immanenten Botschaft: »Denkmäler gibt es überall in Europa zu entdecken, weil wir von



Nach der Preisverleihung, stellvertretend für das Redaktionsteam in den Mozartsälen in Hamburg: Karin Geiss (Bremen), Sabine Cornelius (Rheinland), Doris Olbeter (Niedersachsen), Christiane Schick (Baden-Württemberg) und Julia Gerber (Brandenburg)

Geschichte umgeben sind. Mit dem Wissen darüber weiten wir den Blick und überwinden Grenzen.«

Darüber hinaus ist es der Arbeitsgruppe ein Anliegen, junge Menschen für das baukulturelle Erbe und damit für die Belange der Denkmalpflege und des Denkmalschutzes zu begeistern und zu sensibilisieren. Aktuelle und wichtige Themen, die in der Denkmalpflege eine bedeutende Rolle innehaben, wie beispielsweise Klimaschutz und Krieg, werden in den Posts ebenso thematisiert.

Im 14-tägigen Wechsel stellen die Mitglieder der Arbeitsgruppe Denkmäler aus ihren Bundesländern vom Norden bis in den Süden Deutschlands vor. Zum Redaktionsteam zählen Christiane Schick aus Baden-Württemberg, Maximilian Bauer und Birgit Neuhäuser aus Bayern, Makrina Rose ist die Berlin-Korrespondentin, Karin Geiss vertritt die Denkmalpflege in Bremen, Julia Gerber stellt Denkmäler aus Brandenburg vor, Dr. Katrin Bek, Ramona Harmuth und Dr. Annika Tillmann posten Beiträge aus Hessen, Doris Olbeter berichtet aus Niedersachsen, Sabine Cornelius aus dem Rheinland und Katharina Stockmann aus Westfalen-Lippe. Beiträge über Denkmäler, die sich im europäischen Ausland befinden, liefern die einzelnen Redakteurinnen von ihren und ein Redakteur von seinen Reisen.

Dass es sich lohnt, einen Instagram-Account regelmäßig zu pflegen, d. h. kontinuierlich Beiträge zu posten, nach passenden Hashtags zu schauen oder mit der Community stets zu agieren, belegen die zahlreichen Klicks und Interaktionen, die mit einer inzwischen gestiegenen Zahl an Followern einhergehen. Zudem wird deutlich: Denkmalpflege kann auch Social Media.

Der Instagram-Kanal *denkmal_europa* knüpft an die Internetseite www.denkmal-europa.de an, die im Europäischen Kulturerbejahr 2018 gestaltet wurde, um Kindern und Jugendlichen anhand von Denkmälern vor ihrer Haustür die gemeinsamen europäischen Wurzeln und Verbindungen zu verdeutlichen.



Post über die ehemalige Tankstelle in Gießen-Kleinlinden auf Instagram

Das Deutsche Nationalkomitee für Denkmalschutz mit Sitz in Berlin vergibt seit 1978 jährlich den Deutschen Preis für Denkmalschutz. Die Preisverleihung fand am 7. November 2022 in Hamburg statt. Das Präsidium des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz verlieh den Deutschen Preis für Denkmalschutz an insgesamt zwölf Persönlichkeiten und Personengruppen. Der Preis ist die höchste Auszeichnung Deutschlands auf dem Gebiet der Denkmalpflege. Er ehrt das bürgerschaftliche Engagement für den Schutz, die Pflege, die Erhaltung und Vermittlung des baulichen und archäologischen Kulturerbes. Das DNK verfolgt mit der Vergabe des Preises das Ziel, weitere Mitstreiterinnen und Mitstreiter zu gewinnen, die sich ebenfalls für die Pflege und den Erhalt sowie für die Vermittlung von Wissen über Kulturdenkmälern einsetzen.

Jessica Hänsel

Die Chocoladen-Fabrik Hachez & Co in der Alten Neustadt

Mit der Unterschutzstellung der Hachez-Fabrikbauten in der Bremer Neustadt ist ein bedeutendes Bremer Traditionsunternehmen in die Denkmalliste aufgenommen worden. In der Welthandelsstadt Bremen, wo neben der Einfuhr von Kaffeebohnen auch der Kakao-Import von jeher eine große Rolle spielte, waren bereits im 19. Jahrhundert mehrere Schokoladenhersteller ansässig. Die 1890 gegründete »Bremer Chocoladen-Fabrik Hachez & Co« war jedoch die erste, die die Kakao-Verarbeitung von der Rohbohne an im industriellen Maßstab einführte.

Die Gründungsväter des Unternehmens waren Joseph Emile Hachez und sein Kompagnon Gustav Linde. Hachez stammte aus einer angesehenen Kaufmanns- und Unternehmerfamilie, deren Stammvater Joseph Johan Hachez 1771 aus Brügge nach Bremen eingewandert war. Joseph Emile erhielt in Antwerpen eine Ausbildung zum Chocolatier, nach deren Abschluss er 1889 nach Bremen zurückkehrte, um hier bereits im darauffolgenden Jahr eine eigene Firma zur Herstellung von Schokolade und Zuckerwaren zu gründen. Das Produktionsgebäude sowie das dazugehörige Ladengeschäft der »Bremer Chocoladen-Fabrik Hachez & Co« befanden sich anfangs in der Hutfilterstraße inmitten der Bremer Innenstadt. Diese Räumlichkeiten erwiesen sich allerdings schon bald als zu klein für die stetig wachsende Nachfrage nach den beliebten Hachez-Produkten. Aus diesem Grund erwarb das noch junge Unternehmen bereits 1895 ein Baugrundstück zwischen Wester- und Großer Annenstraße in der Alten Neustadt. Hier entstand eine größere Fabrik mit zusätzlichen Erweiterungsmöglichkeiten. Im Obergeschoss des dazugehörigen Kontorgebäudes an der Westerstraße mit der damaligen

Hausnummer 84/85 (ab 1905 Nr. 36/38, heute Nr. 32) nahm Joseph Emile Hachez um 1897 zusammen mit seiner Ehefrau Elisabeth Russel auch vorübergehend selbst seinen Wohnsitz. Schon bald mussten die Produktionskapazitäten jedoch erneut erweitert werden. Als erster Neubau entstand ab 1904 ein im rechten Winkel an das alte Produktionsgebäude stoßender Seitenflügel, auf dessen Errichtung wenige Jahre später zwei weitere Neubauten folgten. Im Rahmen dieser zweiten großen Erweiterung um 1910/11 wurde auch das Kontorgebäude an



Kontorgebäude der Chocoladen-Fabrik Hachez & Co an der Westerstraße, historische Aufnahme

der Westerstraße umgebaut, dessen Wohnräume im Obergeschoss in zusätzliche Kontorräume umgewandelt wurden. Joseph Emile Hachez übersiedelte nun mit seiner Ehefrau in die Uhlandstraße 49. Er blieb bis 1920 als Geschäftsführer des Hachez-Unternehmens tätig, welches nach seinem Ausscheiden unter anderem von dem Kaufmann Friedrich Otto Hasse weitergeführt wurde, welcher sich durch die Einführung des Verkaufsschlagers der sogenannten »Braunen Blätter« einen Namen machte und erheblich zum Erfolg der Schokoladenmarke beitrug.

Einen beträchtlichen Einschnitt bedeuteten für das Unternehmen die Kriegszerstörungen, die die Fabrikanlage bei Luftangriffen im Jahr 1944 davontrug. Da es der Firma an Kapital für die notwendigen Wiederaufbau- und Ausbaumaßnahmen mangelte, initiierte Friedrich Otto Hasse 1953 einen Zusammenschluss mit der Zuckerraffinerie »Fr. Meyers Sohn GmbH« aus Tangermünde, deren Eigentümer von den Alliierten enteignet worden waren und die die Produktpalette von Hachez mit ihrem Eintritt in das Unternehmen um die bereits etablierte Schokoladenmarke »Feodora« erweiterten. In der späten Nachkriegszeit wechselte das Unternehmen noch mehrfach seine Eigentümer, bis schließlich unter Regie der dänischen Toms-Gruppe 2021 die Verpackung und schließlich auch die Produktion nach Polen verlagert wurde. Die ehemalige Fabrikanlage fand noch im selben Jahr Eingang in die Denkmalliste des Landes Bremen und soll nun einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Obwohl der Gebäudebestand im Laufe der Zeit zahlreiche Veränderungen und Erweiterungen erfahren hat, ist der historische Kernbereich der »Chocoladen-Fabrik Hachez & Co« dennoch sehr anschaulich überliefert. Dieser geschichtlich und städtebaulich besonders bedeutende Kern umfasst die frühen Bauphasen von 1895 bis 1922 und zieht sich von der Westerstraße über die gesamte Grundstückstiefe bis hin zur Großen Annenstraße. Zum ältesten Bauabschnitt der Schokoladenfabrik gehört das repräsentative ehemalige Kontorgebäude an der



Kontorgebäude der Chocoladen-Fabrik Hachez & Co an der Westerstraße, 2021

Westerstraße sowie der im Innenhof gelegene alte Produktionsbau. Dieser dreigeschossige Mauerwerksbau beherbergte im Erdgeschoss ursprünglich Räumlichkeiten für die Verpackung sowie einen großen Saal, in welchem die mittels Transmissionen von Dampfmaschinen angetriebenen Conchiermaschinen für die Schokoladenherstellung aufgestellt waren. Die Bauten der ersten Bauphase von 1895/96 wurden durch den renommierten Bremer Architekten und Bauunternehmer Wilhelm Blanke entworfen und ausgeführt.

An das alte Produktionsgebäude schließt sich im Süden ein jüngerer Produktionsbau von 1910/11 an. Dieser langgezogene Neubau an der Großen Annenstraße erhielt eine repräsentative Straßenfassade, mit welcher für die Industrieanlage eine neue Hauptansichtsseite geschaffen wurde, die in der Folgezeit auch im Briefkopf der »Chocoladen-Fabrik Hachez & Co« abgebildet worden ist. Der Bau entstand unter der Leitung des Maurermeisters H. Timmerberg.



Produktionsgebäude der Chocoladen-Fabrik Hachez & Co an der Großen Annenstraße, 2021

Der historische Kernbereich der ehemaligen »Chocoladen-Fabrik Hachez & Co« prägt mit markanten Blickpunkten – der Schaufassade an der Großen Annenstraße sowie der repräsentativen Fassadenansicht des ehemaligen Kontorgebäudes an der Westerstraße – den umgebenden Straßenraum. Die aufwendige Gestaltung dieser Schaufassaden spiegelt das hohe Repräsentationsbedürfnis der Firmengründer wieder, deren Unternehmen innerhalb der Stadt- und Wirtschaftsgeschichte Bremens eine herausragende Bedeutung zukommt. Obwohl die im 19. Jahrhundert weitverzweigte Familie Hachez in zahlreichen Geschäftsfeldern – etwa in der Seeschifffahrt und im Überseehandel – sehr erfolgreich tätig war, wird ihr Familienname heute dennoch überwiegend mit der bekannten

Schokoladenmarke in Verbindung gebracht. Bis heute übt die Marke eine identitätsstiftende Wirkung für die Hansestadt aus. Das Gebäudeensemble der seit 1895 in der Neustadt ansässigen Firma ist deshalb als ein sprechendes Zeugnis für die Betriebsgeschichte dieses überregional bekannten Bremer Traditionsunternehmens anzusehen.

Literatur (Auswahl)

Elmshäuser, Konrad/Sandkühler, Hermann:
Hachez in Bremen – Schiffe und Schokolade, in: Bremisches Jahrbuch, Band 79, hrsg. vom Staatsarchiv Bremen, Bremen 2000, S. 213–232.

Uwe Schwartz

Schule In der Vahr

Die Schule »In der Vahr« entstand in vier Bauabschnitten 1956–1963 nach Entwurf der Architektengemeinschaft Säume & Hafemann im Auftrag des Hochbauamts Bremen. Säume & Hafemann entwarfen gleichzeitig auch das an das Schulgrundstück angrenzende Quartier um die Visselhöveder Straße, eine der Nachbarschaften der im Auftrag der GEWOBA (Neue Heimat) errichteten Großsiedlung »Gartenstadt in der Vahr«. Die Schule ist ein funktionaler Bestandteil des städtebaulichen Gesamtkonzepts der Großsiedlung.

Der Schulbau in Deutschland war nach dem Zweiten Weltkrieg Gegenstand einer großen Reform. 1949 bis 1953 hatten in diesem Rahmen eine Reihe von Schulbaukonferenzen stattgefunden. Man erzielte Übereinkunft darin, dass

der Schulbau in Zukunft unbedingt integraler Bestandteil von Stadtplanung zu sein habe. Schulen sollten in Grünflächen eingebettet sein und sich der umgebenden Bebauung anpassen. Auf eine störungsfreie und klimatisch gute Lage wurde geachtet und zudem auch darauf, dass die Schulwege der Kinder so kurz, sicher und gefahrlos wie irgend möglich waren. Man betrachtete die Schule als kulturellen Mittelpunkt innerhalb einer Nachbarschaft. Deshalb gehörten auch ein teilweise von außerschulischen Veranstaltungen genutzter multifunktionaler Versammlungsraum – der sogenannte Marktplatz –, eine Bücherei, eine Turnhalle und Sportanlagen, die auch von der Nachbarschaft zur Freizeitgestaltung benutzt werden konnten, zum Bauprogramm der Schule.



Schule In der Vahr, 2022

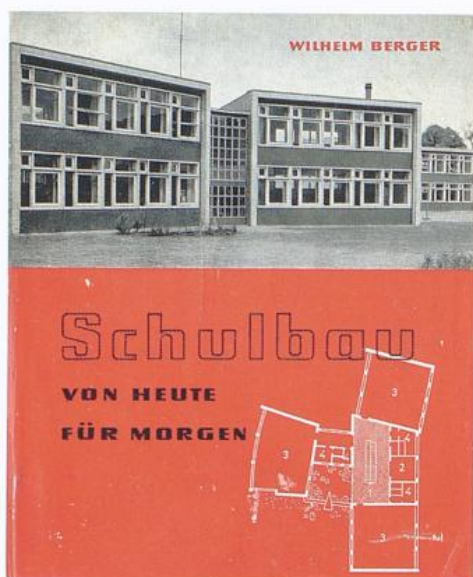


Abbildung der Schule In der Vahr auf dem Standardwerk zum Schulbau von Wilhelm Berger 1960

Erstmals wurde dieses neue Schulbaukonzept in Bremen in den Nachbarschaften der Großsiedlungen in der Vahr umgesetzt. Beginnend mit der Schule »In der Vahr« wurden seit 1956 fünf Schulen errichtet, die die Ergebnisse der Schulbaukonferenzen berücksichtigten. Der Leiter der bremischen Schulbauverwaltung, Baurat Wilhelm Berger, stellte sie in seiner 1960 erschienenen Publikation »Schulbau von heute für morgen« deshalb auch als vorbildliche Schulbauten vor. Die Schule »In der Vahr« ist sogar mit einem Foto auf dem Buchtitel abgebildet. Die fünf Schulen sind nicht identisch, sondern tragen die Handschrift der entwerfenden Architekten, die zugleich auch den Städtebau und die Einzelbauten der Großsiedlung verantworteten, darunter Ernst May, Hans Bernhard Reichow und, wie in diesem Fall, die Bürogemeinschaft von Max Säume und Günther Hafemann.

Für die Klassenräume der modernen Schule hatte sich damals das System mit Pavillons



Ursprünglicher Zustand der Fassaden nach Fertigstellung der ersten Pavillons 1957

durchgesetzt. Die Pavillons ermöglichten eine beidseitige Belichtung und die Erschließung von bis zu acht Klassen durch ein gemeinsames Treppenhaus. Die Schule, nun kein einzelnes Gebäude mehr, setzte keinen städtebaulichen Akzent durch die Fernwirkung, wie es noch bis vor dem Zweiten Weltkrieg der Anspruch gewesen war, sondern durch die sie umgebenden Grünflächen und ihre räumliche Distanz zur umgebenden Bebauung. Durchgehend ist zu beobachten, dass die Schulen jeweils am Rand einer Nachbarschaft liegen.

Die drei Achterpavillons der Schule »In der Vahr« sind durch ein zentrales Treppenhaus erschlossen: An den Ecken der langgestreckten, trapezförmigen Halle mit der Treppe im schmalen Ende sind pro Geschoss je vier Klassenräume angebaut. Ihre fensterlosen, äußeren Schmalseiten sind leicht angeschrägt. Die schmale Eingangsseite der Halle sowie ihre breitere Rückseite sind über beide Geschosse verglast. An den Längsseiten der Hallen im Erd- und Obergeschoss liegen zwischen den Klassenräumen die dazugehörigen Nebenräume. Somit sind die Klassen hinsichtlich der gegenseitigen Lärmbelästigung weit genug voneinander entfernt. Nach außen steigen die Pultdächer über den längsten Raumseiten leicht an. In der Erdgeschosszone der Pavillons gab es ursprünglich unter der Treppe Aquarien und Terrarien, die sich, so Baurat Berger 1960, bewährt hätten und »unbedingt mit eingeplant und rechtzeitig vorbereitet werden müssen«, da sie den Biologieunterricht unterstützen, das Verantwortungsbewusstsein der Schüler stärken und die Kinder zu einer »vernünftigen Freizeitgestaltung« erziehen könnten. Nicht zuletzt gäbe es durch diese Anlagen Möglichkeiten zur künstlerischen innenarchitektonischen Gestaltung. Eine Möglichkeit, die die Architekten Säume & Hafemann gerne genutzt haben, wie historische



Terrarium unter der Treppe eines der Pavillons, um 1957

Fotografien belegen. Der erste Pavillon mit acht Klassen wurde 1957 eingeweiht, ein Jahr später folgten zwei weitere; die drei Pavillons sind verbunden durch einen gedeckten Gang.

Einen besonderen Wert stellt die städtebauliche Anordnung der Schule mit den durch einen geschwungenen, gedeckten Gang verbundenen drei achtklassigen Pavillons und dem in raumbildender Weise daran ansetzenden Riegel mit Verwaltung, Aula und Turnhalle dar. Obwohl die Bausubstanz der Gebäude durch Modernisierung und Instandsetzung im Laufe der Jahre vielfach verändert worden ist – die Pavillons sind bereits 1978 erstmals mit beschichteten Zementplatten verkleidet worden – haben sich doch wesentliche Elemente des Fassadentwurfes, u. a. auch die Fensterteilung, erhalten. Die große geschichtliche Bedeutung der Anlage liegt aber letztlich darin begründet, dass die Schule »In der Vahr« zu den Prototypen eines neuen Schulsystems gehört, die ebenso wie die erste Bremer Großsiedlung »Gartenstadt in der Vahr« den Aufbruch Bremens in einen neuen Abschnitt des öffentlich geförderten Städtebaus markierten.

Abbildungsnachweis

Landesamt für Denkmalpflege, S. 9, 10, 11,
12, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 25, 27, 29,
30 u. r., 32 u., 34, 38, 41, 42, 43, 44, 45,
46, 47, 50, 51, 53, 55, 57 u., 59, 62 u.,
63 u., 65, 66, 67, 72 o., 73, 74 o., 74 u. l.,
76, 84, 85, 86, 87, 91, 92, 93, 94 o., 95

Hermann Marwede, S. 15

Strauß Fischer Historische Bauwerke GbR,
S. 28, 30 o., 30 u. l., 31, 36, 37

Historisch-biographische Blätter. Der Staat
Bremen (Repro Landesamt für Denkmal-
pflege), S. 32 o.

Wilkens & Söhne GmbH, S. 39, 40

Deutsches Schifffahrtsmuseum, S. 49

Stadtarchiv Bremerhaven, S. 52

Wikipedia, S. 54

Stadtplanungsamt Bremerhaven, S. 56

Fischereihafen-Betriebsgesellschaft Bremer-
haven, S. 57 o.

Staatsarchiv Bremen, S. 60, 61, 62 o., 63 o., 90

Justus Grosse, S. 68

Focke-Museum, S. 70

De Zwarte Hond, S. 72 u.

FK Architekten Feldschnieders + Kamprolf
PartGmbH, S. 75

Trainings- und Lehrschwimmbad Blumen-
thal e.V., S. 74 u. r.

Peter Neumann, S. 78

Archiv Peter Kurze, S. 79, 80 o.

Beton- und Stahlbetonbau Jg. 50 (1955) H. 1
(Repro Landesamt für Denkmalpflege),
S. 80 u.

BremenPORTS, S. 82, 83

Deutsches Nationalkomitee für Denkmal-
schutz, S. 88

Instagram-Post (Repro Landesamt für
Denkmalpflege), S. 89

Die Senatorin für Kinder und Bildung,
Referat 10: Medien und Bildung in der
digitalen Welt, S. 94 u.

Titelbild: Bremen-Blumenthal, Kammzuglager
der Bremer Wollkämmerei, Foto
Landesamt für Denkmalpflege

Abb. S. 6: Bremen, Der Speicher XI am
Überseehafen in den 1950er-Jahren,
Foto: Hafenumuseum Bremen

lager

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Staats- und Uni.-Bibliothek Bremen
46\$0 00 816 809 1



ISBN 978-3-8378-1067-7



9 783837 810677

datacolor



Denkmalpflege in Bremen

20

2023



Schriftenreihe des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen

Industriedenkmalpflege

EDITION TEMMEN

REG
858.1
515
-20